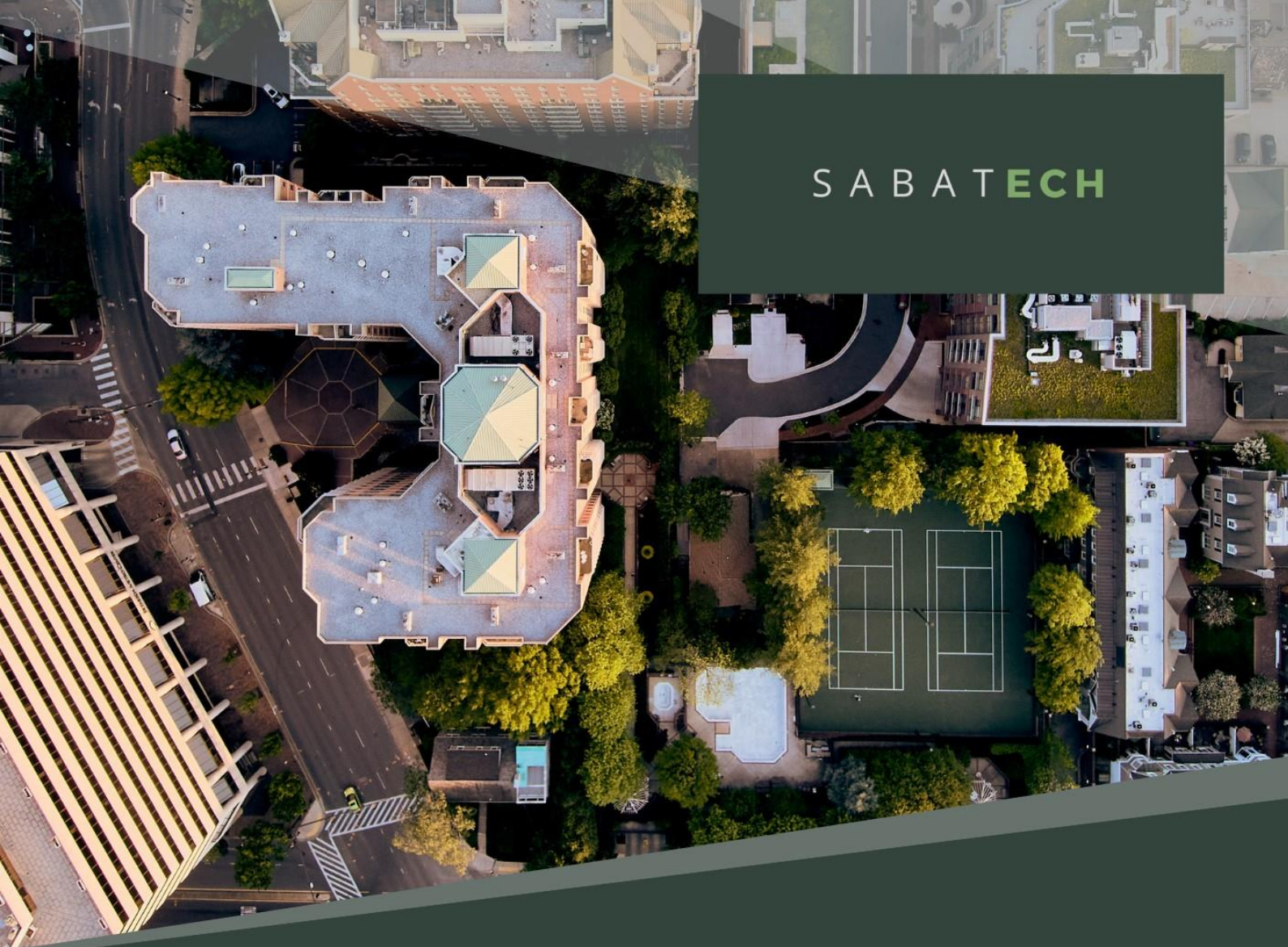




SABATECH

RELATÓRIO DE IMPACTO DE TRÂNSITO E TRANSPORTES

RITT – ENCANTO RIVIERA

REVISÃO 01

09/09/2026

RELATÓRIO DE IMPACTO DE TRÂNSITO E TRANSPORTES

EMPREENDIMENTO ENCANTO RIVIERA

Recife, setembro de 2026

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	7
2. INFORMAÇÕES GERAIS DO EMPREENDIMENTO	7
2.1. Conhecendo o Empreendimento.....	7
2.2. Localização do Empreendimento	7
3. COLETA INICIAL DE INFORMAÇÕES E PRODUÇÃO DE DADOS ...	9
3.1. Análise de Rotas Existentes e Prováveis	10
3.2. Pesquisas Realizadas	12
4. IMPACTOS SOBRE O SISTEMA VIÁRIO	14
4.1. Projeção do Volume de Tráfego Atual	15
4.2. Análise dos itens da resolução nº 03/1996	16
a) Caracterização do tráfego gerado pelo empreendimento	16
Volume Médio Diário de Tráfego Gerado pelo Empreendimento	16
Distribuição do VMD Gerado pelo Empreendimento nas Vias de Acesso	19
b) Caracterização do sistema viário adjacente ao empreendimento e na sua	
área de influência (área que sofrerá impacto no tráfego)	21
c) Caracterização do sistema de circulação na área de influência do	
empreendimento	22
d) Volumes de tráfego nas vias da área de influência do empreendimento	22
e) Análise de capacidade ou das condições de fluidez do tráfego na área de	
influência do empreendimento	22
f) Detalhamento das condições de acesso ao empreendimento com	
justificativa da solução adotada.....	26
I. Acesso de pedestres	26
II. Acesso de ciclistas	27
III. Acesso de veículos	28
g) Detalhamento das condições de acesso, parada e estocagem para o	
transporte público de passageiros (ônibus e táxis), assim como da necessidade de	

criação de linhas de ônibus, remanejamento de itinerários e linhas existentes, integração às estações de metrô, terminais de ônibus etc.....	28
h) Detalhamento das condições de acesso para veículos de carga com especificação das áreas para carga/descarga, estacionamento, manutenção etc.....	31
i) Proposta de remanejamento do tráfego e da circulação existente, quando necessário, com justificativa da solução adotada	31
j) Indicação das intervenções no sistema viário e na circulação, quando necessárias, tanto imediatas como nos horizontes de 05 (cinco) e 10 (dez) anos; estimativa de custo e identificação dos responsáveis pela implementação	31
k) Avaliação da capacidade ou das condições de fluidez do tráfego após a implantação do empreendimento, no “ano zero”, com 05 (cinco) e com 10 (dez) anos	32
l) Outros elementos julgados pertinentes e importantes para análise dos impactos no sistema de transporte na área de influência do empreendimento	32
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	32
ANEXO I – ROTAS DE ACESSO AO EMPREENDIMENTO	34
ANEXO II – TABELAS DA CONTAGEM VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA	42

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Localização do empreendimento em visão expandida.....	8
Figura 2: Avenida Sul Governador Cid Sampaio.	9
Figura 3: Localização dos pontos de referência usados para determinação das rotas de acesso e saída do empreendimento.	11
Figura 4: Localização do Posto de Contagem Volumétrica Classificada.....	13
Figura 5: Sistema de circulação na área de influência do Empreendimento.	22
Figura 6 - Evolução do nível de serviço do cruzamento (com e sem o empreendimento).	24
Figura 7: Detalhamento dos acessos de veículos e pedestres do empreendimento.	27
Figura 8 - Localização das paradas de ônibus nas imediações do empreendimento.	
Fonte: site RUMO Grande Recife, acessado através do link https://virtual.granderecife.pe.gov.br/rumo/paradas/	29
Figura 9: Rota Manhã Norte.	34
Figura 10: Rota Tarde Norte.....	35
Figura 11: Rota Manhã Sul.....	36
Figura 12: Rota Tarde Sul.....	37
Figura 13: Rota Manhã Leste.	38
Figura 14: Rota Tarde Leste.	39
Figura 15: Rota Manhã Oeste.	40
Figura 16: Rota Tarde Oeste.....	41

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1: Pontos de referência adotados para definição das rotas de análise de acesso ao empreendimento.	10
Tabela 2: Rotas preferenciais para cada ponto de referência adotado, segundo dados do <i>Google Maps</i>	11
Tabela 3: Resumo da contagem volumétrica classificada e informações de VHP do Posto de Contagem. Fonte: Elaboração Própria, 2026.	14
Tabela 4: Pico para cada posto, nos intervalos manhã e tarde. Fonte: Elaboração Própria, 2026.	15
Tabela 5: Projeção do Tráfego e cálculo do UCP para a hora pico, por movimento. Fonte: Elaboração Própria, 2026.	15
Tabela 6: Viagens geradas pelas unidades habitacionais. Fonte: Elaboração Própria, 2026.	17
Tabela 7: Volumes médios diários de viagens geradas pelo empreendimento, por modo, em UCP. Fonte: Elaboração própria, 2026.	18
Tabela 8: Volume Médio Diário de tráfego da nova demanda do empreendimento. Fonte: Elaboração própria, 2026.	18
Tabela 9: Zonas de destinos dos moradores da zona de empreendimento em viagens por motivo trabalho. Fonte: Pesquisa OD Metropolitana 2018.	19
Tabela 10 - Divisão entre entradas e saídas do empreendimento nos picos.	20
Tabela 11 - Etapas do cálculo de UCP adicionado pelo empreendimento, por movimento.	21
Tabela 12 - Veículos adicionados ao fluxo pelo empreendimento, em UVP.	21
Tabela 13 - Nível de serviço SEM o empreendimento.	23
Tabela 14 - Nível de serviço COM o empreendimento.	23
Tabela 15 - Nível de serviço dos movimentos de giro à direita (sem → com o empreendimento).	25
Tabela 16: Frequência e capacidade total das linhas que percorrem as vias próximas ao empreendimento.	29
Tabela 17: Contagem volumétrica classificada dos postos de contagem. Fonte: Elaboração Própria, 2026.	42

1. INTRODUÇÃO

O presente relatório tem como objetivo analisar os possíveis Impactos no Trânsito e nos Transportes, do ponto de vista de mobilidade e acessibilidade, advindos da implantação do empreendimento Encanto Riviera.

Inicialmente, será feita a apresentação do empreendimento, apontando-se algumas características técnicas e de sua localização. Posteriormente, será feita a análise dos impactos na mobilidade das pessoas e na dinâmica de seus deslocamentos, a qual é o objetivo do presente documento.

2. INFORMAÇÕES GERAIS DO EMPREENDIMENTO

2.1. Conhecendo o Empreendimento

O empreendimento caracteriza-se como um conjunto habitacional multifamiliar composto por cinco torres, totalizando 1255 unidades habitacionais. Os blocos contam com 18 pavimentos (T+17), cada um com 251 unidades. Ao todo, são disponibilizadas 38 unidades adaptáveis para PCD.

O projeto contempla 136 vagas de automóveis, sendo 03 vagas PCD, 7 vagas de idoso, 1 vaga carga e descarga. Além disso foram previstas 53 vagas de motos e 2 bicicletários.

O empreendimento tem conclusão prevista para setembro de 2031.

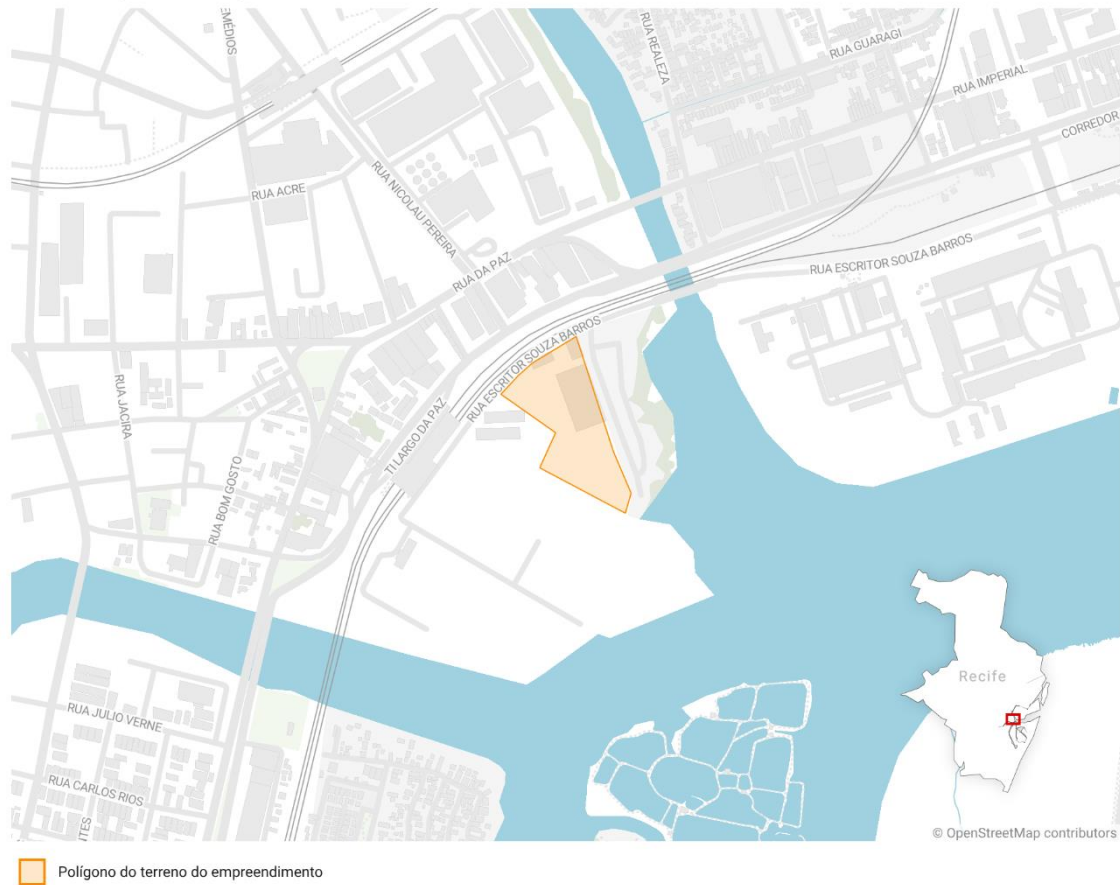
2.2. Localização do Empreendimento

O terreno está localizado na Rua Escritor Souza Barros, número 2061, Cabanga, Recife-PE, CEP 50090-460, Zona Sudoeste do Recife, na Região Político Administrativa - RPA 5, no bairro de Afogados (Figura 1). O mesmo encontra-se na Zona de Desenvolvimento Sustentável – ZDS Tejipió, apresentando área total de 16.526,93m².

O Encanto Riviera apresenta como limite frontal a Rua Escritor Souza Barros e como limites laterais a comunidade Vila Sul, o Serviço Geológico do Brasil e empreendimentos comerciais.

Figura 1: Localização do empreendimento em visão expandida.

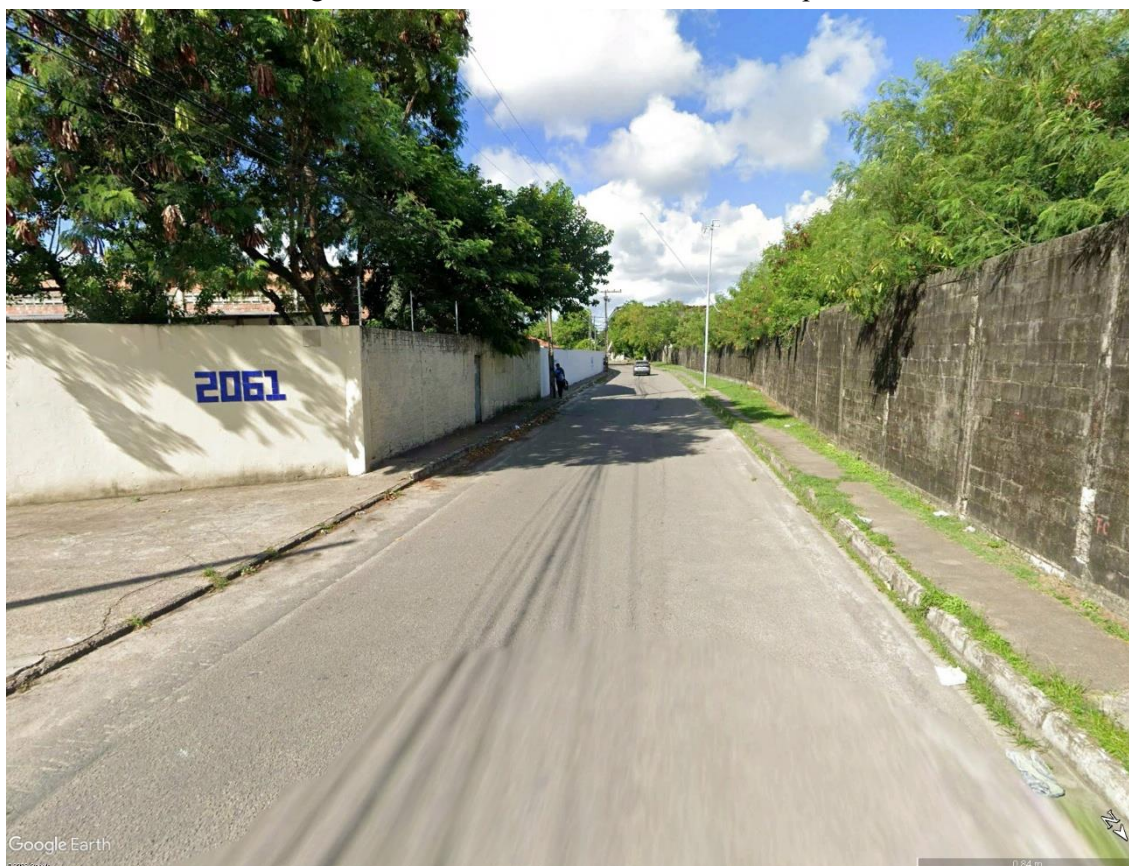
Localização do empreendimento



Fonte: Elaboração Própria, 2026.

Destaca-se que a via que faz limite frontal com o empreendimento e a que lhe dá acesso, ou seja, a Rua Escritor Souza Barros, se apresenta como uma via sem saída, e circulação em mão dupla, com uma faixa para cada sentido, conforme ilustrado na Figura 2. Em toda sua extensão, a pavimentação da via é em revestimento asfáltico.

Figura 2: Avenida Sul Governador Cid Sampaio.



Fonte: Google Earth, 2026.

3. COLETA INICIAL DE INFORMAÇÕES E PRODUÇÃO DE DADOS

Para subsidiar a análise dos possíveis impactos no sistema viário após a implantação do empreendimento, torna-se necessária a avaliação das características funcionais e operacionais dos fluxos de veículos em seu entorno, de modo a evitar efeitos negativos sobre o conforto da vizinhança, a fluidez e a segurança viária.

Para isso, procedeu-se ao levantamento de informações relativas aos fluxos e volumes de circulação de veículos na região, tanto no sentido de chegada quanto de saída do empreendimento. Essas informações foram obtidas por meio de duas fontes: a primeira consistiu em estudos da rede viária municipal, com análise das rotas existentes e prováveis a partir de ferramentas de georreferenciamento; a segunda correspondeu ao levantamento de campo realizado por meio de Contagens Classificadas de Veículos (CCV). Os resultados desses levantamentos são apresentados nos subitens a seguir.

3.1. Análise de Rotas Existentes e Prováveis

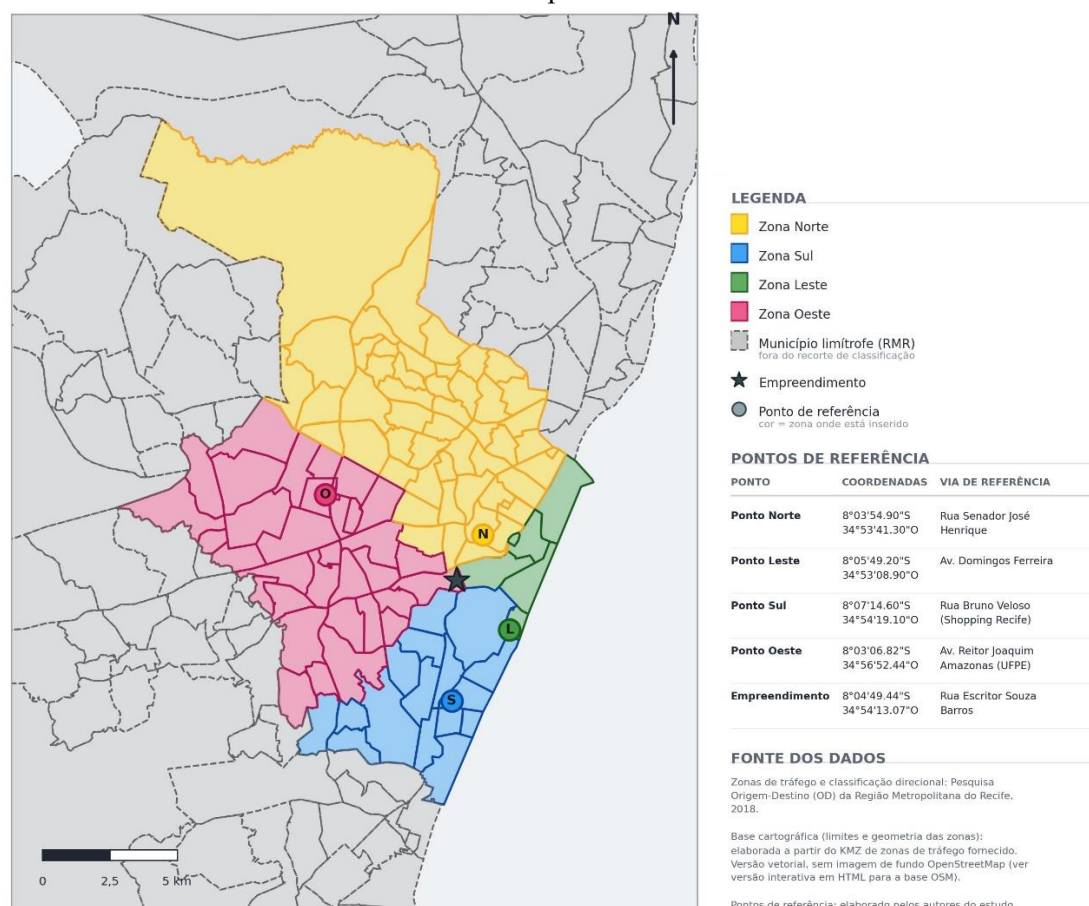
Para a análise das rotas existentes e prováveis, foi realizada uma avaliação detalhada de alternativas de trajeto, com o objetivo de identificar a rota mais eficiente em relação ao tempo de deslocamento. A análise considerou o trânsito típico observado em uma quarta-feira, conforme dados fornecidos pelo Google Maps, permitindo a escolha da rota que melhor otimiza o tempo de viagem. Os pontos de referência escolhidos estão relacionados na Tabela 1 e mostrados no mapa da Figura 3.

Tabela 1: Pontos de referência adotados para definição das rotas de análise de acesso ao empreendimento.

Ponto	Coordenadas	Via de referência
Norte	Latitude 8°03'54.9"S	Ilha do Leite (Polo médico)
	Longitude 34°53'41.3"W	
Sul	Latitude 8°07'14.6"S	Rua Bruno Veloso (Shopping Recife)
	Longitude 34°54'19.1"W	
Leste	Latitude 8°05'49.2"S	Av. Domingos Ferreira (Polo Empresarial)
	Longitude 34°53'08.9"W	
Oeste	Latitude 8° 3'6.82"S	Avenida Reitor Joaquim Amazonas (UFPE)
	Longitude 34°56'52.44"O	

Fonte: Elaboração própria.

Figura 3: Localização dos pontos de referência usados para determinação das rotas de acesso e saída do empreendimento.



Fonte: Elaboração Própria, 2026.

Percebe-se que, por se tratar de uma via sem saída, tanto os movimentos de acesso ao empreendimento quanto de saída deste estressam, principalmente, o cruzamento da Av. Sul com a Rua Carlos Coelho Leal Valente. Por conta disso, é nesse local onde se concentrarão os estudos. Na Tabela 2 é possível ver a quantidade de rotas que afetam cada movimento.

Tabela 2: Rotas preferenciais para cada ponto de referência adotado, segundo dados do *Google Maps*.

Direção	Caso	Origem → Destino	Horário (quarta típica)	Qtd. De rotas proposta	Qtd de rotas que afetam algum movimento do cruzamento estudado	Movimentos afetados	% de rotas que afetam o movimento
Norte	1a	Empreendimento → Ponto Norte	6h30	3	2	mov 3	67%

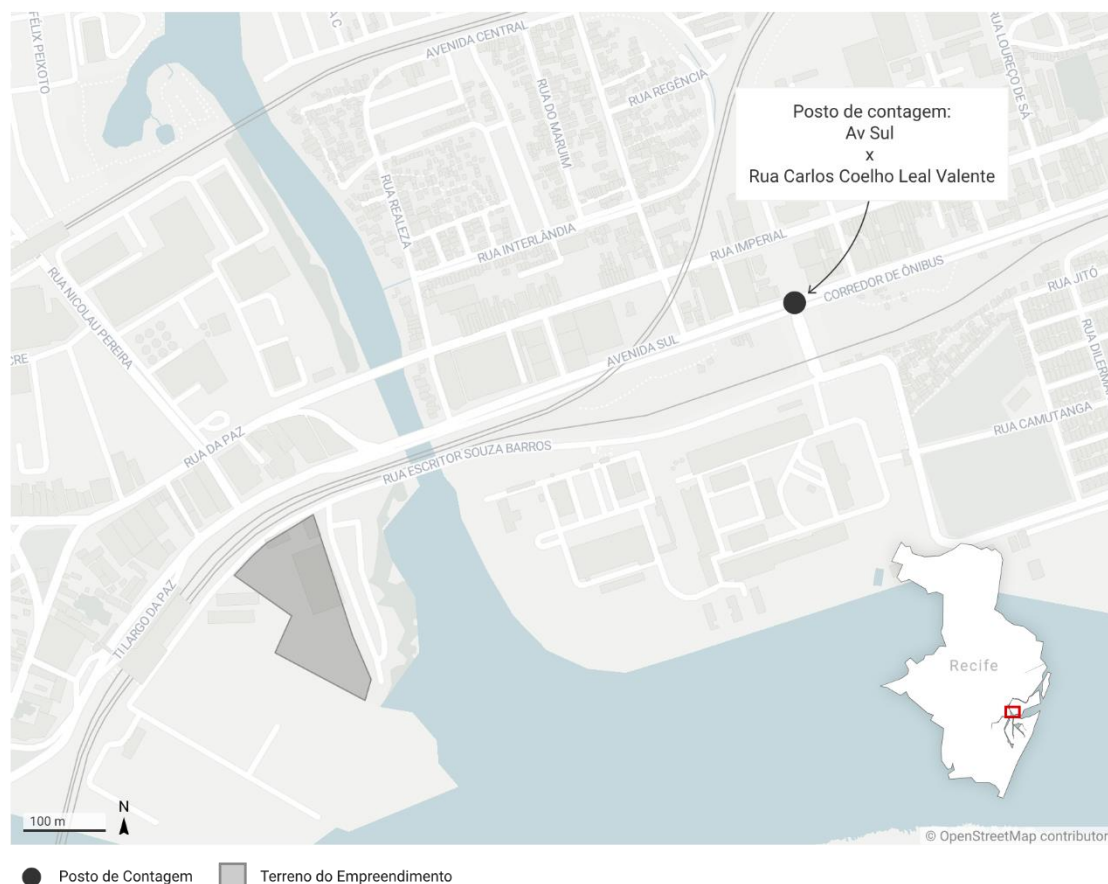
Direção	Caso	Origem → Destino	Horário (quarta típica)	Qtd. De rotas proposta	Qtd de rotas que afetam algum movimento do cruzamento estudado	Movimentos afetados	% de rotas que afetam o movimento
Norte	1b	Ponto Norte → Empreendimento	18h00	3	2	mov 2	67%
Sul	2a	Empreendimento → Ponto Sul	6h30	3	0	-	0%
Sul	2b	Ponto Sul → Empreendimento	18h00	1	1	mov 2	100%
Leste	3a	Empreendimento → Ponto Leste	6h30	1	0	-	0%
Leste	3b	Ponto Leste → Empreendimento	18h00	3	2	mov 2	67%
Oeste	4a	Empreendimento → Ponto Oeste	6h30	3	2	mov 3	67%
Oeste	4b	Ponto Oeste → Empreendimento	18h00	3	3	mov 2	100%

3.2. Pesquisas Realizadas

Para viabilizar a análise dos volumes de tráfego na área de influência do empreendimento, foi realizado um levantamento de dados atualizados no entorno. Nos dias 28 e 29 de abril de 2026, terça e quarta-feira, foram realizadas contagens volumétricas classificadas e direcionais em dia útil típico (fora de períodos de férias escolares e sem ocorrência de feriados). As contagens foram conduzidas durante os horários de pico da manhã (6h às 9h) e da tarde (17h às 20h), no principal ponto viário do entorno do terreno: Posto 1 - Av. Sul com a Rua Carlos Coelho Leal Valente (Figura 4).

Figura 4: Localização do Posto de Contagem Volumétrica Classificada.

Localização do posto de contagem



Fonte: Elaboração Própria, 2026.

Foram pesquisados todos os movimentos possíveis de circulação veicular. Além disso, foi feita a classificação dos veículos por categoria, contemplando automóveis, motocicletas, caminhões, ônibus e bicicletas. As contagens foram realizadas utilizando-se câmeras e posteriormente processadas em software de Inteligência Artificial para obtenção dos volumes.

Os resultados completos das contagens volumétricas classificadas, discriminados a cada intervalo de 15 minutos, encontram-se no Anexo II. Um resumo desses dados é apresentado na Tabela 3.

Os volumes de tráfego dos movimentos nas interseções foram convertidos em UCP (Unidades de Carros de Passeio) mediante a aplicação dos fatores de equivalência recomendados pelo *Highway Capacity Manual - HCM, Special Report nº 209* do *Transportation Research Board* para interseções em nível semaforizadas, a saber:

- Automóveis: 1,0;

- Motos: 0,5;
- Ônibus: 2,0;
- Caminhões: 2,0.

Tabela 3: Resumo da contagem volumétrica classificada e informações de VHP do Posto de Contagem. Fonte: Elaboração Própria, 2026.

Posto	Intervalo	Movimento	Volume no intervalo (em UCP) (*)
1	Manhã	1	10.047
		2	4.853
		3	613
	Tarde	1	3.902
		2	2.098
		3	327

(*)Volume no intervalo de 3 horas, pela manhã ou à tarde.

4. IMPACTOS SOBRE O SISTEMA VIÁRIO

Coletados os dados, procedeu-se ao estudo, o qual foi realizado seguindo-se as orientações da resolução nº 03/1996 do Conselho de Desenvolvimento Urbano (CDU), exigência feita pelo órgão responsável na Prefeitura da Cidade do Recife. Os itens cabíveis de estudo da referida resolução são discutidos nos tópicos a seguir, na ordem em que aparecem na resolução, a fim de simplificar a verificação.

Para que se estime o impacto causado pelo empreendimento no sistema viário, é necessário entender as condições em que o sistema se encontrará no futuro, ou seja, sua reserva de capacidade e nível de serviço (*Level of Service* – LOS, na sigla em inglês), quando receberá a adição do fluxo do empreendimento. Para tal, antes de adentrar-se na análise dos itens da resolução citada anteriormente, é calculada a projeção do tráfego das vias que serão impactadas pelo empreendimento. A projeção é feita tanto para o ano de conclusão como para 10 anos à frente a partir dele.

4.1. Projeção do Volume de Tráfego Atual

Como a pesquisa volumétrica foi realizada em 2026, foi necessária a projeção do tráfego para o ano de 2031, ano em que o empreendimento estará concluído. Desse modo, será possível avaliar o cenário em que as vias receberão o maior volume de tráfego, dentro da situação estudada neste relatório.

Para a projeção do tráfego da pesquisa volumétrica, por falta de variáveis socioeconômicas na área de estudo, foi admitida uma taxa de crescimento de 3% ano, de acordo com a recomendação do Manual de Estudo de Tráfego do DNIT. A projeção do tráfego está apresentada na Tabela 5.

O volume adotado como hora pico do posto corresponde ao volume médio diário registrado nos períodos de maior demanda. Assim, identificou-se a hora pico para o posto estudado como sendo 7h45 às 8h45 para o pico manhã e 17h às 18h para o pico tarde, como mostrado na Tabela 4.

Tabela 4: Pico para cada posto, nos intervalos manhã e tarde. Fonte: Elaboração Própria, 2026.

Intervalo	Horários dos intervalos	Duração dos intervalos (horas)	Posto	Hora Pico de cada Intervalo		Volume Hora Pico (UCP)
				Início	Fim	
Manhã	06:00 a 09:00	3	1	07:45	08:45	3.474
Tarde	17:00 a 20:00	3	1	17:00	18:00	2.507

Tabela 5: Projeção do Tráfego e cálculo do UCP para a hora pico, por movimento. Fonte: Elaboração Própria, 2026.

Posto	Pico	Movimento	VHP (em UCP)		
			Ano		
			2026	2031	2041
1	Pico manhã	1	2.276	2.639	3.546
		2	1.084	1.256	1.688
		3	114	132	178

		1	1.529	1.772	2.382
	Pico tarde	2	806	934	1.255
		3	173	200	269

4.2. Análise dos itens da resolução nº 03/1996

Nesse tópico adentra-se nos itens da resolução do CDU, os quais são exigência de análise. As temáticas relativas a cada item são analisadas nos tópicos abaixo, dentro da perspectiva do empreendimento.

a) Caracterização do tráfego gerado pelo empreendimento

Volume Médio Diário de Tráfego Gerado pelo Empreendimento

Para a estimativa do volume de tráfego gerado pelo empreendimento, considerou-se a previsão de conclusão para o ano de 2031. O conjunto habitacional caracteriza-se como um empreendimento multifamiliar composto por 1255 unidades habitacionais.

Estima-se que o público-alvo do empreendimento se enquadra nas Faixa 2 do Programa Minha Casa Minha Vida, cujos rendimentos ficam na faixa entre 1,88 salários-mínimos e 3,1 salários-mínimos, respectivamente.

Nesse sentido, conforme a Pesquisa Origem e Destino da RMR (Instituto da Cidade Pelópidas Silveira, 2018), a mobilidade da população por faixa de renda corresponde ao apresentado no Gráfico 1. Para a faixa de renda estimada dos futuros moradores do empreendimento, observa-se que cada pessoa realiza, em média, 1,22 viagens por dia, valor adotado neste estudo.

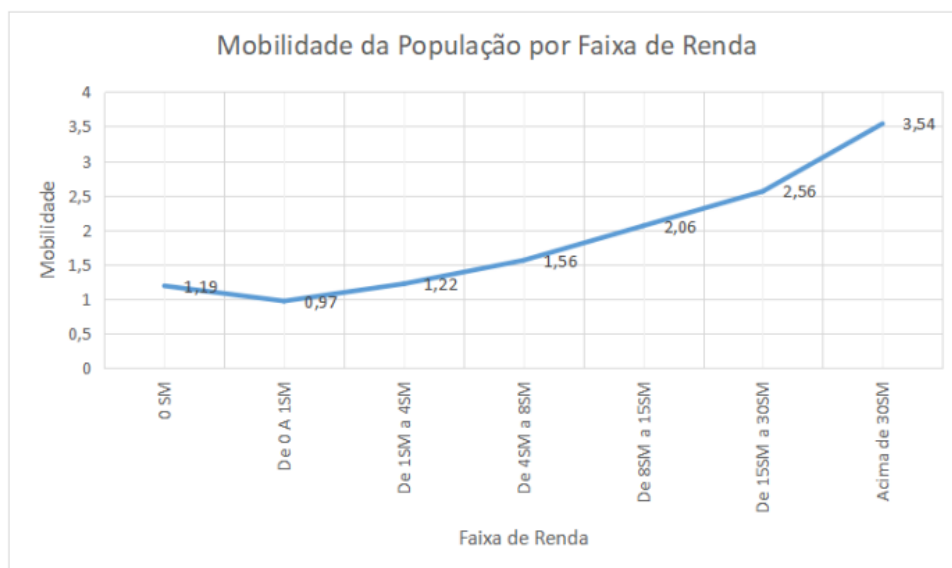


Gráfico 1 - Mobilidade da População por Faixa de Renda. Fonte: Pesquisa Origem e Destino 2018 (ICPS, 2021).

Do mesmo modo, de acordo com o PNAD (Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios) de 2019, a média de moradores por domicílios é 2,9 pessoas. Para o estudo foi considerado o valor arredondado de 3 pessoas por unidade habitacional. A quantidade de viagens geradas pelas unidades habitacionais está apresentada na Tabela 6.

Tabela 6: Viagens geradas pelas unidades habitacionais. Fonte: Elaboração Própria, 2026.

Ano	Quantidade de Unidades Habitacionais	Quantidade Total de Pessoas*	Quantidade de Viagens Geradas
2031	1.255	3.765	4.593

*Considerando-se para os cálculos 3 pessoas por unidade habitacional, como mencionado anteriormente.

A divisão modal obtida por meio da já mencionada Pesquisa Origem e Destino 2018 é a que consta no Gráfico 2.

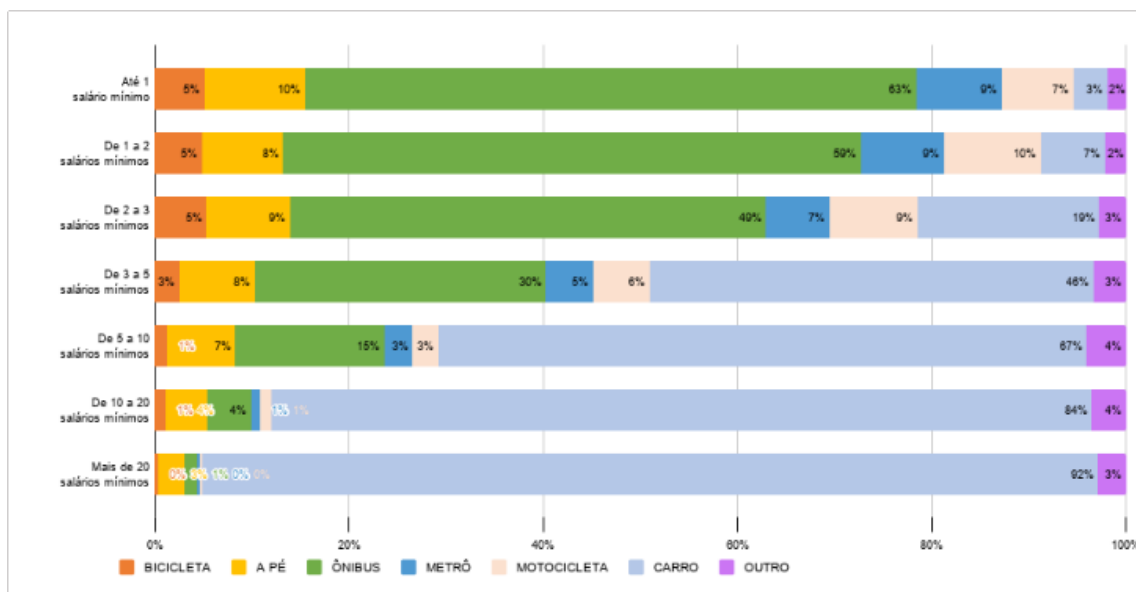


Gráfico 2 - Divisão modal na cidade do Recife de acordo com Pesquisa Origem e Destino 2018. Fonte: Prefeitura do Recife/Instituto da Cidade Pelópidas Silveira.

Para o presente estudo, adotou-se a seguinte divisão modal: 19% automóvel, 9% motocicleta, 5% bicicleta, 9% a pé, 49% ônibus e 7% metrô. O percentual do transporte coletivo corresponde à soma dos modos ônibus (49%) e metrô (7%). Os resultados dos cálculos são apresentados na Tabela 7.

Tabela 7: Volumes médios diários de viagens geradas pelo empreendimento, por modo, em UCP. Fonte: Elaboração própria, 2026.

Ano	Viagens por Modo de Transporte					
	Bicicleta	A pé	Ônibus	Metrô	Carro	Moto
2031	230	414	2251	322	873	414

Para fins de cálculo dos volumes diários de tráfego, foram admitidas as taxas de ocupação por veículos consideradas na Pesquisa de Ocupação do Instituto Pelópidas Silveira: automóvel - 1,38; moto e bicicleta - 1,2; ônibus - 40. Portanto, os volumes médios diários para essas categorias estão as indicadas na Tabela 8. O modo de transporte ônibus terá um tratamento específico em item posterior neste documento.

Tabela 8: Volume Médio Diário de tráfego da nova demanda do empreendimento. Fonte: Elaboração própria, 2026.

Ano	Quantidade de veículos por Modo de Transporte	
-----	---	--

	Bicicleta	A pé	Ônibus	Metrô	Carro	Moto	UCP (*)
2031	192	n/a	56	n/a	633	345	901

(*) considerando-se bicicleta, carro e moto.

Distribuição do VMD Gerado pelo Empreendimento nas Vias de Acesso

O volume médio diário será distribuído entre as possíveis rotas de acordo com a origem e destino dos moradores do empreendimento. Dado que o empreendimento é residencial, levou-se em consideração as zonas de trabalho dos moradores da zona do empreendimento, obtidas da Pesquisa OD metropolitana 2018, para a definição do sentido dos deslocamentos.

Assim, no pico da manhã considera-se que os moradores estão saindo de suas casas em direção ao trabalho. Ou seja, no pico da manhã o empreendimento é origem das viagens e o destino são as zonas de trabalho. Já no pico da tarde, o cenário se inverte. O empreendimento passa a ser destino (os moradores estão retornando para as suas residências) e a zona de trabalho passa a ser origem da viagem.

As zonas de recife e região metropolitana foram classificadas quanto a sua posição em relação ao empreendimento em: norte, sul, leste e oeste. Esta classificação pode ser vista no mapa da Figura 3.

De acordo com a Pesquisa OD metropolitana 2018, a distribuição de viagens geradas e atraídas pela zona onde se encontra o empreendimento é mostrada na Tabela 9.

Tabela 9: Zonas de destinos dos moradores da zona de empreendimento em viagens por motivo trabalho. Fonte: Pesquisa OD Metropolitana 2018.

Região da zona (*)	Percentual das viagens
Norte	35,88%
Sul	21,76%
Leste	6,18%
Oeste	24,41%
Não identificada	11,76%
Total	100,00%

(*) Tendo como referência o empreendimento Encanto Riviera.

Para o cálculo da interferência do empreendimento na capacidade viária, analisando-se o acréscimo de volume por sentido, toma-se como referência o pico da manhã e o pico da tarde, tendo-se nesses períodos o maior estresse de capacidade no dia. Assumiu-se que 70% das viagens geradas pelo empreendimento acontecem nesses intervalos. Do mesmo modo, definiu-se o percentual de viagens que entram e saem do empreendimento para cada pico, resultando-se nos valores apresentados na Tabela 10.

Tabela 10 - Divisão entre entradas e saídas do empreendimento nos picos.

Fonte: Estudo ANTP, 2015⁽¹⁾

	Pico manhã	Pico Tarde
Entrada	15%	68%
Saída	85%	32%
Total	100%	100%

(1) OLIVEIRA, Pedro Henrique Souza de; RODRIGUES, Frederico. Calibração de modelo de geração de viagens para condomínios de edifícios residenciais. In: 20º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, 20., 2015, Santos, SP. **Anais...** São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), 2015.

Para a distribuição do VMD nas vias, é preciso considerar a escolha de rotas por parte dos usuários. Para tal, este estudo considerou a quantidade de rotas sugerida pelo *google maps* e atribuiu uma igual probabilidade de escolha para todas elas. Então, por exemplo, se um veículo que sai do empreendimento para as zonas a norte tem 3 opções de rotas dadas pelo *google maps*, cada uma dessas rotas terá probabilidade de 33% de ser escolhida.

Então, considerando as rotas existentes e já exploradas no item 3.1, conclui-se que o movimento 3 será utilizado 40% das vezes e o movimento 2, 74% das vezes. O movimento 1 não recebe veículo gerado ou atraído pelo empreendimento. A Tabela 11 resume todas as etapas deste cálculo

Tabela 11 - Etapas do cálculo de UCP adicionado pelo empreendimento, por movimento.

Etapa 1	Qtd de viagens na hora pico			Pico Manhã		Pico Tarde
	UCP* 901 35%			316	35%	316
Etapa 2	Divisão entrada/saída do empreendimento		entrada 15%	48	68%	215
			saída 85%	269	32%	102
Etapa 3	Direcional/por movimento (qual rota escolhe)		Entrada**	Mov 1	0	0
				Mov 2 74%	36	74%
				Mov 3	0	0
			Saída**	Mov 1	0	0
				Mov 2	0	0
				Mov 3 40%	109	40%

(*) considerando-se bicicleta, carro e moto.

(**) valores em UCP.

Assim, tem-se que os volumes totais adicionados ao fluxo pelo empreendimento são como mostrados na Tabela 12.

Tabela 12 - Veículos adicionados ao fluxo pelo empreendimento, em UVP.

	Pico Manhã	Pico Tarde
Mov 2	36	160
Mov 3	109	41

b) Caracterização do sistema viário adjacente ao empreendimento e na sua área de influência (área que sofrerá impacto no tráfego)

A área de influência direta do empreendimento é estruturada principalmente pela Rua Escritor Souza Barros. O condomínio possui frente voltada para esta rua, em trecho pavimentado, de caráter local, pista simples, e sem saída.

A Avenida Sul é a principal via estrutural da área. Esta se caracteriza por ser via uma via de sentido único, com três faixas além de um corredor de ônibus isolado, mas que não estava em funcionamento quando da realização deste estudo.

c) Caracterização do sistema de circulação na área de influência do empreendimento

O esquema viário e de circulação da área de influência direta do empreendimento está apresentado na Figura 5.

Figura 5: Sistema de circulação na área de influência do Empreendimento.

Esquema de circulação



Fonte: Elaboração Própria, 2026.

d) Volumes de tráfego nas vias da área de influência do empreendimento

O volume de tráfego nas vias de influência direta do empreendimento foi detalhado nos tópicos anteriores.

e) Análise de capacidade ou das condições de fluidez do tráfego na área de influência do empreendimento

Esta seção apresenta a avaliação do impacto da implantação do empreendimento sobre o desempenho operacional do cruzamento da Avenida Sul com a Rua Carlos Coelho Leal Valente, expresso em termos de nível de serviço (LOS). A análise baseia-se em

contagem volumétrica realizada em 2026, cujos volumes foram projetados para o ano de conclusão do empreendimento (2031) e para o ano 10 do projeto (2041), adotando-se uma taxa de crescimento de tráfego de 3% ao ano.

Os resultados são apresentados para os picos da manhã e da tarde, em dois conjuntos de cenários: sem o empreendimento, que reflete apenas o tráfego de passagem projetado, e com o empreendimento, que acrescenta o tráfego por ele gerado. Para cada cenário são reportados a relação volume/capacidade (V/C), o atraso médio por veículo (Delay, em s/veh) e a respectiva classificação de nível de serviço, segundo os limites do *Highway Capacity Manual* (HCM) para interseções semaforizadas. O tráfego gerado pelo empreendimento acessa o cruzamento exclusivamente por meio dos dois movimentos de giro à direita, que conectam a Avenida Sul à rua lateral de acesso.

As Tabelas 14 e 15 reúnem os indicadores de desempenho da interseção como um todo, obtidos para cada cenário avaliado.

Tabela 13 - Nível de serviço SEM o empreendimento.

Cenário	Período	Condição	V/C	Delay (s/veh)	LOS
1	Manhã	2026	0,785	56,2	E
2		2031	0,906	106,6	F
3		2041	1,398	352,0	F
4	Tarde	2026	0,572	19,8	B
5		2031	0,663	29,2	C
6		2041	1,119	168,5	F

Tabela 14 - Nível de serviço COM o empreendimento.

Cenário	Período	Condição	V/C	Delay (s/veh)	LOS
7	Manhã	2031 + Empreend.	0,906	116,2	F
8		2041 + Empreend.	1,398	364,2	F
9	Tarde	2031 + Empreend.	0,821	32,3	C
10		2041 + Empreend.	1,212	183,6	F

A Figura 6 sintetiza a evolução do atraso médio entre 2026 e 2041 para os quatro cenários. As faixas coloridas ao fundo correspondem aos intervalos de nível de serviço (A a F) do HCM, de modo que a classificação de cada ponto pode ser lida diretamente pela faixa em que ele se encontra. As linhas tracejadas, relativas ao cenário com o empreendimento, têm início em 2031, ano de sua conclusão.

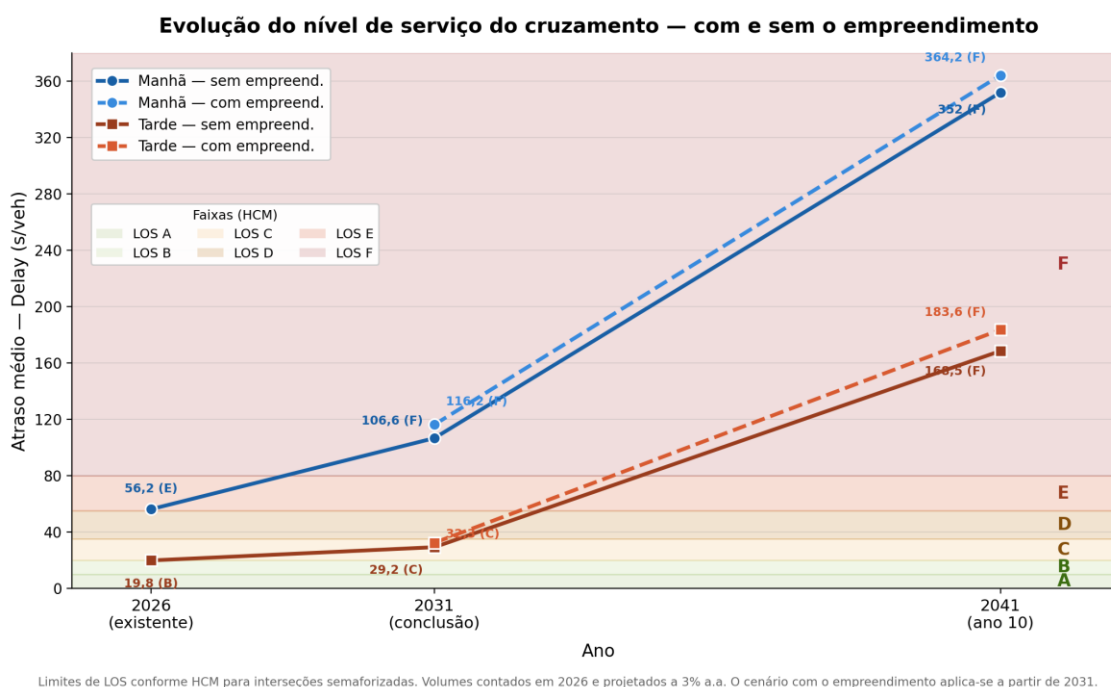


Figura 6 - Evolução do nível de serviço do cruzamento (com e sem o empreendimento).

A leitura conjunta das tabelas e do gráfico evidencia que o desempenho do cruzamento é determinado, de forma predominante, pelo crescimento do tráfego de passagem ao longo do tempo, e não pelo tráfego gerado pelo empreendimento.

Efeito do empreendimento (mesmo ano)

Comparando-se os cenários com e sem o empreendimento em um mesmo horizonte, o impacto isolado do tráfego gerado é reduzido e nunca altera a classificação de nível de serviço da interseção. No pico da manhã, o atraso médio passa de 106,6 para 116,2 s/veh em 2031 e de 352,0 para 364,2 s/veh em 2041, permanecendo em nível F nos dois casos. No pico da tarde, a interseção mantém nível C em 2031 (de 29,2 para 32,3 s/veh) e nível F em 2041 (de 168,5 para 183,6 s/veh). O acréscimo de atraso atribuível ao empreendimento situa-se, portanto, entre cerca de 3 e 15 s/veh.

Efeito do crescimento do tráfego (2026 → 2041)

O fator predominante é a evolução temporal da demanda. Em 2026, a interseção já opera próximo da saturação no pico da manhã (nível E), enquanto a tarde apresenta condição satisfatória (nível B). Com a taxa de 3% ao ano composta, a relação volume/capacidade ultrapassa a unidade em 2041 (V/C de 1,398 na manhã e 1,119 na tarde, no cenário sem o empreendimento), e o atraso médio cresce várias vezes em relação a 2026, conduzindo a interseção ao nível F em ambos os períodos. Ou seja, mesmo sem a implantação do empreendimento, o cruzamento tende ao colapso operacional até o ano 10 do projeto.

Como o tráfego gerado pelo empreendimento utiliza exclusivamente os dois movimentos de giro à direita, avaliou-se o nível de serviço desses movimentos isoladamente. São eles: o giro à direita da Avenida Sul para a Rua Carlos Coelho de Leal Valente, que dá acesso ao empreendimento, e o giro à direita da Rua Carlos Coelho de Leal Valente para a Avenida Sul, que corresponde à saída dos moradores do empreendimento. A Tabela 16 compara a classificação desses movimentos com e sem o empreendimento.

Tabela 15 - Nível de serviço dos movimentos de giro à direita (sem → com o empreendimento).

Movimento de giro à direita	Período	2031 sem	2031 com	2041 sem	2041 com
Av. Sul → Rua Carlos Coelho de Leal Valente	Manhã	A	A	F	F
	Tarde	A	A	F	F
Rua Carlos Coelho de Leal Valente → Av. Sul	Manhã	C	C	C	C
	Tarde	C	B	C	C

Observa-se que a implantação do empreendimento eleva os volumes desses movimentos, porém não altera a classificação de nível de serviço em nenhum dos cenários. Em um caso (movimento Rua Carlos Coelho de Leal Valente → Av. Sul no cenário de pico da tarde de 2031) a classificação chega inclusive a melhorar marginalmente, por efeito da piora do nível de serviço do movimento de seguir em frente

na Av. Sul, que é concorrente a este. Os giros à direita operam em níveis de serviço adequados (A a C) em 2026 e 2031, com ou sem o empreendimento.

O giro de acesso ao empreendimento (Av. Sul → Rua Carlos Coelho de Leal Valente) atinge o nível F em 2041; entretanto, essa condição se verifica igualmente nos cenários sem o empreendimento, sendo, portanto, decorrente do crescimento do tráfego de passagem e não do tráfego gerado. Conclui-se que o empreendimento, em si, exerce impacto pouco significativo sobre o nível de serviço dos movimentos de giro à direita: o desempenho desses movimentos é governado pela demanda de passagem na Avenida Sul, à qual o tráfego gerado apenas se soma de forma marginal.

Vale ressaltar que duas variáveis influenciam esse resultado, quais sejam: (1) a taxa de crescimento considerado para a frota é de 3%, como recomenda o DNIT e (2) adotou-se a premissa de que 70% das viagens geradas pelo empreendimento acontecem nos horários de pico, a fim de atender a pedido da CTTU em estudos anteriores.

f) Detalhamento das condições de acesso ao empreendimento com justificativa da solução adotada

O empreendimento confronta, na face representada no anteprojeto de implantação, uma única via pública: a Rua Escritor Souza Barros. É por essa rua que se dão os três acessos, ou seja, de pedestres, de ciclistas e de veículos, todos concentrados no trecho noroeste do lote, próximos à portaria.

A solução adotada agrupa os acessos junto a um único ponto de controle (portaria), o que simplifica a gestão de entrada e a segurança e mantém o restante da testada livre para o ajardinamento e para a faixa de calçada/passeio. A Figura 7 indica a localização de cada acesso sobre a planta de implantação.

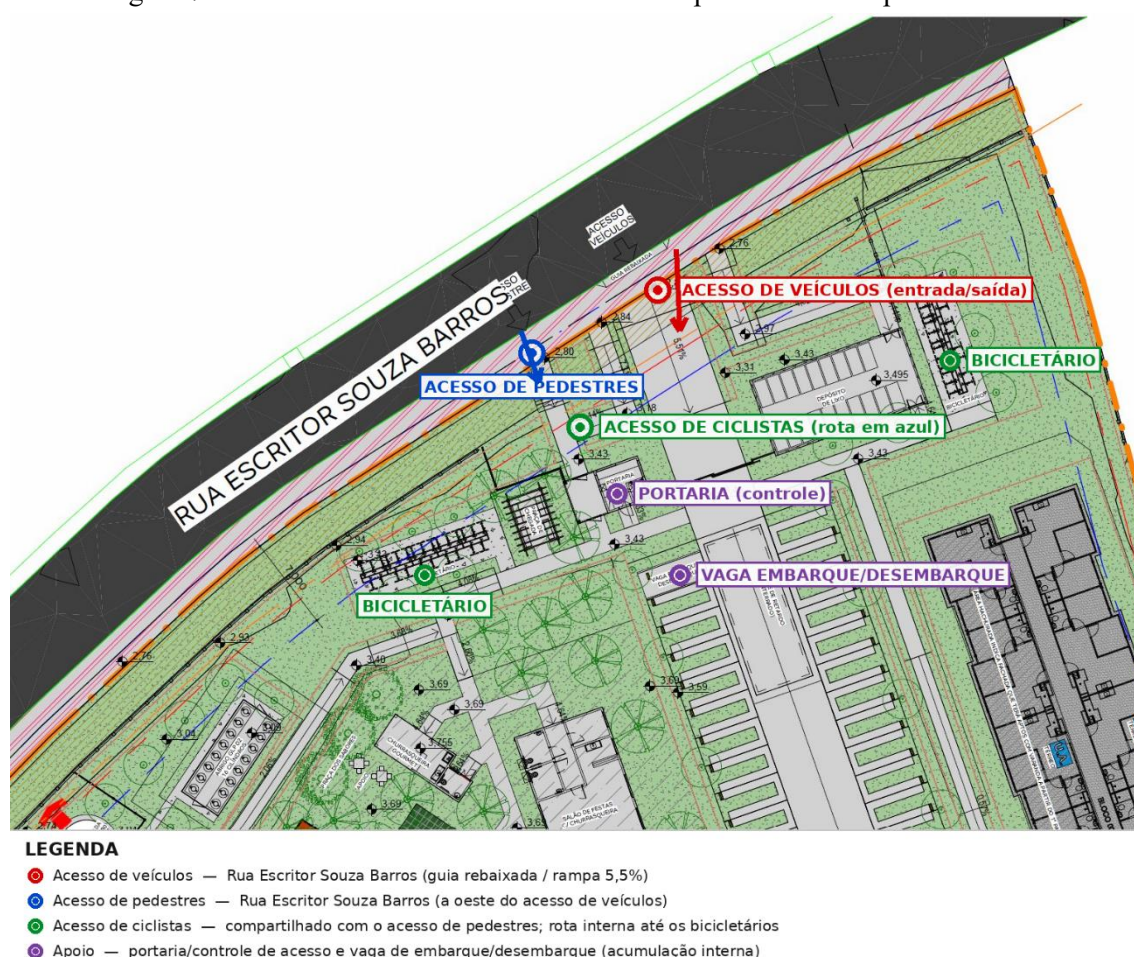
I. Acesso de pedestres

O acesso de pedestres fica localizado na Rua Escritor Souza Barros, a oeste (à esquerda) do acesso de veículos, identificado em planta como “ACESSO PEDESTRE”, com seta de entrada apontando para o interior do lote.

O acesso de pedestres é fisicamente separado do acesso de veículos, em portão próprio, evitando o conflito entre o fluxo de pessoas e o de automóveis no ponto mais crítico, ou seja, a transposição da calçada. A partir do portão, o pedestre é conduzido por percurso pavimentado que desemboca na Praça de Chegada e na portaria, de onde se distribui para as edificações. Há rampa com inclinação de cerca de 7,14% no trecho de

transição, compatível com a articulação dos níveis do terreno (cotas em torno de 2,80 a 3,43 na entrada) e voltada à acessibilidade. A segregação adotada é a solução tecnicamente recomendada porque protege o pedestre do raio de manobra dos veículos na guia rebaixada.

Figura 7: Detalhamento dos acessos de veículos e pedestres do empreendimento.



Fonte: Elaboração própria, 2026.

II. Acesso de ciclistas

O acesso de ciclistas é compartilhado com o de pedestres, na Rua Escritor Souza Barros. A rota dos ciclistas inicia-se junto ao portão de pedestres e segue por dentro do empreendimento até os bicicletários.

Os ciclistas entram pelo mesmo portão dos pedestres, e não pelo de veículos, o que os mantém afastados da rampa e das manobras dos automóveis. Internamente, há dois bicicletários: um junto à praça de chegada / acesso de pedestres (lado oeste) e outro a leste, próximo ao depósito de lixo. Posicionar os bicicletários logo na entrada e ligá-los

por uma rota interna reduz a distância de pedalada dentro do condomínio e incentiva o uso da bicicleta, ao mesmo tempo em que evita o cruzamento da bicicleta com o fluxo veicular de acesso.

III. Acesso de veículos

Fica localizado também na Rua Escritor Souza Barros, identificado como “ACESSO VEÍCULOS” na figura, com guia rebaixada na testada e rampa de entrada com inclinação de 5,5%.

O acesso veicular tem largura suficiente para a segregação dos fluxos de entrada e de saída do condomínio — cada sentido com sua faixa. Essa configuração é a solução adequada porque ordena as conversões na via pública, melhora a visibilidade na saída e reduz o conflito entre quem entra e quem sai no mesmo ponto.

Já quanto à segregação em relação ao fluxo da rua, a transposição se dá por guia rebaixada, e a portaria está posicionada imediatamente após a entrada, funcionando como ponto de controle entre a via pública e a área interna.

O projeto prevê acomodação interna para os veículos antes da liberação, evitando que filas avancem sobre a Rua Escritor Souza Barros. Essa função é cumprida pelo trecho de rampa pavimentado entre a guia rebaixada e a portaria (espaço de espera junto ao controle de acesso) e, complementarmente, pela “Vaga Embarque/Desembarque” indicada logo após a portaria, que oferece local interno para parada rápida de embarque e desembarque sem obstruir a circulação nem a via pública. A justificativa da solução é garantir que a operação de chegada e saída ocorra dentro dos limites do lote, preservando a fluidez da rua.

g) Detalhamento das condições de acesso, parada e estocagem para o transporte público de passageiros (ônibus e táxis), assim como da necessidade de criação de linhas de ônibus, remanejamento de itinerários e linhas existentes, integração às estações de metrô, terminais de ônibus etc.

Os acessos foram analisados no item f: Detalhamento das condições de acesso ao empreendimento com justificativa da solução adotada.

O terreno do empreendimento está localizado em via que não é atendida por linhas regulares de transporte público coletivo rodoviário. Entretanto, em suas imediações tem-se a estação de metrô Afogados e diversas paradas de ônibus, como pode ser visto na Figura 8.

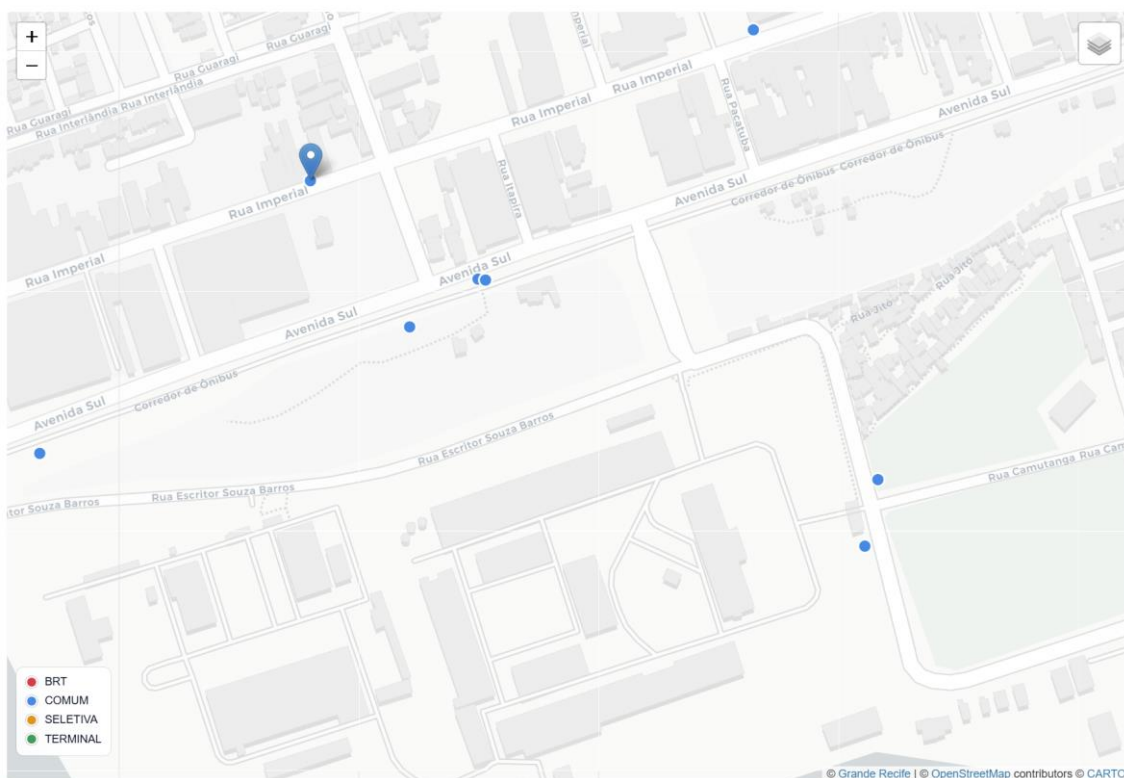


Figura 8 - Localização das paradas de ônibus nas imediações do empreendimento. Fonte: site RUMO Grande Recife, acessado através do link <https://virtual.granderecife.pe.gov.br/rumo/paradas/>

Na Tabela 16 é mostrado um resumo do quantitativo de linhas de ônibus nas paradas mencionadas.

Tabela 16: Frequência e capacidade total das linhas que percorrem as vias próximas ao empreendimento.

Parada número	Localização	Link para localização da parada	Qtd. de linhas
180009	Av. Sul, lado oposto ao nº 1526.	https://virtual.granderecife.pe.gov.br/rumo/paradas/?codigo-parada=180009	27
180466	Av. Sul, lado oposto nº 1526	https://virtual.granderecife.pe.gov.br/rumo/paradas/?codigo-parada=180466	1
180349	Rua General Estilac Leal, Cabanga, Recife - Em frente quartel 7º depósito suprimentos.	https://virtual.granderecife.pe.gov.br/rumo/paradas/?codigo-parada=180349	5

Parada número	Localização	Link para localização da parada	Qtd. de linhas
180348	Rua General Estilac Leal, Cabanga, Recife - Lado aposto ao 7º depósito de suprimento do exército.	https://virtual.granderecife.pe.gov.br/rumo/paradas/?codigo-parada=180348	5
180103	Rua Imperial, São José, Recife - Em frente ao nº 2062	https://virtual.granderecife.pe.gov.br/rumo/paradas/?codigo-parada=180103	2
Total			40

A geração estimada de viagens diárias por transporte público associada ao empreendimento é de 2.251 viagens de ônibus e 322 de metrô.

Por outro lado, neste estudo considera-se que o volume no horário de pico da manhã corresponde a aproximadamente 70% do volume diário. Então, considerando que 70% das viagens ocorrerão no horário de pico, tem-se que a maior demanda horária por transporte público é de 788 viagens para ônibus e 113 para metrô, em ambos os picos.

Distribuindo-se essa demanda ao longo do período de uma hora, obtém-se:

$$\text{Para ônibus: } \frac{788 \text{ pessoas}}{60 \text{ minutos}} = 13,1 \text{ pessoas/min}$$

$$\text{Para metrô: } \frac{113 \text{ pessoas}}{60 \text{ minutos}} = 1,8 \text{ pessoas/min}$$

Ou seja, um fluxo médio de aproximadamente 13 pessoas por minuto embarcando no horário de pico em ônibus e 2 pessoas no metrô. Considerando que essa demanda será absorvida pelas linhas que atendem os pontos de ônibus mais próximo do empreendimento, tem-se uma média de:

$$\text{Para ônibus: } \frac{13 \text{ pessoas/min}}{40 \text{ linhas}} \approx \frac{1 \text{ pessoa}}{\text{min}} / \text{linha}$$

$$\text{Para metrô: } \frac{2 \text{ pessoas/min}}{1 \text{ linhas}} \approx \frac{2 \text{ pessoas}}{\text{min}} / \text{linha}$$

Assim, com base nos cálculos realizados, conclui-se que o acréscimo de embarques por viagem decorrente da implantação do empreendimento não justifica a criação de novas linhas de ônibus.

h) Detalhamento das condições de acesso para veículos de carga com especificação das áreas para carga/descarga, estacionamento, manutenção etc.

Os acessos foram analisados no item f: Detalhamento das condições de acesso ao empreendimento com justificativa da solução adotada.

i) Proposta de remanejamento do tráfego e da circulação existente, quando necessário, com justificativa da solução adotada

As propostas foram tratadas no item j, a seguir.

Indicação das intervenções no sistema viário e na circulação, quando necessárias, tanto imediatas como nos horizontes de 05 (cinco) e 10 (dez) anos; estimativa de custo e identificação dos responsáveis pela implementação

j) Indicação das intervenções no sistema viário e na circulação, quando necessárias, tanto imediatas como nos horizontes de 05 (cinco) e 10 (dez) anos; estimativa de custo e identificação dos responsáveis pela implementação

Cabe destacar que intervenções no sistema viário tendem a apresentar maior eficácia quando concebidas sob uma ótica sistêmica, e não de forma isolada. Considerando que o empreendimento em análise gera impactos circunscritos à sua área de influência imediata, optou-se por concentrar a avaliação no cruzamento mais sensível em seu entorno. Esse recorte deve ser levado em consideração na leitura das proposições de intervenção apresentadas, sobretudo naquelas de médio e longo prazo, cuja efetividade pressupõe a integração a um planejamento viário mais abrangente.

Curto Prazo (Implementação Imediata)

- Otimização de Plano Semafórico: Rebalanceamento de ciclos e fases para priorizar movimentos críticos.

Médio Prazo (1-5 anos)

- Expansão de Capacidade Viária: Análise de canalização específica para movimentos críticos, ou seja, os giros à direita (movimentos 2 e 3)

- Sistema de Transporte Coletivo: Reforço de linhas de ônibus paralelas para reduzir dependência de veículos particulares. Reativação do corredor de ônibus da Av. Sul pode ser suficiente para tal.

- Infraestrutura de Mobilidade Ativa: Implantação de ciclovias e calçadas prioritárias para reduzir pressão sobre vias

Longo Prazo (5+ anos)

- Reconfiguração Urbana: Planejamento integrado de uso do solo para reduzir deslocamentos obrigatórios.

- Tecnologia de Tráfego Inteligente: Implementar sistemas adaptativos (SCATS/SCOOT) para otimização em tempo real.

- Mobilidade Sustentável: Incentivos para compartilhamento de veículos e transporte multimodal.

k) Avaliação da capacidade ou das condições de fluidez do tráfego após a implantação do empreendimento, no “ano zero”, com 05 (cinco) e com 10 (dez) anos

Esta avaliação foi detalhada no item e.

l) Outros elementos julgados pertinentes e importantes para análise dos impactos no sistema de transporte na área de influência do empreendimento

Um ponto que vale ser novamente reforçado é que o deslocamento de pedestres no posto de contagem 1 é precário, com calçadas que não acompanham os padrões indicados pelos órgãos de controle.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente análise teve como objetivo avaliar os impactos no trânsito e nos transportes decorrentes da implantação do empreendimento Encanto Riviera, localizado na Rua Escritor Souza Barros, número 2061, Cabanga, Recife-PE, CEP 50090-460. Para tanto, foram consideradas as características do sistema viário adjacente, as projeções de tráfego gerado pelo empreendimento e a capacidade da infraestrutura existente, conforme diretrizes da Resolução CDU nº 03/1996.

A avaliação da capacidade operacional indicou que o tráfego atualmente existente já apresenta tendência de saturação nos horizontes futuros considerados, sobretudo em

razão do crescimento natural da demanda viária projetado para a região. Nesse contexto, verificou-se que a contribuição do empreendimento representa parcela relativamente reduzida do volume total de tráfego observado nos movimentos analisados, não sendo identificadas alterações significativas nos padrões gerais de circulação ou na funcionalidade da rede viária decorrentes exclusivamente de sua implantação. Assim, os impactos identificados podem ser considerados de baixa magnitude frente ao crescimento estrutural da demanda da área, não justificando intervenções viárias de grande porte exclusivamente associadas ao empreendimento.

Recomenda-se que eventuais medidas mitigadoras no cruzamento (ajustes de geometria, de programação semaforica ou de número de faixas) sejam dimensionadas para o horizonte de 2041, e não apenas para a abertura do empreendimento em 2031.

Por fim, ressalta-se que a equipe técnica responsável permanece à disposição dos órgãos gestores para esclarecimentos complementares, compartilhamento de dados e participação em estudos de intervenção futuros.

ANEXO I – ROTAS DE ACESSO AO EMPREENDIMENTO

Figura 9: Rota Manhã Norte.

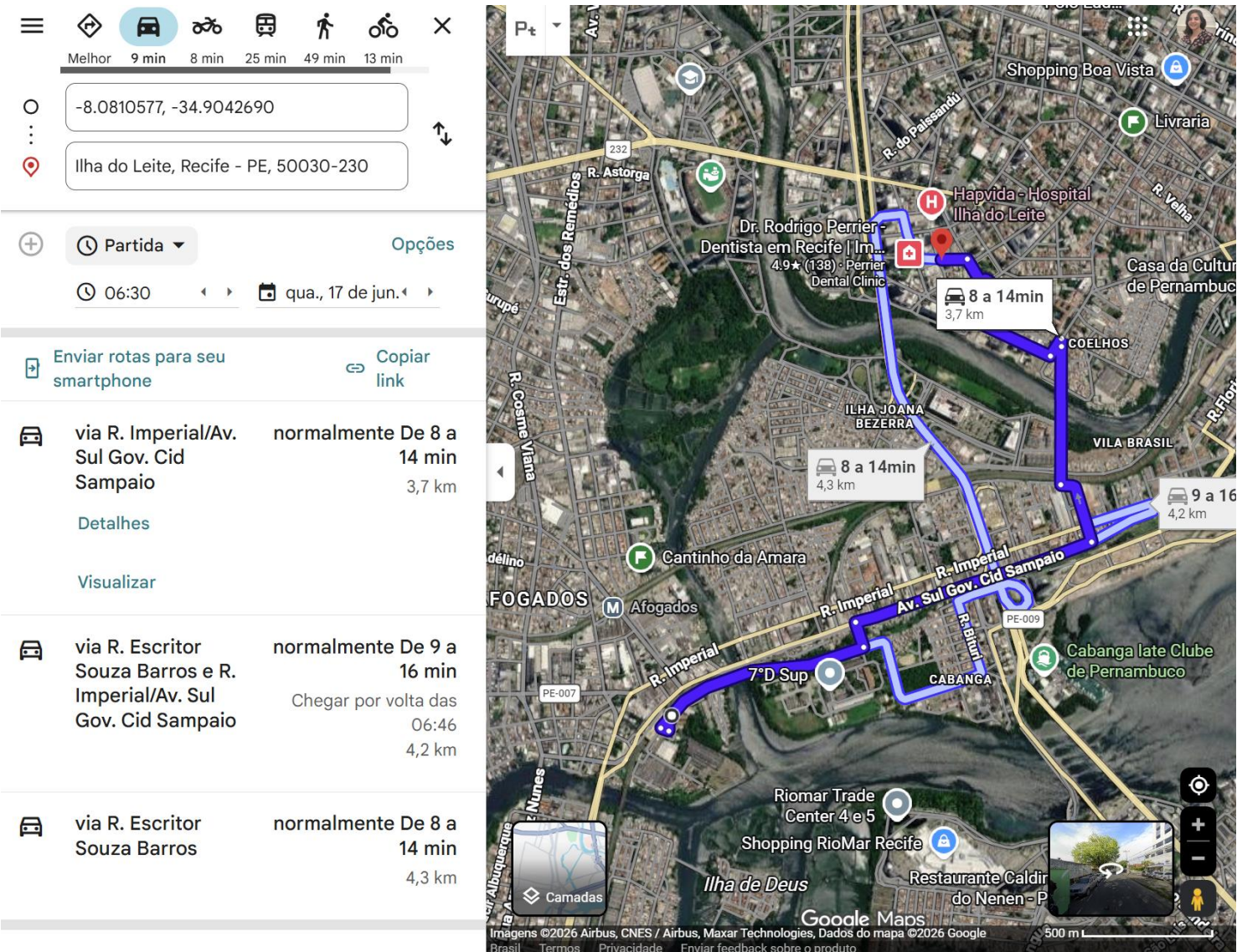


Figura 10: Rota Tarde Norte.

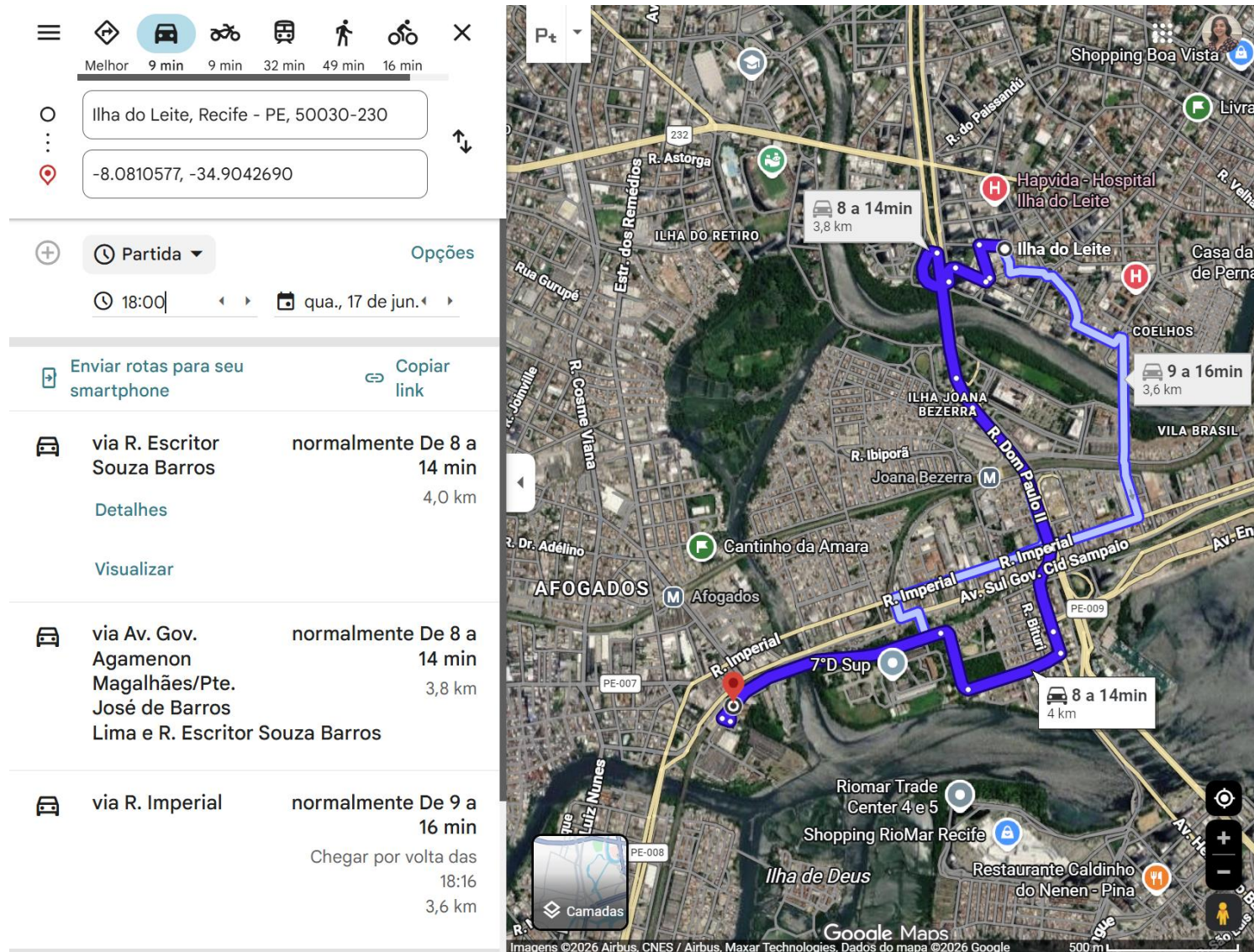


Figura 11: Rota Manhã Sul.

Melhor

16 min

14 min

46 min

1h37m

32 min

-8.0810577, -34.9042690

Shopping Recife, R. Padre Carapuzeiro, 7

Partida

Opções

06:30

qua., 17 de jun.

Enviar rotas para seu smartphone

Copiar link

via R. Dom João VI

normalmente De 14 a 18 min

Detalhes

Visualizar

Chegar por volta das 06:48

8,8 km

via Via Mangue

normalmente De 14 a 20 min

Chegar por volta das 06:50

8,4 km

Conheça locais próximos a Shopping Recife

Restaurantes

Hotéis

Postos de gasolina

Estacionamentos

Mais

The map shows a route starting from a point near the river, passing through Mangueira, Afogados, Cabanga, and Imbiribeira, ending at Shopping Recife. The route is marked with a blue line and includes distance and time estimates for different segments.

Figura 14: Rota Tarde Leste.

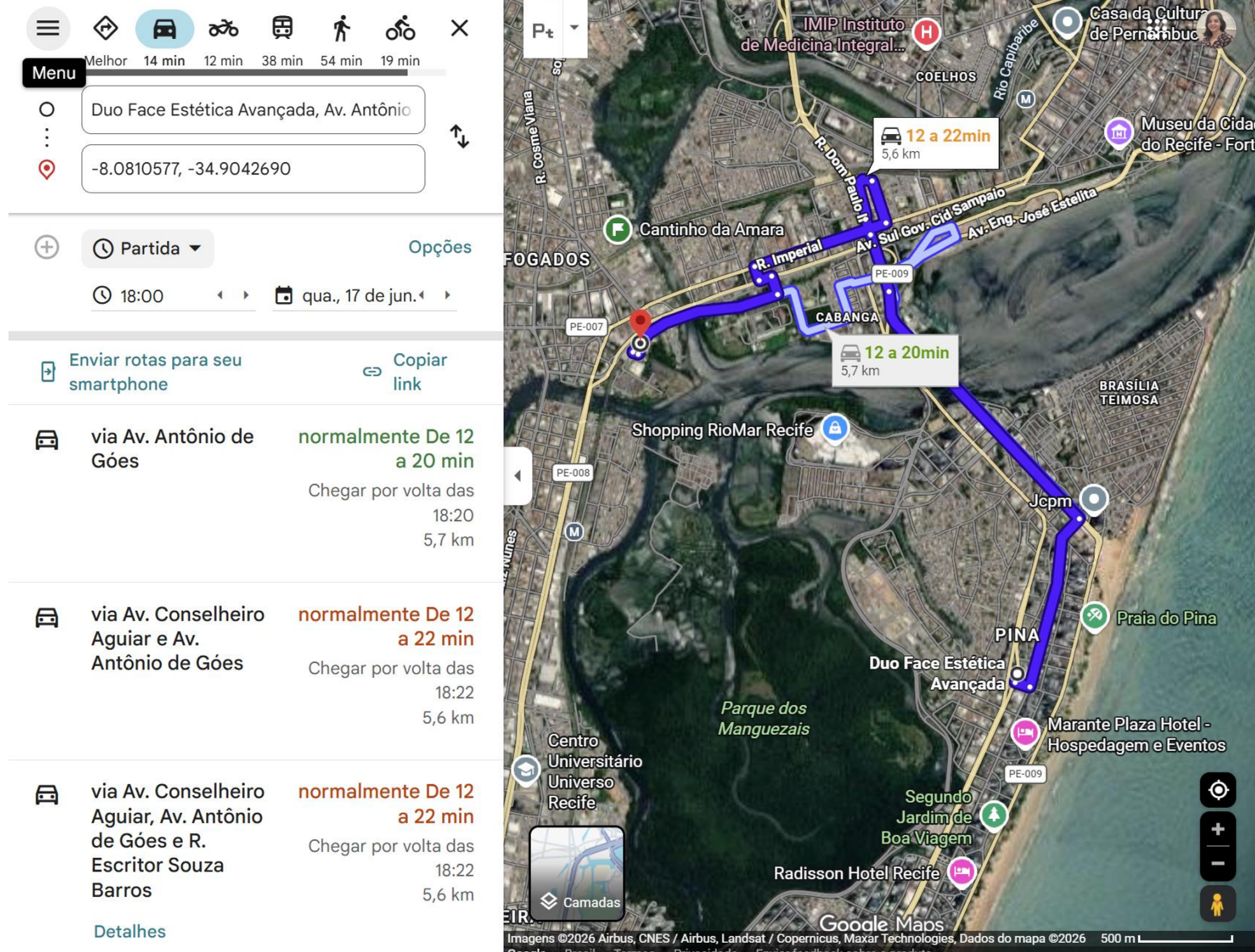


Figura 15: Rota Manhã Oeste.

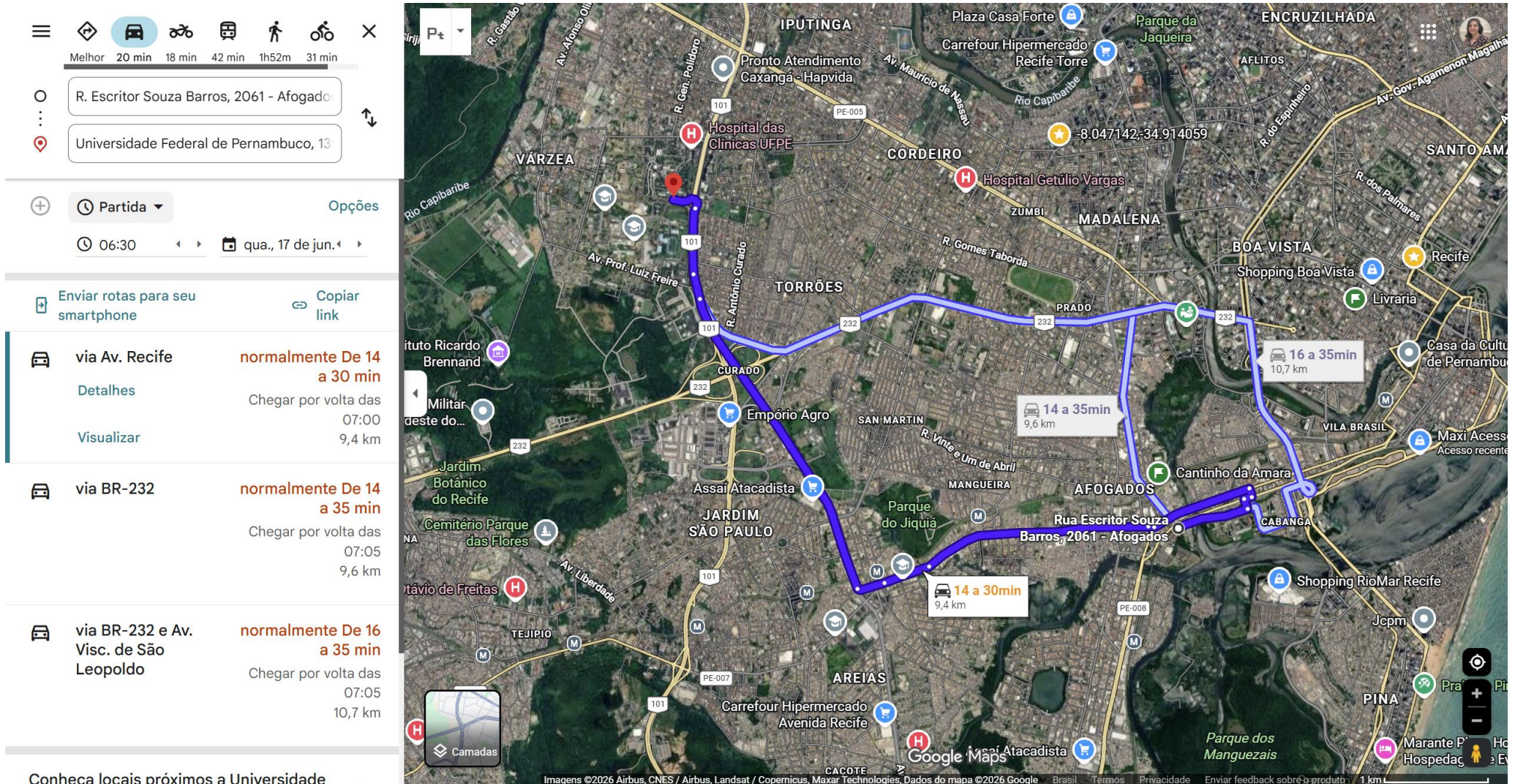


Figura 16: Rota Tarde Oeste.

Melhor

24 min

20 min

44 min

1h51m

33 min

Menu

Universidade Federal de Pernambuco, 13

R. Escritor Souza Barros, 2061 - Afogados

Partida

18:00

qua., 17 de jun.

Enviar rotas para seu smartphone

Copiar link

via Av. Recife

normalmente De 16 a 35 min

Chegar por volta das 18:35

10,1 km

via BR-232

normalmente De 18 a 40 min

Chegar por volta das 18:40

11,3 km

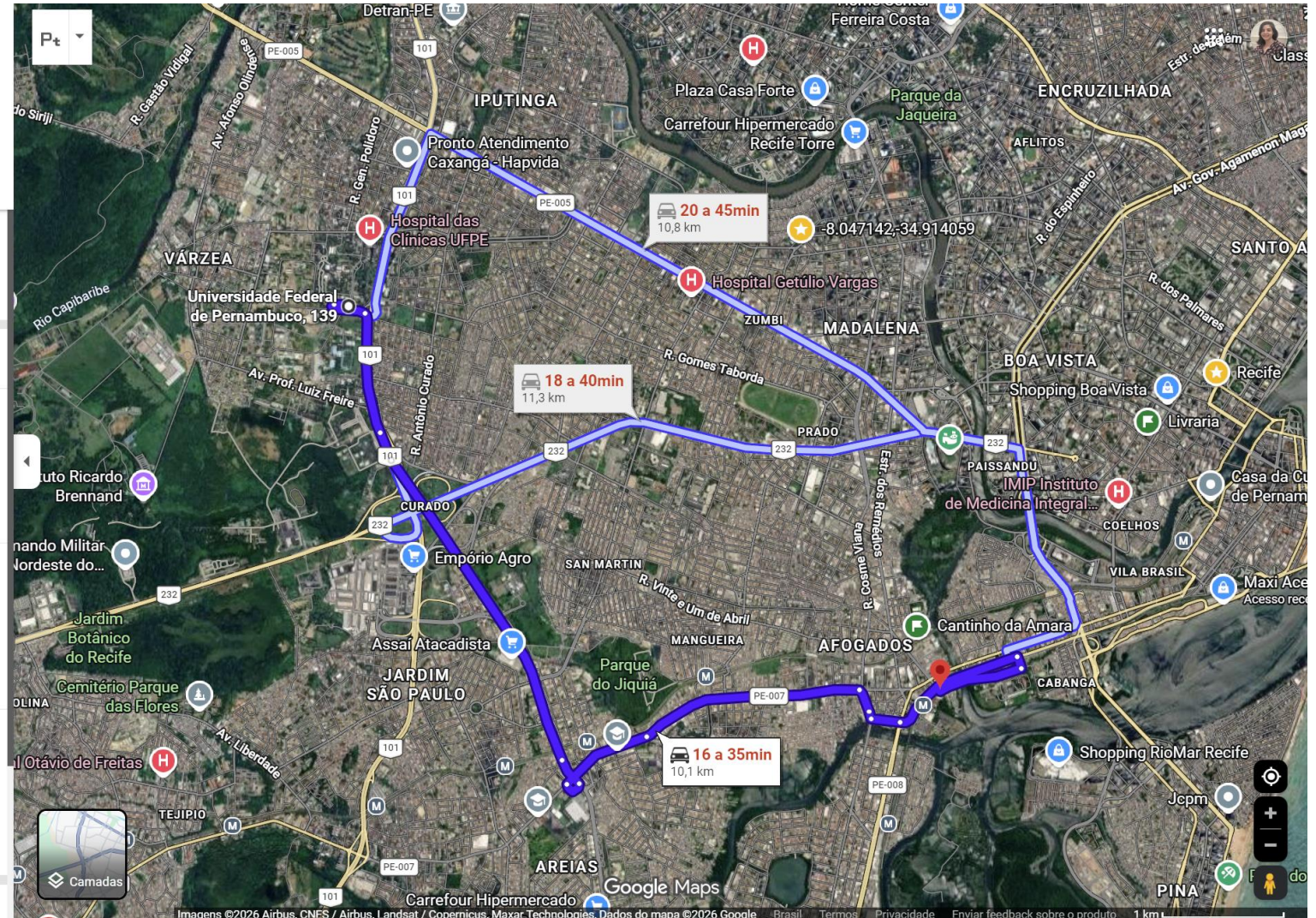
via Av. Caxangá

normalmente De 20 a 45 min

Chegar por volta das 18:45

10,8 km

Conheça locais próximos a R. Escritor Souza



ANEXO II – TABELAS DA CONTAGEM VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA

Tabela 17: Contagem volumétrica classificada dos postos de contagem. Fonte: Elaboração Própria, 2026.

Data	Localização	Posto	Movimento	Intervalo	Hora	AUTO	MOTO	ÔNIBUS	CAMINHÃO	BICICLETA
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	06:00:00	245	57	17	16	4
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	06:15:00	331	103	16	19	12
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	06:30:00	457	166	16	16	14
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	06:45:00	354	112	17	15	9
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	07:00:00	357	112	12	7	12
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	07:15:00	315	122	10	0	27
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	07:30:00	366	202	15	0	20
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	07:45:00	395	257	11	0	18
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	08:00:00	434	276	19	0	10
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	08:15:00	414	233	9	0	6
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	08:30:00	384	239	17	0	5
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	08:45:00	388	226	14	0	6
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	17:00:00	35	20	2	0	6
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	17:15:00	32	17	1	0	3
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	17:30:00	31	4	1	0	8
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	17:45:00	22	2	2	0	4
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	18:00:00	11	3	2	0	4
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	18:15:00	16	5	1	0	1
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	18:30:00	12	1	4	0	0
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	18:45:00	12	8	0	0	3
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	19:00:00	9	4	2	0	3
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	19:15:00	14	3	2	0	2
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	19:30:00	9	2	2	0	0
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	19:45:00	5	1	2	0	0

Data	Localização	Posto	Movimento	Intervalo	Hora	AUTO	MOTO	ÔNIBUS	CAMINHÃO	BICICLETA
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	06:00:00	104	49	2	2	8
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	06:15:00	152	59	3	1	21
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	06:30:00	182	91	3	2	13
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	06:45:00	148	81	8	7	14
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	07:00:00	139	68	1	3	16
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	07:15:00	123	54	6	0	33
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	07:30:00	145	91	4	0	30
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	07:45:00	176	109	3	0	24
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	08:00:00	200	133	4	0	21
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	08:15:00	212	94	4	0	13
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	08:30:00	196	93	3	0	12
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	08:45:00	204	85	5	0	11
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	17:00:00	274	139	20	0	8
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	17:15:00	288	136	13	0	9
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	17:30:00	312	64	13	0	4
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	17:45:00	313	76	17	0	6
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	18:00:00	335	61	11	0	5
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	18:15:00	332	70	16	0	2
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	18:30:00	305	61	13	0	3
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	18:45:00	306	54	9	0	1
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	19:00:00	187	33	14	0	1
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	19:15:00	172	35	8	0	3
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	19:30:00	143	12	14	0	2
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	19:45:00	130	13	7	0	1
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	06:00:00	6	3	1	0	3
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	06:15:00	15	9	2	1	4
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	06:30:00	8	7	3	0	4
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	06:45:00	8	4	2	1	2
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	07:00:00	7	14	0	2	1
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	07:15:00	11	6	1	0	5
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	07:30:00	21	16	2	0	4
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	07:45:00	18	11	0	0	6

Data	Localização	Posto	Movimento	Intervalo	Hora	AUTO	MOTO	ÔNIBUS	CAMINHÃO	BICICLETA
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	08:00:00	16	11	3	0	4
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	08:15:00	14	15	0	0	1
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	08:30:00	19	4	2	0	4
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	08:45:00	13	15	3	0	3
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	17:00:00	154	77	4	0	12
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	17:15:00	177	79	1	0	14
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	17:30:00	161	64	1	0	7
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	17:45:00	138	58	5	0	6
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	18:00:00	190	61	3	0	3
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	18:15:00	154	66	3	0	5
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	18:30:00	137	66	3	0	1
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	18:45:00	138	46	3	0	2
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	19:00:00	118	64	2	0	2
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	19:15:00	70	61	1	0	0
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	19:30:00	90	55	2	0	1
28/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	19:45:00	80	41	2	0	0
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	06:00:00	217	56	11	0	5
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	06:15:00	319	76	26	0	14
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	06:30:00	415	98	20	0	11
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	06:45:00	435	140	13	0	8
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	07:00:00	453	152	12	0	8
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	07:15:00	457	150	11	0	8
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	07:30:00	371	202	15	10	20
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	07:45:00	443	231	11	0	15
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	08:00:00	430	223	12	0	10
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	08:15:00	429	191	18	0	9
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	08:30:00	447	186	12	0	8
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	08:45:00	422	212	15	0	9
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	17:00:00	43	30	1	0	6
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	17:15:00	20	23	3	0	4
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	17:30:00	32	3	1	0	10
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	17:45:00	34	3	1	0	1

Data	Localização	Posto	Movimento	Intervalo	Hora	AUTO	MOTO	ÔNIBUS	CAMINHÃO	BICICLETA
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	18:00:00	13	1	4	0	3
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	18:15:00	24	3	1	0	5
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	18:30:00	14	2	1	0	0
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	18:45:00	16	3	1	0	0
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	19:00:00	18	2	2	0	0
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	19:15:00	21	3	4	0	0
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	19:30:00	8	0	1	0	0
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	19:45:00	11	4	3	0	0
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	06:00:00	85	51	5	0	11
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	06:15:00	116	65	4	0	19
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	06:30:00	169	55	2	0	16
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	06:45:00	196	50	6	0	12
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	07:00:00	187	67	7	0	12
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	07:15:00	194	52	4	0	27
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	07:30:00	147	91	4	10	30
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	07:45:00	209	93	2	0	28
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	08:00:00	206	126	5	0	19
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	08:15:00	212	87	6	0	17
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	08:30:00	214	77	4	0	15
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	08:45:00	161	96	4	0	19
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	17:00:00	329	132	12	0	10
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	17:15:00	315	133	19	0	7
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	17:30:00	333	82	10	0	3
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	17:45:00	245	17	13	0	1
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	18:00:00	274	6	10	0	2
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	18:15:00	311	27	11	0	3
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	18:30:00	355	50	12	0	4
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	18:45:00	317	68	8	0	1
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	19:00:00	308	35	13	0	3
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	19:15:00	197	35	16	0	1
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	19:30:00	228	24	5	0	6
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	19:45:00	186	16	10	0	1

Data	Localização	Posto	Movimento	Intervalo	Hora	AUTO	MOTO	ÔNIBUS	CAMINHÃO	BICICLETA
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	06:00:00	5	7	4	0	0
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	06:15:00	12	10	1	0	1
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	06:30:00	9	6	0	0	1
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	06:45:00	14	4	3	0	0
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	07:00:00	12	7	1	0	0
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	07:15:00	7	9	3	0	4
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	07:30:00	21	16	2	2	4
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	07:45:00	18	10	2	1	5
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	08:00:00	17	12	1	0	1
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	08:15:00	25	8	4	0	2
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	08:30:00	20	6	3	0	2
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	08:45:00	13	9	1	0	3
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	17:00:00	149	71	2	0	11
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	17:15:00	156	77	2	0	12
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	17:30:00	170	75	2	0	2
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	17:45:00	173	24	1	0	2
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	18:00:00	156	25	2	0	1
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	18:15:00	180	43	3	0	1
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	18:30:00	170	65	2	0	0
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	18:45:00	179	52	4	0	2
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	19:00:00	145	43	2	0	3
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	19:15:00	121	40	2	0	3
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	19:30:00	80	40	3	0	3
29/04/2026	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	19:45:00	100	36	0	0	1
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	06:00:00	231	57	14	8	5
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	06:15:00	325	90	21	10	13
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	06:30:00	436	132	18	8	13
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	06:45:00	395	126	15	8	9
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	07:00:00	405	132	12	4	10
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	07:15:00	386	136	11	0	18
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	07:30:00	369	202	15	5	20
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	07:45:00	419	244	11	0	17

Data	Localização	Posto	Movimento	Intervalo	Hora	AUTO	MOTO	ÔNIBUS	CAMINHÃO	BICICLETA
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	08:00:00	432	250	16	0	10
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	08:15:00	422	212	14	0	8
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	08:30:00	416	213	15	0	7
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Manhã	08:45:00	405	219	15	0	8
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	17:00:00	39	25	2	0	6
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	17:15:00	26	20	2	0	4
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	17:30:00	32	4	1	0	9
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	17:45:00	28	3	2	0	3
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	18:00:00	12	2	3	0	4
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	18:15:00	20	4	1	0	3
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	18:30:00	13	2	3	0	0
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	18:45:00	14	6	1	0	2
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	19:00:00	14	3	2	0	2
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	19:15:00	18	3	3	0	1
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	19:30:00	9	1	2	0	0
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	1	Tarde	19:45:00	8	3	3	0	0
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	06:00:00	95	50	4	1	10
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	06:15:00	134	62	4	1	20
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	06:30:00	176	73	3	1	15
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	06:45:00	172	66	7	4	13
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	07:00:00	163	68	4	2	14
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	07:15:00	159	53	5	0	30
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	07:30:00	146	91	4	5	30
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	07:45:00	193	101	3	0	26
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	08:00:00	203	130	5	0	20
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	08:15:00	212	91	5	0	15
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	08:30:00	205	85	4	0	14
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Manhã	08:45:00	183	91	5	0	15
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	17:00:00	302	136	16	0	9
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	17:15:00	302	135	16	0	8
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	17:30:00	323	73	12	0	4
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	17:45:00	279	47	15	0	4

Data	Localização	Posto	Movimento	Intervalo	Hora	AUTO	MOTO	ÔNIBUS	CAMINHÃO	BICICLETA
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	18:00:00	305	34	11	0	4
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	18:15:00	322	49	14	0	3
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	18:30:00	330	56	13	0	4
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	18:45:00	312	61	9	0	1
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	19:00:00	248	34	14	0	2
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	19:15:00	185	35	12	0	2
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	19:30:00	186	18	10	0	4
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	2	Tarde	19:45:00	158	15	9	0	1
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	06:00:00	6	5	3	0	2
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	06:15:00	14	10	2	1	3
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	06:30:00	9	7	2	0	3
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	06:45:00	11	4	3	1	1
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	07:00:00	10	11	1	1	1
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	07:15:00	9	8	2	0	5
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	07:30:00	21	16	2	1	4
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	07:45:00	18	11	1	1	6
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	08:00:00	17	12	2	0	3
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	08:15:00	20	12	2	0	2
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	08:30:00	20	5	3	0	3
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Manhã	08:45:00	13	12	2	0	3
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	17:00:00	152	74	3	0	12
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	17:15:00	167	78	2	0	13
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	17:30:00	166	70	2	0	5
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	17:45:00	156	41	3	0	4
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	18:00:00	173	43	3	0	2
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	18:15:00	167	55	3	0	3
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	18:30:00	154	66	3	0	1
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	18:45:00	159	49	4	0	2
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	19:00:00	132	54	2	0	3
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	19:15:00	96	51	2	0	2
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	19:30:00	85	48	3	0	2
Média	Avenida Sul x Rua Carlos Coelho Leal Valente	1	3	Tarde	19:45:00	90	39	1	0	1

