

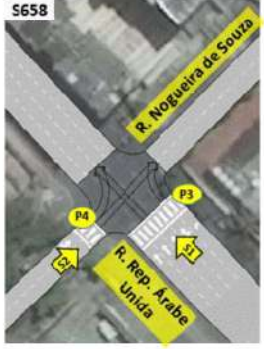


PS - Programação dos Semáforos (e os impactos sobre os usuários - motorizados ou não)				Recife	Metrics																																																																																																																																														
Interseção		Código	Sub-área	Data																																																																																																																																															
Av. Antonio de Góes / Av. Cons. Aguiar		S226_a	Orla	26/5/24																																																																																																																																															
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Usuários (Indicadores)</th> <th>PER</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>133 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>2.255 horas / dia</td> <td>6%</td> <td>1%</td> <td>7%</td> <td>49%</td> <td>36%</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>Custo Operacional</td> <td>R\$ 3.500.000 / ano</td> <td>6%</td> <td>1%</td> <td>9%</td> <td>61%</td> <td>22%</td> <td>1%</td> </tr> </tbody> </table>						Usuários (Indicadores)		PER	RR	MOV	AUT	BUS	CAM	Fluxo de pessoas	133 mil / dia	7%	1%	8%	43%	40%	1%	Tempo Perdido	2.255 horas / dia	6%	1%	7%	49%	36%	1%	Custo Operacional	R\$ 3.500.000 / ano	6%	1%	9%	61%	22%	1%																																																																																																														
Usuários (Indicadores)		PER	RR	MOV	AUT	BUS	CAM																																																																																																																																												
Fluxo de pessoas	133 mil / dia	7%	1%	8%	43%	40%	1%																																																																																																																																												
Tempo Perdido	2.255 horas / dia	6%	1%	7%	49%	36%	1%																																																																																																																																												
Custo Operacional	R\$ 3.500.000 / ano	6%	1%	9%	61%	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> <tr> <th>Por.</th> <th>Volts</th> <th>Volts</th> <th>h/m</th> <th>h/m</th> <th>h/m</th> <th>h/m</th> <th>h/m</th> <th>h/m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>AV</td> <td>45</td> <td>6.070</td> <td>13</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>30</td> <td>0,3</td> <td>19.000</td> <td>10.000</td> <td>0,10</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>45</td> <td>6.430</td> <td>21</td> <td>21</td> <td>22</td> <td>36</td> <td>0,2</td> <td>83.000</td> <td>73.000</td> <td>4,00</td> <td>C</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>38</td> <td>6.500</td> <td>21</td> <td>21</td> <td>22</td> <td>36</td> <td>0,2</td> <td>113.000</td> <td>58.000</td> <td>5,00</td> <td>C</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PIA</td> <td>32</td> <td>6.320</td> <td>17</td> <td>16</td> <td>18</td> <td>32</td> <td>0,3</td> <td>42.000</td> <td>34.000</td> <td>5,00</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PVA</td> <td>37</td> <td>6.320</td> <td>17</td> <td>16</td> <td>18</td> <td>32</td> <td>0,3</td> <td>30.000</td> <td>40.000</td> <td>5,00</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>SPY</td> <td>41</td> <td>6.320</td> <td>17</td> <td>16</td> <td>18</td> <td>32</td> <td>0,3</td> <td>80.000</td> <td>50.000</td> <td>5,00</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PT</td> <td>41</td> <td>6.380</td> <td>18</td> <td>19</td> <td>20</td> <td>34</td> <td>0,2</td> <td>72.000</td> <td>45.000</td> <td>6,00</td> <td>C</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>NDI</td> <td>33</td> <td>6.320</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>18</td> <td>32</td> <td>0,3</td> <td>49.000</td> <td>24.000</td> <td>2,00</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>MND</td> <td>28</td> <td>6.010</td> <td>13</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>30</td> <td>0,3</td> <td>10.000</td> <td>13.000</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	Por.	Volts	Volts	h/m	h/m	h/m	h/m	h/m	h/m	AV	45	6.070	13	16	16	30	0,3	19.000	10.000	0,10	B	A	PM	45	6.430	21	21	22	36	0,2	83.000	73.000	4,00	C	A	PM	38	6.500	21	21	22	36	0,2	113.000	58.000	5,00	C	A	PIA	32	6.320	17	16	18	32	0,3	42.000	34.000	5,00	B	A	PVA	37	6.320	17	16	18	32	0,3	30.000	40.000	5,00	B	A	SPY	41	6.320	17	16	18	32	0,3	80.000	50.000	5,00	B	A	PT	41	6.380	18	19	20	34	0,2	72.000	45.000	6,00	C	A	NDI	33	6.320	16	16	18	32	0,3	49.000	24.000	2,00	B	A	MND	28	6.010	13	16	16	30	0,3	10.000	13.000	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																																																																																																																																											
Por.	Volts	Volts	h/m	h/m	h/m	h/m	h/m	h/m																																																																																																																																											
AV	45	6.070	13	16	16	30	0,3	19.000	10.000	0,10	B	A																																																																																																																																							
PM	45	6.430	21	21	22	36	0,2	83.000	73.000	4,00	C	A																																																																																																																																							
PM	38	6.500	21	21	22	36	0,2	113.000	58.000	5,00	C	A																																																																																																																																							
PIA	32	6.320	17	16	18	32	0,3	42.000	34.000	5,00	B	A																																																																																																																																							
PVA	37	6.320	17	16	18	32	0,3	30.000	40.000	5,00	B	A																																																																																																																																							
SPY	41	6.320	17	16	18	32	0,3	80.000	50.000	5,00	B	A																																																																																																																																							
PT	41	6.380	18	19	20	34	0,2	72.000	45.000	6,00	C	A																																																																																																																																							
NDI	33	6.320	16	16	18	32	0,3	49.000	24.000	2,00	B	A																																																																																																																																							
MND	28	6.010	13	16	16	30	0,3	10.000	13.000	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> <tr> <th>Dia</th> <th>Hora</th> <th>Plano</th> <th>Intermittente</th> <th>Travessias 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>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	Travessias 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	16:30	7	4 fases																																																																																										
Plano Dia/Período				Informações Interseção																																																																																																																																															
Dia	Hora	Plano	Intermittente	Travessias 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	16:30	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>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> <td></td> <td>140</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Estágios</td> <td>62</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>66</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Bus (seg/traf)</td> <td>M1</td> <td>20</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	1	2	3	4	5	6		140	0	Estágios		62	2	2	2	66	2	2	2			Bus (seg/traf)		M1	20			15																																																																																																			
Estrutura Plano		E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	Defasagem																																																																																																																																								
Plano 2		1	1	2	3	4	5	6		140	0																																																																																																																																								
Estágios		62	2	2	2	66	2	2	2																																																																																																																																										
Bus (seg/traf)		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>36</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>42</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>90</td> <td>0</td> <td>41%</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>2</td> <td>62</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>66</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>140</td> <td>0</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>63%</td> <td>63%</td> <td>3</td> <td>62</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>66</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>140</td> <td>0</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>79%</td> <td>88%</td> <td>4</td> <td>44</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>44</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>100</td> <td>0</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>92%</td> <td>5</td> <td>44</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>44</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>100</td> <td>0</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>89%</td> <td>90%</td> <td>6</td> <td>44</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>44</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>100</td> <td>0</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>102%</td> <td>7</td> <td>52</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>56</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>120</td> <td>0</td> <td>44%</td> </tr> <tr> <td>57%</td> <td>82%</td> <td>8</td> <td>44</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>44</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>100</td> <td>0</td> <td>44%</td> </tr> <tr> <td>46%</td> <td>25%</td> <td>9</td> <td>35</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>43</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>90</td> <td>0</td> <td>40%</td> </tr> </tbody> </table>						R_2 (% do ciclo) R_1-1		Ciclo	OffSet	OffSet	24%	25%	1	36	2	2	42	2	2	2	90	0	41%	100%	100%	2	62	2	2	66	2	2	2	140	0	45%	63%	63%	3	62	2	2	66	2	2	2	140	0	45%	79%	88%	4	44	2	2	44	2	2	2	100	0	45%	81%	92%	5	44	2	2	44	2	2	2	100	0	45%	89%	90%	6	44	2	2	44	2	2	2	100	0	45%	81%	102%	7	52	2	2	56	2	2	2	120	0	44%	57%	82%	8	44	2	2	44	2	2	2	100	0	44%	46%	25%	9	35	2	2	43	2	2	2	90	0	40%																				
R_2 (% do ciclo) R_1-1		Ciclo	OffSet	OffSet																																																																																																																																															
24%	25%	1	36	2	2	42	2	2	2	90	0	41%																																																																																																																																							
100%	100%	2	62	2	2	66	2	2	2	140	0	45%																																																																																																																																							
63%	63%	3	62	2	2	66	2	2	2	140	0	45%																																																																																																																																							
79%	88%	4	44	2	2	44	2	2	2	100	0	45%																																																																																																																																							
81%	92%	5	44	2	2	44	2	2	2	100	0	45%																																																																																																																																							
89%	90%	6	44	2	2	44	2	2	2	100	0	45%																																																																																																																																							
81%	102%	7	52	2	2	56	2	2	2	120	0	44%																																																																																																																																							
57%	82%	8	44	2	2	44	2	2	2	100	0	44%																																																																																																																																							
46%	25%	9	35	2	2	43	2	2	2	90	0	40%																																																																																																																																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">GS</th> <th>T3</th> <th>T3</th> <th>T2</th> <th>P3</th> <th>P4</th> <th>Accidentes</th> <th>Moniv</th> <th>Vítimas</th> </tr> <tr> <th colspan="2">+ Conflituos +</th> <th>T2 P3</th> <th>T2 P3</th> <th>P4</th> <th></th> <th></th> <th>Ano Total</th> <th>Total</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">Nº</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 colspan="2">Fase</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 colspan="2">Dist.</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 colspan="2">%</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 colspan="2">T/V..</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> <tr> <td colspan="2">T/V..</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						GS		T3	T3	T2	P3	P4	Accidentes	Moniv	Vítimas	+ Conflituos +		T2 P3	T2 P3	P4			Ano Total	Total	Total	Nº							18	0	0	0	0	0	Fase							19	0	0	0	0	0	Dist.							20	0	0	0	0	0	%							21	0	0	0	0	0	T/V..							22	0	0	0	0	0	T/V..																																																								
GS		T3	T3	T2	P3	P4	Accidentes	Moniv	Vítimas																																																																																																																																										
+ Conflituos +		T2 P3	T2 P3	P4			Ano Total	Total	Total																																																																																																																																										
Nº							18	0	0	0	0	0																																																																																																																																							
Fase							19	0	0	0	0	0																																																																																																																																							
Dist.							20	0	0	0	0	0																																																																																																																																							
%							21	0	0	0	0	0																																																																																																																																							
T/V..							22	0	0	0	0	0																																																																																																																																							
T/V..																																																																																																																																																			

PS - Programação dos Semáforos (e os impactos sobre os usuários - motorizados ou não)				Recife	Metrics																																																																																																																																			
Interseção		Código	Sub-área	Data																																																																																																																																				
Av. Antônio de Góes / Rua Miranda Falcão		S277_a	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>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>124 mil / dia</td> <td>7%</td> <td>1%</td> <td>8%</td> <td>40%</td> <td>43%</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>Tempo Perdido</td> <td>3050 horas / dia</td> <td>6%</td> <td>1%</td> <td>8%</td> <td>39%</td> <td>45%</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>Custo Operacional</td> <td>R\$ 4.450.000 / ano</td> <td>5%</td> <td>1%</td> <td>11%</td> <td>52%</td> <td>30%</td> <td>2%</td> </tr> </tbody> </table>				Usuários (Indicadores)		PEV	RK	MOY	AUT	BUS	CAM	Fluxo de pessoas	124 mil / dia	7%	1%	8%	40%	43%	1%	Tempo Perdido	3050 horas / dia	6%	1%	8%	39%	45%	1%	Custo Operacional	R\$ 4.450.000 / ano	5%	1%	11%	52%	30%	2%																																																																																																			
		Usuários (Indicadores)		PEV	RK	MOY	AUT	BUS	CAM																																																																																																																															
Fluxo de pessoas	124 mil / dia	7%	1%	8%	40%	43%	1%																																																																																																																																	
Tempo Perdido	3050 horas / dia	6%	1%	8%	39%	45%	1%																																																																																																																																	
Custo Operacional	R\$ 4.450.000 / ano	5%	1%	11%	52%	30%	2%																																																																																																																																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Programa</th> <th rowspan="2">Ciclo</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>Pedestre</th> <th>Vinil</th> <th>AUT</th> <th>BUS</th> <th>PED</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>AV</td> <td>45</td> <td>1.460</td> <td>15</td> <td>14</td> <td>18</td> <td>31</td> <td>0,2</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>45</td> <td>4.210</td> <td>49</td> <td>51</td> <td>34</td> <td>47</td> <td>0,2</td> <td>138,00</td> <td>137,00</td> <td>5,00</td> <td>D</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>45</td> <td>4.210</td> <td>39</td> <td>40</td> <td>34</td> <td>47</td> <td>0,2</td> <td>126,00</td> <td>105,00</td> <td>7,00</td> <td>D</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PIA</td> <td>32</td> <td>4.140</td> <td>24</td> <td>15</td> <td>26</td> <td>39</td> <td>0,2</td> <td>42,00</td> <td>52,00</td> <td>6,00</td> <td>C</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PVA</td> <td>37</td> <td>4.140</td> <td>25</td> <td>25</td> <td>26</td> <td>39</td> <td>0,2</td> <td>51,00</td> <td>62,00</td> <td>7,00</td> <td>C</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PT</td> <td>41</td> <td>4.140</td> <td>27</td> <td>27</td> <td>26</td> <td>39</td> <td>0,2</td> <td>68,00</td> <td>84,00</td> <td>6,00</td> <td>C</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PT</td> <td>41</td> <td>4.020</td> <td>36</td> <td>37</td> <td>28</td> <td>41</td> <td>0,2</td> <td>82,00</td> <td>84,00</td> <td>6,00</td> <td>D</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>ND</td> <td>33</td> <td>4.070</td> <td>18</td> <td>18</td> <td>25</td> <td>38</td> <td>0,2</td> <td>31,00</td> <td>51,00</td> <td>7,00</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>MND</td> <td>28</td> <td>3.450</td> <td>15</td> <td>15</td> <td>18</td> <td>31</td> <td>0,2</td> <td>23,00</td> <td>17,00</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	Pedestre	Vinil	AUT	BUS	PED	AV	45	1.460	15	14	18	31	0,2	19,00	14,00	0,10	B	A	PM	45	4.210	49	51	34	47	0,2	138,00	137,00	5,00	D	A	PM	45	4.210	39	40	34	47	0,2	126,00	105,00	7,00	D	A	PIA	32	4.140	24	15	26	39	0,2	42,00	52,00	6,00	C	A	PVA	37	4.140	25	25	26	39	0,2	51,00	62,00	7,00	C	A	PT	41	4.140	27	27	26	39	0,2	68,00	84,00	6,00	C	A	PT	41	4.020	36	37	28	41	0,2	82,00	84,00	6,00	D	A	ND	33	4.070	18	18	25	38	0,2	31,00	51,00	7,00	B	A	MND	28	3.450	15	15	18	31	0,2	23,00	17,00	0,30	B	A
Programa	Ciclo	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano				Qualidade de Serviço																																																																																																																																		
		Bus	Autos	Pedestre	Vinil	AUT	BUS	PED																																																																																																																																
AV	45	1.460	15	14	18	31	0,2	19,00	14,00	0,10	B	A																																																																																																																												
PM	45	4.210	49	51	34	47	0,2	138,00	137,00	5,00	D	A																																																																																																																												
PM	45	4.210	39	40	34	47	0,2	126,00	105,00	7,00	D	A																																																																																																																												
PIA	32	4.140	24	15	26	39	0,2	42,00	52,00	6,00	C	A																																																																																																																												
PVA	37	4.140	25	25	26	39	0,2	51,00	62,00	7,00	C	A																																																																																																																												
PT	41	4.140	27	27	26	39	0,2	68,00	84,00	6,00	C	A																																																																																																																												
PT	41	4.020	36	37	28	41	0,2	82,00	84,00	6,00	D	A																																																																																																																												
ND	33	4.070	18	18	25	38	0,2	31,00	51,00	7,00	B	A																																																																																																																												
MND	28	3.450	15	15	18	31	0,2	23,00	17,00	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>D</td> </tr> </tbody> </table>				Atendimento ao Pedestre		Infraestrutura	Operacional (h/h/bus)			A	D																																																																																																																													
Atendimento ao Pedestre		Infraestrutura	Operacional (h/h/bus)																																																																																																																																					
		A	D																																																																																																																																					
<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>Intervalo</td> <td>Travessia de pedestres</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>1-7</td> <td>00:00</td> <td>1</td> <td>19:30</td> <td>Esp. Amarelo (velc ped)</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>1-7</td> <td>05:30</td> <td>2</td> <td>21:30</td> <td>Inserção urbana</td> <td>Entorno</td> </tr> <tr> <td>2-7</td> <td>09:00</td> <td>3</td> <td></td> <td>Integração Transp. Público</td> <td>Mélio</td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>11:00</td> <td>4</td> <td></td> <td>Passageiros por Ônibus</td> <td>Bus 80</td> </tr> <tr> <td>2-6</td> <td>12:30</td> <td>5</td> <td></td> <td>Controlador</td> <td>BRT 160</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>2 fasss</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Plano Dia/Período				Informações Interseção		Dia	Hora	Plano	Intervalo	Travessia de pedestres	3	1-7	00:00	1	19:30	Esp. Amarelo (velc ped)	4	1-7	05:30	2	21:30	Inserção urbana	Entorno	2-7	09:00	3		Integração Transp. Público	Mélio	2-6	11:00	4		Passageiros por Ônibus	Bus 80	2-6	12:30	5		Controlador	BRT 160	2-6	14:30	6				2-7	18:30	7	2 fasss																																																																																	
Plano Dia/Período				Informações Interseção																																																																																																																																				
Dia	Hora	Plano	Intervalo	Travessia de pedestres	3																																																																																																																																			
1-7	00:00	1	19:30	Esp. Amarelo (velc ped)	4																																																																																																																																			
1-7	05:30	2	21:30	Inserção urbana	Entorno																																																																																																																																			
2-7	09:00	3		Integração Transp. Público	Mélio																																																																																																																																			
2-6	11:00	4		Passageiros por Ônibus	Bus 80																																																																																																																																			
2-6	12:30	5		Controlador	BRT 160																																																																																																																																			
2-6	14:30	6																																																																																																																																						
2-7	18:30	7	2 fasss																																																																																																																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Fase</th> <th>Fx</th> <th>meses / h</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>TV</th> <th>TV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>T1</td> <td>3</td> <td>102</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>0</td> <td>74</td> </tr> <tr> <td>T.1</td> <td>3</td> <td>6</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>0</td> <td>74</td> </tr> <tr> <td>P2</td> <td>3</td> <td>a</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>79</td> <td>56</td> </tr> </tbody> </table>		Fase	Fx	meses / h	E1	T	T	E2	T	T	TV	TV	T1	3	102	V	A	R	R	R	R	0	74	T.1	3	6	V	A	R	R	R	R	0	74	P2	3	a	R	R	R	V	A	R	79	56																																																																																											
Fase	Fx	meses / h	E1	T	T	E2	T	T	TV	TV																																																																																																																														
T1	3	102	V	A	R	R	R	R	0	74																																																																																																																														
T.1	3	6	V	A	R	R	R	R	0	74																																																																																																																														
P2	3	a	R	R	R	V	A	R	79	56																																																																																																																														
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Estágios</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>Defasagem</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>74</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>56</td> <td>4</td> <td>1</td> <td></td> <td>140</td> <td>10</td> </tr> </tbody> </table>		Estágios	E1	T	T	E2	T	T	Ciclo	Defasagem	74	4	1	56	4	1		140	10																																																																																																																					
Estágios	E1	T	T	E2	T	T	Ciclo	Defasagem																																																																																																																																
74	4	1	56	4	1		140	10																																																																																																																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Estágios</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>Offset</th> <th>33%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>74%</td> <td>39</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>41</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>90</td> <td>19</td> <td>44%</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>74</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>56</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>140</td> <td>10</td> <td>53%</td> </tr> <tr> <td>63%</td> <td>74</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>56</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>140</td> <td>10</td> <td>54%</td> </tr> <tr> <td>79%</td> <td>52</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>38</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>100</td> <td>14</td> <td>53%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>52</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>38</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>100</td> <td>14</td> <td>53%</td> </tr> <tr> <td>89%</td> <td>52</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>38</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>100</td> <td>14</td> <td>53%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>61</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>49</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>120</td> <td>13</td> <td>52%</td> </tr> <tr> <td>57%</td> <td>51</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>39</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>100</td> <td>15</td> <td>51%</td> </tr> <tr> <td>46%</td> <td>39</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>41</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>90</td> <td>18</td> <td>44%</td> </tr> </tbody> </table>		Estágios	E1	T	T	E2	T	T	Ciclo	Offset	33%	74%	39	4	1	41	4	1	90	19	44%	100%	74	4	1	56	4	1	140	10	53%	63%	74	4	1	56	4	1	140	10	54%	79%	52	4	1	38	4	1	100	14	53%	81%	52	4	1	38	4	1	100	14	53%	89%	52	4	1	38	4	1	100	14	53%	81%	61	4	1	49	4	1	120	13	52%	57%	51	4	1	39	4	1	100	15	51%	46%	39	4	1	41	4	1	90	18	44%																																			
Estágios	E1	T	T	E2	T	T	Ciclo	Offset	33%																																																																																																																															
74%	39	4	1	41	4	1	90	19	44%																																																																																																																															
100%	74	4	1	56	4	1	140	10	53%																																																																																																																															
63%	74	4	1	56	4	1	140	10	54%																																																																																																																															
79%	52	4	1	38	4	1	100	14	53%																																																																																																																															
81%	52	4	1	38	4	1	100	14	53%																																																																																																																															
89%	52	4	1	38	4	1	100	14	53%																																																																																																																															
81%	61	4	1	49	4	1	120	13	52%																																																																																																																															
57%	51	4	1	39	4	1	100	15	51%																																																																																																																															
46%	39	4	1	41	4	1	90	18	44%																																																																																																																															
<table border="1"> <thead> <tr> <th>GS</th> <th>T1</th> <th>T.1</th> <th>P2</th> <th>PEV</th> <th>Acidentes</th> <th>Moniv</th> <th>Vinilo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nº</td> <td>10113</td> <td>10110</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fase</td> <td>T1</td> <td>T.1</td> <td></td> <td>18</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Dist.</td> <td>20</td> <td>65</td> <td></td> <td>19</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td></td> <td>20</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>T/V..</td> <td>11</td> <td>11</td> <td></td> <td>21</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>T/V..</td> <td>11</td> <td>11</td> <td></td> <td>22</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>		GS	T1	T.1	P2	PEV	Acidentes	Moniv	Vinilo	Nº	10113	10110						Fase	T1	T.1		18	0	0	0	Dist.	20	65		19	1	0	1	%	100%	100%		20	0	0	0	T/V..	11	11		21	0	0	0	T/V..	11	11		22	0	0	0																																																																															
GS	T1	T.1	P2	PEV	Acidentes	Moniv	Vinilo																																																																																																																																	
Nº	10113	10110																																																																																																																																						
Fase	T1	T.1		18	0	0	0																																																																																																																																	
Dist.	20	65		19	1	0	1																																																																																																																																	
%	100%	100%		20	0	0	0																																																																																																																																	
T/V..	11	11		21	0	0	0																																																																																																																																	
T/V..	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. Antonio de Góes / Rua José Mariano Filho		SS38_a	Orla	26/5/24																																																																																																																																																
Obs: 1. No plano 1, conforme programação de CTU, manter em p/bicante																																																																																																																																																				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Usuários (Indicadores)</th> <th>PER</th> <th>HR</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>2610 horas / dia</td> <td>7%</td> <td>1%</td> <td>7%</td> <td>39%</td> <td>45%</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>Custo Operacional</td> <td>R\$ 3.775.000 / ano</td> <td>7%</td> <td>1%</td> <td>9%</td> <td>52%</td> <td>30%</td> <td>1%</td> </tr> </tbody> </table>				Usuários (Indicadores)		PER	HR	MOY	AUT	BUS	CAM	Fluxo de pessoas	245 mil / dia	7%	1%	7%	36%	49%	1%	Tempo Perdido	2610 horas / dia	7%	1%	7%	39%	45%	1%	Custo Operacional	R\$ 3.775.000 / ano	7%	1%	9%	52%	30%	1%																																																																																																															
		Usuários (Indicadores)		PER	HR	MOY	AUT	BUS	CAM																																																																																																																																											
Fluxo de pessoas	245 mil / dia	7%	1%	7%	36%	49%	1%																																																																																																																																													
Tempo Perdido	2610 horas / dia	7%	1%	7%	39%	45%	1%																																																																																																																																													
Custo Operacional	R\$ 3.775.000 / ano	7%	1%	9%	52%	30%	1%																																																																																																																																													
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Programa</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 colspan="2">Média por acesso/travessia (s)</th> <th>AUT</th> <th>BUS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Por. Ciclo</td> <td>Fax / veic / hora</td> <td>T. coletivo</td> <td>Pedestre</td> <td>Total</td> <td>ped</td> <td>Q5 / Plano</td> </tr> <tr> <td>AV</td> <td>45</td> <td>5.490</td> <td>16</td> <td>15</td> <td>11</td> <td>22</td> <td>0,2</td> <td>28.000</td> <td>18.000</td> <td>0,10</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>49</td> <td>5.879</td> <td>21</td> <td>23</td> <td>17</td> <td>28</td> <td>0,2</td> <td>71.000</td> <td>121.000</td> <td>0,03</td> <td>C</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>38</td> <td>5.510</td> <td>20</td> <td>23</td> <td>17</td> <td>28</td> <td>0,2</td> <td>46.000</td> <td>80.000</td> <td>0,03</td> <td>C</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PIA</td> <td>32</td> <td>5.700</td> <td>14</td> <td>19</td> <td>13</td> <td>24</td> <td>0,2</td> <td>13.000</td> <td>48.000</td> <td>7,03</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PVA</td> <td>37</td> <td>5.700</td> <td>15</td> <td>19</td> <td>13</td> <td>24</td> <td>0,2</td> <td>49.000</td> <td>59.000</td> <td>7,03</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PT</td> <td>41</td> <td>5.750</td> <td>15</td> <td>19</td> <td>13</td> <td>24</td> <td>0,2</td> <td>44.000</td> <td>75.000</td> <td>7,03</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PT</td> <td>41</td> <td>5.830</td> <td>18</td> <td>21</td> <td>15</td> <td>26</td> <td>0,2</td> <td>73.000</td> <td>81.000</td> <td>0,03</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>ND</td> <td>33</td> <td>5.710</td> <td>15</td> <td>16</td> <td>13</td> <td>24</td> <td>0,2</td> <td>37.000</td> <td>32.000</td> <td>2,03</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>MND</td> <td>28</td> <td>5.470</td> <td>15</td> <td>16</td> <td>11</td> <td>22</td> <td>0,2</td> <td>30.000</td> <td>23.000</td> <td>0,30</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> </tbody> </table>				Programa	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano				Qualidade de Serviço		Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)		AUT	BUS	Por. Ciclo	Fax / veic / hora	T. coletivo	Pedestre	Total	ped	Q5 / Plano	AV	45	5.490	16	15	11	22	0,2	28.000	18.000	0,10	B	A	PM	49	5.879	21	23	17	28	0,2	71.000	121.000	0,03	C	A	PM	38	5.510	20	23	17	28	0,2	46.000	80.000	0,03	C	A	PIA	32	5.700	14	19	13	24	0,2	13.000	48.000	7,03	B	A	PVA	37	5.700	15	19	13	24	0,2	49.000	59.000	7,03	B	A	PT	41	5.750	15	19	13	24	0,2	44.000	75.000	7,03	B	A	PT	41	5.830	18	21	15	26	0,2	73.000	81.000	0,03	B	A	ND	33	5.710	15	16	13	24	0,2	37.000	32.000	2,03	B	A	MND	28	5.470	15	16	11	22	0,2	30.000	23.000	0,30	B	A	<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>C</td> </tr> </tbody> </table>		Atendimento ao Pedestre	Infraestrutura	Operacional (h/h/bus)	A	A	C
Programa	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano				Qualidade de Serviço																																																																																																																																															
	Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)		AUT	BUS																																																																																																																																														
Por. Ciclo	Fax / veic / hora	T. coletivo	Pedestre	Total	ped	Q5 / Plano																																																																																																																																														
AV	45	5.490	16	15	11	22	0,2	28.000	18.000	0,10	B	A																																																																																																																																								
PM	49	5.879	21	23	17	28	0,2	71.000	121.000	0,03	C	A																																																																																																																																								
PM	38	5.510	20	23	17	28	0,2	46.000	80.000	0,03	C	A																																																																																																																																								
PIA	32	5.700	14	19	13	24	0,2	13.000	48.000	7,03	B	A																																																																																																																																								
PVA	37	5.700	15	19	13	24	0,2	49.000	59.000	7,03	B	A																																																																																																																																								
PT	41	5.750	15	19	13	24	0,2	44.000	75.000	7,03	B	A																																																																																																																																								
PT	41	5.830	18	21	15	26	0,2	73.000	81.000	0,03	B	A																																																																																																																																								
ND	33	5.710	15	16	13	24	0,2	37.000	32.000	2,03	B	A																																																																																																																																								
MND	28	5.470	15	16	11	22	0,2	30.000	23.000	0,30	B	A																																																																																																																																								
Atendimento ao Pedestre	Infraestrutura	Operacional (h/h/bus)																																																																																																																																																		
A	A	C																																																																																																																																																		
<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>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	Intervalo	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">Integração Transp. Público</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Passageiros por Ônibus</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>BRT</td> <td>160</td> </tr> </tbody> </table>		Integração Transp. Público		Passageiros por Ônibus	80	BRT	160																																																																																			
Plano Dia/Período				Informações Interseção																																																																																																																																																
Dia	Hora	Plano	Intervalo	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																																																																																																																																																	
Integração Transp. Público																																																																																																																																																				
Passageiros por Ônibus	80																																																																																																																																																			
BRT	160																																																																																																																																																			
<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>3</td> <td>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>0</td> <td>09</td> <td>0</td> <td>09</td> </tr> <tr> <td>T.1</td> <td>3</td> <td>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>0</td> <td>09</td> <td>0</td> <td>09</td> </tr> <tr> <td>T2</td> <td>3</td> <td>6</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>74</td> <td>59</td> <td>74</td> <td>59</td> </tr> <tr> <td>P3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>V</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>73</td> <td>65</td> <td>73</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>P4</td> <td>2</td> <td></td> <td>M</td> <td>M</td> <td>M</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>R</td> <td>R</td> <td>V</td> <td>137</td> <td>73</td> <td>137</td> <td>73</td> </tr> </tbody> </table>						Fase	Fx	h	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Início	TV	Início	TV	T1	3	210	V	A	A	R	R	R	R	A	0	09	0	09	T.1	3	24	V	A	A	R	R	R	R	A	0	09	0	09	T2	3	6	A	R	R	R	V	A	A	R	74	59	74	59	P3	3	3	A	R	R	R	V	A	A	R	73	65	73	65	P4	2		M	M	M	A	A	R	R	V	137	73	137	73																																																					
Fase	Fx	h	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Início	TV	Início	TV																																																																																																																																						
T1	3	210	V	A	A	R	R	R	R	A	0	09	0	09																																																																																																																																						
T.1	3	24	V	A	A	R	R	R	R	A	0	09	0	09																																																																																																																																						
T2	3	6	A	R	R	R	V	A	A	R	74	59	74	59																																																																																																																																						
P3	3	3	A	R	R	R	V	A	A	R	73	65	73	65																																																																																																																																						
P4	2		M	M	M	A	A	R	R	V	137	73	137	73																																																																																																																																						
<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>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>22</td> </tr> </tbody> </table>						Estutura Plano	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	Defasagem	Plano 2	1	3	2	3	3	4	5	6	140	22																																																																																																																									
Estutura Plano	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	Defasagem																																																																																																																																										
Plano 2	1	3	2	3	3	4	5	6	140	22																																																																																																																																										
<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>Estágio 1</td> <td>69</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>59</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>90</td> <td>27</td> <td>42%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Estágio 2</td> <td>20</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>15</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>140</td> <td>22</td> <td>43%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						Estágios	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	Offset	OffSet	OffSet	Estágio 1	69	1	3	1	59	3	1	3	90	27	42%		Estágio 2	20				15				140	22	43%																																																																																																									
Estágios	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	Offset	OffSet	OffSet																																																																																																																																								
Estágio 1	69	1	3	1	59	3	1	3	90	27	42%																																																																																																																																									
Estágio 2	20				15				140	22	43%																																																																																																																																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Bus (seg/traf)</th> <th>M1</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>74%</td> <td>25%</td> <td>1</td> <td>38</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>40</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>90</td> <td>27</td> <td>42%</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>2</td> <td>69</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>59</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>140</td> <td>22</td> <td>43%</td> </tr> </tbody> </table>						Bus (seg/traf)	M1	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	OffSet	OffSet	74%	25%	1	38	1	3	1	40	3	1	3	90	27	42%	100%	100%	2	69	1	3	1	59	3	1	3	140	22	43%																																																																																																						
Bus (seg/traf)	M1	E1	T	T	T	E2	T	T	T	Ciclo	OffSet	OffSet																																																																																																																																								
74%	25%	1	38	1	3	1	40	3	1	3	90	27	42%																																																																																																																																							
100%	100%	2	69	1	3	1	59	3	1	3	140	22	43%																																																																																																																																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th>GS</th> <th>T1</th> <th>T.1</th> <th>T2</th> <th>P3</th> <th>P4</th> <th>Accidentes</th> <th>Moniv</th> <th>Ymimo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10344</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>18</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>52</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>19</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>300</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>29</td> <td>3</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>21</td> <td>3</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>22</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						GS	T1	T.1	T2	P3	P4	Accidentes	Moniv	Ymimo	10344						18	0	0	52						19	1	0	300						29	3	0	100%						21	3	0	11						22	0	0	11																																																																																								
GS	T1	T.1	T2	P3	P4	Accidentes	Moniv	Ymimo																																																																																																																																												
10344						18	0	0																																																																																																																																												
52						19	1	0																																																																																																																																												
300						29	3	0																																																																																																																																												
100%						21	3	0																																																																																																																																												
11						22	0	0																																																																																																																																												
11																																																																																																																																																				

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. Nogueira de Souza				S657_a	Boa Viagem	26/5/24																																																																																																																			
				Usuários (indicadores)		FED	BH	MDT	AJT	BUS	CAM																																																																																																														
				Fluxo de pessoas		210	mil / dia	5%	-	3%	16%	30%	46%																																																																																																												
Tempo Perdido		2080	horas / dia	43%	-	2%	13%	19%	24%																																																																																																																
Custo Operacional		R\$ 3.050.000	/ ano	38%	-	3%	15%	13%	32%																																																																																																																
Programa				Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano				Qualidade de Serviço de Serviço OS / Plano																																																																																																																	
Per.	Ciclo	Bus		Autos		Média por acesso/travessia (s)		Total licia (usuários)		AUT	BUS	PED	B	E																																																																																																											
		Pax / veic / hora	T. coletivo	Pedestre	Vniq.	ocor	pax	ped																																																																																																																	
ALV	90s	25	4.150	16	16	76	91	2,0	10.000	7.000	1.000	B	E																																																																																																												
PM	180s	28	5.110	10	37	115	134	2,0	13.000	18.000	31.000	B	E																																																																																																												
PM	180s	22	5.110	9	37	115	134	2,0	18.000	10.000	42.000	B	E																																																																																																												
PA	180s	26	4.700	11	21	85	100	2,0	18.000	16.000	31.000	B	E																																																																																																												
PVA	180s	26	4.700	12	21	85	100	2,0	18.000	16.000	35.000	B	E																																																																																																												
PVT	180s	42	4.700	12	21	85	100	2,0	18.000	16.000	32.000	B	E																																																																																																												
PT	120s	58	4.700	14	24	102	117	2,0	24.000	52.000	45.000	B	E																																																																																																												
ND	180s	43	4.950	8	16	85	100	2,0	13.000	18.000	12.000	A	E																																																																																																												
MAD	84s	38	4.150	18	17	75	91	2,0	15.000	31.000	2.000	B	E																																																																																																												
Atendimento ao Pedestre				Infraestrutura				Operacional (veh/bus)																																																																																																																	
Plano Dia/Periodo				Informações Interseção																																																																																																																					
Dia	Hora	Plano	Dia	Hora	Plano	Intermittente	Travessia de pedestres		4																																																																																																																
1-7	08:00	1	1-7	18:30	8		Esp. Amarelo (veic / ped)		4																																																																																																																
1-7	08:30	2	1-7	21:30	9		Interseção urbana		Entorno																																																																																																																
2-7	09:00	3					Integração Transp. Público		Média																																																																																																																
2-6	11:00	4					Passagem por		Bus 80																																																																																																																
2-6	12:30	5					Onibus		BRT 160																																																																																																																
2-6	14:30	6				Controlador																																																																																																																			
2-7	16:30	7				2 fases																																																																																																																			
<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>140</th> <th>Início</th> <th>TV</th> <th>Início</th> <th>TV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>U1</td> <td>5</td> <td>222</td> <td>Y</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>0</td> <td>93</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>S2</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>A</td> <td>97</td> <td>38</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Fase	Fx	/h	E1	T	E2	T	T	140	Início	TV	Início	TV	U1	5	222	Y	A	A	A	A	0	93				S2	2	1	A	A	A	A	A	97	38																																																																																		
Fase	Fx	/h	E1	T	E2	T	T	140	Início	TV	Início	TV																																																																																																													
U1	5	222	Y	A	A	A	A	0	93																																																																																																																
S2	2	1	A	A	A	A	A	97	38																																																																																																																
<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>45</td> </tr> </tbody> </table>				Estrutura Plano	E1	T	E2	T	T	Ciclo	Defasagem	2	1	1	2	2	3	140	45																																																																																																						
Estrutura Plano	E1	T	E2	T	T	Ciclo	Defasagem																																																																																																																		
2	1	1	2	2	3	140	45																																																																																																																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Estágios</th> <th>M1</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>R_2 (N. do ciclo) R_1 R_2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>93</td> <td>4</td> <td>38</td> <td>4</td> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td>90 26 41%</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>15</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>140 45 32%</td> </tr> </tbody> </table>				Estágios	M1	E1	T	E2	T	T	R_2 (N. do ciclo) R_1 R_2	93	4	38	4	1			90 26 41%	20	15						140 45 32%																																																																																														
Estágios	M1	E1	T	E2	T	T	R_2 (N. do ciclo) R_1 R_2																																																																																																																		
93	4	38	4	1			90 26 41%																																																																																																																		
20	15						140 45 32%																																																																																																																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th>T</th> <th>U</th> <th>PL</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>T</th> <th>Ofst</th> <th>Ofst</th> <th>Ofst</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>25%</td> <td>29%</td> <td>1</td> <td>37</td> <td>4</td> <td>44</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>90</td> <td>26</td> <td>41%</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>2</td> <td>93</td> <td>4</td> <td>38</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>140</td> <td>45</td> <td>32%</td> </tr> <tr> <td>63%</td> <td>83%</td> <td>3</td> <td>93</td> <td>4</td> <td>38</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>140</td> <td>45</td> <td>32%</td> </tr> <tr> <td>79%</td> <td>88%</td> <td>4</td> <td>56</td> <td>4</td> <td>35</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>100</td> <td>24</td> <td>24%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>92%</td> <td>5</td> <td>56</td> <td>4</td> <td>35</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>100</td> <td>24</td> <td>24%</td> </tr> <tr> <td>89%</td> <td>90%</td> <td>6</td> <td>56</td> <td>4</td> <td>35</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>100</td> <td>24</td> <td>24%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>102%</td> <td>7</td> <td>67</td> <td>4</td> <td>44</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>120</td> <td>42</td> <td>35%</td> </tr> <tr> <td>59%</td> <td>82%</td> <td>8</td> <td>64</td> <td>4</td> <td>27</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>100</td> <td>16</td> <td>16%</td> </tr> <tr> <td>25%</td> <td>74%</td> <td>9</td> <td>37</td> <td>4</td> <td>44</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>90</td> <td>26</td> <td>41%</td> </tr> </tbody> </table>				T	U	PL	E1	T	E2	T	T	Ofst	Ofst	Ofst	25%	29%	1	37	4	44	4	1	90	26	41%	100%	100%	2	93	4	38	4	1	140	45	32%	63%	83%	3	93	4	38	4	1	140	45	32%	79%	88%	4	56	4	35	4	1	100	24	24%	81%	92%	5	56	4	35	4	1	100	24	24%	89%	90%	6	56	4	35	4	1	100	24	24%	81%	102%	7	67	4	44	4	1	120	42	35%	59%	82%	8	64	4	27	4	1	100	16	16%	25%	74%	9	37	4	44	4	1	90	26	41%								
T	U	PL	E1	T	E2	T	T	Ofst	Ofst	Ofst																																																																																																															
25%	29%	1	37	4	44	4	1	90	26	41%																																																																																																															
100%	100%	2	93	4	38	4	1	140	45	32%																																																																																																															
63%	83%	3	93	4	38	4	1	140	45	32%																																																																																																															
79%	88%	4	56	4	35	4	1	100	24	24%																																																																																																															
81%	92%	5	56	4	35	4	1	100	24	24%																																																																																																															
89%	90%	6	56	4	35	4	1	100	24	24%																																																																																																															
81%	102%	7	67	4	44	4	1	120	42	35%																																																																																																															
59%	82%	8	64	4	27	4	1	100	16	16%																																																																																																															
25%	74%	9	37	4	44	4	1	90	26	41%																																																																																																															
<table border="1"> <thead> <tr> <th>GS</th> <th>S1</th> <th>S2</th> <th>FED - Enchilamento de pedestres (s)</th> <th>Acidentes</th> <th>Mortes</th> <th>Vítimas</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>52</td> <td></td> <td>Nº</td> <td>Ano</td> <td>Total</td> <td>Total</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Fase</td> <td>Total</td> <td>Atrap</td> <td>Total</td> </tr> <tr> <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> </tr> <tr> <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>T/V...</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				GS	S1	S2	FED - Enchilamento de pedestres (s)	Acidentes	Mortes	Vítimas	1	52		Nº	Ano	Total	Total				Fase	Total	Atrap	Total				Dist.							%							T/V...							T/V...																																																																								
GS	S1	S2	FED - Enchilamento de pedestres (s)	Acidentes	Mortes	Vítimas																																																																																																																			
1	52		Nº	Ano	Total	Total																																																																																																																			
			Fase	Total	Atrap	Total																																																																																																																			
			Dist.																																																																																																																						
			%																																																																																																																						
			T/V...																																																																																																																						
			T/V...																																																																																																																						

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_a	Boa Viagem	26/5/24																																																																																																																																																																						
Obs. 1 No plano 1, conforme programação da CTTU, manter em piscaete				<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Usuários (indicadores)</th> <th>FEB</th> <th>BI</th> <th>MDT</th> <th>AJT</th> <th>BUS</th> <th>CAM</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fluxo de pessoas</td> <td>80 mil / dia</td> <td>2%</td> <td>-</td> <td>5%</td> <td>24%</td> <td>0%</td> <td>69%</td> </tr> <tr> <td>Tempo Perdido</td> <td>2855 horas / dia</td> <td>14%</td> <td>-</td> <td>8%</td> <td>16%</td> <td>0%</td> <td>66%</td> </tr> <tr> <td>Custo Operacional</td> <td>R\$ 3.575.000 / ano</td> <td>14%</td> <td>-</td> <td>8%</td> <td>16%</td> <td>0%</td> <td>66%</td> </tr> </tbody> </table>				Usuários (indicadores)		FEB	BI	MDT	AJT	BUS	CAM	Fluxo de pessoas	80 mil / dia	2%	-	5%	24%	0%	69%	Tempo Perdido	2855 horas / dia	14%	-	8%	16%	0%	66%	Custo Operacional	R\$ 3.575.000 / ano	14%	-	8%	16%	0%	66%																																																																																																																																					
Usuários (indicadores)		FEB	BI	MDT	AJT	BUS	CAM																																																																																																																																																																					
Fluxo de pessoas	80 mil / dia	2%	-	5%	24%	0%	69%																																																																																																																																																																					
Tempo Perdido	2855 horas / dia	14%	-	8%	16%	0%	66%																																																																																																																																																																					
Custo Operacional	R\$ 3.575.000 / ano	14%	-	8%	16%	0%	66%																																																																																																																																																																					
				<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/usuário)</th> <th colspan="2">Qualidade de Serviço QS / Plano</th> </tr> <tr> <th>Bus</th> <th>Autos</th> <th>Média por acesso/travessia (s)</th> <th>T. coletivo</th> <th>Pedestre</th> <th>Vinac</th> <th>AUT</th> <th>BUS</th> <th>PED</th> <th>BUS</th> <th>PED</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Pax / veic / hora</td> <td>Máx</td> <td>Min</td> <td>Espera</td> <td>Total</td> <td>seg/s</td> <td>seg</td> <td>min</td> <td>seg</td> <td>min</td> <td>seg</td> <td>min</td> </tr> <tr> <td>ALV</td> <td>8%</td> <td>40</td> <td>5.660</td> <td>16</td> <td>22</td> <td>76</td> <td>91</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>14%</td> <td>44</td> <td>5.530</td> <td>21</td> <td>25</td> <td>119</td> <td>134</td> <td>2,0</td> <td>10,00</td> <td>0,30</td> <td>6,00</td> <td>C</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>14%</td> <td>34</td> <td>5.530</td> <td>21</td> <td>25</td> <td>119</td> <td>134</td> <td>2,0</td> <td>10,00</td> <td>0,10</td> <td>12,00</td> <td>C</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>FA</td> <td>18%</td> <td>31</td> <td>5.320</td> <td>15</td> <td>18</td> <td>85</td> <td>100</td> <td>2,0</td> <td>11,00</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>5.320</td> <td>16</td> <td>18</td> <td>85</td> <td>100</td> <td>2,0</td> <td>12,00</td> <td>0,10</td> <td>10,00</td> <td>B</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>EPY</td> <td>18%</td> <td>41</td> <td>5.320</td> <td>15</td> <td>18</td> <td>85</td> <td>100</td> <td>2,0</td> <td>13,00</td> <td>0,10</td> <td>9,00</td> <td>B</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>PI</td> <td>12%</td> <td>45</td> <td>5.480</td> <td>17</td> <td>22</td> <td>102</td> <td>117</td> <td>2,0</td> <td>16,00</td> <td>0,20</td> <td>12,00</td> <td>B</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>ND</td> <td>18%</td> <td>36</td> <td>5.420</td> <td>15</td> <td>19</td> <td>85</td> <td>100</td> <td>2,0</td> <td>17,00</td> <td>0,10</td> <td>1,00</td> <td>B</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>MAD</td> <td>8%</td> <td>30</td> <td>5.660</td> <td>15</td> <td>22</td> <td>76</td> <td>91</td> <td>2,0</td> <td>14,00</td> <td>0,03</td> <td>0,40</td> <td>B</td> <td>E</td> </tr> </tbody> </table>				Programa	Per.	Ciclo	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano					Total (hora/usuário)			Qualidade de Serviço QS / Plano		Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)	T. coletivo	Pedestre	Vinac	AUT	BUS	PED	BUS	PED				Pax / veic / hora	Máx	Min	Espera	Total	seg/s	seg	min	seg	min	seg	min	ALV	8%	40	5.660	16	22	76	91	2,0	10,00	0,03	0,10	B	E	PM	14%	44	5.530	21	25	119	134	2,0	10,00	0,30	6,00	C	E	PM	14%	34	5.530	21	25	119	134	2,0	10,00	0,10	12,00	C	E	FA	18%	31	5.320	15	18	85	100	2,0	11,00	0,10	9,00	B	E	PVA	18%	34	5.320	16	18	85	100	2,0	12,00	0,10	10,00	B	E	EPY	18%	41	5.320	15	18	85	100	2,0	13,00	0,10	9,00	B	E	PI	12%	45	5.480	17	22	102	117	2,0	16,00	0,20	12,00	B	E	ND	18%	36	5.420	15	19	85	100	2,0	17,00	0,10	1,00	B	E	MAD	8%	30	5.660	15	22	76	91	2,0	14,00	0,03	0,40	B	E
Programa	Per.	Ciclo	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano								Total (hora/usuário)			Qualidade de Serviço QS / Plano																																																																																																																																																														
			Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)	T. coletivo	Pedestre	Vinac	AUT	BUS	PED	BUS	PED																																																																																																																																																															
			Pax / veic / hora	Máx	Min	Espera	Total	seg/s	seg	min	seg	min	seg	min																																																																																																																																																														
ALV	8%	40	5.660	16	22	76	91	2,0	10,00	0,03	0,10	B	E																																																																																																																																																															
PM	14%	44	5.530	21	25	119	134	2,0	10,00	0,30	6,00	C	E																																																																																																																																																															
PM	14%	34	5.530	21	25	119	134	2,0	10,00	0,10	12,00	C	E																																																																																																																																																															
FA	18%	31	5.320	15	18	85	100	2,0	11,00	0,10	9,00	B	E																																																																																																																																																															
PVA	18%	34	5.320	16	18	85	100	2,0	12,00	0,10	10,00	B	E																																																																																																																																																															
EPY	18%	41	5.320	15	18	85	100	2,0	13,00	0,10	9,00	B	E																																																																																																																																																															
PI	12%	45	5.480	17	22	102	117	2,0	16,00	0,20	12,00	B	E																																																																																																																																																															
ND	18%	36	5.420	15	19	85	100	2,0	17,00	0,10	1,00	B	E																																																																																																																																																															
MAD	8%	30	5.660	15	22	76	91	2,0	14,00	0,03	0,40	B	E																																																																																																																																																															
				Atendimento ao Pedestre		Infraestrutura		Operacional (min/hora)		E																																																																																																																																																																		
				Plano Dia/Período		Informações Interseção																																																																																																																																																																						
				Dia		Hora		Plano		Intermittente																																																																																																																																																																		
				1-7		00:00		1		1-7																																																																																																																																																																		
				5-7		05:30		2		5-7																																																																																																																																																																		
				2-7		09:00		3		2-7																																																																																																																																																																		
				2-6		11:00		4		2-6																																																																																																																																																																		
				2-6		12:30		5		2-6																																																																																																																																																																		
				2-6		14:30		6		2-6																																																																																																																																																																		
				2-7		16:30		7		2-7																																																																																																																																																																		
								Controlador		2 fases																																																																																																																																																																		
										Travessias de pedestres																																																																																																																																																																		
										Edu. Amarelo (veic ped)																																																																																																																																																																		
										4																																																																																																																																																																		
										4																																																																																																																																																																		
										Entorno																																																																																																																																																																		
										Integração Transp. Público																																																																																																																																																																		
										Média																																																																																																																																																																		
										Passageiros por																																																																																																																																																																		
										Onibus																																																																																																																																																																		
										BUS																																																																																																																																																																		
										80																																																																																																																																																																		
										BRT																																																																																																																																																																		
										160																																																																																																																																																																		

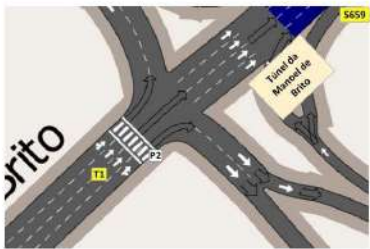
Fase	Fx	h	E1	T	E2	T	T	140	Início	TV	Início	TV
S1	5	1	Y	A	A	A	A	0	75			
T2	2	1	A	A	A	A	A	79	55			

Estrutura Plano	E1	T	E2	T	T	Ciclo	Defasagem
2	1	1	2	2	3	140	89

Estágios	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12
75	4	55	4	2								
20	15											

T	U	PL	E1	T	E2	T	T	Offset	OffSet	140	140
28%	25%	1	53	4	27	4	2	90	65	60%	60%
100%	100%	2	75	4	55	4	2	140	89	54%	54%
63%	83%	3	75	4	55	4	2	140	89	54%	54%
79%	88%	4	51	4	39	4	2	100	74	51%	51%
81%	92%	5	51	4	39	4	2	100	74	51%	51%
89%	90%	6	51	4	39	4	2	100	74	51%	51%
81%	102%	7	64	4	46	4	2	120	80	53%	53%
57%	82%	8	53	4	37	4	2	100	74	54%	54%
46%	25%	9	53	4	27	4	2	90	65	60%	60%

GS	S1	T2	FED - Enchilado/marque de pedestres (s)	Acidentes	Mortes	Vítimas
			Nº	Ano	Total	Total
			Fase	Total	Atrop.	Total
			Dist.			
			%			
			T/V...			
			T/V...			

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_a	Orla	26/5/24																																																																																																																																																						
Obs. 1. No plano 1, conforme programação de CTU, manter em p/cicante																																																																																																																																																										
		<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>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>2855 horas / dia</td> <td>10%</td> <td>5%</td> <td>13%</td> <td>49%</td> <td>24%</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>Custo Operacional</td> <td>R\$ 3.050.000 / ano</td> <td>10%</td> <td>4%</td> <td>13%</td> <td>57%</td> <td>14%</td> <td>2%</td> </tr> </tbody> </table>				Usuários (Indicadores)		PEV	RK	MOV	AUT	BUS	CAM	Fluxo de pessoas	116 mil / dia	3%	7%	13%	58%	24%	2%	Tempo Perdido	2855 horas / dia	10%	5%	13%	49%	24%	1%	Custo Operacional	R\$ 3.050.000 / ano	10%	4%	13%	57%	14%	2%																																																																																																																					
		Usuários (Indicadores)		PEV	RK	MOV	AUT	BUS	CAM																																																																																																																																																	
		Fluxo de pessoas	116 mil / dia	3%	7%	13%	58%	24%	2%																																																																																																																																																	
Tempo Perdido	2855 horas / dia	10%	5%	13%	49%	24%	1%																																																																																																																																																			
Custo Operacional	R\$ 3.050.000 / ano	10%	4%	13%	57%	14%	2%																																																																																																																																																			
<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</th> </tr> <tr> <th>Bus</th> <th>Autos</th> <th colspan="2">Média por acesso/travessia (s)</th> <th>Vin/km</th> <th>AUT</th> <th>BUS</th> <th>PED</th> </tr> <tr> <th>Por. Ciclo</th> <th>Fax / veic / hora</th> <th>Min</th> <th>Max</th> <th>Espera Total</th> <th>h/s</th> <th>seg</th> <th>min</th> <th>seg</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ALV</td> <td>4%</td> <td>4.400</td> <td>9</td> <td>8</td> <td>61</td> <td>82</td> <td>2,0</td> <td>4,00</td> <td>3,00</td> <td>0,10</td> <td>B</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>14%</td> <td>49</td> <td>1.900</td> <td>18</td> <td>18</td> <td>86</td> <td>107</td> <td>2,0</td> <td>11,00</td> <td>6,00</td> <td>0,00</td> <td>C</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>14%</td> <td>38</td> <td>4.020</td> <td>18</td> <td>17</td> <td>86</td> <td>107</td> <td>2,0</td> <td>14,00</td> <td>20,00</td> <td>6,00</td> <td>B</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>PIA</td> <td>10%</td> <td>32</td> <td>3.800</td> <td>14</td> <td>14</td> <td>63</td> <td>84</td> <td>2,0</td> <td>48,00</td> <td>13,00</td> <td>6,00</td> <td>B</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>PVA</td> <td>10%</td> <td>37</td> <td>3.790</td> <td>14</td> <td>14</td> <td>63</td> <td>84</td> <td>2,0</td> <td>53,00</td> <td>18,00</td> <td>7,00</td> <td>B</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>PVT</td> <td>10%</td> <td>41</td> <td>3.780</td> <td>14</td> <td>14</td> <td>63</td> <td>84</td> <td>2,0</td> <td>59,00</td> <td>28,00</td> <td>6,00</td> <td>B</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>PT</td> <td>12%</td> <td>41</td> <td>3.580</td> <td>15</td> <td>15</td> <td>75</td> <td>96</td> <td>2,0</td> <td>71,00</td> <td>28,00</td> <td>6,00</td> <td>B</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>NDI</td> <td>10%</td> <td>33</td> <td>3.990</td> <td>13</td> <td>12</td> <td>64</td> <td>85</td> <td>2,0</td> <td>30,00</td> <td>8,00</td> <td>2,00</td> <td>B</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>MND</td> <td>9%</td> <td>28</td> <td>4.400</td> <td>9</td> <td>8</td> <td>61</td> <td>82</td> <td>2,0</td> <td>27,00</td> <td>5,00</td> <td>0,30</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)		Vin/km	AUT	BUS	PED	Por. Ciclo	Fax / veic / hora	Min	Max	Espera Total	h/s	seg	min	seg	ALV	4%	4.400	9	8	61	82	2,0	4,00	3,00	0,10	B	D	PM	14%	49	1.900	18	18	86	107	2,0	11,00	6,00	0,00	C	D	PM	14%	38	4.020	18	17	86	107	2,0	14,00	20,00	6,00	B	D	PIA	10%	32	3.800	14	14	63	84	2,0	48,00	13,00	6,00	B	D	PVA	10%	37	3.790	14	14	63	84	2,0	53,00	18,00	7,00	B	D	PVT	10%	41	3.780	14	14	63	84	2,0	59,00	28,00	6,00	B	D	PT	12%	41	3.580	15	15	75	96	2,0	71,00	28,00	6,00	B	D	NDI	10%	33	3.990	13	12	64	85	2,0	30,00	8,00	2,00	B	D	MND	9%	28	4.400	9	8	61	82	2,0	27,00	5,00	0,30	B	D
Programa	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano					Qualidade de Serviço																																																																																																																																																				
	Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)		Vin/km	AUT	BUS	PED																																																																																																																																																		
Por. Ciclo	Fax / veic / hora	Min	Max	Espera Total	h/s	seg	min	seg																																																																																																																																																		
ALV	4%	4.400	9	8	61	82	2,0	4,00	3,00	0,10	B	D																																																																																																																																														
PM	14%	49	1.900	18	18	86	107	2,0	11,00	6,00	0,00	C	D																																																																																																																																													
PM	14%	38	4.020	18	17	86	107	2,0	14,00	20,00	6,00	B	D																																																																																																																																													
PIA	10%	32	3.800	14	14	63	84	2,0	48,00	13,00	6,00	B	D																																																																																																																																													
PVA	10%	37	3.790	14	14	63	84	2,0	53,00	18,00	7,00	B	D																																																																																																																																													
PVT	10%	41	3.780	14	14	63	84	2,0	59,00	28,00	6,00	B	D																																																																																																																																													
PT	12%	41	3.580	15	15	75	96	2,0	71,00	28,00	6,00	B	D																																																																																																																																													
NDI	10%	33	3.990	13	12	64	85	2,0	30,00	8,00	2,00	B	D																																																																																																																																													
MND	9%	28	4.400	9	8	61	82	2,0	27,00	5,00	0,30	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></td> <td>C</td> <td>D</td> </tr> </tbody> </table>				Atendimento ao Pedestre	Infraestrutura	Operacional (h/h/bus)		C	D																																																																																																																																																	
Atendimento ao Pedestre	Infraestrutura	Operacional (h/h/bus)																																																																																																																																																								
	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																																																																																																			
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>Fase</th> <th>Fx</th> <th>meas / h</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</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 72</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>76 60</td> </tr> </tbody> </table>		Fase	Fx	meas / h	E1	T	E2	T	TV	T1	5	60	V	A	R	A	0 72	P2	5	0	F	R	N	A	76 60																																																																																																																																	
Fase	Fx	meas / h	E1	T	E2	T	TV																																																																																																																																																			
T1	5	60	V	A	R	A	0 72																																																																																																																																																			
P2	5	0	F	R	N	A	76 60																																																																																																																																																			
<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>2</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>140</td> <td>86</td> </tr> </tbody> </table>		Estutura Plano	E1	T	E2	T	Ciclo	Defasagem	2	1	1	2	2	140	86																																																																																																																																											
Estutura Plano	E1	T	E2	T	Ciclo	Defasagem																																																																																																																																																				
2	1	1	2	2	140	86																																																																																																																																																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Estágios</th> <th>72</th> <th>4</th> <th>60</th> <th>4</th> <th>140</th> <th>86</th> </tr> </thead> </table>		Estágios	72	4	60	4	140	86																																																																																																																																																		
Estágios	72	4	60	4	140	86																																																																																																																																																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Estágios</th> <th>M1</th> <th>20</th> <th>15</th> <th></th> <th></th> <th></th> </tr> </thead> </table>		Estágios	M1	20	15																																																																																																																																																					
Estágios	M1	20	15																																																																																																																																																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th>T</th> <th>U</th> <th>P</th> <th>No.</th> <th>E1</th> <th>T</th> <th>E2</th> <th>T</th> <th>Ciclo</th> <th>Offset</th> <th>52%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>24%</td> <td>25%</td> <td>1</td> <td>51</td> <td>4</td> <td>31</td> <td>4</td> <td></td> <td>90</td> <td>62</td> <td>57%</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>2</td> <td>72</td> <td>4</td> <td>60</td> <td>4</td> <td></td> <td>140</td> <td>86</td> <td>52%</td> </tr> <tr> <td>63%</td> <td>83%</td> <td>3</td> <td>72</td> <td>4</td> <td>60</td> <td>4</td> <td></td> <td>140</td> <td>86</td> <td>52%</td> </tr> <tr> <td>79%</td> <td>88%</td> <td>4</td> <td>49</td> <td>4</td> <td>43</td> <td>4</td> <td></td> <td>100</td> <td>70</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>92%</td> <td>5</td> <td>49</td> <td>4</td> <td>43</td> <td>4</td> <td></td> <td>100</td> <td>70</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>89%</td> <td>90%</td> <td>6</td> <td>49</td> <td>4</td> <td>43</td> <td>4</td> <td></td> <td>100</td> <td>70</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>81%</td> <td>102%</td> <td>7</td> <td>61</td> <td>4</td> <td>51</td> <td>4</td> <td></td> <td>120</td> <td>77</td> <td>51%</td> </tr> <tr> <td>57%</td> <td>82%</td> <td>8</td> <td>51</td> <td>4</td> <td>41</td> <td>4</td> <td></td> <td>100</td> <td>70</td> <td>52%</td> </tr> <tr> <td>46%</td> <td>25%</td> <td>9</td> <td>51</td> <td>4</td> <td>31</td> <td>4</td> <td></td> <td>90</td> <td>61</td> <td>57%</td> </tr> </tbody> </table>		T	U	P	No.	E1	T	E2	T	Ciclo	Offset	52%	24%	25%	1	51	4	31	4		90	62	57%	100%	100%	2	72	4	60	4		140	86	52%	63%	83%	3	72	4	60	4		140	86	52%	79%	88%	4	49	4	43	4		100	70	50%	81%	92%	5	49	4	43	4		100	70	50%	89%	90%	6	49	4	43	4		100	70	50%	81%	102%	7	61	4	51	4		120	77	51%	57%	82%	8	51	4	41	4		100	70	52%	46%	25%	9	51	4	31	4		90	61	57%																																											
T	U	P	No.	E1	T	E2	T	Ciclo	Offset	52%																																																																																																																																																
24%	25%	1	51	4	31	4		90	62	57%																																																																																																																																																
100%	100%	2	72	4	60	4		140	86	52%																																																																																																																																																
63%	83%	3	72	4	60	4		140	86	52%																																																																																																																																																
79%	88%	4	49	4	43	4		100	70	50%																																																																																																																																																
81%	92%	5	49	4	43	4		100	70	50%																																																																																																																																																
89%	90%	6	49	4	43	4		100	70	50%																																																																																																																																																
81%	102%	7	61	4	51	4		120	77	51%																																																																																																																																																
57%	82%	8	51	4	41	4		100	70	52%																																																																																																																																																
46%	25%	9	51	4	31	4		90	61	57%																																																																																																																																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th>GS</th> <th>T1</th> <th>P2</th> <th>Acidentes</th> <th>Mortes</th> <th>Vítimas</th> </tr> <tr> <th>Nº</th> <th>Ano</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>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Dist.</td> <td>19</td> <td>4</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>%</td> <td>20</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>1</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> </tr> <tr> <td>T/V..</td> <td>22</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>		GS	T1	P2	Acidentes	Mortes	Vítimas	Nº	Ano	Total	Total	Total	Total	Fase	18	3	0	1	0	Dist.	19	4	0	4	0	%	20	1	0	1	0	T/V..	21	2	0	2	0	T/V..	22	0	0	0	0																																																																																																															
GS	T1	P2	Acidentes	Mortes	Vítimas																																																																																																																																																					
Nº	Ano	Total	Total	Total	Total																																																																																																																																																					
Fase	18	3	0	1	0																																																																																																																																																					
Dist.	19	4	0	4	0																																																																																																																																																					
%	20	1	0	1	0																																																																																																																																																					
T/V..	21	2	0	2	0																																																																																																																																																					
T/V..	22	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. Arq. Augusto Reinaldo				S660_a	Boa Viagem	26/5/24																					
				Usuários (indicadores)				FEB	BIH	MOV	AJT	BUS	CAM														
				Fluxo de pessoas				212	mil / dia	4%	-	3%	16%	29%	47%												
				Tempo Perdido				2120	horas / dia	42%	-	2%	13%	19%	25%												
Custo Operacional				R\$ 3.150.000 / ano		37%	-	3%	15%	12%	33%																
Programa		Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano								Qualidade de Serviço																	
Per.	Ciclo	Bus		Autos		Média por acesso/travessia (s)		Total hora (usuários)		QS / Plano																	
		Pax / veic / hora	T. coletivo	Pedestre	Vinac	AUT	BUS	PEDE	BUS	FED																	
ALV	90s	25	4.150	16	16	76	91	2,0	10.000	7.000	1.000	B	E														
PM	90s	28	5.110	10	37	115	134	2,0	23.000	18.000	5.000	B	E														
PM	140s	22	5.110	9	37	115	134	2,0	18.000	10.000	4.000	B	E														
PIA	180s	26	4.700	12	21	85	100	2,0	17.000	16.000	31.000	B	E														
PVA	180s	26	4.700	12	21	85	100	2,0	18.000	17.000	35.000	B	E														
PTT	180s	42	4.700	12	21	85	100	2,0	18.000	26.000	32.000	B	E														
PT	120s	58	4.700	14	24	102	117	2,0	29.000	52.000	45.000	B	E														
NDI	180s	43	4.950	8	16	85	100	2,0	13.000	18.000	12.000	A	E														
MAD	80s	38	4.150	18	17	75	91	2,0	15.000	9.000	2.000	B	E														
Atendimento ao Pedestre				Infraestrutura		E		Operacional (veh/bus)		E																	
Plano Dia/Período				Informações Interseção																							
Dia	Hora	Plano	Dia	Hora	Plano	Intermittente	Travessia de pedestres		4																		
1-7	00:00	1	1-7	10:30	8		Esp. Amarelo (veic ped)		4																		
1-7	05:30	2	1-7	21:30	9		Interseção urbana		Entorno																		
2-7	09:00	3					Integração Transp. Público		Média																		
2-6	11:00	4					Passagem por		Bus 80																		
2-6	12:30	5				Controlador	Onibus		BRT 160																		
2-6	14:30	6																									
2-7	16:30	7																									
Fase				E1				E2				T				T				T							
U1				5				222																			
T2				2				1																			
Estrutura				E1				T				E2				T				T							
Plano				2				1				2				2				3							
Estágios				93				4				38				4				1							
M1				20				15																			
T				U				PL																			
				E1				T				E2				T				T							
28%				29%				1				37				4				44				4			
100%				100%				2				93				4				38				4			
63%				83%				3				93				4				38				4			
79%				88%				4				56				4				35				4			
81%				92%				5				56				4				35				4			
89%				90%				6				56				4				35				4			
81%				102%				7				67				4				44				4			
57%				82%				8				64				4				27				4			
46%				74%				9				37				4				44				4			
GS				U1				T2																			
+ Conflituos +				FED - Enchimento/quebra de parâmetros (s)				Acidentes				Mortes				Vítimas											
				Nº				Ano				Total				Atrop.											
				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. Eng. Domingos Ferreira com R. Uniflor		5709_a	Boa Viagem	26/5/24																																																																																																																																																					
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Usuários (Indicadores)</th> <th>PEV</th> <th>HK</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>585 horas / dia</td> <td>32%</td> <td>-</td> <td>2%</td> <td>18%</td> <td>20%</td> <td>29%</td> </tr> <tr> <td>Custo Operacional</td> <td>R\$ 1.500.000 / ano</td> <td>27%</td> <td>-</td> <td>3%</td> <td>21%</td> <td>13%</td> <td>36%</td> </tr> </tbody> </table>				Usuários (Indicadores)		PEV	HK	MOV	AUT	BUS	CAM	Fluxo de pessoas	243 mil / dia	5%	-	4%	16%	31%	45%	Tempo Perdido	585 horas / dia	32%	-	2%	18%	20%	29%	Custo Operacional	R\$ 1.500.000 / ano	27%	-	3%	21%	13%	36%																																																																																																																				
		Usuários (Indicadores)		PEV	HK	MOV	AUT	BUS	CAM																																																																																																																																																
Fluxo de pessoas	243 mil / dia	5%	-	4%	16%	31%	45%																																																																																																																																																		
Tempo Perdido	585 horas / dia	32%	-	2%	18%	20%	29%																																																																																																																																																		
Custo Operacional	R\$ 1.500.000 / ano	27%	-	3%	21%	13%	36%																																																																																																																																																		
<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</th> </tr> <tr> <th>Bus</th> <th>Autos</th> <th colspan="2">Média por acesso/travessia (s)</th> <th>VinK</th> <th>AUT</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>Total</th> <th>sec</th> <th>min</th> <th>ped</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>AV</td> <td>25</td> <td>5.010</td> <td>5</td> <td>28</td> <td>15</td> <td>32</td> <td>0,9</td> <td>9,00</td> <td>2,00</td> <td>0,20</td> <td>A</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>25</td> <td>5.410</td> <td>5</td> <td>48</td> <td>21</td> <td>38</td> <td>0,7</td> <td>16,00</td> <td>10,00</td> <td>10,00</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>14%</td> <td>22</td> <td>5.410</td> <td>5</td> <td>48</td> <td>21</td> <td>38</td> <td>0,7</td> <td>13,00</td> <td>6,00</td> <td>13,00</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>PIA</td> <td>10%</td> <td>26</td> <td>5.140</td> <td>5</td> <td>32</td> <td>16</td> <td>33</td> <td>0,9</td> <td>12,00</td> <td>8,00</td> <td>11,00</td> <td>A</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>PVA</td> <td>10%</td> <td>26</td> <td>5.140</td> <td>5</td> <td>32</td> <td>16</td> <td>33</td> <td>0,9</td> <td>12,00</td> <td>8,00</td> <td>11,00</td> <td>A</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>PVT</td> <td>10%</td> <td>42</td> <td>5.140</td> <td>5</td> <td>32</td> <td>16</td> <td>33</td> <td>0,9</td> <td>12,00</td> <td>14,00</td> <td>12,00</td> <td>A</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>PT</td> <td>12%</td> <td>58</td> <td>5.350</td> <td>5</td> <td>42</td> <td>19</td> <td>36</td> <td>0,9</td> <td>13,00</td> <td>19,00</td> <td>15,00</td> <td>B</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>ND</td> <td>10%</td> <td>43</td> <td>5.140</td> <td>5</td> <td>32</td> <td>16</td> <td>33</td> <td>0,9</td> <td>11,00</td> <td>13,00</td> <td>4,00</td> <td>A</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>MND</td> <td>9%</td> <td>38</td> <td>5.010</td> <td>5</td> <td>28</td> <td>15</td> <td>32</td> <td>0,9</td> <td>10,00</td> <td>11,00</td> <td>1,00</td> <td>A</td> <td>B</td> </tr> </tbody> </table>				Programa	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano					Qualidade de Serviço			Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)		VinK	AUT	BUS	PED	Por.	Ciclo	Fax / veic / hora	T. coletivo	Pedestre	Total	sec	min	ped	AV	25	5.010	5	28	15	32	0,9	9,00	2,00	0,20	A	B	PM	25	5.410	5	48	21	38	0,7	16,00	10,00	10,00	B	A	PM	14%	22	5.410	5	48	21	38	0,7	13,00	6,00	13,00	B	A	PIA	10%	26	5.140	5	32	16	33	0,9	12,00	8,00	11,00	A	B	PVA	10%	26	5.140	5	32	16	33	0,9	12,00	8,00	11,00	A	B	PVT	10%	42	5.140	5	32	16	33	0,9	12,00	14,00	12,00	A	B	PT	12%	58	5.350	5	42	19	36	0,9	13,00	19,00	15,00	B	B	ND	10%	43	5.140	5	32	16	33	0,9	11,00	13,00	4,00	A	B	MND	9%	38	5.010	5	28	15	32	0,9	10,00	11,00	1,00	A	B
Programa	Tempo de Espera (perdido) por Usuário / Plano					Qualidade de Serviço																																																																																																																																																			
	Bus	Autos	Média por acesso/travessia (s)		VinK	AUT	BUS	PED																																																																																																																																																	
Por.	Ciclo	Fax / veic / hora	T. coletivo	Pedestre	Total	sec	min	ped																																																																																																																																																	
AV	25	5.010	5	28	15	32	0,9	9,00	2,00	0,20	A	B																																																																																																																																													
PM	25	5.410	5	48	21	38	0,7	16,00	10,00	10,00	B	A																																																																																																																																													
PM	14%	22	5.410	5	48	21	38	0,7	13,00	6,00	13,00	B	A																																																																																																																																												
PIA	10%	26	5.140	5	32	16	33	0,9	12,00	8,00	11,00	A	B																																																																																																																																												
PVA	10%	26	5.140	5	32	16	33	0,9	12,00	8,00	11,00	A	B																																																																																																																																												
PVT	10%	42	5.140	5	32	16	33	0,9	12,00	14,00	12,00	A	B																																																																																																																																												
PT	12%	58	5.350	5	42	19	36	0,9	13,00	19,00	15,00	B	B																																																																																																																																												
ND	10%	43	5.140	5	32	16	33	0,9	11,00	13,00	4,00	A	B																																																																																																																																												
MND	9%	38	5.010	5	28	15	32	0,9	10,00	11,00	1,00	A	B																																																																																																																																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Atendimento ao Pedestre</th> <th>Infraestrutura</th> <th>Operacional (h/hv/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/hv/bus)			A	B																																																																																																																																														
Atendimento ao Pedestre		Infraestrutura	Operacional (h/hv/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>2</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	2	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																																																																																																		
Plano Dia/Período				Informações Interseção																																																																																																																																																					
Dia	Hora	Plano	Intermittente	Travessia de pedestres	2																																																																																																																																																				
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 colspan="2">Estrutura Plano</th> <th colspan="2">Ciclo</th> <th colspan="2">Defasagem</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>E1</td> <td>T</td> <td>T</td> <td>T</td> <td>E2</td> <td>T</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>107</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>23</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>107</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>15</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table>				Estrutura Plano		Ciclo		Defasagem		E1	T	T	T	E2	T	1	3	2	3	2	4	107	1	3	1	23	1	107	1	3	1	15	3																																																																																																																								
Estrutura Plano		Ciclo		Defasagem																																																																																																																																																					
E1	T	T	T	E2	T																																																																																																																																																				
1	3	2	3	2	4																																																																																																																																																				
107	1	3	1	23	1																																																																																																																																																				
107	1	3	1	15	3																																																																																																																																																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Estágios</th> <th colspan="2">Ciclo</th> <th colspan="2">Defasagem</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>E1</td> <td>T</td> <td>T</td> <td>T</td> <td>E2</td> <td>T</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>23</td> <td>1</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>23</td> <td>1</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table>				Estágios		Ciclo		Defasagem		E1	T	T	T	E2	T	1	3	1	23	1	3	1	3	1	23	1	3																																																																																																																														
Estágios		Ciclo		Defasagem																																																																																																																																																					
E1	T	T	T	E2	T																																																																																																																																																				
1	3	1	23	1	3																																																																																																																																																				
1	3	1	23	1	3																																																																																																																																																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">R_2 (% do ciclo) R_1-1</th> <th colspan="2">Ciclo</th> <th colspan="2">Offset</th> <th colspan="2">75%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>25%</td> <td>75%</td> <td>1</td> <td>61</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>19</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>90</td> <td>0</td> <td>68%</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>2</td> <td>107</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>23</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>140</td> <td>0</td> <td>75%</td> </tr> <tr> <td>63%</td> <td>83%</td> <td>3</td> <td>107</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>23</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>140</td> <td>0</td> <td>75%</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>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>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>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>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>100</td> <td>0</td> <td>71%</td> </tr> <tr> <td>25%</td> <td>74%</td> <td>9</td> <td>61</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>19</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>90</td> <td>0</td> <td>68%</td> </tr> </tbody> </table>				R_2 (% do ciclo) R_1-1		Ciclo		Offset		75%		25%	75%	1	61	1	3	1	19	1	3	1	90	0	68%	100%	100%	2	107	1	3	1	23	1	3	1	140	0	75%	63%	83%	3	107	1	3	1	23	1	3	1	140	0	75%	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	61	1	3	1	19	1	3	1	90	0	68%																
R_2 (% do ciclo) R_1-1		Ciclo		Offset		75%																																																																																																																																																			
25%	75%	1	61	1	3	1	19	1	3	1	90	0	68%																																																																																																																																												
100%	100%	2	107	1	3	1	23	1	3	1	140	0	75%																																																																																																																																												
63%	83%	3	107	1	3	1	23	1	3	1	140	0	75%																																																																																																																																												
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	61	1	3	1	19	1	3	1	90	0	68%																																																																																																																																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">GS</th> <th colspan="2">PED - Emb/Desemb/que de passageiros (s)</th> <th colspan="2">Acidentes</th> <th colspan="2">Mortes</th> <th colspan="2">Vítimas</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>U1</td> <td>U2</td> <td>P3</td> <td>P4</td> <td>Nº</td> <td>Ano</td> <td>Total</td> <td>Atrop.</td> <td>Total</td> <td>Atrop.</td> </tr> <tr> <td>U2</td> <td>P3</td> <td>P4</td> <td></td> <td>Fase</td> <td>18</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Dist.</td> <td>19</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>%</td> <td>20</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>T/V..</td> <td>21</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>T/V..</td> <td>22</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>				GS		PED - Emb/Desemb/que de passageiros (s)		Acidentes		Mortes		Vítimas		U1	U2	P3	P4	Nº	Ano	Total	Atrop.	Total	Atrop.	U2	P3	P4		Fase	18	-	-	-	-					Dist.	19	-	-	-	-					%	20	-	-	-	-					T/V..	21	-	-	-	-					T/V..	22	-	-	-	-																																																																																
GS		PED - Emb/Desemb/que de passageiros (s)		Acidentes		Mortes		Vítimas																																																																																																																																																	
U1	U2	P3	P4	Nº	Ano	Total	Atrop.	Total	Atrop.																																																																																																																																																
U2	P3	P4		Fase	18	-	-	-	-																																																																																																																																																
				Dist.	19	-	-	-	-																																																																																																																																																
				%	20	-	-	-	-																																																																																																																																																
				T/V..	21	-	-	-	-																																																																																																																																																
				T/V..	22	-	-	-	-																																																																																																																																																

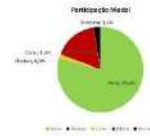
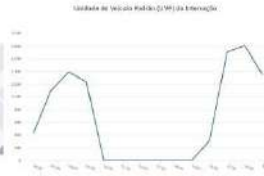
Pesquisas de Tráfego

Metrics

INTELLIGÊNCIA DE DADOS

Contagem Classificada de Veículos

Ponto de Pesquisa:	PONTO C
Data da Pesquisa:	06/12/2023
Município:	Racine
Logradouro:	República Árabe Unida x Nogueira de Souza
Hora Pico Manhã:	06:00 AS 09:00
Hora Pico Tarde:	17:00 AS 20:00



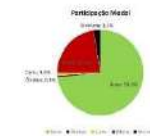
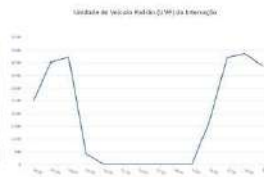
Horário	B - A					B - D					C - A					C - D				
	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UYP	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UYP	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UYP	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UYP
6:00	3	0	0	0	3	24	0	1	13	33	9	0	0	3	11	4	0	0	0	4
6:15	7	0	0	5	10	32	0	2	17	45	20	0	0	0	20	5	0	0	0	5
6:30	25	0	0	3	27	48	0	3	17	63	27	0	0	3	29	4	0	0	1	5
6:45	46	0	0	7	50	57	1	2	17	72	51	0	0	5	54	6	0	0	2	7
7:00	51	0	1	7	57	84	0	5	21	105	46	0	1	4	50	7	0	1	2	10
7:15	105	0	1	10	112	74	1	4	31	100	46	0	0	8	50	10	0	0	1	11
7:30	107	0	0	19	117	94	0	2	44	120	48	0	0	6	51	7	0	0	1	8
7:45	103	0	1	21	116	109	0	6	29	136	45	0	1	13	54	11	0	0	0	11
8:00	89	0	0	23	101	145	0	6	44	179	45	0	0	7	49	8	0	1	3	12
8:15	92	0	0	20	102	129	0	4	42	158	52	0	0	9	57	9	0	0	2	10
8:30	88	0	0	24	100	147	0	4	43	177	59	0	0	10	64	7	0	0	2	8
8:45	96	0	3	20	112	140	0	5	43	172	69	0	0	11	75	15	0	1	2	18
9:00	72	0	0	13	79	166	0	3	26	185	140	0	2	16	152	23	0	0	5	26
9:15	64	0	0	6	67	175	0	6	41	208	135	0	0	18	144	17	0	1	2	20
9:30	57	0	1	12	65	157	0	6	51	195	116	0	1	19	128	17	0	1	1	20
9:45	52	0	0	12	58	173	0	4	55	209	118	0	1	26	133	22	0	0	3	24
10:00	43	0	0	21	54	189	0	4	44	219	113	0	0	15	121	24	0	0	4	26
10:15	57	0	0	18	66	177	0	2	57	210	178	0	2	20	142	27	0	1	6	32
10:30	49	0	1	19	61	209	0	5	49	244	139	0	0	21	150	23	0	0	6	26
10:45	74	0	1	11	82	191	0	3	35	215	129	0	1	9	136	25	0	0	5	28
11:00	54	0	0	10	59	165	0	2	36	187	113	0	0	12	119	21	0	0	8	25
11:15	34	0	0	8	38	141	0	2	41	166	110	0	0	18	119	20	0	0	2	21
11:30	36	0	0	6	39	161	0	1	31	179	99	0	0	6	102	18	0	0	4	20
11:45	26	0	0	3	28	123	0	2	24	139	94	0	0	7	98	18	0	0	3	20

Metrics

INTELLIGÊNCIA DE DADOS

Contagem Classificada de Veículos

Ponto de Pesquisa:	PONTO D
Data da Pesquisa:	06/12/2023
Município:	Racine
Logradouro:	República Árabe Unida x Manoel Brito
Hora Pico Manhã:	06:00 AS 09:00
Hora Pico Tarde:	17:00 AS 20:00



Horário	A - D					C - A					C - B					C - D				
	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UYP	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UYP	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UYP	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UYP
6:00	0	0	0	2	1	192	3	3	69	240	17	2	1	3	25	26	0	1	11	34
6:15	1	0	0	1	2	371	5	10	79	443	26	3	0	10	39	37	0	2	17	50
6:30	0	0	0	0	0	534	8	7	128	632	22	2	0	13	34	75	0	3	21	92
6:45	0	0	0	0	0	653	7	3	105	729	60	4	1	12	78	107	1	1	23	123
7:00	3	0	0	0	3	632	3	8	122	717	50	2	0	17	64	133	0	5	26	156
7:15	3	0	0	0	3	588	8	5	136	686	51	7	0	28	83	179	1	5	36	210
7:30	0	0	0	0	0	639	4	3	172	741	65	4	1	38	96	196	0	2	62	231
7:45	1	0	0	4	3	547	10	6	192	680	74	5	1	36	107	217	0	8	45	256
8:00	0	0	0	0	0	598	7	5	187	719	82	4	0	38	111	231	0	8	71	283
8:15	1	0	0	1	2	584	7	6	149	688	89	3	3	33	99	228	2	4	62	272
8:30	1	0	0	2	2	533	4	15	158	652	68	6	2	36	105	229	0	4	62	268
8:45	1	0	0	0	1	513	6	10	153	625	79	3	2	33	107	238	0	8	65	287
9:00	2	0	0	1	3	476	6	16	235	641	117	1	6	40	152	232	0	5	43	264
9:15	3	0	0	1	4	505	3	9	214	638	130	3	3	34	161	227	0	4	50	260
9:30	4	0	0	1	5	514	6	4	208	641	137	4	0	38	166	216	0	8	64	266
9:45	3	0	0	0	3	460	2	1	204	569	134	9	1	50	184	214	0	3	67	254
10:00	0	0	0	0	0	529	3	3	234	660	133	2	2	47	166	231	0	4	61	270
10:15	4	0	0	3	6	538	6	7	254	694	137	1	0	45	162	234	0	3	70	275
10:30	0	0	0	5	3	520	3	3	194	631	113	0	0	42	134	258	0	5	64	300
10:45	3	0	0	4	5	492	6	7	183	613	137	2	1	38	163	252	0	4	44	281
11:00	2	0	0	0	2	543	0	2	214	654	152	10	1	44	201	224	0	3	43	252
11:15	1	0	0	0	1	501	6	1	168	602	128	4	0	31	154	171	0	1	47	197
11:30	1	0	0	1	2	517	2	4	145	603	117	2	0	31	138	197	0	0	38	216
11:45	3	0	0	3	5	501	4	0	150	586	90	5	1	28	119	149	0	2	25	166

Metrics

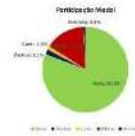
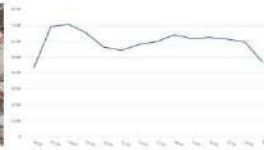
INTELLIGÊNCIA OPERACIONAL

Contagem Classificada de Veículos

Ponto de Pesquisa:	PONTO E
Data da Pesquisa:	27/05/2015
Município:	Recife
Logradouro:	R. Manoel de Brito x Av. Antônio de Góes
Hora Pico Manhã:	06:00 AS 09:00
Hora Pico Tarde:	17:00 AS 20:00



Utilidade de Serviço Público (USP) (Em Intervenção)



#Observação	A - G					A - H					B - C					B - F				
	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UYP	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UYP	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UYP	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UYP
6:00	148	4	5	22	179	3	0	0	0	3	4	0	0	0	4	207	13	1	36	260
6:15	309	16	2	44	375	11	0	0	2	12	12	0	0	2	13	330	23	0	49	412
6:30	490	11	2	39	541	13	0	0	0	13	10	1	2	3	18	482	25	2	62	580
6:45	655	8	2	52	705	17	0	0	3	19	20	0	1	2	23	620	19	0	47	691
7:00	729	9	5	45	784	31	0	1	3	35	20	0	0	4	22	682	10	0	40	727
7:15	690	12	3	72	762	34	0	1	0	36	39	0	1	3	43	582	17	2	64	661
7:30	693	11	0	70	756	28	0	1	1	31	25	0	1	6	30	653	13	2	70	725
7:45	690	6	6	62	748	41	0	1	2	44	28	0	1	12	36	593	23	2	64	687
8:00	737	12	4	70	810	79	0	1	2	82	27	0	0	7	31	608	11	2	76	678
8:15	648	16	10	68	742	44	0	0	3	46	38	0	0	9	43	580	24	11	61	693
8:30	670	15	5	93	764	33	0	0	1	34	46	1	3	9	59	544	20	5	67	638
8:45	662	15	8	81	756	37	0	1	3	41	42	0	4	10	55	576	22	7	61	676
17:00	505	8	12	180	639	43	0	0	1	44	58	0	1	9	65	349	16	2	207	497
17:15	544	10	11	164	673	37	0	1	1	40	45	0	0	11	51	371	10	8	170	497
17:30	497	13	13	126	619	47	0	1	9	54	51	0	3	5	60	341	11	3	140	445
17:45	510	11	4	119	605	34	0	0	5	37	45	0	0	7	49	278	13	0	137	379
18:00	561	11	9	140	677	50	0	1	3	54	28	0	0	0	28	304	12	4	172	428
18:15	576	8	4	142	675	47	0	0	7	51	37	0	0	0	37	332	17	0	176	463
18:30	578	16	4	106	679	56	0	0	3	58	42	0	0	0	42	375	17	1	122	481
18:45	435	11	2	89	511	53	0	0	8	57	25	0	0	1	26	290	9	0	105	365
19:00	405	9	5	84	480	29	0	0	2	30	36	0	0	9	41	249	22	0	104	356
19:15	380	16	1	58	451	28	0	0	5	31	29	0	0	8	33	268	9	1	93	339
19:30	334	11	2	60	396	32	1	0	2	36	39	0	0	4	41	265	18	0	62	341
19:45	363	6	8	53	421	21	0	1	4	25	29	1	0	10	37	348	16	2	48	416

Metrics

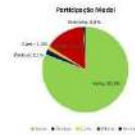
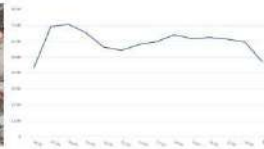
INTELLIGÊNCIA OPERACIONAL

Contagem Classificada de Veículos

Ponto de Pesquisa:	PONTO E
Data da Pesquisa:	27/05/2015
Município:	Recife
Logradouro:	R. Manoel de Brito x Av. Antônio de Góes
Hora Pico Manhã:	06:00 AS 09:00
Hora Pico Tarde:	17:00 AS 20:00



Utilidade de Serviço Público (USP) (Em Intervenção)



#Observação	D - G					D - H					E - F									
	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UYP	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UYP	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UYP	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UYP
6:00	3	0	0	1	4	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0					
6:15	7	0	0	1	8	4	0	0	4	6	0	0	0	2	1					
6:30	16	0	1	11	24	8	0	0	7	12	0	0	0	0	0					
6:45	23	0	2	9	32	17	0	1	4	21	3	0	0	3	5					
7:00	25	0	0	12	31	26	0	0	11	32	2	0	0	4	4					
7:15	26	1	1	10	36	28	0	0	6	31	4	0	0	2	5					
7:30	26	0	0	8	30	12	0	0	16	20	2	0	0	0	2					
7:45	42	1	0	11	50	22	0	0	12	28	3	0	0	1	4					
8:00	25	0	1	9	32	21	0	1	8	27	3	0	0	3	5					
8:15	30	0	0	11	36	23	0	0	7	27	2	0	0	1	3					
8:30	29	0	2	10	38	13	0	0	7	17	2	0	0	2	3					
8:45	31	0	0	5	34	10	0	0	5	13	0	0	0	0	0					
17:00	67	0	4	25	88	14	0	0	8	58	1	0	0	9	6					
17:15	67	0	0	18	76	14	0	1	10	21	2	0	0	0	2					
17:30	85	0	0	10	90	8	0	0	8	12	3	0	0	3	5					
17:45	53	0	1	7	59	9	0	0	4	11	3	0	0	4	5					
18:00	76	0	0	18	85	10	0	1	15	20	3	0	0	6	6					
18:15	51	0	1	22	64	25	0	0	19	35	0	0	0	2	1					
18:30	57	0	0	9	62	13	0	1	10	20	0	0	0	6	3					
18:45	50	0	2	8	58	11	0	0	7	15	2	0	0	0	2					
19:00	79	0	0	8	83	5	0	0	12	11	2	0	0	2	3					
19:15	53	0	1	5	58	11	0	0	8	15	1	0	0	5	4					
19:30	65	0	1	7	71	4	0	0	7	8	0	0	0	1	1					
19:45	56	0	7	7	74	7	0	0	5	10	2	0	0	2	3					

Metrics

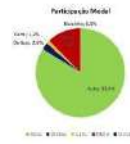
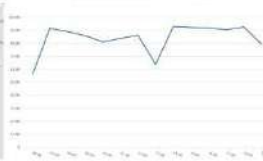
MOBILIDADE URBANA

Condições Climatológicas de Referência

Ponto de Pesquisa:	PONTO F
Data da Pesquisa:	23/10/2018
Município:	Recife
Logradouro:	Av. Conde de Aguiar e Av. Getúlio de Oliveira - Av. Pernambuco Bastarda
Hora Pico Manhã:	06:00 AS 09:00
Hora Pico Tarde:	17:00 AS 20:00



Unidade de Veículo-Pessoa (UVP) na Interseção



Horário	A - B					A - C					D - E					F - G				
	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UVP	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UVP	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UVP	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UVP
6:00	223	35	2	76	353	50	0	0	23	62	157	0	2	15	169	85	0	3	17	100
6:15	388	31	5	147	549	81	2	2	20	100	290	0	1	46	315	165	4	2	15	187
6:30	437	33	0	128	584	85	1	2	25	104	345	0	1	27	361	182	3	2	18	203
6:45	602	29	1	159	756	91	2	1	28	112	433	2	0	41	459	222	1	5	12	241
7:00	754	39	4	177	923	201	3	6	40	246	415	4	3	38	450	220	1	2	13	233
7:15	976	23	7	168	832	206	1	4	46	240	376	1	2	39	402	228	8	2	23	264
7:30	879	27	8	168	1.047	274	5	4	58	324	416	1	3	29	439	214	2	3	26	238
7:45	818	38	9	204	1.033	201	2	4	32	230	340	0	2	32	360	184	2	2	23	205
8:00	690	23	10	142	839	185	4	3	39	221	356	1	1	38	380	233	3	2	18	254
8:15	759	31	9	116	913	238	2	9	45	284	379	3	2	33	407	211	3	2	18	232
8:30	658	20	10	168	812	149	2	10	45	197	377	4	1	40	409	201	4	2	24	227
8:45	758	43	9	132	950	258	1	4	31	284	375	1	2	18	391	211	3	5	25	241
17:00	879	28	6	110	1.016	299	1	2	61	336	245	3	2	63	288	207	7	13	51	276
17:15	807	17	1	108	906	218	4	5	44	260	298	3	2	81	350	201	2	5	57	245
17:30	870	29	9	99	1.010	311	4	1	41	344	224	4	4	63	274	203	8	6	58	264
17:45	835	19	4	89	935	287	1	3	23	307	269	4	1	49	306	190	3	5	43	229
18:00	809	37	3	94	955	283	3	2	25	307	255	3	3	53	295	220	5	8	52	275
18:15	788	39	1	92	934	333	5	3	29	366	232	4	2	61	277	220	1	4	52	257
18:30	767	28	3	83	885	344	2	1	35	369	312	4	2	47	350	217	4	1	35	247
18:45	790	24	4	86	901	336	4	0	38	365	294	4	1	41	327	226	3	7	35	265
19:00	768	22	3	91	875	322	0	1	39	344	223	1	1	44	250	213	7	2	46	258
19:15	762	41	0	85	907	315	2	0	42	341	204	0	1	37	225	194	3	1	37	222
19:30	748	33	1	77	871	298	5	2	37	333	171	0	1	33	190	180	2	4	25	206
19:45	734	27	1	96	852	302	1	1	47	330	197	1	0	26	213	140	2	1	23	159

Metrics

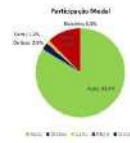
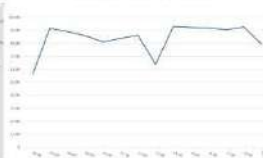
MOBILIDADE URBANA

Condições Climatológicas de Referência

Ponto de Pesquisa:	PONTO F
Data da Pesquisa:	23/10/2018
Município:	Recife
Logradouro:	Av. Conde de Aguiar e Av. Getúlio de Oliveira - Av. Pernambuco Bastarda
Hora Pico Manhã:	06:00 AS 09:00
Hora Pico Tarde:	17:00 AS 20:00



Unidade de Veículo-Pessoa (UVP) na Interseção



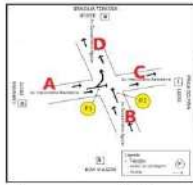
Horário	H - I					H - J														
	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UVP	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UVP	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UVP	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UVP
6:00	36	29	1	12	117	64	3	2	6	79										
6:15	43	19	0	8	95	90	6	1	7	111										
6:30	46	24	1	9	113	136	6	1	19	163										
6:45	66	17	0	6	112	174	0	3	11	186										
7:00	103	16	1	23	157	134	4	0	21	155										
7:15	151	29	0	19	233	211	3	0	31	234										
7:30	161	18	1	21	219	208	6	1	30	240										
7:45	148	21	1	10	208	243	0	1	23	257										
8:00	147	22	0	14	209	226	3	2	23	249										
8:15	178	32	2	14	269	201	1	3	16	218										
8:30	155	19	1	17	213	221	4	3	8	241										
8:45	152	18	5	18	216	235	2	7	7	258										
17:00	117	15	1	41	177	235	6	0	28	264										
17:15	116	19	1	45	188	191	4	2	31	221										
17:30	98	14	1	33	152	223	4	1	34	252										
17:45	112	25	0	39	194	227	7	2	34	261										
18:00	87	23	0	25	157	224	3	0	36	250										
18:15	213	18	1	46	283	256	1	2	28	277										
18:30	165	17	1	40	230	245	7	1	27	278										
18:45	140	30	0	29	230	182	0	0	29	197										
19:00	95	20	1	31	163	195	3	1	32	221										
19:15	118	15	0	33	172	185	4	0	33	212										
19:30	92	25	0	19	164	148	0	0	28	162										
19:45	104	7	0	25	134	130	4	1	25	155										

Metrics

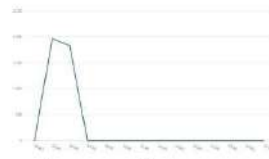
ANÁLISE DE VEÍCULOS EM MOVIMENTO

Contagem Caracterizada de Veículos

Ponto de Pesquisa:	PONTO G
Data de Pesquisa:	15/10/2023
Município:	Recife
Logradouro:	Av. Meruliano Bandeira x Av. Conselheiro Aguiar
Hora Pico Manhã:	07:00 AS 09:00
Hora Pico Tarde:	-



Unidade de Veículo Ponto (UVP) de Referência



Horário	A - C					A - D					B - C					B - D				
	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UVP	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UVP	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UVP	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UVP
7:00	93	1	4	0	104	12	0	0	0	12	0	0	0	0	296	17	1	0	0	341
7:15	92	1	2	0	99	15	0	0	0	15	0	0	0	0	305	23	3	0	0	369
7:30	108	1	3	0	117	25	0	1	0	27	0	0	0	0	303	22	2	0	0	362
7:45	107	1	6	0	122	29	0	1	0	31	0	0	0	0	315	19	1	0	0	365
8:00	98	0	2	0	102	31	0	2	0	35	0	0	0	0	285	18	4	0	0	338
8:15	118	3	2	0	130	34	0	0	0	34	0	0	0	0	212	25	2	0	0	279
8:30	96	1	7	0	104	22	0	0	0	22	0	0	0	0	252	29	1	0	0	327
8:45	105	0	4	0	113	35	0	0	0	35	0	0	0	0	229	32	1	0	0	311

Metrics

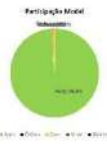
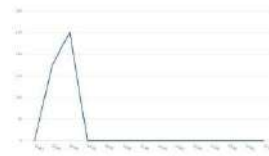
ANÁLISE DE VEÍCULOS EM MOVIMENTO

Contagem Caracterizada de Veículos

Ponto de Pesquisa:	PONTO H
Data de Pesquisa:	15/10/2023
Município:	Recife
Logradouro:	Av. Meruliano Bandeira x R. Manoel Carneiro
Hora Pico Manhã:	07:00 AS 09:00
Hora Pico Tarde:	-



Unidade de Veículo Ponto (UVP) de Referência



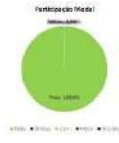
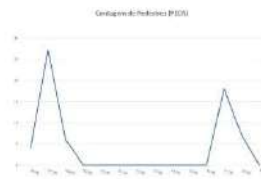
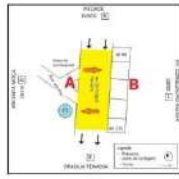
Horário	A - B																			
	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UVP	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UVP	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UVP	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	UVP
7:00	39	0	0	0	39															
7:15	35	0	0	0	35															
7:30	42	0	0	0	42															
7:45	58	0	0	0	58															
8:00	59	1	1	0	64															
8:15	54	0	1	0	56															
8:30	48	0	0	0	48															
8:45	79	0	2	0	83															

Metrics

MONITORIAÇÃO DE VEÍCULOS

Contagem Classificada de Veículos

Ponto de Pesquisa:	Ponto I
Data de Pesquisa:	17/11/2022
Município:	Recife
Logradouro:	Av. Eng. Domingos Ferreira s R. Uniflor
Hora Mais Barata:	06:30 AS 08:30
Hora Mais cara:	17:00 AS 19:00



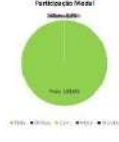
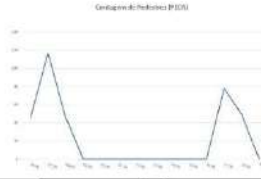
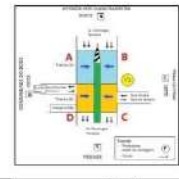
Horário	A - B					B - A									
	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	PEDES	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	PEDES	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	PEDES
6:30	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
6:45	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
7:00	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
7:15	-	-	-	-	10	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
7:30	-	-	-	-	10	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-
7:45	-	-	-	-	3	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-
8:00	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
8:15	-	-	-	-	3	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
17:00	-	-	-	-	3	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-
17:15	-	-	-	-	0	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-
17:30	-	-	-	-	0	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
17:45	-	-	-	-	0	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
18:00	-	-	-	-	0	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-
18:15	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
18:30	-	-	-	-	0	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-
18:45	-	-	-	-	0	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-

Metrics

MONITORIAÇÃO DE VEÍCULOS

Contagem Classificada de Veículos

Ponto de Pesquisa:	Ponto I
Data de Pesquisa:	17/11/2022
Município:	Recife
Logradouro:	Av. Eng. Domingos Ferreira s R. Uniflor
Hora Mais Barata:	06:30 AS 08:30
Hora Mais cara:	17:00 AS 19:00



Horário	A - B					B - A					C - D					D - C				
	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	PEDES	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	PEDES	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	PEDES	Auto	Ônibus	Cam.	Moto	PEDES
6:30	-	-	-	-	6	-	-	-	-	0	-	-	-	-	1	-	-	-	-	10
6:45	-	-	-	-	10	-	-	-	-	0	-	-	-	-	3	-	-	-	-	12
7:00	-	-	-	-	3	-	-	-	-	0	-	-	-	-	1	-	-	-	-	10
7:15	-	-	-	-	3	-	-	-	-	4	-	-	-	-	2	-	-	-	-	25
7:30	-	-	-	-	9	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2	-	-	-	-	33
7:45	-	-	-	-	9	-	-	-	-	0	-	-	-	-	4	-	-	-	-	10
8:00	-	-	-	-	20	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2	-	-	-	-	7
8:15	-	-	-	-	7	-	-	-	-	0	-	-	-	-	1	-	-	-	-	8
17:00	-	-	-	-	0	-	-	-	-	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	5
17:15	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2	-	-	-	-	5	-	-	-	-	9
17:30	-	-	-	-	0	-	-	-	-	1	-	-	-	-	5	-	-	-	-	12
17:45	-	-	-	-	0	-	-	-	-	8	-	-	-	-	18	-	-	-	-	8
18:00	-	-	-	-	0	-	-	-	-	0	-	-	-	-	8	-	-	-	-	6
18:15	-	-	-	-	0	-	-	-	-	3	-	-	-	-	2	-	-	-	-	5
18:30	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	4	-	-	-	-	7
18:45	-	-	-	-	1	-	-	-	-	0	-	-	-	-	5	-	-	-	-	6



Anotação de Responsabilidade Técnica - ART
Lei nº 6.496, de 7 de dezembro de 1977

CREA-MG

ART OBRA / SERVIÇO
Nº MG20243114389

Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Minas Gerais

INICIAL

1. Responsável Técnico

EDUARDO CANDIDO COELHO

Título profissional: **ENGENHEIRO CIVIL**

RNP: **1404372334**

Registro: **040000030826MG**

Empresa contratada: **METRICS SERVICOS DE CONSULTORIA E ENGENHARIA LTDA**

Registro Nacional: **000060971-MG**

2. Dados do Contrato

Contratante: **Rio Ave Subholding Incorporação Ltda.**

CPF/CNPJ: **37.882.070/0001-20**

RUA PROFESSOR ALOÍSIO PESSOA DE ARAÚJO

Nº: **75**

Complemento: **14º andar**

Bairro: **BOA VIAGEM**

Cidade: **RECIFE**

UF: **PE**

CEP: **51021410**

Contrato: **Não especificado**

Celebrado em: **01/04/2024**

Valor: **R\$ 59.800,00**

Tipo de contratante: **Pessoa Jurídica**

Ação Institucional: **Outros**

3. Dados da Obra/Serviço

AVENIDA CONSELHEIRO AGUIAR

Nº: **s/n**

Complemento: **esquina com av. Antônio de Góes**

Bairro: **BOA VIAGEM**

Cidade: **RECIFE**

UF: **PE**

CEP: **51020020**

Data de Início: **22/04/2024**

Previsão de término: **01/08/2024**

Coordenadas Geográficas: **0, 0**

Finalidade: **OUTROS**

Código: **Não Especificado**

Proprietário: **Rio Ave Subholding Incorporação Ltda.**

CPF/CNPJ: **37.882.070/0001-20**

4. Atividade Técnica

	Quantidade	Unidade
8 - Consultoria		
40 - Estudo > TRANSPORTES > TRANSPORTE URBANO > #4.11.1 - DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO	8,00	h/d
40 - Estudo > TRANSPORTES > INFRAESTRUTURA URBANA > #4.2.2 - DE INFRAESTRUTURA PARA VIAS URBANAS	8,00	h/d
40 - Estudo > TRANSPORTES > SISTEMAS DE TRANSPORTE, TRÁFEGO E TRÂNSITO > DE SISTEMA DE TRANSPORTE > #4.10.1.2 - URBANO	8,00	h/d
40 - Estudo > TRANSPORTES > SISTEMAS DE TRANSPORTE, TRÁFEGO E TRÂNSITO > DE SISTEMA DE TRANSPORTE > #4.10.1.2 - URBANO	8,00	h/d

Após a conclusão das atividades técnicas o profissional deve proceder a baixa desta ART

5. Observações

Elaboração do Memorial de Impacto no Trânsito relativo ao novo empreendimento, Rio Ave Federal, a ser construído no terreno situado no quarteirão delimitado pela Av. Conselheiro Aguiar, Av. Antônio de Góes, Av. Herculano Bandeira e R. Manoel.

6. Declarações

- Declaro estar ciente de que devo cumprir as regras de acessibilidade previstas nas normas técnicas da ABNT, na legislação específica e no decreto n. 5296/2004.

- Declaro, nos termos da Lei Federal nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 - Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD), que estou ciente de que meus dados pessoais e eventuais documentos por mim apresentados nesta solicitação serão utilizados conforme a Política de Privacidade do CREA-MG, que encontra-se à disposição no seguinte endereço eletrônico: <https://www.crea-mg.org.br/transparencia/lgpd/politica-privacidade-dados>. Em caso de cadastro de ART para PESSOA FÍSICA, declaro que informei ao CONTRATANTE e ao PROPRIETÁRIO que para a emissão desta ART é necessário cadastrar nos sistemas do CREA-MG, em campos específicos, os seguintes dados pessoais: nome, CPF e endereço. Por fim, declaro que estou ciente que é proibida a inserção de qualquer dado pessoal no campo "observação" da ART, seja meu ou de terceiros.

- Declaro, nos termos da Lei Federal nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 - Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD), que estou ciente de que não posso compartilhar a ART com terceiros sem o devido consentimento do contratante e/ou do(a) proprietário(a), exceto para cumprimento de dever legal.

7. Entidade de Classe

- SEM INDICAÇÃO DE ENTIDADE DE CLASSE

A autenticidade desta ART pode ser verificada em: <https://crea-mg.sitac.com.br/publico/>, com a chave: 5c86d
Impresso em: 02/07/2024 às 11:49:14 por: ip: 177.212.247.107

www.crea-mg.org.br
Tel: 0800 031 2732

atendimento@crea-mg.org.br
Fax:





Anotação de Responsabilidade Técnica - ART
Lei nº 6.496, de 7 de dezembro de 1977

CREA-MG

ART OBRA / SERVIÇO
Nº MG20243114389

Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Minas Gerais

INICIAL

EDUARDO CANDIDO
COELHO:29345324615

Atividade de Responsabilidade Técnica por EDUARDO CANDIDO
CPF: 293.453.246-15
CNPJ: 37.882.070/0001-20
Rio Ave Subholding Incorporação Ltda.
CNPJ: 37.882.070/0001-20
Data: 2024/06/28 às 11:49:15

8. Assinaturas

Declaro serem verdadeiras as informações acima

Local _____ de _____ de _____
Local data

EDUARDO CANDIDO COELHO - CPF: 293.453.246-15

Rio Ave Subholding Incorporação Ltda. - CNPJ: 37.882.070/0001-20

9. Informações

* A ART é válida somente quando quitada, mediante apresentação do comprovante do pagamento ou conferência no site do Crea.

10. Valor

Valor da ART: R\$ 262,55 Registrada em: 28/06/2024 Valor pago: R\$ 262,55 Nosso Número: 8605090271

A autenticidade desta ART pode ser verificada em: <https://crea-mg.sitac.com.br/publico/>, com a chave: 5c96d
Impresso em: 02/07/2024 às 11:49:15 por: . ip: 177.212.247.107

www.crea-mg.org.br
Tel: 0800 031 2732

atendimento@crea-mg.org.br
Fax:

CREA-MG
Conselho Regional de Engenharia
e Agronomia de Minas Gerais



ANEXO VI – Cartas Consulta as Concessionárias



SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA E HABITAÇÃO
AUTARQUIA DE MANUTENÇÃO E LIMPEZA URBANA
Av. Recife, nº 3587
Araújos - Recife - PE - CEP: 50.860-000
PABX: 3355.1000
CNPJ: 11.497.013/0001-34
www.recife.pe.gov.br

Diretoria de Limpeza Urbana.
OFÍCIO DLU Nº 010/2024

Recife, 05 de fevereiro de 2024.

Prezado Senhor,

Em atenção ao requerimento firmado gabinete da DLU, datado de 29/01/2024, cujo assunto refere-se à viabilidade técnica para a prestação de serviços de limpeza urbana na área do empreendimento a ser construído na Avenida Antônio de Góes, Nº 183 no bairro do Pina, temos a informar que:

- Avenida Antônio de Góes, Nº 183, é atendido pela coleta domiciliar (coleta publica) na frequência alternada, no turno noturno.
- Quanto à Coleta Seletiva, a Avenida Antônio de Góes, Nº 183 é atendida pelo serviço toda quinta-feira, turno noturno.
- Quanto à varrição de vias, a Avenida Antônio de Góes, Nº 183 é atendida pelo serviço de forma alternada, turno diurno.

Salientamos que para empreendimentos deste porte e tipo de uso, faz-se necessário submeter, para aprovação da EMLURB, o Projeto de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil – PGRCC nas condições previstas na Lei Municipal nº 19.026/2022, e o Projeto das Instalações para a Guarda Temporária de Lixo em conformidade com as Leis nº 19.026/2022 e 16.292/1997.

Na expectativa de termos atendido à solicitação, subscrevemo-nos.

Atenciosamente,


Daniel Saboya Paes
Diretor de Limpeza Urbana

À RIO AVE SUBHOLDING INCORPORAÇÃO LTDA
RUA PROFESSOR ALOISIO PESSOA DE ARAUJO, Nº 75 – SALA 1401 – BOA
VIAGEM – RECIFE/PE

Recife, 5 de junho de 2024
CT GCRC 0146.2024

À **RIO AVE SUBHOLDING INCORPORAÇÃO LTDA**
RUA PROFESSOR ALOISIO PESSOA DE ARAUJO, Nº 75, BOA VIAGEM.
RECIFE - PE
A/C: FABIANA PESSOA

Assunto: **VIABILIDADE TÉCNICA DE FORNECIMENTO DE GÁS NATURAL AO EMPREEDIMENTO FEDERAL.**

Prezado Senhor(a),

Com base na consulta realizada a respeito da viabilidade técnica para o fornecimento de Gás Natural ao empreendimento **FEDERAL** localizado na Avenida Antônio de Goes, nº 183, Pina, Recife-PE, que compreende **188** unidades habitacionais, informamos que essa viabilidade é confirmada, uma vez que este condomínio residencial está localizado em uma área a ser desenvolvida com gasodutos da **COPERGÁS**.

Expressamos nosso interesse em efetivar o fornecimento de Gás Natural para o empreendimento. No entanto, será necessário um ajuste entre a **RIO AVE SUBHOLDING INCORPORAÇÃO LTDA** e a **COPERGÁS**, a fim de alinhar os prazos de disponibilidade do Gás Natural, considerando tanto as necessidades específicas do empreendimento quanto as possibilidades de mobilização e construção por parte da **COPERGÁS**. Salientamos a importância de se manter uma comunicação constante com nossa equipe de engenharia, informando sobre o progresso das obras e entrega do empreendimento com um **mínimo de 180 dias de antecedência**.

É fundamental também lembrar que será necessário **formalizar um Contrato Comercial** com a **COPERGÁS** posteriormente, a fim de assegurar a construção adequada do abrigo e a instalação do equipamento necessário para o fornecimento de Gás Natural. Tais elementos deverão ser posicionados em uma área interna do empreendimento, sendo de fácil acesso, adequada à sua finalidade e em conformidade com as normas e procedimentos pertinentes. Somente através dessa formalização será possível garantir o fornecimento contínuo de gás.

Dessa maneira, permanecemos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que possam se fazer necessários sobre o assunto em questão.

Atenciosamente,

HUGO RAFAEL DE
MELO
SILVEIRA:07389468424

Assinado de forma digital por
HUGO RAFAEL DE MELO
SILVEIRA:07389468424
Dados: 2024.06.05 10:29:08
-03'00"

Analista de Mercado da Gerência de Comercialização Residencial e Comercial
☎ 0800 281 2002 ou 117
✉ sac@copergas.com.br

Recife, 29 de Maio de 2024

Protocolo: 9201286932
Solicitante: RIO AVE SUBHOLDING INCORPORACAO LTDA
CNPJ: 37.882.070/0001-20
Qtd. Unidades: 188
Demanda calculada: 2055 KVA

Prezado cliente,

Em atenção a Vossa solicitação, declaramos para os devidos fins, que no momento, existe viabilidade técnica de fornecimento de energia elétrica para o empreendimento situado em AV ANTONIO DE GOES 183, bairro PINA, RECIFE - PE. A distribuidora identificou disponibilidade na rede de distribuição, alimentador PIA-01P2, subestação PINA, barramentos B001576 e B001585, para atendimento ao referido empreendimento.

Sendo certo que a presente declaração não se refere a pedido de ligação à rede para fornecimento de energia elétrica em tais localidades, mas, repita-se, mera constatação de viabilidade técnica.

Salientamos que, se houver necessidade de participação financeira do solicitante na execução da obra de expansão de rede elétrica, o pagamento deverá ser conforme previsto nas Resoluções da ANEEL - Agência Nacional de Energia Elétrica vigente e caso se trate de área de Unidades de Conservação da natureza ou área de Preservação Permanente, deverá ser fornecido a NEOENERGIA PERNAMBUCO a documentação legal de autorização ambiental para execução da obra, consoante **Resolução ANEEL 1.000/2021- art. 67**, como se lê abaixo:

***Art. 67.** O consumidor e demais usuários devem fornecer as seguintes informações para a elaboração do orçamento prévio, no formulário disponibilizado pela distribuidora:*

VIII - apresentação de licença ou declaração emitida pelo órgão competente se as instalações ou a extensão de rede de responsabilidade do consumidor e demais usuários ocuparem áreas protegidas pela legislação, tais como unidades de conservação, reservas legais, áreas de preservação permanente, territórios indígenas e quilombolas, entre outras;

Ademais, aplica-se à hipótese a Lei nº 9.985/2000 - Unidades de Conservação, a qual exige prévia autorização de órgão competente para instalação de energia elétrica e a **Lei nº 4.771/1965 - Código Florestal**, que exige **prévia autorização** do Poder Executivo Federal para realização de obras, planos, atividades ou projetos de utilidade pública ou interesse social em **áreas de Preservação Permanente**.

Por fim, para esclarecimento que a presente nota não envolve instalação luminárias de iluminação pública. Portanto, deve-se requerer ao Município, que poderá solicitar formalmente à NEOENERGIA PERNAMBUCO o acréscimo do parque de iluminação pública, com a satisfação dos custos da obra.

Sem mais para o momento, colocamo-nos à sua disposição.

COMPANHIA ENERGÉTICA DE PERNAMBUCO – NEOENERGIA PERNAMBUCO

Internal Use



COMPESA/DRM/GNM CENTRO/ VIABILIDADE SAA Nº 28 / 2024.

Recife, data da assinatura eletrônica.

À RIO AVE SUBHOLDING INCORPORAÇÃO LTDA

Att. Sr. José Alberto Lopes de Souza

Assunto: Empreendimento na Av. Antônio de Góes, nº 183 - Pina - Emite Viabilidade SAA.

Em resposta a solicitação de V. S.^a, registrada em nosso sistema em 25 de Março de 2024, RA Nº 71254060, comunicamos que para o empreendimento de uso misto matrícula: 54199953 localizado na rua Av. Antônio de Góes, nº 183 – Pina - Recife/PE, com vazão máxima horária informada pelo cliente 6,68 l/s haverá viabilidade para implantação do SAA solicitado.

O ponto de interligação se dará através de uma derivação da rede em Ferro Fundido DN 500 localizada na rua Manoel Coriolano, conforme figura a seguir. O ramal e o alimentador predial serão em DN 150.



Atualmente, a região na qual o empreendimento está inserido possui abastecimento diário e pressão média de 4 m.c.a. A garantia da condição de abastecimento está vinculada à disponibilidade hídrica dos mananciais, a qual pode ser diretamente afetada por alterações climáticas e conseqüentemente gerar períodos de racionamento. Deverá haver um reservatório inferior enterrado com capacidade adequada para o empreendimento em questão.

Sem mais para o momento, estamos à disposição para quaisquer esclarecimentos necessários.

Este documento tem a validade de 02 (dois) anos a partir da data de emissão.

Atenciosamente,

Rafael Oliveira da Silva

Coordenador Técnico de Engenharia

GNM Centro

Isabelle de Souto Crasto

Gerente

GNM Centro



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Oliveira Da Silva**, em 06/05/2024, às 14:34, conforme horário oficial de Recife, com fundamento no art. 10º, do [Decreto nº 45.157, de 23 de outubro de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Isabelle De Souto Crasto**, em 06/05/2024, às 14:55, conforme horário oficial de Recife, com fundamento no art. 10º, do [Decreto nº 45.157, de 23 de outubro de 2017](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.pe.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **49695396** e o código CRC **9B1CAB46**.

COMPANHIA PERNAMBUCANA DE SANEAMENTO

Av. Cruz Cabugá, 1387, - Bairro Santo Amaro, Recife/PE - CEP 50040-000, Telefone:

**COMPESA/DRM/GNM CENTRO/ VIABILIDADE SES Nº 028 / 2024**

Recife, data da assinatura eletrônica.

À RIO AVE SUBHOLDING INCORPORACAO LTDA

Assunto: Empreendimento na AVENIDA ENGENHEIRO ANTONIO DE GOES - 00183 - PINA RECIFE PE - Emite Viabilidade SES.

Em resposta a solicitação de V. S.^a, através de correspondência recebida em 23 fevereiro de 2024 RA 71041970, levando-se em consideração o histórico apresentado e o material analisado, comunicamos que para o empreendimento de uso residencial, matrícula Nº 54199953, localizado na AVENIDA ENGENHEIRO ANTONIO DE GOES - 00183 - PINA RECIFE PE 51110-000, a COMPESA aprova a viabilidade para interligação do empreendimento ao sistema de esgotamento sanitário solicitado.

Quanto à interligação:

- O empreendedor deverá realizar a interligação na caixa de inspeção localizada na calçada da Avenida Herculano Bandeira, indicado no relatório de imagens desse documento, preferencialmente por gravidade.

De acordo com os artigos do Anexo Único do Decreto nº 18.251, de 21 de dezembro de 1994:

Art. 10, §1.º: "Toda edificação permanente urbana será obrigatoriamente conectada às redes públicas de abastecimento de água e de esgotamento sanitário disponíveis, estando sujeita ao pagamento de tarifas decorrentes da conexão ou disponibilidade para o uso desses serviços".

Art. 11, § 2º - A distância entre a rede coletora e a caixa ou peça de inspeção de esgoto mais próxima, situada no ramal, não deverá ser superior a 15 metros, ressalvados os casos especiais.

§ 3º A existência de caixa retentora de gordura no interior do imóvel, o mais próximo possível da cozinha, é obrigatória para a instalação de ramal predial de esgoto para os seguintes imóveis:

I - industrial, com restaurante;

II - comercial e público, nas subcategorias:

a) restaurantes, bares, hotéis, pensões e similares;

b) hospitais e clínicas privadas e públicas;

c) instituições de ensino particular e pública;

d) quartéis e cárceres.

§ 4º A caixa de gordura de que trata o parágrafo anterior deverá observar as exigências técnicas da COMPESA, sendo de responsabilidade do cliente a execução e manutenção da mesma.

Art. 31: "É vedada a interligação à rede distribuidora de água e/ou coletora de esgotos, bem assim a assunção da operação pela COMPESA, de sistemas de abastecimento de água e/ou esgotamento sanitário executados em desacordo com as normas da COMPESA".

Art. 40 - Os despejos a serem lançados em rede coletora de esgotos deverão apresentar as seguintes características:

•I - temperatura não superior a 55°C;

•II - pH compreendido entre 5,5 e 10,0;

•III - sólidos em suspensão não excedendo a concentração de 100 mg/l;

•IV - concentração de sólidos totais inferior a 2.500 mg/l;

•V - gordura, ceras, graxas, óleos emulsionados ou não até o limite de 100 mg/l;

•VI - não apresentar DBO (Demanda Bioquímica de Oxigênio) ou DQO (Demanda Química de Oxigênio) que possam constituir sobrecarga para o tratamento;

•VII - substâncias solúveis a frio em éter etílico, tais como: alcatrões, resinas e similares, até o limite de 150 mg/l;

•VIII - vazão compatível com a capacidade da rede coletora.

Nota 1: O efluente do empreendimento em questão será interligado ao sistema existente e tratado na " ETEC-01 ".

Nota 2: A "ETEC-01" comporta o respectivo incremento de vazão. Atualmente a unidade opera com capacidade de potencial hidráulico de 73,61% com base em dados de vazão média medida dos últimos 12 meses.



Imagem 1 – Localização do Empreendimento Rio Ave



Imagem 2 – Informações da Caixa de Inspeção para interligação



Imagem 3 – Localização da Caixa de Inspeção para interligação

Este documento tem a validade de 02 (dois) anos a partir da data de emissão.

Atenciosamente,

Bruna Karoyne de Santana

Supervisora de Serviços
CRE CENTRO

Rafael Oliveira da Silva

Coordenador Técnico de Engenharia
GNM CENTRO

Isabelle de Souto Crasto

Gerente
GNM CENTRO



Documento assinado eletronicamente por **Bruna Karoyne De Santana**, em 18/04/2024, às 12:04, conforme horário oficial de Recife, com fundamento no art. 10º, do [Decreto nº 45.157, de 23 de outubro de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Oliveira Da Silva**, em 18/04/2024, às 15:50, conforme horário oficial de Recife, com fundamento no art. 10º, do [Decreto nº 45.157, de 23 de outubro de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Isabelle De Souto Crasto**, em 22/04/2024, às 16:39, conforme horário oficial de Recife, com fundamento no art. 10º, do [Decreto nº 45.157, de 23 de outubro de 2017](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.pe.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **49072182** e o código CRC **6AF34DDB**.

COMPANHIA PERNAMBUCANA DE SANEAMENTO

Av. Cruz Cabugá, 1387, - Bairro Santo Amaro, Recife/PE - CEP 50040-000, Telefone:

https://sei.pe.gov.br/sei/controlador.php?acao=documento_imprimir_web&acao_origem=arvore_visualizar&id_documento=56763222&infra_siste... 3/3

Fabiana Pessoa

De: diretoria@wa2telecom.com.br
Enviado em: terça-feira, 28 de maio de 2024 14:43
Para: Fabiana Pessoa
Cc: Legalização Rio Ave; 'andresa.gois'
Assunto: RES: viabilidade telefonia - Federal

Boa tarde, Fabiana!
Confirmamos que existe cobertura e disponibilidade no endereço informado.

Roosevelt Oliveira

Diretor Comercial

diretoria@wa2telecom.com.br

(81) 98122-3131

(81) 3019-5121 | (81) 3097-3131

Rua Ribeiro de Brito 1111, Sala 610

Boa Viagem - Recife - PE

www.wa2telecom.com.br



De: Andresa Gois <andresa.gois@wa2telecom.com.br>
Enviada em: terça-feira, 28 de maio de 2024 14:40
Para: 'Roosevelt Oliveira' <diretoria@wa2telecom.com.br>
Assunto: RES: viabilidade telefonia - Federal

Roosevelt,

Endereço Gpon:

ANTONIO DE GOES, 183, - RECIFE - PE - , CEP 51110000

Pesquisa de endereço

CEP★ 51110000	N° Imóvel★ 183
Endereço	
Cidade★ RECIFE	Estado★ PE
Distrito	
Complemento 1 Seleccione	Valor 1 Valor 1
Complemento 2 Seleccione	Valor 2 Valor 2
Complemento 3 Seleccione	Valor 3 Valor 3

[Localizar](#)

Endereços encontrados

Página anterior
Próxima página
Consultar
Prioridade Anterior
Próxima Prioridade

Endereço

ANTONIO DE GOES, 183, - RECIFE - PE -, CEP 51110000

Atenciosamente,

Andresa Gois

Gerente Operações

andresa.gois@wa2telecom.com.br
(81) 98183-3131

(81) 3019-5121 | (81) 3097-3131
Rua Ribeiro de Brito 1111, Sala 610
Boa Viagem - Recife - PE
www.wa2telecom.com.br



Assunto: RES: viabilidade telefonia - Federal

De: fabiana.pessoa@rioave.com.br

Enviado em: 24 de maio de 2024 14:31

Para: diretoria@wa2telecom.com.br

Cópia: legalizacao@rioave.com.br

Rosevelt, boa tarde.

Foi possível concluir a análise de viabilidade?

Atenciosamente,

De: Mauricio Castro <mauricio.castro@rioave.com.br>
Enviada em: segunda-feira, 26 de fevereiro de 2024 15:48
Para: Mauricio Castro <mauricio.castro@rioave.com.br>
Cc: Fabiana Pessoa <fabiana.pessoa@rioave.com.br>; Gabriela Melo <gabriela.melo@rioave.com.br>
Assunto: RES: viabilidade telefonia - Federal

Boa tarde, Sr. Rosevelt,

Alguma Novidade Sobre a Viabilidade referente ao Empreendimento a Ser Construído na Av. Antônio de Goes, nº183.

Desde já agradeço e fico no aguardo!!

De: Mauricio Castro
Enviada em: terça-feira, 30 de janeiro de 2024 08:45
Para: diretoria@wa2telecom.com.br
Cc: Fabiana Pessoa <fabiana.pessoa@rioave.com.br>
Assunto: viabilidade telefonia

Bom dia, Sr.Rosevelt!!

Gostaria de solicitar mais uma vez uma viabilidade técnica de telefonia, para outra um novo empreendimento(Misto) que a Rio Ave vai construir, na Avenida Antônio de Góes, nº 183, Pina, Recife/PE, conforme memorial descritivo em anexo.

Desde já agradeço a atenção, e fico no aguardo de um retorno.

=

ANEXO VII – Pesquisa de Mercado

Pesquisa de Mercado para Venda - Recife-PE						
Data-base: julho/2024						
Bairro do Pina						
Referência	Tipo	Área Privativa (m ²)	Preço (R\$)	Unitário (R\$/m ²)	Fonte	Observação
1	Residencial	70	385.000,00	5.500,00	Vivareal	Apartamento com 03 quartos, 02 wc, 01 vaga de estacionamento, condomínio a R\$ 600,00
2	Residencial	27	305.000,00	11.296,30	Vivareal	Apartamento com 01 quarto, 01 wc, 01 vaga de estacionamento, condomínio a R\$ 622,00
3	Residencial	68	434.999,00	6.397,04	Vivareal	Apartamento com 03 quartos, 02 wc, 01 vaga de estacionamento
4	Residencial	126	1.546.000,00	12.269,84	Vivareal	Apartamento com 03 quartos, 04 wc, 02 vagas de estacionamento
5	Residencial	58	610.000,00	10.517,24	Vivareal	Apartamento com 02 quartos, 02 wc, 01 vaga de estacionamento, condomínio a R\$ 569,00
6	Comercial	35	118.000,00	3.371,43	Vivareal	Sala com 01 wc, 01 vaga de estacionamento, condomínio a R\$ 720,00
7	Residencial	87	850.000,00	9.770,11	Vivareal	Apartamento com 03 quartos, 03 wc, 02 vagas de estacionamento
8	Residencial	37	399.010,00	10.784,05	Vivareal	Apartamento com 01 quarto, 01 wc, 01 vaga de estacionamento
9	Comercial	29	118.000,00	4.068,97	Vivareal	Sala com 01 wc, 01 vaga de estacionamento
10	Residencial	131	1.944.000,00	14.839,69	Vivareal	Apartamento com 03 quartos, 02 wc, 02 vagas de estacionamento
11	Residencial	161	925.000,00	5.745,34	Vivareal	Apartamento com 04 quartos, 01 wc, 03 vagas de estacionamento
12	Residencial	155	3.700.000,00	23.870,97	Zapimoveis	Apartamento com 03 quartos, 04 wc, 03 vagas de estacionamento, condomínio a R\$ 2.500,00, IPTU a R\$ 911,00
13	Residencial	40	400.000,00	10.000,00	Zapimoveis	Apartamento com 01 quarto, 01 wc, 01 vaga de estacionamento, condomínio a R\$ 600,00, IPTU a R\$ 1.326,00
14	Residencial	100	330.000,00	3.300,00	Zapimoveis	Apartamento com 02 quartos, 02 wc, 01 vaga de estacionamento, condomínio a R\$ 900,00, IPTU a R\$ 150,00
15	Residencial	187	4.550.000,00	24.331,55	Olx	Apartamento com 04 quartos, 05 wc, 03 vagas de estacionamento, condomínio a R\$ 1.606,00
16	Comercial	70	420.000,00	6.000,00	Imovelweb	Sala com 01 vaga de estacionamento
17	Comercial	147	1.300.000,00	8.843,54	Imovelweb	Sala com 04 vagas de estacionamento
Venda de apartamentos:		área média ofertada:		95,92	m ²	
		preço médio / m ² :		R\$ 11.432,47		
Venda de salas:		área média ofertada:		70,25	m ²	
		preço médio / m ² :		R\$ 5.570,98		

Bairro de Boa Viagem						
Referência	Tipo	Área Privativa (m²)	Preço (R\$)	Unitário (R\$/m²)	Fonte	Observação
1	Residencial	24	314.600,00	13.108,33	Vivareal	Apartamento com 01 quarto, 01 wc, 01 vaga de estacionamento
2	Residencial	132	1.700.000,00	12.878,79	Vivareal	Apartamento com 04 quartos, 02 wc, 02 vagas de estacionamento
3	Residencial	86	860.000,00	10.000,00	Vivareal	Apartamento com 03 quartos, 01 wc, 02 vagas de estacionamento, condomínio a R\$ 700,00
4	Residencial	46	399.999,00	8.695,63	Vivareal	Apartamento com 02 quartos, 01 wc, 01 vaga de estacionamento, condomínio a R\$ 430,00
5	Residencial	39	447.000,00	11.461,54	Vivareal	Apartamento com 01 quarto, 01 wc, 01 vaga de estacionamento, condomínio a R\$ 111,00
6	Residencial	146	1.350.000,00	9.246,58	Vivareal	Apartamento com 04 quartos, 03 wc, 02 vagas de estacionamento
7	Residencial	58	570.000,00	9.827,59	Vivareal	Apartamento com 02 quartos, 02 wc, 01 vaga de estacionamento
8	Residencial	95	595.000,00	6.263,16	Vivareal	Apartamento com 03 quartos, 02 wc, 02 vagas de estacionamento, condomínio a R\$ 765,00
9	Residencial	63	395.000,00	6.269,84	Vivareal	Apartamento com 03 quartos, 02 wc, 01 vaga de estacionamento, condomínio a R\$ 486,00
10	Residencial	125	800.000,00	6.400,00	Vivareal	Apartamento com 03 quartos, 02 wc, 02 vagas de estacionamento, condomínio a R\$ 1.150,00
11	Residencial	73	450.000,00	6.164,38	Vivareal	Apartamento com 02 quartos, 02 wc, 02 vagas de estacionamento, condomínio a R\$ 987,00, IPTU a R\$ 1.584,00
12	Comercial	57	440.001,00	7.719,32	Zapimoveis	Sala com 01 wc
13	Comercial	21	150.000,00	7.142,86	Zapimoveis	Sala com 01 wc, 01 vaga de estacionamento
14	Comercial	30	130.000,00	4.333,33	Zapimoveis	Sala com 01 vaga de estacionamento
15	Comercial	42	250.000,00	5.952,38	Zapimoveis	Sala com 01 wc, 01 vaga de estacionamento
16	Comercial	94	180.000,00	1.914,89	Zapimoveis	Loja com 01 wc
17	Comercial	89	200.000,00	2.247,19	Zapimoveis	Loja com 01 wc, 01 vaga de estacionamento
18	Comercial	60	650.000,00	10.833,33	Zapimoveis	Sala com 01 wc, 01 vaga de estacionamento
19	Comercial	900	4.000.000,00	4.444,44	Zapimoveis	Loja com 02 wc, condomínio a R\$ 3.064,00
Venda de apartamentos:		área média ofertada:		80,64	m²	
		preço médio / m²:		R\$ 9.119,62		
Venda de lojas:		área média ofertada:		361,00	m²	
		preço médio / m²:		R\$ 2.868,84		

Pesquisa de Mercado para Aluguel - Recife-PE						
Data-base: julho/2024						
Bairro do Pina						
Referência	Tipo	Área Privativa (m²)	Preço (R\$)	Unitário (R\$/m²)	Fonte	Observação
1	Residencial	57	4.500,00	78,95	Vivareal	Apartamento com 02 quartos, 02 wc, 01 vaga de estacionamento
2	Comercial	30	1.800,00	60,00	Vivareal	Sala com 01 wc
3	Residencial	87	5.000,00	57,47	Vivareal	Apartamento com 03 quartos, 03 wc, 02 vagas de estacionamento
4	Comercial	170	30.000,00	176,47	Vivareal	Sala com 02 wc
5	Residencial	48	3.500,00	72,92	Vivareal	Apartamento com 02 quartos, 02 wc, 01 vaga de estacionamento
6	Comercial	100	2.700,00	27,00	Vivareal	Loja com 02 wc, 04 vagas de estacionamento
7	Residencial	36	3.200,00	88,89	Vivareal	Apartamento com 01 quarto, 01 wc, 01 vaga de estacionamento
8	Residencial	70	3.767,00	53,81	Vivareal	Apartamento com 04 quartos, 02 wc, 01 vaga de estacionamento, condomínio a R\$ 580,00
9	Comercial	29	1.200,00	41,38	Vivareal	Sala com 01 wc, 01 vaga de estacionamento
10	Comercial	350	33.000,00	94,29	Vivareal	Sala com 06 wc
11	Residencial	64	2.700,00	42,19	Vivareal	Apartamento com 02 quartos, 02 wc, 01 vaga de estacionamento
12	Residencial	184	6.000,00	32,61	Olx	Apartamento com 03 quartos, 03 wc, 02 vagas de estacionamento, condomínio a R\$ 500,00, IPTU a R\$ 700,00
13	Comercial	340	7.500,00	22,06	Zapimoveis	Loja com 01 wc
14	Residencial	212	8.000,00	37,74	Zapimoveis	Apartamento com 04 quartos, 03 wc, 02 vagas de estacionamento
15	Comercial	81	2.800,00	34,57	Zapimoveis	Sala com 01 wc, 05 vagas de estacionamento, IPTU a R\$ 272,00
16	Residencial	126	8.500,00	67,46	Zapimoveis	Apartamento com 03 quartos, 04 wc, 02 vagas de estacionamento
17	Comercial	40	3.000,00	75,00	Zapimoveis	Loja com 01 wc
Aluguel de apartamentos:		área média ofertada:		98,22	m²	
		preço médio / m²:		R\$ 59,11		
Aluguel de salas:		área média ofertada:		132,00	m²	
		preço médio / m²:		R\$ 81,34		

Bairro de Boa Viagem						
Referência	Tipo	Área Privativa (m²)	Preço (R\$)	Unitário (R\$/m²)	Fonte	Observação
1	Residencial	52	5.000,00	96,15	Vivareal	Apartamento com 02 quartos, 02 wc, 01 vaga de estacionamento
2	Residencial	93	7.000,00	75,27	Vivareal	Apartamento com 03 quartos, 02 wc, 02 vagas de estacionamento
3	Residencial	63	4.000,00	63,49	Vivareal	Apartamento com 02 quartos, 01 wc, 01 vaga de estacionamento
4	Residencial	26	1.799,00	69,19	Vivareal	Apartamento com 01 quarto, 01 wc, 01 vaga de estacionamento
5	Residencial	40	3.200,00	80,00	Vivareal	Apartamento com 01 quarto, 01 wc, 01 vaga de estacionamento
6	Residencial	80	2.400,00	30,00	Vivareal	Apartamento com 02 quartos, 03 wc, 01 vaga de estacionamento
7	Residencial	77	3.900,00	50,65	Vivareal	Apartamento com 02 quartos, 02 wc, 01 vaga de estacionamento
8	Residencial	35	2.500,00	71,43	Vivareal	Apartamento com 01 quarto, 01 wc, 01 vaga de estacionamento
9	Residencial	100	2.750,00	27,50	Vivareal	Apartamento com 03 quartos, 03 wc, 01 vaga de estacionamento
10	Residencial	150	4.200,00	28,00	Vivareal	Apartamento com 03 quartos, 02 wc, 01 vagas de estacionamento
11	Comercial	52	2.000,00	38,46	Vivareal	Loja com 01 wc
12	Residencial	141	4.000,00	28,37	Olx	Apartamento com 04 quartos, 02 wc, 01 vaga de estacionamento, condomínio a R\$ 1.250,00, IPTU a R\$ 3.385,00
13	Residencial	124	9.000,00	72,58	Olx	Apartamento com 04 quartos, 03 wc, 02 vagas de estacionamento
14	Residencial	330	4.255,00	12,89	Olx	Apartamento com 04 quartos, 02 wc, 01 vaga de estacionamento, condomínio a R\$ 5.181,00, IPTU a R\$ 1.564,00
15	Residencial	180	16.800,00	93,33	Olx	Apartamento com 04 quartos, 05 wc, 03 vagas de estacionamento
16	Residencial	170	9.800,00	57,65	Olx	Apartamento com 04 quartos, 04 wc, 03 vagas de estacionamento
17	Comercial	43	2.500,00	58,14	Zapimoveis	Loja com 01 vaga de estacionamento, condomínio a R\$ 518,00, IPTU a R\$ 1.915,00
18	Residencial	160	7.000,00	43,75	Zapimoveis	Apartamento com 04 quartos, 04 wc, 03 vagas de estacionamento
19	Residencial	212	8.500,00	40,09	Zapimoveis	Apartamento com 05 quartos, 05 wc, 02 vagas de estacionamento
20	Comercial	42	2.500,00	59,52	Zapimoveis	Sala com 01 wc, 01 vaga de estacionamento
21	Comercial	30	2.500,00	83,33	Zapimoveis	Loja com 01 wc, 01 vaga de estacionamento
22	Comercial	70	8.189,00	116,99	Imoveiweb	Sala com 01 wc
23	Comercial	50	2.529,00	50,58	Imoveiweb	Sala com 01 wc
24	Comercial	120	12.352,00	102,93	Imoveiweb	Sala com 01 wc
25	Comercial	60	5.459,00	90,98	Imoveiweb	Sala com 01 wc
26	Comercial	30	717,00	23,90	Imoveiweb	Sala com 01 wc
27	Comercial	140	11.750,00	83,93	Imoveiweb	Sala com 02 wc, 02 vagas de estacionamento
Aluguel de apartamentos:		área média ofertada:		119,59	m²	
		preço médio / m²:	R\$	55,31		
Aluguel de lojas:		área média ofertada:		41,67	m²	
		preço médio / m²:	R\$	59,98		
Aluguel de salas:		área média ofertada:		73,14	m²	
		preço médio / m²:	R\$	75,55		