

**RELATÓRIO DE IMPACTO DE TRÂNSITO E TRANSPORTES**

**EMPREENDIMENTO MIRANTE BELVEDERE [VIP  
LEILÕES]**

**Recife, maio de 24**

## 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 .	11
3.1. Análise de Rotas Existentes e Prováveis.....	11
3.2. Pesquisas de Campo Realizadas .....	12
3.3. Projeção dos Volumes de Tráfego Obtidos na Pesquisa de Campo ...	16
4. IMPACTOS SOBRE O SISTEMA VIÁRIO.....	18
4.1. Análise dos itens da resolução n° 03/1996.....	19
A. Caracterização do tráfego gerado pelo empreendimento .....	19
B. Caracterização do sistema viário adjacente ao empreendimento e na sua área de influência (área que sofrerá impacto no tráfego) .....	36
C. Caracterização do sistema de circulação na área de influência do empreendimento.....	37
D. Volumes de tráfego nas vias da área de influência do empreendimento	39
E. Análise de capacidade ou das condições de fluidez do tráfego na área de influência do empreendimento .....	39
F. Detalhamento das condições de acesso ao empreendimento com justificativa da solução adotada .....	43
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.....	44
H. Detalhamento das condições de acesso para veículos de carga com especificação das áreas para carga/descarga, estacionamento, manutenção etc.....	52

I. Proposta de remanejamento do tráfego e da circulação existente, quando necessário, com justificativa da solução adotada.....	53
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 .....	53
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	54
L. Outros elementos julgados pertinentes e importantes para análise dos impactos no sistema de transporte na área de influência do empreendimento .....	54
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	55
ANEXO I – TABELAS DA CONTAGEM VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA .....	56

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Localização do empreendimento em visão expandida do bairro. ....	8
Figura 2 - Localização do empreendimento em visão expandida do perímetro imediato.....	9
Figura 3 - Localização do terreno onde será construído o empreendimento em questão.....	9
Figura 4 - Rua Antônio Eduardo Amorim, único acesso ao terreno do empreendimento .....	10
Figura 5 - Invasões consolidadas observadas ao redor do terreno do empreendimento e acesso pela rua Antônio Eduardo Amorim .....	10
Figura 6 - Localização dos postos de contagem volumétrica classificada. ....	13
Figura 7 - Detalhamento dos movimentos do Posto de contagem 1. ....	14
Figura 8 - Detalhamento dos movimentos do Posto de contagem 2. ....	15
Figura 9 – Destinos dos moradores da zona do empreendimento em viagens por motivo trabalho. <i>Fonte: Pesquisa OD Metropolitana 2018</i> .....	25
Figura 10 - Sentido dos fluxos na Rua Antônio Eduardo Amorim considerados no cálculo do VMD.....	26
Figura 11 - Caminho preferencial para viagens com origem no empreendimento e destino a territórios a Norte dele. <i>Fonte: Google Maps</i> . ....	27
Figura 12 - Caminho preferencial para viagens com destino ao empreendimento e origem em territórios a norte dele. <i>Fonte: Google Maps</i> . ....	28
Figura 13 - Caminho preferencial para viagens com origem no empreendimento e destino a territórios a sul dele. <i>Fonte: Google Maps</i> . ....	29
Figura 14 - Caminho preferencial para viagens com destino ao empreendimento e origem em territórios a sul dele. <i>Fonte: Google Maps</i> .....	30
Figura 15 - Caminho preferencial para viagens com origem no empreendimento e destino a territórios a leste dele. <i>Fonte: Google Maps</i> .....	31
Figura 16 - Caminho preferencial para viagens com destino ao empreendimento e origem em territórios a Leste dele. <i>Fonte: Google Maps</i> .....	32
Figura 17 - Caminho preferencial para viagens com origem no empreendimento e destino a territórios a oeste dele. <i>Fonte: Google Maps</i> . ....	33

Figura 18 - Caminho preferencial para viagens com destino ao empreendimento e origem em territórios a oeste dele. Fonte: <i>Google Maps</i> . .....	34
Figura 19 - Sistema de circulação adjacente ao Mirante de Belvedere (VIP Leilões).....	38
Figura 20 - Sistema de circulação na área de influência do Mirante de Belvedere (VIP Leilões) .....	39
Figura 21 – movimentos do posto 1 e conflitos identificados. ....	41
Figura 22 - Detalhamento dos acessos de veículos e pedestres. ....	43
Figura 23 - Mapa com detalhamento da rede ciclável existente na cidade do Recife mais próxima ao empreendimento (Fonte: CTTU, dados de outubro de 2021).....	51
Figura 24 - Localização dos bicicletários. ....	52
Figura 25 - Localização da vaga para carga e descarga. ....	53

## ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Resumo da contagem volumétrica classificada e informações de VHP dos Postos 1 e 2.....	16
Tabela 9 - Projeção do Tráfego Atual, de acordo com contagens de campo.....	17
Tabela 2 - Viagens geradas pelas unidades residenciais. ....	20
Tabela 3 - Volumes médios diários de viagens geradas pelo empreendimento, por modo, em UVP. ....	22
Tabela 4 - Volume Médio Diário de Tráfego da Nova Demanda do Empreendimento.....	22
Tabela 5 – Zonas de destinos dos moradores da zona de empreendimento em viagens por motivo trabalho. <i>Fonte: Pesquisa OD Metropolitana 2018</i> .....	23
Tabela 6 - Divisão percentual das viagens por sentido. ....	34
Tabela 7 - Volume Médio Diário de Tráfego Gerado pelo empreendimento por Sentido.....	35
Tabela 8 - Volume total que será observado nas vias após conclusão do empreendimento no período da tarde/noite, por sentido/movimento. ....	36
Tabela 10 - Capacidade de manobra de giro à direita proveniente da via secundária no cruzamento de acesso ao empreendimento.....	41
Tabela 11 - Linhas que atendem ao empreendimento, passando pela Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes .....	45
Tabela 12 - Linhas que atendem ao empreendimento, passando pela Avenida General Mac Arthur. ....	48
Tabela 13 - Linha que atende ao empreendimento, passando pela Rua Joaquim Bandeira. ....	48
Tabela 14 - Contagem volumétrica classificada do posto 1. ....	56
Tabela 15 - Contagem volumétrica classificada do posto 2. ....	62

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Mobilidade da População por Faixa de Renda. <i>Fonte: Pesquisa OD Metropolitana 2018 (ICPS, 2021).</i> .....	20
Gráfico 2 - Divisão modal na cidade do Recife de acordo com Pesquisa Origem e Destino 2018. <i>Fonte: Prefeitura do Recife/Instituto da Cidade Pelópidas Silveira.</i> .....	21
Gráfico 3 - como se dividem as viagens a trabalho das pessoas que moram na zona do empreendimento. <i>Fonte: Pesquisa OD Metropolitana 2018.</i> .....	24

## **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 Mirante Belvedere (Vip Leilões).

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**

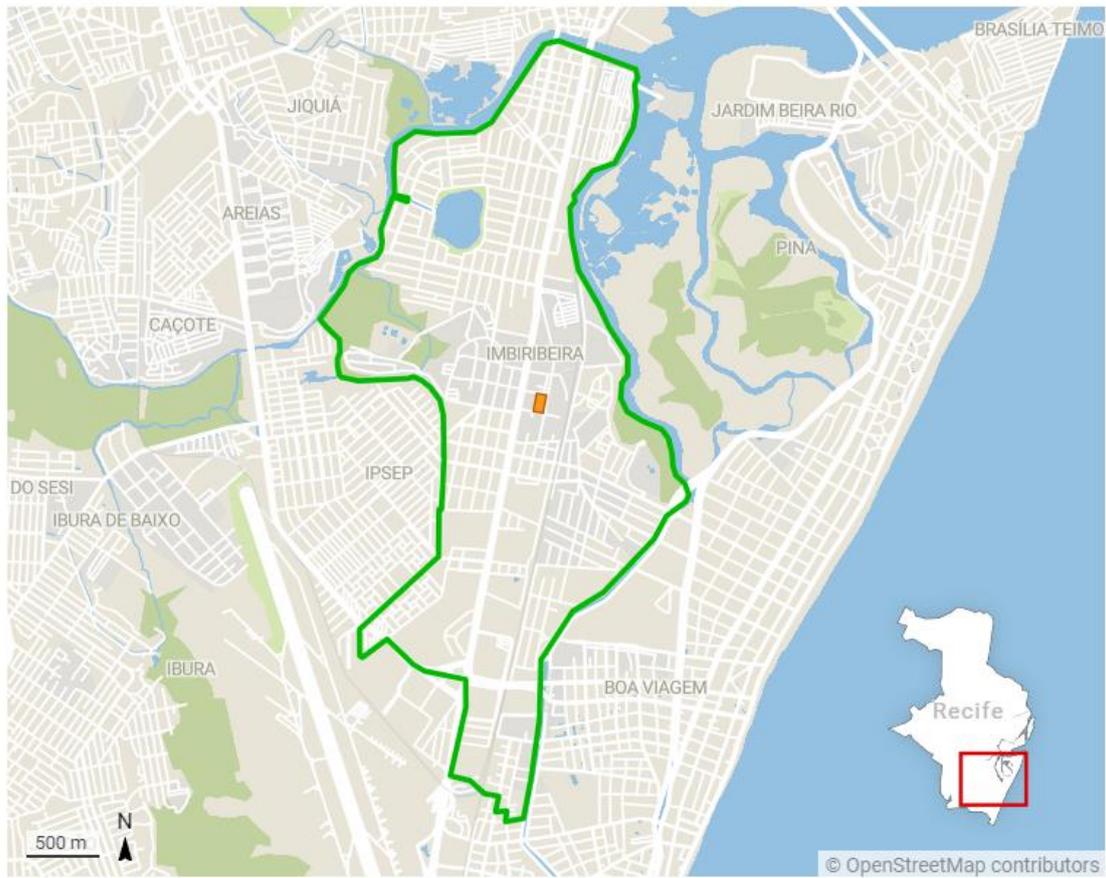
O empreendimento se caracteriza como sendo um habitacional multifamiliar, composto de 4 blocos de apartamentos, com térreo + 16 pavimentos tipo + cobertura, totalizando 809 apartamentos, que serão entregues em 2026.

Em seu escopo estão previstas 141 vagas de estacionamento, sendo 56 para veículos motorizados individuais, sendo 2 vagas PCD, 1 para carga e descarga e 84 vagas para motos. Além das vagas para veículos motorizados, o empreendimento disponibilizará 125 vagas para bicicletas.

### **2.2. Localização do Empreendimento**

O terreno onde será construído o futuro conjunto habitacional multifamiliar Mirante Belvedere (Vip Leilões) localiza-se na Rua Antônio Eduardo Amorim, no bairro da Imbiribeira, na Região Político Administrativa 6 (RPA-6) da Cidade do Recife. A área total do terreno é de 8.182,19m<sup>2</sup>, possuindo as seguintes limitações: pela frente, a Rua Antônio Eduardo Amorim, pela lateral esquerda a Rua Bartolomeu Bueno, pela lateral direita a Rua Silvio Delmar Hollembach e pelos fundos a Rua Almeida Júnior e invasões consolidadas, conforme Figuras 1 a 3.

## Localização do Empreendimento - Visão Expandida do bairro

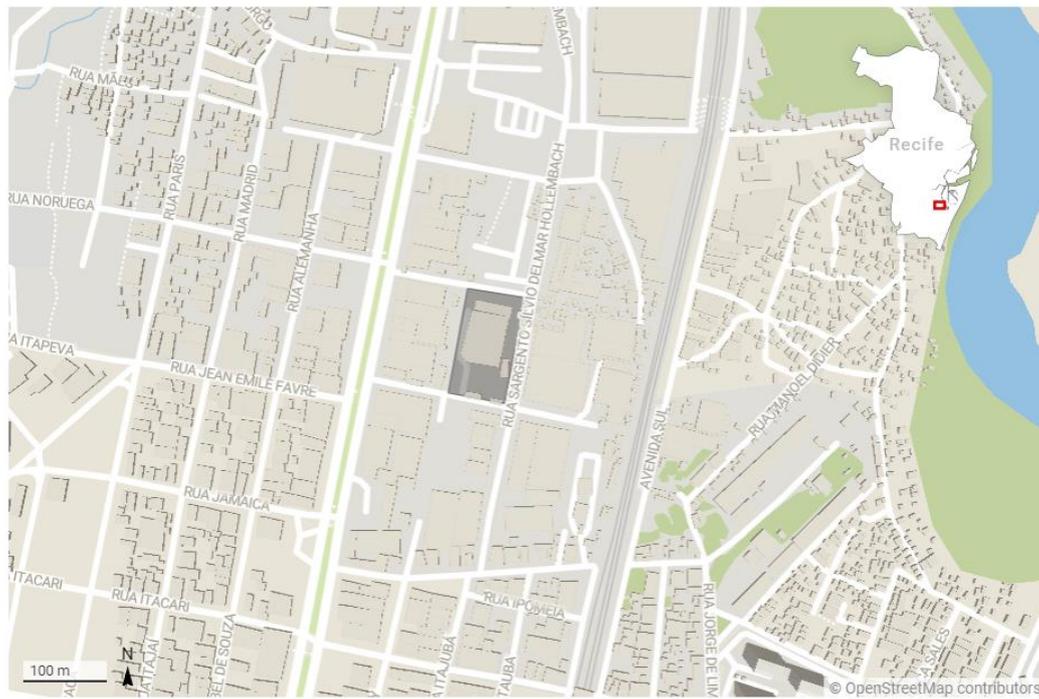


### LEGENDA

-  Perímetro do terreno do empreendimento
-  Perímetro do bairro Imbiribeira

Figura 1 - Localização do empreendimento em visão expandida do bairro.

## Localização do Empreendimento - Visão Expandida



### LEGENDA

■ Perímetro do terreno do empreendimento

Figura 2 - Localização do empreendimento em visão expandida do perímetro imediato.

## Localização do Empreendimento



### LEGENDA

■ Perímetro do terreno do empreendimento

Figura 3 - Localização do terreno onde será construído o empreendimento em questão.

Inicialmente, pode-se colocar que o único acesso ao terreno do empreendimento é pela Rua Antônio Eduardo Amorim (Figura 4). Nas laterais e nos fundos do terreno, é possível observar invasões consolidadas, como mostra a Figura 5.



Figura 4 - Rua Antônio Eduardo Amorim, único acesso ao terreno do empreendimento



Figura 5 - Invasões consolidadas observadas ao redor do terreno do empreendimento e acesso pela rua Antônio Eduardo Amorim

### 3. COLETA INICIAL DE INFORMAÇÕES E PRODUÇÃO DE DADOS

Para fins de subsidiar a análise dos possíveis impactos no sistema viário após a construção do empreendimento, é necessário avaliar as características funcionais e operacionais dos fluxos de veículos no entorno do empreendimento, evitando qualquer efeito negativo no conforto da vizinhança, na fluidez e na segurança viária do entorno.

Para tal, se fez necessário o levantamento de informações quanto aos fluxos e volumes de circulação de veículos na região, para ela e a partir dela. Esses dados foram obtidos através de duas fontes, a primeira sendo de estudos da rede viária da cidade e consequente análise de rotas existentes e prováveis com origem e destino no empreendimento, com o auxílio de ferramentas de georreferenciamento. Do mesmo modo, como uma segunda fonte de informações, deu-se a realização de pesquisa de campo para levantamento dos volumes de fluxo através de contagem classificada de veículos.

Os resultados dos esforços supracitados são mostrados nos subitens a seguir.

#### 3.1. Análise de Rotas Existentes e Prováveis

Os futuros fluxos de saída e acesso ao empreendimento que estão contemplados na área de influência, são descritos adiante.

- **Da Região Norte (Graças) para o empreendimento**

**Acessos:** Avenida Agamenon Magalhães, Rua Imperial, Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, Rua Antônio Eduardo Amorim

**Saídas:** Rua Antônio Eduardo Amorim, Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, Estrada dos Remédios

- **Da Região Leste (Boa Viagem) para o empreendimento**

**Acessos:** Avenida General Mac Arthur, Rua Sargento Silvio Delmar Hollembach, Rua Antônio Eduardo Amorim

**Saídas:** Rua Antônio Eduardo Amorim, Rua Sargento Sílvio Delmar Hollembach, Avenida Joaquim Bandeira

- **Da Região Sul (Piedade) para o Empreendimento**

**Acesso:** Estrada da Batalha, Avenida General Mascarenhas de Moraes, Rua Antônio Eduardo Amorim

**Saída:** Rua Antônio Eduardo Amorim, Rua Sargento Sílvio Delmar Hollembach, Avenida General Mascarenhas de Moraes, Avenida Dr. Júlio Maranhão, Avenida Barreto de Menezes

- **Da região Oeste (Várzea) para o Empreendimento**

**Acesso:** Avenida Recife, Rua Jean Emile Favre, Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, Rua Antônio Eduardo Amorim

**Saída:** Rua Antônio Eduardo Amorim, Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, Rua São Miguel, Avenida Recife

- **Da Região Centro (Boa Vista) para o Empreendimento**

**Acesso:** Rua dos Coelhos, Rua Imperial, Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, Rua Antônio Eduardo Amorim

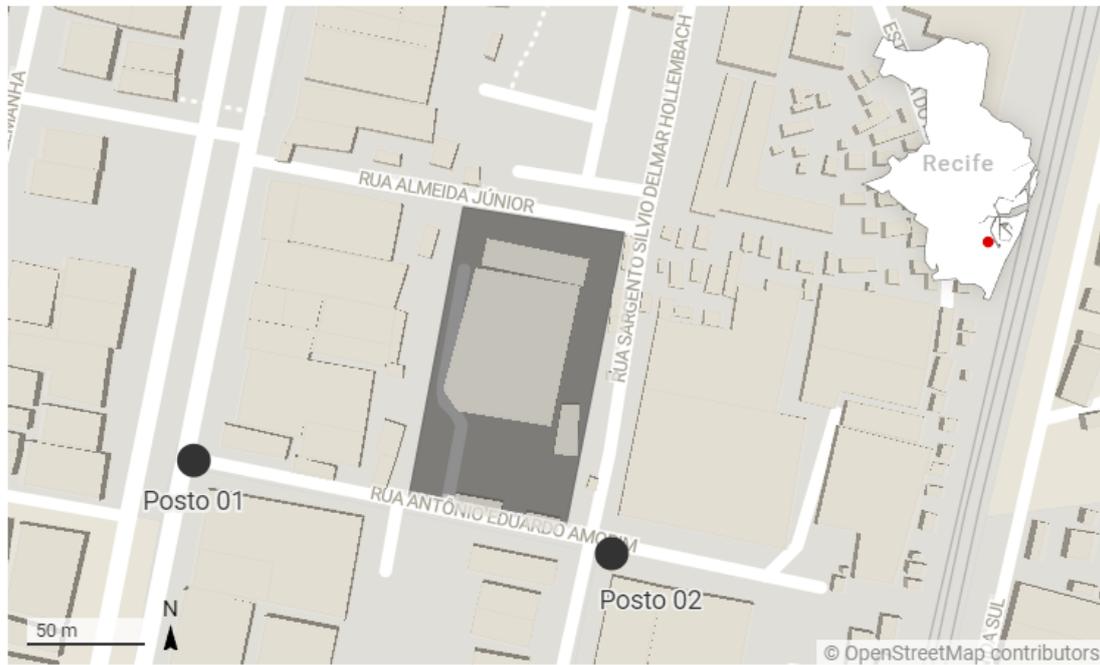
**Saída:** Rua Antônio Eduardo Amorim, Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, Avenida Sul Gov. Cid Sampaio, Rua Dr. José Mariano

### **3.2. Pesquisas de Campo Realizadas**

De modo a viabilizar a análise dos volumes que transitam na região impactada pelo empreendimento, foi feito o levantamento de dados atuais de tráfego no entorno. Então, em 20 de junho de 2023 foram efetuadas contagens volumétricas classificadas e direcionais de tráfego em um dia típico (ou seja, em um dia útil, fora do período de férias escolares e em semana sem ocorrência de feriados), das 6h às 20h, nos principais pontos que circundam o terreno do empreendimento (Figura 6). Assim, foi realizada a contagem em dois pontos, quais sejam:

- Ponto 1: Rua Antônio Eduardo Amorim com a Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes;
- Ponto 2: Rua Antônio Eduardo Amorim com a Rua Sargento Sílvio Delmar Hollembach.

## Postos de Contagem



### LEGENDA

- Perímetro do terreno do empreendimento
- Postos de contagem

Figura 6 - Localização dos postos de contagem volumétrica classificada.

Para cada ponto, foram pesquisados todos os movimentos possíveis de passagem dos veículos, como mostrado nas Figura 7 e Figura 8. Também foi feita uma classificação dos veículos por tipo, no caso, automóvel, motocicleta, caminhão, ônibus e bicicleta.

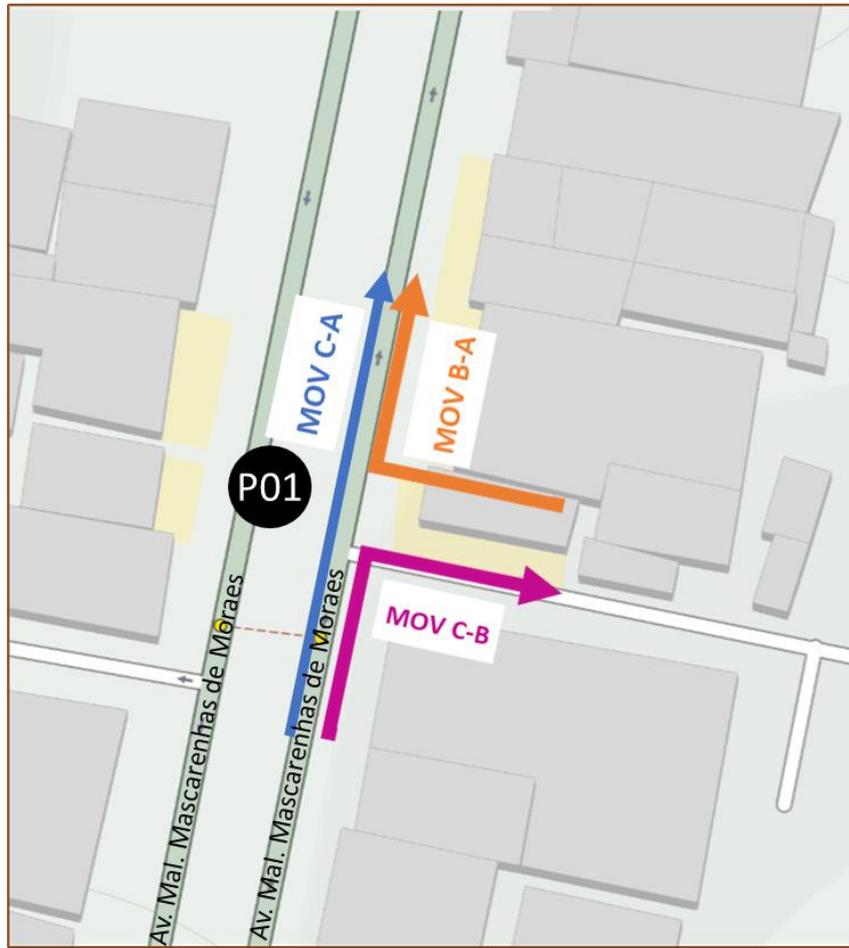


Figura 7 - Detalhamento dos movimentos do Posto de contagem 1.

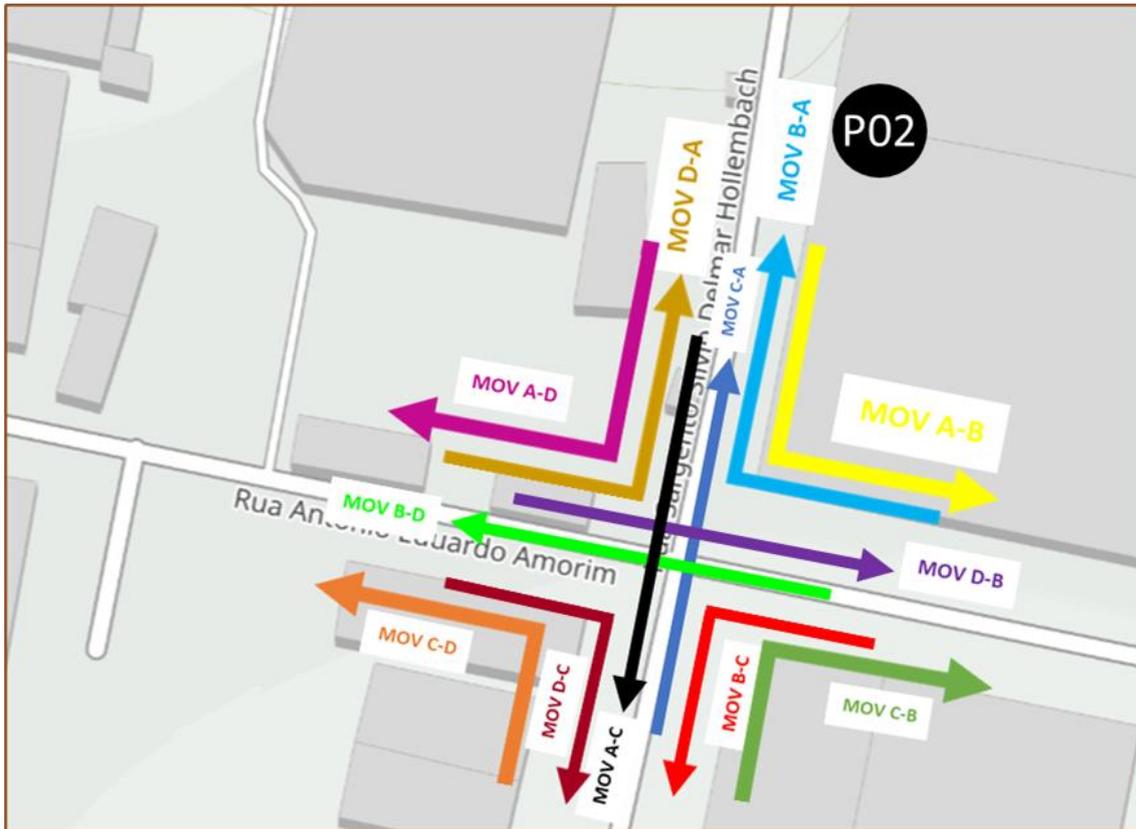


Figura 8 - Detalhamento dos movimentos do Posto de contagem 2.

O Posto 2 foi escolhido por ser o cruzamento de acesso para o empreendimento localizado em via local da área. O Posto 1 foi escolhido para que se possa mensurar o impacto do tráfego gerado pelo empreendimento na Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, presente na área de influência expandida, e que é um importante corredor viário da cidade.

O cruzamento do Posto 2 não é semaforizado e o cruzamento do Posto 1 possui semáforo acionado por botoeira. Assim, a contagem foi realizada utilizando intervalos de contagem de 15 minutos, conforme manda a literatura técnica especializada.

Os resultados detalhados das contagens volumétricas classificatórias realizadas nos dois pontos, a cada período de 15 minutos, são apresentados no Anexo I, no final do relatório. Entretanto, um resumo de tais dados é apresentado na Tabela 1 .

Tabela 1 - Resumo da contagem volumétrica classificada e informações de VHP dos Postos 1 e 2.

Posto	Movimento	Volume Total	Hora Pico		VHP
			Início	Fim	
1	B-A	388	11:00	12:00	55
1	C-A	39.239	17:15	18:15	3.765
1	C-B	1.424	17:15	18:15	174
2	A-B	342	17:30	18:30	47
2	A-C	246	16:45	17:45	35
2	A-D	103	13:45	14:45	18
2	B-A	1.265	17:15	18:15	143
2	B-C	61	09:15	10:15	13
2	B-D	132	10:45	11:45	22
2	C-A	543	16:45	17:45	65
2	C-B	42	10:45	11:45	8
2	C-D	21	11:00	12:00	5
			11:15	12:15	
			11:30	12:30	
2	D-A	165	11:15	12:15	23
			15:00	16:00	
			15:0	16:30	
2	D-B	96	16:15	17:15	24
2	D-C	8	12:15	13:15	4
			12:30	13:30	
			12:45	13:45	

### 3.3. Projeção dos Volumes de Tráfego Obtidos na Pesquisa de Campo

Como a pesquisa volumétrica foi realizada em 2023, foi necessária a projeção do tráfego para o ano de 2026, 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 2.

O volume considerado como da hora pico para o posto como um todo, foi o volume médio diário da hora pico do posto, ou seja, para o posto 1, a hora pico foi das 17:15 às 18:15 e para o posto 2, a hora pico também foi das 17:15 às 18:15.

Os volumes de tráfego dos movimentos nas interseções foram convertidos em unidades de veículo padrão (UVP) mediante a aplicação dos fatores de equivalência recomendados pelo *Highway Capacity Manual - HCM, Special Report n° 209* do *Transportation Research Board* para interseções em nível não semaforizadas, a saber:

- Automóveis - 1,0;
- Motos - 0,5;
- Ônibus - 2,0;
- Caminhões - 2,0.

Tabela 2 - Projeção do Tráfego Atual, de acordo com contagens de campo.

Posto	Movimento	VHP		
		2023	2026	2036
1	B-A	55	61	88
1	C-A	3.765	3.995	5.375
1	C-B	174	186	255
2	A-B	47	51	73

Posto	Movimento	VHP		
		2023	2026	2036
2	A-C	35	39	59
2	A-D	18	20	30
2	B-A	143	153	211
2	B-C	13	15	25
2	B-D	22	24	34
2	C-A	65	70	100
2	C-B	8	10	20
2	C-D	5	7	17
2	D-A	23	25	36
2	D-B	24	26	38
2	D-C	4	6	16

#### 4. IMPACTOS SOBRE O SISTEMA VIÁRIO

Coletados os dados, procedeu-se ao estudo, o qual foi realizado seguindo-se as Orientações da resolução n° 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 - 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. Análise dos itens da resolução n° 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 Mirante de Belvedere.

##### **A. Caracterização do tráfego gerado pelo empreendimento**

###### ***A1. Volume Médio Diário de Tráfego Gerado pelo Empreendimento***

Para a estimativa do volume de tráfego a ser gerado pelo empreendimento, considerou-se a previsão de entrega do empreendimento para o ano de 2026.

Em seu escopo estão previstas 141 vagas de estacionamento, sendo 56 para veículos motorizados individuais, sendo 2 vagas PCD, 1 para carga e descarga e 84 vagas para motos. Além das vagas para veículos motorizados, o empreendimento disponibilizará 125 vagas para bicicletas.

Estima-se que o nível de renda bruta familiar dos adquirentes do empreendimento, seja de R\$ 4.400,00 (3,33 salários-mínimos - ano Base 2023).

Conforme resultados da pesquisa Origem e Destino RMR de 2018 realizada pelo Instituto da Cidade Pelópidas Silveira em 2018, a mobilidade da população por faixa de renda corresponde ao apresentado no Gráfico 1. Para a faixa de renda estimada dos adquirentes dos apartamentos do empreendimento, retirou-se da referida pesquisa, que as pessoas realizam 1,22 viagens por dia.

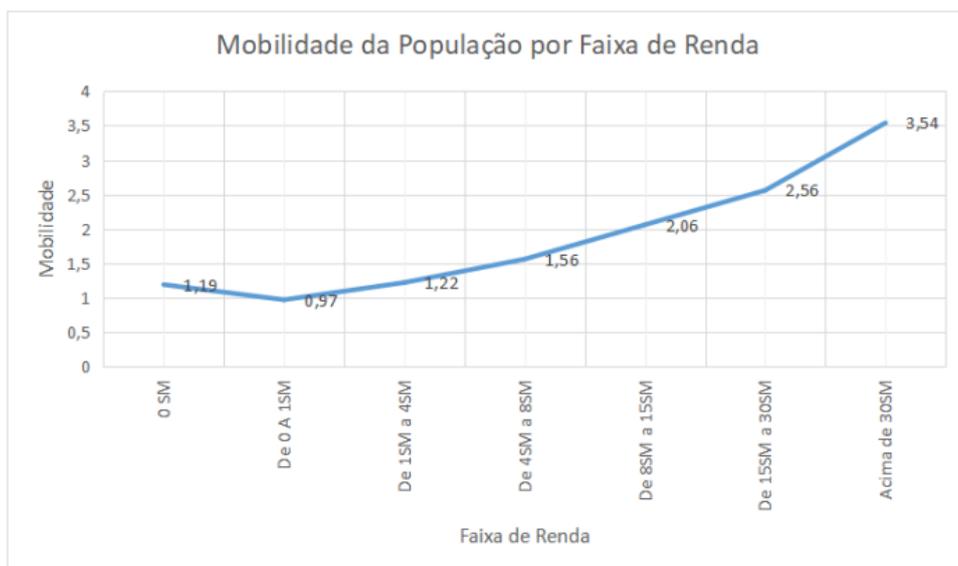


Gráfico 1 - Mobilidade da População por Faixa de Renda. *Fonte: Pesquisa OD Metropolitana 2018 (ICPS, 2021).*

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

Tabela 3 - Viagens geradas pelas unidades residenciais.

Ano	Quantidade de Unidades Habitacionais	Quantidade Total de Pessoas*	Quantidade de Viagens Geradas)
2026	809	2427	2961

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

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

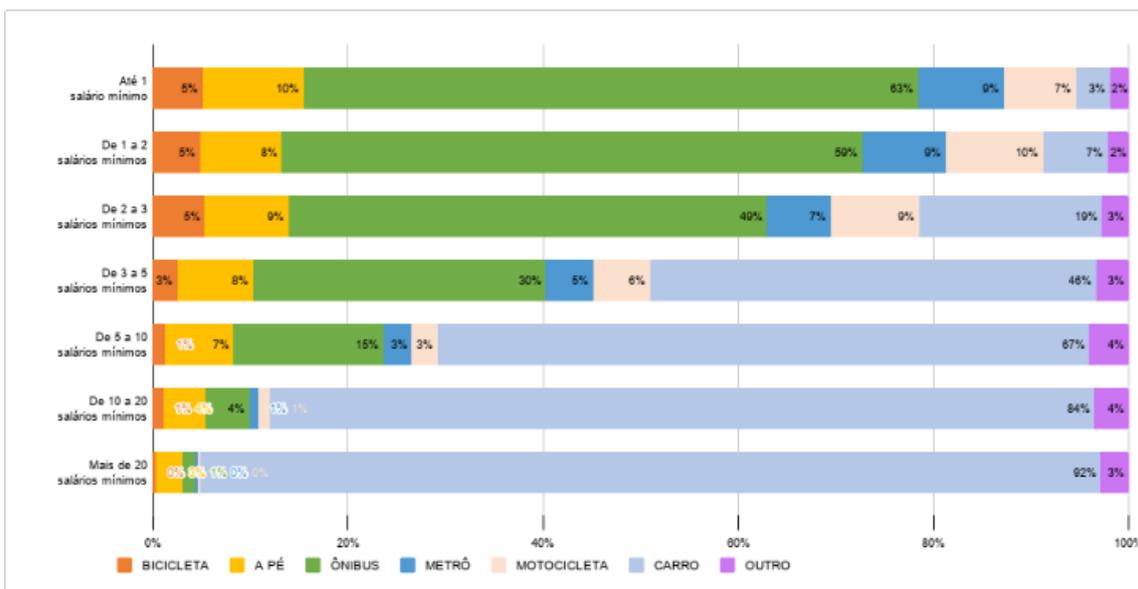


Gráfico 2 - Divisão modal na cidade do Recife de acordo com Pesquisa Origem e Destino 2018. Fonte: Prefeitura do Recife/Instituto da Cidade Pelópidas Silveira.

Para o presente estudo foi adotada a seguinte divisão modal:

- 3% para bicicleta
- 8% para a pé
- 30% para o ônibus
- 5% para o metrô.
- 52% para o transporte individual (sendo 46% de automóveis e 6% de motos),

Os resultados dos cálculos são apresentados na Tabela 4.

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 - 1,2; ônibus - 40. Portanto, os volumes médios diários para essas categorias serão as indicadas na Tabela 5.

Tabela 4 - Volumes médios diários de viagens geradas pelo empreendimento, por modo, em UVP.

Ano	Viagens Modo de Transporte			
	Bicicleta	Transporte Público	Carro	Moto
2026	89	889	1363	178

Tabela 5 - Volume Médio Diário de Tráfego da Nova Demanda do Empreendimento.

Ano	Quantidade de veículos por Modo de Transporte (UVP)			
	Bicicleta	Ônibus	Carro	Moto
2026	75	23	988	149

#### ***A2. Distribuição do VMD Gerado pelo Empreendimento nas Vias de Acesso***

Levando em consideração o que foi descrito no item 3.1, o volume médio diário será distribuído 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 mais comuns dos moradores da região para a definição do sentido dos deslocamentos.

Assim, de acordo com a Pesquisa OD metropolitana 2018, a distribuição de viagens que saem da zona onde se encontra o empreendimento é mostrada na Tabela 6. Percebe-se que 8 zonas são o destino de aproximadamente 51% das viagens que saem da zona onde se encontra o empreendimento, ou seja, a zona 67 (Gráfico 3). No mapa da Figura 9 é possível ter-se um panorama dos deslocamentos por todo Recife.

Tabela 6 – Zonas de destinos dos moradores da zona de empreendimento em viagens por motivo trabalho. *Fonte: Pesquisa OD Metropolitana 2018.*

Zona de trabalho	% de viagens		Zona de trabalho	% de viagens		Zona de trabalho	% de viagens
52	2,31%		94	0,33%		136	0,00%
53	2,97%		95	0,00%		137	0,00%
54	0,99%		96	0,00%		138	0,00%
55	0,00%		97	0,33%		139	0,00%
56	3,30%		98	0,00%		140	0,00%
57	0,99%		99	0,00%		141	0,66%
58	2,31%		100	0,00%		142	0,66%
59	6,60%		101	0,00%		143	0,00%
60	0,00%		102	0,00%		144	0,00%
61	0,00%		103	0,66%		145	0,00%
62	0,00%		104	0,00%		146	0,33%
63	0,00%		105	0,00%		147	0,00%
64	0,66%		106	0,33%		148	0,00%
65	1,65%		107	0,00%		149	0,00%
66	0,99%		108	0,00%		150	0,00%
67	8,25%		109	0,00%		151	0,33%
68	6,27%		110	0,00%		152	0,00%
69	13,86%		111	0,00%		153	0,33%
70	0,33%		112	0,00%		154	1,32%
71	6,93%		113	0,00%		155	0,00%
72	0,33%		114	0,33%		156	0,00%
73	1,32%		115	0,00%		157	0,00%
74	0,00%		116	0,33%		158	0,33%
75	0,00%		117	0,99%			
76	3,30%		118	0,00%			
77	0,66%		119	0,00%			
78	0,00%		120	0,00%			
79	0,00%		121	0,00%			
80	0,00%		122	0,00%			
81	0,00%		123	0,00%			
82	0,00%		124	2,31%			
83	0,00%		125	0,00%			
84	0,00%		126	0,66%			
85	0,00%		127	0,33%			
86	0,00%		128	0,00%			
87	1,65%		129	0,66%			
88	0,00%		130	0,00%			
89	0,00%		131	0,33%			
90	0,99%		132	0,00%			

Zona de trabalho	% de viagens		Zona de trabalho	% de viagens		Zona de trabalho	% de viagens
91	0,33%		133	0,00%			
92	0,66%		134	0,00%			
93	1,65%		135	0,00%			

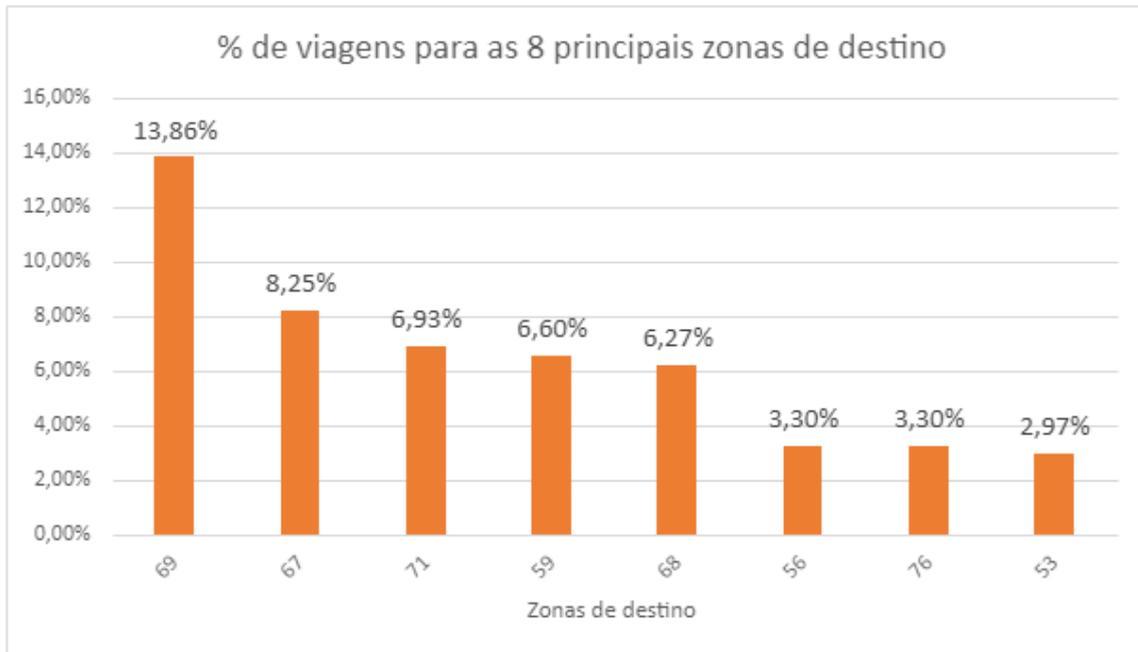
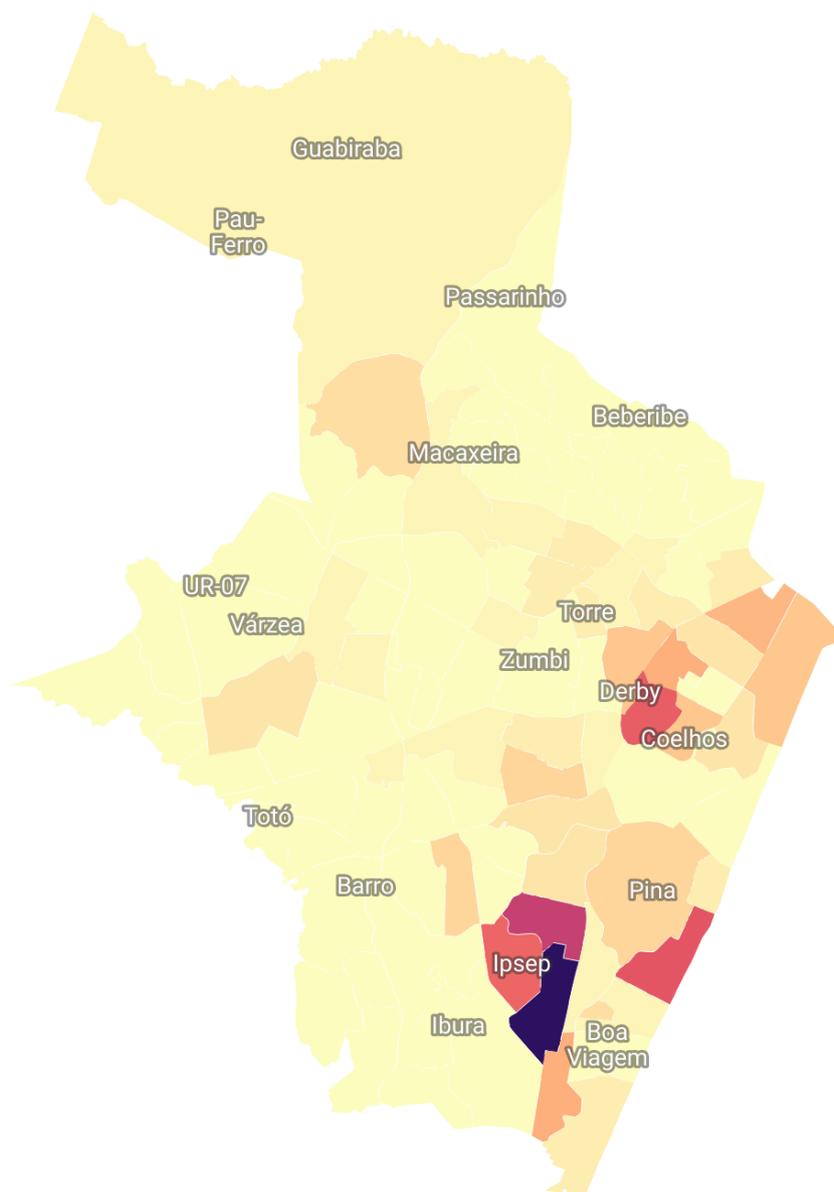


Gráfico 3 - como se dividem as viagens a trabalho das pessoas que moram na zona do empreendimento. *Fonte: Pesquisa OD Metropolitana 2018.*

## Zonas de destino por motivo trabalho com origem na zona 67

Quantidade de viagens  
menor maior



Source: Pesquisa OD metropolitana 2018 • Created with Datawrapper

Figura 9 – Destinos dos moradores da zona do empreendimento em viagens por motivo trabalho. Fonte: Pesquisa OD Metropolitana 2018.

Como pode-se ver na Figura 10, a rua de acesso e saída do empreendimento é de sentido duplo e os sentidos de chegada e saída do empreendimento são como mostrados na mesma figura.

### Sentidos dos fluxos para o cálculo do VMD



Figura 10 - Sentido dos fluxos na Rua Antônio Eduardo Amorim considerados no cálculo do VMD.

Assim, o caminho preferencial foi obtido a partir de pesquisa no *google maps*, solicitando-se o melhor caminho numa quarta-feira típica no período da manhã ou da tarde/noite, a depender se a viagem é de ida ao trabalho ou de volta. Então, para cada deslocamento admitem-se as seguintes condições:

I. Deslocamentos para territórios a **Norte** do empreendimento

Para a análise, foi tomada como referência o ponto de interesse do Derby. Assim, tem-se:

- a) Viagens com origem no empreendimento e destino Derby: irão seguir pelo sentido 1. O caminho preferencial para essa região, saindo do empreendimento, é o mostrado na Figura 11.

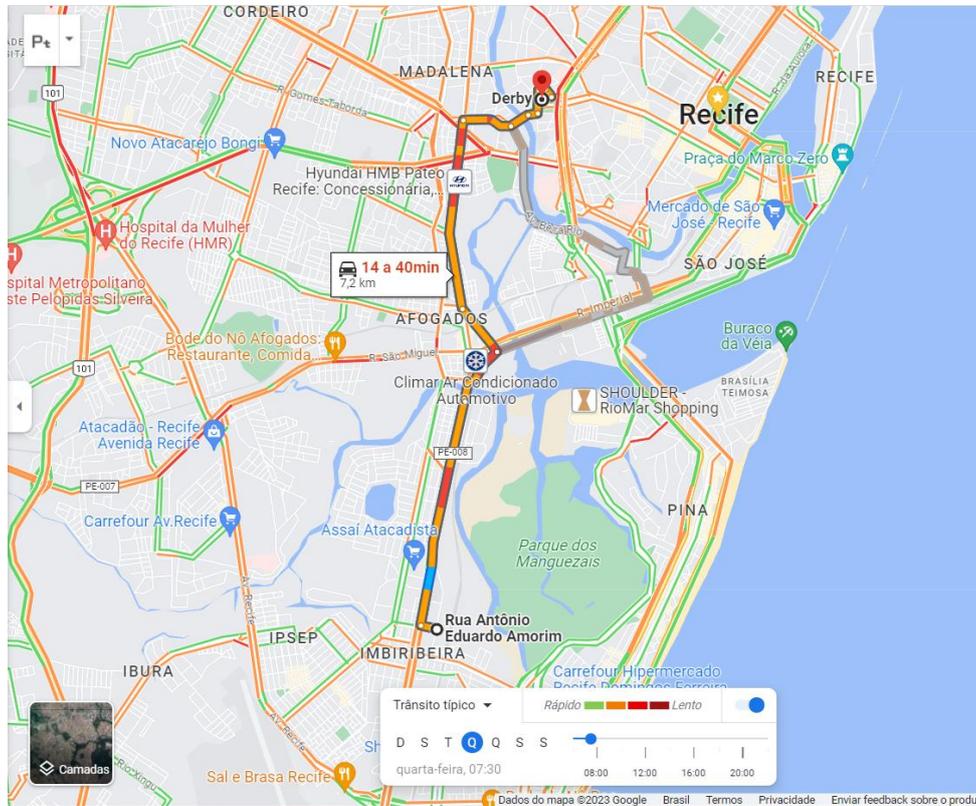


Figura 11 - Caminho preferencial para viagens com origem no empreendimento e destino a territórios a Norte dele. Fonte: *Google Maps*.

- b) Viagens com origem no Derby e destino no empreendimento; irão chegar pelo sentido 4 (Figura 12)

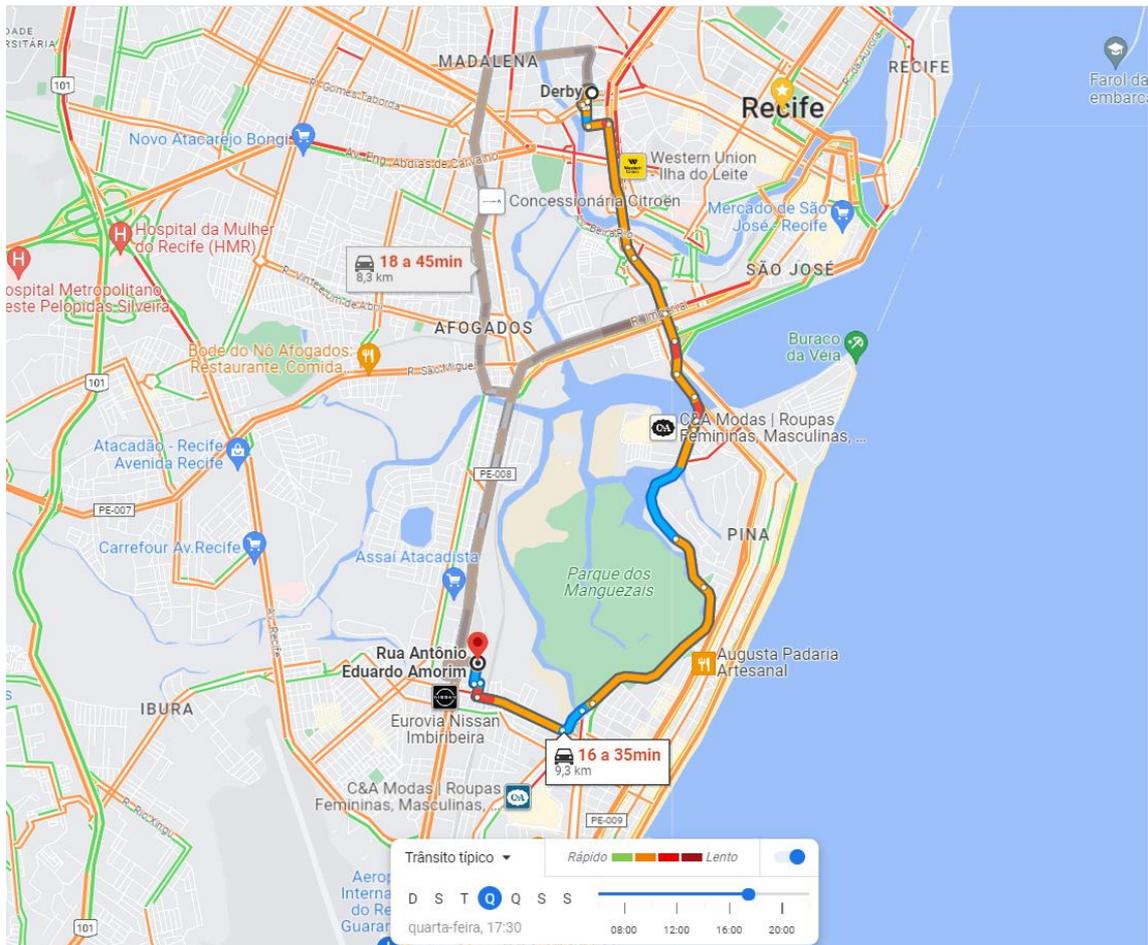


Figura 12 - Caminho preferencial para viagens com destino ao empreendimento e origem em territórios a norte dele. Fonte: *Google Maps*.

## II. Deslocamentos para territórios a **Sul** do empreendimento

Para a análise, foi tomada como referência o ponto de interesse Prazeres. Assim, tem-se:

- a) Viagens com origem no empreendimento e destino Prazeres: irão seguir pelo sentido 2 (Figura 13).

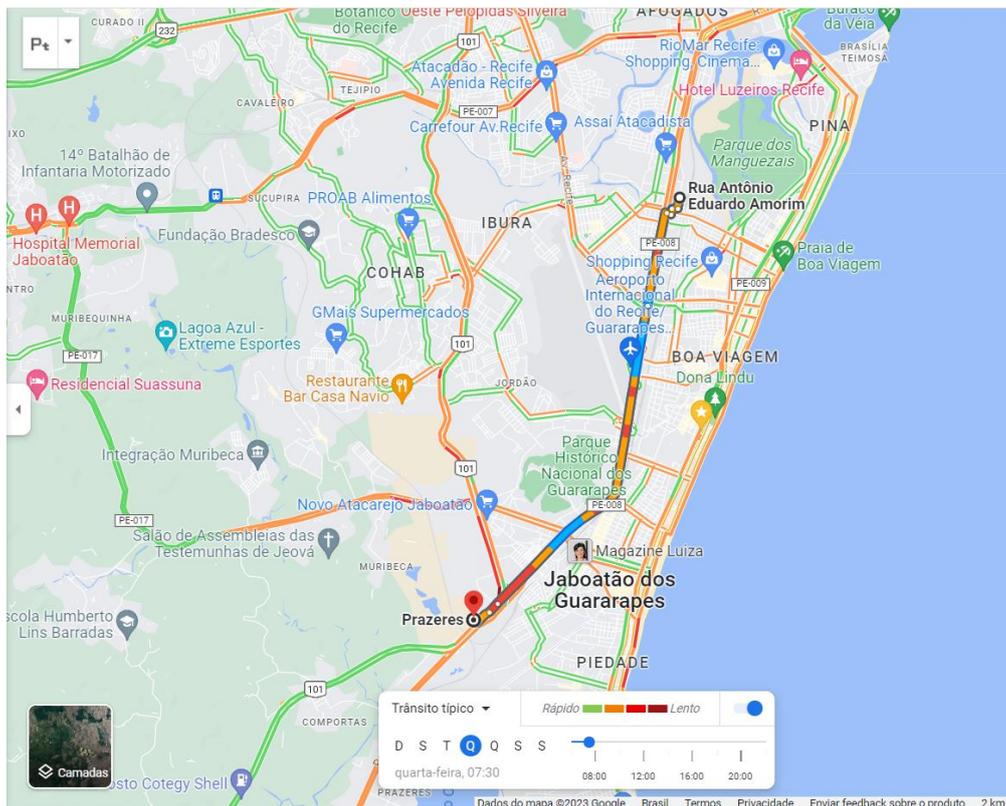


Figura 13 - Caminho preferencial para viagens com origem no empreendimento e destino a territórios a sul dele. Fonte: *Google Maps*.

- b) Viagens com origem em Prazeres e destino no empreendimento; irão chegar pelo sentido 3 (Figura 14)

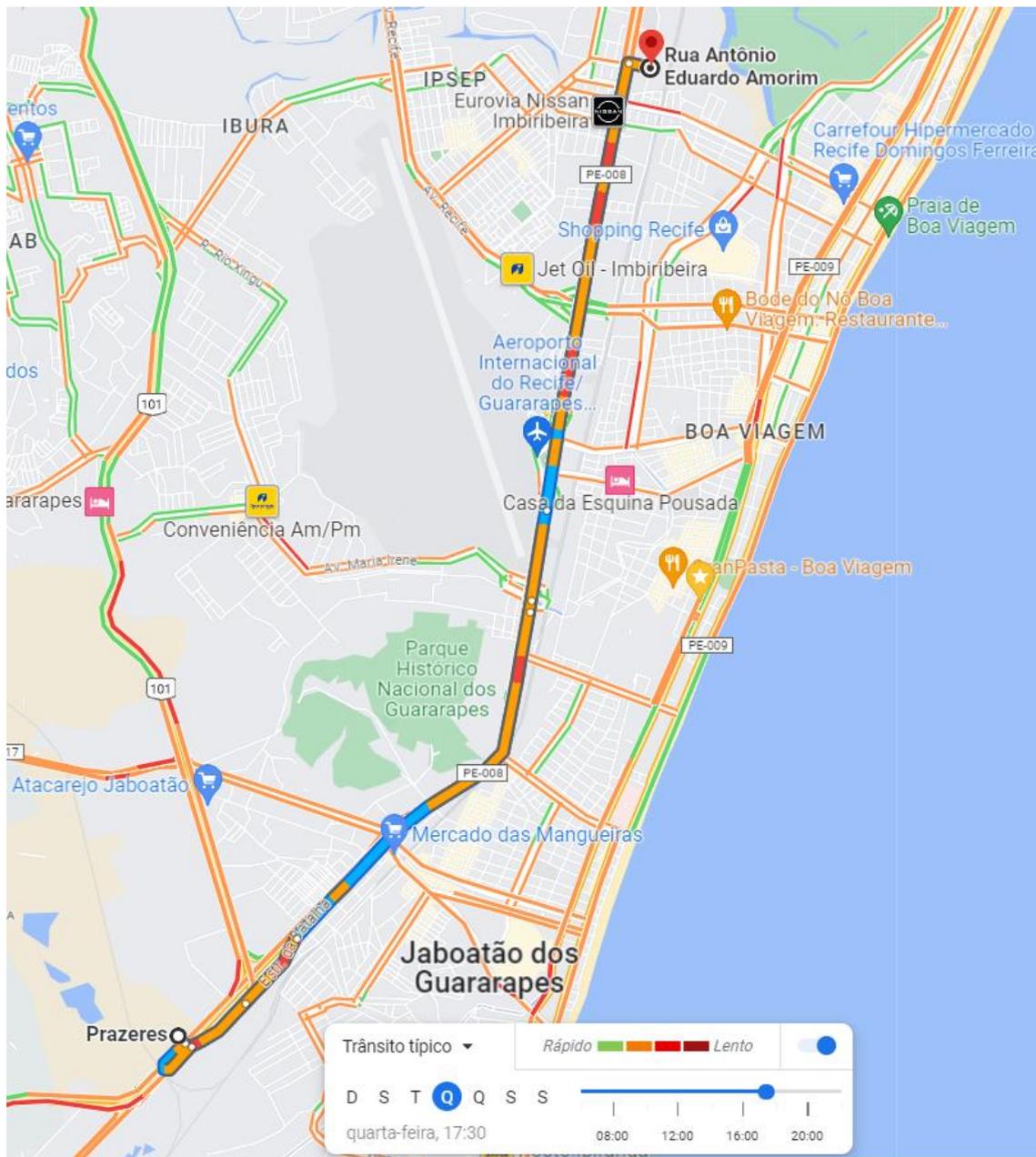


Figura 14 - Caminho preferencial para viagens com destino ao empreendimento e origem em territórios a sul dele. Fonte: *Google Maps*.

### III. Deslocamentos para territórios a **Leste** do empreendimento

Para a análise, foi tomada como referência o ponto de interesse do Shopping Center Recife. Assim, tem-se:

- a) Viagens com origem no empreendimento e destino ao Shopping: irão seguir pelo sentido 2 (Figura 15).

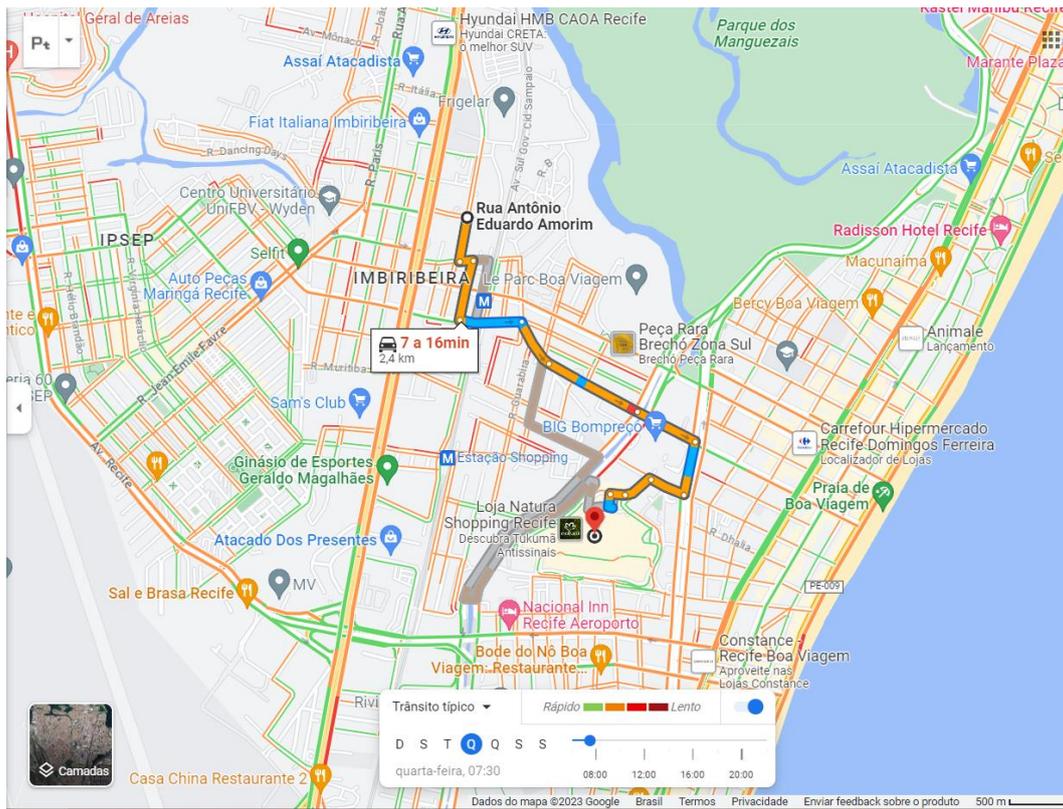


Figura 15 - Caminho preferencial para viagens com origem no empreendimento e destino a territórios a leste dele. Fonte: *Google Maps*.

- c) Viagens com origem no Shopping e destino no empreendimento; irão chegar pelo sentido 4 (Figura 16)

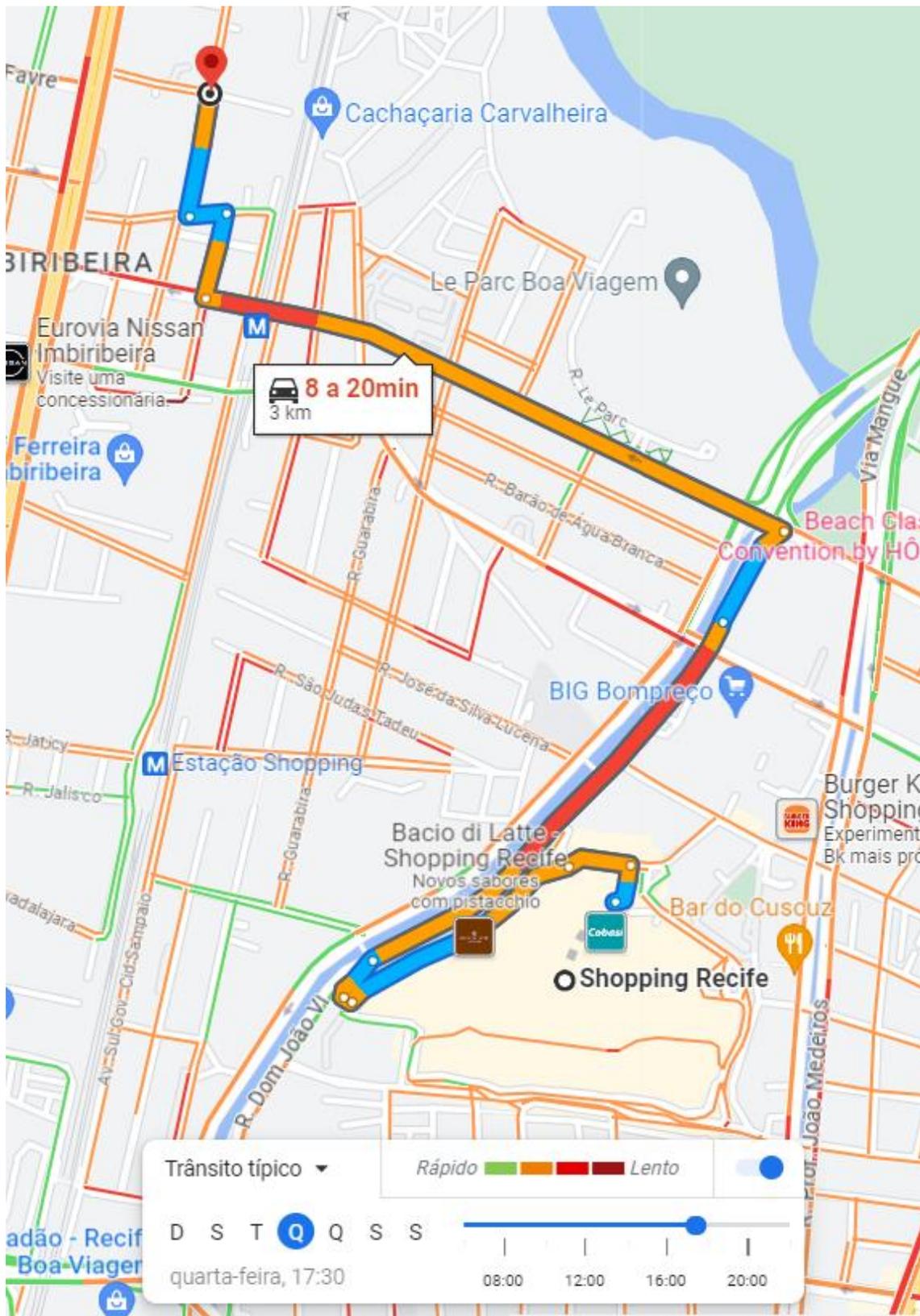


Figura 16 - Caminho preferencial para viagens com destino ao empreendimento e origem em territórios a Leste dele. Fonte: *Google Maps*.

#### IV. Deslocamentos para territórios a **Oeste** do empreendimento

Para a análise, foi tomada como referência o ponto de interesse do campus da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Assim, tem-se:

- b) Viagens com origem no empreendimento e destino UFPE: irão seguir pelo sentido 1 (Figura 17).

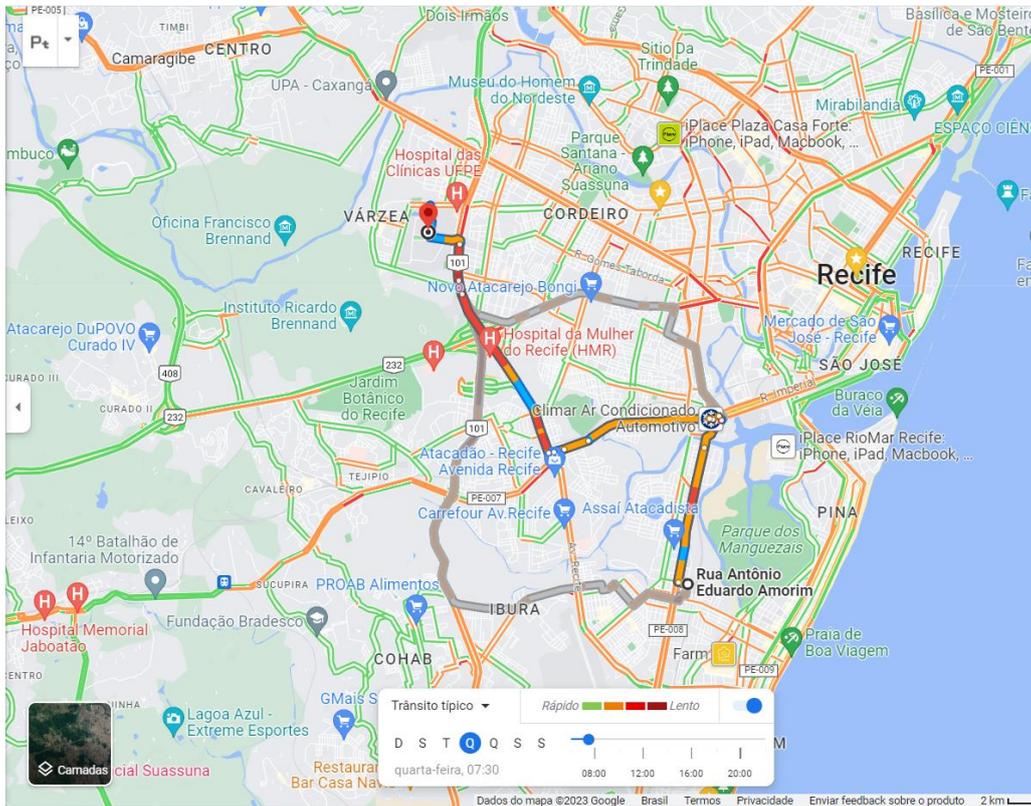


Figura 17 - Caminho preferencial para viagens com origem no empreendimento e destino a territórios a oeste dele. Fonte: *Google Maps*.

- c) Viagens com origem na UFPE e destino no empreendimento: irão chegar pelo sentido 3 (Figura 18).

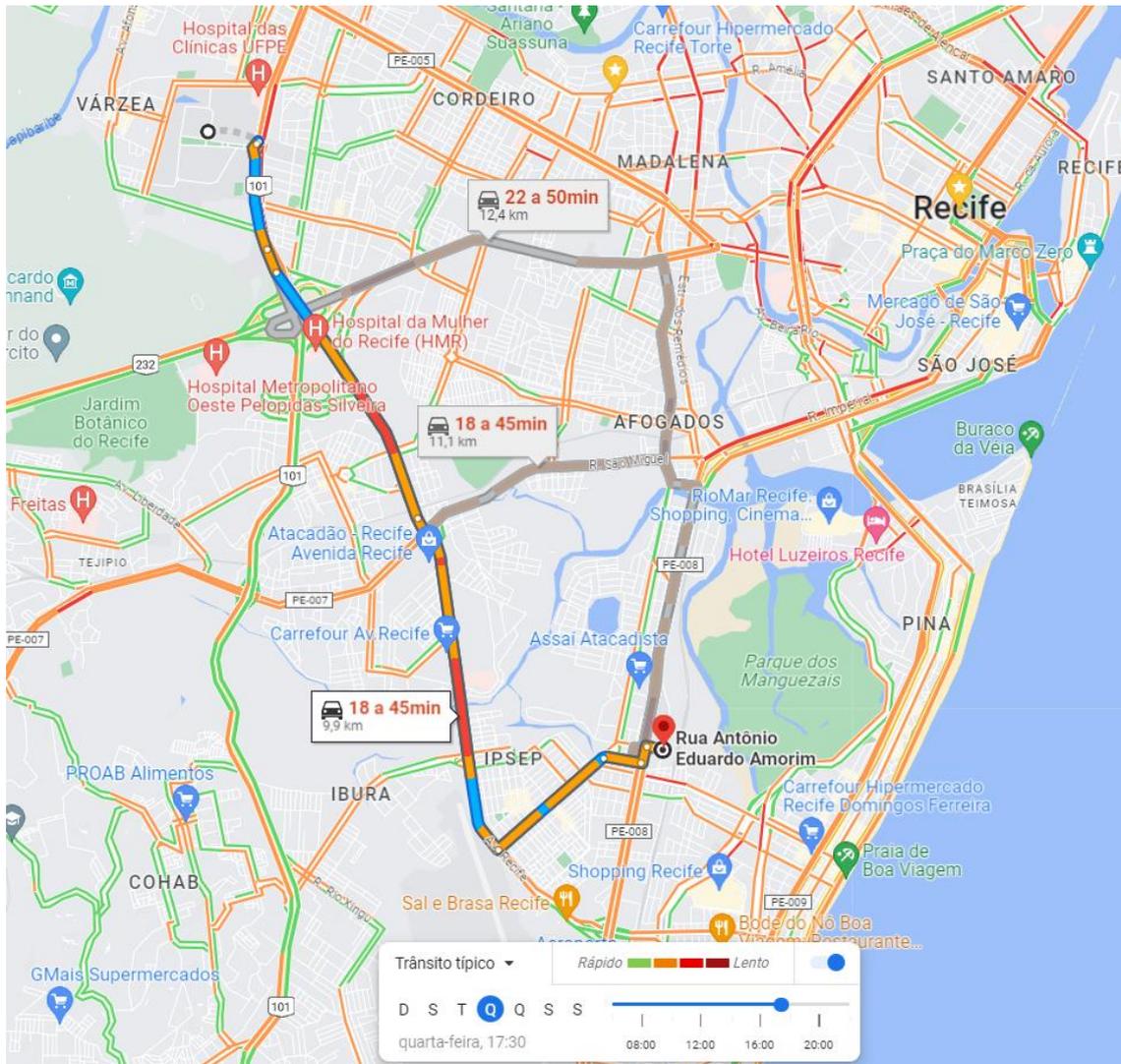


Figura 18 - Caminho preferencial para viagens com destino ao empreendimento e origem em territórios a oeste dele. Fonte: Google Maps.

Com isto, baseando-se na distribuição de viagens para as zonas de destino, o volume de tráfego gerado pelo empreendimento se dividirá em cada sentido segundo os percentuais mostrados na Tabela 7.

Tabela 7 - Divisão percentual das viagens por sentido.

Sentido	% de viagens	
	Manhã	Tarde/noite
	IDA ao trabalho	Volta do trabalho
1	41%	0%
2	59%	0%
3	0%	62%
4	0%	38%

Para o cálculo da interferência do empreendimento na capacidade viária, analisando-se o acréscimo de volume por sentido, toma-se como referência a divisão percentual do horário da tarde/noite. Isso porque o horário de pico para o Posto 1, o mais carregado dentre os estudados, ocorre das 17h15 às 18h15, tendo-se nesse período o maior estresse de capacidade no dia. O VMD gerado pelo empreendimento, por sentido, pode ser visto na Tabela 8.

Tabela 8 - Volume Médio Diário de Tráfego Gerado pelo empreendimento por Sentido.

Modo	Sentido	Ano	
		2026	2036
Bicicleta	S1	0	0
	S2	0	0
	S3	46	62
	S4	29	39
Ônibus	S1	0	0
	S2	0	0
	S3	9	12
	S4	0	0
Carro	S1	0	0
	S2	0	0
	S3	608	817
	S4	380	511
Moto	S1	0	0
	S2	0	0
	S3	92	123
	S4	57	77
UVP	S1	0	0
	S2	0	0
	S3	672	903
	S4	409	550

### A3. Volume Total do Tráfego Após a Conclusão do Empreendimento

Na ocasião da conclusão do empreendimento, o VMD gerado por ele se somará ao fluxo externo. Assim, para caracterizar a interferência que o empreendimento causará em termos de capacidade e nível de serviço faz-se necessário obter o volume total do tráfego após conclusão do empreendimento.

Portanto, para a realização dos cálculos citados anteriormente, foram considerados os pontos que poderão sofrer mais interferência com o acréscimo do tráfego do empreendimento. Esses pontos são os mesmos onde foram realizadas as pesquisas volumétricas.

Para os cálculos, considerou-se que 80% das viagens do dia são realizadas nos horários de pico, e que, destas, metade ocorrem no pico da manhã e metade no pico da tarde/noite. Assim, os volumes de tráfego por sentido ficam como dados na Tabela 9.

Ressalta-se que para obtenção do fluxo futuro do ano 10 de projeto (2036), foram consideradas taxa de crescimento do tráfego na ordem de 3% ao ano e aplicados ao tráfego inicial gerado pelo empreendimento.

Tabela 9 - Volume total que será observado nas vias após conclusão do empreendimento no período da tarde/noite, por sentido/movimento.

Posto	Movimentos	Sentido	2026			2036		
			UVP Contagens	UVP Empreendimento	Total	UVP Contagens	UVP Empreendimento	Total
1	B-A	1	61	0	61	88	0	88
	C-B	3	186	262	350	255	703	475
2	C-D	4	7	327	109	17	440	155
	D-C	2	6	0	6	16	0	16

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

No tocante ao sistema viário do entorno, o residencial apresenta a face principal do terreno voltada para a Rua Antônio Eduardo Amorim, via com pavimentação e classificada como local.

A face direita do terreno está voltada para a Rua Sargento Sílvio Delmar Hollembach, via local sem pavimentação, ocupada parcialmente por invasões consolidadas. A Rua Sargento Sílvio Delmar Hollembach é responsável por coletar os veículos do empreendimento e distribuir para vias que conectam a área com as regiões Leste e Sul.

As outras faces do terreno estão voltadas para áreas de invasões consolidadas e, sem vias para as quais se justifiquem destaque e caracterização.

Na área de influência do empreendimento tem-se a Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, caracterizada como via arterial, com duas pistas separadas fisicamente, cada uma com 4 faixas, sendo uma exclusiva para ônibus.

Na área de influência expandida, tem-se:

- I) a Avenida General Mac Arthur, via arterial com 4 faixas, sendo uma faixa delimitada para o tráfego de bicicletas. Esta avenida conecta os moradores do empreendimento à zona Leste da cidade e pode ser uma alternativa para o acesso ao empreendimento das pessoas que vem das Zonas Norte e Centro; e
- II) Rua Joaquim Bandeira, via coletora pavimentada com duas faixas, também conecta os moradores à Zona Leste.

### **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 discriminado nas Figura 19 e Figura 20.

## Sistema de circulação na área adjacente ao empreendimento



### LEGENDA

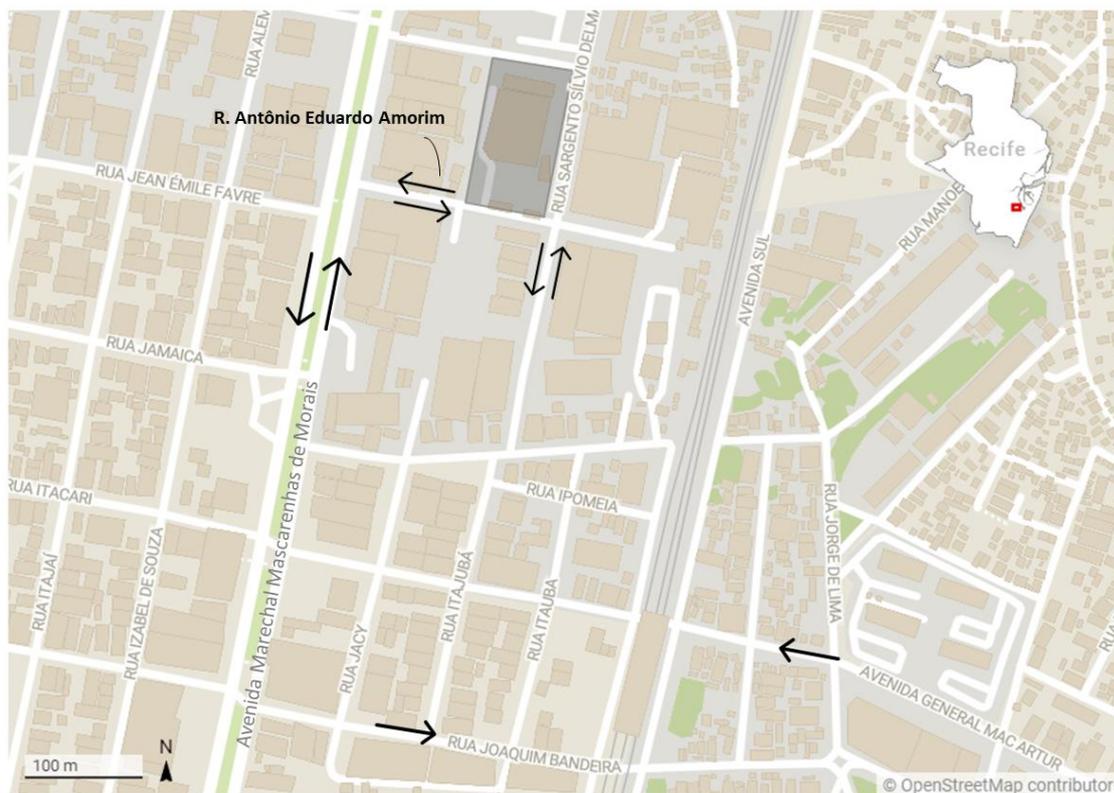


Perímetro do terreno do empreendimento

→ Sentido de Circulação

Figura 19 - Sistema de circulação adjacente ao Mirante de Belvedere (VIP Leilões).

## Sistema de circulação na área de influência do empreendimento



### LEGENDA



Perímetro do terreno do empreendimento



Sentido de Circulação

Figura 20 - Sistema de circulação na área de influência do Mirante de Belvedere (VIP Leilões)

### D. Volumes de tráfego nas vias da área de influência do empreendimento

O volume atual de tráfego nas vias de influência direta do empreendimento foi detalhado no tópico 3.2 e sua projeção no tópico 3.3.

### E. Análise de capacidade ou das condições de fluidez do tráfego na área de influência do empreendimento

A metodologia utilizada para o cálculo de capacidade foi a do Manual de Projeto de Interseções em Nível não Semaforizadas em Áreas Urbanas (DENATRAN/1991) e o detalhamento dos cálculos é mostrado nos subitens a seguir.

## ***E1. Análise de Capacidade no cruzamento da Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes e a Rua Antônio Eduardo Amorim***

### ***Informações sobre o local***

Este cruzamento é do tipo “T”, operando com controle de prioridade dada ao fluxo da Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes por sinal de PARE na Rua Antônio Eduardo Amorim. A via principal apresenta pista dupla operando com segregador físico entre as duas pistas de sentidos opostos e com quatro faixas cada, sendo uma reservada para ônibus.

Assim, as manobras que podem ser realizadas imediatamente neste ponto são:

- 1) a entrada de veículos na rua de acesso ao empreendimento e
- 2) a saída de veículos da rua de acesso para a via principal.

O desenho da interseção está apresentado na Figura 21. O conflito existente também é representado na mesma figura. Este conflito se dá entre o veículo que quer entrar na Av. Mascarenhas de Moraes (movimento B-A) e aqueles que estão seguindo em frente nesta avenida. (movimento C-A).

Essa restrição faz com que tanto os veículos do movimento B-A precisem esperar uma brecha no fluxo principal para entrar, quanto os veículos do movimento C-A precisem, ocasionalmente, desacelerar quando da entrada de um veículo que fez o giro a direita vindo da Rua Antônio Eduardo Amorim. Essas ocorrências diminuem a capacidade do cruzamento, por isso o conflito em questão deve ser estudado. Além disso, o empreendimento também acrescentará volume a esse movimento, o que reforça a necessidade do cálculo da capacidade.

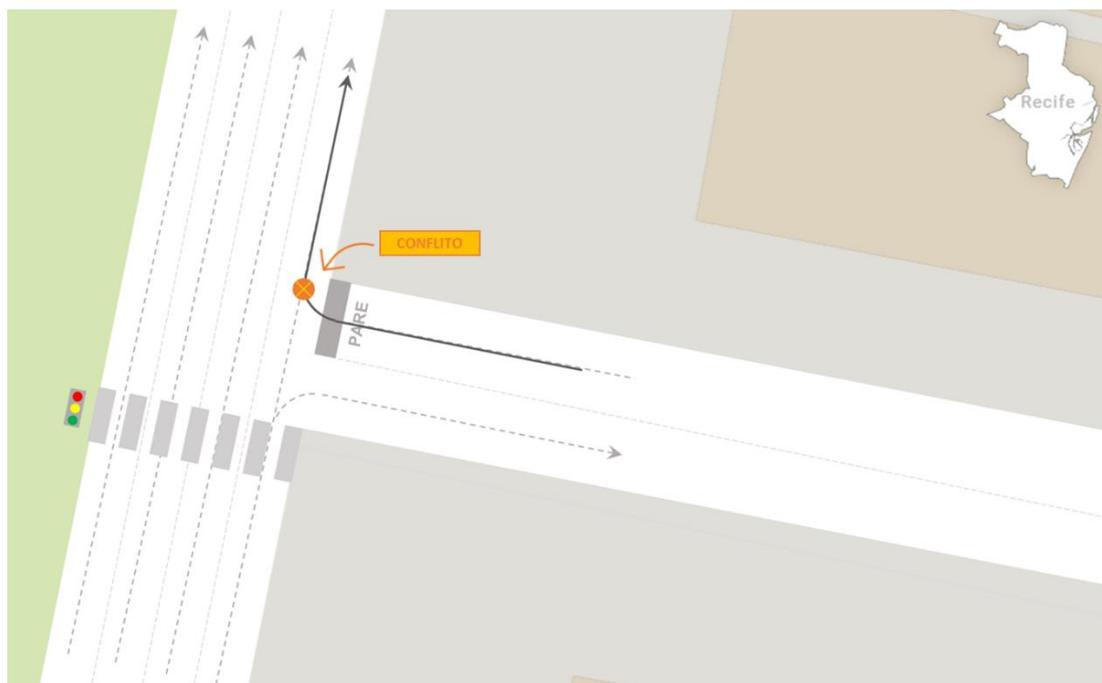


Figura 21 – movimentos do posto 1 e conflitos identificados.

***Cálculo da capacidade da manobra de giro à direita proveniente da via secundária para a principal (Movimento B-A)***

A manobra em questão refere-se a uma convergência feita pelo tráfego da via secundária de única faixa. De acordo com o manual do DENATRAN, os dados para essa interseção são:

Velocidade de Projeto da Via Principal	< 65 km/h
Brecha Aceitável	4 segundos

Retirando do ábaco o valor da capacidade de manobra, para os anos analisados obtém-se:

Tabela 10 - Capacidade de manobra de giro à direita proveniente da via secundária no cruzamento de acesso ao empreendimento.

	Situação Atual	2026	2036
Capacidade teórica	600	600	600
85% da capacidade teórica	450	450	450

O método admite que, para assegurar uma folga e níveis aceitáveis de atraso, bem como evitar que a interseção opere próximo às condições de instabilidade, adota-se uma capacidade correspondente a 85% da capacidade encontrada, comparando-a com o volume atual e previsto.

Comparando a capacidade encontrada com o volume do movimento B-A, pode-se afirmar que esta configuração atende satisfatoriamente ao tráfego girando à direita proveniente da via secundária (Rua Antônio Eduardo Amorim), incluindo o fluxo adicional gerado pelo empreendimento, no ano de conclusão do projeto.

### ***E2. Análise de Capacidade no cruzamento da Rua Antônio Eduardo Amorim com a Rua Sargento Silvio Delmar Hollembach***

Como pode ser visto no tópico A, o volume de veículos gerado pelo empreendimento à circular pelo cruzamento em questão não é significativo ao ponto de atingir-se seu nível crítico de saturação, dado que o fluxo atual e a projeção do fluxo neste local são bastante baixas.

Assim, não se faz necessária o cálculo da capacidade no cruzamento das Ruas Antônio Eduardo Amorim e Sargento Silvio Delmar Hollembach por entender-se que não serão necessários ajustes.

### ***E3. Análise do nível de serviço geral***

O futuro conjunto habitacional multifamiliar vai contar com 809 apartamentos e o volume gerado pelo empreendimento foi calculado na seção A. Conforme a metodologia do DENATRAN, utilizada neste estudo, a capacidade da via é calculada considerando os entrecruzamentos das interseções não semaforizadas.

Analisando-se cada movimento, percebe-se que a implantação do empreendimento não possui poder de promover alterações em termos de piora do nível de serviços e o fluxo de saturação. As vias na área de influência do empreendimento suportam o acréscimo de veículos a ser gerado pelo empreendimento. Também se pode

afirmar que devido a localização do residencial se encontrar em uma área bastante acessível, o possível aumento de fluxo gerado pelo empreendimento tendem a ser minimizados.

#### **F. Detalhamento das condições de acesso ao empreendimento com justificativa da solução adotada**

A área de intervenção foi definida levando-se em consideração o acesso de pedestres e veículos ao empreendimento em estudo (Figura 22). A localização dos acessos de veículos e pedestres buscou minimizar a interferência com o tráfego na via adjacente ao empreendimento com a reserva de espaço para estocagem de veículos e pátio interno ao lote para pedestres.

Esta situação aumenta a segurança dos pedestres já que eles aguardarão em espaço livre de interação com o tráfego local. Da mesma forma, as vagas de estocagem evitam que veículos que circulam no empreendimento bloqueiem o fluxo na Rua Antônio Eduardo Amorim.

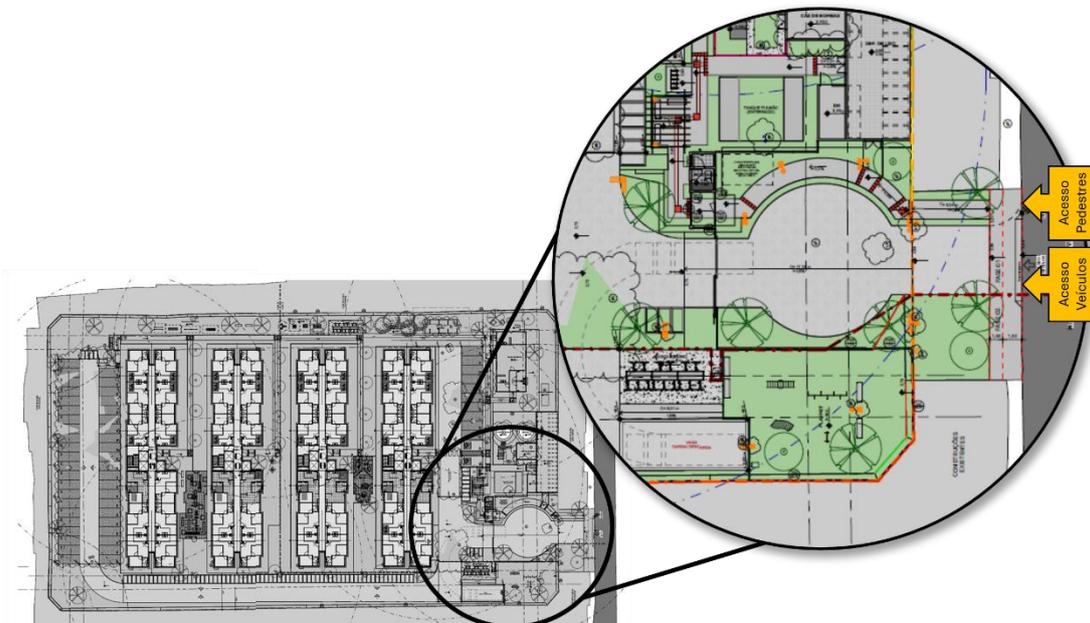


Figura 22 - Detalhamento dos acessos de veículos e pedestres.

**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.**

A área de localização do empreendimento se encontra em via por onde não circula transporte público, não sendo necessária, portanto, a análise de acesso, paradas e estocagem para o transporte público de passageiros (ônibus e táxis).

Quanto à necessidade de criação de linha de ônibus, entende-se que a via mais próxima por onde passam ônibus é a Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, a qual é atendida por 11 linhas de ônibus, com direções de ida e volta e mais de um itinerário por linha para algumas linhas, totalizando uma capacidade de 5840 passageiros no pico tarde/noite (Tabelas Tabela 11, Tabela 12 e Tabela 13).

A quantidade de viagens diárias por ônibus gerada pelo empreendimento é de 889. Por outro lado, o volume no horário de pico observado durante as contagens no posto 1, que é o posto mais carregado, corresponde a 10% do volume diário. Então, considerando que 10% das viagens ocorrerão no horário de pico, tem-se que a maior demanda horária por transporte público é de 89 viagens, ocorrendo das 17h15 às 18h15.

Tabela 11 - Linhas que atendem ao empreendimento, passando pela Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes

N° da Linha	Nome da linha	Itinerário da linha	Direção	Frequência		Capacidade Máxima	
				Pico Tarde/Noite	Pico Manhã	Pico Tarde/Noite	Pico Manhã
115	TI Aeroporto / TI Afogados	n/a	Ida	12	8	480	320
115	TI Aeroporto / TI Afogados	n/a	Volta	12	8	480	320
121	Vila da Sudene	n/a	Ida	6	6	240	240
121	Vila da Sudene	n/a	Volta	6	6	240	240
166	TI Cajueiro Seco (Rua do Sol)	n/a	Ida	7	6	280	240
166	TI Cajueiro Seco (Rua do Sol)	n/a	Volta	7	6	280	240
167	TI Tancredo Neves IMIP	Principal	Ida	6	2	240	80
167	TI Tancredo Neves IMIP	Principal	Volta	6	2	240	80
167	TI Tancredo Neves IMIP	Via PCR	Ida	0	2	0	80
167	TI Tancredo Neves IMIP	Via PCR	Volta	0	2	0	80
168	TI Tancredo Neves Conde da Boa Vista	Principal	Ida	7	4	280	160
168	TI Tancredo Neves Conde da Boa Vista	Principal	Volta	7	4	280	160
168	TI Tancredo Neves Conde da Boa Vista	Retorno Via Rua do Príncipe	Ida	4	2	160	80
168	TI Tancredo Neves Conde da Boa Vista	Retorno Via Rua do Príncipe	Volta	4	2	160	80
185	TI Cabo	Atende a COHAB e Roca	Ida	0	0	0	0

Nº da Linha	Nome da linha	Itinerário da linha	Direção	Frequência		Capacidade Máxima	
				Pico Tarde/Noite	Pico Manhã	Pico Tarde/Noite	Pico Manhã
185	TI Cabo	Atende a COHAB e Roca	Volta	0	0	0	0
185	TI Cabo	Principal	Ida	11	11	440	440
185	TI Cabo	Principal	Volta	11	11	440	440
185	TI Cabo	Semi Expresso	Ida	1	0	40	0
185	TI Cabo	Semi Expresso	Volta	1	0	40	0
191	Recife / Porto de Galinhas Nossa Senhora do Ó	Principal	Ida	0	1	0	40
191	Recife / Porto de Galinhas Nossa Senhora do Ó	Principal	Volta	0	1	0	40
191	Recife / Porto de Galinhas Nossa Senhora do Ó	Via Boa Viagem	Ida	1	1	40	40
191	Recife / Porto de Galinhas Nossa Senhora do Ó	Via Boa Viagem	Volta	1	1	40	40
191	Recife / Porto de Galinhas Nossa Senhora do Ó	Via Imbiribeira	Ida	1	0	40	0
191	Recife / Porto de Galinhas Nossa Senhora do Ó	Via Imbiribeira	Volta	1	0	40	0
214	UR-02 / Ibura (Opcional)	Atendimento ao terminal do Alto Três Carneiros cidade / Subúrbio	Ida	5	0	200	0
214	UR-02 / Ibura (Opcional)	Atendimento ao terminal do Alto Três Carneiros cidade / Subúrbio	Volta	5	0	200	0

Nº da Linha	Nome da linha	Itinerário da linha	Direção	Frequência		Capacidade Máxima	
				Pico Tarde/Noite	Pico Manhã	Pico Tarde/Noite	Pico Manhã
214	UR-02 / Ibura (Opcional)	Atendimento ao terminal do Alto Três Carneiros Subúrbio / cidade	Ida	0	0	0	0
214	UR-02 / Ibura (Opcional)	Atendimento ao terminal do Alto Três Carneiros Subúrbio / cidade	Volta	0	0	0	0
214	UR-02 / Ibura (Opcional)	Principal	Ida	0	6	0	240
214	UR-02 / Ibura (Opcional)	Principal	Volta	0	6	0	240
224	UR-11 (Opcional)	Via IPSEP	Ida	1	1	40	40
224	UR-11 (Opcional)	Via IPSEP	Volta	1	1	40	40
224	UR-11 (Opcional)	Via Jordão	Ida	2	1	80	40
224	UR-11 (Opcional)	Via Jordão	Volta	2	1	80	40

Tabela 12 - Linhas que atendem ao empreendimento, passando pela Avenida General Mac Arthur.

Nº da Linha	Nome da linha	Itinerário da linha	Direção	Frequência		Capacidade Máxima	
				Pico Tarde/Noite	Pico Manhã	Pico Tarde/Noite	Pico Manhã
191	Recife / Porto de Galinhas Nossa Senhora do Ó	Itinerário Via Boa Viagem	Ida	1	1	40	40
31	Shopping Center	Terminal Residencial Boa Viagem	Ida	5	5	200	200

Tabela 13 - Linha que atende ao empreendimento, passando pela Rua Joaquim Bandeira.

Nº da Linha	Nome da linha	Itinerário da linha	Direção	Frequência		Capacidade Máxima	
				Pico Tarde/Noite	Pico Manhã	Pico Tarde/Noite	Pico Manhã
24	TI Tancredo Neves (Circular Boa Viagem)		Ida	11	12	440	480
191	Recife / Porto de Galinhas Nossa Senhora do Ó	Itinerário Via Boa Viagem	Volta	1	0	40	0

Considerando que os 89 passageiros embarcarão nas 11 linhas que servem ao empreendimento, teremos:

$$\frac{89 \frac{\text{pessoas}}{h}}{60 \text{ minutos}} = 1,48 \text{ pessoas/min}$$

Arredondando para cima, tem-se 2 pessoas por minuto embarcando no horário de pico. Assim, por linha, teremos:

$$\frac{2 \text{ pessoas/min}}{11 \text{ linhas}} = \frac{0,18 \frac{\text{pessoas}}{\text{min}}}{\text{linha}} \cong \frac{1,00 \text{ pessoa}}{\text{min}} / \text{linha}$$

Na situação em estudo tem-se uma frequência de 148 viagens por hora. Assim, entende-se que a quantidade de pessoas que embarcarão em cada viagem, em cada linha, é a seguinte:

$$\frac{60 \text{ min}}{148 \text{ viagens}} = 0,4 \text{ min/viagem}$$

E,

$$0,4 \text{ min/viagem} \times 1,00 \text{ pessoa/min/linha} \cong 1 \text{ pessoa/viagem/linha}$$

Mesmo seguindo um viés mais conservador, onde se consideraria que um terço das viagens por transporte público se concentra no horário de pico, teria-se 296 viagens nesse período geradas pelo empreendimento. Isso resultaria em um acréscimo de aproximadamente 1 pessoa/viagem/linha, seguindo as mesmas etapas de cálculo feitas acima.

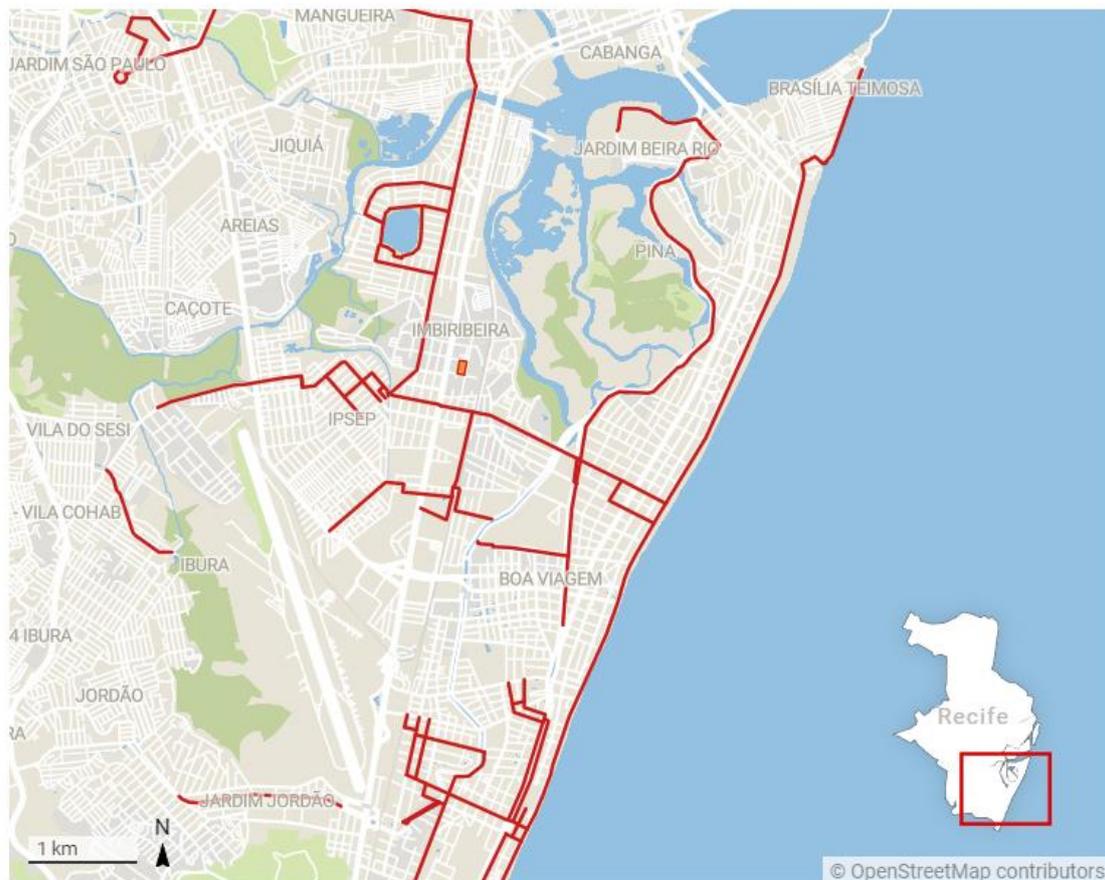
Assim, observado os cálculos realizados, conclui-se que a valor de embarques adicionais por viagem em consequência da implantação do empreendimento não justifica a criação de novas linhas de ônibus para o local. Entende-se que o atual sistema tem capacidade para absorver a demanda que será gerada pelo empreendimento, mantendo o número de linhas e a mesma quantidade de viagens por linha.

Do mesmo modo, também não se vislumbra a necessidade de integração das linhas atuais com terminais de integração ou estação de metrô.

Do ponto de vista do acesso ao sistema de transporte, as paradas de ônibus presentes nas proximidades do empreendimento não se distanciam além de um raio de 260 metros dele, no caso dos pontos da Av. Mascarenhas de Moraes e de 500 metros, no caso da Av. General Mac Arthur e Rua Joaquim Bandeira, o que está dentro da distância média de caminhada aceitável pela literatura, o qual entende que uma distância de até 500 metros para acessar o serviço de transporte público é aceitável.

Em termos de infraestrutura cicloviária, o mapa da Figura 23 mostra a malha existente na cidade. Quanto à viabilidade de implantação de estrutura cicloviária, entende-se que não seria necessário um esforço individual por parte do empreendimento, dado que as vias que dão acesso à ciclo mais próxima, ou seja, a da Av. General Mac Arthur, tem perfil para tornarem-se ciclorotas.

## Malha cicloviária nas proximidades do empreendimento



### LEGENDA

-  Perímetro do terreno do empreendimento
-  Malha cicloviária

Figura 23 - Mapa com detalhamento da rede ciclável existente na cidade do Recife mais próxima ao empreendimento (Fonte: CTTU, dados de outubro de 2021).

O empreendimento disponibilizará bicicletários com capacidade total para 125 vagas, localizados na lateral direita do empreendimento, adjacentes aos blocos A, B e C (Figura 24).

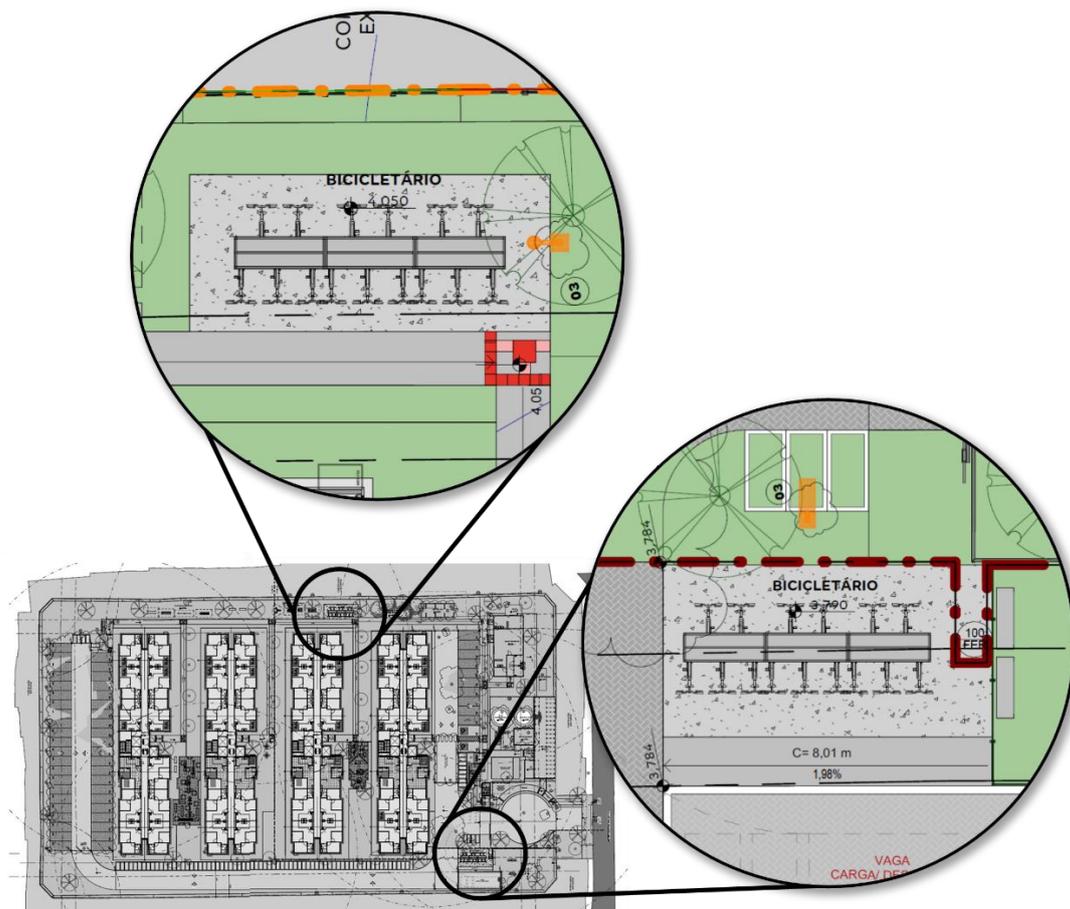


Figura 24 - Localização dos bicicletários.

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

O empreendimento conta com área reservada para carga e descarga, como destacado na Figura 25. O acesso a tal área se dá pelo acesso de veículo do empreendimento, conforme projeto anexo a esse processo. As 56 vagas de estacionamento de automóveis (sendo 02 para PCD), 84 vagas de moto e 125 vagas de bicicletas também são mostradas no projeto e estão adjacentes aos blocos residenciais.

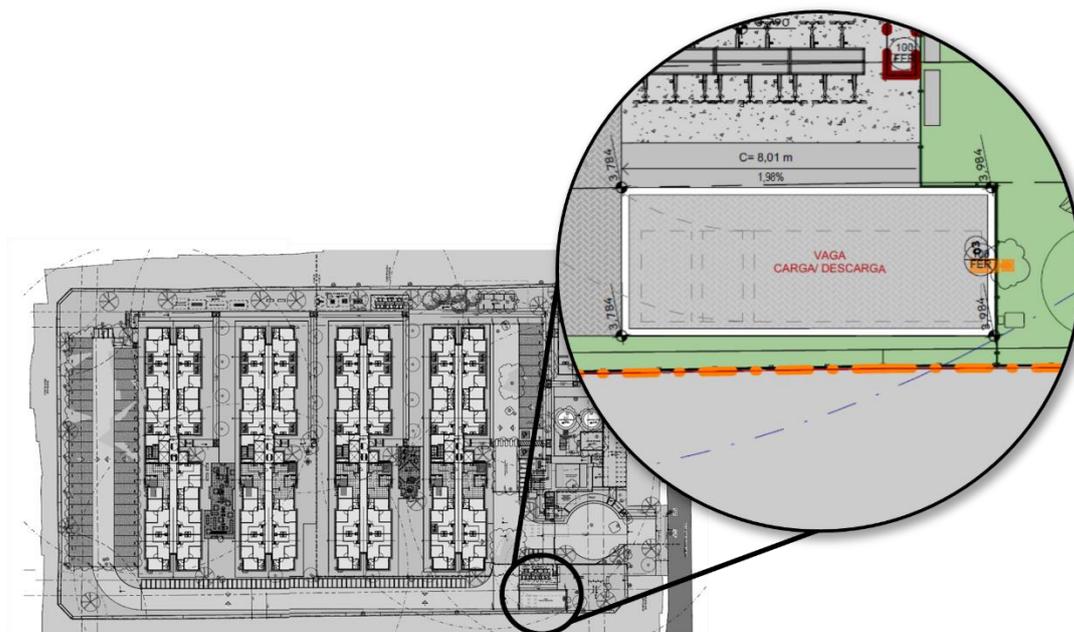


Figura 25 - Localização da vaga para carga e descarga.

Por fim, todo acesso ao empreendimento se dá por acesso exclusivo pela Rua Antônio Eduardo Amorim. O detalhamento completo do acesso aos empreendimentos também se encontra em planta anexa a esse processo.

**I. Proposta de remanejamento do tráfego e da circulação existente, quando necessário, com justificativa da solução adotada**

Tendo em vista que o empreendimento se localizará em via local e ainda por se prever a construção de um acesso com área de estocagem interna, não se vislumbra a necessidade de remanejamento do tráfego e/ou da circulação existente para a implantação do projeto.

**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**

Como citado anteriormente no item “i”, a implantação do empreendimento por si só não justifica a necessidade de remanejamento do tráfego e/ou da circulação existente.

**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**

Como detalhado no item “e”, a condição de fluidez do tráfego após a implantação do empreendimento não é afetada pelo tráfego adicional advindo da implantação do empreendimento. Portanto, percebe-se que o empreendimento não possui poder de promover alterações em termos de piora do nível de serviços e o fluxo de saturação.

**L. Outros elementos julgados pertinentes e importantes para análise dos impactos no sistema de transporte na área de influência do empreendimento**

Não se vislumbra outros elementos a serem considerados na área de influência do empreendimento.

## **5. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O acréscimo de veículos gerado pelo empreendimento, não acarretará grandes interferências no nível de serviço das vias pesquisadas. Conforme capacidades calculadas de acordo com a metodologia de cálculo do DENATRAN.

Há uma previsão de acréscimo de demanda pelo transporte público coletivo, no horário de pico, de 89 passageiros, considerando o padrão de deslocamento do local ou de 296 passageiros, nesse último caso considerando que um terço do volume de viagens diárias total por transporte público seriam realizadas no horário de pico. Portanto, considerando esta demanda gerada pelo empreendimento, pode-se afirmar que o sistema de transporte público atual atende a demanda de passageiros, não havendo necessidade de aumentar o número de linhas ou remanejar itinerários.

Por fim, através da análise dos cálculos realizados neste relatório, é possível afirmar que o impacto do empreendimento no trânsito do seu entorno não é relevante.

Diante do exposto, este estudo conclui que a construção do conjunto habitacional multifamiliar Mirante de Belvedere tem pouca relevância em termos de impactos na mobilidade e na acessibilidade das vias adjacentes ao empreendimento. Por este motivo, ao atender as exigências legais, este Relatório de Impacto de Trânsito e Transporte sugere a aprovação do projeto por parte dos órgãos competentes.

## ANEXO I – TABELAS DA CONTAGEM VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA

Tabela 14 - Contagem volumétrica classificada do posto 1.

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	1	B-A	05:00	05:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	1	B-A	05:15	05:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	1	B-A	05:30	05:45	0	0	0	0	2
20/06/2023	1	B-A	05:45	06:00	0	2	0	0	2
20/06/2023	1	B-A	06:00	06:15	0	0	0	0	2
20/06/2023	1	B-A	06:15	06:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	1	B-A	06:30	06:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	1	B-A	06:45	07:00	2	2	0	0	4
20/06/2023	1	B-A	07:00	07:15	2	3	0	0	0
20/06/2023	1	B-A	07:15	07:30	2	5	0	0	5
20/06/2023	1	B-A	07:30	07:45	0	0	0	0	2
20/06/2023	1	B-A	07:45	08:00	0	3	0	0	4
20/06/2023	1	B-A	08:00	08:15	0	2	0	0	2
20/06/2023	1	B-A	08:15	08:30	2	6	0	2	4
20/06/2023	1	B-A	08:30	08:45	0	3	0	2	4
20/06/2023	1	B-A	08:45	09:00	2	3	0	2	0
20/06/2023	1	B-A	09:00	09:15	3	2	0	0	2
20/06/2023	1	B-A	09:15	09:30	3	3	0	5	0
20/06/2023	1	B-A	09:30	09:45	0	8	0	0	10
20/06/2023	1	B-A	09:45	10:00	0	2	0	2	2
20/06/2023	1	B-A	10:00	10:15	5	8	0	0	7
20/06/2023	1	B-A	10:15	10:30	0	3	0	0	4
20/06/2023	1	B-A	10:30	10:45	5	3	0	0	4
20/06/2023	1	B-A	10:45	11:00	0	5	0	0	2
20/06/2023	1	B-A	11:00	11:15	5	5	0	5	0
20/06/2023	1	B-A	11:15	11:30	3	11	0	2	2

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	1	B-A	11:30	11:45	2	9	0	0	5
20/06/2023	1	B-A	11:45	12:00	0	2	0	4	2
20/06/2023	1	B-A	12:00	12:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	1	B-A	12:15	12:30	0	2	0	0	4
20/06/2023	1	B-A	12:30	12:45	8	3	0	0	0
20/06/2023	1	B-A	12:45	13:00	8	5	0	0	7
20/06/2023	1	B-A	13:00	13:15	3	8	0	0	4
20/06/2023	1	B-A	13:15	13:30	2	5	0	0	5
20/06/2023	1	B-A	13:30	13:45	6	6	0	4	5
20/06/2023	1	B-A	13:45	14:00	0	3	0	0	4
20/06/2023	1	B-A	14:00	14:15	0	3	0	0	0
20/06/2023	1	B-A	14:15	14:30	0	3	0	2	2
20/06/2023	1	B-A	14:30	14:45	3	3	0	2	7
20/06/2023	1	B-A	14:45	15:00	0	8	0	0	7
20/06/2023	1	B-A	15:00	15:15	2	5	0	0	5
20/06/2023	1	B-A	15:15	15:30	0	3	0	0	7
20/06/2023	1	B-A	15:30	15:45	3	2	0	4	2
20/06/2023	1	B-A	15:45	16:00	6	3	0	0	8
20/06/2023	1	B-A	16:00	16:15	8	6	0	0	0
20/06/2023	1	B-A	16:15	16:30	5	8	0	0	2
20/06/2023	1	B-A	16:30	16:45	6	8	0	0	0
20/06/2023	1	B-A	16:45	17:00	2	5	0	0	10
20/06/2023	1	B-A	17:00	17:15	5	8	0	0	4
20/06/2023	1	B-A	17:15	17:30	5	11	0	0	11
20/06/2023	1	B-A	17:30	17:45	3	3	0	0	2
20/06/2023	1	B-A	17:45	18:00	2	2	0	0	5
20/06/2023	1	B-A	18:00	18:15	6	9	0	0	2
20/06/2023	1	B-A	18:15	18:30	2	3	0	0	5
20/06/2023	1	B-A	18:30	18:45	3	3	0	0	4
20/06/2023	1	B-A	18:45	19:00	2	5	0	0	0

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	1	B-A	19:00	19:15	11	6	0	0	4
20/06/2023	1	B-A	19:15	19:30	0	2	0	0	4
20/06/2023	1	B-A	19:30	19:45	0	5	0	0	0
20/06/2023	1	B-A	19:45	20:00	2	3	0	0	0
20/06/2023	1	C-A	06:00	06:15	93	219	14	21	5
20/06/2023	1	C-A	06:15	06:30	105	297	18	31	11
20/06/2023	1	C-A	06:30	06:45	115	315	17	29	13
20/06/2023	1	C-A	06:45	07:00	159	350	16	24	19
20/06/2023	1	C-A	07:00	07:15	169	263	16	55	13
20/06/2023	1	C-A	07:15	07:30	221	438	19	31	16
20/06/2023	1	C-A	07:30	07:45	198	403	16	48	22
20/06/2023	1	C-A	07:45	08:00	208	253	15	40	11
20/06/2023	1	C-A	08:00	08:15	221	297	12	56	13
20/06/2023	1	C-A	08:15	08:30	148	448	14	58	13
20/06/2023	1	C-A	08:30	08:45	180	306	24	53	4
20/06/2023	1	C-A	08:45	09:00	160	316	13	67	7
20/06/2023	1	C-A	09:00	09:15	134	372	16	53	10
20/06/2023	1	C-A	09:15	09:30	153	343	15	56	7
20/06/2023	1	C-A	09:30	09:45	133	382	15	61	2
20/06/2023	1	C-A	09:45	10:00	133	377	12	55	4
20/06/2023	1	C-A	10:00	10:15	134	400	9	56	4
20/06/2023	1	C-A	10:15	10:30	146	547	11	47	2
20/06/2023	1	C-A	10:30	10:45	134	468	8	48	7
20/06/2023	1	C-A	10:45	11:00	159	478	11	48	2
20/06/2023	1	C-A	11:00	11:15	192	438	10	47	0
20/06/2023	1	C-A	11:15	11:30	193	507	9	45	10
20/06/2023	1	C-A	11:30	11:45	162	447	16	39	4
20/06/2023	1	C-A	11:45	12:00	193	471	14	45	7
20/06/2023	1	C-A	12:00	12:15	183	538	5	48	7
20/06/2023	1	C-A	12:15	12:30	176	534	8	24	14

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	1	C-A	12:30	12:45	148	393	11	34	7
20/06/2023	1	C-A	12:45	13:00	166	545	6	32	11
20/06/2023	1	C-A	13:00	13:15	159	531	6	42	8
20/06/2023	1	C-A	13:15	13:30	199	523	12	28	4
20/06/2023	1	C-A	13:30	13:45	212	545	10	47	7
20/06/2023	1	C-A	13:45	14:00	199	612	5	47	8
20/06/2023	1	C-A	14:00	14:15	204	639	8	59	4
20/06/2023	1	C-A	14:15	14:30	176	515	8	39	5
20/06/2023	1	C-A	14:30	14:45	215	612	12	40	16
20/06/2023	1	C-A	14:45	15:00	172	597	11	70	10
20/06/2023	1	C-A	15:00	15:15	215	576	14	67	5
20/06/2023	1	C-A	15:15	15:30	202	562	7	51	7
20/06/2023	1	C-A	15:30	15:45	237	631	11	58	7
20/06/2023	1	C-A	15:45	16:00	198	617	12	74	4
20/06/2023	1	C-A	16:00	16:15	231	639	8	74	8
20/06/2023	1	C-A	16:15	16:30	251	651	10	63	23
20/06/2023	1	C-A	16:30	16:45	186	606	21	48	19
20/06/2023	1	C-A	16:45	17:00	253	673	12	32	23
20/06/2023	1	C-A	17:00	17:15	294	623	15	34	41
20/06/2023	1	C-A	17:15	17:30	343	804	14	26	32
20/06/2023	1	C-A	17:30	17:45	269	689	14	29	34
20/06/2023	1	C-A	17:45	18:00	291	697	17	26	22
20/06/2023	1	C-A	18:00	18:15	305	645	12	24	31
20/06/2023	1	C-A	18:15	18:30	311	780	17	16	43
20/06/2023	1	C-A	18:30	18:45	231	667	18	18	20
20/06/2023	1	C-A	18:45	19:00	205	638	16	13	8
20/06/2023	1	C-A	19:00	19:15	167	448	11	13	25
20/06/2023	1	C-A	19:15	19:30	153	399	8	15	10
20/06/2023	1	C-A	19:30	19:45	131	382	13	15	22
20/06/2023	1	C-A	19:45	20:00	124	374	10	18	5

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	1	C-B	06:00	06:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	1	C-B	06:15	06:30	2	2	0	0	2
20/06/2023	1	C-B	06:30	06:45	0	9	0	0	0
20/06/2023	1	C-B	06:45	07:00	3	8	0	2	0
20/06/2023	1	C-B	07:00	07:15	2	8	0	4	5
20/06/2023	1	C-B	07:15	07:30	8	14	0	0	2
20/06/2023	1	C-B	07:30	07:45	5	8	0	0	10
20/06/2023	1	C-B	07:45	08:00	8	8	0	0	7
20/06/2023	1	C-B	08:00	08:15	6	18	0	4	5
20/06/2023	1	C-B	08:15	08:30	12	18	0	0	2
20/06/2023	1	C-B	08:30	08:45	3	18	0	2	2
20/06/2023	1	C-B	08:45	09:00	0	5	0	0	2
20/06/2023	1	C-B	09:00	09:15	3	9	0	0	5
20/06/2023	1	C-B	09:15	09:30	6	18	0	4	4
20/06/2023	1	C-B	09:30	09:45	5	12	0	7	5
20/06/2023	1	C-B	09:45	10:00	9	11	0	4	0
20/06/2023	1	C-B	10:00	10:15	5	23	0	4	0
20/06/2023	1	C-B	10:15	10:30	5	8	0	0	4
20/06/2023	1	C-B	10:30	10:45	11	23	0	2	2
20/06/2023	1	C-B	10:45	11:00	5	14	0	2	2
20/06/2023	1	C-B	11:00	11:15	3	20	0	5	2
20/06/2023	1	C-B	11:15	11:30	6	23	0	5	0
20/06/2023	1	C-B	11:30	11:45	5	12	0	2	2
20/06/2023	1	C-B	11:45	12:00	6	17	0	2	0
20/06/2023	1	C-B	12:00	12:15	9	21	0	2	0
20/06/2023	1	C-B	12:15	12:30	6	21	0	4	2
20/06/2023	1	C-B	12:30	12:45	2	28	0	4	4
20/06/2023	1	C-B	12:45	13:00	6	21	0	2	4
20/06/2023	1	C-B	13:00	13:15	9	25	0	0	2
20/06/2023	1	C-B	13:15	13:30	9	17	0	5	5

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	1	C-B	13:30	13:45	6	30	1	4	5
20/06/2023	1	C-B	13:45	14:00	5	12	0	2	0
20/06/2023	1	C-B	14:00	14:15	9	24	0	4	4
20/06/2023	1	C-B	14:15	14:30	5	14	2	2	8
20/06/2023	1	C-B	14:30	14:45	8	20	0	7	0
20/06/2023	1	C-B	14:45	15:00	3	23	0	4	5
20/06/2023	1	C-B	15:00	15:15	12	14	0	5	7
20/06/2023	1	C-B	15:15	15:30	8	12	0	5	0
20/06/2023	1	C-B	15:30	15:45	8	11	0	4	8
20/06/2023	1	C-B	15:45	16:00	6	24	0	7	7
20/06/2023	1	C-B	16:00	16:15	11	17	0	0	11
20/06/2023	1	C-B	16:15	16:30	6	21	0	4	5
20/06/2023	1	C-B	16:30	16:45	3	27	0	5	2
20/06/2023	1	C-B	16:45	17:00	8	24	0	0	0
20/06/2023	1	C-B	17:00	17:15	5	17	0	4	2
20/06/2023	1	C-B	17:15	17:30	8	23	1	5	4
20/06/2023	1	C-B	17:30	17:45	5	37	1	2	4
20/06/2023	1	C-B	17:45	18:00	9	43	1	0	4
20/06/2023	1	C-B	18:00	18:15	2	28	0	5	0
20/06/2023	1	C-B	18:15	18:30	9	17	1	2	0
20/06/2023	1	C-B	18:30	18:45	2	23	0	0	2
20/06/2023	1	C-B	18:45	19:00	3	12	0	5	0
20/06/2023	1	C-B	19:00	19:15	8	11	1	2	5
20/06/2023	1	C-B	19:15	19:30	0	11	0	0	5
20/06/2023	1	C-B	19:30	19:45	5	6	0	0	2
20/06/2023	1	C-B	19:45	20:00	3	8	0	0	0

Tabela 15 - Contagem volumétrica classificada do posto 2.

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	2	A-B	05:00	05:15	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	A-B	05:15	05:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	05:30	05:45	0	3	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	05:45	06:00	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	06:00	06:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	06:15	06:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	06:30	06:45	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	06:45	07:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	07:00	07:15	0	3	0	0	4
20/06/2023	2	A-B	07:15	07:30	0	6	0	0	4
20/06/2023	2	A-B	07:30	07:45	2	9	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	07:45	08:00	5	0	0	0	2
20/06/2023	2	A-B	08:00	08:15	2	6	0	0	2
20/06/2023	2	A-B	08:15	08:30	3	9	0	0	2
20/06/2023	2	A-B	08:30	08:45	2	8	0	0	2
20/06/2023	2	A-B	08:45	09:00	0	3	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	09:00	09:15	5	9	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	09:15	09:30	3	5	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	09:30	09:45	0	8	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	09:45	10:00	0	6	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	10:00	10:15	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	10:15	10:30	0	5	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	10:30	10:45	5	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	10:45	11:00	5	8	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	11:00	11:15	2	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	11:15	11:30	2	3	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	11:30	11:45	5	2	0	0	2
20/06/2023	2	A-B	11:45	12:00	0	3	0	0	0

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	2	A-B	12:00	12:15	2	5	0	0	4
20/06/2023	2	A-B	12:15	12:30	2	5	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	12:30	12:45	2	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	12:45	13:00	0	3	0	0	2
20/06/2023	2	A-B	13:00	13:15	5	2	0	0	2
20/06/2023	2	A-B	13:15	13:30	3	5	0	0	2
20/06/2023	2	A-B	13:30	13:45	6	8	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	13:45	14:00	5	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	14:00	14:15	3	11	0	0	5
20/06/2023	2	A-B	14:15	14:30	2	3	0	0	4
20/06/2023	2	A-B	14:30	14:45	2	5	0	0	2
20/06/2023	2	A-B	14:45	15:00	3	5	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	15:00	15:15	0	2	0	0	4
20/06/2023	2	A-B	15:15	15:30	2	6	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	15:30	15:45	3	6	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	15:45	16:00	0	12	0	0	2
20/06/2023	2	A-B	16:00	16:15	5	0	0	0	2
20/06/2023	2	A-B	16:15	16:30	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	16:30	16:45	5	6	0	0	2
20/06/2023	2	A-B	16:45	17:00	2	3	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	17:00	17:15	6	8	0	0	2
20/06/2023	2	A-B	17:15	17:30	2	5	0	0	4
20/06/2023	2	A-B	17:30	17:45	3	9	0	0	2
20/06/2023	2	A-B	17:45	18:00	5	5	0	0	2
20/06/2023	2	A-B	18:00	18:15	5	17	0	0	4
20/06/2023	2	A-B	18:15	18:30	5	5	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	18:30	18:45	3	3	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	18:45	19:00	5	6	0	0	4
20/06/2023	2	A-B	19:00	19:15	2	2	0	0	0

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	2	A-B	19:15	19:30	2	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	19:30	19:45	0	3	0	0	0
20/06/2023	2	A-B	19:45	20:00	0	5	0	0	0
20/06/2023	2	A-C	05:00	05:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-C	05:15	05:30	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	A-C	05:30	05:45	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-C	05:45	06:00	3	0	0	0	2
20/06/2023	2	A-C	06:00	06:15	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	A-C	06:15	06:30	0	0	0	0	4
20/06/2023	2	A-C	06:30	06:45	2	0	0	0	5
20/06/2023	2	A-C	06:45	07:00	2	0	0	0	2
20/06/2023	2	A-C	07:00	07:15	0	2	0	0	2
20/06/2023	2	A-C	07:15	07:30	5	11	0	0	22
20/06/2023	2	A-C	07:30	07:45	5	5	0	0	13
20/06/2023	2	A-C	07:45	08:00	6	2	0	0	7
20/06/2023	2	A-C	08:00	08:15	2	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-C	08:15	08:30	2	2	0	0	5
20/06/2023	2	A-C	08:30	08:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-C	08:45	09:00	2	3	0	0	4
20/06/2023	2	A-C	09:00	09:15	0	3	0	0	2
20/06/2023	2	A-C	09:15	09:30	2	0	0	0	2
20/06/2023	2	A-C	09:30	09:45	2	5	0	0	0
20/06/2023	2	A-C	09:45	10:00	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	A-C	10:00	10:15	3	6	0	0	0
20/06/2023	2	A-C	10:15	10:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-C	10:30	10:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-C	10:45	11:00	3	2	0	0	7
20/06/2023	2	A-C	11:00	11:15	0	2	0	0	4
20/06/2023	2	A-C	11:15	11:30	3	6	0	2	0

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	2	A-C	11:30	11:45	0	3	0	0	2
20/06/2023	2	A-C	11:45	12:00	5	5	0	0	4
20/06/2023	2	A-C	12:00	12:15	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-C	12:15	12:30	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-C	12:30	12:45	0	3	0	0	0
20/06/2023	2	A-C	12:45	13:00	2	5	0	0	5
20/06/2023	2	A-C	13:00	13:15	5	2	0	0	2
20/06/2023	2	A-C	13:15	13:30	2	3	0	0	4
20/06/2023	2	A-C	13:30	13:45	3	9	0	0	0
20/06/2023	2	A-C	13:45	14:00	2	3	0	0	4
20/06/2023	2	A-C	14:00	14:15	2	5	0	0	2
20/06/2023	2	A-C	14:15	14:30	0	5	0	0	8
20/06/2023	2	A-C	14:30	14:45	3	11	0	0	4
20/06/2023	2	A-C	14:45	15:00	2	3	0	0	0
20/06/2023	2	A-C	15:00	15:15	0	5	0	2	0
20/06/2023	2	A-C	15:15	15:30	5	0	0	0	2
20/06/2023	2	A-C	15:30	15:45	0	3	0	0	5
20/06/2023	2	A-C	15:45	16:00	2	3	0	0	5
20/06/2023	2	A-C	16:00	16:15	3	6	0	0	7
20/06/2023	2	A-C	16:15	16:30	5	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-C	16:30	16:45	2	3	0	0	5
20/06/2023	2	A-C	16:45	17:00	5	6	0	0	7
20/06/2023	2	A-C	17:00	17:15	8	3	0	0	11
20/06/2023	2	A-C	17:15	17:30	0	11	0	0	11
20/06/2023	2	A-C	17:30	17:45	3	6	0	0	19
20/06/2023	2	A-C	17:45	18:00	2	3	0	0	7
20/06/2023	2	A-C	18:00	18:15	2	3	0	0	5
20/06/2023	2	A-C	18:15	18:30	0	3	0	0	10
20/06/2023	2	A-C	18:30	18:45	2	0	0	0	10

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	2	A-C	18:45	19:00	3	0	0	0	10
20/06/2023	2	A-C	19:00	19:15	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	A-C	19:15	19:30	2	2	0	0	4
20/06/2023	2	A-C	19:30	19:45	2	2	0	0	7
20/06/2023	2	A-C	19:45	20:00	0	0	0	0	4
20/06/2023	2	A-D	05:00	05:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	05:15	05:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	05:30	05:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	05:45	06:00	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	06:00	06:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	06:15	06:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	06:30	06:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	06:45	07:00	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	07:00	07:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	07:15	07:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	07:30	07:45	2	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	07:45	08:00	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	08:00	08:15	0	5	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	08:15	08:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	08:30	08:45	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	08:45	09:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	09:00	09:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	09:15	09:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	09:30	09:45	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	09:45	10:00	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	10:00	10:15	2	0	0	2	0
20/06/2023	2	A-D	10:15	10:30	0	0	0	2	0
20/06/2023	2	A-D	10:30	10:45	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	10:45	11:00	0	2	0	0	0

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	2	A-D	11:00	11:15	2	0	0	2	0
20/06/2023	2	A-D	11:15	11:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	11:30	11:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	11:45	12:00	2	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	12:00	12:15	0	2	0	0	2
20/06/2023	2	A-D	12:15	12:30	0	3	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	12:30	12:45	2	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	12:45	13:00	0	3	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	13:00	13:15	0	2	0	2	0
20/06/2023	2	A-D	13:15	13:30	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	13:30	13:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	13:45	14:00	0	2	0	2	0
20/06/2023	2	A-D	14:00	14:15	2	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	14:15	14:30	2	3	0	0	4
20/06/2023	2	A-D	14:30	14:45	0	5	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	14:45	15:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	15:00	15:15	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	15:15	15:30	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	15:30	15:45	0	0	0	2	0
20/06/2023	2	A-D	15:45	16:00	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	16:00	16:15	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	16:15	16:30	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	16:30	16:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	16:45	17:00	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	17:00	17:15	2	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	17:15	17:30	2	2	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	17:30	17:45	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	17:45	18:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	18:00	18:15	0	0	0	0	0

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	2	A-D	18:15	18:30	0	3	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	18:30	18:45	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	A-D	18:45	19:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	19:00	19:15	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	A-D	19:15	19:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	19:30	19:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	A-D	19:45	20:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-A	05:00	05:15	0	6	0	0	0
20/06/2023	2	B-A	05:15	05:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-A	05:30	05:45	0	3	0	0	0
20/06/2023	2	B-A	05:45	06:00	2	3	0	0	0
20/06/2023	2	B-A	06:00	06:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-A	06:15	06:30	0	5	0	2	2
20/06/2023	2	B-A	06:30	06:45	3	5	0	0	2
20/06/2023	2	B-A	06:45	07:00	2	9	0	0	2
20/06/2023	2	B-A	07:00	07:15	9	15	0	2	2
20/06/2023	2	B-A	07:15	07:30	12	9	0	5	5
20/06/2023	2	B-A	07:30	07:45	15	36	0	0	8
20/06/2023	2	B-A	07:45	08:00	6	14	0	2	4
20/06/2023	2	B-A	08:00	08:15	15	21	0	2	0
20/06/2023	2	B-A	08:15	08:30	5	14	0	2	0
20/06/2023	2	B-A	08:30	08:45	14	24	0	0	0
20/06/2023	2	B-A	08:45	09:00	6	23	0	2	2
20/06/2023	2	B-A	09:00	09:15	6	14	0	0	2
20/06/2023	2	B-A	09:15	09:30	6	14	0	0	0
20/06/2023	2	B-A	09:30	09:45	9	12	0	2	2
20/06/2023	2	B-A	09:45	10:00	5	9	0	0	0
20/06/2023	2	B-A	10:00	10:15	8	20	0	2	0
20/06/2023	2	B-A	10:15	10:30	2	14	0	5	5

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	2	B-A	10:30	10:45	8	18	0	4	4
20/06/2023	2	B-A	10:45	11:00	8	8	0	0	0
20/06/2023	2	B-A	11:00	11:15	0	20	0	5	0
20/06/2023	2	B-A	11:15	11:30	6	17	0	5	5
20/06/2023	2	B-A	11:30	11:45	6	14	0	2	2
20/06/2023	2	B-A	11:45	12:00	3	30	0	2	0
20/06/2023	2	B-A	12:00	12:15	8	30	0	2	4
20/06/2023	2	B-A	12:15	12:30	8	30	0	2	2
20/06/2023	2	B-A	12:30	12:45	2	15	0	2	0
20/06/2023	2	B-A	12:45	13:00	2	20	0	0	4
20/06/2023	2	B-A	13:00	13:15	0	2	0	2	2
20/06/2023	2	B-A	13:15	13:30	3	30	0	2	2
20/06/2023	2	B-A	13:30	13:45	0	9	0	0	5
20/06/2023	2	B-A	13:45	14:00	5	11	0	2	0
20/06/2023	2	B-A	14:00	14:15	5	15	0	2	0
20/06/2023	2	B-A	14:15	14:30	5	18	0	4	0
20/06/2023	2	B-A	14:30	14:45	8	20	0	8	2
20/06/2023	2	B-A	14:45	15:00	8	9	0	4	2
20/06/2023	2	B-A	15:00	15:15	3	14	0	0	0
20/06/2023	2	B-A	15:15	15:30	5	3	0	5	0
20/06/2023	2	B-A	15:30	15:45	3	17	0	4	0
20/06/2023	2	B-A	15:45	16:00	11	14	0	2	0
20/06/2023	2	B-A	16:00	16:15	14	15	0	0	2
20/06/2023	2	B-A	16:15	16:30	11	17	0	0	0
20/06/2023	2	B-A	16:30	16:45	8	21	0	2	0
20/06/2023	2	B-A	16:45	17:00	5	11	0	0	2
20/06/2023	2	B-A	17:00	17:15	12	23	0	0	7
20/06/2023	2	B-A	17:15	17:30	6	12	0	5	7
20/06/2023	2	B-A	17:30	17:45	3	36	1	0	2

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	2	B-A	17:45	18:00	12	17	0	0	5
20/06/2023	2	B-A	18:00	18:15	15	37	0	5	0
20/06/2023	2	B-A	18:15	18:30	8	15	0	0	2
20/06/2023	2	B-A	18:30	18:45	11	15	0	2	4
20/06/2023	2	B-A	18:45	19:00	3	11	0	0	0
20/06/2023	2	B-A	19:00	19:15	2	11	0	0	0
20/06/2023	2	B-A	19:15	19:30	0	3	0	0	2
20/06/2023	2	B-A	19:30	19:45	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	B-A	19:45	20:00	0	5	0	0	5
20/06/2023	2	B-C	05:00	05:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	05:15	05:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	05:30	05:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	05:45	06:00	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	B-C	06:00	06:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	06:15	06:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	06:30	06:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	06:45	07:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	07:00	07:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	07:15	07:30	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	07:30	07:45	0	3	0	0	2
20/06/2023	2	B-C	07:45	08:00	2	5	0	0	2
20/06/2023	2	B-C	08:00	08:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	08:15	08:30	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	08:30	08:45	3	0	0	0	2
20/06/2023	2	B-C	08:45	09:00	2	2	0	0	2
20/06/2023	2	B-C	09:00	09:15	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	09:15	09:30	0	3	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	09:30	09:45	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	09:45	10:00	2	2	0	2	0

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	2	B-C	10:00	10:15	3	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	10:15	10:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	10:30	10:45	0	3	0	0	2
20/06/2023	2	B-C	10:45	11:00	2	3	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	11:00	11:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	11:15	11:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	11:30	11:45	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	B-C	11:45	12:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	12:00	12:15	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	B-C	12:15	12:30	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	12:30	12:45	0	2	0	0	2
20/06/2023	2	B-C	12:45	13:00	2	2	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	13:00	13:15	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	13:15	13:30	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	13:30	13:45	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	13:45	14:00	2	2	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	14:00	14:15	2	0	0	0	2
20/06/2023	2	B-C	14:15	14:30	0	2	0	0	2
20/06/2023	2	B-C	14:30	14:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	14:45	15:00	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	B-C	15:00	15:15	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	15:15	15:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	15:30	15:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	15:45	16:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	16:00	16:15	0	0	0	0	4
20/06/2023	2	B-C	16:15	16:30	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	B-C	16:30	16:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	16:45	17:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	17:00	17:15	0	0	0	0	0

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	2	B-C	17:15	17:30	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	17:30	17:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	17:45	18:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	18:00	18:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	18:15	18:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	18:30	18:45	2	2	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	18:45	19:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	19:00	19:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	19:15	19:30	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	19:30	19:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-C	19:45	20:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	05:00	05:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	05:15	05:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	05:30	05:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	05:45	06:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	06:00	06:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	06:15	06:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	06:30	06:45	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	06:45	07:00	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	07:00	07:15	2	2	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	07:15	07:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	07:30	07:45	0	6	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	07:45	08:00	3	3	0	2	2
20/06/2023	2	B-D	08:00	08:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	08:15	08:30	0	2	1	0	0
20/06/2023	2	B-D	08:30	08:45	0	2	1	0	0
20/06/2023	2	B-D	08:45	09:00	3	2	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	09:00	09:15	0	3	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	09:15	09:30	0	2	0	0	0

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	2	B-D	09:30	09:45	2	2	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	09:45	10:00	2	0	1	0	0
20/06/2023	2	B-D	10:00	10:15	2	2	1	0	0
20/06/2023	2	B-D	10:15	10:30	2	2	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	10:30	10:45	0	5	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	10:45	11:00	2	2	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	11:00	11:15	0	3	2	0	0
20/06/2023	2	B-D	11:15	11:30	0	0	3	0	0
20/06/2023	2	B-D	11:30	11:45	0	2	2	0	0
20/06/2023	2	B-D	11:45	12:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	12:00	12:15	0	2	0	0	2
20/06/2023	2	B-D	12:15	12:30	0	0	1	0	0
20/06/2023	2	B-D	12:30	12:45	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	12:45	13:00	0	2	0	0	2
20/06/2023	2	B-D	13:00	13:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	13:15	13:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	13:30	13:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	13:45	14:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	14:00	14:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	14:15	14:30	3	2	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	14:30	14:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	14:45	15:00	2	5	0	2	0
20/06/2023	2	B-D	15:00	15:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	15:15	15:30	0	2	0	2	0
20/06/2023	2	B-D	15:30	15:45	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	15:45	16:00	3	2	0	0	2
20/06/2023	2	B-D	16:00	16:15	3	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	16:15	16:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	16:30	16:45	3	0	0	0	2

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	2	B-D	16:45	17:00	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	17:00	17:15	2	0	0	0	2
20/06/2023	2	B-D	17:15	17:30	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	17:30	17:45	3	6	0	0	4
20/06/2023	2	B-D	17:45	18:00	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	18:00	18:15	0	0	0	0	4
20/06/2023	2	B-D	18:15	18:30	2	0	0	0	2
20/06/2023	2	B-D	18:30	18:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	18:45	19:00	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	19:00	19:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	19:15	19:30	2	0	0	0	2
20/06/2023	2	B-D	19:30	19:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	B-D	19:45	20:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-A	05:00	05:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-A	05:15	05:30	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	C-A	05:30	05:45	0	0	0	0	4
20/06/2023	2	C-A	05:45	06:00	3	2	0	0	7
20/06/2023	2	C-A	06:00	06:15	2	0	0	2	5
20/06/2023	2	C-A	06:15	06:30	2	0	0	0	7
20/06/2023	2	C-A	06:30	06:45	9	3	0	0	5
20/06/2023	2	C-A	06:45	07:00	2	3	0	0	11
20/06/2023	2	C-A	07:00	07:15	2	3	0	0	5
20/06/2023	2	C-A	07:15	07:30	9	12	0	0	22
20/06/2023	2	C-A	07:30	07:45	8	3	0	0	23
20/06/2023	2	C-A	07:45	08:00	3	3	0	0	5
20/06/2023	2	C-A	08:00	08:15	6	2	0	0	0
20/06/2023	2	C-A	08:15	08:30	5	11	0	0	11
20/06/2023	2	C-A	08:30	08:45	0	6	0	0	2
20/06/2023	2	C-A	08:45	09:00	6	5	0	0	0

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	2	C-A	09:00	09:15	3	12	0	4	4
20/06/2023	2	C-A	09:15	09:30	5	3	0	0	0
20/06/2023	2	C-A	09:30	09:45	2	8	0	0	2
20/06/2023	2	C-A	09:45	10:00	3	2	0	0	2
20/06/2023	2	C-A	10:00	10:15	8	2	1	2	11
20/06/2023	2	C-A	10:15	10:30	6	8	0	0	5
20/06/2023	2	C-A	10:30	10:45	2	8	0	0	0
20/06/2023	2	C-A	10:45	11:00	5	3	0	0	7
20/06/2023	2	C-A	11:00	11:15	3	21	0	0	10
20/06/2023	2	C-A	11:15	11:30	3	9	0	0	5
20/06/2023	2	C-A	11:30	11:45	5	12	0	0	11
20/06/2023	2	C-A	11:45	12:00	3	5	0	0	2
20/06/2023	2	C-A	12:00	12:15	3	12	0	0	5
20/06/2023	2	C-A	12:15	12:30	0	5	0	0	4
20/06/2023	2	C-A	12:30	12:45	6	15	0	0	8
20/06/2023	2	C-A	12:45	13:00	2	6	0	0	2
20/06/2023	2	C-A	13:00	13:15	5	6	0	5	5
20/06/2023	2	C-A	13:15	13:30	3	11	0	0	4
20/06/2023	2	C-A	13:30	13:45	3	2	0	0	2
20/06/2023	2	C-A	13:45	14:00	2	3	0	0	11
20/06/2023	2	C-A	14:00	14:15	0	0	0	0	10
20/06/2023	2	C-A	14:15	14:30	2	3	0	0	8
20/06/2023	2	C-A	14:30	14:45	3	9	0	0	4
20/06/2023	2	C-A	14:45	15:00	0	6	0	0	8
20/06/2023	2	C-A	15:00	15:15	3	15	0	0	2
20/06/2023	2	C-A	15:15	15:30	5	8	0	0	0
20/06/2023	2	C-A	15:30	15:45	6	6	0	2	5
20/06/2023	2	C-A	15:45	16:00	5	8	0	0	7
20/06/2023	2	C-A	16:00	16:15	9	6	0	0	4

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	2	C-A	16:15	16:30	6	8	0	0	5
20/06/2023	2	C-A	16:30	16:45	5	6	0	0	4
20/06/2023	2	C-A	16:45	17:00	6	9	0	2	11
20/06/2023	2	C-A	17:00	17:15	9	9	0	2	2
20/06/2023	2	C-A	17:15	17:30	6	9	0	0	11
20/06/2023	2	C-A	17:30	17:45	5	12	0	2	4
20/06/2023	2	C-A	17:45	18:00	6	6	0	0	10
20/06/2023	2	C-A	18:00	18:15	12	8	0	0	7
20/06/2023	2	C-A	18:15	18:30	5	6	0	0	5
20/06/2023	2	C-A	18:30	18:45	5	5	0	0	2
20/06/2023	2	C-A	18:45	19:00	8	6	0	0	0
20/06/2023	2	C-A	19:00	19:15	5	5	0	0	11
20/06/2023	2	C-A	19:15	19:30	3	2	0	0	2
20/06/2023	2	C-A	19:30	19:45	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-A	19:45	20:00	3	2	0	0	2
20/06/2023	2	C-B	05:00	05:15	3	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	05:15	05:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	05:30	05:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	05:45	06:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	06:00	06:15	0	0	0	0	4
20/06/2023	2	C-B	06:15	06:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	06:30	06:45	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	C-B	06:45	07:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	07:00	07:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	07:15	07:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	07:30	07:45	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	C-B	07:45	08:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	08:00	08:15	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	C-B	08:15	08:30	0	2	0	0	2

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	2	C-B	08:30	08:45	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	C-B	08:45	09:00	0	0	0	2	2
20/06/2023	2	C-B	09:00	09:15	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	09:15	09:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	09:30	09:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	09:45	10:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	10:00	10:15	0	2	0	2	4
20/06/2023	2	C-B	10:15	10:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	10:30	10:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	10:45	11:00	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	11:00	11:15	0	3	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	11:15	11:30	0	3	0	0	2
20/06/2023	2	C-B	11:30	11:45	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	11:45	12:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	12:00	12:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	12:15	12:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	12:30	12:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	12:45	13:00	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	13:00	13:15	0	2	0	0	2
20/06/2023	2	C-B	13:15	13:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	13:30	13:45	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	13:45	14:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	14:00	14:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	14:15	14:30	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	C-B	14:30	14:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	14:45	15:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	15:00	15:15	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	C-B	15:15	15:30	2	2	0	0	2
20/06/2023	2	C-B	15:30	15:45	0	0	0	0	0

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	2	C-B	15:45	16:00	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	C-B	16:00	16:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	16:15	16:30	2	0	0	0	2
20/06/2023	2	C-B	16:30	16:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	16:45	17:00	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	17:00	17:15	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	17:15	17:30	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	C-B	17:30	17:45	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	17:45	18:00	0	0	0	0	4
20/06/2023	2	C-B	18:00	18:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	18:15	18:30	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	18:30	18:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	18:45	19:00	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	19:00	19:15	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	19:15	19:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	19:30	19:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-B	19:45	20:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	05:00	05:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	05:15	05:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	05:30	05:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	05:45	06:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	06:00	06:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	06:15	06:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	06:30	06:45	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	C-D	06:45	07:00	3	0	0	0	2
20/06/2023	2	C-D	07:00	07:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	07:15	07:30	0	0	0	0	4
20/06/2023	2	C-D	07:30	07:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	07:45	08:00	0	0	0	0	0

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	2	C-D	08:00	08:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	08:15	08:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	08:30	08:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	08:45	09:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	09:00	09:15	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	09:15	09:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	09:30	09:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	09:45	10:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	10:00	10:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	10:15	10:30	2	2	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	10:30	10:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	10:45	11:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	11:00	11:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	11:15	11:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	11:30	11:45	0	0	0	2	4
20/06/2023	2	C-D	11:45	12:00	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	12:00	12:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	12:15	12:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	12:30	12:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	12:45	13:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	13:00	13:15	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	C-D	13:15	13:30	2	0	0	0	2
20/06/2023	2	C-D	13:30	13:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	13:45	14:00	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	C-D	14:00	14:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	14:15	14:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	14:30	14:45	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	C-D	14:45	15:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	15:00	15:15	0	0	0	0	0

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	2	C-D	15:15	15:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	15:30	15:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	15:45	16:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	16:00	16:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	16:15	16:30	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	16:30	16:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	16:45	17:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	17:00	17:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	17:15	17:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	17:30	17:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	17:45	18:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	18:00	18:15	3	0	0	0	2
20/06/2023	2	C-D	18:15	18:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	18:30	18:45	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	C-D	18:45	19:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	19:00	19:15	3	2	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	19:15	19:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	19:30	19:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	C-D	19:45	20:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	05:00	05:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	05:15	05:30	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	D-A	05:30	05:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	05:45	06:00	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	06:00	06:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	06:15	06:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	06:30	06:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	06:45	07:00	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	D-A	07:00	07:15	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	07:15	07:30	3	2	0	0	0

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	2	D-A	07:30	07:45	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	07:45	08:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	08:00	08:15	2	2	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	08:15	08:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	08:30	08:45	0	2	0	2	0
20/06/2023	2	D-A	08:45	09:00	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	09:00	09:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	09:15	09:30	2	0	0	2	0
20/06/2023	2	D-A	09:30	09:45	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	09:45	10:00	2	2	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	10:00	10:15	2	3	0	2	0
20/06/2023	2	D-A	10:15	10:30	3	2	0	2	0
20/06/2023	2	D-A	10:30	10:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	10:45	11:00	2	0	0	2	0
20/06/2023	2	D-A	11:00	11:15	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	11:15	11:30	0	2	0	4	0
20/06/2023	2	D-A	11:30	11:45	0	0	1	0	0
20/06/2023	2	D-A	11:45	12:00	2	3	0	2	0
20/06/2023	2	D-A	12:00	12:15	0	3	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	12:15	12:30	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	12:30	12:45	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	12:45	13:00	0	3	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	13:00	13:15	0	3	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	13:15	13:30	0	5	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	13:30	13:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	13:45	14:00	0	2	0	0	4
20/06/2023	2	D-A	14:00	14:15	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	14:15	14:30	0	3	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	14:30	14:45	2	3	0	2	0

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	2	D-A	14:45	15:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	15:00	15:15	0	0	0	2	0
20/06/2023	2	D-A	15:15	15:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	15:30	15:45	0	3	0	4	0
20/06/2023	2	D-A	15:45	16:00	2	3	0	2	0
20/06/2023	2	D-A	16:00	16:15	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	16:15	16:30	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	16:30	16:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	16:45	17:00	2	3	0	0	5
20/06/2023	2	D-A	17:00	17:15	0	5	0	0	2
20/06/2023	2	D-A	17:15	17:30	3	2	0	0	2
20/06/2023	2	D-A	17:30	17:45	2	2	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	17:45	18:00	0	3	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	18:00	18:15	5	2	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	18:15	18:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	18:30	18:45	2	3	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	18:45	19:00	0	3	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	19:00	19:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	19:15	19:30	2	2	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	19:30	19:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-A	19:45	20:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	05:00	05:15	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	05:15	05:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	05:30	05:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	05:45	06:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	06:00	06:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	06:15	06:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	06:30	06:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	06:45	07:00	0	0	0	0	0

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	2	D-B	07:00	07:15	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	07:15	07:30	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	D-B	07:30	07:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	07:45	08:00	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	08:00	08:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	08:15	08:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	08:30	08:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	08:45	09:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	09:00	09:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	09:15	09:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	09:30	09:45	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	09:45	10:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	10:00	10:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	10:15	10:30	0	0	0	2	0
20/06/2023	2	D-B	10:30	10:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	10:45	11:00	0	0	0	2	0
20/06/2023	2	D-B	11:00	11:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	11:15	11:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	11:30	11:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	11:45	12:00	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	12:00	12:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	12:15	12:30	0	2	0	2	0
20/06/2023	2	D-B	12:30	12:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	12:45	13:00	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	13:00	13:15	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	13:15	13:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	13:30	13:45	0	2	0	2	0
20/06/2023	2	D-B	13:45	14:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	14:00	14:15	0	0	0	0	0

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	2	D-B	14:15	14:30	0	0	0	2	0
20/06/2023	2	D-B	14:30	14:45	2	2	0	0	2
20/06/2023	2	D-B	14:45	15:00	0	3	0	2	0
20/06/2023	2	D-B	15:00	15:15	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	D-B	15:15	15:30	0	3	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	15:30	15:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	15:45	16:00	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	D-B	16:00	16:15	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	16:15	16:30	2	5	0	2	0
20/06/2023	2	D-B	16:30	16:45	0	0	0	0	4
20/06/2023	2	D-B	16:45	17:00	0	3	0	0	5
20/06/2023	2	D-B	17:00	17:15	2	2	0	4	2
20/06/2023	2	D-B	17:15	17:30	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	17:30	17:45	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	17:45	18:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	18:00	18:15	3	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	18:15	18:30	3	5	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	18:30	18:45	0	3	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	18:45	19:00	0	2	0	0	2
20/06/2023	2	D-B	19:00	19:15	0	2	0	0	2
20/06/2023	2	D-B	19:15	19:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	19:30	19:45	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-B	19:45	20:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	05:00	05:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	05:15	05:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	05:30	05:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	05:45	06:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	06:00	06:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	06:15	06:30	0	0	0	0	0

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	2	D-C	06:30	06:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	06:45	07:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	07:00	07:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	07:15	07:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	07:30	07:45	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	D-C	07:45	08:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	08:00	08:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	08:15	08:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	08:30	08:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	08:45	09:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	09:00	09:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	09:15	09:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	09:30	09:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	09:45	10:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	10:00	10:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	10:15	10:30	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	D-C	10:30	10:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	10:45	11:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	11:00	11:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	11:15	11:30	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	D-C	11:30	11:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	11:45	12:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	12:00	12:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	12:15	12:30	0	0	0	0	4
20/06/2023	2	D-C	12:30	12:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	12:45	13:00	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	13:00	13:15	0	2	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	13:15	13:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	13:30	13:45	0	0	0	0	0

Data	Núm. do Posto	Núm. do Movimento	Horário de Início	Horário de Fim	Motocicleta	Automóvel	Ônibus Padrão	Caminhão	Bicicleta
20/06/2023	2	D-C	13:45	14:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	14:00	14:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	14:15	14:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	14:30	14:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	14:45	15:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	15:00	15:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	15:15	15:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	15:30	15:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	15:45	16:00	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	D-C	16:00	16:15	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	D-C	16:15	16:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	16:30	16:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	16:45	17:00	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	D-C	17:00	17:15	0	0	0	0	2
20/06/2023	2	D-C	17:15	17:30	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	17:30	17:45	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	17:45	18:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	18:00	18:15	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	18:15	18:30	2	0	0	0	2
20/06/2023	2	D-C	18:30	18:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	18:45	19:00	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	19:00	19:15	2	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	19:15	19:30	2	0	0	0	2
20/06/2023	2	D-C	19:30	19:45	0	0	0	0	0
20/06/2023	2	D-C	19:45	20:00	0	0	0	0	0



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

**CREA-PE**

**ART OBRA / SERVIÇO**  
**Nº PE20231068105**

**Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Pernambuco**

INICIAL

**1. Responsável Técnico**

**CECÍLIA LEITE SABAT**

Título profissional: **ENGENHEIRA DE PRODUÇÃO, MESTRA EM ENGENHARIA CIVIL**

RNP: **1819487660**

Registro: **1819487660PE**

**2. Dados do Contrato**

Contratante: **Tenda Negócios Imobiliários S.A.**

CPF/CNPJ: **09.625.762/0005-81**

**RUA DO HOSPÍCIO**

Nº: **208**

Complemento: **Sala 02**

Bairro: **BOA VISTA**

Cidade: **RECIFE**

UF: **PE**

CEP: **50060080**

Contrato: **Não especificado**

Celebrado em:

Valor: **R\$ 22.629,00**

Tipo de contratante: **Pessoa Jurídica de Direito Privado**

Ação Institucional: **Outros**

**3. Dados da Obra/Serviço**

**RUA ANTÔNIO EDUARDO AMORIM**

Nº: **140**

Complemento:

Bairro: **IMBIRIBEIRA**

Cidade: **RECIFE**

UF: **PE**

CEP: **51150320**

Data de Início: **16/06/2023**

Previsão de término: **31/12/2023**

Coordenadas Geográficas: **0, 0**

Finalidade: **Outro**

Código: **Não Especificado**

Proprietário: **Tenda Negócios Imobiliários S.A.**

CPF/CNPJ: **09.625.762/0005-81**

**4. Atividade Técnica**

8 - Consultoria

Quantidade

Unidade

28 - Desenvolvimento > TRANSPORTES > TRANSPORTE URBANO > #4.11.1 - DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO

170,00

h

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

**5. Observações**

Desenvolvimento de Estudo de Impacto de Trânsito e Transportes para o empreendimento habitacional Mirante Belvedere [Vip Leilões], composto por 667 unidades habitacionais e localizado na Rua Antônio Eduardo Amorim, número 140, Imbiribeira, Recife-PE, com área total do terreno de 8.337,58 m².

**6. Declarações**

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

- Cláusula Compromissória: Qualquer conflito ou litígio originado do presente contrato, bem como sua interpretação ou execução, será resolvido por arbitragem, de acordo com a Lei no. 9.307, de 23 de setembro de 1996, por meio do Centro de Mediação e Arbitragem - CMA vinculado ao Crea-PE, nos termos do respectivo regulamento de arbitragem que, expressamente, as partes declaram concordar

**7. Entidade de Classe**

NÃO OPTANTE

**8. Assinaturas**

Declaro serem verdadeiras as informações acima

**CECÍLIA LEITE SABAT - CPF: 082.861.864-00**

\_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

Local

data

**Tenda Negócios Imobiliários S.A. - CNPJ: 09.625.762/0005-81**

**9. Informações**

\* Conforme Art. 4º da Resolução 1025/2009: O registro da ART efetiva-se após o seu cadastro no sistema eletrônico do CREA e o recolhimento do valor correspondente

**10. Valor**

Valor da ART: **R\$ 254,59**

Registrada em: **02/01/2024**

Valor pago: **R\$ 254,59**

Nosso Número: **8306029266**

A autenticidade desta ART pode ser verificada em: <http://crea-pe.sitac.com.br/publico>, com a chave: zAwdb  
 Impresso em: 29/01/2024 às 11:57:20 por: , ip: 187.21.12.124

