



**SQ EMPREENDIMENTOS
IMOBILIÁRIOS LTDA.**

Construção Comercial (CSEI)

Avenida das Alamandas
Campinas/SP

Julho de 2024

**RELATÓRIO DE IMPACTO
NO TRÁFEGO**

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	3
1.1 Informações Gerais	4
2. APRESENTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO	5
2.1 Caracterização do Empreendimento e Vagas	5
2.2 Caracterização da Área	25
2.3 Geração de Viagens	29
3. ANÁLISE DOS NÍVEIS DE SERVIÇO	30
3.1 Metodologia	30
3.2 Análise dos Níveis de Serviços Atuais e Futuros	32
4. CONCLUSÃO	37
5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	38
6. RESPONSABILIDADE TÉCNICA	39
7. ANEXOS	40
7.1 Relatório de Contagem	41
7.2 Memorial de Análise - Relatório Vistro: Cenário Atual sem o Empreendimento	48
7.3 Memorial de Análise - Relatório Vistro: Cenário Atual com o Empreendimento	49
7.4 Anotação de Responsabilidade Técnica - ART	50

1. INTRODUÇÃO

Este laudo trata-se de um estudo de tráfego, e faz alusão à implantação de uma *CONSTRUÇÃO COMERCIAL (CSEI)* de propriedade da interessada *SQ EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS LTDA.*

O documento se faz necessário para embasar a análise técnica da Secretaria Municipal de Transportes - SMT e da Empresa de Desenvolvimento de Campinas - EMDEC, da Prefeitura Municipal de Campinas - PMC, que aprova as questões relativas ao tráfego, auxiliado por outros órgãos que propiciem o ordenamento territorial, como a Secretaria Municipal de Urbanismo - SEMURB na forma da expedição de alvarás e a Secretaria Municipal do Verde e do Desenvolvimento Sustentável, quando promove o licenciamento ambiental. Não se pode deixar de comentar que a participação da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano, também tem papel fundamental nas decisões referentes a ocupação urbana e nas implantações de empreendimentos.

O estudo analisa o impacto da instalação e operação de empreendimentos no sistema viário do entorno e áreas de abrangência do projeto.

Apresentam-se neste trabalho, dados coletados da região, tanto como a estrutura física, como a estrutura funcional. Como estrutura física foi considerada a pavimentação da via, entrada e saída de autos, cruzamentos, sinalização e obras como pontes, passarelas e rotatórias. A parte funcional é a análise do fluxo de veículos que trafegam pelos acessos ao empreendimento, e a capacidade de suporte que as vias têm para suprir a nova demanda gerada após a implantação do empreendimento.

Para criar a base de dados de volume veicular, o método utilizado foi o de contagem veicular direcional classificada, e quanto aos cálculos de geração de viagens e determinação de áreas de influência, foram utilizadas bibliografias técnicas, apresentadas ao longo do relatório.

Buscou-se neste estudo observar as legislações vigentes do município, quando da aprovação do empreendimento, tentando alcançar o pleno cumprimento das restrições estabelecidas, que no caso, pelo **Plano Diretor do Município Lei Complementar 189/2018, Código de Obras - Lei Complementar 9/2003, a Lei**



Complementar 208/2018 de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo, e Decreto 20.633/2019 – Estudo de Impacto de Vizinhança.

1.1 Informações Gerais

DADOS DO INTERESSADO

Proprietário: SQ Empreendimentos Imobiliários LTDA.

CNPJ: 09.626.370/0001-03

Endereço: Av. Selma Parada nº 201 – Conj. 01 Sala 154-L – Condomínio Galleria Office Park

Bairro: Jardim Madalena

CEP: 13.091-904

Município: Campinas/SP

DADOS DO EMPREENDIMENTO

Tipo do Empreendimento: Construção Comercial - CSEI

Endereço: Avenida das Alamandas S/N – Lote 002 – Quadra A – Quarteirão 17570

Município: Campinas - SP

Área do Terreno: 34.468,00 m²

Área Total a Construir: 75.165,07 m²

DADOS DA EMPRESA RESPONSÁVEL PELO LAUDO

Nome: Global Ambiente Consultoria Ambiental LTDA.

Endereço: Rua Paschoal Nicolau Purchio, 25 – Nova Campinas

CEP: 13.092-157

Município: Campinas-SP

Telefone: (19) 3201-5111

CNPJ: 13.264.823/0001 – 76

Contato: Engº Plínio Escher Júnior (plinio.escher@globalambiente.com.br)

CREA 060.06.505.80

Anotação de Responsabilidade Técnica (ART): em anexo.

2. APRESENTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

2.1 Caracterização do Empreendimento e Vagas

O empreendimento em estudo se refere a uma construção comercial que deverá ser implantada em formato faseado. A seguir o detalhamento da edificação por fase.

FASE 1: Nessa fase serão implantados 4 prédios comerciais, sendo 3 deles com pavimento térreo e superior, contemplando 4 unidades privativas de escritório (office) por prédio, totalizando assim 12 unidades. Os outros 2 prédios também serão compostos por pavimento térreo e superior. O pavimento térreo será destinado a implantação de lojas comerciais (mall) e contemplará 34 unidades privativas, enquanto o pavimento superior será destinado ao uso de escritórios (office) e contemplará outras 36 unidades privativas, totalizando 70 unidades.

Além da implantação dos prédios Office e Mall, nessa fase também serão implantados os anexos (cobertura e docas) e o quiosque, totalizando assim 10.985,30 m² construídos. Abaixo, apresenta-se o quadro de áreas da edificação desta fase.

FASE 01																													
ÁREAS (m2)	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">TERRENO</td> <td style="text-align: right;">23.893,00</td> </tr> <tr> <td>ANEXOS - COBERTURAS E DOCA</td> <td style="text-align: right;">646,21</td> </tr> <tr> <td>QUIOSQUE (A=45m² x 7)</td> <td style="text-align: right;">315,00</td> </tr> <tr> <td>MALL</td> <td style="text-align: right;">5.074,48</td> </tr> <tr> <td>TÉRREO - COMERCIAL / LOJAS</td> <td style="text-align: right;">2.923,60</td> </tr> <tr> <td>SUPERIOR - ESCRITÓRIOS</td> <td style="text-align: right;">2.024,88</td> </tr> <tr> <td>ÁTICO</td> <td style="text-align: right;">126,00</td> </tr> <tr> <td>OFFICE (x3)</td> <td style="text-align: right;">4.949,61</td> </tr> <tr> <td>TÉRREO</td> <td style="text-align: right;">1.113,84 x 3 = 3.341,52</td> </tr> <tr> <td>SUPERIOR</td> <td style="text-align: right;">423,02 x 3 = 1.269,06</td> </tr> <tr> <td>ÁTICO</td> <td style="text-align: right;">113,01 x 3 = 339,03</td> </tr> <tr> <td>TOTAL A CONSTRUIR</td> <td style="text-align: right;">10.985,30</td> </tr> <tr> <td>OCUPADO</td> <td style="text-align: right;">7.226,33</td> </tr> <tr> <td>LIVRE</td> <td style="text-align: right;">3.758,97</td> </tr> </table>	TERRENO	23.893,00	ANEXOS - COBERTURAS E DOCA	646,21	QUIOSQUE (A=45m ² x 7)	315,00	MALL	5.074,48	TÉRREO - COMERCIAL / LOJAS	2.923,60	SUPERIOR - ESCRITÓRIOS	2.024,88	ÁTICO	126,00	OFFICE (x3)	4.949,61	TÉRREO	1.113,84 x 3 = 3.341,52	SUPERIOR	423,02 x 3 = 1.269,06	ÁTICO	113,01 x 3 = 339,03	TOTAL A CONSTRUIR	10.985,30	OCUPADO	7.226,33	LIVRE	3.758,97
TERRENO	23.893,00																												
ANEXOS - COBERTURAS E DOCA	646,21																												
QUIOSQUE (A=45m ² x 7)	315,00																												
MALL	5.074,48																												
TÉRREO - COMERCIAL / LOJAS	2.923,60																												
SUPERIOR - ESCRITÓRIOS	2.024,88																												
ÁTICO	126,00																												
OFFICE (x3)	4.949,61																												
TÉRREO	1.113,84 x 3 = 3.341,52																												
SUPERIOR	423,02 x 3 = 1.269,06																												
ÁTICO	113,01 x 3 = 339,03																												
TOTAL A CONSTRUIR	10.985,30																												
OCUPADO	7.226,33																												
LIVRE	3.758,97																												

Tabela 1. Quadro de Áreas – Fase 1.
 Fonte: Projeto Arquitetônico do empreendimento.

Para visualização ilustrativa da implantação da Fase 01 do empreendimento, apresenta-se a Figura 1 abaixo.



Figura 1. Implantação Geral – Fase 01
Fonte: Projeto Arquitetônico do empreendimento.

No que se refere ao número de vagas, a Fase 01 do empreendimento contará com 314 vagas totais, sendo 135 vagas destinadas ao uso do mall térreo e quiosques. Destas, 02 vagas serão destinadas ao uso de Pessoas Com Deficiência (PCD), 06 vagas serão destinadas à Idosos e 03 serão destinadas ao embarque e desembarque. As 179 vagas restantes, serão destinadas ao uso do mall superior, offices 1, 2 e 3, e as torres A e B. Destas, 04 vagas serão destinadas ao uso de Pessoas Com Deficiência (PCD), 09 serão destinadas à Idosos e 05 serão para uso de embarque e desembarque.

Além das vagas descritas, o projeto ainda prevê 04 vagas de acumulação. A tabela abaixo apresenta o quadro descritivo das vagas da Fase 01 do empreendimento.

QUADRO DE VAGAS - FASE 1					
CLASSIFICAÇÃO DAS VAGAS					
COMERCIAL	1/30	DESTINADO AO MALL TÉRREO E QUIOSQUES			
ESCRITÓRIOS	1/35	DESTINADO AO MALL SUPERIOR, OFFICE 1 / 2 E 3, TORRE "A" E "B"			
TABELA DE VAGAS - COMERCIAL					
TIPOS DE VAGA	TÉRREO	1º SUBSOLO	2º SUBSOLO	3º SUBSOLO	TOTAL GERAL
PEQUENA	00	00	00	00	00
MÉDIA	00	00	00	00	00
GRANDE	124	00	00	00	102
PCD (GRANDE)	02	00	00	00	02
IDOSO (GRANDE)	06	00	00	00	06
E/D (GRANDE)	03	00	00	00	03
C/D (GRANDE)*	00	00	00	00	02
TOTAL	135	00	00	00	135
MOTO	00	00	00	00	00
TABELA DE VAGAS - ESCRITÓRIO					
TIPOS DE VAGA	TÉRREO	1º SUBSOLO	2º SUBSOLO	3º SUBSOLO	TOTAL GERAL
PEQUENA	00	00	00	00	00
MÉDIA	00	000	000	000	00
GRANDE	161	00	00	00	161
PCD (GRANDE)	04	00	00	00	04
IDOSO (GRANDE)	09	00	00	00	09
E/D (GRANDE)	05	00	00	00	05
TOTAL	179	000	000	000	179
MOTO	00	00	00	00	00
TOTAL GERAL	314	000	000	00	314
ACUMULAÇÃO	04	00	00	00	04

Tabela 2. Quadro de Vagas – Fase 01.
 Fonte: Projeto Arquitetônico do empreendimento.

FASE 2: Nessa fase deverá ocorrer a implantação da Torre B que será composta por 3 subsolos, pavimento térreo, 16 pavimentos tipo e mais 2 pavimentos superiores (17º e 18º andar). O 1º e 2º subsolos serão compostos por 4.071,63 m² cada e o 3º subsolo por 4.123,88 m².

O pavimento térreo dessa torre será composto por 2 unidades privativas comerciais, espaço para eventos, além de área de circulação coberta. Cada pavimento tipo será composto por 2 unidades privativas comerciais e os pavimentos superiores (17º e 18º) contarão, cada um, com apenas 1 unidade privativa. Essa torre será composta em sua totalidade por 19.257,95 m².

Essa fase, portanto, contemplará a construção de 31.933,81 m². Abaixo, apresenta-se o quadro de áreas da edificação desta fase.

FASE 02	
TERRENO	4.995,00
3ºSUBSOLO	4.123,88
2ºSUBSOLO	4.071,63
1º SUBSOLO	4.071,63
CIRCULAÇÃO COBERTA (TORRE B)	285,66
EVENTOS	123,06
TORRE B	19.257,95
TÉRREO	1.156,18
TIPO	1.051,97 x 16 = 16.831,52
17º E 18º ANDAR	584,14 x 2 = 1.168,28
ÁTICO	101,97
TOTAL A CONSTRUIR	31.933,81
OCUPADO	1.564,90
LIVRE	3.430,10

Tabela 3. Quadro de Áreas – Fase 2.
 Fonte: Projeto Arquitetônico do empreendimento.

Para visualização ilustrativa da implantação da Fase 02 do empreendimento, apresenta-se a Figura 2 a seguir.

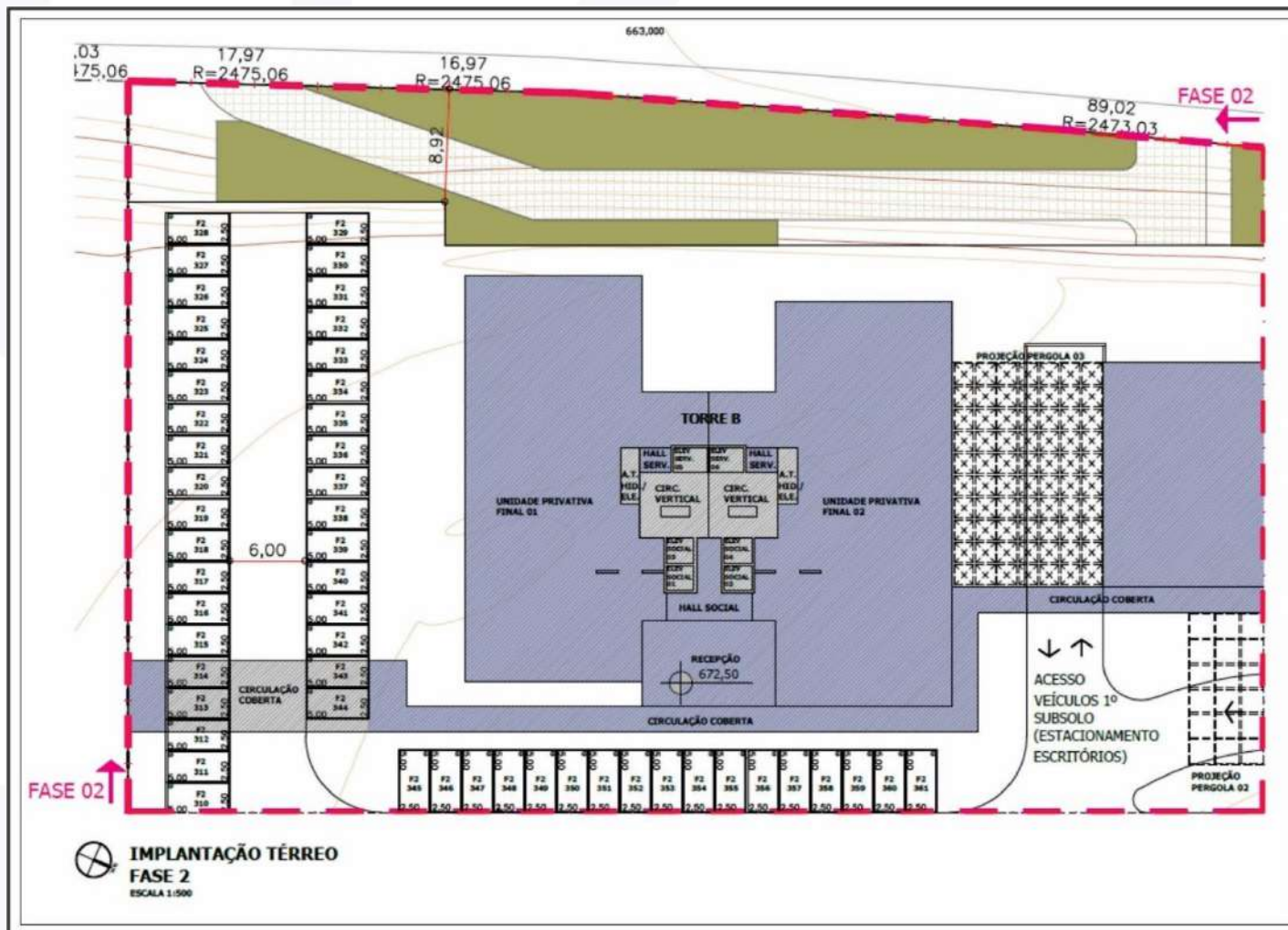


Figura 2. Implantação Geral – Fase 02
 Fonte: Projeto Arquitetônico do empreendimento.

No que se refere ao número de vagas, a Fase 02 do empreendimento contará com 549 vagas totais que serão destinadas ao uso do mall superior, offices 1, 2 e 3, e as torres A e B. No pavimento térreo serão implantadas 52 vagas grandes de uso comum. No 1º subsolo serão implantadas 167 vagas, das quais 06 serão destinadas ao uso de Pessoas Com Deficiência (PCD), 10 serão destinadas à Idosos e 02 serão para uso de embarque e desembarque. Ainda neste pavimento, 19 vagas serão destinadas ao estacionamento de motos.

No 2º subsolo serão implantadas 167 vagas, das quais 04 serão destinadas ao uso de Pessoas Com Deficiência (PCD), 09 serão destinadas à Idosos e 08 serão para uso de embarque e desembarque. Ainda neste pavimento, 16 vagas serão destinadas ao estacionamento de motos. Já no 3º subsolo serão implantadas 163 vagas, das quais 06 serão destinadas à Idosos e 05 serão para uso de embarque e desembarque. Além disso, neste pavimento 16 vagas serão para uso de motos e 10 vagas serão implantadas para acumulação.

A tabela abaixo apresenta o quadro descritivo das vagas da Fase 02 do empreendimento.

QUADRO DE VAGAS - FASE 2					
CLASSIFICAÇÃO DAS VAGAS					
COMERCIAL	1/30	DESTINADO AO MALL TÉRREO E QUIOSQUES			
ESCRITÓRIOS	1/35	DESTINADO AO MALL SUPERIOR, OFFICE 1 / 2 E 3, TORRE "A" E "B"			
TABELA DE VAGAS - COMERCIAL					
TIPOS DE VAGA	TÉRREO	1º SUBSOLO	2º SUBSOLO	3º SUBSOLO	TOTAL GERAL
PEQUENA	00	00	00	00	00
MÉDIA	00	00	00	00	00
GRANDE	000	00	00	00	000
PCD (GRANDE)	00	00	00	00	00
IDOSO (GRANDE)	00	00	00	00	00
E/D (GRANDE)	00	00	00	00	00
C/D (GRANDE)*	00	00	00	00	00
TOTAL	000	00	00	00	000
MOTO	00	00	00	00	00
TABELA DE VAGAS - ESCRITÓRIO					
TIPOS DE VAGA	TÉRREO	1º SUBSOLO	2º SUBSOLO	3º SUBSOLO	TOTAL GERAL
PEQUENA	00	00	00	00	00
MÉDIA	00	146	146	152	444
GRANDE	52	03	00	00	55
PCD (GRANDE)	00	06	04	00	10
IDOSO (GRANDE)	00	10	09	06	25
E/D (GRANDE)	00	02	08	05	15
TOTAL	52	167	167	163	549
MOTO	00	19	16	16	51
TOTAL GERAL	52	167	167	163	549
ACUMULAÇÃO	00	00	00	10	10

Tabela 4. Quadro de Vagas – Fase 02.
 Fonte: Projeto Arquitetônico do empreendimento.

FASE 3: Nessa fase deverá ocorrer a implantação da Torre A que será composta por 3 subsolos, pavimento térreo e 17 pavimentos tipo. O 1º e 2º subsolos serão compostos por 4.074,58 m² cada e o 3º subsolo por 4.151,47 m².

O pavimento térreo dessa torre será composto por 2 unidades privativas comerciais, espaço para eventos, além de área de circulação coberta. Cada

pavimento tipo também será composto por 2 unidades privativas comerciais. Essa torre será composta em sua totalidade por 19.141,64 m².

Essa fase, portanto, contemplará a construção de 32.242,96 m². Abaixo, apresenta-se o quadro de áreas da edificação desta fase.

FASE 03		
ÁREAS (m2)	TERRENO	5.580,00
	3ºSUBSOLO	4.151,47
	2ºSUBSOLO	4.074,58
	1º SUBSOLO	4.074,58
	DEPÓSITO DE LIXO / APOIO	222,68
	CIRCULAÇÃO COBERTA (TORRE A)	166,04
	EVENTOS	411,97
	TORRE A	19.141,64
	TÉRREO	1.156,18
	TIPO	1.051,97 x 17 = 17.883,49
	ÁTICO	101,97
	TOTAL A CONSTRUIR	32.242,96
	OCUPADO	1.956,87
LIVRE	3.623,13	

Tabela 5. Quadro de Áreas – Fase 3.
 Fonte: Projeto Arquitetônico do empreendimento.

Para visualização ilustrativa da implantação da Fase 03 do empreendimento, apresenta-se a Figura 3 a seguir.

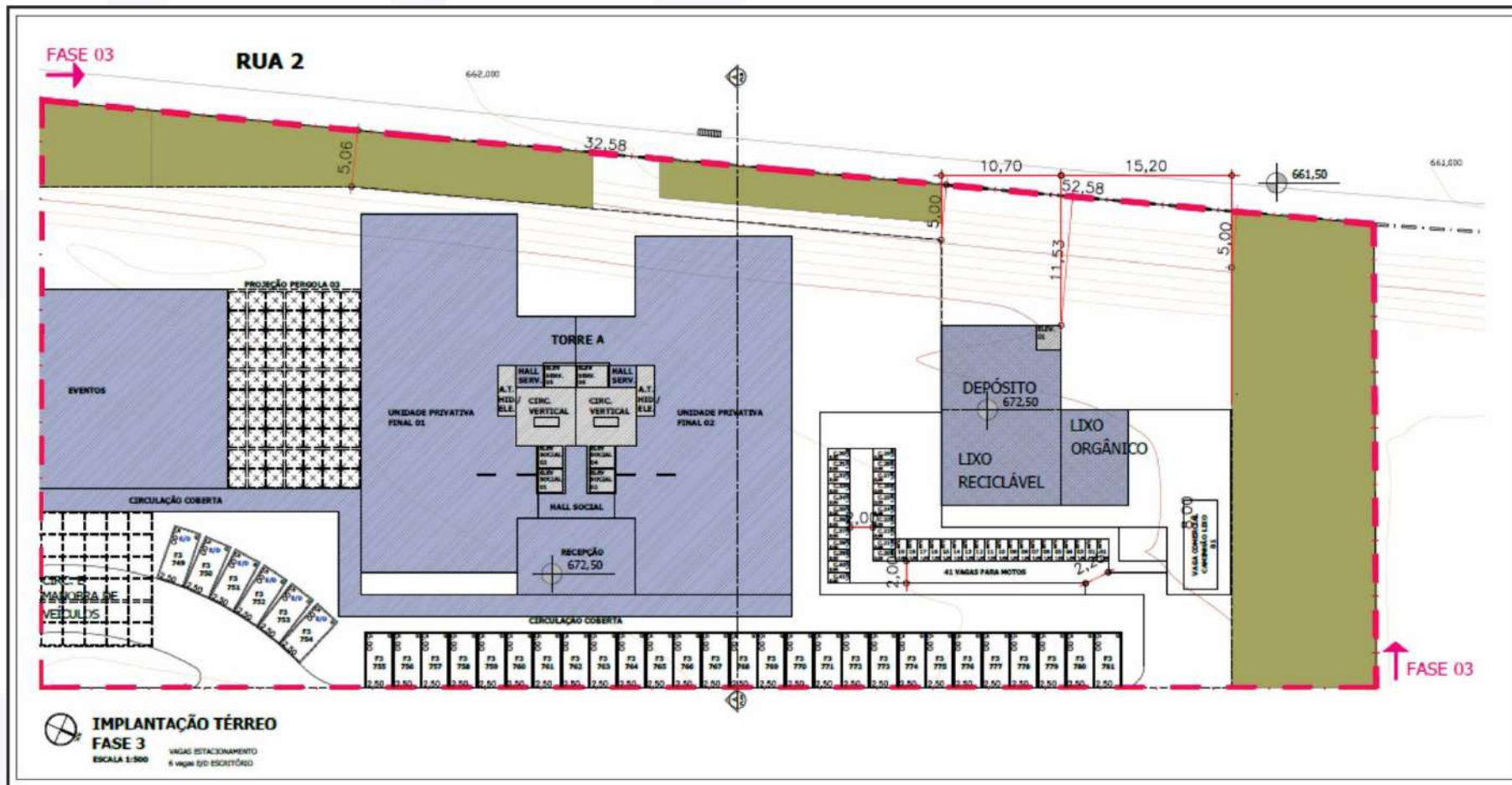


Figura 3. Implantação Geral – Fase 03
 Fonte: Projeto Arquitetônico do empreendimento.

No que se refere ao número de vagas, a Fase 03 do empreendimento contará com 605 vagas totais que serão destinadas ao uso do mall superior, offices 1, 2 e 3, e as torres A e B. No pavimento térreo serão implantadas 33 vagas, das quais 06 serão para uso de embarque e desembarque e, ainda neste pavimento, serão implantadas 41 vagas para uso de motos. No 1º subsolo serão implantadas 195 vagas, das quais 04 serão destinadas ao uso de Pessoas Com Deficiência (PCD), 10 serão destinadas à Idosos e 02 serão para uso de embarque e desembarque. O 2º subsolo possuirá a mesma quantidade e distribuição de vagas.

No 3º subsolo serão implantadas 182 vagas, das quais 03 serão destinadas ao uso de Pessoas Com Deficiência (PCD), 08 serão destinadas à Idosos e 07 serão para uso de embarque e desembarque.

A tabela abaixo apresenta o quadro descritivo das vagas da Fase 03 do empreendimento.

QUADRO DE VAGAS - FASE 3					
CLASSIFICAÇÃO DAS VAGAS					
COMERCIAL	1/30	DESTINADO AO MALL TÉRREO E QUIOSQUES			
ESCRITÓRIOS	1/35	DESTINADO AO MALL SUPERIOR, OFFICE 1 / 2 E 3, TORRE "A" E "B"			
TABELA DE VAGAS - COMERCIAL					
TIPOS DE VAGA	TÉRREO	1º SUBSOLO	2º SUBSOLO	3º SUBSOLO	TOTAL GERAL
PEQUENA	00	00	00	00	00
MÉDIA	00	00	00	00	00
GRANDE	000	00	00	00	000
PCD (GRANDE)	00	00	00	00	00
IDOSO (GRANDE)	00	00	00	00	00
E/D (GRANDE)	00	00	00	00	00
C/D (GRANDE)*	00	00	00	00	00
TOTAL	000	00	00	00	000
MOTO	00	00	00	00	00
TABELA DE VAGAS - ESCRITÓRIO					
TIPOS DE VAGA	TÉRREO	1º SUBSOLO	2º SUBSOLO	3º SUBSOLO	TOTAL GERAL
PEQUENA	00	00	00	00	00
MÉDIA	00	171	171	164	506
GRANDE	27	08	08	00	43
PCD (GRANDE)	00	04	04	03	11
IDOSO (GRANDE)	00	10	10	08	28
E/D (GRANDE)	06	02	02	07	17
TOTAL	33	195	195	182	605
MOTO	41	00	00	00	41
TOTAL GERAL	33	195	195	182	605
ACUMULAÇÃO	00	00	00	00	00

Tabela 6. Quadro de Vagas – Fase 03.
 Fonte: Projeto Arquitetônico do empreendimento.

FASE 4: Nessa fase serão implantados 02 quiosques (90,00 m²), um prédio mall que será composto por pavimento térreo (729,42 m²) onde estarão dispostas as unidades comerciais/lojas e pavimento superior (519,42 m²) onde estarão dispostas as unidades de escritório e, um prédio office que também será composto por pavimento térreo (1.113,84 m²) e pavimento superior (423,02 m²).

Além disso, nessa fase haverá a implantação de mais uma torre, que será composta por 3 subsolos, pavimento térreo, 15 pavimentos superiores tipo e outros 04 pavimentos superiores (16^o ao 19^o pavimentos). O 1^o e 3^o subsolo serão

compostos por 3.821,39 m² cada um, enquanto o 2º subsolo contará com 3.850,10 m². O pavimento térreo possuirá 1.135,24 m² e será composto por 02 unidades privativas de escritório, cada pavimento tipo será composto por 1.051,97 m e os pavimentos superiores possuirão 584,14 m² cada um.

Essa fase, portanto, contemplará a construção de 34.048,47 m². Abaixo, apresenta-se o quadro de áreas da edificação desta fase.

TERRENO		11.044,62
3ºSUBSOLO		3.821,39
2ºSUBSOLO		3.850,10
1º SUBSOLO		3.821,39
APOIO (A=16,00m ² x 3)		48,00
ANEXOS - GUARITA E COBERTURA		60,40
QUIOSQUE (A=45m ² x 2)		90,00
MALL		1.290,84
TÉRREO - COMERCIAL / LOJAS	729,42	
SUPERIOR - ESCRITÓRIOS	519,42	
ÁTICO	42,00	
OFFICE		1.649,87
TÉRREO	1.113,84	
SUPERIOR	423,02	
ÁTICO	113,01	
CIRCULAÇÃO COBERTA		63,16
TORRE A		19.353,32
TÉRREO	1.135,24	
TIPO	1.051,97 x 15 = 15.779,55	
16º AO 19º ANDAR	584,14 x 4 = 2.336,56	
ÁTICO	101,97	
TOTAL A CONSTRUIR		34.048,47
OCUPADO		3.240,06
LIVRE		7.804,56

Tabela 7. Quadro de Áreas – Fase 4.

Fonte: Projeto Arquitetônico do empreendimento.

Para visualização ilustrativa da implantação da Fase 04 do empreendimento, apresenta-se a Figura 4 a seguir.

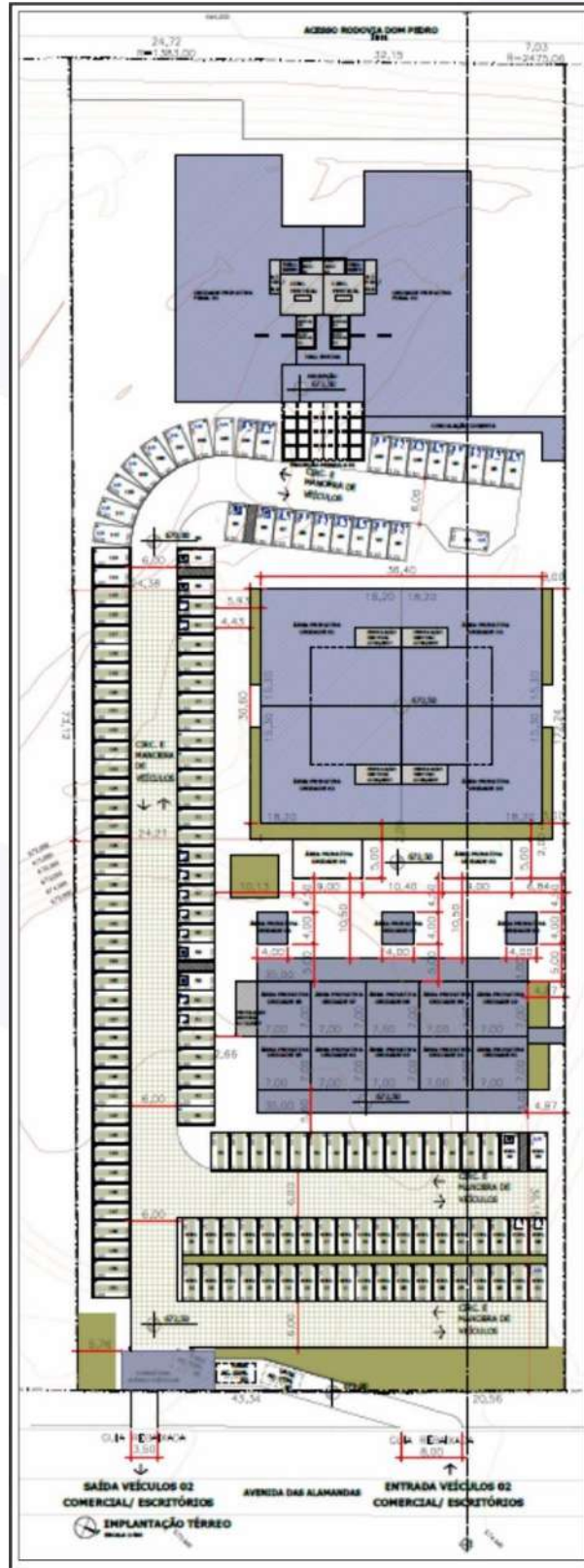


Figura 4. Implantação Geral – Fase 04
 Fonte: Projeto Arquitetônico do empreendimento.

No que se refere ao número de vagas, a Fase 04 do empreendimento contará com 597 vagas totais, sendo 41 vagas destinadas ao uso do mall térreo e quiosques. Destas, 01 vaga será destinada ao uso de Pessoas Com Deficiência (PCD), 02 vagas serão destinadas à Idosos, 01 será destinada ao embarque e desembarque e 01 será destinada ao uso de carga e descarga. As 556 vagas restantes, serão destinadas ao uso do mall superior, offices 1, 2 e 3, e as torres A e B. Destas, 11 vagas serão destinadas ao uso de Pessoas Com Deficiência (PCD), 28 serão destinadas à Idosos e 17 serão para uso de embarque e desembarque.

Além das vagas descritas, o projeto ainda prevê para essa fase, 48 vagas para o estacionamento de motos e 09 vagas de acumulação. A tabela abaixo apresenta o quadro descritivo das vagas da Fase 04 do empreendimento.

QUADRO DE VAGAS					
CLASSIFICAÇÃO DAS VAGAS					
COMERCIAL	1/30	DESTINADO AO MALL TÉRREO E QUIOSQUES			
ESCRITÓRIOS	1/35	DESTINADO AO MALL SUPERIOR, OFFICE 1 / 2 E 3, TORRE "A" E "B"			
TABELA DE VAGAS - COMERCIAL					
TIPOS DE VAGA	TÉRREO	1º SUBSOLO	2º SUBSOLO	3º SUBSOLO	TOTAL GERAL
PEQUENA	00	00	00	00	00
MÉDIA	00	00	00	00	00
GRANDE	36	00	00	00	35
PCD (GRANDE)	01	00	00	00	01
IDOSO (GRANDE)	02	00	00	00	02
E/D (GRANDE)	01	00	00	00	01
C/D (GRANDE)	01	00	00	00	01
TOTAL	41	00	00	00	41
MOTO	00	00	00	00	00
TABELA DE VAGAS - ESCRITÓRIO					
TIPOS DE VAGA	TÉRREO	1º SUBSOLO	2º SUBSOLO	3º SUBSOLO	TOTAL GERAL
PEQUENA	00	00	00	00	00
MÉDIA	00	148	129	144	421
GRANDE	79	00	00	00	79
PCD (M / G)	04	02	03	02	11
IDOSO (GRANDE)	20	03	02	03	28
E/D (M / G)	08	03	03	03	17
TOTAL	111	156	137	152	556
MOTO	00	16	16	16	48
TOTAL GERAL	152	156	137	152	597
ACUMULAÇÃO	03	00	06	00	09

Tabela 8. Quadro de Vagas – Fase 04.
 Fonte: Projeto Arquitetônico do empreendimento.

De acordo com a Lei Municipal 208/2018, com o auxílio da Tabela 1 do Anexo V, para construções comerciais (CSEI) – centro comercial, a exigência é de 1 vaga para cada 30m² de área construída, 5% da quantidade de vagas destinadas à motos, 1 vaga destinada para carga e descarga, 1 vaga para embarque e desembarque, no mínimo 3 vagas destinadas à Pessoas Com Deficiência (PCD) e 5% das vagas destinadas à Idosos. O projeto cumpre todos os requisitos dispostos nesta Lei.

2.2 Caracterização do Acessos ao Empreendimento

O projeto arquitetônico prevê na Fase 01 de implantação, uma entrada e duas opções de saída para veículos, contando com guia rebaixada de 8,00 metros, que atenderão também as Fases 02 e 03 do empreendimento. Já na Fase 04, o projeto prevê mais uma entrada contando com guia rebaixada de 8,00 metros e uma saída com guia rebaixada de 3,50 metros.

Em sua totalidade, portanto, o empreendimento contará com 2 acessos para entrada e 3 acessos para saída de veículos, todos pela Avenida das Alamandas e ocorrendo pelo pavimento térreo. O acesso de pedestres ocorrerá pela mesma avenida e pavimento.

A seguir foram inseridas as Figuras 5 e 6 para visualização dos acessos de entrada descritos e, as Figuras 7 e 8 para visualização dos acessos de saída.

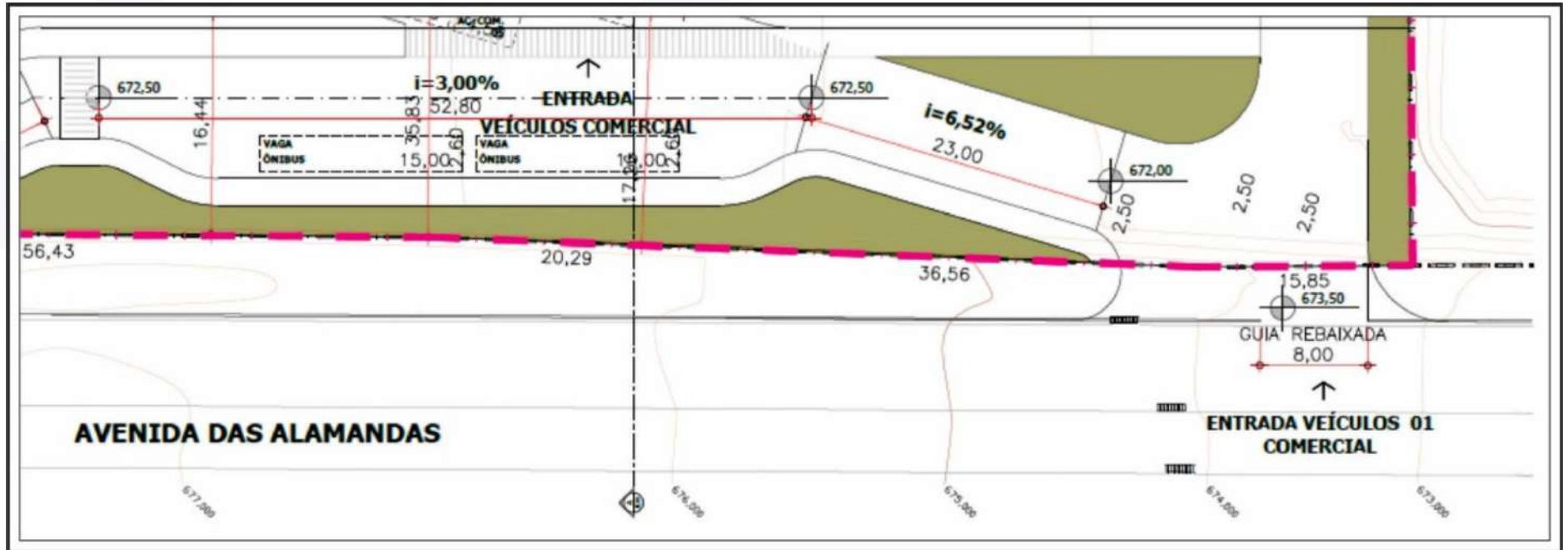


Figura 5. Acesso – Entrada Fases 01, 02 e 03
 Fonte: Projeto Arquitetônico do empreendimento.

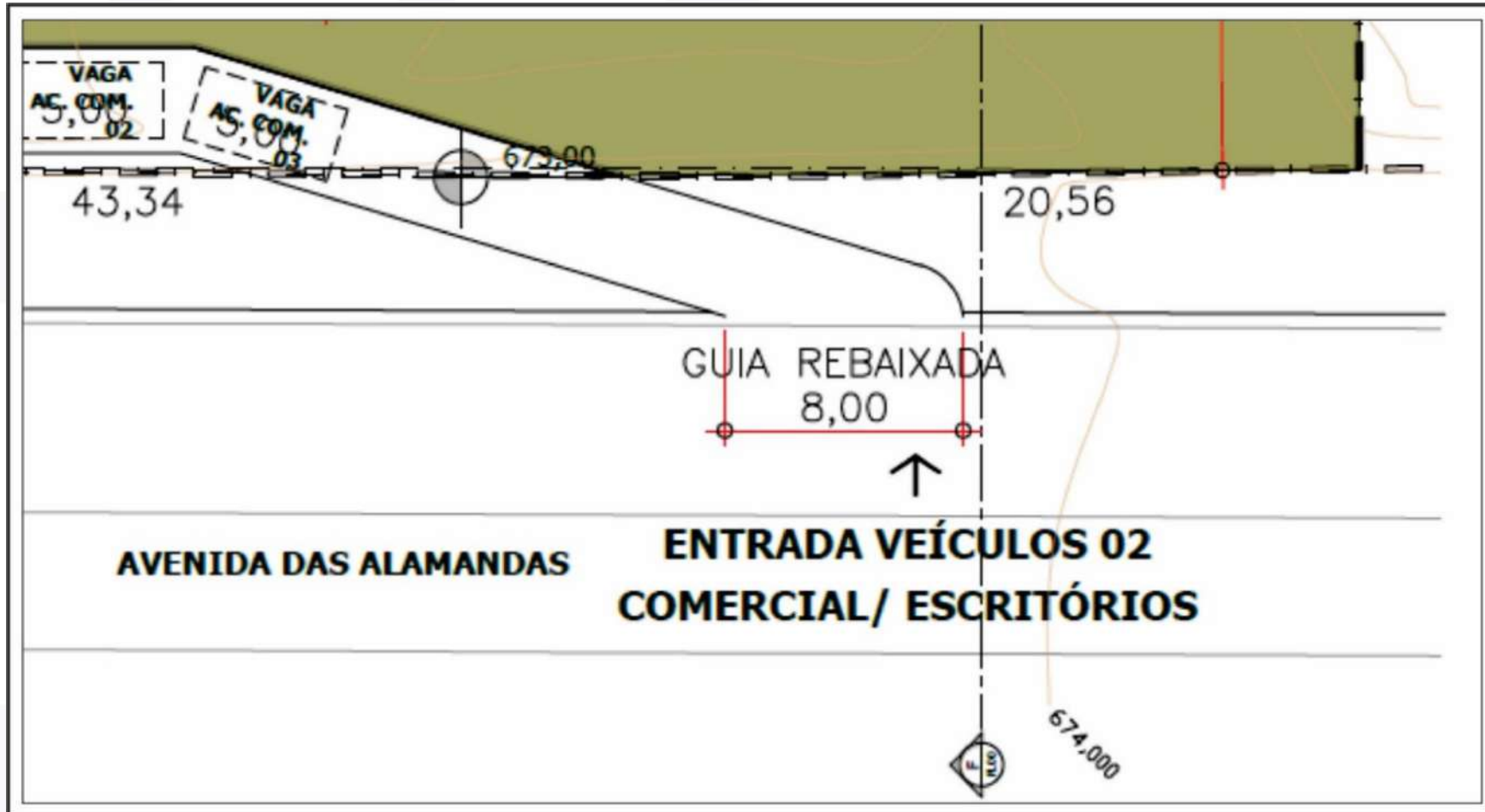


Figura 6. Acesso – Entrada Fase 04
Fonte: Projeto Arquitetônico do empreendimento.

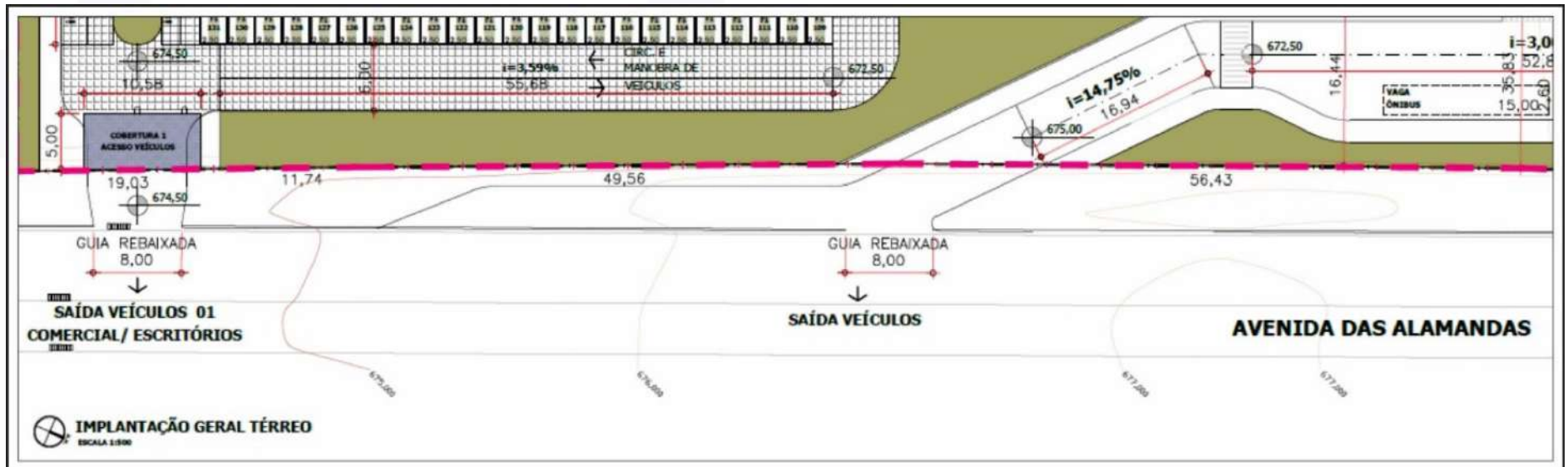


Figura 7. Acesso – Saída Fases 01, 02 e 03
 Fonte: Projeto Arquitetônico do empreendimento.



Figura 8. Acesso – Saída Fase 04
Fonte: Projeto Arquitetônico do empreendimento.

2.3 Caracterização da Área

A área onde se pretende instalar o empreendimento em estudo, fica localizada na região Leste do município de Campinas, especificamente no Loteamento Comercial SQ que possui em seu entorno os loteamentos residenciais Alphaville Dom Pedro, Residencial Jatibela, além dos bairros Parque Imperador e Jardim Madalena. Além disso, a área possui acesso direto à Marginal da Rodovia Dom Pedro I (SP-065).

A Figura 9 abaixo, apresenta a localização da área de interesse com relação ao município, já a Figura 10 apresenta o detalhamento dessa localização, conforme descrição acima.



Figura 9. Localização do Empreendimento no município.

Fonte: Google Earth – Elaborado por Global Vias

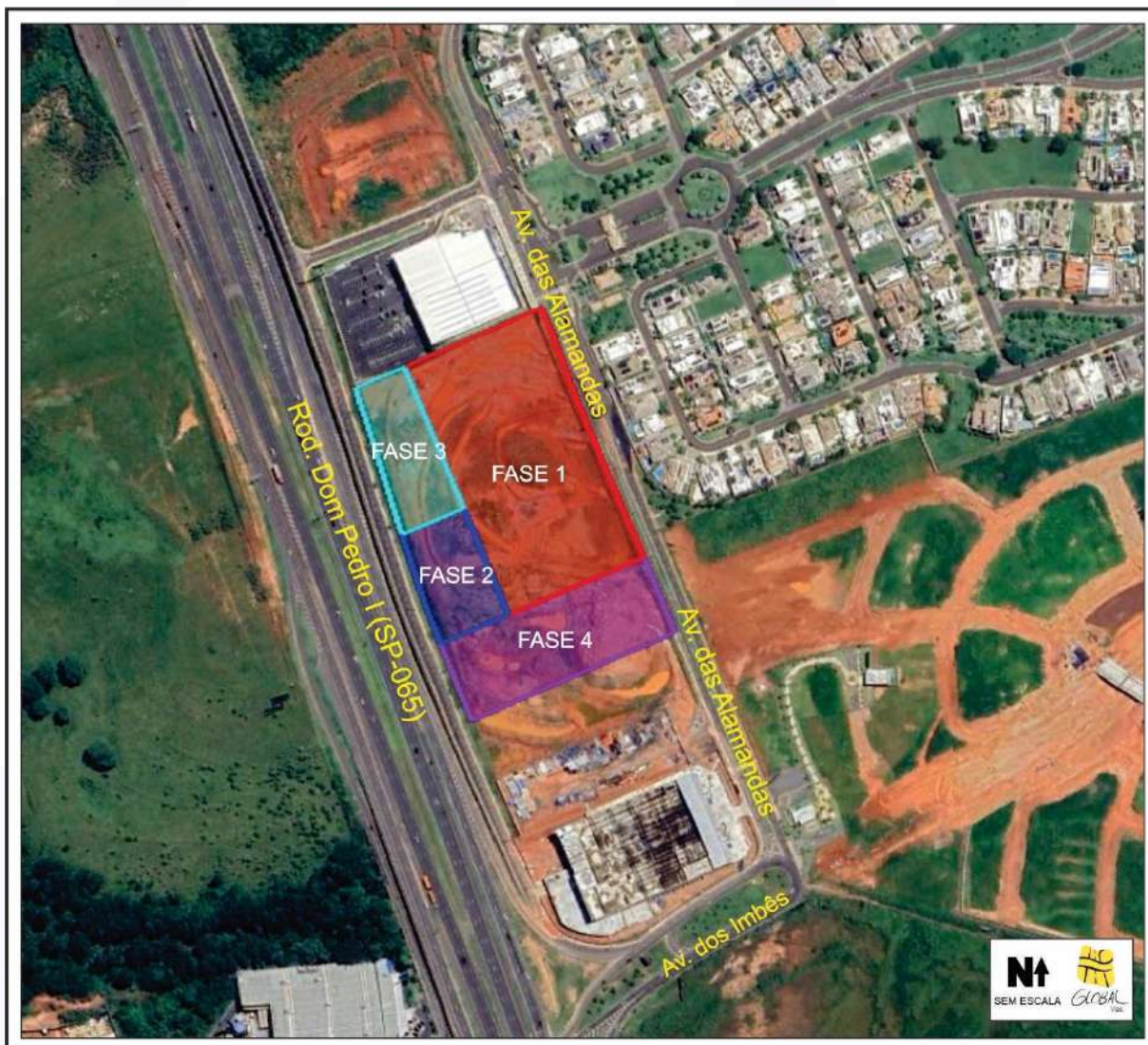


Figura 10. Localização do Empreendimento.
Fonte: Google Earth – Elaborado por Global Vias.

De acordo com a Lei Complementar N° 189/2018, que institui o Plano Diretor Estratégico do município de Campinas, o território da cidade é composto por quatro macrozonas:

- I – Macrozona Macrometropolitana;
- II – Macrozona de Estruturação Urbana;
- III – Macrozona de Desenvolvimento Ordenado;
- IV – Macrozona de Relevância Ambiental.

Conforme apresentado no Mapa de Macrozoneamento do município, a área em estudo fica localizada na *Macrozona Macrometropolitana*, que é descrita pela referida lei como:

I - Abrange região situada integralmente no perímetro urbano, impactada por estruturas viárias, equipamentos e atividades econômicas de abrangência regional, nacional e internacional, sofrendo influência direta e indireta pela proximidade dessas estruturas no território, que alteram dinâmicas socioeconômicas, culturais e ambientais.

São objetivos específicos para essa macrozona:

I - Promover a urbanização de caráter macrometropolitano, visando à qualidade urbanística e ambiental vinculada ao desenvolvimento econômico;

II - Integrar o Aeroporto de Viracopos e a Unicamp/Ciatec II ao desenvolvimento urbano do município;

III - Incentivar o desenvolvimento de atividades econômicas relevantes, especialmente ao longo das estruturas rodoviárias;

IV - Incentivar transformações estruturais nos padrões de uso e ocupação do solo por meio do aumento das densidades habitacionais e da mescla de atividades urbanas e qualificar as áreas residenciais consolidadas;

V - Implantar sistema viário, rodoviário e de transportes a fim de atender aos projetos de caráter metropolitano e regional de forma compatível com os interesses municipais;

VI - Promover a regularização fundiária de interesse social dos núcleos urbanos informais passíveis de consolidação e orientar a regularização fundiária de núcleos urbanos informais de interesse específico;

VII - Promover e estimular a produção de empreendimentos habitacionais de interesse social.

Na Figura 11, abaixo, apresenta-se a localização da área de estudo no Mapa das Macrozonas do município.



Figura 11. Localização do Empreendimento – Macrozoneamento.

Fonte: Mapa de Macrozonas do Município de Campinas – Elaborado por Global Vias.

2.4 Geração de Viagens

Para estimar o volume de viagens geradas pelo empreendimento – **completo comercial**, após sua completa instalação e operação, durante os dias de semana na hora-pico, foi utilizada a taxa de geração de viagens sugerida pelo ITE (Institute of Transportation Engineers) no Trip Generation Manual, Vol. 2, 10th Edition, que é de **0,39 x (área bruta da instalação / 1.000 pés quadrados)** – Código 770.

Para este cálculo, considera-se a área bruta de pavimento, ou seja, toda área construída acima do nível do solo, desconsiderando as áreas de subsolo. Sendo assim, o cálculo foi realizado com base na área total de pavimentos da implantação completa, ou seja, a totalidade das 04 fases.

Portanto,

$$\text{Área Bruta de Pavimento} - \text{FASE 01} = 10.985,30 \text{ m}^2$$

$$\text{Área Bruta de Pavimento} - \text{FASE 02} = 19.666,01 \text{ m}^2$$

$$\text{Área Bruta de Pavimento} - \text{FASE 03} = 19.942,33 \text{ m}^2$$

$$\text{Área Bruta de Pavimento} - \text{FASE 04} = 22.555,59 \text{ m}^2$$

$$\text{Área Bruta de Pavimento Total} = 73.149,23 \text{ m}^2$$

$$GFA = 787.371,73 \text{ m}^2$$

$$V_{\text{hora-pico}} = 0,39 * \frac{GFA}{1.000} = 0,39 * 787.371,73/1.000$$

$$V_{\text{hora-pico2}} \approx 308 \text{ viagens/hora} - \text{pico}$$

Ainda conforme a metodologia, estima-se que do total de viagens na hora-pico, 22% das viagens chegarão ao empreendimento enquanto 78% sairão. O que significa que das viagens geradas na hora-pico pelos lotes residenciais, 68 estarão entrando e 240 saindo do empreendimento.

3. ANÁLISE DOS NÍVEIS DE SERVIÇO

3.1 Metodologia

Para as análises de tráfego utilizou-se como ferramenta o Software VISTRO, que tem com uma de suas bases metodológicas, os métodos e modelos sugeridos pelo Highway Capacity Manual - HCM 2010, elaborado pelo Institute Of Transportation Engineers - ITE (Instituto de Engenharia de Tráfego).

O método classifica os níveis de serviço de interseção em função do atraso médio por veículo, dividindo entre os seguintes estágios:

- Nível de Serviço A: menor que 10 seg./veículos – ótima fluidez;
- Nível de Serviço B: entre 10 e 15 seg./veículos – fluidez adequada;
- Nível de Serviço C: entre 15 e 25 seg./veículos – fluidez adequada;
- Nível de Serviço D: entre 25 e 35 seg./veículos – próximo da saturação;
- Nível de Serviço E: entre 35 e 50 seg./veículos – fluxo instável;
- Nível de Serviço F: maior que 50 seg./veículos – congestionamento viário;

O Nível de Serviço A representa o trânsito com ótima fluidez. Os Níveis B e C representam qualidade de fluidez relativamente inferior ao Nível A mas ainda considerada adequada. O Nível D representa uma situação já mais próxima da saturação, porém ainda dentro do limite aceitável para a fluidez do trânsito. O Nível E representa fluxo instável, na iminência da formação de congestionamentos, portanto não tolerável. O Nível F representa o congestionamento do sistema viário.

As metodologias para calcular o atraso médio são complexas e envolvem uma lista de variáveis independentes e procedimentos de pesquisa. Com isso, a busca pelos valores de atraso médio por veículo, fica relativamente inviável de ser obtida em determinadas demandas de avaliação da qualidade de operação de interseções. Por isso é importante a utilização de ferramentas computacionais capazes de simular, através de complexas modelagens, o funcionamento de cada interseção.

Para realizar a simulação das interseções estudadas, foi necessário inserir os valores de instalação da interseção como, por exemplo, quantidade e dimensão

das faixas de rolamento de cada aproximação. Após preencher as informações referentes à instalação, inseriram-se os volumes de tráfego para cada movimento de cada aproximação. E, posteriormente, os tempos de semáforo, e prioridades na via. Desta maneira, obteve-se os níveis de serviço atuais de cada aproximação.

Com o acréscimo da geração de viagens, também calculado pelo software, obteve-se um novo Nível de Serviço, que demonstra o impacto causado pelo empreendimento. Depois, para criar os cenários futuros, aplicaram-se taxas de aumento do tráfego em decorrência do aumento da frota veicular e do desenvolvimento urbano da região. A taxa de aumento de tráfego foi calculada com dados da frota veicular do município, obtida no site do DENATRAN.

Abaixo, apresentou-se a Tabela 9 com a quantidade de veículos pertencentes à frota veicular municipal nos últimos 05 anos.

Mês/Ano	Frota	Aumento Frota (#)	Aumento Frota (%)
jun/19	906246	*	*
jun/20	920731	14485	1,60
jun/21	926564	5833	0,63
jun/22	939659	13095	1,41
jun/23	956649	16990	1,81
Média		12601	1,36

Tabela 9. Taxa do Crescimento Veicular Anual.
Fonte: DENATRAN

Considerando a taxa de crescimento da frota veicular média de 1,36% ao ano, em 5 anos ter-se-ia 7,00% e em 10 anos 14,50%.

O relatório da análise do software consta na íntegra no final deste relatório, como anexo 7.2 e 7.3, onde foram apresentados todos os valores e taxas utilizados nos cálculos. Assim como todos os movimentos estudados e seus volumes.

3.2 Análise dos Níveis de Serviços Atuais e Futuros

A análise foi elaborada comparando a diferença entre os Níveis de Serviço, com e sem o empreendimento, nas aproximações de entorno do empreendimento, nas condições atuais e em cenários para 5 e 10 anos.

Para demonstrar os pontos onde foram realizadas as contagens veiculares para análise do volume de tráfego, apresentou-se a Figura 12.



Figura 12. Localização dos pontos de análise.

Fonte: Software PTV Vistro – Elaborado por GLOBAL VIAS.

A seguir, apresentou-se a Tabela 10, com o Nível de Serviço de cada interseção, no cenário atual, sem a previsão de viagens ocasionada pelo empreendimento e depois a Tabela 11 já com a geração de viagens.

ID	Intersection Name	Control Type	Method	Worst Mvmt	V/C	Delay (s/veh)	LOS
1	Ponto de Análise 1	Two-way stop	HCM 2010	NB Thru	0,623	16,7	C
2	Ponto de Análise 2	Two-way stop	HCM 2010	SB Left	0,068	14,4	B
3	Ponto de Análise 2	Two-way stop	HCM 2010	WB Thru	0,006	0,0	A
4	Ponto de Análise 2	Two-way stop	HCM 2010	WB Thru	0,006	0,0	A
5	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	NB Left	0,005	0,0	A
6	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	SB Right	0,564	15,8	C
7	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	EB Left	0,009	9,8	A
8	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	SB Thru	0,004	0,0	A
9	Ponto de Análise 4	Two-way stop	HCM 2010	EB Left	0,071	11,6	B
10	Ponto de Análise 4	Two-way stop	HCM 2010	SB Thru	0,007	0,0	A
11	Ponto de Análise 5	Two-way stop	HCM 2010	NB Thru	0,003	0,0	A
12	Ponto de Análise 5	Two-way stop	HCM 2010	WB Left	0,480	16,8	C

Tabela 10. Análise Interseções - VISTRO - Cenário Atual SEM o Empreendimento
 Fonte: Software PTV Vistro – Elaborado por GLOBAL VIAS.

ID	Intersection Name	Control Type	Method	Worst Mvmt	V/C	Delay (s/veh)	LOS
1	Ponto de Análise 1	Two-way stop	HCM 2010	NB Thru	0,638	17,2	C
2	Ponto de Análise 2	Two-way stop	HCM 2010	SB Left	0,069	14,5	B
3	Ponto de Análise 2	Two-way stop	HCM 2010	WB Thru	0,007	0,0	A
4	Ponto de Análise 2	Two-way stop	HCM 2010	WB Thru	0,007	0,0	A
5	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	NB Left	0,005	0,0	A
6	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	SB Right	0,664	18,8	C
7	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	EB Left	0,031	8,6	A
8	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	SB Thru	0,005	0,0	A
9	Ponto de Análise 4	Two-way stop	HCM 2010	EB Left	0,074	11,9	B
10	Ponto de Análise 4	Two-way stop	HCM 2010	SB Thru	0,007	0,0	A
11	Ponto de Análise 5	Two-way stop	HCM 2010	NB Thru	0,003	0,0	A
12	Ponto de Análise 5	Two-way stop	HCM 2010	WB Left	0,520	17,9	C
13	Acesso - Entrada de Veículos F.1, 2, 3	Two-way stop	HCM 2010	SB Thru	0,006	0,0	A
14	Acesso - Saída de Veículos F.1, 2, 3	Two-way stop	HCM 2010	EB Right	0,032	8,8	A
15	Acesso - Saída de Veículos F.1, 2, 3	Two-way stop	HCM 2010	EB Right	0,033	8,8	A
16	Acesso - Entrada de Veículos F. 4	Two-way stop	HCM 2010	SB Thru	0,006	0,0	A
17	Acesso - Saída de Veículos F. 4	Two-way stop	HCM 2010	EB Right	0,042	10,4	B

Tabela 11. Análise Interseções - VISTRO - Cenário Atual COM o Empreendimento
 Fonte: Software PTV Vistro – Elaborado por GLOBAL VIAS.

Diante dos resultados das análises apresentados na Tabela 3 acima, observa-se que todas as interseções analisadas possuem classificação de Nível de Serviço variando de A – ótima fluidez a C – fluidez adequada, portanto pode se afirmar que a região do entorno da área onde se pretende instalar o empreendimento é atendida

por vias que, atualmente, operam em boa qualidade de fluidez. Já na Tabela 4, onde é apresentado o cenário já contabilizando a geração de viagens ocasionada pela completa instalação e operação do empreendimento, observa-se que a qualidade de operação das vias não apresenta decaimentos e, portanto, o empreendimento não acarretará impactos negativos significativos no que se refere a fluidez do trânsito nas vias de entorno.

Além disso, pode se observar na Tabela 4 que os acessos previstos no projeto arquitetônico, também serão capazes de absorver a nova demanda de viagens ocasionada pelo empreendimento.

Nas Tabelas 12 e 13, apresentou-se os Níveis de Serviço previstos para 5 anos, SEM e COM o empreendimento, respectivamente.

ID	Intersection Name	Control Type	Method	Worst Mvmt	V/C	Delay (s/veh)	LOS
1	Ponto de Análise 1	Two-way stop	HCM 2010	NB Thru	0,687	19,2	C
2	Ponto de Análise 2	Two-way stop	HCM 2010	SB Left	0,075	15,1	C
3	Ponto de Análise 2	Two-way stop	HCM 2010	WB Thru	0,007	0,0	A
4	Ponto de Análise 2	Two-way stop	HCM 2010	WB Thru	0,007	0,0	A
5	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	NB Left	0,005	0,0	A
6	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	SB Right	0,620	17,6	C
7	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	EB Left	0,009	9,9	A
8	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	SB Thru	0,005	0,0	A
9	Ponto de Análise 4	Two-way stop	HCM 2010	EB Left	0,079	11,9	B
10	Ponto de Análise 4	Two-way stop	HCM 2010	SB Thru	0,008	0,0	A
11	Ponto de Análise 5	Two-way stop	HCM 2010	NB Thru	0,003	0,0	A
12	Ponto de Análise 5	Two-way stop	HCM 2010	WB Left	0,537	18,8	C

Tabela 12. Análise Interseções - VISTRO - Cenário 5 anos SEM o Empreendimento
 Fonte: Software PTV Vistro – Elaborado por GLOBAL VIAS.

ID	Intersection Name	Control Type	Method	Worst Mvmt	V/C	Delay (s/veh)	LOS
1	Ponto de Análise 1	Two-way stop	HCM 2010	NB Thru	0,704	20,0	C
2	Ponto de Análise 2	Two-way stop	HCM 2010	SB Left	0,076	15,3	C
3	Ponto de Análise 2	Two-way stop	HCM 2010	WB Thru	0,007	0,0	A
4	Ponto de Análise 2	Two-way stop	HCM 2010	WB Thru	0,007	0,0	A
5	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	NB Left	0,005	0,0	A
6	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	SB Right	0,722	21,6	C
7	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	EB Left	0,032	8,7	A
8	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	SB Thru	0,005	0,0	A
9	Ponto de Análise 4	Two-way stop	HCM 2010	EB Left	0,082	12,2	B
10	Ponto de Análise 4	Two-way stop	HCM 2010	SB Thru	0,008	0,0	A
11	Ponto de Análise 5	Two-way stop	HCM 2010	NB Thru	0,003	0,0	A
12	Ponto de Análise 5	Two-way stop	HCM 2010	WB Left	0,579	20,2	C
13	Acesso - Entrada de Veículos F.1, 2, 3	Two-way stop	HCM 2010	SB Thru	0,006	0,0	A
14	Acesso - Saída de Veículos F.1, 2, 3	Two-way stop	HCM 2010	EB Right	0,033	8,8	A
15	Acesso - Saída de Veículos F.1, 2, 3	Two-way stop	HCM 2010	EB Right	0,033	8,8	A
16	Acesso - Entrada de Veículos F. 4	Two-way stop	HCM 2010	SB Thru	0,006	0,0	A
17	Acesso - Saída de Veículos F. 4	Two-way stop	HCM 2010	EB Right	0,043	10,5	B

Tabela 13. Análise Interseções - VISTRO - Cenário 5 anos COM o Empreendimento
 Fonte: Software PTV Vistro – Elaborado por GLOBAL VIAS.

Nas Tabelas 14 e 15, apresentou-se os Níveis de Serviço previstos para 10 anos, SEM e COM o empreendimento, respectivamente.

ID	Intersection Name	Control Type	Method	Worst Mvmt	V/C	Delay (s/veh)	LOS
1	Ponto de Análise 1	Two-way stop	HCM 2010	NB Thru	0,758	23,2	C
2	Ponto de Análise 2	Two-way stop	HCM 2010	SB Left	0,089	16,0	C
3	Ponto de Análise 2	Two-way stop	HCM 2010	WB Thru	0,007	0,0	A
4	Ponto de Análise 2	Two-way stop	HCM 2010	WB Thru	0,007	0,0	A
5	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	NB Left	0,006	0,0	A
6	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	SB Right	0,682	20,2	C
7	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	EB Left	0,012	10,0	B
8	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	SB Thru	0,005	0,0	A
9	Ponto de Análise 4	Two-way stop	HCM 2010	EB Left	0,086	12,2	B
10	Ponto de Análise 4	Two-way stop	HCM 2010	SB Thru	0,008	0,0	A
11	Ponto de Análise 5	Two-way stop	HCM 2010	NB Thru	0,003	0,0	A
12	Ponto de Análise 5	Two-way stop	HCM 2010	WB Left	0,604	21,7	C

Tabela 14. Análise Interseções - VISTRO - Cenário 10 anos SEM o Empreendimento
 Fonte: Software PTV Vistro – Elaborado por GLOBAL VIAS.

ID	Intersection Name	Control Type	Method	Worst Mvmt	V/C	Delay (s/veh)	LOS
1	Ponto de Análise 1	Two-way stop	HCM 2010	NB Thru	0,776	24,4	C
2	Ponto de Análise 2	Two-way stop	HCM 2010	SB Left	0,090	16,2	C
3	Ponto de Análise 2	Two-way stop	HCM 2010	WB Thru	0,008	0,0	A
4	Ponto de Análise 2	Two-way stop	HCM 2010	WB Thru	0,007	0,0	A
5	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	NB Left	0,006	0,0	A
6	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	SB Right	0,787	26,1	D
7	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	EB Left	0,046	10,3	B
8	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	SB Thru	0,006	0,0	A
9	Ponto de Análise 4	Two-way stop	HCM 2010	EB Left	0,089	12,5	B
10	Ponto de Análise 4	Two-way stop	HCM 2010	SB Thru	0,008	0,0	A
11	Ponto de Análise 5	Two-way stop	HCM 2010	NB Thru	0,004	0,0	A
12	Ponto de Análise 5	Two-way stop	HCM 2010	WB Left	0,649	23,8	C
13	Acesso - Entrada de Veículos F.1, 2, 3	Two-way stop	HCM 2010	SB Thru	0,007	0,0	A
14	Acesso - Saída de Veículos F.1, 2, 3	Two-way stop	HCM 2010	EB Right	0,033	8,9	A
15	Acesso - Saída de Veículos F.1, 2, 3	Two-way stop	HCM 2010	EB Right	0,034	8,9	A
16	Acesso - Entrada de Veículos F. 4	Two-way stop	HCM 2010	SB Thru	0,007	0,0	A
17	Acesso - Saída de Veículos F. 4	Two-way stop	HCM 2010	EB Right	0,044	10,7	B

Tabela 15. Análise Interseções - VISTRO - Cenário 10 anos COM o Empreendimento
 Fonte: Software PTV Vistro – Elaborado por GLOBAL VIAS.

Analisando todos os cenários elaborados e os seus respectivos resultados apresentados nas tabelas acima, pode se afirmar que a implantação do empreendimento, tal como a sua operação e consequente geração de viagens nas vias do entorno, não acarretarão impactos negativos significativos no que se refere a fluidez do trânsito. Todas as interseções analisadas se manterão operando em boa condição e apresentando Nível de Serviço considerado adequado para fluidez.

Lembra-se que todos os detalhes da análise constam no final do estudo, bem como o relatório de contagem de cada interseção com todos os movimentos.

4. CONCLUSÃO

Diante das análises e resultados apresentados no presente estudo, conclui-se que o empreendimento está de acordo com as legislações vigentes do município, alcançando pleno cumprimento das restrições estabelecidas no Plano Diretor de Município (Lei Complementar 189/2018), na Lei Complementar 208/2018 de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo e no Decreto 23.119/2023 que regulamenta a Lei Complementar 443/2023.

Considerando as análises apresentadas neste estudo, conclui-se que a implantação do empreendimento, tal como a sua operação e consequente geração de viagens nas vias do entorno, não acarretarão impactos negativos significativos no que se refere a fluidez do trânsito. Todas as intersecções analisadas se manterão operando em boa condição e apresentando Nível de Serviço considerado adequado para fluidez. Sendo assim, não se faz necessária a elaboração de plano de ação para mitigação dos impactos que poderiam ser causados pela implantação.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CET/SP – Companhia de Engenharia de Tráfego (1983) Pólos Geradores de Tráfego. Boletim Técnico, São Paulo, n. 32.

CET/SP – Companhia de Engenharia de Tráfego (2001) Pólos Geradores de Tráfego II. Boletim Técnico, São Paulo, n. 36. Código de Trânsito Brasileiro, lei nº 9503 de 23 de Setembro de 1997, Diário Oficial da União, Brasília DF.

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito (2001) Manual de procedimentos para o tratamento de Pólos Geradores de Tráfego. Brasília. Estatuto das Cidades, lei 10.257 de 10 de Julho de 2001, Diário oficial da União, Brasília, DF.

Feitosa, T. C. G.; Balassiano, R. (2003) Gerenciamento da mobilidade em Pólos Geradores de Tráfego: análise de hotéis-residência no município do Rio de Janeiro. Anais do XVII ANPET- Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, Rio de Janeiro.

Goldner, L. G.; Silva, R. H. (1996) Uma análise dos supermercados como Pólos Geradores de Tráfego. X ANPET- Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, Brasília.

Grando, L. A (1986) Interferência dos Pólos Geradores de Tráfego no sistema viário: análise e contribuição metodológica para shopping centers. Dissertação de Mestrado. Programa de Engenharia de Transportes, COPPE/Universidade Federal do Rio de Janeiro, RJ.

ITE - Institute of Transportation Engineers (1991) Traffic access and impacts studies for site development. Washington D.C.

ITE - Institute of Transportation Engineers (2003) Trip Generation Manual, Vol. 2: Data, 10th edition.

GRIECO, Elisabeth Poubel. Taxas de Geração de Viagens em Condomínios Residenciais – Niterói – Estudo de Caso, Rio de Janeiro, 2010. Monografia (Especialização em Engenharia Urbana) - Escola Politécnica, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.

TORQUATO, Tiago Lourenço de Lima Torquato. Modelo de Geração de Viagens para Condomínios Residenciais Horizontais, São Carlos, 2012. Monografia (Pós-Graduação em Engenharia Urbana – Universidade Federal de São Carlos, 2012.

6. RESPONSABILIDADE TÉCNICA

Plinio Escher Jr.
Engenheiro Civil. Dr.
CREA/SP 0600650580

Thaina M. Paganelli de Freitas
Engenheira Ambiental

7. ANEXOS

7.1 Relatório de Contagem



Figura 13. Localização dos pontos de análise de tráfego.

Fonte: Google Earth / Elaborado por: GLOBAL VIAS.

Dias: 21, 22 e 23/05/2024

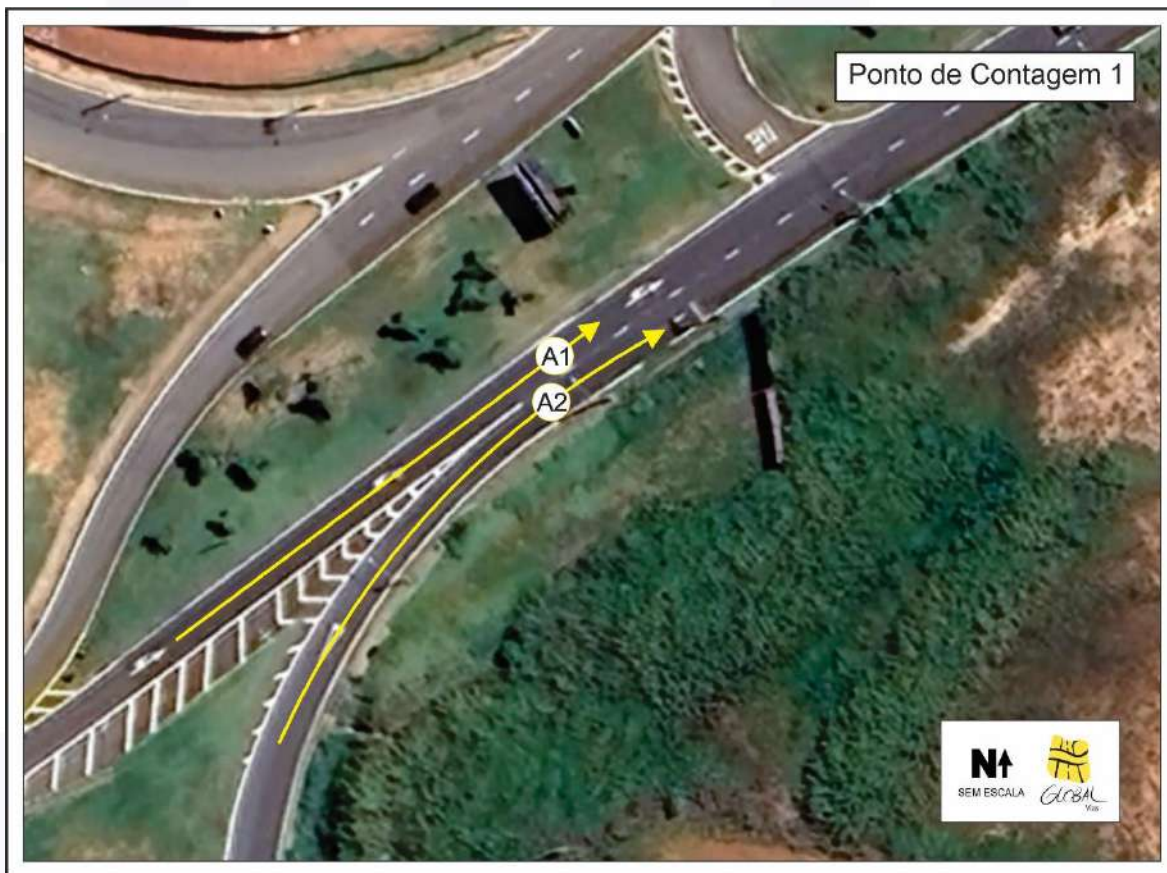


Figura 14. Ponto de Contagem 1.
Fonte: Google Earth / Elaborado por: GLOBAL VIAS.

PONTO 1 - 21/05

HORÁRIO		A1				A2				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
07:00	07:15	83	5	5	0	90	6	4	0	173	11	9	0	195
07:15	07:30	87	10	5	0	103	4	4	0	190	14	9	0	213
07:30	07:45	87	9	6	0	106	7	4	0	193	16	10	0	218
07:45	08:00	105	5	5	0	111	7	5	0	216	12	10	0	240
08:00	08:15	97	2	7	0	79	5	1	0	176	7	8	0	194
08:15	08:30	79	2	5	0	91	8	7	0	170	10	12	0	197
08:30	08:45	72	3	3	0	77	6	5	0	149	9	8	0	168
08:45	09:00	56	1	5	0	64	6	4	0	120	7	9	0	140
TOTAL										1387	86	75	0	1566
T. GERAL										1548				
Equivalência										1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
07:00	08:00	866
07:15	08:15	865
07:30	08:30	850
07:45	08:45	800
08:00	09:00	700
		866

Fator Hora Pico (FHP) **0,90**

FHP>0,75 **Aprovado**

HORÁRIO		A1				A2				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
11:00	11:15	67	6	8	0	55	7	3	0	122	13	11	0	148
11:15	11:30	68	7	7	0	49	4	1	0	117	11	8	0	137
11:30	11:45	54	6	4	0	49	3	1	0	103	9	5	0	116
11:45	12:00	73	6	6	0	63	3	2	0	136	9	8	0	155
12:00	12:15	86	6	7	0	67	3	4	0	153	9	11	0	178
12:15	12:30	86	4	0	0	66	4	0	0	152	8	0	0	155
12:30	12:45	81	5	6	0	84	4	0	0	165	9	6	0	180
12:45	13:00	57	1	1	0	37	2	2	0	94	3	3	0	101
TOTAL										1042	71	52	0	1170
T. GERAL										1165				
Equivalência										1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
11:00	12:00	556
11:15	12:15	586
11:30	12:30	604
11:45	12:45	668
12:00	13:00	614
		668

Fator Hora Pico (FHP) **0,93**

FHP>0,75 **Aprovado**

HORÁRIO		A1				A2				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
17:00	17:15	100	3	2	0	93	2	2	0	193	5	4	0	203
17:15	17:30	120	4	3	0	65	1	0	0	185	5	3	0	193
17:30	17:45	109	4	3	0	86	1	4	0	195	5	7	0	211
17:45	18:00	123	3	2	0	112	1	1	0	235	4	3	0	242
18:00	18:15	110	4	2	0	96	0	0	0	206	4	2	0	211
18:15	18:30	150	3	1	0	100	1	1	0	250	4	2	0	255
18:30	18:45	119	4	3	0	92	1	1	0	211	5	4	0	221
18:45	19:00	120	3	1	0	90	1	1	0	210	4	2	0	215
TOTAL										1685	36	27	0	1751
T. GERAL										1748				
Equivalência										1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
17:00	18:00	848
17:15	18:15	857
17:30	18:30	920
17:45	18:45	930
18:00	19:00	903
		930

Fator Hora Pico (FHP) **0,91**

FHP>0,75 **Aprovado**

PONTO 1 - 22/05

HORÁRIO		A1				A2				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
07:00	07:15	50	3	3	0	54	4	2	0	104	7	5	0	117
07:15	07:30	52	6	3	0	62	2	2	0	114	8	5	0	128
07:30	07:45	52	5	4	0	64	4	2	0	116	10	6	0	131
07:45	08:00	63	3	3	0	67	4	3	0	130	7	6	0	144
08:00	08:15	58	1	4	0	47	3	1	0	106	4	5	0	117
08:15	08:30	47	1	3	0	55	5	4	0	102	6	7	0	118
08:30	08:45	43	2	2	0	46	4	3	0	89	5	5	0	101
08:45	09:00	34	1	3	0	38	4	2	0	72	4	5	0	84
TOTAL										832	52	45	0	939
T. GERAL										929				
Equivalência										1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
07:00	08:00	519
07:15	08:15	519
07:30	08:30	510
07:45	08:45	480
08:00	09:00	420
		519

Fator Hora Pico (FHP) **0,90**

FHP>0,75 **Aprovado**

HORÁRIO		A1				A2				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
11:00	11:15	60	5	7	0	50	6	3	0	110	12	10	0	134
11:15	11:30	61	6	6	0	44	4	1	0	105	10	7	0	123
11:30	11:45	49	5	4	0	44	3	1	0	93	8	5	0	104
11:45	12:00	66	5	5	0	57	3	2	0	122	8	7	0	140
12:00	12:15	77	5	6	0	60	3	4	0	138	8	10	0	160
12:15	12:30	77	4	0	0	59	4	0	0	137	7	0	0	139
12:30	12:45	73	5	5	0	76	4	0	0	149	8	5	0	162
12:45	13:00	51	1	1	0	33	2	2	0	85	3	3	0	91
TOTAL										938	64	47	0	1053
T. GERAL										1049				
Equivalência										1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
11:00	12:00	500
11:15	12:15	527
11:30	12:30	543
11:45	12:45	601
12:00	13:00	552
		601

Fator Hora Pico (FHP) **0,93**

FHP>0,75 **Aprovado**

HORÁRIO		A1				A2				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
17:00	17:15	75	2	2	0	70	2	2	0	145	4	3	0	152
17:15	17:30	90	3	2	0	49	1	0	0	139	4	2	0	145
17:30	17:45	82	3	2	0	65	1	3	0	146	4	5	0	158
17:45	18:00	92	2	2	0	84	1	1	0	176	3	2	0	182
18:00	18:15	83	3	2	0	72	0	0	0	155	3	2	0	159
18:15	18:30	113	2	1	0	75	1	1	0	188	3	2	0	192
18:30	18:45	89	3	2	0	69	1	1	0	158	4	3	0	166
18:45	19:00	90	2	1	0	68	1	1	0	158	3	2	0	162
TOTAL										1264	27	20	0	1313
T. GERAL										1311				
Equivalência										1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
17:00	18:00	636
17:15	18:15	643
17:30	18:30	690
17:45	18:45	697
18:00	19:00	677
		697

Fator Hora Pico (FHP) **0,91**

FHP>0,75 **Aprovado**

PONTO 1 - 23/05

HORÁRIO		A1				A2				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
07:00	07:15	66	4	4	0	72	5	3	0	138	9	7	0	156
07:15	07:30	70	8	4	0	82	3	3	0	152	11	7	0	170
07:30	07:45	70	7	5	0	85	6	3	0	154	13	8	0	175
07:45	08:00	84	4	4	0	89	6	4	0	173	10	8	0	192
08:00	08:15	78	2	6	0	63	4	1	0	141	6	6	0	155
08:15	08:30	63	2	4	0	73	6	6	0	136	8	10	0	158
08:30	08:45	58	2	2	0	62	5	4	0	119	7	6	0	134
08:45	09:00	45	1	4	0	51	5	3	0	96	6	7	0	112
TOTAL										1110	69	60	0	1253
T. GERAL										1238				
Equivalência										1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
07:00	08:00	693
07:15	08:15	692
07:30	08:30	680
07:45	08:45	640
08:00	09:00	560
		693

Fator Hora Pico (FHP) **0,90**

FHP>0,75 Aprovado

HORÁRIO		A1				A2				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
11:00	11:15	47	4	6	0	39	5	2	0	85	9	8	0	104
11:15	11:30	48	5	5	0	34	3	1	0	82	8	6	0	96
11:30	11:45	38	4	3	0	34	2	1	0	72	6	4	0	81
11:45	12:00	51	4	4	0	44	2	1	0	95	6	6	0	109
12:00	12:15	60	4	5	0	47	2	3	0	107	6	8	0	125
12:15	12:30	60	3	0	0	46	3	0	0	106	6	0	0	108
12:30	12:45	57	4	4	0	59	3	0	0	116	6	4	0	126
12:45	13:00	40	1	1	0	26	1	1	0	66	2	2	0	71
TOTAL										729	50	36	0	819
T. GERAL										816				
Equivalência										1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
11:00	12:00	389
11:15	12:15	410
11:30	12:30	423
11:45	12:45	467
12:00	13:00	430
		467

Fator Hora Pico (FHP) **0,93**

FHP>0,75 Aprovado

HORÁRIO		A1				A2				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
17:00	17:15	90	3	2	0	84	2	2	0	174	5	4	0	182
17:15	17:30	108	4	3	0	59	1	0	0	167	5	3	0	173
17:30	17:45	98	4	3	0	77	1	4	0	176	5	6	0	190
17:45	18:00	111	3	2	0	101	1	1	0	212	4	3	0	218
18:00	18:15	99	4	2	0	86	0	0	0	185	4	2	0	190
18:15	18:30	135	3	1	0	90	1	1	0	225	4	2	0	230
18:30	18:45	107	4	3	0	83	1	1	0	190	5	4	0	199
18:45	19:00	108	3	1	0	81	1	1	0	189	4	2	0	194
TOTAL										1517	32	24	0	1576
T. GERAL										1573				
Equivalência										1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
17:00	18:00	764
17:15	18:15	771
17:30	18:30	828
17:45	18:45	837
18:00	19:00	812
		837

Fator Hora Pico (FHP) **0,91**

FHP>0,75 Aprovado

Dias: 21, 22 e 23/05/2024



Figura 15. Ponto de Contagem 2.
Fonte: Google Earth / Elaborado por: GLOBAL VIAS.

PONTO 2 - 21/05

HORÁRIO		B1				B2				B3				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
07:00	07:15	2	0	0	0	53	0	0	0	44	1	1	0	99	1	1	0	101
07:15	07:30	0	0	0	0	97	6	4	0	49	1	2	0	146	7	6	0	160
07:30	07:45	0	0	0	0	128	3	2	0	65	5	6	0	193	8	8	0	212
07:45	08:00	0	0	0	0	119	2	4	0	44	2	3	0	163	4	7	0	178
08:00	08:15	0	0	0	0	88	2	4	0	35	1	2	0	123	3	6	0	136
08:15	08:30	0	0	0	0	86	4	4	0	41	3	1	0	127	7	5	0	139
08:30	08:45	0	0	0	0	71	4	6	0	31	1	2	0	102	5	8	0	120
08:45	09:00	20	2	0	0	94	4	3	0	43	1	2	0	157	7	5	0	169
TOTAL														1110	42	46	0	1216
T. GERAL														1198				
Equivalência														1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
07:00	08:00	652
07:15	08:15	686
07:30	08:30	665
07:45	08:45	573
08:00	09:00	564
		686

Fator Hora Pico (FHP) **0,81**

FHP>0,75 Aprovado

HORÁRIO		B1				B2				B3				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
11:00	11:15	1	0	0	0	45	4	3	0	41	1	5	0	87	5	8	0	105
11:15	11:30	0	0	0	0	61	3	8	0	36	2	6	0	97	5	14	0	127
11:30	11:45	0	0	0	0	65	5	1	0	55	3	4	0	120	8	5	0	133
11:45	12:00	0	0	0	0	81	2	4	0	41	1	4	0	122	3	8	0	139
12:00	12:15	0	0	0	0	48	3	1	0	27	1	5	0	75	4	6	0	88
12:15	12:30	0	0	0	0	45	4	2	0	35	5	2	0	80	9	4	0	91
12:30	12:45	0	0	0	0	77	5	1	0	34	3	2	0	111	8	3	0	120
12:45	13:00	0	0	0	0	40	1	0	0	32	0	1	0	72	1	1	0	74
TOTAL														764	43	49	0	876
T. GERAL														856				
Equivalência														1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
11:00	12:00	503
11:15	12:15	487
11:30	12:30	451
11:45	12:45	438
12:00	13:00	373
		503

Fator Hora Pico (FHP) **0,90**

FHP>0,75 Aprovado

HORÁRIO		B1				B2				B3				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
17:00	17:15	0	0	0	0	139	8	4	0	98	7	8	0	237	15	12	0	266
17:15	17:30	0	0	0	0	100	4	2	0	88	7	1	0	188	11	3	0	198
17:30	17:45	0	0	0	0	88	3	0	0	65	1	3	0	153	4	3	0	160
17:45	18:00	0	0	0	0	97	5	3	0	72	3	1	0	169	8	4	0	180
18:00	18:15	0	0	0	0	97	5	1	0	69	3	1	0	166	8	2	0	173
18:15	18:30	0	0	0	0	113	2	2	0	82	6	0	0	195	8	2	0	202
18:30	18:45	0	0	0	0	106	5	1	0	79	3	1	0	185	8	2	0	192
18:45	19:00	0	0	0	0	105	2	2	0	75	3	1	0	180	5	3	0	188
TOTAL														1473	67	31	0	1557
T. GERAL														1571				
Equivalência														1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
17:00	18:00	804
17:15	18:15	710
17:30	18:30	714
17:45	18:45	746
18:00	19:00	754
		804

Fator Hora Pico (FHP) **0,76**

FHP>0,75 Aprovado

PONTO 2 - 22/05

HORÁRIO		B1				B2				B3				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
07:00	07:15	1	0	0	0	32	0	0	0	26	1	1	0	59	1	1	0	61
07:15	07:30	0	0	0	0	58	4	2	0	29	1	1	0	88	4	4	0	96
07:30	07:45	0	0	0	0	77	2	1	0	39	3	4	0	116	5	5	0	127
07:45	08:00	0	0	0	0	71	1	2	0	26	1	2	0	98	2	4	0	107
08:00	08:15	0	0	0	0	53	1	2	0	21	1	1	0	74	2	4	0	82
08:15	08:30	0	0	0	0	52	2	2	0	25	2	1	0	76	4	3	0	84
08:30	08:45	0	0	0	0	43	2	4	0	19	1	1	0	61	3	5	0	72
08:45	09:00	12	1	0	0	56	2	2	0	26	1	1	0	94	4	3	0	102
TOTAL														666	25	28	0	730
T. GERAL														719				
Equivalência														1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
07:00	08:00	391
07:15	08:15	412
07:30	08:30	399
07:45	08:45	344
08:00	09:00	339
		412

Fator Hora Pico (FHP) **0,81**

FHP>0,75 Aprovado

HORÁRIO		B1				B2				B3				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
11:00	11:15	1	0	0	0	41	4	3	0	37	1	5	0	78	5	7	0	94
11:15	11:30	0	0	0	0	55	3	7	0	32	2	5	0	87	5	13	0	114
11:30	11:45	0	0	0	0	59	5	1	0	50	3	4	0	108	7	5	0	119
11:45	12:00	0	0	0	0	73	2	4	0	37	1	4	0	110	3	7	0	125
12:00	12:15	0	0	0	0	43	3	1	0	24	1	5	0	68	4	5	0	80
12:15	12:30	0	0	0	0	41	4	2	0	32	5	2	0	72	8	4	0	82
12:30	12:45	0	0	0	0	69	5	1	0	31	3	2	0	100	7	3	0	108
12:45	13:00	0	0	0	0	36	1	0	0	29	0	1	0	65	1	1	0	67
TOTAL														688	39	44	0	789
T. GERAL														770				
Equivalência														1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
11:00	12:00	453
11:15	12:15	438
11:30	12:30	406
11:45	12:45	394
12:00	13:00	336
		453

Fator Hora Pico (FHP) **0,90**

FHP>0,75 Aprovado

HORÁRIO		B1				B2				B3				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
17:00	17:15	0	0	0	0	104	6	3	0	74	5	6	0	178	11	9	0	200
17:15	17:30	0	0	0	0	75	3	2	0	66	5	1	0	141	8	2	0	148
17:30	17:45	0	0	0	0	66	2	0	0	49	1	2	0	115	3	2	0	120
17:45	18:00	0	0	0	0	73	4	2	0	54	2	1	0	127	6	3	0	135
18:00	18:15	0	0	0	0	73	4	1	0	52	2	1	0	125	6	2	0	130
18:15	18:30	0	0	0	0	85	2	2	0	62	5	0	0	146	6	2	0	151
18:30	18:45	0	0	0	0	80	4	1	0	59	2	1	0	139	6	2	0	144
18:45	19:00	0	0	0	0	79	2	2	0	56	2	1	0	135	4	2	0	141
TOTAL														1105	50	23	0	1168
T. GERAL														1178				
Equivalência														1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
17:00	18:00	603
17:15	18:15	533
17:30	18:30	536
17:45	18:45	559
18:00	19:00	565
		603

Fator Hora Pico (FHP) **0,76**

FHP>0,75 Aprovado

PONTO 2 - 23/05

HORÁRIO		B1				B2				B3				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
07:00	07:15	2	0	0	0	42	0	0	0	35	1	1	0	79	1	1	0	81
07:15	07:30	0	0	0	0	78	5	3	0	39	1	2	0	117	6	5	0	128
07:30	07:45	0	0	0	0	102	2	2	0	52	4	5	0	154	6	6	0	169
07:45	08:00	0	0	0	0	95	2	3	0	35	2	2	0	130	3	6	0	143
08:00	08:15	0	0	0	0	70	2	3	0	28	1	2	0	98	2	5	0	109
08:15	08:30	0	0	0	0	69	3	3	0	33	2	1	0	102	6	4	0	111
08:30	08:45	0	0	0	0	57	3	5	0	25	1	2	0	82	4	6	0	96
08:45	09:00	16	2	0	0	75	3	2	0	34	1	2	0	126	6	4	0	135
TOTAL														888	34	37	0	973
T. GERAL														958				
Equivalência														1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
07:00	08:00	521
07:15	08:15	549
07:30	08:30	532
07:45	08:45	459
08:00	09:00	451
		549

Fator Hora Pico (FHP) **0,81**

FHP>0,75 **Aprovado**

HORÁRIO		B1				B2				B3				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
11:00	11:15	1	0	0	0	32	3	2	0	29	1	4	0	61	4	6	0	73
11:15	11:30	0	0	0	0	43	2	6	0	25	1	4	0	68	4	10	0	89
11:30	11:45	0	0	0	0	46	4	1	0	39	2	3	0	84	6	4	0	93
11:45	12:00	0	0	0	0	57	1	3	0	29	1	3	0	85	2	6	0	97
12:00	12:15	0	0	0	0	34	2	1	0	19	1	4	0	53	3	4	0	62
12:15	12:30	0	0	0	0	32	3	1	0	25	4	1	0	56	6	3	0	64
12:30	12:45	0	0	0	0	54	4	1	0	24	2	1	0	78	6	2	0	84
12:45	13:00	0	0	0	0	28	1	0	0	22	0	1	0	50	1	1	0	52
TOTAL														535	30	34	0	613
T. GERAL														599				
Equivalência														1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
11:00	12:00	352
11:15	12:15	341
11:30	12:30	316
11:45	12:45	307
12:00	13:00	261
		352

Fator Hora Pico (FHP) **0,90**

FHP>0,75 **Aprovado**

HORÁRIO		B1				B2				B3				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
17:00	17:15	0	0	0	0	125	7	4	0	88	6	7	0	213	14	11	0	239
17:15	17:30	0	0	0	0	90	4	2	0	79	6	1	0	169	10	3	0	178
17:30	17:45	0	0	0	0	79	3	0	0	59	1	3	0	138	4	3	0	144
17:45	18:00	0	0	0	0	87	5	3	0	65	3	1	0	152	7	4	0	162
18:00	18:15	0	0	0	0	87	5	1	0	62	3	1	0	149	7	2	0	155
18:15	18:30	0	0	0	0	102	2	2	0	74	5	0	0	176	7	2	0	182
18:30	18:45	0	0	0	0	95	5	1	0	71	3	1	0	167	7	2	0	173
18:45	19:00	0	0	0	0	95	2	2	0	68	3	1	0	162	5	3	0	169
TOTAL														1326	60	28	0	1402
T. GERAL														1414				
Equivalência														1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
17:00	18:00	723
17:15	18:15	639
17:30	18:30	643
17:45	18:45	671
18:00	19:00	678
		723

Fator Hora Pico (FHP) **0,76**

FHP>0,75 **Aprovado**

Dias: 21, 22 e 23/05/2024

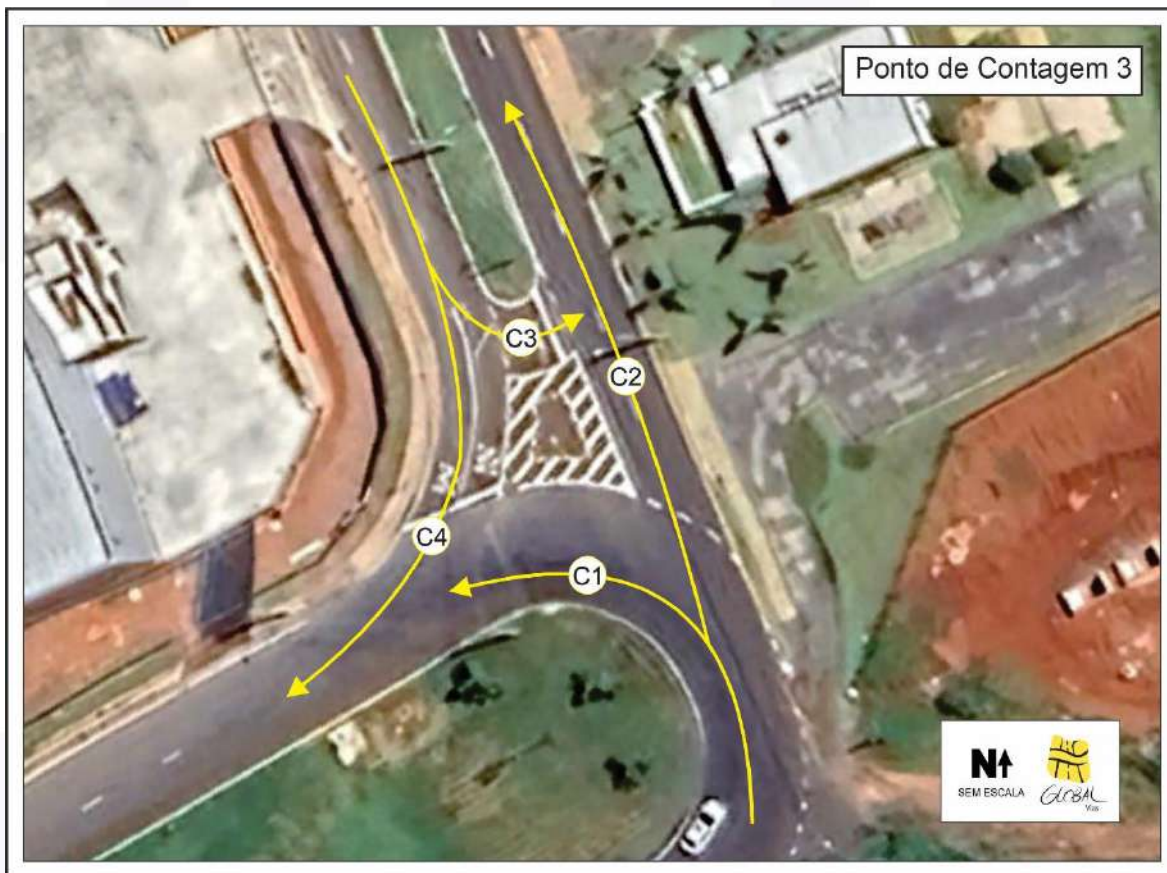


Figura 16. Ponto de Contagem 3.
Fonte: Google Earth / Elaborado por: GLOBAL VIAS.

PONTO 3 - 21/05

HORÁRIO		C1				C2				C3				C4				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	TOTAL EQUIV.
07:00	07:15	74	0	0	0	79	12	3	0	2	0	0	0	84	4	5	0	239	16	8	0	260
07:15	07:30	78	4	5	0	87	3	7	0	0	0	0	0	86	2	4	0	251	9	16	0	286
07:30	07:45	90	9	8	0	90	4	2	0	1	0	0	0	99	1	2	0	280	14	12	0	309
07:45	08:00	91	5	2	0	70	11	8	0	0	0	0	0	99	5	2	0	260	21	12	0	291
08:00	08:15	82	5	1	0	96	6	12	0	1	0	0	0	65	3	2	0	244	14	15	0	279
08:15	08:30	65	6	3	0	57	10	8	0	0	0	0	0	78	3	4	0	200	19	15	0	236
08:30	08:45	76	5	1	0	55	3	6	0	0	0	0	0	68	4	5	0	199	12	12	0	227
08:45	09:00	66	0	2	0	70	2	5	0	0	0	0	0	58	0	5	0	194	2	12	0	219
TOTAL																		1867	107	102	0	2107
T. GERAL																		2076				
Equivalência																		1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
07:00	08:00	1146
07:15	08:15	1164
07:30	08:30	1115
07:45	08:45	1033
08:00	09:00	961
		1164

Fator Hora Pico (FHP) **0,94**

FHP>0,75 **Aprovado**

HORÁRIO		C1				C2				C3				C4				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	TOTAL EQUIV.
11:00	11:15	52	5	1	0	47	10	5	0	0	0	0	0	80	3	8	0	179	18	14	0	213
11:15	11:30	56	0	4	0	56	2	7	0	0	0	0	0	56	4	3	0	168	6	14	0	198
11:30	11:45	63	1	5	0	36	5	5	0	2	0	0	0	72	7	11	0	173	13	21	0	219
11:45	12:00	48	0	1	0	46	4	4	0	1	0	0	0	63	2	8	0	158	6	13	0	186
12:00	12:15	88	5	4	0	55	6	4	0	2	0	0	0	90	5	4	0	235	16	12	0	264
12:15	12:30	73	3	1	0	70	1	3	0	2	0	0	0	62	6	11	0	207	10	15	0	240
12:30	12:45	65	4	1	0	85	3	3	0	0	0	0	0	71	3	4	0	221	10	8	0	240
12:45	13:00	88	1	3	0	70	4	2	0	0	0	0	0	63	5	4	0	221	10	9	0	242
TOTAL																		1562	89	106	0	1804
T. GERAL																		1757				
Equivalência																		1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
11:00	12:00	816
11:15	12:15	868
11:30	12:30	910
11:45	12:45	931
12:00	13:00	987
		987

Fator Hora Pico (FHP) **0,93**

FHP>0,75 **Aprovado**

HORÁRIO		C1				C2				C3				C4				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	TOTAL EQUIV.
17:00	17:15	121	2	2	0	60	3	3	0	3	0	0	0	105	8	6	0	289	13	11	0	315
17:15	17:30	101	4	0	0	72	3	4	0	0	0	0	0	70	6	6	0	243	13	10	0	267
17:30	17:45	123	2	3	0	76	3	2	0	0	0	0	0	70	7	2	0	269	12	7	0	287
17:45	18:00	98	4	3	0	38	5	1	0	1	0	0	0	52	1	4	0	189	10	8	0	208
18:00	18:15	97	6	1	0	65	3	1	0	0	0	0	0	56	3	1	0	218	12	3	0	228
18:15	18:30	114	2	1	0	77	4	1	0	1	0	0	0	48	1	1	0	240	7	3	0	248
18:30	18:45	72	2	2	0	53	5	0	0	0	0	0	0	24	3	0	0	149	10	2	0	156
18:45	19:00	104	3	3	0	63	4	2	0	0	0	0	0	61	4	3	0	228	11	8	0	248
TOTAL																		1825	88	52	0	1958
T. GERAL																		1965				
Equivalência																		1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
17:00	18:00	1078
17:15	18:15	991
17:30	18:30	972
17:45	18:45	841
18:00	19:00	880
		1078

Fator Hora Pico (FHP) **0,85**

FHP>0,75 **Aprovado**

PONTO 3 - 22/05

HORARIO		C1				C2				C3				C4				TOTAL				TOTAL EQUIV.
inicio	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
07:00	07:15	44	0	0	0	47	7	2	0	1	0	0	0	50	2	3	0	143	10	5	0	156
07:15	07:30	47	2	3	0	52	2	4	0	0	0	0	0	52	1	2	0	151	5	10	0	172
07:30	07:45	54	5	5	0	54	2	1	0	1	0	0	0	59	1	1	0	168	8	7	0	185
07:45	08:00	55	3	1	0	42	7	5	0	0	0	0	0	59	3	1	0	156	13	7	0	175
08:00	08:15	49	3	1	0	58	4	7	0	1	0	0	0	39	2	1	0	146	8	9	0	167
08:15	08:30	39	4	2	0	34	6	5	0	0	0	0	0	47	2	2	0	120	11	9	0	142
08:30	08:45	46	3	1	0	33	2	4	0	0	0	0	0	41	2	3	0	119	7	7	0	136
08:45	09:00	40	0	1	0	42	1	3	0	0	0	0	0	35	0	3	0	116	1	7	0	131
TOTAL																	1120	64	61	0	1264	
T. GERAL																	1246					
Equivalência																	1	0,33	2	3		

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
07:00	08:00	688
07:15	08:15	699
07:30	08:30	669
07:45	08:45	620
08:00	09:00	576
		699

Fator Hora Pico (FHP) **0,94**

FHP>0,75 Aprovado

HORARIO		C1				C2				C3				C4				TOTAL				TOTAL EQUIV.
inicio	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
11:00	11:15	47	5	1	0	42	9	5	0	0	0	0	0	72	3	7	0	161	16	13	0	192
11:15	11:30	50	0	4	0	50	2	6	0	0	0	0	0	50	4	3	0	151	5	13	0	178
11:30	11:45	57	1	5	0	32	5	5	0	2	0	0	0	65	6	10	0	156	12	19	0	197
11:45	12:00	43	0	1	0	41	4	4	0	1	0	0	0	57	2	7	0	142	5	12	0	167
12:00	12:15	79	5	4	0	50	5	4	0	2	0	0	0	81	5	4	0	212	14	11	0	238
12:15	12:30	66	3	1	0	63	1	3	0	2	0	0	0	56	5	10	0	186	9	14	0	216
12:30	12:45	59	4	1	0	77	3	3	0	0	0	0	0	64	3	4	0	199	9	7	0	216
12:45	13:00	79	1	3	0	63	4	2	0	0	0	0	0	57	5	4	0	199	9	8	0	218
TOTAL																	1406	80	95	0	1623	
T. GERAL																	1581					
Equivalência																	1	0,33	2	3		

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
11:00	12:00	735
11:15	12:15	781
11:30	12:30	819
11:45	12:45	838
12:00	13:00	889
		889

Fator Hora Pico (FHP) **0,93**

FHP>0,75 Aprovado

HORARIO		C1				C2				C3				C4				TOTAL				TOTAL EQUIV.
inicio	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
17:00	17:15	91	2	2	0	45	2	2	0	2	0	0	0	79	6	5	0	217	10	8	0	237
17:15	17:30	76	3	0	0	54	2	3	0	0	0	0	0	53	5	5	0	182	10	8	0	201
17:30	17:45	92	2	2	0	57	2	2	0	0	0	0	0	53	5	2	0	202	9	5	0	215
17:45	18:00	74	3	2	0	29	4	1	0	1	0	0	0	39	1	3	0	142	8	6	0	156
18:00	18:15	73	5	1	0	49	2	1	0	0	0	0	0	42	2	1	0	164	9	2	0	171
18:15	18:30	86	2	1	0	58	3	1	0	1	0	0	0	36	1	1	0	180	5	2	0	186
18:30	18:45	54	2	2	0	40	4	0	0	0	0	0	0	18	2	0	0	112	8	2	0	117
18:45	19:00	78	2	2	0	47	3	2	0	0	0	0	0	46	3	2	0	171	8	6	0	186
TOTAL																	1369	66	39	0	1469	
T. GERAL																	1474					
Equivalência																	1	0,33	2	3		

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
17:00	18:00	809
17:15	18:15	743
17:30	18:30	729
17:45	18:45	631
18:00	19:00	660
		809

Fator Hora Pico (FHP) **0,85**

FHP>0,75 Aprovado

PONTO 3 - 23/05

HORARIO		C1				C2				C3				C4				TOTAL				TOTAL EQUIV.	
inicio	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3		
07:00	07:15	59	0	0	0	63	10	2	0	2	0	0	0	67	3	4	0	191	13	6	0	208	
07:15	07:30	62	3	4	0	70	2	6	0	0	0	0	0	69	2	3	0	201	7	13	0	229	
07:30	07:45	72	7	6	0	72	3	2	0	1	0	0	0	79	1	2	0	224	11	10	0	247	
07:45	08:00	73	4	2	0	56	9	6	0	0	0	0	0	79	4	2	0	208	17	10	0	233	
08:00	08:15	66	4	1	0	77	5	10	0	1	0	0	0	52	2	2	0	195	11	12	0	223	
08:15	08:30	52	5	2	0	46	8	6	0	0	0	0	0	62	2	3	0	160	15	12	0	189	
08:30	08:45	61	4	1	0	44	2	5	0	0	0	0	0	54	3	4	0	159	10	10	0	182	
08:45	09:00	53	0	2	0	56	2	4	0	0	0	0	0	46	0	0	0	155	2	10	0	175	
TOTAL																			1494	86	82	0	1685
T. GERAL																			1661				
Equivalência																			1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
07:00	08:00	917
07:15	08:15	931
07:30	08:30	892
07:45	08:45	826
08:00	09:00	769
		931

Fator Hora Pico (FHP) **0,94**

FHP>0,75 Aprovado

HORARIO		C1				C2				C3				C4				TOTAL				TOTAL EQUIV.	
inicio	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3		
11:00	11:15	36	4	1	0	33	7	4	0	0	0	0	0	56	2	6	0	125	13	10	0	149	
11:15	11:30	39	0	3	0	39	1	5	0	0	0	0	0	39	3	2	0	118	4	10	0	139	
11:30	11:45	44	1	4	0	25	4	4	0	1	0	0	0	50	5	8	0	121	9	15	0	154	
11:45	12:00	34	0	1	0	32	3	3	0	1	0	0	0	44	1	6	0	111	4	9	0	130	
12:00	12:15	62	4	3	0	39	4	3	0	1	0	0	0	63	4	3	0	165	11	8	0	185	
12:15	12:30	51	2	1	0	49	1	2	0	1	0	0	0	43	4	8	0	145	7	11	0	168	
12:30	12:45	46	3	1	0	60	2	2	0	0	0	0	0	50	2	3	0	155	7	6	0	168	
12:45	13:00	62	1	2	0	49	3	1	0	0	0	0	0	44	4	4	0	155	7	6	0	170	
TOTAL																			1093	62	74	0	1263
T. GERAL																			1230				
Equivalência																			1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
11:00	12:00	571
11:15	12:15	607
11:30	12:30	637
11:45	12:45	652
12:00	13:00	691
		691

Fator Hora Pico (FHP) **0,93**

FHP>0,75 Aprovado

HORARIO		C1				C2				C3				C4				TOTAL				TOTAL EQUIV.	
inicio	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3		
17:00	17:15	109	2	2	0	54	3	3	0	3	0	0	0	95	7	5	0	260	12	10	0	284	
17:15	17:30	91	4	0	0	65	3	4	0	0	0	0	0	63	5	5	0	219	12	9	0	241	
17:30	17:45	111	2	3	0	68	3	2	0	0	0	0	0	63	6	2	0	242	11	6	0	258	
17:45	18:00	88	4	3	0	34	5	1	0	1	0	0	0	47	1	4	0	170	9	7	0	188	
18:00	18:15	87	5	1	0	59	3	1	0	0	0	0	0	50	3	1	0	196	11	3	0	205	
18:15	18:30	103	2	1	0	69	4	1	0	1	0	0	0	43	1	1	0	216	6	3	0	224	
18:30	18:45	65	2	2	0	48	5	0	0	0	0	0	0	22	3	0	0	134	9	2	0	141	
18:45	19:00	94	3	3	0	57	4	2	0	0	0	0	0	55	4	3	0	205	10	7	0	223	
TOTAL																			1643	79	47	0	1763
T. GERAL																			1769				
Equivalência																			1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
17:00	18:00	970
17:15	18:15	892
17:30	18:30	875
17:45	18:45	757
18:00	19:00	792
		970

Fator Hora Pico (FHP) **0,85**

FHP>0,75 Aprovado

Dias: 21, 22 e 23/05/2024



Figura 17. Ponto de Contagem 4.
Fonte: Google Earth / Elaborado por: GLOBAL VIAS.

PONTO 4 - 21/05

HORÁRIO		D1				D2				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
07:00	07:15	74	3	3	0	5	2	0	0	79	5	3	0	87
07:15	07:30	81	1	2	0	2	0	0	0	83	1	2	0	87
07:30	07:45	129	1	2	0	6	0	0	0	135	1	2	0	139
07:45	08:00	169	6	6	0	1	0	0	0	170	6	6	0	184
08:00	08:15	94	2	3	0	6	0	0	0	100	2	3	0	107
08:15	08:30	111	1	3	0	0	0	0	0	111	1	3	0	117
08:30	08:45	98	3	7	0	10	0	0	0	108	3	7	0	123
08:45	09:00	89	1	5	0	0	0	0	0	89	1	5	0	99
TOTAL										875	20	31	0	944
T. GERAL										926				
Equivalência										1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
07:00	08:00	497
07:15	08:15	517
07:30	08:30	547
07:45	08:45	531
08:00	09:00	446
		547

Fator Hora Pico (FHP) **0,74**

FHP>0,75 **Aprovado**

HORÁRIO		D1				D2				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
11:00	11:15	47	1	9	0	9	6	1	0	56	7	10	0	78
11:15	11:30	30	2	6	0	7	2	5	0	37	4	11	0	60
11:30	11:45	69	6	10	0	0	0	0	0	69	6	10	0	91
11:45	12:00	85	2	6	0	0	0	0	0	85	2	6	0	98
12:00	12:15	109	2	5	0	1	0	1	0	110	2	6	0	123
12:15	12:30	86	4	10	0	3	0	0	0	89	4	10	0	110
12:30	12:45	81	2	2	0	0	0	0	0	81	2	2	0	86
12:45	13:00	19	2	2	0	0	0	0	0	19	2	2	0	24
TOTAL										546	29	57	0	670
T. GERAL										632				
Equivalência										1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
11:00	12:00	327
11:15	12:15	372
11:30	12:30	422
11:45	12:45	416
12:00	13:00	342
		422

Fator Hora Pico (FHP) **0,86**

FHP>0,75 **Aprovado**

HORÁRIO		D1				D2				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
17:00	17:15	103	8	3	0	3	1	0	0	106	9	3	0	115
17:15	17:30	76	5	2	0	0	0	0	0	76	5	2	0	82
17:30	17:45	67	3	4	0	10	0	0	0	77	3	4	0	86
17:45	18:00	47	0	1	0	0	0	0	0	47	0	1	0	49
18:00	18:15	55	2	1	0	1	0	0	0	56	2	1	0	59
18:15	18:30	67	1	2	0	6	5	5	0	73	6	7	0	89
18:30	18:45	43	0	1	0	0	0	0	0	43	0	1	0	45
18:45	19:00	65	3	2	0	3	2	1	0	68	5	3	0	76
TOTAL										546	30	22	0	600
T. GERAL										598				
Equivalência										1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
17:00	18:00	332
17:15	18:15	275
17:30	18:30	283
17:45	18:45	242
18:00	19:00	268
		332

Fator Hora Pico (FHP) **0,72**

FHP>0,75 **Aprovado**

PONTO 4 - 22/05

HORÁRIO		D1				D2				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
07:00	07:15	44	2	2	0	3	1	0	0	47	3	2	0	52
07:15	07:30	49	1	1	0	1	0	0	0	50	1	1	0	52
07:30	07:45	77	1	1	0	4	0	0	0	81	1	1	0	84
07:45	08:00	101	4	4	0	1	0	0	0	102	4	4	0	110
08:00	08:15	56	1	2	0	4	0	0	0	60	1	2	0	64
08:15	08:30	67	1	2	0	0	0	0	0	67	1	2	0	70
08:30	08:45	59	2	4	0	6	0	0	0	65	2	4	0	74
08:45	09:00	53	1	3	0	0	0	0	0	53	1	3	0	60
TOTAL										525	12	19	0	566
T. GERAL										556				
Equivalência										1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
07:00	08:00	298
07:15	08:15	310
07:30	08:30	328
07:45	08:45	319
08:00	09:00	268
		328

Fator Hora Pico (FHP) **0,74**

FHP>0,75 **Aprovado**

HORÁRIO		D1				D2				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
11:00	11:15	42	1	8	0	8	5	1	0	50	6	9	0	71
11:15	11:30	27	2	5	0	6	2	5	0	33	4	10	0	54
11:30	11:45	62	5	9	0	0	0	0	0	62	5	9	0	82
11:45	12:00	77	2	5	0	0	0	0	0	77	2	5	0	88
12:00	12:15	98	2	5	0	1	0	1	0	99	2	5	0	110
12:15	12:30	77	4	9	0	3	0	0	0	80	4	9	0	99
12:30	12:45	73	2	2	0	0	0	0	0	73	2	2	0	77
12:45	13:00	17	2	2	0	0	0	0	0	17	2	2	0	21
TOTAL										491	26	51	0	603
T. GERAL										569				
Equivalência										1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
11:00	12:00	295
11:15	12:15	335
11:30	12:30	380
11:45	12:45	375
12:00	13:00	308
		380

Fator Hora Pico (FHP) **0,86**

FHP>0,75 **Aprovado**

HORÁRIO		D1				D2				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
17:00	17:15	77	6	2	0	2	1	0	0	80	7	2	0	86
17:15	17:30	57	4	2	0	0	0	0	0	57	4	2	0	61
17:30	17:45	50	2	3	0	8	0	0	0	58	2	3	0	65
17:45	18:00	35	0	1	0	0	0	0	0	35	0	1	0	37
18:00	18:15	41	2	1	0	1	0	0	0	42	2	1	0	44
18:15	18:30	50	1	2	0	5	4	4	0	55	5	5	0	67
18:30	18:45	32	0	1	0	0	0	0	0	32	0	1	0	34
18:45	19:00	49	2	2	0	2	2	1	0	51	4	2	0	57
TOTAL										410	23	17	0	450
T. GERAL										449				
Equivalência										1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
17:00	18:00	249
17:15	18:15	207
17:30	18:30	212
17:45	18:45	181
18:00	19:00	201
		249

Fator Hora Pico (FHP) **0,72**

FHP>0,75 **Aprovado**

PONTO 4 - 23/05

HORÁRIO		D1				D2				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
07:00	07:15	59	2	2	0	4	2	0	0	63	4	2	0	69
07:15	07:30	65	1	2	0	2	0	0	0	66	1	2	0	70
07:30	07:45	103	1	2	0	5	0	0	0	108	1	2	0	111
07:45	08:00	135	5	5	0	1	0	0	0	136	5	5	0	147
08:00	08:15	75	2	2	0	5	0	0	0	80	2	2	0	85
08:15	08:30	89	1	2	0	0	0	0	0	89	1	2	0	94
08:30	08:45	78	2	6	0	8	0	0	0	86	2	6	0	98
08:45	09:00	71	1	4	0	0	0	0	0	71	1	4	0	79
TOTAL										700	16	25	0	755
T. GERAL										741				
Equivalência										1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
07:00	08:00	398
07:15	08:15	414
07:30	08:30	438
07:45	08:45	425
08:00	09:00	357
		438

Fator Hora Pico (FHP) **0,74**

FHP>0,75 **Aprovado**

HORÁRIO		D1				D2				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
11:00	11:15	33	1	6	0	6	4	1	0	39	5	7	0	55
11:15	11:30	21	1	4	0	5	1	4	0	26	3	8	0	42
11:30	11:45	48	4	7	0	0	0	0	0	48	4	7	0	64
11:45	12:00	60	1	4	0	0	0	0	0	60	1	4	0	68
12:00	12:15	76	1	4	0	1	0	1	0	77	1	4	0	86
12:15	12:30	60	3	7	0	2	0	0	0	62	3	7	0	77
12:30	12:45	57	1	1	0	0	0	0	0	57	1	1	0	60
12:45	13:00	13	1	1	0	0	0	0	0	13	1	1	0	17
TOTAL										382	20	40	0	469
T. GERAL										442				
Equivalência										1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
11:00	12:00	229
11:15	12:15	260
11:30	12:30	295
11:45	12:45	291
12:00	13:00	240
		295

Fator Hora Pico (FHP) **0,86**

FHP>0,75 **Aprovado**

HORÁRIO		D1				D2				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	
17:00	17:15	93	7	3	0	3	1	0	0	95	8	3	0	104
17:15	17:30	68	5	2	0	0	0	0	0	68	5	2	0	74
17:30	17:45	60	3	4	0	9	0	0	0	69	3	4	0	77
17:45	18:00	42	0	1	0	0	0	0	0	42	0	1	0	44
18:00	18:15	50	2	1	0	1	0	0	0	50	2	1	0	53
18:15	18:30	60	1	2	0	5	5	5	0	66	5	6	0	80
18:30	18:45	39	0	1	0	0	0	0	0	39	0	1	0	41
18:45	19:00	59	3	2	0	3	2	1	0	61	5	3	0	68
TOTAL										491	27	20	0	540
T. GERAL										538				
Equivalência										1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
17:00	18:00	299
17:15	18:15	248
17:30	18:30	254
17:45	18:45	218
18:00	19:00	242
		299

Fator Hora Pico (FHP) **0,72**

FHP>0,75 **Aprovado**

Dias: 21, 22 e 23/05/2024

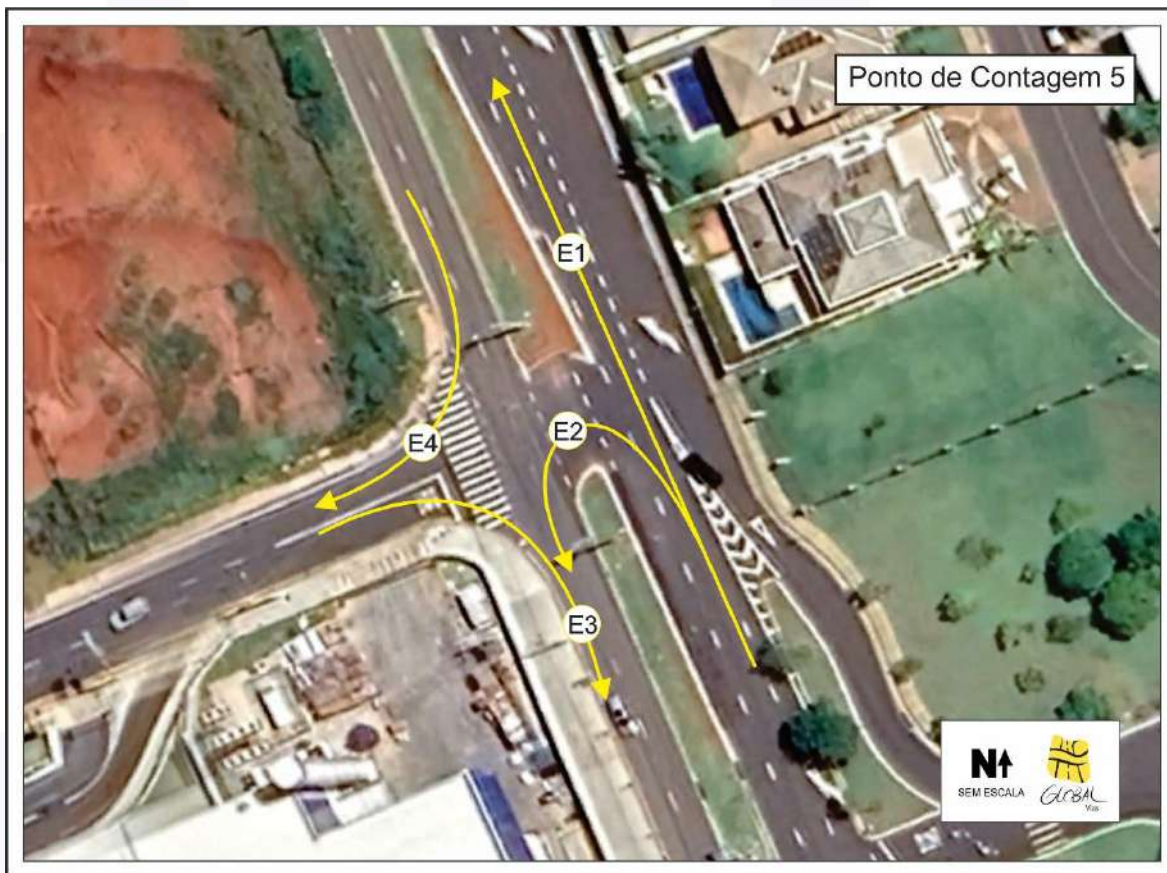


Figura 18. Ponto de Contagem 5.
Fonte: Google Earth / Elaborado por: GLOBAL VIAS.

PONTO 5 - 21/05

HORÁRIO		E1				E2				E3				E4				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	TOTAL EQUIV.
07:00	07:15	45	3	3	0	54	3	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	101	7	3	0	109
07:15	07:30	56	3	5	0	72	1	0	0	1	0	0	0	6	0	0	0	135	4	5	0	146
07:30	07:45	55	3	1	0	65	1	1	0	2	0	0	0	3	0	0	0	125	4	2	0	130
07:45	08:00	38	2	2	0	48	2	1	0	3	0	0	0	3	0	0	0	92	4	3	0	99
08:00	08:15	61	2	11	0	40	0	1	0	3	0	1	0	11	0	0	0	115	2	13	0	142
08:15	08:30	31	4	6	0	33	0	0	0	4	0	2	0	6	2	0	0	74	6	8	0	92
08:30	08:45	32	0	3	0	36	1	2	0	5	1	1	0	4	1	0	0	77	3	6	0	90
08:45	09:00	28	1	5	0	29	1	0	0	7	0	0	0	9	1	0	0	73	3	5	0	84
TOTAL																		792	33	45	0	893
T. GERAL																		870				
Equivalência																		1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
07:00	08:00	485
07:15	08:15	518
07:30	08:30	463
07:45	08:45	423
08:00	09:00	408
		518

Fator Hora Pico (FHP) **0,88**

FHP>0,75 Aprovado

HORÁRIO		E1				E2				E3				E4				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	TOTAL EQUIV.
11:00	11:15	19	1	5	0	24	1	2	0	11	1	1	0	7	1	2	0	61	4	10	0	82
11:15	11:30	21	4	4	0	13	2	0	0	1	1	1	0	3	1	1	0	38	8	6	0	53
11:30	11:45	23	4	1	0	11	2	0	0	10	1	3	0	2	0	1	0	46	7	5	0	58
11:45	12:00	37	1	5	0	28	1	1	0	11	1	0	0	6	0	0	0	82	3	6	0	95
12:00	12:15	39	1	4	0	37	3	3	0	9	1	2	0	2	0	0	0	87	5	9	0	107
12:15	12:30	22	1	1	0	16	1	1	0	10	2	3	0	13	1	0	0	61	5	5	0	73
12:30	12:45	33	2	1	0	18	2	0	0	9	2	0	0	9	3	0	0	69	9	1	0	74
12:45	13:00	16	0	0	0	16	1	1	0	2	1	0	0	7	0	0	0	41	2	1	0	44
TOTAL																		485	43	43	0	585
T. GERAL																		571				
Equivalência																		1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
11:00	12:00	288
11:15	12:15	313
11:30	12:30	333
11:45	12:45	348
12:00	13:00	297
		348

Fator Hora Pico (FHP) **0,82**

FHP>0,75 Aprovado

HORÁRIO		E1				E2				E3				E4				TOTAL				TOTAL EQUIV.
início	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	TOTAL EQUIV.
17:00	17:15	24	0	2	0	44	7	0	0	10	0	1	0	12	0	0	0	90	7	3	0	98
17:15	17:30	26	1	0	0	29	3	0	0	11	1	0	0	15	0	0	0	81	5	0	0	83
17:30	17:45	39	2	1	0	20	3	1	0	16	0	1	0	9	0	0	0	84	5	3	0	92
17:45	18:00	15	2	1	0	17	1	0	0	6	1	0	0	6	1	0	0	44	5	1	0	48
18:00	18:15	5	3	2	0	8	0	2	0	0	0	1	0	0	0	1	0	13	3	6	0	26
18:15	18:30	18	6	0	0	7	5	0	0	14	10	0	0	9	1	0	0	48	22	0	0	55
18:30	18:45	14	0	0	0	7	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	23	1	0	0	23
18:45	19:00	20	2	1	0	19	3	2	0	8	8	0	0	8	0	0	0	55	13	3	0	65
TOTAL																		438	61	16	0	490
T. GERAL																		515				
Equivalência																		1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
17:00	18:00	320
17:15	18:15	248
17:30	18:30	221
17:45	18:45	152
18:00	19:00	170
		320

Fator Hora Pico (FHP) **0,81**

FHP>0,75 Aprovado

PONTO 5 - 22/05

HORARIO		E1				E2				E3				E4				TOTAL				TOTAL EQUIV.				
inicio	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3					
07:00	07:15	27	2	2	0	32	2	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	61	4	2	0	66				
07:15	07:30	34	2	3	0	43	1	0	0	1	0	0	0	4	0	0	0	81	2	3	0	88				
07:30	07:45	33	2	1	0	39	1	1	0	1	0	0	0	2	0	0	0	75	2	1	0	78				
07:45	08:00	23	1	1	0	29	1	1	0	2	0	0	0	2	0	0	0	55	2	2	0	60				
08:00	08:15	37	1	7	0	24	0	1	0	2	0	1	0	7	0	0	0	69	1	8	0	85				
08:15	08:30	19	2	4	0	20	0	0	0	2	0	1	0	4	1	0	0	44	4	5	0	55				
08:30	08:45	19	0	2	0	22	1	1	0	3	1	1	0	2	1	0	0	46	2	4	0	54				
08:45	09:00	17	1	3	0	17	1	0	0	4	0	0	0	5	1	0	0	44	2	3	0	50				
TOTAL																		475	20	27	0				536	
T. GERAL																						522				
Equivalência																		1	0,33	2	3					

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
07:00	08:00	291
07:15	08:15	311
07:30	08:30	278
07:45	08:45	254
08:00	09:00	245
		311

Fator Hora Pico (FHP) **0,88**

FHP>0,75 **Aprovado**

HORARIO		E1				E2				E3				E4				TOTAL				TOTAL EQUIV.				
inicio	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3					
11:00	11:15	17	1	5	0	22	1	2	0	10	1	1	0	6	1	2	0	55	4	9	0	74				
11:15	11:30	19	4	4	0	12	2	0	0	1	1	1	0	3	1	1	0	34	7	5	0	47				
11:30	11:45	21	4	1	0	10	2	0	0	9	1	3	0	2	0	1	0	41	6	5	0	53				
11:45	12:00	33	1	5	0	25	1	1	0	10	1	0	0	5	0	0	0	74	3	5	0	86				
12:00	12:15	35	1	4	0	33	3	3	0	8	1	2	0	2	0	0	0	78	5	8	0	96				
12:15	12:30	20	1	1	0	14	1	1	0	9	2	3	0	12	1	0	0	55	5	5	0	65				
12:30	12:45	30	2	1	0	16	2	0	0	8	2	0	0	8	3	0	0	62	8	1	0	67				
12:45	13:00	14	0	0	0	14	1	1	0	2	1	0	0	6	0	0	0	37	2	1	0	39				
TOTAL																		437	39	39	0				527	
T. GERAL																						514				
Equivalência																		1	0,33	2	3					

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
11:00	12:00	260
11:15	12:15	281
11:30	12:30	299
11:45	12:45	314
12:00	13:00	267
		314

Fator Hora Pico (FHP) **0,82**

FHP>0,75 **Aprovado**

HORARIO		E1				E2				E3				E4				TOTAL				TOTAL EQUIV.				
inicio	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3					
17:00	17:15	18	0	2	0	33	5	0	0	8	0	1	0	9	0	0	0	68	5	2	0	74				
17:15	17:30	20	1	0	0	22	2	0	0	8	1	0	0	11	0	0	0	61	4	0	0	62				
17:30	17:45	29	2	1	0	15	2	1	0	12	0	1	0	7	0	0	0	63	4	2	0	69				
17:45	18:00	11	2	1	0	13	1	0	0	5	1	0	0	5	1	0	0	33	4	1	0	36				
18:00	18:15	4	2	2	0	6	0	2	0	0	0	1	0	0	0	1	0	10	2	5	0	20				
18:15	18:30	14	5	0	0	5	4	0	0	11	8	0	0	7	1	0	0	36	17	0	0	42				
18:30	18:45	11	0	0	0	5	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	17	1	0	0	18				
18:45	19:00	15	2	1	0	14	2	2	0	6	6	0	0	6	0	0	0	41	10	2	0	49				
TOTAL																		329	46	12	0				368	
T. GERAL																						386				
Equivalência																		1	0,33	2	3					

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
17:00	18:00	240
17:15	18:15	186
17:30	18:30	166
17:45	18:45	114
18:00	19:00	128
		240

Fator Hora Pico (FHP) **0,81**

FHP>0,75 **Aprovado**

PONTO 3 - 23/05

HORARIO		E1				E2				E3				E4				TOTAL				TOTAL EQUIV.	
inicio	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3		
07:00	07:15	36	2	2	0	43	2	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	81	6	2	0	87	
07:15	07:30	45	2	4	0	58	1	0	0	1	0	0	0	5	0	0	0	108	3	4	0	117	
07:30	07:45	44	2	1	0	52	1	1	0	2	0	0	0	2	0	0	0	100	3	2	0	104	
07:45	08:00	30	2	2	0	38	2	1	0	2	0	0	0	2	0	0	0	74	3	2	0	79	
08:00	08:15	49	2	9	0	32	0	1	0	2	0	1	0	9	0	0	0	92	2	10	0	113	
08:15	08:30	25	3	5	0	26	0	0	0	3	0	2	0	5	2	0	0	59	5	6	0	74	
08:30	08:45	26	0	2	0	29	1	2	0	4	1	1	0	3	1	0	0	62	2	5	0	72	
08:45	09:00	22	1	4	0	23	1	0	0	6	0	0	0	7	1	0	0	58	2	4	0	67	
TOTAL																			634	26	36	0	714
T. GERAL																			696				
Equivalência																			1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
07:00	08:00	388
07:15	08:15	414
07:30	08:30	371
07:45	08:45	338
08:00	09:00	326
		414

Fator Hora Pico (FHP) **0,88**

FHP>0,75 **Aprovado**

HORARIO		E1				E2				E3				E4				TOTAL				TOTAL EQUIV.	
inicio	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3		
11:00	11:15	13	1	4	0	17	1	1	0	8	1	1	0	5	1	1	0	43	3	7	0	58	
11:15	11:30	15	3	3	0	9	1	0	0	1	1	1	0	2	1	1	0	27	6	4	0	37	
11:30	11:45	16	3	1	0	8	1	0	0	7	1	2	0	1	0	1	0	32	5	4	0	41	
11:45	12:00	26	1	4	0	20	1	1	0	8	1	0	0	4	0	0	0	57	2	4	0	67	
12:00	12:15	27	1	3	0	26	2	2	0	6	1	1	0	1	0	0	0	61	4	6	0	75	
12:15	12:30	15	1	1	0	11	1	1	0	7	1	2	0	9	1	0	0	43	4	4	0	51	
12:30	12:45	23	1	1	0	13	1	0	0	6	1	0	0	6	2	0	0	48	6	1	0	52	
12:45	13:00	11	0	0	0	11	1	1	0	1	1	0	0	5	0	0	0	29	1	1	0	31	
TOTAL																			340	30	30	0	410
T. GERAL																			400				
Equivalência																			1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
11:00	12:00	202
11:15	12:15	219
11:30	12:30	233
11:45	12:45	244
12:00	13:00	208
		244

Fator Hora Pico (FHP) **0,82**

FHP>0,75 **Aprovado**

HORARIO		E1				E2				E3				E4				TOTAL				TOTAL EQUIV.	
inicio	fim	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3	Ca	Mo	O2/C2	C3		
17:00	17:15	22	0	2	0	40	6	0	0	9	0	1	0	11	0	0	0	81	6	3	0	89	
17:15	17:30	23	1	0	0	26	3	0	0	10	1	0	0	14	0	0	0	73	5	0	0	74	
17:30	17:45	35	2	1	0	18	3	1	0	14	0	1	0	8	0	0	0	76	5	3	0	83	
17:45	18:00	14	2	1	0	15	1	0	0	5	1	0	0	5	1	0	0	40	5	1	0	43	
18:00	18:15	5	3	2	0	7	0	2	0	0	0	1	0	0	0	1	0	12	3	5	0	23	
18:15	18:30	16	5	0	0	6	5	0	0	13	9	0	0	8	1	0	0	43	20	0	0	50	
18:30	18:45	13	0	0	0	6	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	21	1	0	0	21	
18:45	19:00	18	2	1	0	17	3	2	0	7	7	0	0	7	0	0	0	50	12	3	0	59	
TOTAL																			394	55	14	0	441
T. GERAL																			464				
Equivalência																			1	0,33	2	3	

PERÍODO		TOTAL (EQ.) GERAL - 60min
17:00	18:00	288
17:15	18:15	223
17:30	18:30	199
17:45	18:45	137
18:00	19:00	153
		288

Fator Hora Pico (FHP) **0,81**

FHP>0,75 **Aprovado**

7.2 Memorial de Análise - Relatório Vistro: Cenário Atual sem o Empreendimento

IZIX - ROD. DOM PEDRO I - COMERCIAL

Vistro File: R:\...\VISTRO - IZIX Dom Pedro.vistro

Scenario 1 SITUAÇÃO ATUAL SEM O EMPREENDIMENTO

Report File: R:\...\1 SITUAÇÃO ATUAL SEM O EMPREENDIMENTO.pdf

03/07/2024

Intersection Analysis Summary

ID	Intersection Name	Control Type	Method	Worst Mvmt	V/C	Delay (s/veh)	LOS
1	Ponto de Análise 1	Two-way stop	HCM 2010	NB Thru	0,623	16,7	C
2	Ponto de Análise 2	Two-way stop	HCM 2010	SB Left	0,068	14,4	B
3	Ponto de Análise 2	Two-way stop	HCM 2010	WB Thru	0,006	0,0	A
4	Ponto de Análise 2	Two-way stop	HCM 2010	WB Thru	0,006	0,0	A
5	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	NB Left	0,005	0,0	A
6	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	SB Right	0,564	15,8	C
7	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	EB Left	0,009	9,8	A
8	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	SB Thru	0,004	0,0	A
9	Ponto de Análise 4	Two-way stop	HCM 2010	EB Left	0,071	11,6	B
10	Ponto de Análise 4	Two-way stop	HCM 2010	SB Thru	0,007	0,0	A
11	Ponto de Análise 5	Two-way stop	HCM 2010	NB Thru	0,003	0,0	A
12	Ponto de Análise 5	Two-way stop	HCM 2010	WB Left	0,480	16,8	C

V/C, Delay, LOS: For two-way stop, these values are taken from the movement with the worst (highest) delay value. For all other control types, they are taken for the whole intersection.

Intersection Level Of Service Report
Intersection 1: Ponto de Análise 1

Control Type: Two-way stop
 Analysis Method: HCM 2010
 Analysis Period: 15 minutes

Delay (sec / veh): 16,7
 Level Of Service: C
 Volume to Capacity (v/c): 0,623

Intersection Setup

Name	Northbound		Eastbound		Westbound	
Approach						
Lane Configuration	↻		↑			
Turning Movement	Left	Thru	Thru	Right	Thru	Thru
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Northbound		Eastbound		Westbound	
Base Volume Input [veh/h]	0	452	523	0	0	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	3,76	1,53	2,00	2,00	2,00
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	0	452	523	0	0	0
Peak Hour Factor	1,0000	0,9100	0,9100	1,0000	1,0000	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	124	144	0	0	0
Total Analysis Volume [veh/h]	0	497	575	0	0	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	

Intersection Settings

Priority Scheme	Stop	Free	Free
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance	No		
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,62	0,01	0,00	0,00	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	16,68	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS		C	A			
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	4,44	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	33,83	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	16,68		0,00		0,00	
Approach LOS	C		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	7,74					
Intersection LOS	C					



Intersection Level Of Service Report
Intersection 2: Ponto de Análise 2

Control Type: Two-way stop
 Analysis Method: HCM 2010
 Analysis Period: 15 minutes

Delay (sec / veh): 14,4
 Level Of Service: B
 Volume to Capacity (v/c): 0,068

Intersection Setup

Name	Southbound		Eastbound		Westbound	
Approach						
Lane Configuration	↩		↑↑			
Turning Movement	Left	Right	Left	Thru	Thru	Right
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Southbound		Eastbound		Westbound	
Base Volume Input [veh/h]	21	0	0	975	0	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	0,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	21	0	0	975	0	0
Peak Hour Factor	0,7600	1,0000	1,0000	0,7600	1,0000	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	7	0	0	321	0	0
Total Analysis Volume [veh/h]	28	0	0	1283	0	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	

Intersection Settings

Priority Scheme	Stop	Free	Free
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance	No		
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,07	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	14,39	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS	B			A		
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	1,66	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	14,39		0,00		0,00	
Approach LOS	B		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]			0,31			
Intersection LOS			B			



Intersection Level Of Service Report
Intersection 3: Ponto de Análise 2

Control Type: Two-way stop
Analysis Method: HCM 2010
Analysis Period: 15 minutes

Delay (sec / veh): 0,0
Level Of Service: A
Volume to Capacity (v/c): 0,006

Intersection Setup

Name	Northbound		Eastbound		Westbound	
Approach						
Lane Configuration						
Turning Movement	Left	Right	Thru	Right	Left	Thru
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Northbound		Eastbound		Westbound	
Base Volume Input [veh/h]	0	0	0	0	21	464
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	2,00	2,00	2,00	0,00	3,02
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	0	0	0	0	21	464
Peak Hour Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,7600	0,7600
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	0	0	0	7	153
Total Analysis Volume [veh/h]	0	0	0	0	28	611
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	



Intersection Settings

Priority Scheme	Stop	Free	Free
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS					A	A
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		0,00	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	0,00					
Intersection LOS	A					



Intersection Level Of Service Report
Intersection 4: Ponto de Análise 2

Control Type: Two-way stop
 Analysis Method: HCM 2010
 Analysis Period: 15 minutes

Delay (sec / veh): 0,0
 Level Of Service: A
 Volume to Capacity (v/c): 0,006

Intersection Setup

Name	Northbound		Eastbound		Westbound	
Approach						
Lane Configuration						
Turning Movement	Left	Thru	Left	Right	Thru	Right
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Northbound		Eastbound		Westbound	
Base Volume Input [veh/h]	0	0	0	0	464	355
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	2,00	2,00	2,00	3,02	3,66
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	0	0	0	0	464	355
Peak Hour Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,7600	0,7600
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	0	0	0	153	117
Total Analysis Volume [veh/h]	0	0	0	0	611	467
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	

Intersection Settings

Priority Scheme	Free	Stop	Free
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS					A	A
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		0,00	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	0,00					
Intersection LOS	A					



Intersection Level Of Service Report
Intersection 5: Ponto de Análise 3

Control Type:	Two-way stop	Delay (sec / veh):	0,0
Analysis Method:	HCM 2010	Level Of Service:	A
Analysis Period:	15 minutes	Volume to Capacity (v/c):	0,005

Intersection Setup

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Approach	Northbound		Southbound		Eastbound	
Lane Configuration						
Turning Movement	Left	Thru	Thru	Right	Left	Right
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Base Volume Input [veh/h]	463	409	0	0	0	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	1,73	7,09	2,00	2,00	2,00	2,00
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	463	409	0	0	0	0
Peak Hour Factor	0,9400	0,9400	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	123	109	0	0	0	0
Total Analysis Volume [veh/h]	493	435	0	0	0	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	

Intersection Settings

Priority Scheme	Free	Free	Stop
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS	A	A				
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		0,00	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	0,00					
Intersection LOS	A					



Intersection Level Of Service Report
Intersection 6: Ponto de Análise 3

Control Type: Two-way stop
Analysis Method: HCM 2010
Analysis Period: 15 minutes

Delay (sec / veh): 15,8
Level Of Service: C
Volume to Capacity (v/c): 0,564

Intersection Setup

Name	Southbound		Eastbound		Westbound	
Approach						
Lane Configuration	↱				↕↕	
Turning Movement	Left	Right	Left	Thru	Thru	Right
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Southbound		Eastbound		Westbound	
Base Volume Input [veh/h]	0	398	0	0	463	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	3,27	2,00	2,00	1,73	2,00
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	0	398	0	0	463	0
Peak Hour Factor	1,0000	0,9400	1,0000	1,0000	0,9400	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	106	0	0	123	0
Total Analysis Volume [veh/h]	0	423	0	0	493	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	

Intersection Settings

Priority Scheme	Stop	Free	Free
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance	No		
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,56	0,00	0,00	0,00	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	15,83	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS		C			A	
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	3,57	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	27,21	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	15,83		0,00		0,00	
Approach LOS	C		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	7,31					
Intersection LOS	C					

Intersection Level Of Service Report
Intersection 7: Ponto de Análise 3

Control Type: Two-way stop
 Analysis Method: HCM 2010
 Analysis Period: 15 minutes

Delay (sec / veh): 9,8
 Level Of Service: A
 Volume to Capacity (v/c): 0,009

Intersection Setup

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Approach	↑↑				↙	
Lane Configuration	↑↑				↙	
Turning Movement	Left	Thru	Thru	Right	Left	Right
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Base Volume Input [veh/h]	0	409	0	0	7	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	7,09	2,00	2,00	0,00	2,00
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	0	409	0	0	7	0
Peak Hour Factor	1,0000	0,9400	1,0000	1,0000	0,9400	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	109	0	0	2	0
Total Analysis Volume [veh/h]	0	435	0	0	7	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	

Intersection Settings

Priority Scheme	Free	Free	Stop
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			No
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	9,80	0,00
Movement LOS		A			A	
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,21	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		9,80	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	0,16					
Intersection LOS	A					



**Intersection Level Of Service Report
Intersection 8: Ponto de Análise 3**

Control Type:	Two-way stop	Delay (sec / veh):	0,0
Analysis Method:	HCM 2010	Level Of Service:	A
Analysis Period:	15 minutes	Volume to Capacity (v/c):	0,004

Intersection Setup

Name	Northbound		Southbound		Westbound	
Approach			↕			
Lane Configuration			↕			
Turning Movement	Thru	Right	Left	Thru	Left	Right
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Northbound		Southbound		Westbound	
Base Volume Input [veh/h]	0	0	7	398	0	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	2,00	0,00	3,27	2,00	2,00
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	0	0	7	398	0	0
Peak Hour Factor	1,0000	1,0000	0,9400	0,9400	1,0000	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	0	2	106	0	0
Total Analysis Volume [veh/h]	0	0	7	423	0	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	



Intersection Settings

Priority Scheme	Free	Free	Stop
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS			A	A		
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		0,00	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	0,00					
Intersection LOS	A					

**Intersection Level Of Service Report
Intersection 9: Ponto de Análise 4**

Control Type: Two-way stop
 Analysis Method: HCM 2010
 Analysis Period: 15 minutes

Delay (sec / veh): 11,6
 Level Of Service: B
 Volume to Capacity (v/c): 0,071

Intersection Setup

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Approach	↑↑				↙	
Lane Configuration	↑↑				↙	
Turning Movement	Left	Thru	Thru	Right	Left	Right
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Base Volume Input [veh/h]	0	496	0	0	31	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	2,00	2,00	2,00	19,57	2,00
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	0	496	0	0	31	0
Peak Hour Factor	1,0000	0,7400	1,0000	1,0000	0,7400	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	168	0	0	10	0
Total Analysis Volume [veh/h]	0	670	0	0	42	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	

Intersection Settings

Priority Scheme	Free	Free	Stop
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			No
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,01	0,00	0,00	0,07	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	11,57	0,00
Movement LOS		A			B	
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,23	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	1,75	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		11,57	
Approach LOS	A		A		B	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	0,68					
Intersection LOS	B					



Intersection Level Of Service Report
Intersection 10: Ponto de Análise 4

Control Type:	Two-way stop	Delay (sec / veh):	0,0
Analysis Method:	HCM 2010	Level Of Service:	A
Analysis Period:	15 minutes	Volume to Capacity (v/c):	0,007

Intersection Setup

Name	Northbound		Southbound		Westbound	
Approach	Northbound		Southbound		Westbound	
Lane Configuration						
Turning Movement	Thru	Right	Left	Thru	Left	Right
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Northbound		Southbound		Westbound	
Base Volume Input [veh/h]	0	0	31	534	0	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	2,00	19,57	2,62	2,00	2,00
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	0	0	31	534	0	0
Peak Hour Factor	1,0000	1,0000	0,7400	0,7400	1,0000	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	0	10	180	0	0
Total Analysis Volume [veh/h]	0	0	42	722	0	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	



Intersection Settings

Priority Scheme	Free	Free	Stop
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS			A	A		
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		0,00	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	0,00					
Intersection LOS	A					



Intersection Level Of Service Report
Intersection 11: Ponto de Análise 5

Control Type: Two-way stop
 Analysis Method: HCM 2010
 Analysis Period: 15 minutes

Delay (sec / veh): 0,0
 Level Of Service: A
 Volume to Capacity (v/c): 0,003

Intersection Setup

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Approach	Northbound		Southbound		Eastbound	
Lane Configuration						
Turning Movement	Left	Thru	Thru	Right	Left	Right
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Base Volume Input [veh/h]	245	251	0	0	0	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	0,82	7,56	2,00	2,00	2,00	2,00
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	245	251	0	0	0	0
Peak Hour Factor	0,8800	0,8800	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	70	71	0	0	0	0
Total Analysis Volume [veh/h]	278	285	0	0	0	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	



Intersection Settings

Priority Scheme	Free	Free	Stop
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS	A	A				
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		0,00	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	0,00					
Intersection LOS	A					



Intersection Level Of Service Report
Intersection 12: Ponto de Análise 5

Control Type: Two-way stop
Analysis Method: HCM 2010
Analysis Period: 15 minutes

Delay (sec / veh): 16,8
Level Of Service: C
Volume to Capacity (v/c): 0,480

Intersection Setup

Name	Northbound			Southbound			Eastbound			Westbound		
Approach	Northbound			Southbound			Eastbound			Westbound		
Lane Configuration												
Turning Movement	Left	Thru	Right	Left	Thru	Right	Left	Thru	Right	Left	Thru	Right
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28			48,28			48,28			48,28		
Grade [%]	0,00			0,00			0,00			0,00		
Crosswalk	No			No			No			No		

Volumes

Name	Northbound			Southbound			Eastbound			Westbound		
Base Volume Input [veh/h]	0	0	0	0	507	42	0	0	58	245	0	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	0,00	2,00	2,00	13,87	0,82	2,00	2,00
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	0	0	0	0	507	42	0	0	58	245	0	0
Peak Hour Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,8800	0,8800	1,0000	1,0000	0,8800	0,8800	1,0000	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	0	0	0	144	12	0	0	16	70	0	0
Total Analysis Volume [veh/h]	0	0	0	0	576	48	0	0	66	278	0	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0			0			0			0		



Intersection Settings

Priority Scheme	Free	Free	Stop	Stop
Flared Lane				
Storage Area [veh]	0	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			No	No
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,10	0,48	0,00	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11,16	16,81	0,00	0,00
Movement LOS					A	A			B	C		
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,34	2,59	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,57	19,72	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00				0,00			11,16			16,81	
Approach LOS	A				A			B			C	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	5,59											
Intersection LOS	C											

IZIX - ROD. DOM PEDRO I - COMERCIAL

Vistro File: R:\...\VISTRO - IZIX Dom Pedro.vistro

Scenario 1 SITUAÇÃO ATUAL SEM O EMPREENDIMENTO

Report File: R:\...\1 SITUAÇÃO ATUAL SEM O EMPREENDIMENTO.pdf

03/07/2024

Turning Movement Volume: Summary

ID	Intersection Name	Northbound	Eastbound	Total Volume
		Thru	Thru	
1	Ponto de Análise 1	452	523	975

ID	Intersection Name	Southbound	Eastbound	Total Volume
		Left	Thru	
2	Ponto de Análise 2	21	975	996

ID	Intersection Name	Westbound		Total Volume
		Left	Thru	
3	Ponto de Análise 2	21	464	485

ID	Intersection Name	Westbound		Total Volume
		Thru	Right	
4	Ponto de Análise 2	464	355	819

ID	Intersection Name	Northbound		Total Volume
		Left	Thru	
5	Ponto de Análise 3	463	409	872

ID	Intersection Name	Southbound	Westbound	Total Volume
		Right	Thru	
6	Ponto de Análise 3	398	463	861

ID	Intersection Name	Northbound	Eastbound	Total Volume
		Thru	Left	
7	Ponto de Análise 3	409	7	416

ID	Intersection Name	Southbound		Total Volume
		Left	Thru	
8	Ponto de Análise 3	7	398	405

ID	Intersection Name	Northbound	Eastbound	Total Volume
		Thru	Left	
9	Ponto de Análise 4	496	31	527

ID	Intersection Name	Southbound		Total Volume
		Left	Thru	
10	Ponto de Análise 4	31	534	565

ID	Intersection Name	Northbound		Total Volume
		Left	Thru	
11	Ponto de Análise 5	245	251	496

ID	Intersection Name	Southbound		Eastbound	Westbound	Total Volume
		Thru	Right	Right	Left	
12	Ponto de Análise 5	507	42	58	245	852

IZIX - ROD. DOM PEDRO I - COMERCIAL

Vistro File: R:\...\VISTRO - IZIX Dom Pedro.vistro

Scenario 1 SITUAÇÃO ATUAL SEM O EMPREENDIMENTO

Report File: R:\...\1 SITUAÇÃO ATUAL SEM O EMPREENDIMENTO.pdf

03/07/2024

Turning Movement Volume: Detail

ID	Intersection Name	Volume Type	Northbound	Eastbound	Total Volume
			Thru	Thru	
1	Ponto de Análise 1	Final Base	452	523	975
		Growth Factor	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	0	0	0
		Other	0	0	0
		Future Total	452	523	975

ID	Intersection Name	Volume Type	Southbound	Eastbound	Total Volume
			Left	Thru	
2	Ponto de Análise 2	Final Base	21	975	996
		Growth Factor	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	0	0	0
		Other	0	0	0
		Future Total	21	975	996

ID	Intersection Name	Volume Type	Westbound		Total Volume
			Left	Thru	
3	Ponto de Análise 2	Final Base	21	464	485
		Growth Factor	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	0	0	0
		Other	0	0	0
		Future Total	21	464	485

ID	Intersection Name	Volume Type	Westbound		Total Volume
			Thru	Right	
4	Ponto de Análise 2	Final Base	464	355	819
		Growth Factor	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	0	0	0
		Other	0	0	0
		Future Total	464	355	819

ID	Intersection Name	Volume Type	Northbound		Total Volume
			Left	Thru	
5	Ponto de Análise 3	Final Base	463	409	872
		Growth Factor	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	0	0	0
		Other	0	0	0
		Future Total	463	409	872

ID	Intersection Name	Volume Type	Southbound	Westbound	Total Volume
			Right	Thru	
6	Ponto de Análise 3	Final Base	398	463	861
		Growth Factor	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	0	0	0
		Other	0	0	0
		Future Total	398	463	861

ID	Intersection Name	Volume Type	Northbound	Eastbound	Total Volume
			Thru	Left	
7	Ponto de Análise 3	Final Base	409	7	416
		Growth Factor	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	0	0	0
		Other	0	0	0
		Future Total	409	7	416

ID	Intersection Name	Volume Type	Southbound		Total Volume
			Left	Thru	
8	Ponto de Análise 3	Final Base	7	398	405
		Growth Factor	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	0	0	0
		Other	0	0	0
		Future Total	7	398	405

ID	Intersection Name	Volume Type	Northbound		Eastbound	Total Volume
			Thru		Left	
9	Ponto de Análise 4	Final Base	496		31	527
		Growth Factor	1,00		1,00	-
		In Process	0		0	0
		Net New Trips	0		0	0
		Other	0		0	0
		Future Total	496		31	527

ID	Intersection Name	Volume Type	Southbound		Total Volume
			Left	Thru	
10	Ponto de Análise 4	Final Base	31	534	565
		Growth Factor	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	0	0	0
		Other	0	0	0
		Future Total	31	534	565

ID	Intersection Name	Volume Type	Northbound		Total Volume
			Left	Thru	
11	Ponto de Análise 5	Final Base	245	251	496
		Growth Factor	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	0	0	0
		Other	0	0	0
		Future Total	245	251	496

ID	Intersection Name	Volume Type	Southbound		Eastbound	Westbound	Total Volume
			Thru	Right	Right	Left	
12	Ponto de Análise 5	Final Base	507	42	58	245	852
		Growth Factor	1,00	1,00	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0	0	0
		Net New Trips	0	0	0	0	0
		Other	0	0	0	0	0
		Future Total	507	42	58	245	852

Signal Warrants Report For Intersection 1: Ponto de Análise 1

Warrants Summary

Warrant	Name	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	Yes
#2	Four Hour Vehicular Volume	Yes
#3	Peak Hour	Yes

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	W
Minor Approaches	S
Speed > 40mph	Yes
Population < 10,000	No
Warrant Factor	70%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets	Minor Streets
	W	S
1	523	452
2	507	438
3	497	429
4	465	402
5	413	357
6	408	353
7	403	348
8	366	316
9	361	312
10	356	307
11	309	267
12	288	249
13	282	244
14	209	181
15	209	181
16	146	127
17	84	72
18	84	72
19	47	41
20	26	23
21	16	14
22	5	5
23	5	5
24	5	5

Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Streets		Minor Street		Warrant 1 Condition A				Warrant 1 Condition B				Warrant 2	Warrant 3 Condition B
	Number	Volume	Number	Volume	100%	80%	70%	56%	100%	80%	70%	56%		
1	1	523	1	452	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	Yes	Yes	Yes
2	1	507	1	438	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	Yes	Yes	Yes
3	1	497	1	429	No	Yes	Yes	Yes	No	No	No	Yes	Yes	Yes
4	1	465	1	402	No	Yes	Yes	Yes	No	No	No	Yes	Yes	Yes
5	1	413	1	357	No	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	Yes	Yes
6	1	408	1	353	No	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	Yes	Yes
7	1	403	1	348	No	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	Yes	Yes
8	1	366	1	316	No	No	Yes	Yes	No	No	No	No	Yes	Yes
9	1	361	1	312	No	No	Yes	Yes	No	No	No	No	Yes	Yes
10	1	356	1	307	No	No	Yes	Yes	No	No	No	No	Yes	Yes
11	1	309	1	267	No	No	No	Yes	No	No	No	No	Yes	Yes
12	1	288	1	249	No	No	No	Yes	No	No	No	No	Yes	No
13	1	282	1	244	No	No	No	Yes	No	No	No	No	Yes	No
14	1	209	1	181	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
15	1	209	1	181	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
16	1	146	1	127	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
17	1	84	1	72	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
18	1	84	1	72	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
19	1	47	1	41	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
20	1	26	1	23	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
21	1	16	1	14	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
22	1	5	1	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
23	1	5	1	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
24	1	5	1	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Hours Met					2	7	10	13	0	0	0	4	13	11

Warrant 3 Condition A

Orientation	S
Total Stopped Delay Per Vehicle on Minor Approach (s)	16,7
Number of Lanes on Minor Street Approach	1
VehicleHours of Stopped Delay on Minor Approach (h:mm)	2:05
Delay Condition Met	No
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	452
High Minor Volume Condition Met	Yes
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	975
Number of Approaches on Intersection	2
Total Volume Condition Met	Yes
Warrant Met for Approach	No
Warrant Met for Intersection	No

Signal Warrants Report For Intersection 2: Ponto de Análise 2

Warrants Summary

Warrant	Name	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	No
#2	Four Hour Vehicular Volume	No
#3	Peak Hour	No

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	W
Minor Approaches	N
Speed > 40mph	Yes
Population < 10,000	No
Warrant Factor	70%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets	Minor Streets
	W	N
1	975	21
2	946	20
3	926	20
4	868	19
5	770	17
6	761	16
7	751	16
8	683	15
9	673	14
10	663	14
11	575	12
12	536	12
13	527	11
14	390	8
15	390	8
16	273	6
17	156	3
18	156	3
19	88	2
20	49	1
21	29	1
22	10	0
23	10	0
24	10	0

Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Streets		Minor Street		Warrant 1 Condition A				Warrant 1 Condition B				Warrant 2	Warrant 3 Condition B
	Number	Volume	Number	Volume	100%	80%	70%	56%	100%	80%	70%	56%		
1	2	975	1	21	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
2	2	946	1	20	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
3	2	926	1	20	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
4	2	868	1	19	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
5	2	770	1	17	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
6	2	761	1	16	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
7	2	751	1	16	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
8	2	683	1	15	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
9	2	673	1	14	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
10	2	663	1	14	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
11	2	575	1	12	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
12	2	536	1	12	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
13	2	527	1	11	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
14	2	390	1	8	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
15	2	390	1	8	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
16	2	273	1	6	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
17	2	156	1	3	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
18	2	156	1	3	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
19	2	88	1	2	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
20	2	49	1	1	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
21	2	29	1	1	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
22	2	10	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
23	2	10	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
24	2	10	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Hours Met					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Warrant 3 Condition A

Orientation	N
Total Stopped Delay Per Vehicle on Minor Approach (s)	14,4
Number of Lanes on Minor Street Approach	1
VehicleHours of Stopped Delay on Minor Approach ([h]:mm)	0:05
Delay Condition Met	No
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	21
High Minor Volume Condition Met	No
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	996
Number of Approaches on Intersection	2
Total Volume Condition Met	Yes
Warrant Met for Approach	No
Warrant Met for Intersection	No

Signal Warrants Report For Intersection 6: Ponto de Análise 3

Warrants Summary

Warrant	Name	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	No
#2	Four Hour Vehicular Volume	Yes
#3	Peak Hour	Yes

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	E
Minor Approaches	N
Speed > 40mph	Yes
Population < 10,000	No
Warrant Factor	70%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets	Minor Streets
	E	N
1	463	398
2	449	386
3	440	378
4	412	354
5	366	314
6	361	310
7	357	306
8	324	279
9	319	275
10	315	271
11	273	235
12	255	219
13	250	215
14	185	159
15	185	159
16	130	111
17	74	64
18	74	64
19	42	36
20	23	20
21	14	12
22	5	4
23	5	4
24	5	4

Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Streets		Minor Street		Warrant 1 Condition A				Warrant 1 Condition B				Warrant 2	Warrant 3 Condition B
	Number	Volume	Number	Volume	100%	80%	70%	56%	100%	80%	70%	56%		
1	2	463	2	398	No	No	Yes	Yes	No	No	No	No	Yes	Yes
2	2	449	2	386	No	No	Yes	Yes	No	No	No	No	Yes	Yes
3	2	440	2	378	No	No	Yes	Yes	No	No	No	No	Yes	Yes
4	2	412	2	354	No	No	No	Yes	No	No	No	No	Yes	No
5	2	366	2	314	No	No	No	Yes	No	No	No	No	Yes	No
6	2	361	2	310	No	No	No	Yes	No	No	No	No	Yes	No
7	2	357	2	306	No	No	No	Yes	No	No	No	No	Yes	No
8	2	324	2	279	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
9	2	319	2	275	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
10	2	315	2	271	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
11	2	273	2	235	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
12	2	255	2	219	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
13	2	250	2	215	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
14	2	185	2	159	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
15	2	185	2	159	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
16	2	130	2	111	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
17	2	74	2	64	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
18	2	74	2	64	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
19	2	42	2	36	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
20	2	23	2	20	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
21	2	14	2	12	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
22	2	5	2	4	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
23	2	5	2	4	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
24	2	5	2	4	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Hours Met					0	0	3	7	0	0	0	0	7	3

Warrant 3 Condition A

Orientation	N
Total Stopped Delay Per Vehicle on Minor Approach (s)	15,8
Number of Lanes on Minor Street Approach	2
VehicleHours of Stopped Delay on Minor Approach (h:mm)	1:44
Delay Condition Met	No
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	398
High Minor Volume Condition Met	Yes
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	861
Number of Approaches on Intersection	2
Total Volume Condition Met	Yes
Warrant Met for Approach	No
Warrant Met for Intersection	No

Signal Warrants Report For Intersection 7: Ponto de Análise 3

Warrants Summary

Warrant	Name	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	No
#2	Four Hour Vehicular Volume	No
#3	Peak Hour	No

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	S
Minor Approaches	W
Speed > 40mph	Yes
Population < 10,000	No
Warrant Factor	70%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets	Minor Streets
	S	W
1	409	7
2	397	7
3	389	7
4	364	6
5	323	6
6	319	5
7	315	5
8	286	5
9	282	5
10	278	5
11	241	4
12	225	4
13	221	4
14	164	3
15	164	3
16	115	2
17	65	1
18	65	1
19	37	1
20	20	0
21	12	0
22	4	0
23	4	0
24	4	0

Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Streets		Minor Street		Warrant 1 Condition A				Warrant 1 Condition B				Warrant 2	Warrant 3 Condition B
	Number	Volume	Number	Volume	100%	80%	70%	56%	100%	80%	70%	56%		
1	2	409	1	7	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
2	2	397	1	7	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
3	2	389	1	7	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
4	2	364	1	6	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
5	2	323	1	6	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
6	2	319	1	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
7	2	315	1	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
8	2	286	1	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
9	2	282	1	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
10	2	278	1	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
11	2	241	1	4	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
12	2	225	1	4	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
13	2	221	1	4	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
14	2	164	1	3	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
15	2	164	1	3	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
16	2	115	1	2	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
17	2	65	1	1	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
18	2	65	1	1	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
19	2	37	1	1	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
20	2	20	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
21	2	12	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
22	2	4	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
23	2	4	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
24	2	4	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Hours Met					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Warrant 3 Condition A

Orientation	W
Total Stopped Delay Per Vehicle on Minor Approach (s)	9,8
Number of Lanes on Minor Street Approach	1
VehicleHours of Stopped Delay on Minor Approach ([h]:mm)	0:01
Delay Condition Met	No
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	7
High Minor Volume Condition Met	No
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	416
Number of Approaches on Intersection	2
Total Volume Condition Met	No
Warrant Met for Approach	No
Warrant Met for Intersection	No

Signal Warrants Report For Intersection 9: Ponto de Análise 4

Warrants Summary

Warrant	Name	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	No
#2	Four Hour Vehicular Volume	No
#3	Peak Hour	No

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	S
Minor Approaches	W
Speed > 40mph	Yes
Population < 10,000	No
Warrant Factor	70%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets	Minor Streets
	S	W
1	496	31
2	481	30
3	471	29
4	441	28
5	392	24
6	387	24
7	382	24
8	347	22
9	342	21
10	337	21
11	293	18
12	273	17
13	268	17
14	198	12
15	198	12
16	139	9
17	79	5
18	79	5
19	45	3
20	25	2
21	15	1
22	5	0
23	5	0
24	5	0

Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Streets		Minor Street		Warrant 1 Condition A				Warrant 1 Condition B				Warrant 2	Warrant 3 Condition B
	Number	Volume	Number	Volume	100%	80%	70%	56%	100%	80%	70%	56%		
1	2	496	1	31	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
2	2	481	1	30	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
3	2	471	1	29	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
4	2	441	1	28	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
5	2	392	1	24	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
6	2	387	1	24	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
7	2	382	1	24	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
8	2	347	1	22	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
9	2	342	1	21	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
10	2	337	1	21	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
11	2	293	1	18	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
12	2	273	1	17	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
13	2	268	1	17	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
14	2	198	1	12	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
15	2	198	1	12	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
16	2	139	1	9	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
17	2	79	1	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
18	2	79	1	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
19	2	45	1	3	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
20	2	25	1	2	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
21	2	15	1	1	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
22	2	5	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
23	2	5	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
24	2	5	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Hours Met					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Warrant 3 Condition A

Orientation	W
Total Stopped Delay Per Vehicle on Minor Approach (s)	11,6
Number of Lanes on Minor Street Approach	1
VehicleHours of Stopped Delay on Minor Approach ([h]:mm)	0:05
Delay Condition Met	No
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	31
High Minor Volume Condition Met	No
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	527
Number of Approaches on Intersection	2
Total Volume Condition Met	No
Warrant Met for Approach	No
Warrant Met for Intersection	No

Signal Warrants Report For Intersection 12: Ponto de Análise 5

Warrants Summary

Warrant	Name	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	No
#2	Four Hour Vehicular Volume	Yes
#3	Peak Hour	No

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	N
Minor Approaches	E, W
Speed > 40mph	Yes
Population < 10,000	No
Warrant Factor	70%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets	Minor Streets	
	N	E	W
1	549	245	58
2	533	238	56
3	522	233	55
4	489	218	52
5	434	194	46
6	428	191	45
7	423	189	45
8	384	172	41
9	379	169	40
10	373	167	39
11	324	145	34
12	302	135	32
13	296	132	31
14	220	98	23
15	220	98	23
16	154	69	16
17	88	39	9
18	88	39	9
19	49	22	5
20	27	12	3
21	16	7	2
22	5	2	1
23	5	2	1
24	5	2	1

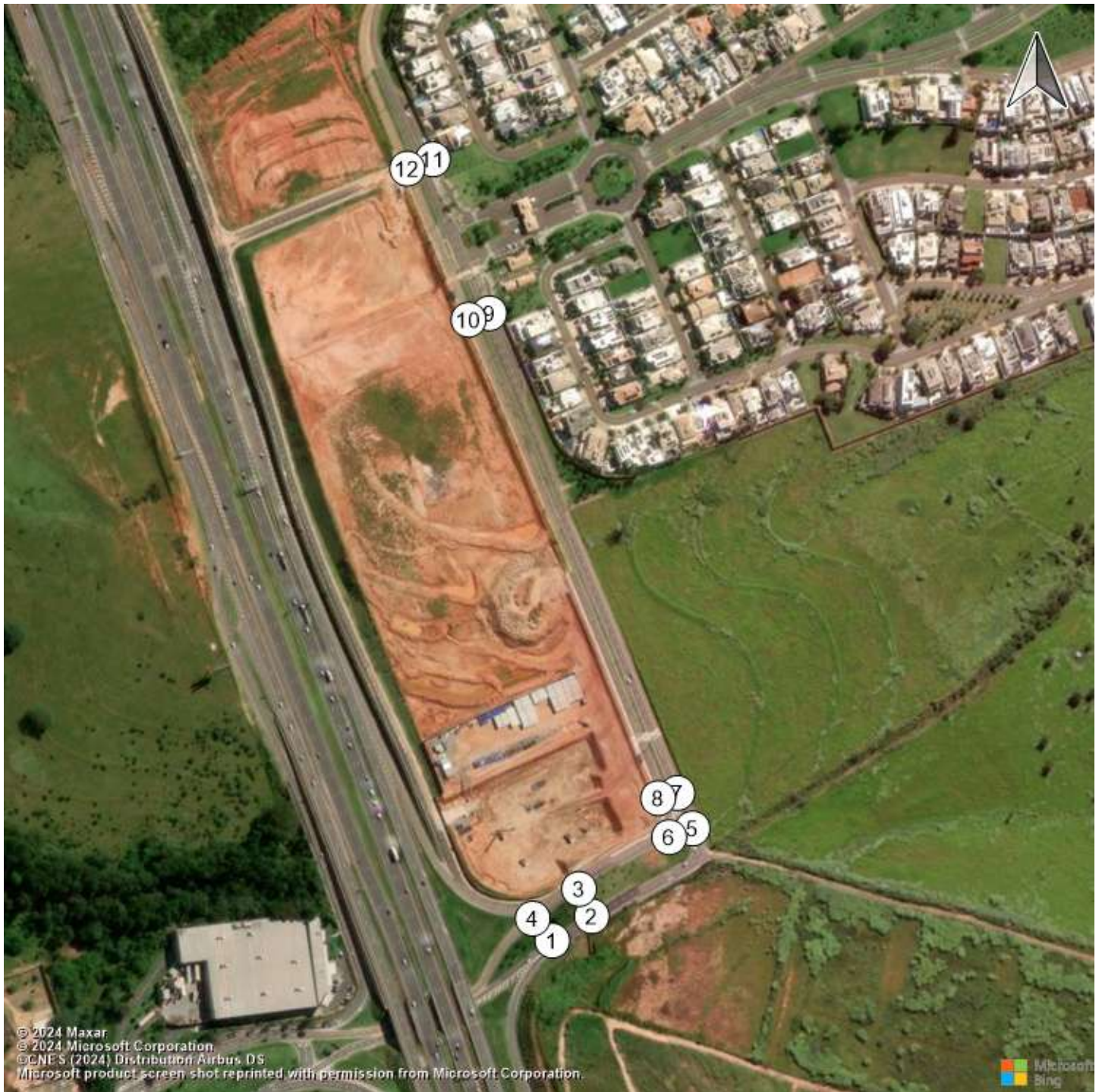
Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Streets		Minor Street		Warrant 1 Condition A				Warrant 1 Condition B				Warrant 2	Warrant 3 Condition B
	Number	Volume	Number	Volume	100%	80%	70%	56%	100%	80%	70%	56%		
1	2	549	1	245	No	Yes	Yes	Yes	No	No	No	Yes	Yes	No
2	2	533	1	238	No	Yes	Yes	Yes	No	No	No	Yes	Yes	No
3	2	522	1	233	No	Yes	Yes	Yes	No	No	No	Yes	Yes	No
4	2	489	1	218	No	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	Yes	No
5	2	434	1	194	No	No	Yes	Yes	No	No	No	No	No	No
6	2	428	1	191	No	No	Yes	Yes	No	No	No	No	No	No
7	2	423	1	189	No	No	Yes	Yes	No	No	No	No	No	No
8	2	384	1	172	No	No	No	Yes	No	No	No	No	No	No
9	2	379	1	169	No	No	No	Yes	No	No	No	No	No	No
10	2	373	1	167	No	No	No	Yes	No	No	No	No	No	No
11	2	324	1	145	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
12	2	302	1	135	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
13	2	296	1	132	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
14	2	220	1	98	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
15	2	220	1	98	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
16	2	154	1	69	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
17	2	88	1	39	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
18	2	88	1	39	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
19	2	49	1	22	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
20	2	27	1	12	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
21	2	16	1	7	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
22	2	5	1	2	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
23	2	5	1	2	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
24	2	5	1	2	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Hours Met					0	4	7	10	0	0	0	3	4	0

Warrant 3 Condition A

Orientation	E	W
Total Stopped Delay Per Vehicle on Minor Approach (s)	16,8	11,2
Number of Lanes on Minor Street Approach	1	1
VehicleHours of Stopped Delay on Minor Approach (h:mm)	1:08	0:10
Delay Condition Met	No	No
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	245	58
High Minor Volume Condition Met	Yes	No
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	852	852
Number of Approaches on Intersection	3	3
Total Volume Condition Met	Yes	Yes
Warrant Met for Approach	No	No
Warrant Met for Intersection	No	

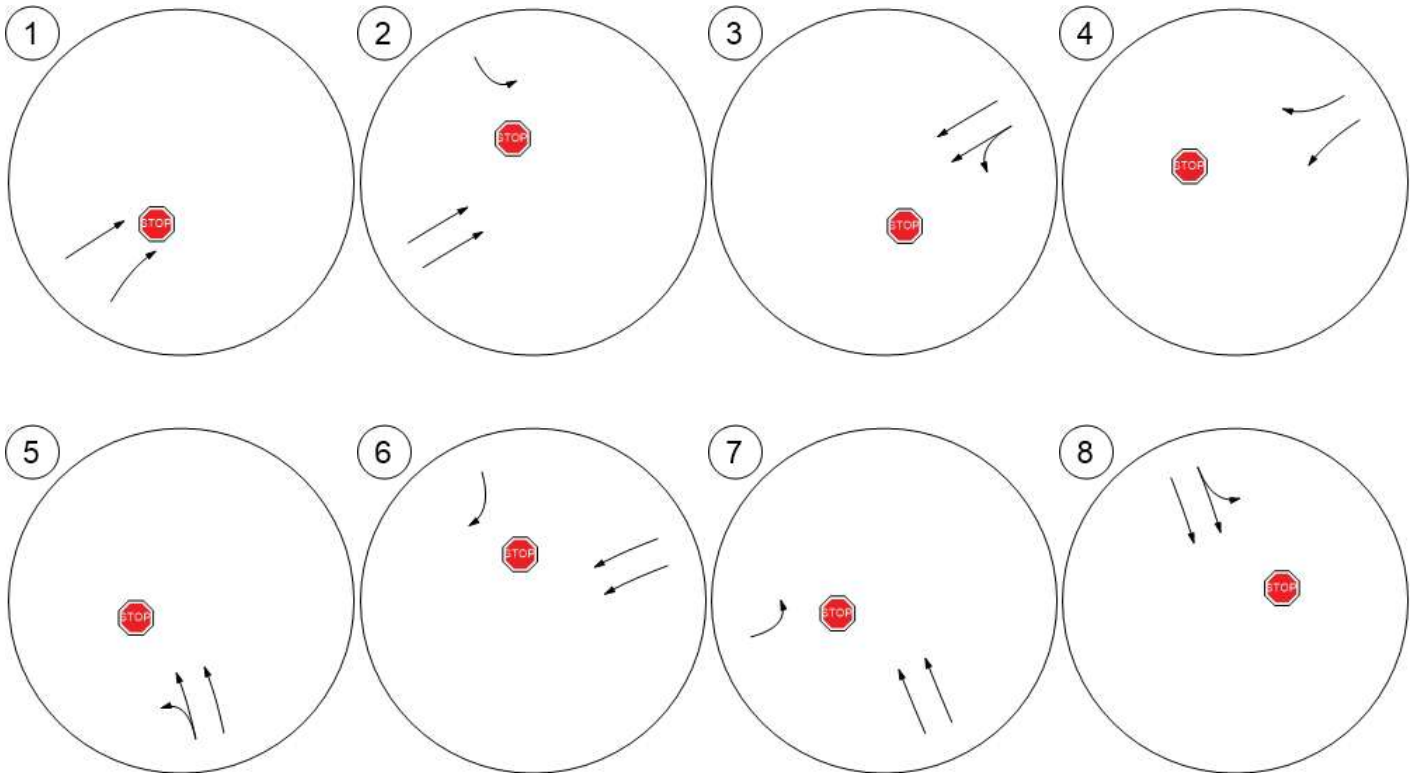
Study Intersections



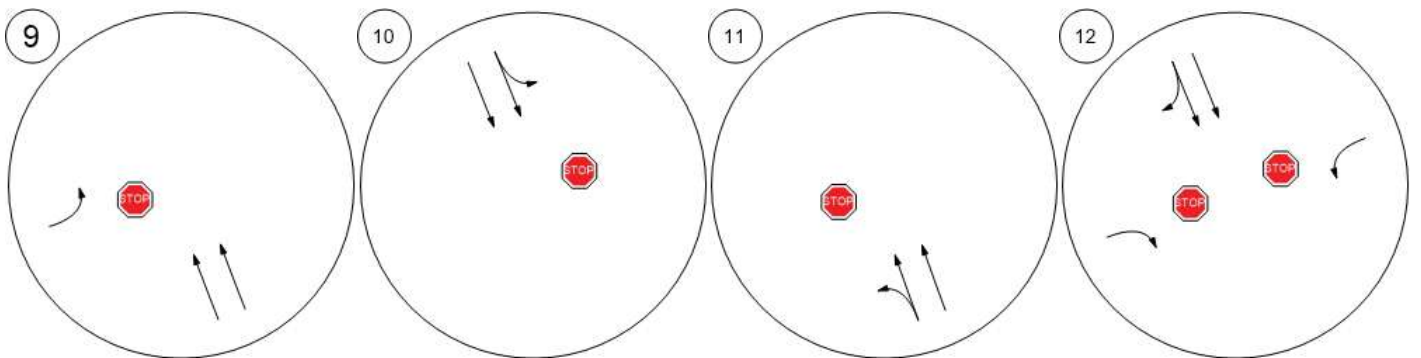
Lane Configuration and Traffic Control



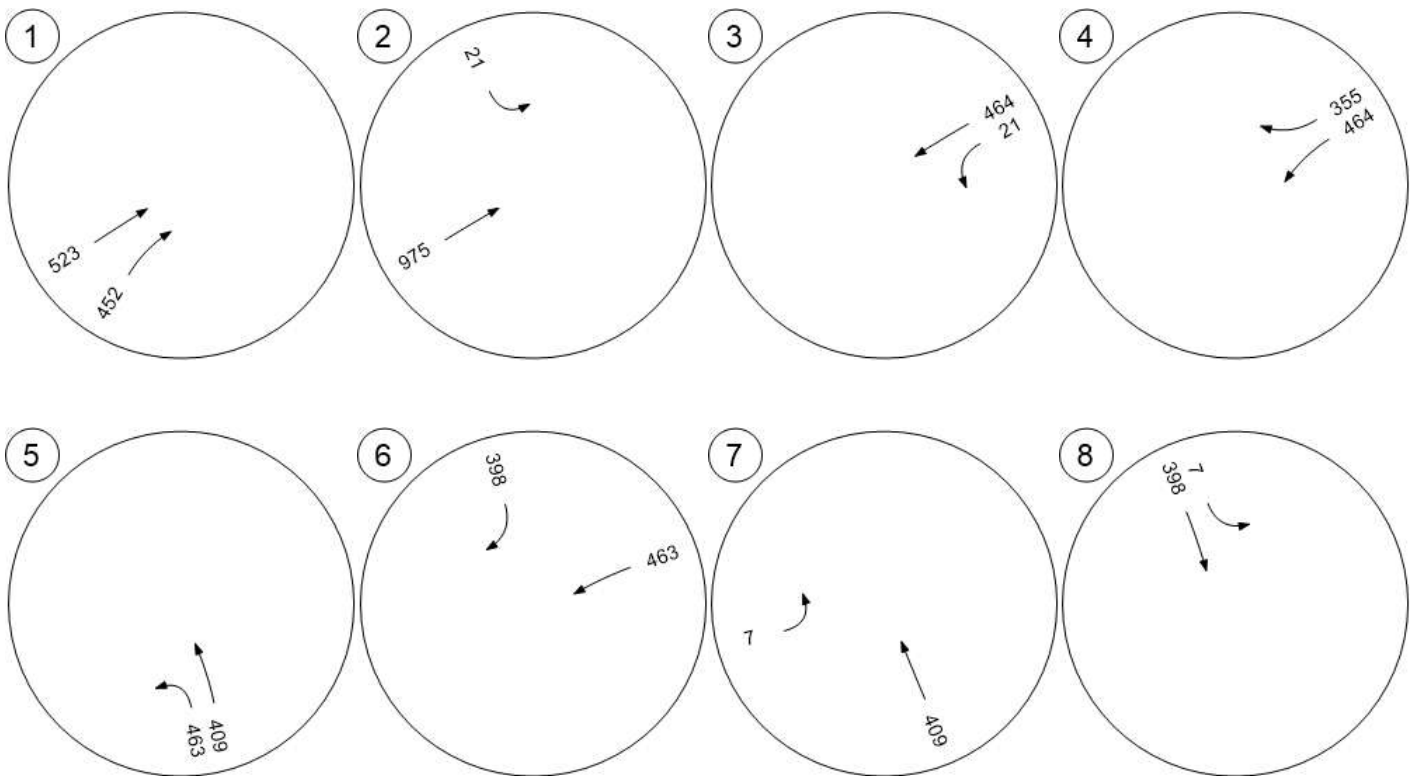
© 2024 Maxar
© 2024 Microsoft Corporation
© CNES (2024) Distribution Airbus DS
Microsoft product screen shot reprinted with permission from Microsoft Corporation.



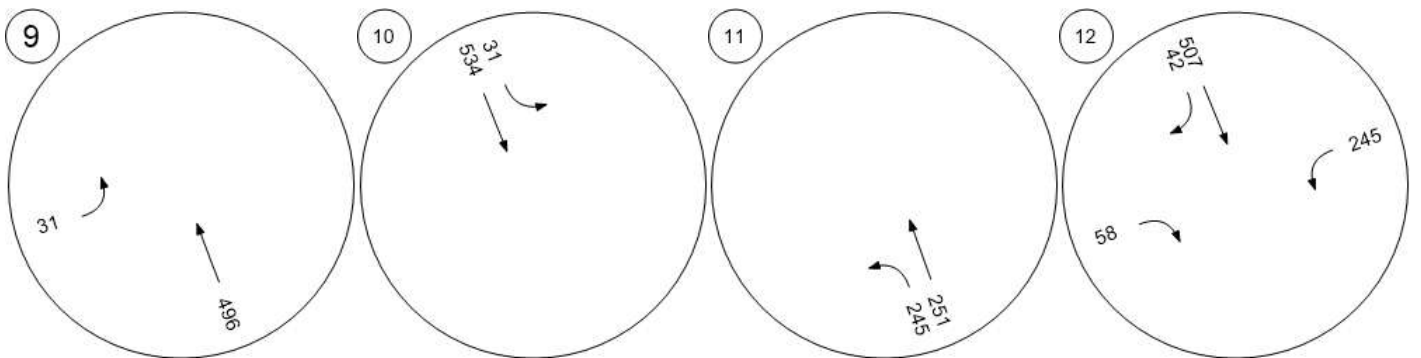
Lane Configuration and Traffic Control



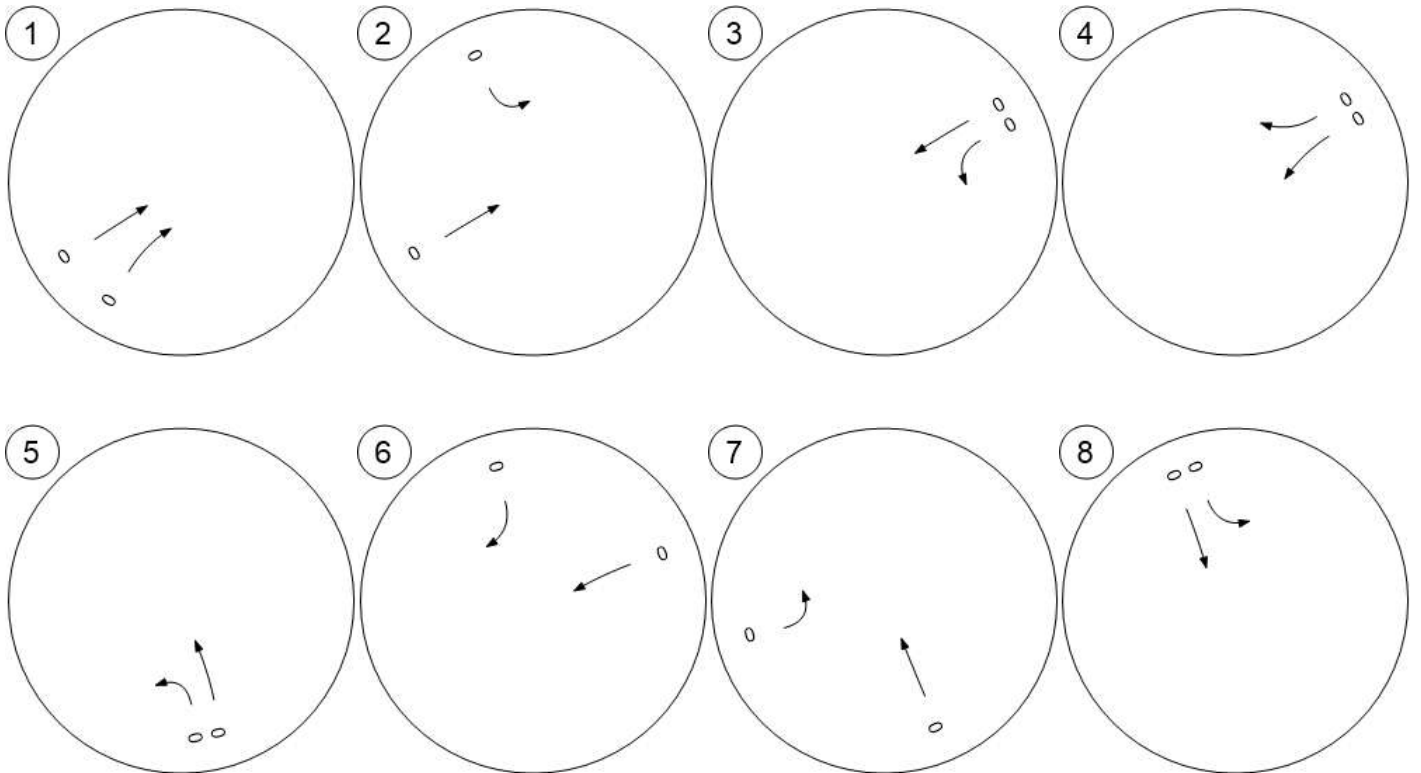
Traffic Volume - Base Volume



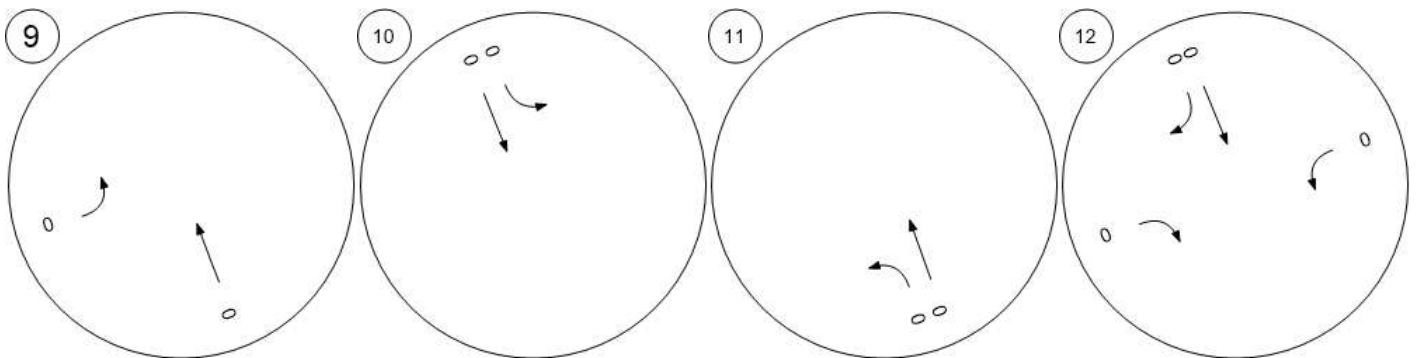
Traffic Volume - Base Volume



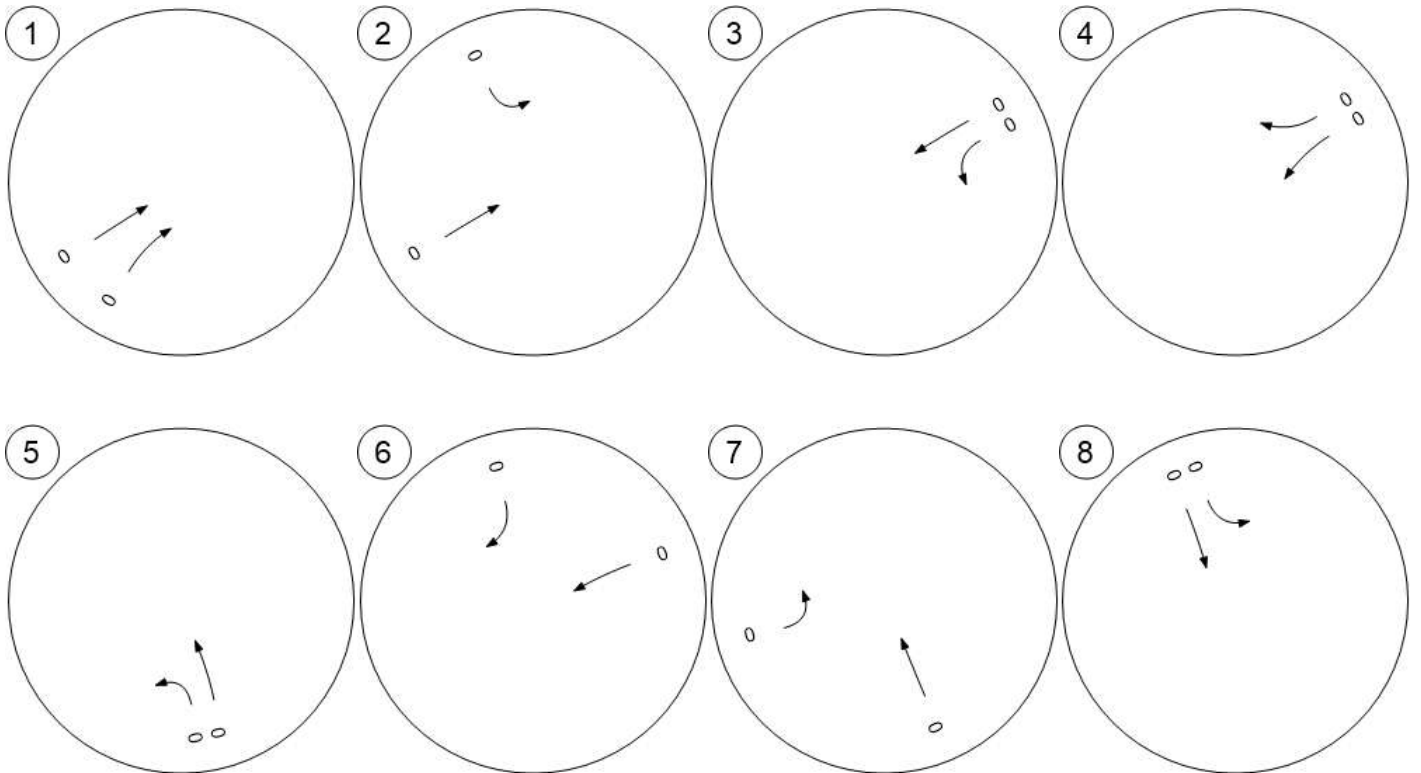
Traffic Volume - In-Process Volume



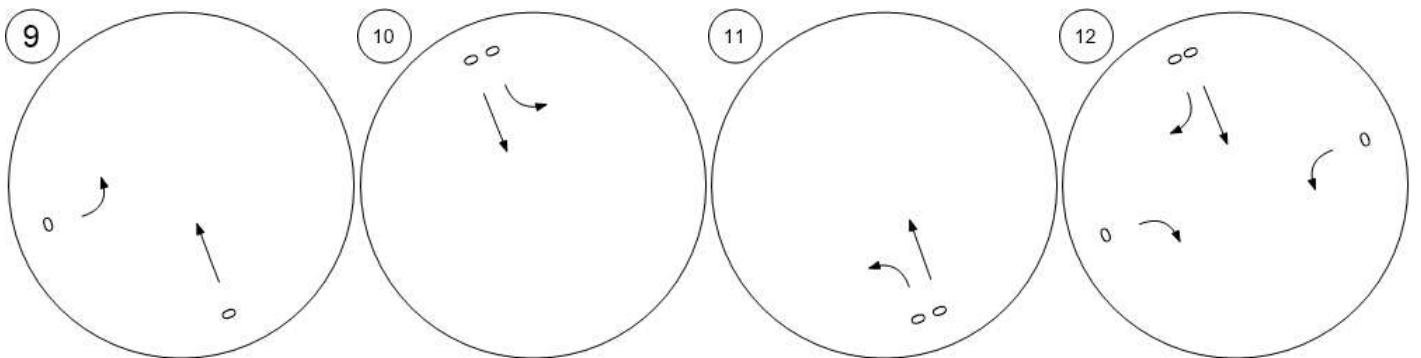
Traffic Volume - In-Process Volume



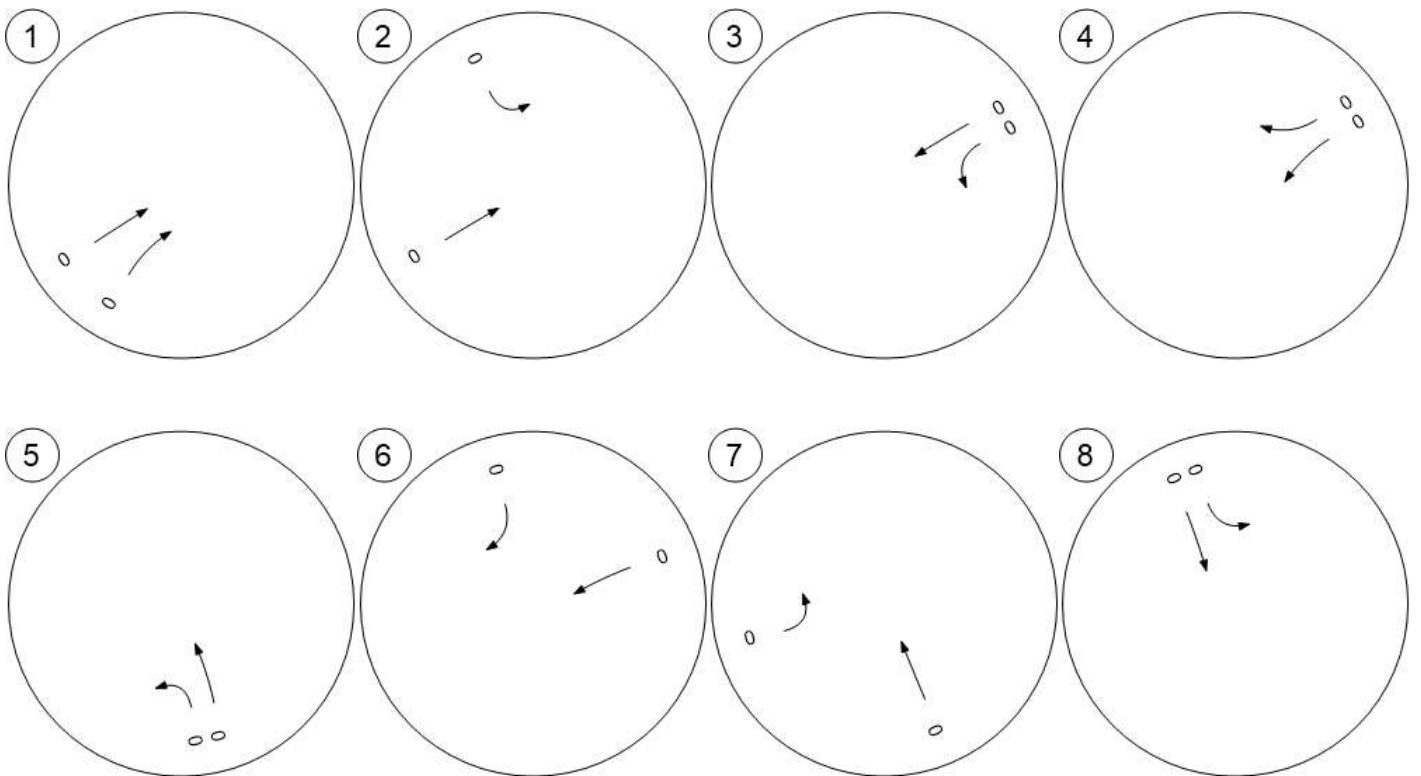
Traffic Volume - Net New Site Trips



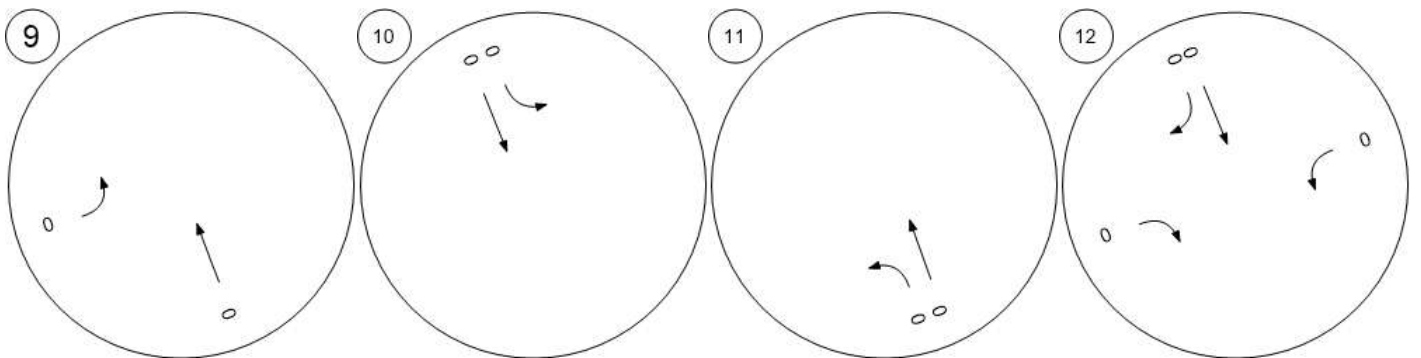
Traffic Volume - Net New Site Trips



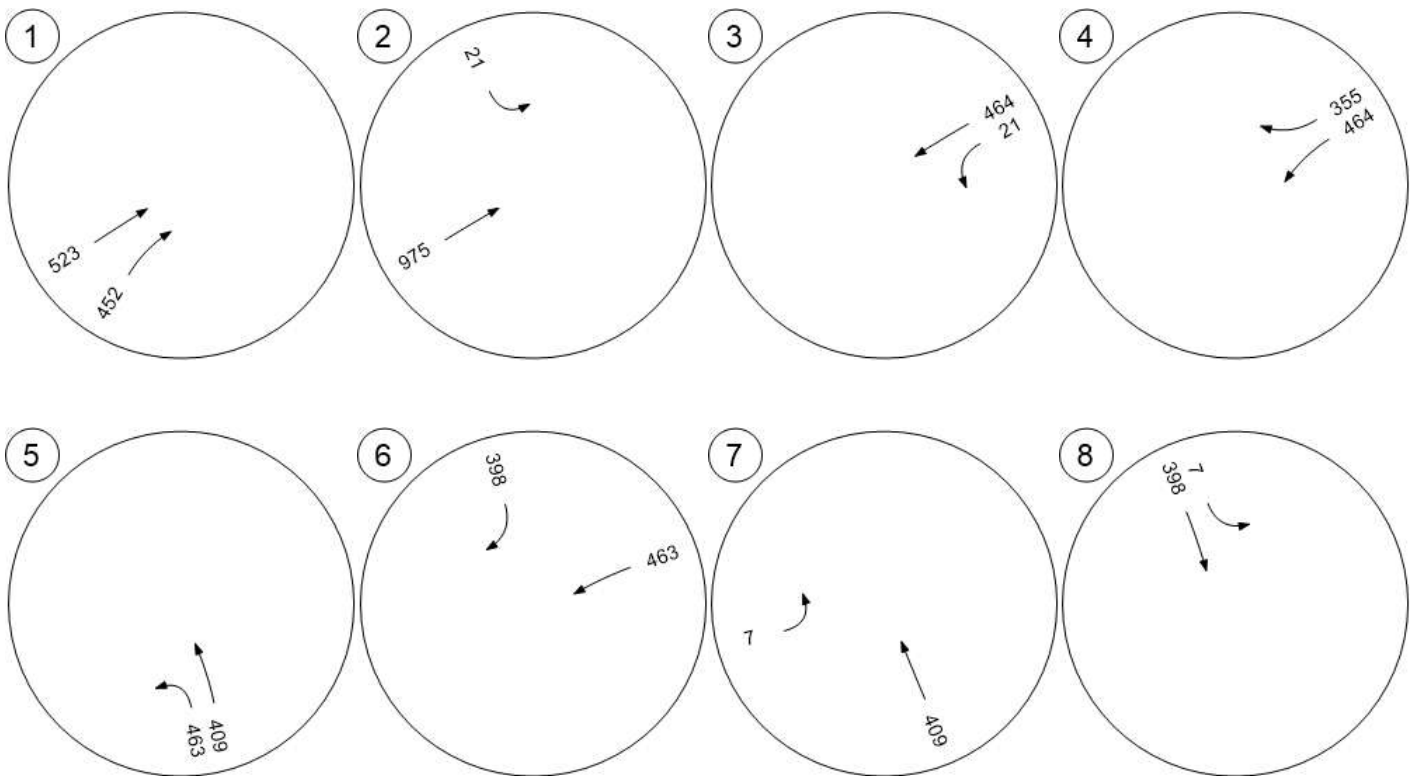
Traffic Volume - Other Volume



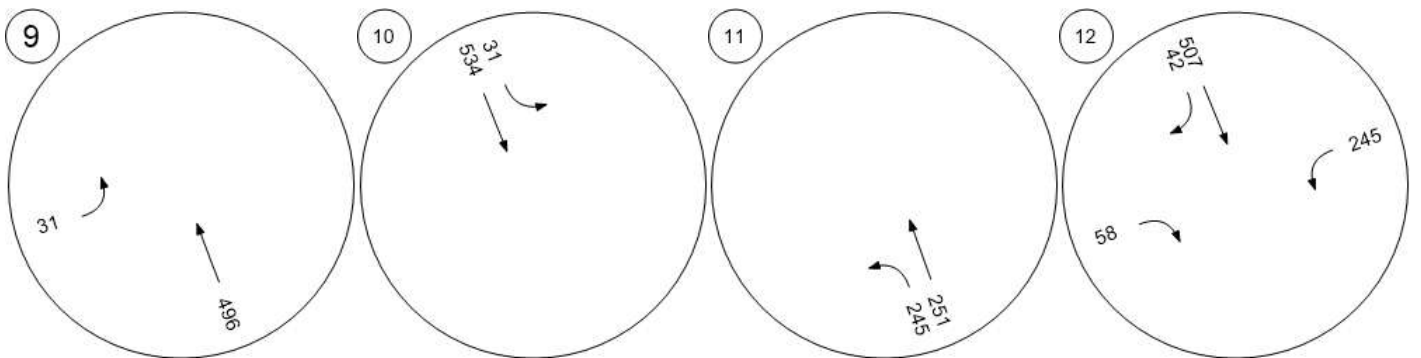
Traffic Volume - Other Volume



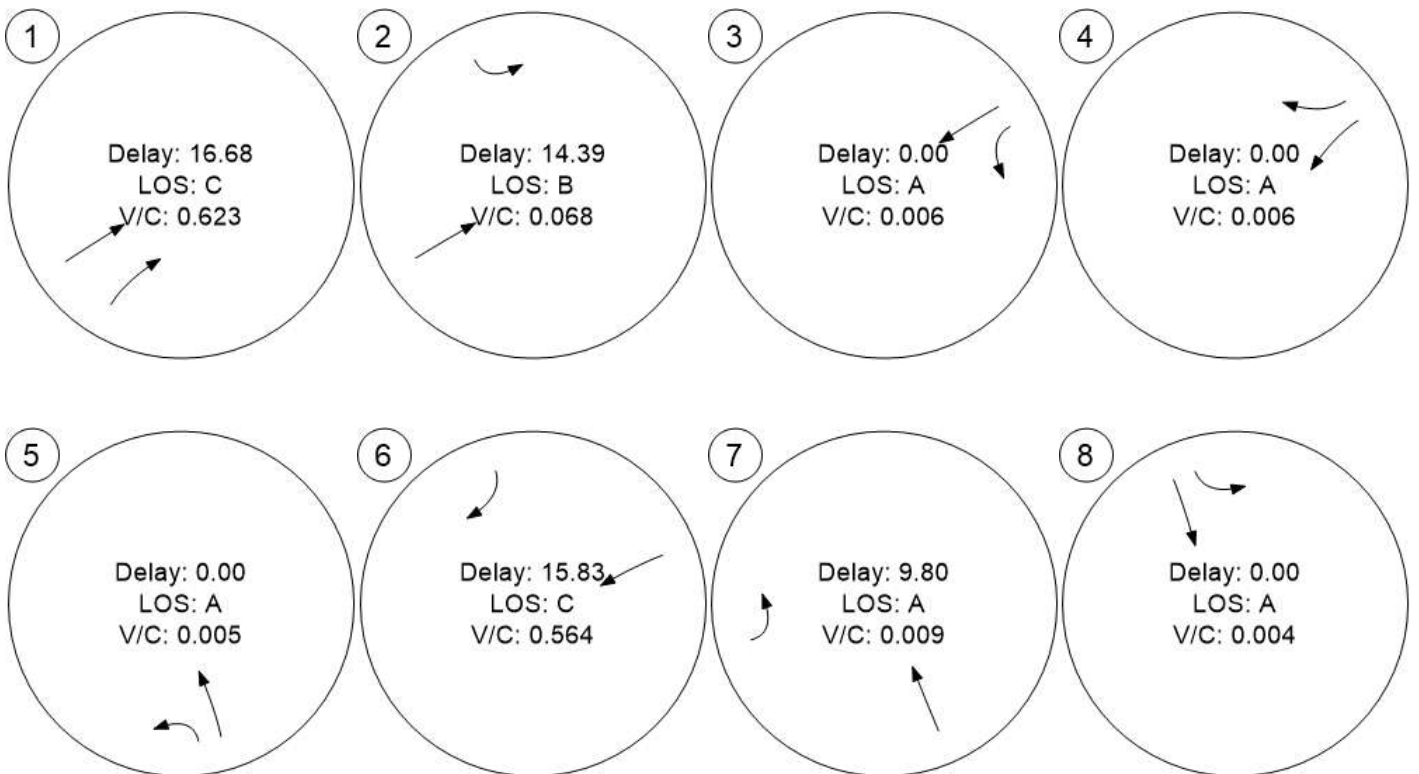
Traffic Volume - Future Total Volume



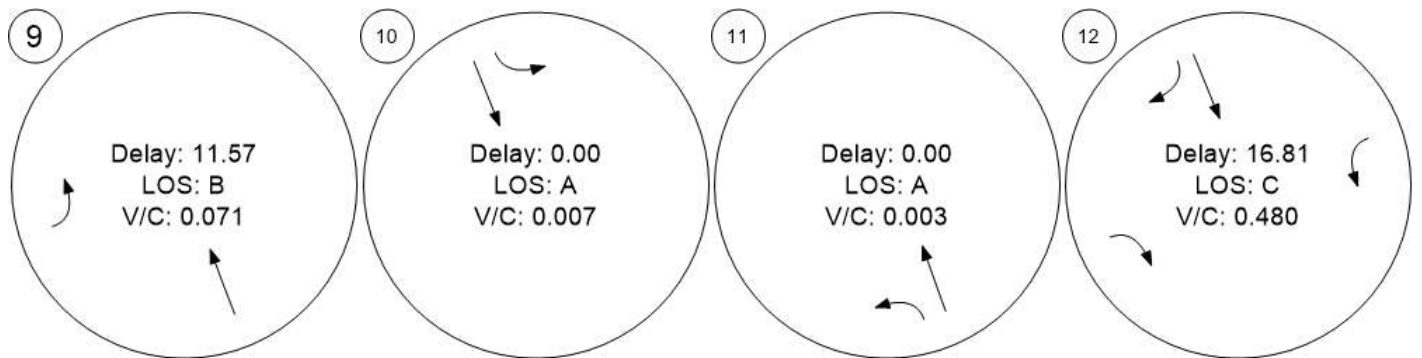
Traffic Volume - Future Total Volume



Traffic Conditions



Traffic Conditions



7.3 Memorial de Análise - Relatório Vistro: Cenário Atual com o Empreendimento

IZIX - ROD. DOM PEDRO I - COMERCIAL

Vistro File: R:\...\VISTRO - IZIX Dom Pedro.vistro

Scenario 2 CENÁRIO ATUAL COM O EMPREENDIMENTO

Report File: R:\...\2 CENÁRIO ATUAL COM O EMPREENDIMENTO.pdf

03/07/2024

Intersection Analysis Summary

ID	Intersection Name	Control Type	Method	Worst Mvmt	V/C	Delay (s/veh)	LOS
1	Ponto de Análise 1	Two-way stop	HCM 2010	NB Thru	0,638	17,2	C
2	Ponto de Análise 2	Two-way stop	HCM 2010	SB Left	0,069	14,5	B
3	Ponto de Análise 2	Two-way stop	HCM 2010	WB Thru	0,007	0,0	A
4	Ponto de Análise 2	Two-way stop	HCM 2010	WB Thru	0,007	0,0	A
5	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	NB Left	0,005	0,0	A
6	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	SB Right	0,664	18,8	C
7	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	EB Left	0,031	8,6	A
8	Ponto de Análise 3	Two-way stop	HCM 2010	SB Thru	0,005	0,0	A
9	Ponto de Análise 4	Two-way stop	HCM 2010	EB Left	0,074	11,9	B
10	Ponto de Análise 4	Two-way stop	HCM 2010	SB Thru	0,007	0,0	A
11	Ponto de Análise 5	Two-way stop	HCM 2010	NB Thru	0,003	0,0	A
12	Ponto de Análise 5	Two-way stop	HCM 2010	WB Left	0,520	17,9	C
13	Acesso - Entrada de Veículos F.1, 2, 3	Two-way stop	HCM 2010	SB Thru	0,006	0,0	A
14	Acesso - Saída de Veículos F.1, 2, 3	Two-way stop	HCM 2010	EB Right	0,032	8,8	A
15	Acesso - Saída de Veículos F.1, 2, 3	Two-way stop	HCM 2010	EB Right	0,033	8,8	A
16	Acesso - Entrada de Veículos F. 4	Two-way stop	HCM 2010	SB Thru	0,006	0,0	A
17	Acesso - Saída de Veículos F. 4	Two-way stop	HCM 2010	EB Right	0,042	10,4	B

V/C, Delay, LOS: For two-way stop, these values are taken from the movement with the worst (highest) delay value. For all other control types, they are taken for the whole intersection.

Intersection Level Of Service Report
Intersection 1: Ponto de Análise 1

Control Type: Two-way stop
Analysis Method: HCM 2010
Analysis Period: 15 minutes

Delay (sec / veh): 17,2
Level Of Service: C
Volume to Capacity (v/c): 0,638

Intersection Setup

Name	Northbound		Eastbound		Westbound	
Approach						
Lane Configuration	↻		↑			
Turning Movement	Left	Thru	Thru	Right	Thru	Thru
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Northbound		Eastbound		Westbound	
Base Volume Input [veh/h]	0	452	523	0	0	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	3,76	1,53	2,00	2,00	2,00
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	8	9	0	0	0
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	0	460	532	0	0	0
Peak Hour Factor	1,0000	0,9100	0,9100	1,0000	1,0000	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	126	146	0	0	0
Total Analysis Volume [veh/h]	0	505	585	0	0	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	

Intersection Settings

Priority Scheme	Stop	Free	Free
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance	No		
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,64	0,01	0,00	0,00	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	17,21	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS		C	A			
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	4,68	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	35,64	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	17,21		0,00		0,00	
Approach LOS	C		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	7,97					
Intersection LOS	C					

Intersection Level Of Service Report
Intersection 2: Ponto de Análise 2

Control Type:	Two-way stop	Delay (sec / veh):	14,5
Analysis Method:	HCM 2010	Level Of Service:	B
Analysis Period:	15 minutes	Volume to Capacity (v/c):	0,069

Intersection Setup

Name	Southbound		Eastbound		Westbound	
Approach						
Lane Configuration	↩		↑↑			
Turning Movement	Left	Right	Left	Thru	Thru	Right
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Southbound		Eastbound		Westbound	
Base Volume Input [veh/h]	21	0	0	975	0	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	0,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	0	0	17	0	0
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	21	0	0	992	0	0
Peak Hour Factor	0,7600	1,0000	1,0000	0,7600	1,0000	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	7	0	0	326	0	0
Total Analysis Volume [veh/h]	28	0	0	1305	0	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	

Intersection Settings

Priority Scheme	Stop	Free	Free
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance	No		
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,07	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	14,55	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS	B			A		
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	1,69	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	14,55		0,00		0,00	
Approach LOS	B		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]			0,31			
Intersection LOS			B			



Intersection Level Of Service Report
Intersection 3: Ponto de Análise 2

Control Type: Two-way stop
 Analysis Method: HCM 2010
 Analysis Period: 15 minutes

Delay (sec / veh): 0,0
 Level Of Service: A
 Volume to Capacity (v/c): 0,007

Intersection Setup

Name	Northbound		Eastbound		Westbound	
Approach						
Lane Configuration						
Turning Movement	Left	Right	Thru	Right	Left	Thru
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Northbound		Eastbound		Westbound	
Base Volume Input [veh/h]	0	0	0	0	21	464
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	2,00	2,00	2,00	0,00	3,02
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	70
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	0	0	0	0	21	534
Peak Hour Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,7600	0,7600
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	0	0	0	7	176
Total Analysis Volume [veh/h]	0	0	0	0	28	703
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	



Intersection Settings

Priority Scheme	Stop	Free	Free
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS					A	A
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		0,00	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	0,00					
Intersection LOS	A					



Intersection Level Of Service Report
Intersection 4: Ponto de Análise 2

Control Type: Two-way stop
 Analysis Method: HCM 2010
 Analysis Period: 15 minutes

Delay (sec / veh): 0,0
 Level Of Service: A
 Volume to Capacity (v/c): 0,007

Intersection Setup

Name	Southbound		Eastbound		Westbound	
Approach						
Lane Configuration					lr	
Turning Movement	Left	Right	Left	Thru	Thru	Right
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Southbound		Eastbound		Westbound	
Base Volume Input [veh/h]	0	0	0	0	464	355
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	2,00	2,00	2,00	3,02	3,66
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	0	0	0	38	32
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	0	0	0	0	502	387
Peak Hour Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,7600	0,7600
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	0	0	0	165	127
Total Analysis Volume [veh/h]	0	0	0	0	661	509
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	



Intersection Settings

Priority Scheme	Stop	Free	Free
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS					A	A
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		0,00	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	0,00					
Intersection LOS	A					



Intersection Level Of Service Report
Intersection 5: Ponto de Análise 3

Control Type: Two-way stop
 Analysis Method: HCM 2010
 Analysis Period: 15 minutes

Delay (sec / veh): 0,0
 Level Of Service: A
 Volume to Capacity (v/c): 0,005

Intersection Setup

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Approach	Northbound		Southbound		Eastbound	
Lane Configuration						
Turning Movement	Left	Thru	Thru	Right	Left	Right
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Base Volume Input [veh/h]	463	409	0	0	0	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	1,73	7,09	2,00	2,00	2,00	2,00
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	17	0	0	0	0
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	463	426	0	0	0	0
Peak Hour Factor	0,9400	0,9400	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	123	113	0	0	0	0
Total Analysis Volume [veh/h]	493	453	0	0	0	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	



Intersection Settings

Priority Scheme	Free	Free	Stop
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS	A	A				
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		0,00	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	0,00					
Intersection LOS	A					



**Intersection Level Of Service Report
Intersection 6: Ponto de Análise 3**

Control Type: Two-way stop
 Analysis Method: HCM 2010
 Analysis Period: 15 minutes

Delay (sec / veh): 18,8
 Level Of Service: C
 Volume to Capacity (v/c): 0,664

Intersection Setup

Name	Southbound		Eastbound		Westbound	
Approach						
Lane Configuration	↱				↕↕	
Turning Movement	Left	Right	Left	Thru	Thru	Right
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Southbound		Eastbound		Westbound	
Base Volume Input [veh/h]	0	398	0	0	463	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	3,27	2,00	2,00	1,73	2,00
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	70	0	0	0	0
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	0	468	0	0	463	0
Peak Hour Factor	1,0000	0,9400	1,0000	1,0000	0,9400	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	124	0	0	123	0
Total Analysis Volume [veh/h]	0	498	0	0	493	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	

Intersection Settings

Priority Scheme	Stop	Free	Free
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance	No		
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,66	0,00	0,00	0,00	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	18,76	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS		C			A	
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	5,10	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	38,89	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	18,76		0,00		0,00	
Approach LOS	C		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	9,43					
Intersection LOS	C					

Intersection Level Of Service Report
Intersection 7: Ponto de Análise 3

Control Type: Two-way stop
 Analysis Method: HCM 2010
 Analysis Period: 15 minutes

Delay (sec / veh): 8,6
 Level Of Service: A
 Volume to Capacity (v/c): 0,031

Intersection Setup

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Approach	↑↑				↙	
Lane Configuration	↑↑				↙	
Turning Movement	Left	Thru	Thru	Right	Left	Right
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Base Volume Input [veh/h]	0	409	0	0	7	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	7,09	2,00	2,00	0,00	2,00
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	17	0	0	23	0
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	0	426	0	0	30	0
Peak Hour Factor	1,0000	0,9400	1,0000	1,0000	0,9400	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	113	0	0	8	0
Total Analysis Volume [veh/h]	0	453	0	0	32	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	

Intersection Settings

Priority Scheme	Free	Free	Stop
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			No
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	8,63	0,00
Movement LOS		A			A	
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,74	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		8,63	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	0,57					
Intersection LOS	A					



Intersection Level Of Service Report
Intersection 8: Ponto de Análise 3

Control Type:	Two-way stop	Delay (sec / veh):	0,0
Analysis Method:	HCM 2010	Level Of Service:	A
Analysis Period:	15 minutes	Volume to Capacity (v/c):	0,005

Intersection Setup

Name	Northbound		Southbound		Westbound	
Approach	Northbound		Southbound		Westbound	
Lane Configuration						
Turning Movement	Thru	Right	Left	Thru	Left	Right
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Northbound		Southbound		Westbound	
Base Volume Input [veh/h]	0	0	7	398	0	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	2,00	0,00	3,27	2,00	2,00
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	0	23	70	0	0
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	0	0	30	468	0	0
Peak Hour Factor	1,0000	1,0000	0,9400	0,9400	1,0000	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	0	8	124	0	0
Total Analysis Volume [veh/h]	0	0	32	498	0	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	

Intersection Settings

Priority Scheme	Free	Free	Stop
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS			A	A		
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		0,00	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	0,00					
Intersection LOS	A					



**Intersection Level Of Service Report
Intersection 9: Ponto de Análise 4**

Control Type: Two-way stop
 Analysis Method: HCM 2010
 Analysis Period: 15 minutes

Delay (sec / veh): 11,9
 Level Of Service: B
 Volume to Capacity (v/c): 0,074

Intersection Setup

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Approach	↑↑				↙	
Lane Configuration	↑↑				↙	
Turning Movement	Left	Thru	Thru	Right	Left	Right
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Base Volume Input [veh/h]	0	496	0	0	31	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	2,00	2,00	2,00	19,57	2,00
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	40	0	0	0	0
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	0	536	0	0	31	0
Peak Hour Factor	1,0000	0,7400	1,0000	1,0000	0,7400	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	181	0	0	10	0
Total Analysis Volume [veh/h]	0	724	0	0	42	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	

Intersection Settings

Priority Scheme	Free	Free	Stop
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			No
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,01	0,00	0,00	0,07	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	11,87	0,00
Movement LOS		A			B	
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,24	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	1,83	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		11,87	
Approach LOS	A		A		B	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	0,65					
Intersection LOS	B					



Intersection Level Of Service Report
Intersection 10: Ponto de Análise 4

Control Type: Two-way stop
Analysis Method: HCM 2010
Analysis Period: 15 minutes

Delay (sec / veh): 0,0
Level Of Service: A
Volume to Capacity (v/c): 0,007

Intersection Setup

Name	Northbound		Southbound		Westbound	
Approach						
Lane Configuration						
Turning Movement	Thru	Right	Left	Thru	Left	Right
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Northbound		Southbound		Westbound	
Base Volume Input [veh/h]	0	0	31	534	0	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	2,00	19,57	2,62	2,00	2,00
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	0	0	9	0	0
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	0	0	31	543	0	0
Peak Hour Factor	1,0000	1,0000	0,7400	0,7400	1,0000	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	0	10	183	0	0
Total Analysis Volume [veh/h]	0	0	42	734	0	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	

Intersection Settings

Priority Scheme	Free	Free	Stop
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS			A	A		
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		0,00	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	0,00					
Intersection LOS	A					

Intersection Level Of Service Report
Intersection 11: Ponto de Análise 5

Control Type: Two-way stop
 Analysis Method: HCM 2010
 Analysis Period: 15 minutes

Delay (sec / veh): 0,0
 Level Of Service: A
 Volume to Capacity (v/c): 0,003

Intersection Setup

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Approach	Northbound		Southbound		Eastbound	
Lane Configuration						
Turning Movement	Left	Thru	Thru	Right	Left	Right
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Base Volume Input [veh/h]	245	251	0	0	0	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	0,82	7,56	2,00	2,00	2,00	2,00
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	17	23	0	0	0	0
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	262	274	0	0	0	0
Peak Hour Factor	0,8800	0,8800	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	74	78	0	0	0	0
Total Analysis Volume [veh/h]	298	311	0	0	0	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	



Intersection Settings

Priority Scheme	Free	Free	Stop
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS	A	A				
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		0,00	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	0,00					
Intersection LOS	A					



Intersection Level Of Service Report
Intersection 12: Ponto de Análise 5

Control Type: Two-way stop
 Analysis Method: HCM 2010
 Analysis Period: 15 minutes

Delay (sec / veh): 17,9
 Level Of Service: C
 Volume to Capacity (v/c): 0,520

Intersection Setup

Name	Northbound			Southbound			Eastbound			Westbound		
Approach	Northbound			Southbound			Eastbound			Westbound		
Lane Configuration												
Turning Movement	Left	Thru	Right	Left	Thru	Right	Left	Thru	Right	Left	Thru	Right
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28			48,28			48,28			48,28		
Grade [%]	0,00			0,00			0,00			0,00		
Crosswalk	No			No			No			No		

Volumes

Name	Northbound			Southbound			Eastbound			Westbound		
Base Volume Input [veh/h]	0	0	0	0	507	42	0	0	58	245	0	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	0,00	2,00	2,00	13,87	0,82	2,00	2,00
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	0	0	0	9	0	0	0	1	17	0	0
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	0	0	0	0	516	42	0	0	59	262	0	0
Peak Hour Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,8800	0,8800	1,0000	1,0000	0,8800	0,8800	1,0000	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	0	0	0	147	12	0	0	17	74	0	0
Total Analysis Volume [veh/h]	0	0	0	0	586	48	0	0	67	298	0	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0			0			0			0		



Intersection Settings

Priority Scheme	Free	Free	Stop	Stop
Flared Lane				
Storage Area [veh]	0	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			No	No
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,10	0,52	0,00	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11,23	17,87	0,00	0,00
Movement LOS					A	A			B	C		
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,35	2,99	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,64	22,76	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00				0,00			11,23			17,87	
Approach LOS	A				A			B			C	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	6,08											
Intersection LOS	C											



Intersection Level Of Service Report
Intersection 13: Acesso - Entrada de Veículos F.1, 2, 3

Control Type:	Two-way stop	Delay (sec / veh):	0,0
Analysis Method:	HCM 2010	Level Of Service:	A
Analysis Period:	15 minutes	Volume to Capacity (v/c):	0,006

Intersection Setup

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Approach						
Lane Configuration						
Turning Movement	Left	Thru	Thru	Right	Left	Right
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Base Volume Input [veh/h]	0	0	565	0	0	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	0	9	18	0	0
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	0	0	574	18	0	0
Peak Hour Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	0	144	5	0	0
Total Analysis Volume [veh/h]	0	0	574	18	0	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	

Intersection Settings

Priority Scheme	Free	Free	Stop
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS			A	A		
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		0,00	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	0,00					
Intersection LOS	A					

Intersection Level Of Service Report
Intersection 14: Acesso - Saída de Veículos F.1, 2, 3

Control Type:	Two-way stop	Delay (sec / veh):	8,8
Analysis Method:	HCM 2010	Level Of Service:	A
Analysis Period:	15 minutes	Volume to Capacity (v/c):	0,032

Intersection Setup

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Approach			↑↑		↗	
Lane Configuration						
Turning Movement	Left	Thru	Thru	Right	Left	Right
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Base Volume Input [veh/h]	0	0	534	0	0	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	0	9	0	0	32
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	0	0	543	0	0	32
Peak Hour Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	0	136	0	0	8
Total Analysis Volume [veh/h]	0	0	543	0	0	32
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	

Intersection Settings

Priority Scheme	Free	Free	Stop
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			No
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,03
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,75
Movement LOS			A			A
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,76
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		8,75	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	0,49					
Intersection LOS	A					

Intersection Level Of Service Report
Intersection 15: Acesso - Saída de Veículos F.1, 2, 3

Control Type:	Two-way stop	Delay (sec / veh):	8,8
Analysis Method:	HCM 2010	Level Of Service:	A
Analysis Period:	15 minutes	Volume to Capacity (v/c):	0,033

Intersection Setup

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Approach			↑↑		↱	
Lane Configuration			↑↑		↱	
Turning Movement	Left	Thru	Thru	Right	Left	Right
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Base Volume Input [veh/h]	0	0	534	0	0	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	0	41	0	0	32
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	0	0	575	0	0	32
Peak Hour Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	0	144	0	0	8
Total Analysis Volume [veh/h]	0	0	575	0	0	32
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	



Intersection Settings

Priority Scheme	Free	Free	Stop
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			No
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0


Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,03
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,80
Movement LOS			A			A
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,77
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		8,80	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	0,46					
Intersection LOS	A					

Intersection Level Of Service Report
Intersection 16: Acesso - Entrada de Veículos F. 4

Control Type:	Two-way stop	Delay (sec / veh):	0,0
Analysis Method:	HCM 2010	Level Of Service:	A
Analysis Period:	15 minutes	Volume to Capacity (v/c):	0,006

Intersection Setup

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Approach						
Lane Configuration						
Turning Movement	Left	Thru	Thru	Right	Left	Right
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Base Volume Input [veh/h]	0	0	534	0	0	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	0	64	9	0	0
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	0	0	598	9	0	0
Peak Hour Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	0	150	2	0	0
Total Analysis Volume [veh/h]	0	0	598	9	0	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	



Intersection Settings

Priority Scheme	Free	Free	Stop
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS			A	A		
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		0,00	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	0,00					
Intersection LOS	A					



Intersection Level Of Service Report
Intersection 17: Acesso - Saída de Veículos F. 4

Control Type:	Two-way stop	Delay (sec / veh):	10,4
Analysis Method:	HCM 2010	Level Of Service:	B
Analysis Period:	15 minutes	Volume to Capacity (v/c):	0,042

Intersection Setup

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Approach			↑↑		↱	
Lane Configuration			↑↑		↱	
Turning Movement	Left	Thru	Thru	Right	Left	Right
Lane Width [m]	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
No. of Lanes in Entry Pocket	0	0	0	0	0	0
Entry Pocket Length [m]	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48	30,48
No. of Lanes in Exit Pocket	0	0	0	0	0	0
Exit Pocket Length [m]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Speed [km/h]	48,28		48,28		48,28	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	No		No		No	

Volumes

Name	Northbound		Southbound		Eastbound	
Base Volume Input [veh/h]	0	0	534	0	0	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Growth Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	0	64	0	0	29
Diverted Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Pass-by Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Other Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	0	0	598	0	0	29
Peak Hour Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	0	150	0	0	7
Total Analysis Volume [veh/h]	0	0	598	0	0	29
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	

Intersection Settings

Priority Scheme	Free	Free	Stop
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			No
Number of Storage Spaces in Median	0	0	0

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,04
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,39
Movement LOS			A			B
95th-Percentile Queue Length [veh/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,13
95th-Percentile Queue Length [m/ln]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,99
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		10,39	
Approach LOS	A		A		B	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	0,48					
Intersection LOS	B					

IZIX - ROD. DOM PEDRO I - COMERCIAL

Vistro File: R:\...\VISTRO - IZIX Dom Pedro.vistro

Scenario 2 CENÁRIO ATUAL COM O EMPREENDIMENTO

Report File: R:\...\2 CENÁRIO ATUAL COM O EMPREENDIMENTO.pdf

03/07/2024

Turning Movement Volume: Summary

ID	Intersection Name	Northbound	Eastbound	Total Volume
		Thru	Thru	
1	Ponto de Análise 1	460	532	992

ID	Intersection Name	Southbound	Eastbound	Total Volume
		Left	Thru	
2	Ponto de Análise 2	21	992	1013

ID	Intersection Name	Westbound		Total Volume
		Left	Thru	
3	Ponto de Análise 2	21	534	555

ID	Intersection Name	Westbound		Total Volume
		Thru	Right	
4	Ponto de Análise 2	502	387	889

ID	Intersection Name	Northbound		Total Volume
		Left	Thru	
5	Ponto de Análise 3	463	426	889

ID	Intersection Name	Southbound	Westbound	Total Volume
		Right	Thru	
6	Ponto de Análise 3	468	463	931

ID	Intersection Name	Northbound	Eastbound	Total Volume
		Thru	Left	
7	Ponto de Análise 3	426	30	456

ID	Intersection Name	Southbound		Total Volume
		Left	Thru	
8	Ponto de Análise 3	30	468	498

ID	Intersection Name	Northbound	Eastbound	Total Volume
		Thru	Left	
9	Ponto de Análise 4	536	31	567

ID	Intersection Name	Southbound		Total Volume
		Left	Thru	
10	Ponto de Análise 4	31	543	574

ID	Intersection Name	Northbound		Total Volume
		Left	Thru	
11	Ponto de Análise 5	262	274	536

ID	Intersection Name	Southbound		Eastbound	Westbound	Total Volume
		Thru	Right	Right	Left	
12	Ponto de Análise 5	516	42	59	262	879

ID	Intersection Name	Southbound		Total Volume
		Thru	Right	
13	Acesso - Entrada de Veículos F.1, 2, 3	574	18	592

ID	Intersection Name	Southbound	Eastbound	Total Volume
		Thru	Right	
14	Acesso - Saída de Veículos F.1, 2, 3	543	32	575

ID	Intersection Name	Southbound	Eastbound	Total Volume
		Thru	Right	
15	Acesso - Saída de Veículos F.1, 2, 3	575	32	607

ID	Intersection Name	Southbound		Total Volume
		Thru	Right	
16	Acesso - Entrada de Veículos F. 4	598	9	607

ID	Intersection Name	Southbound	Eastbound	Total Volume
		Thru	Right	
17	Acesso - Saída de Veículos F. 4	598	29	627

IZIX - ROD. DOM PEDRO I - COMERCIAL

Vistro File: R:\...\VISTRO - IZIX Dom Pedro.vistro

Scenario 2 CENÁRIO ATUAL COM O EMPREENDIMENTO

Report File: R:\...\2 CENÁRIO ATUAL COM O EMPREENDIMENTO.pdf

03/07/2024

Turning Movement Volume: Detail

ID	Intersection Name	Volume Type	Northbound	Eastbound	Total Volume
			Thru	Thru	
1	Ponto de Análise 1	Final Base	452	523	975
		Growth Factor	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	8	9	17
		Other	0	0	0
		Future Total	460	532	992

ID	Intersection Name	Volume Type	Southbound	Eastbound	Total Volume
			Left	Thru	
2	Ponto de Análise 2	Final Base	21	975	996
		Growth Factor	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	0	17	17
		Other	0	0	0
		Future Total	21	992	1013

ID	Intersection Name	Volume Type	Westbound		Total Volume
			Left	Thru	
3	Ponto de Análise 2	Final Base	21	464	485
		Growth Factor	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	0	70	70
		Other	0	0	0
		Future Total	21	534	555

ID	Intersection Name	Volume Type	Westbound		Total Volume
			Thru	Right	
4	Ponto de Análise 2	Final Base	464	355	819
		Growth Factor	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	38	32	70
		Other	0	0	0
		Future Total	502	387	889

ID	Intersection Name	Volume Type	Northbound		Total Volume
			Left	Thru	
5	Ponto de Análise 3	Final Base	463	409	872
		Growth Factor	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	0	17	17
		Other	0	0	0
		Future Total	463	426	889

ID	Intersection Name	Volume Type	Southbound	Westbound	Total Volume
			Right	Thru	
6	Ponto de Análise 3	Final Base	398	463	861
		Growth Factor	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	70	0	70
		Other	0	0	0
		Future Total	468	463	931

ID	Intersection Name	Volume Type	Northbound	Eastbound	Total Volume
			Thru	Left	
7	Ponto de Análise 3	Final Base	409	7	416
		Growth Factor	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	17	23	40
		Other	0	0	0
		Future Total	426	30	456

ID	Intersection Name	Volume Type	Southbound		Total Volume
			Left	Thru	
8	Ponto de Análise 3	Final Base	7	398	405
		Growth Factor	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	23	70	93
		Other	0	0	0
		Future Total	30	468	498

ID	Intersection Name	Volume Type	Northbound		Eastbound	Total Volume
			Thru		Left	
9	Ponto de Análise 4	Final Base	496		31	527
		Growth Factor	1,00		1,00	-
		In Process	0		0	0
		Net New Trips	40		0	40
		Other	0		0	0
		Future Total	536		31	567

ID	Intersection Name	Volume Type	Southbound		Total Volume
			Left	Thru	
10	Ponto de Análise 4	Final Base	31	534	565
		Growth Factor	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	0	9	9
		Other	0	0	0
		Future Total	31	543	574

ID	Intersection Name	Volume Type	Northbound		Total Volume
			Left	Thru	
11	Ponto de Análise 5	Final Base	245	251	496
		Growth Factor	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	17	23	40
		Other	0	0	0
		Future Total	262	274	536

ID	Intersection Name	Volume Type	Southbound		Eastbound	Westbound	Total Volume
			Thru	Right	Right	Left	
12	Ponto de Análise 5	Final Base	507	42	58	245	852
		Growth Factor	1,00	1,00	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0	0	0
		Net New Trips	9	0	1	17	27
		Other	0	0	0	0	0
		Future Total	516	42	59	262	879

ID	Intersection Name	Volume Type	Southbound		Total Volume
			Thru	Right	
13	Acesso - Entrada de Veículos F.1, 2, 3	Final Base	565	0	565
		Growth Factor	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	9	18	27
		Other	0	0	0
		Future Total	574	18	592

ID	Intersection Name	Volume Type	Southbound	Eastbound	Total Volume
			Thru	Right	
14	Acesso - Saída de Veículos F.1, 2, 3	Final Base	534	0	534
		Growth Factor	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	9	32	41
		Other	0	0	0
		Future Total	543	32	575

ID	Intersection Name	Volume Type	Southbound	Eastbound	Total Volume
			Thru	Right	
15	Acesso - Saída de Veículos F.1, 2, 3	Final Base	534	0	534
		Growth Factor	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	41	32	73
		Other	0	0	0
		Future Total	575	32	607

ID	Intersection Name	Volume Type	Southbound		Total Volume
			Thru	Right	
16	Acesso - Entrada de Veículos F. 4	Final Base	534	0	534
		Growth Factor	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	64	9	73
		Other	0	0	0
		Future Total	598	9	607

ID	Intersection Name	Volume Type	Southbound	Eastbound	Total Volume
			Thru	Right	
17	Acesso - Saída de Veículos F. 4	Final Base	534	0	534
		Growth Factor	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	64	29	93
		Other	0	0	0
		Future Total	598	29	627

IZIX - ROD. DOM PEDRO I - COMERCIAL

Vistro File: R:\... \VISTRO - IZIX Dom Pedro.vistro

Scenario 2 CENÁRIO ATUAL COM O EMPREENDIMENTO

Report File: R:\... \2 CENÁRIO ATUAL COM O EMPREENDIMENTO.pdf

03/07/2024

Fair Share Volumes

Intersection 1: Ponto de Análise 1			
Zone ID: Name	Northbound		Total
	Thru	Eastbound	
10: Zone	5	6	11
11: Zone	0	0	0
12: Zone	0	0	0
20: Zone	3	3	6
21: Zone	0	0	0
Site-Generated Trips	8	9	
Future Total Volume	460	532	

Intersection 2: Ponto de Análise 2			
Zone ID: Name	Southbound		Total
	Left	Eastbound	
10: Zone	0	11	11
11: Zone	0	0	0
12: Zone	0	0	0
20: Zone	0	6	6
21: Zone	0	0	0
Site-Generated Trips	0	17	
Future Total Volume	21	992	

Intersection 3: Ponto de Análise 2			
Zone ID: Name	Westbound		Total
	Left	Thru	
10: Zone	0	0	0
11: Zone	0	24	24
12: Zone	0	24	24
20: Zone	0	0	0
21: Zone	0	22	22
Site-Generated Trips	0	70	
Future Total Volume	21	534	

Intersection 4: Ponto de Análise 2			
Zone ID: Name	Westbound		Total
	Thru	Right	
10: Zone	0	0	0
11: Zone	13	11	24
12: Zone	13	11	24
20: Zone	0	0	0
21: Zone	12	10	22
Site-Generated Trips	38	32	
Future Total Volume	502	387	

Intersection 5: Ponto de Análise 3			
Zone ID: Name	Northbound		Total
	Left	Thru	
10: Zone	0	11	11
11: Zone	0	0	0
12: Zone	0	0	0
20: Zone	0	6	6
21: Zone	0	0	0
Site-Generated Trips	0	17	
Future Total Volume	463	426	

Intersection 6: Ponto de Análise 3			
Zone ID: Name	Southbound	Westbound	Total
	Right	Thru	
10: Zone	0	0	0
11: Zone	24	0	24
12: Zone	24	0	24
20: Zone	0	0	0
21: Zone	22	0	22
Site-Generated Trips	70	0	
Future Total Volume	468	463	

Intersection 7: Ponto de Análise 3			
Zone ID: Name	Northbound	Eastbound	Total
	Thru	Left	
10: Zone	11	0	11
11: Zone	0	8	8
12: Zone	0	8	8
20: Zone	6	0	6
21: Zone	0	7	7
Site-Generated Trips	17	23	
Future Total Volume	426	30	

Intersection 8: Ponto de Análise 3			
Zone ID: Name	Southbound		Total
	Left	Thru	
10: Zone	0	0	0
11: Zone	8	24	32
12: Zone	8	24	32
20: Zone	0	0	0
21: Zone	7	22	29
Site-Generated Trips	23	70	
Future Total Volume	30	468	

Intersection 9: Ponto de Análise 4			
Zone ID: Name	Northbound	Eastbound	Total
	Thru	Left	
10: Zone	11	0	11
11: Zone	8	0	8
12: Zone	8	0	8
20: Zone	6	0	6
21: Zone	7	0	7
Site-Generated Trips	40	0	
Future Total Volume	536	31	

Intersection 10: Ponto de Análise 4			
Zone ID: Name	Southbound		Total
	Left	Thru	
10: Zone	0	0	0
11: Zone	0	0	0
12: Zone	0	0	0
20: Zone	0	9	9
21: Zone	0	0	0
Site-Generated Trips	0	9	
Future Total Volume	31	543	

Intersection 11: Ponto de Análise 5			
Zone ID: Name	Northbound		Total
	Left	Thru	
10: Zone	11	0	11
11: Zone	0	8	8
12: Zone	0	8	8
20: Zone	6	0	6
21: Zone	0	7	7
Site-Generated Trips	17	23	
Future Total Volume	262	274	

Intersection 12: Ponto de Análise 5					
Zone ID: Name	Southbound		Eastbound	Westbound	Total
	Thru	Right	Right	Left	
10: Zone	6	0	1	11	18
11: Zone	0	0	0	0	0
12: Zone	0	0	0	0	0
20: Zone	3	0	0	6	9
21: Zone	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips	9	0	1	17	
Future Total Volume	516	42	59	262	

Intersection 13: Acesso - Entrada de Veículos F.1, 2, 3			
Zone ID: Name	Southbound		Total
	Thru	Right	
10: Zone	0	18	18
11: Zone	0	0	0
12: Zone	0	0	0
20: Zone	9	0	9
21: Zone	0	0	0
Site-Generated Trips	9	18	
Future Total Volume	574	18	

Intersection 14: Acesso - Saída de Veículos F.1, 2, 3			
Zone ID: Name	Southbound	Eastbound	Total
	Thru	Right	
10: Zone	0	0	0
11: Zone	0	32	32
12: Zone	0	0	0
20: Zone	9	0	9
21: Zone	0	0	0
Site-Generated Trips	9	32	
Future Total Volume	543	32	

Intersection 15: Acesso - Saída de Veículos F.1, 2, 3			
Zone ID: Name	Southbound	Eastbound	Total
	Thru	Right	
10: Zone	0	0	0
11: Zone	32	0	32
12: Zone	0	32	32
20: Zone	9	0	9
21: Zone	0	0	0
Site-Generated Trips	41	32	
Future Total Volume	575	32	

Intersection 16: Acesso - Entrada de Veículos F. 4			
Zone ID: Name	Southbound		Total
	Thru	Right	
10: Zone	0	0	0
11: Zone	32	0	32
12: Zone	32	0	32
20: Zone	0	9	9
21: Zone	0	0	0
Site-Generated Trips	64	9	
Future Total Volume	598	9	

Intersection 17: Acesso - Saída de Veículos F. 4			
Zone ID: Name	Southbound	Eastbound	Total
	Thru	Right	
10: Zone	0	0	0
11: Zone	32	0	32
12: Zone	32	0	32
20: Zone	0	0	0
21: Zone	0	29	29
Site-Generated Trips	64	29	
Future Total Volume	598	29	

IZIX - ROD. DOM PEDRO I - COMERCIAL

Vistro File: R:\...\VISTRO - IZIX Dom Pedro.vistro

Scenario 2 CENÁRIO ATUAL COM O EMPREENDIMENTO

Report File: R:\...\2 CENÁRIO ATUAL COM O EMPREENDIMENTO.pdf

03/07/2024

Fair Share % of Net New Site

Intersection 1: Ponto de Análise 1			
Zone ID: Name	Northbound	Eastbound	Total
	Thru	Thru	
10: Zone	62,5%	66,67%	64,71%
11: Zone	0%	0%	0%
12: Zone	0%	0%	0%
20: Zone	37,5%	33,33%	35,29%
21: Zone	0%	0%	0%
Total	100%	100%	

Intersection 2: Ponto de Análise 2			
Zone ID: Name	Southbound	Eastbound	Total
	Left	Thru	
10: Zone	0%	64,71%	64,71%
11: Zone	0%	0%	0%
12: Zone	0%	0%	0%
20: Zone	0%	35,29%	35,29%
21: Zone	0%	0%	0%
Total	0%	100%	

Intersection 3: Ponto de Análise 2			
Zone ID: Name	Westbound		Total
	Left	Thru	
10: Zone	0%	0%	0%
11: Zone	0%	34,29%	34,29%
12: Zone	0%	34,29%	34,29%
20: Zone	0%	0%	0%
21: Zone	0%	31,43%	31,43%
Total	0%	100%	

Intersection 4: Ponto de Análise 2			
Zone ID: Name	Westbound		Total
	Thru	Right	
10: Zone	0%	0%	0%
11: Zone	34,21%	34,38%	34,29%
12: Zone	34,21%	34,38%	34,29%
20: Zone	0%	0%	0%
21: Zone	31,58%	31,25%	31,43%
Total	100%	100%	

Intersection 5: Ponto de Análise 3			
Zone ID: Name	Northbound		Total
	Left	Thru	
10: Zone	0%	64,71%	64,71%
11: Zone	0%	0%	0%
12: Zone	0%	0%	0%
20: Zone	0%	35,29%	35,29%
21: Zone	0%	0%	0%
Total	0%	100%	

Intersection 6: Ponto de Análise 3			
Zone ID: Name	Southbound	Westbound	Total
	Right	Thru	
10: Zone	0%	0%	0%
11: Zone	34,29%	0%	34,29%
12: Zone	34,29%	0%	34,29%
20: Zone	0%	0%	0%
21: Zone	31,43%	0%	31,43%
Total	100%	0%	

Intersection 7: Ponto de Análise 3			
Zone ID: Name	Northbound	Eastbound	Total
	Thru	Left	
10: Zone	64,71%	0%	27,5%
11: Zone	0%	34,78%	20%
12: Zone	0%	34,78%	20%
20: Zone	35,29%	0%	15%
21: Zone	0%	30,43%	17,5%
Total	100%	100%	

Intersection 8: Ponto de Análise 3			
Zone ID: Name	Southbound		Total
	Left	Thru	
10: Zone	0%	0%	0%
11: Zone	34,78%	34,29%	34,41%
12: Zone	34,78%	34,29%	34,41%
20: Zone	0%	0%	0%
21: Zone	30,43%	31,43%	31,18%
Total	100%	100%	

Intersection 9: Ponto de Análise 4			
Zone ID: Name	Northbound	Eastbound	Total
	Thru	Left	
10: Zone	27,5%	0%	27,5%
11: Zone	20%	0%	20%
12: Zone	20%	0%	20%
20: Zone	15%	0%	15%
21: Zone	17,5%	0%	17,5%
Total	100%	0%	

Intersection 10: Ponto de Análise 4			
Zone ID: Name	Southbound		Total
	Left	Thru	
10: Zone	0%	0%	0%
11: Zone	0%	0%	0%
12: Zone	0%	0%	0%
20: Zone	0%	100%	100%
21: Zone	0%	0%	0%
Total	0%	100%	

Intersection 11: Ponto de Análise 5			
Zone ID: Name	Northbound		Total
	Left	Thru	
10: Zone	64,71%	0%	27,5%
11: Zone	0%	34,78%	20%
12: Zone	0%	34,78%	20%
20: Zone	35,29%	0%	15%
21: Zone	0%	30,43%	17,5%
Total	100%	100%	

Intersection 12: Ponto de Análise 5					
Zone ID: Name	Southbound		Eastbound	Westbound	Total
	Thru	Right	Right	Left	
10: Zone	66,67%	0%	100%	64,71%	66,67%
11: Zone	0%	0%	0%	0%	0%
12: Zone	0%	0%	0%	0%	0%
20: Zone	33,33%	0%	0%	35,29%	33,33%
21: Zone	0%	0%	0%	0%	0%
Total	100%	0%	100%	100%	

Intersection 13: Acesso - Entrada de Veículos F.1, 2, 3			
Zone ID: Name	Southbound		Total
	Thru	Right	
10: Zone	0%	100%	66,67%
11: Zone	0%	0%	0%
12: Zone	0%	0%	0%
20: Zone	100%	0%	33,33%
21: Zone	0%	0%	0%
Total	100%	100%	

Intersection 14: Acesso - Saída de Veículos F.1, 2, 3			
Zone ID: Name	Southbound	Eastbound	Total
	Thru	Right	
10: Zone	0%	0%	0%
11: Zone	0%	100%	78,05%
12: Zone	0%	0%	0%
20: Zone	100%	0%	21,95%
21: Zone	0%	0%	0%
Total	100%	100%	

Intersection 15: Acesso - Saída de Veículos F.1, 2, 3			
Zone ID: Name	Southbound	Eastbound	Total
	Thru	Right	
10: Zone	0%	0%	0%
11: Zone	78,05%	0%	43,84%
12: Zone	0%	100%	43,84%
20: Zone	21,95%	0%	12,33%
21: Zone	0%	0%	0%
Total	100%	100%	

Intersection 16: Acesso - Entrada de Veículos F. 4			
Zone ID: Name	Southbound		Total
	Thru	Right	
10: Zone	0%	0%	0%
11: Zone	50%	0%	43,84%
12: Zone	50%	0%	43,84%
20: Zone	0%	100%	12,33%
21: Zone	0%	0%	0%
Total	100%	100%	

Intersection 17: Acesso - Saída de Veículos F. 4			
Zone ID: Name	Southbound	Eastbound	Total
	Thru	Right	
10: Zone	0%	0%	0%
11: Zone	50%	0%	34,41%
12: Zone	50%	0%	34,41%
20: Zone	0%	0%	0%
21: Zone	0%	100%	31,18%
Total	100%	100%	

IZIX - ROD. DOM PEDRO I - COMERCIAL

Vistro File: R:\...VISTRO - IZIX Dom Pedro.vistro

Scenario 2 CENÁRIO ATUAL COM O EMPREENDIMENTO

Report File: R:\...2 CENÁRIO ATUAL COM O EMPREENDIMENTO.pdf

03/07/2024

Fair Share % of Future Total

Intersection 1: Ponto de Análise 1			
Zone ID: Name	Northbound	Eastbound	Total
	Thru	Thru	
10: Zone	1,09%	1,13%	1,11%
11: Zone	0%	0%	0%
12: Zone	0%	0%	0%
20: Zone	0,65%	0,56%	0,6%
21: Zone	0%	0%	0%
Total	1,74%	1,69%	

Intersection 2: Ponto de Análise 2			
Zone ID: Name	Southbound	Eastbound	Total
	Left	Thru	
10: Zone	0%	1,11%	1,09%
11: Zone	0%	0%	0%
12: Zone	0%	0%	0%
20: Zone	0%	0,6%	0,59%
21: Zone	0%	0%	0%
Total	0%	1,71%	

Intersection 3: Ponto de Análise 2			
Zone ID: Name	Westbound		Total
	Left	Thru	
10: Zone	0%	0%	0%
11: Zone	0%	4,49%	4,32%
12: Zone	0%	4,49%	4,32%
20: Zone	0%	0%	0%
21: Zone	0%	4,12%	3,96%
Total	0%	13,11%	

Intersection 4: Ponto de Análise 2			
Zone ID: Name	Westbound		Total
	Thru	Right	
10: Zone	0%	0%	0%
11: Zone	2,59%	2,84%	2,7%
12: Zone	2,59%	2,84%	2,7%
20: Zone	0%	0%	0%
21: Zone	2,39%	2,58%	2,47%
Total	7,57%	8,27%	

Intersection 5: Ponto de Análise 3			
Zone ID: Name	Northbound		Total
	Left	Thru	
10: Zone	0%	2,58%	1,24%
11: Zone	0%	0%	0%
12: Zone	0%	0%	0%
20: Zone	0%	1,41%	0,67%
21: Zone	0%	0%	0%
Total	0%	3,99%	

Intersection 6: Ponto de Análise 3			
Zone ID: Name	Southbound	Westbound	Total
	Right	Thru	
10: Zone	0%	0%	0%
11: Zone	5,13%	0%	2,58%
12: Zone	5,13%	0%	2,58%
20: Zone	0%	0%	0%
21: Zone	4,7%	0%	2,36%
Total	14,96%	0%	

Intersection 7: Ponto de Análise 3			
Zone ID: Name	Northbound	Eastbound	Total
	Thru	Left	
10: Zone	2,58%	0%	2,41%
11: Zone	0%	26,67%	1,75%
12: Zone	0%	26,67%	1,75%
20: Zone	1,41%	0%	1,32%
21: Zone	0%	23,33%	1,54%
Total	3,99%	76,67%	

Intersection 8: Ponto de Análise 3			
Zone ID: Name	Southbound		Total
	Left	Thru	
10: Zone	0%	0%	0%
11: Zone	26,67%	5,13%	6,43%
12: Zone	26,67%	5,13%	6,43%
20: Zone	0%	0%	0%
21: Zone	23,33%	4,7%	5,82%
Total	76,67%	14,96%	

Intersection 9: Ponto de Análise 4			
Zone ID: Name	Northbound	Eastbound	Total
	Thru	Left	
10: Zone	2,05%	0%	1,94%
11: Zone	1,49%	0%	1,41%
12: Zone	1,49%	0%	1,41%
20: Zone	1,12%	0%	1,06%
21: Zone	1,31%	0%	1,23%
Total	7,46%	0%	

Intersection 10: Ponto de Análise 4			
Zone ID: Name	Southbound		Total
	Left	Thru	
10: Zone	0%	0%	0%
11: Zone	0%	0%	0%
12: Zone	0%	0%	0%
20: Zone	0%	1,66%	1,57%
21: Zone	0%	0%	0%
Total	0%	1,66%	

Intersection 11: Ponto de Análise 5			
Zone ID: Name	Northbound		Total
	Left	Thru	
10: Zone	4,2%	0%	2,05%
11: Zone	0%	2,92%	1,49%
12: Zone	0%	2,92%	1,49%
20: Zone	2,29%	0%	1,12%
21: Zone	0%	2,55%	1,31%
Total	6,49%	8,39%	

Intersection 12: Ponto de Análise 5					
Zone ID: Name	Southbound		Eastbound	Westbound	Total
	Thru	Right	Right	Left	
10: Zone	1,16%	0%	1,69%	4,2%	2,05%
11: Zone	0%	0%	0%	0%	0%
12: Zone	0%	0%	0%	0%	0%
20: Zone	0,58%	0%	0%	2,29%	1,02%
21: Zone	0%	0%	0%	0%	0%
Total	1,74%	0%	1,69%	6,49%	

Intersection 13: Acesso - Entrada de Veículos F.1, 2, 3			
Zone ID: Name	Southbound		Total
	Thru	Right	
10: Zone	0%	100%	3,04%
11: Zone	0%	0%	0%
12: Zone	0%	0%	0%
20: Zone	1,57%	0%	1,52%
21: Zone	0%	0%	0%
Total	1,57%	100%	

Intersection 14: Acesso - Saída de Veículos F.1, 2, 3			
Zone ID: Name	Southbound	Eastbound	Total
	Thru	Right	
10: Zone	0%	0%	0%
11: Zone	0%	100%	5,57%
12: Zone	0%	0%	0%
20: Zone	1,66%	0%	1,57%
21: Zone	0%	0%	0%
Total	1,66%	100%	

Intersection 15: Acesso - Saída de Veículos F.1, 2, 3			
Zone ID: Name	Southbound	Eastbound	Total
	Thru	Right	
10: Zone	0%	0%	0%
11: Zone	5,57%	0%	5,27%
12: Zone	0%	100%	5,27%
20: Zone	1,57%	0%	1,48%
21: Zone	0%	0%	0%
Total	7,13%	100%	

Intersection 16: Acesso - Entrada de Veículos F. 4			
Zone ID: Name	Southbound		Total
	Thru	Right	
10: Zone	0%	0%	0%
11: Zone	5,35%	0%	5,27%
12: Zone	5,35%	0%	5,27%
20: Zone	0%	100%	1,48%
21: Zone	0%	0%	0%
Total	10,7%	100%	

Intersection 17: Acesso - Saída de Veículos F. 4			
Zone ID: Name	Southbound	Eastbound	Total
	Thru	Right	
10: Zone	0%	0%	0%
11: Zone	5,35%	0%	5,1%
12: Zone	5,35%	0%	5,1%
20: Zone	0%	0%	0%
21: Zone	0%	100%	4,63%
Total	10,7%	100%	

Signal Warrants Report For Intersection 1: Ponto de Análise 1

Warrants Summary

Warrant	Name	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	Yes
#2	Four Hour Vehicular Volume	Yes
#3	Peak Hour	Yes

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	W
Minor Approaches	S
Speed > 40mph	Yes
Population < 10,000	No
Warrant Factor	70%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets	Minor Streets
	W	S
1	532	460
2	516	446
3	505	437
4	473	409
5	420	363
6	415	359
7	410	354
8	372	322
9	367	317
10	362	313
11	314	271
12	293	253
13	287	248
14	213	184
15	213	184
16	149	129
17	85	74
18	85	74
19	48	41
20	27	23
21	16	14
22	5	5
23	5	5
24	5	5

Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Streets		Minor Street		Warrant 1 Condition A				Warrant 1 Condition B				Warrant 2	Warrant 3 Condition B
	Number	Volume	Number	Volume	100%	80%	70%	56%	100%	80%	70%	56%		
1	1	532	1	460	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	Yes	Yes	Yes	Yes
2	1	516	1	446	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	Yes	Yes	Yes
3	1	505	1	437	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	Yes	Yes	Yes
4	1	473	1	409	No	Yes	Yes	Yes	No	No	No	Yes	Yes	Yes
5	1	420	1	363	No	Yes	Yes	Yes	No	No	No	Yes	Yes	Yes
6	1	415	1	359	No	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	Yes	Yes
7	1	410	1	354	No	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	Yes	Yes
8	1	372	1	322	No	No	Yes	Yes	No	No	No	No	Yes	Yes
9	1	367	1	317	No	No	Yes	Yes	No	No	No	No	Yes	Yes
10	1	362	1	313	No	No	Yes	Yes	No	No	No	No	Yes	Yes
11	1	314	1	271	No	No	No	Yes	No	No	No	No	Yes	Yes
12	1	293	1	253	No	No	No	Yes	No	No	No	No	Yes	No
13	1	287	1	248	No	No	No	Yes	No	No	No	No	Yes	No
14	1	213	1	184	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
15	1	213	1	184	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
16	1	149	1	129	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
17	1	85	1	74	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
18	1	85	1	74	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
19	1	48	1	41	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
20	1	27	1	23	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
21	1	16	1	14	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
22	1	5	1	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
23	1	5	1	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
24	1	5	1	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Hours Met					3	7	10	13	0	0	1	5	13	11

Warrant 3 Condition A

Orientation	S
Total Stopped Delay Per Vehicle on Minor Approach (s)	17,2
Number of Lanes on Minor Street Approach	1
VehicleHours of Stopped Delay on Minor Approach (h:mm)	2:11
Delay Condition Met	No
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	460
High Minor Volume Condition Met	Yes
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	992
Number of Approaches on Intersection	2
Total Volume Condition Met	Yes
Warrant Met for Approach	No
Warrant Met for Intersection	No

Signal Warrants Report For Intersection 2: Ponto de Análise 2

Warrants Summary

Warrant	Name	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	No
#2	Four Hour Vehicular Volume	No
#3	Peak Hour	No

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	W
Minor Approaches	N
Speed > 40mph	Yes
Population < 10,000	No
Warrant Factor	70%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets	Minor Streets
	W	N
1	992	21
2	962	20
3	942	20
4	883	19
5	784	17
6	774	16
7	764	16
8	694	15
9	684	14
10	675	14
11	585	12
12	546	12
13	536	11
14	397	8
15	397	8
16	278	6
17	159	3
18	159	3
19	89	2
20	50	1
21	30	1
22	10	0
23	10	0
24	10	0



Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Streets		Minor Street		Warrant 1 Condition A				Warrant 1 Condition B				Warrant 2	Warrant 3 Condition B
	Number	Volume	Number	Volume	100%	80%	70%	56%	100%	80%	70%	56%		
1	2	992	1	21	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
2	2	962	1	20	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
3	2	942	1	20	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
4	2	883	1	19	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
5	2	784	1	17	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
6	2	774	1	16	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
7	2	764	1	16	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
8	2	694	1	15	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
9	2	684	1	14	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
10	2	675	1	14	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
11	2	585	1	12	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
12	2	546	1	12	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
13	2	536	1	11	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
14	2	397	1	8	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
15	2	397	1	8	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
16	2	278	1	6	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
17	2	159	1	3	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
18	2	159	1	3	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
19	2	89	1	2	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
20	2	50	1	1	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
21	2	30	1	1	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
22	2	10	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
23	2	10	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
24	2	10	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Hours Met					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Warrant 3 Condition A

Orientation	N
Total Stopped Delay Per Vehicle on Minor Approach (s)	14,5
Number of Lanes on Minor Street Approach	1
VehicleHours of Stopped Delay on Minor Approach ([h]:mm)	0:05
Delay Condition Met	No
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	21
High Minor Volume Condition Met	No
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	1013
Number of Approaches on Intersection	2
Total Volume Condition Met	Yes
Warrant Met for Approach	No
Warrant Met for Intersection	No

Signal Warrants Report For Intersection 6: Ponto de Análise 3

Warrants Summary

Warrant	Name	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	No
#2	Four Hour Vehicular Volume	Yes
#3	Peak Hour	Yes

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	E
Minor Approaches	N
Speed > 40mph	Yes
Population < 10,000	No
Warrant Factor	70%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets	Minor Streets
	E	N
1	463	468
2	449	454
3	440	445
4	412	417
5	366	370
6	361	365
7	357	360
8	324	328
9	319	323
10	315	318
11	273	276
12	255	257
13	250	253
14	185	187
15	185	187
16	130	131
17	74	75
18	74	75
19	42	42
20	23	23
21	14	14
22	5	5
23	5	5
24	5	5

Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Streets		Minor Street		Warrant 1 Condition A				Warrant 1 Condition B				Warrant 2	Warrant 3 Condition B
	Number	Volume	Number	Volume	100%	80%	70%	56%	100%	80%	70%	56%		
1	2	463	2	468	No	No	Yes	Yes	No	No	No	No	Yes	Yes
2	2	449	2	454	No	No	Yes	Yes	No	No	No	No	Yes	Yes
3	2	440	2	445	No	No	Yes	Yes	No	No	No	No	Yes	Yes
4	2	412	2	417	No	No	No	Yes	No	No	No	No	Yes	Yes
5	2	366	2	370	No	No	No	Yes	No	No	No	No	Yes	No
6	2	361	2	365	No	No	No	Yes	No	No	No	No	Yes	No
7	2	357	2	360	No	No	No	Yes	No	No	No	No	Yes	No
8	2	324	2	328	No	No	No	No	No	No	No	No	Yes	No
9	2	319	2	323	No	No	No	No	No	No	No	No	Yes	No
10	2	315	2	318	No	No	No	No	No	No	No	No	Yes	No
11	2	273	2	276	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
12	2	255	2	257	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
13	2	250	2	253	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
14	2	185	2	187	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
15	2	185	2	187	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
16	2	130	2	131	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
17	2	74	2	75	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
18	2	74	2	75	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
19	2	42	2	42	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
20	2	23	2	23	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
21	2	14	2	14	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
22	2	5	2	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
23	2	5	2	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
24	2	5	2	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Hours Met					0	0	3	7	0	0	0	0	10	4

Warrant 3 Condition A

Orientation	N
Total Stopped Delay Per Vehicle on Minor Approach (s)	18,8
Number of Lanes on Minor Street Approach	2
VehicleHours of Stopped Delay on Minor Approach (h:mm)	2:26
Delay Condition Met	No
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	468
High Minor Volume Condition Met	Yes
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	931
Number of Approaches on Intersection	2
Total Volume Condition Met	Yes
Warrant Met for Approach	No
Warrant Met for Intersection	No

Signal Warrants Report For Intersection 7: Ponto de Análise 3

Warrants Summary

Warrant	Name	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	No
#2	Four Hour Vehicular Volume	No
#3	Peak Hour	No

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	S
Minor Approaches	W
Speed > 40mph	Yes
Population < 10,000	No
Warrant Factor	70%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets	Minor Streets
	S	W
1	426	30
2	413	29
3	405	29
4	379	27
5	337	24
6	332	23
7	328	23
8	298	21
9	294	21
10	290	20
11	251	18
12	234	17
13	230	16
14	170	12
15	170	12
16	119	8
17	68	5
18	68	5
19	38	3
20	21	2
21	13	1
22	4	0
23	4	0
24	4	0

Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Streets		Minor Street		Warrant 1 Condition A				Warrant 1 Condition B				Warrant 2	Warrant 3 Condition B
	Number	Volume	Number	Volume	100%	80%	70%	56%	100%	80%	70%	56%		
1	2	426	1	30	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
2	2	413	1	29	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
3	2	405	1	29	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
4	2	379	1	27	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
5	2	337	1	24	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
6	2	332	1	23	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
7	2	328	1	23	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
8	2	298	1	21	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
9	2	294	1	21	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
10	2	290	1	20	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
11	2	251	1	18	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
12	2	234	1	17	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
13	2	230	1	16	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
14	2	170	1	12	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
15	2	170	1	12	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
16	2	119	1	8	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
17	2	68	1	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
18	2	68	1	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
19	2	38	1	3	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
20	2	21	1	2	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
21	2	13	1	1	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
22	2	4	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
23	2	4	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
24	2	4	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Hours Met					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Warrant 3 Condition A

Orientation	W
Total Stopped Delay Per Vehicle on Minor Approach (s)	8,6
Number of Lanes on Minor Street Approach	1
VehicleHours of Stopped Delay on Minor Approach (h:mm)	0:04
Delay Condition Met	No
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	30
High Minor Volume Condition Met	No
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	456
Number of Approaches on Intersection	2
Total Volume Condition Met	No
Warrant Met for Approach	No
Warrant Met for Intersection	No

Signal Warrants Report For Intersection 9: Ponto de Análise 4

Warrants Summary

Warrant	Name	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	No
#2	Four Hour Vehicular Volume	No
#3	Peak Hour	No

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	S
Minor Approaches	W
Speed > 40mph	Yes
Population < 10,000	No
Warrant Factor	70%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets	Minor Streets
	S	W
1	536	31
2	520	30
3	509	29
4	477	28
5	423	24
6	418	24
7	413	24
8	375	22
9	370	21
10	364	21
11	316	18
12	295	17
13	289	17
14	214	12
15	214	12
16	150	9
17	86	5
18	86	5
19	48	3
20	27	2
21	16	1
22	5	0
23	5	0
24	5	0

Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Streets		Minor Street		Warrant 1 Condition A				Warrant 1 Condition B				Warrant 2	Warrant 3 Condition B
	Number	Volume	Number	Volume	100%	80%	70%	56%	100%	80%	70%	56%		
1	2	536	1	31	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
2	2	520	1	30	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
3	2	509	1	29	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
4	2	477	1	28	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
5	2	423	1	24	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
6	2	418	1	24	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
7	2	413	1	24	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
8	2	375	1	22	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
9	2	370	1	21	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
10	2	364	1	21	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
11	2	316	1	18	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
12	2	295	1	17	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
13	2	289	1	17	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
14	2	214	1	12	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
15	2	214	1	12	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
16	2	150	1	9	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
17	2	86	1	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
18	2	86	1	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
19	2	48	1	3	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
20	2	27	1	2	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
21	2	16	1	1	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
22	2	5	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
23	2	5	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
24	2	5	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Hours Met					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Warrant 3 Condition A

Orientation	W
Total Stopped Delay Per Vehicle on Minor Approach (s)	11,9
Number of Lanes on Minor Street Approach	1
VehicleHours of Stopped Delay on Minor Approach ([h]:mm)	0:06
Delay Condition Met	No
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	31
High Minor Volume Condition Met	No
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	567
Number of Approaches on Intersection	2
Total Volume Condition Met	No
Warrant Met for Approach	No
Warrant Met for Intersection	No

Signal Warrants Report For Intersection 12: Ponto de Análise 5

Warrants Summary

Warrant	Name	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	No
#2	Four Hour Vehicular Volume	Yes
#3	Peak Hour	Yes

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	N
Minor Approaches	E, W
Speed > 40mph	Yes
Population < 10,000	No
Warrant Factor	70%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets	Minor Streets	
	N	E	W
1	558	262	59
2	541	254	57
3	530	249	56
4	497	233	53
5	441	207	47
6	435	204	46
7	430	202	45
8	391	183	41
9	385	181	41
10	379	178	40
11	329	155	35
12	307	144	32
13	301	141	32
14	223	105	24
15	223	105	24
16	156	73	17
17	89	42	9
18	89	42	9
19	50	24	5
20	28	13	3
21	17	8	2
22	6	3	1
23	6	3	1
24	6	3	1



Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Streets		Minor Street		Warrant 1 Condition A				Warrant 1 Condition B				Warrant 2	Warrant 3 Condition B
	Number	Volume	Number	Volume	100%	80%	70%	56%	100%	80%	70%	56%		
1	2	558	1	262	No	Yes	Yes	Yes	No	No	No	Yes	Yes	Yes
2	2	541	1	254	No	Yes	Yes	Yes	No	No	No	Yes	Yes	No
3	2	530	1	249	No	Yes	Yes	Yes	No	No	No	Yes	Yes	No
4	2	497	1	233	No	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	Yes	No
5	2	441	1	207	No	No	Yes	Yes	No	No	No	No	Yes	No
6	2	435	1	204	No	No	Yes	Yes	No	No	No	No	Yes	No
7	2	430	1	202	No	No	Yes	Yes	No	No	No	No	Yes	No
8	2	391	1	183	No	No	No	Yes	No	No	No	No	No	No
9	2	385	1	181	No	No	No	Yes	No	No	No	No	No	No
10	2	379	1	178	No	No	No	Yes	No	No	No	No	No	No
11	2	329	1	155	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
12	2	307	1	144	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
13	2	301	1	141	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
14	2	223	1	105	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
15	2	223	1	105	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
16	2	156	1	73	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
17	2	89	1	42	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
18	2	89	1	42	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
19	2	50	1	24	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
20	2	28	1	13	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
21	2	17	1	8	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
22	2	6	1	3	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
23	2	6	1	3	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
24	2	6	1	3	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Hours Met					0	4	7	10	0	0	0	3	7	1

Warrant 3 Condition A

Orientation	E	W
Total Stopped Delay Per Vehicle on Minor Approach (s)	17,9	11,2
Number of Lanes on Minor Street Approach	1	1
VehicleHours of Stopped Delay on Minor Approach (h:mm)	1:18	0:11
Delay Condition Met	No	No
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	262	59
High Minor Volume Condition Met	Yes	No
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	879	879
Number of Approaches on Intersection	3	3
Total Volume Condition Met	Yes	Yes
Warrant Met for Approach	No	No
Warrant Met for Intersection	No	

Signal Warrants Report For Intersection 14: Acesso - Saída de Veículos F.1, 2, 3

Warrants Summary

Warrant	Name	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	No
#2	Four Hour Vehicular Volume	No
#3	Peak Hour	No

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	N
Minor Approaches	W
Speed > 40mph	Yes
Population < 10,000	No
Warrant Factor	70%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets	Minor Streets
	N	W
1	543	32
2	527	31
3	516	30
4	483	28
5	429	25
6	424	25
7	418	25
8	380	22
9	375	22
10	369	22
11	320	19
12	299	18
13	293	17
14	217	13
15	217	13
16	152	9
17	87	5
18	87	5
19	49	3
20	27	2
21	16	1
22	5	0
23	5	0
24	5	0

Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Streets		Minor Street		Warrant 1 Condition A				Warrant 1 Condition B				Warrant 2	Warrant 3 Condition B
	Number	Volume	Number	Volume	100%	80%	70%	56%	100%	80%	70%	56%		
1	2	543	1	32	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
2	2	527	1	31	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
3	2	516	1	30	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
4	2	483	1	28	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
5	2	429	1	25	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
6	2	424	1	25	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
7	2	418	1	25	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
8	2	380	1	22	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
9	2	375	1	22	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
10	2	369	1	22	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
11	2	320	1	19	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
12	2	299	1	18	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
13	2	293	1	17	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
14	2	217	1	13	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
15	2	217	1	13	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
16	2	152	1	9	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
17	2	87	1	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
18	2	87	1	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
19	2	49	1	3	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
20	2	27	1	2	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
21	2	16	1	1	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
22	2	5	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
23	2	5	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
24	2	5	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Hours Met					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Warrant 3 Condition A

Orientation	W
Total Stopped Delay Per Vehicle on Minor Approach (s)	8,8
Number of Lanes on Minor Street Approach	1
VehicleHours of Stopped Delay on Minor Approach (h:mm)	0:04
Delay Condition Met	No
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	32
High Minor Volume Condition Met	No
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	575
Number of Approaches on Intersection	2
Total Volume Condition Met	No
Warrant Met for Approach	No
Warrant Met for Intersection	No

Signal Warrants Report For Intersection 15: Acesso - Saída de Veículos F.1, 2, 3

Warrants Summary

Warrant	Name	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	No
#2	Four Hour Vehicular Volume	No
#3	Peak Hour	No

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	N
Minor Approaches	W
Speed > 40mph	Yes
Population < 10,000	No
Warrant Factor	70%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets	Minor Streets
	N	W
1	575	32
2	558	31
3	546	30
4	512	28
5	454	25
6	449	25
7	443	25
8	403	22
9	397	22
10	391	22
11	339	19
12	316	18
13	311	17
14	230	13
15	230	13
16	161	9
17	92	5
18	92	5
19	52	3
20	29	2
21	17	1
22	6	0
23	6	0
24	6	0

Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Streets		Minor Street		Warrant 1 Condition A				Warrant 1 Condition B				Warrant 2	Warrant 3 Condition B
	Number	Volume	Number	Volume	100%	80%	70%	56%	100%	80%	70%	56%		
1	2	575	1	32	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
2	2	558	1	31	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
3	2	546	1	30	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
4	2	512	1	28	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
5	2	454	1	25	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
6	2	449	1	25	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
7	2	443	1	25	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
8	2	403	1	22	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
9	2	397	1	22	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
10	2	391	1	22	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
11	2	339	1	19	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
12	2	316	1	18	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
13	2	311	1	17	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
14	2	230	1	13	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
15	2	230	1	13	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
16	2	161	1	9	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
17	2	92	1	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
18	2	92	1	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
19	2	52	1	3	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
20	2	29	1	2	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
21	2	17	1	1	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
22	2	6	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
23	2	6	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
24	2	6	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Hours Met					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Warrant 3 Condition A

Orientation	W
Total Stopped Delay Per Vehicle on Minor Approach (s)	8,8
Number of Lanes on Minor Street Approach	1
VehicleHours of Stopped Delay on Minor Approach (h:mm)	0:04
Delay Condition Met	No
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	32
High Minor Volume Condition Met	No
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	607
Number of Approaches on Intersection	2
Total Volume Condition Met	No
Warrant Met for Approach	No
Warrant Met for Intersection	No

Signal Warrants Report For Intersection 17: Acesso - Saída de Veículos F. 4

Warrants Summary

Warrant	Name	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	No
#2	Four Hour Vehicular Volume	No
#3	Peak Hour	No

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	N
Minor Approaches	W
Speed > 40mph	Yes
Population < 10,000	No
Warrant Factor	70%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets	Minor Streets
	N	W
1	598	29
2	580	28
3	568	28
4	532	26
5	472	23
6	466	23
7	460	22
8	419	20
9	413	20
10	407	20
11	353	17
12	329	16
13	323	16
14	239	12
15	239	12
16	167	8
17	96	5
18	96	5
19	54	3
20	30	1
21	18	1
22	6	0
23	6	0
24	6	0

Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Streets		Minor Street		Warrant 1 Condition A				Warrant 1 Condition B				Warrant 2	Warrant 3 Condition B
	Number	Volume	Number	Volume	100%	80%	70%	56%	100%	80%	70%	56%		
1	2	598	1	29	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
2	2	580	1	28	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
3	2	568	1	28	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
4	2	532	1	26	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
5	2	472	1	23	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
6	2	466	1	23	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
7	2	460	1	22	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
8	2	419	1	20	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
9	2	413	1	20	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
10	2	407	1	20	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
11	2	353	1	17	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
12	2	329	1	16	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
13	2	323	1	16	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
14	2	239	1	12	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
15	2	239	1	12	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
16	2	167	1	8	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
17	2	96	1	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
18	2	96	1	5	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
19	2	54	1	3	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
20	2	30	1	1	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
21	2	18	1	1	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
22	2	6	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
23	2	6	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
24	2	6	1	0	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Hours Met					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Warrant 3 Condition A

Orientation	W
Total Stopped Delay Per Vehicle on Minor Approach (s)	10,4
Number of Lanes on Minor Street Approach	1
VehicleHours of Stopped Delay on Minor Approach (h:mm)	0:05
Delay Condition Met	No
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	29
High Minor Volume Condition Met	No
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	627
Number of Approaches on Intersection	2
Total Volume Condition Met	No
Warrant Met for Approach	No
Warrant Met for Intersection	No

IZIX - ROD. DOM PEDRO I - COMERCIAL

Vistro File: R:\...\VISTRO - IZIX Dom Pedro.vistro

Scenario 2 CENÁRIO ATUAL COM O EMPREENDIMENTO

Report File: R:\...\2 CENÁRIO ATUAL COM O
EMPREENDIMENTO.pdf

03/07/2024

Trip Generation summary**Added Trips**

Zone ID: Name	Land Use variables	Code	Ind. Var.	Rate	Quantity	% In	% Out	% Int. Capture	Trips In Adj.	Trips Out Adj.	Total Trips Adj.	% of Total Trips
10: Zone				0,390	47,000	100,00	0,00	0,00	18	0	18	15,00
11: Zone				0,390	82,000	0,00	100,00	0,00	0	32	32	26,67
12: Zone				0,390	83,000	0,00	100,00	0,00	0	32	32	26,67
20: Zone				0,390	22,000	100,00	0,00	0,00	9	0	9	7,50
21: Zone				0,390	74,000	0,00	100,00	0,00	0	29	29	24,17
Added Trips Total									27	93	120	100,00

IZIX - ROD. DOM PEDRO I - COMERCIAL

Vistro File: R:\...VISTRO - IZIX Dom Pedro.vistro

Scenario 2 CENÁRIO ATUAL COM O EMPREENDIMENTO

Report File: R:\...12 CENÁRIO ATUAL COM O EMPREENDIMENTO.pdf

03/07/2024

Trip Distribution summary

Zone / Gate	Zone 10: Zone			
	To Zone:		From Zone:	
	Share %	Trips	Share %	Trips
11: Zone	0,00	0	0,00	0
12: Zone	0,00	0	0,00	0
20: Zone	0,00	0	0,00	0
21: Zone	0,00	0	0,00	0
13: Gate	3,77	1	0,00	0
14: Gate	32,92	6	0,00	0
15: Gate	0,00	0	0,00	0
16: Gate	29,35	5	0,00	0
17: Gate	33,96	6	0,00	0
18: Gate	0,00	0	0,00	0
19: Gate	0,00	0	0,00	0
Total	100,00	18	0,00	0

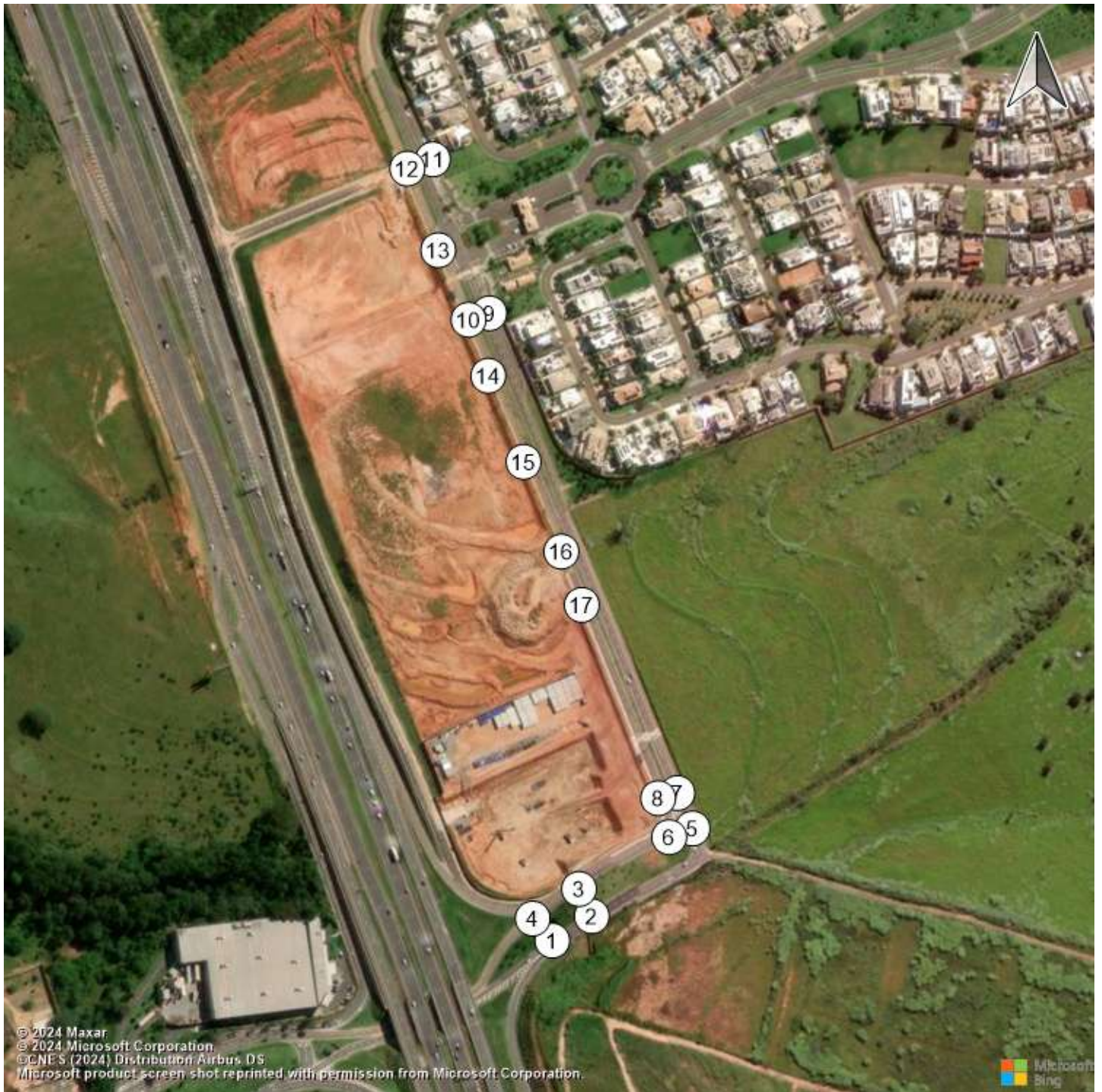
Zone / Gate	Zone 11: Zone			
	To Zone:		From Zone:	
	Share %	Trips	Share %	Trips
10: Zone	0,00	0	0,00	0
12: Zone	0,00	0	0,00	0
20: Zone	0,00	0	0,00	0
21: Zone	0,00	0	0,00	0
13: Gate	0,00	0	0,00	0
14: Gate	0,00	0	0,00	0
15: Gate	0,00	0	23,46	8
16: Gate	0,00	0	0,00	0
17: Gate	0,00	0	0,00	0
18: Gate	0,00	0	43,36	13
19: Gate	0,00	0	33,18	11
Total	0,00	0	100,00	32

Zone / Gate	Zone 12: Zone			
	To Zone:		From Zone:	
	Share %	Trips	Share %	Trips
10: Zone	0,00	0	0,00	0
11: Zone	0,00	0	0,00	0
20: Zone	0,00	0	0,00	0
21: Zone	0,00	0	0,00	0
13: Gate	0,00	0	0,00	0
14: Gate	0,00	0	0,00	0
15: Gate	0,00	0	23,46	8
16: Gate	0,00	0	0,00	0
17: Gate	0,00	0	0,00	0
18: Gate	0,00	0	43,36	13
19: Gate	0,00	0	33,18	11
Total	0,00	0	100,00	32

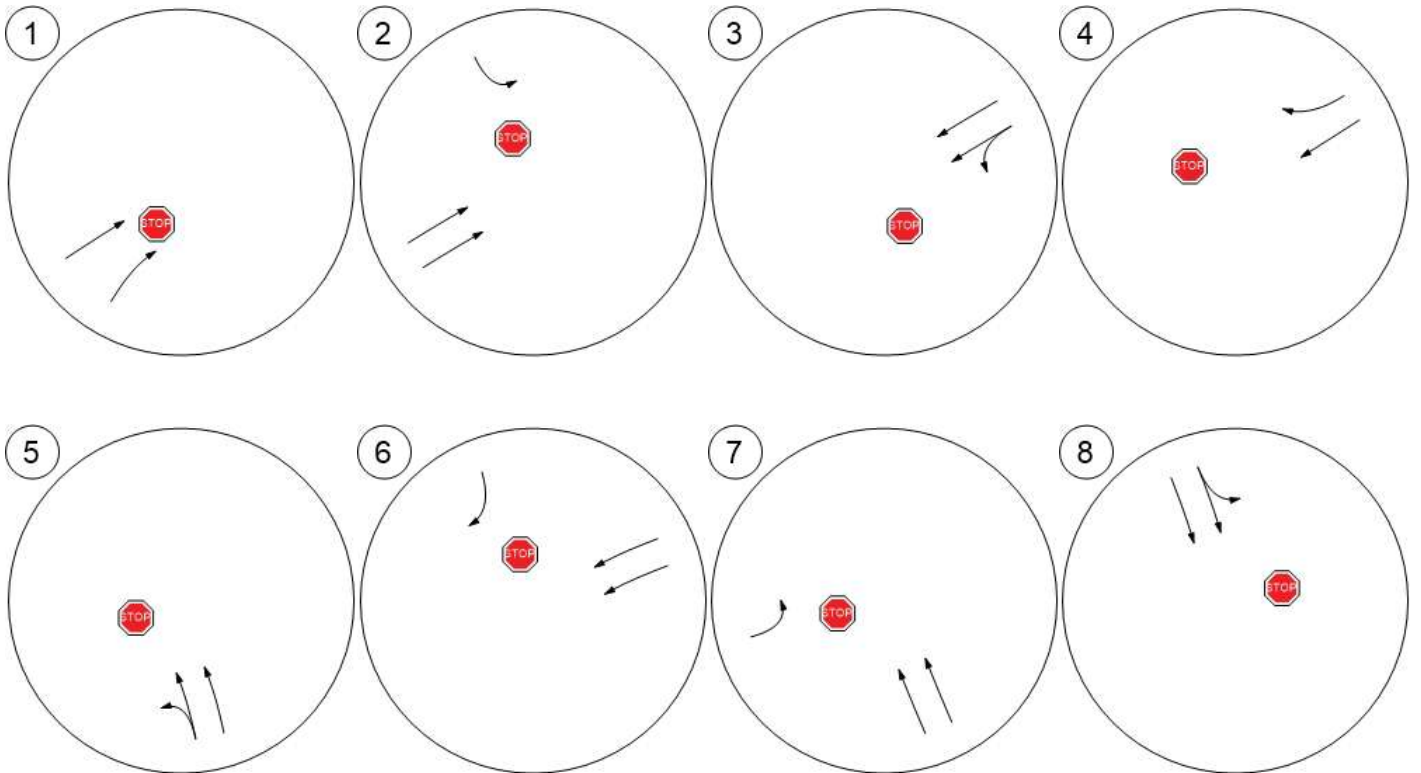
Zone / Gate	Zone 20: Zone			
	To Zone:		From Zone:	
	Share %	Trips	Share %	Trips
10: Zone	0,00	0	0,00	0
11: Zone	0,00	0	0,00	0
12: Zone	0,00	0	0,00	0
21: Zone	0,00	0	0,00	0
13: Gate	3,77	0	0,00	0
14: Gate	32,92	3	0,00	0
15: Gate	0,00	0	0,00	0
16: Gate	29,35	3	0,00	0
17: Gate	33,96	3	0,00	0
18: Gate	0,00	0	0,00	0
19: Gate	0,00	0	0,00	0
Total	100,00	9	0,00	0

Zone / Gate	Zone 21: Zone			
	To Zone:		From Zone:	
	Share %	Trips	Share %	Trips
10: Zone	0,00	0	0,00	0
11: Zone	0,00	0	0,00	0
12: Zone	0,00	0	0,00	0
20: Zone	0,00	0	0,00	0
13: Gate	0,00	0	0,00	0
14: Gate	0,00	0	0,00	0
15: Gate	0,00	0	23,46	7
16: Gate	0,00	0	0,00	0
17: Gate	0,00	0	0,00	0
18: Gate	0,00	0	43,36	12
19: Gate	0,00	0	33,18	10
Total	0,00	0	100,00	29

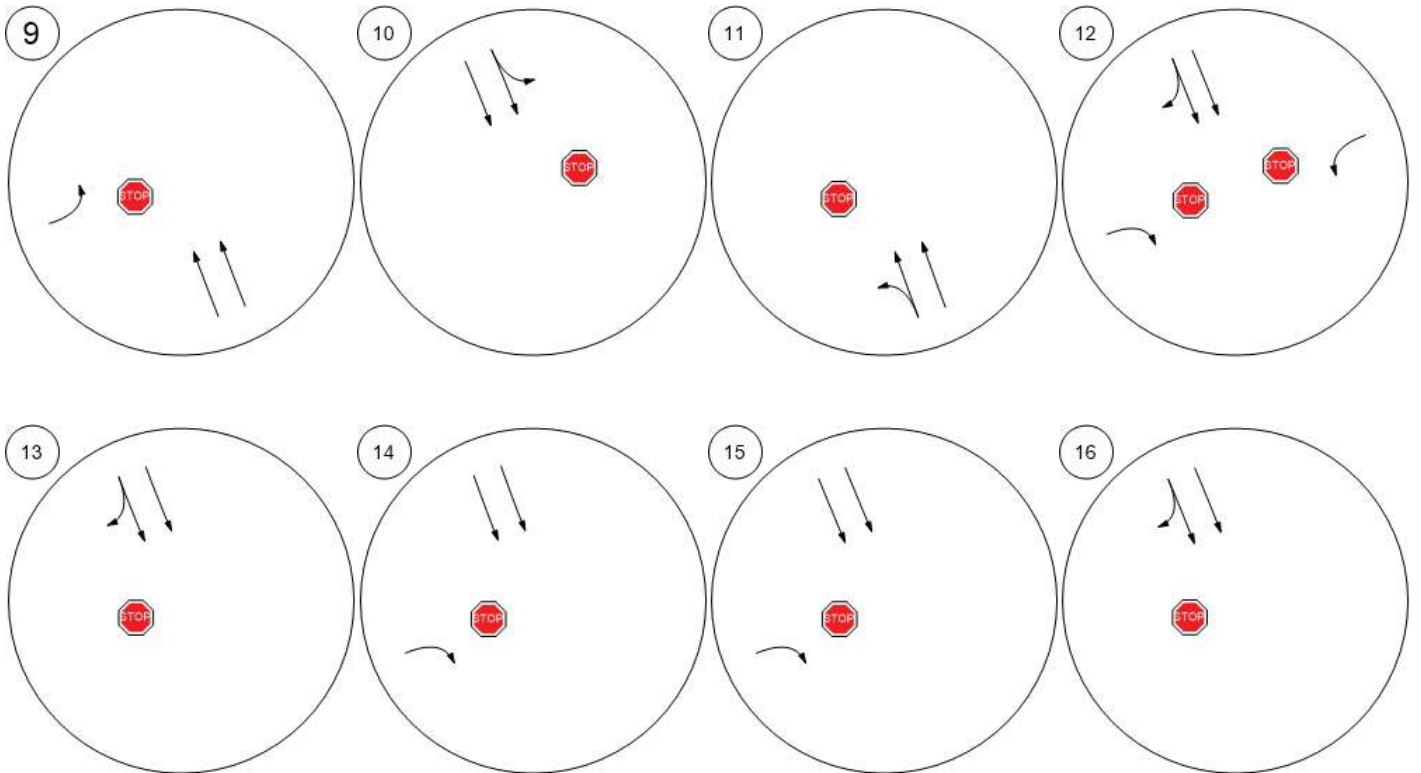
Study Intersections



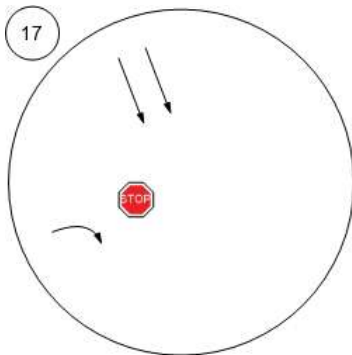
Lane Configuration and Traffic Control



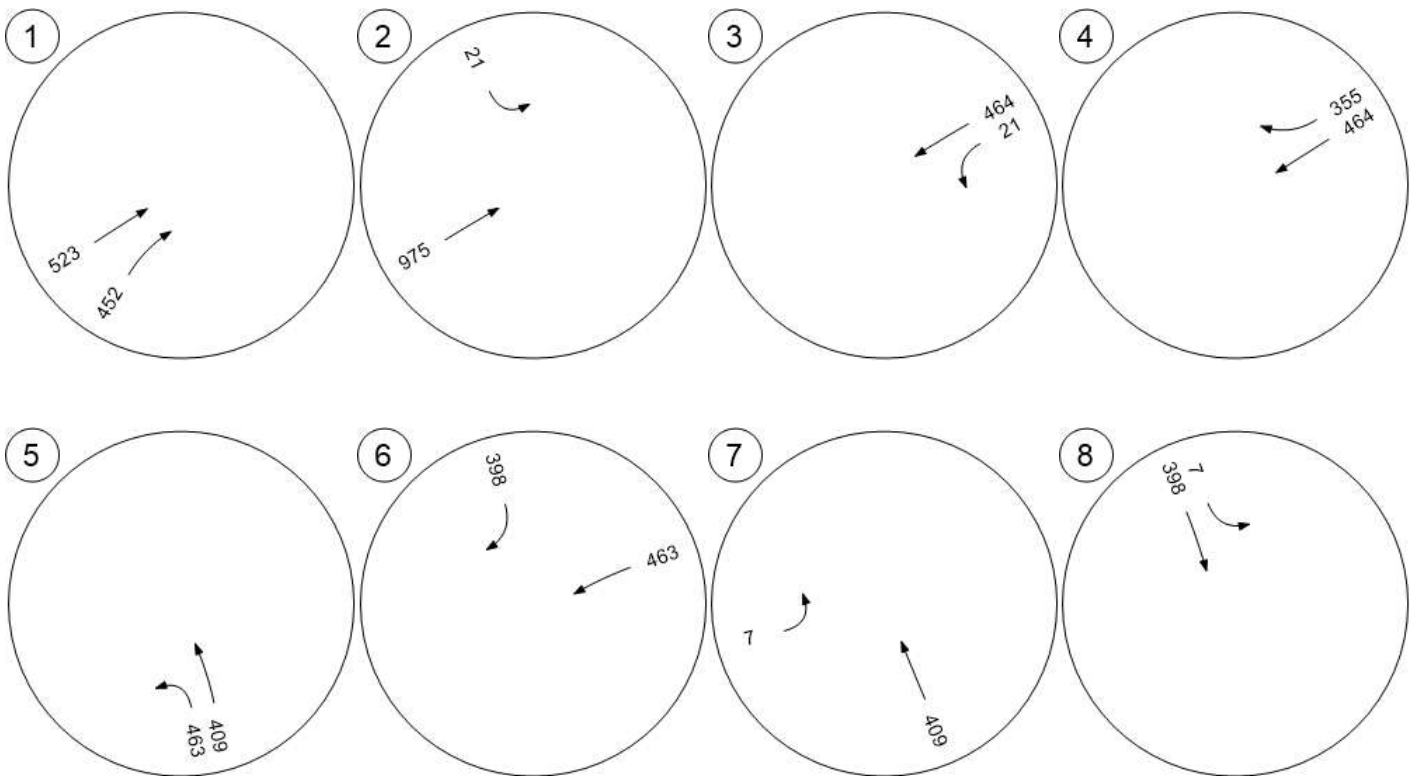
Lane Configuration and Traffic Control



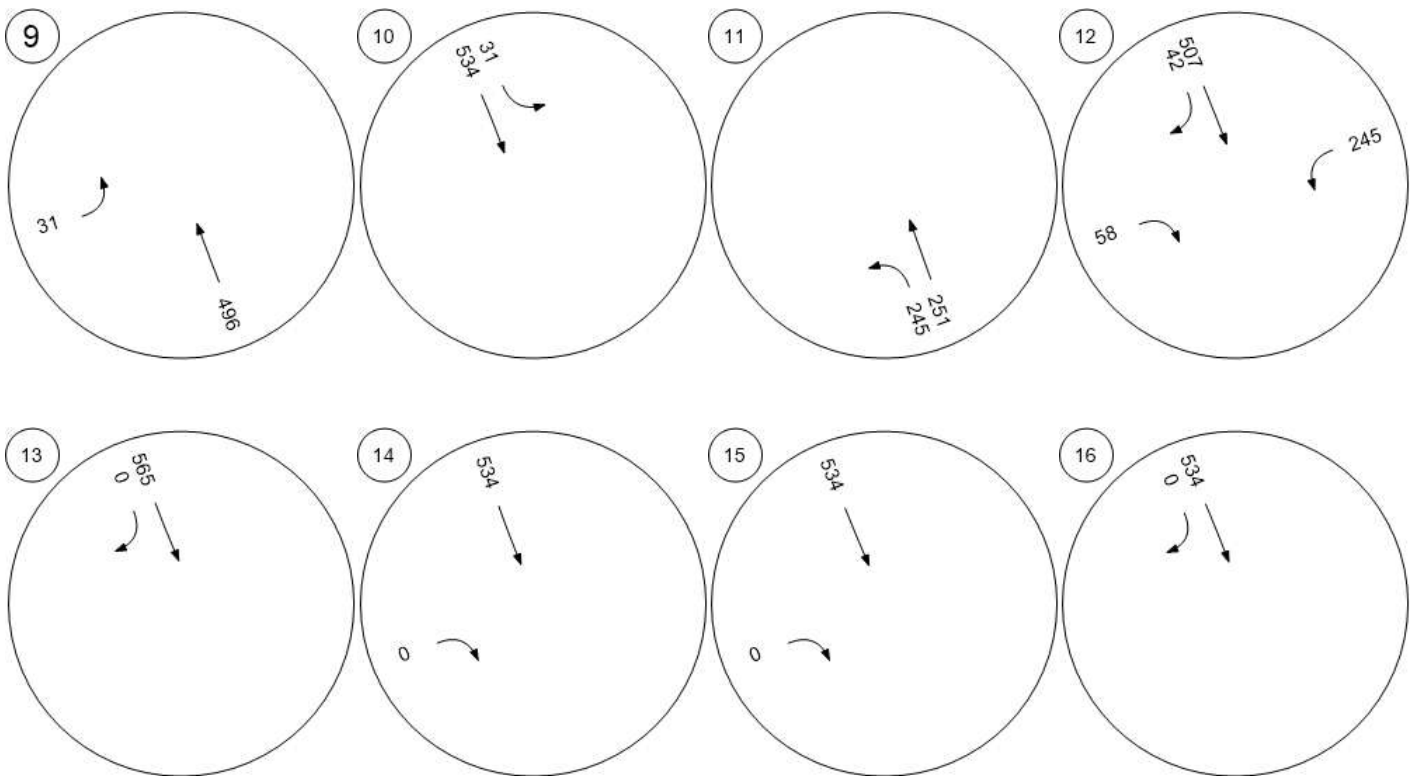
Lane Configuration and Traffic Control



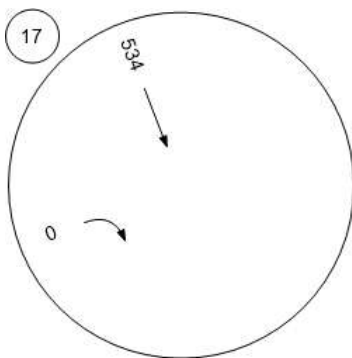
Traffic Volume - Base Volume



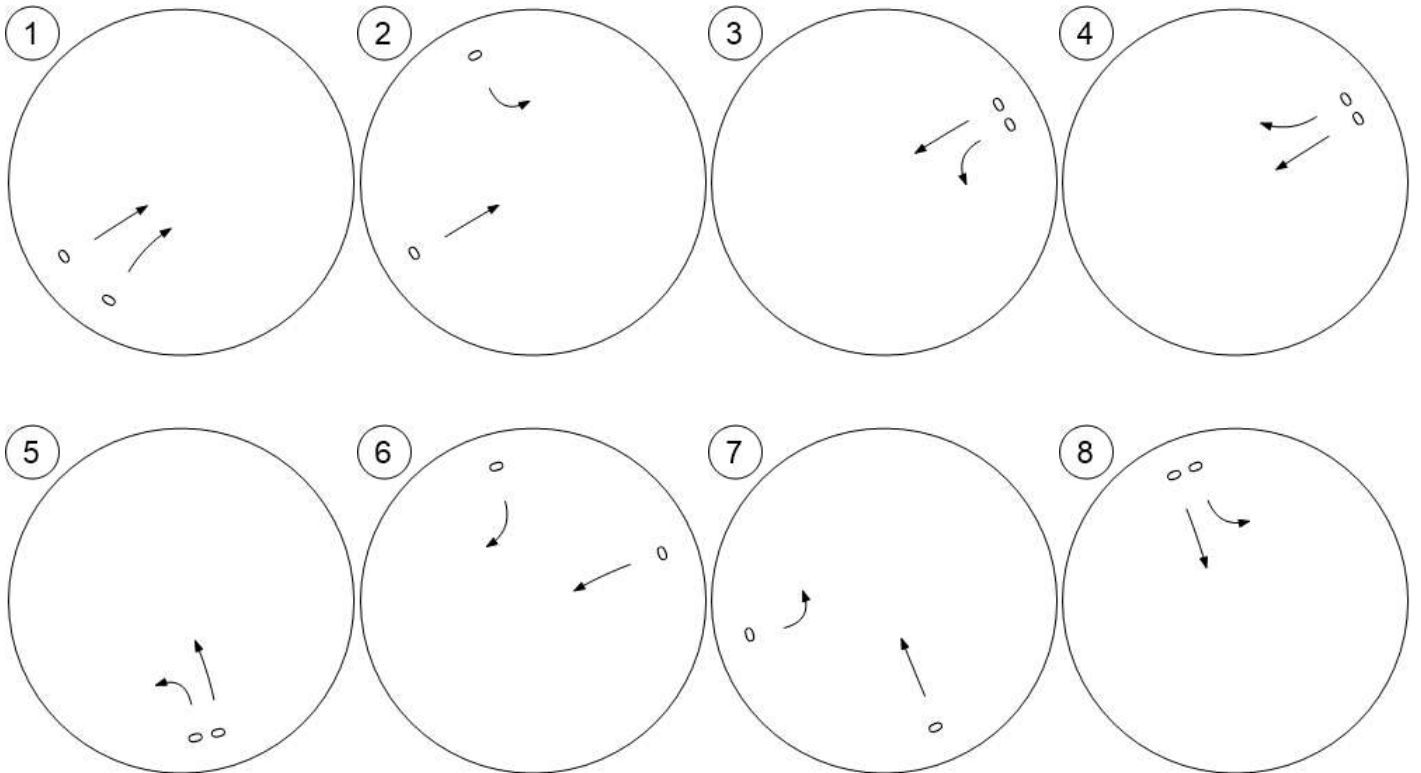
Traffic Volume - Base Volume



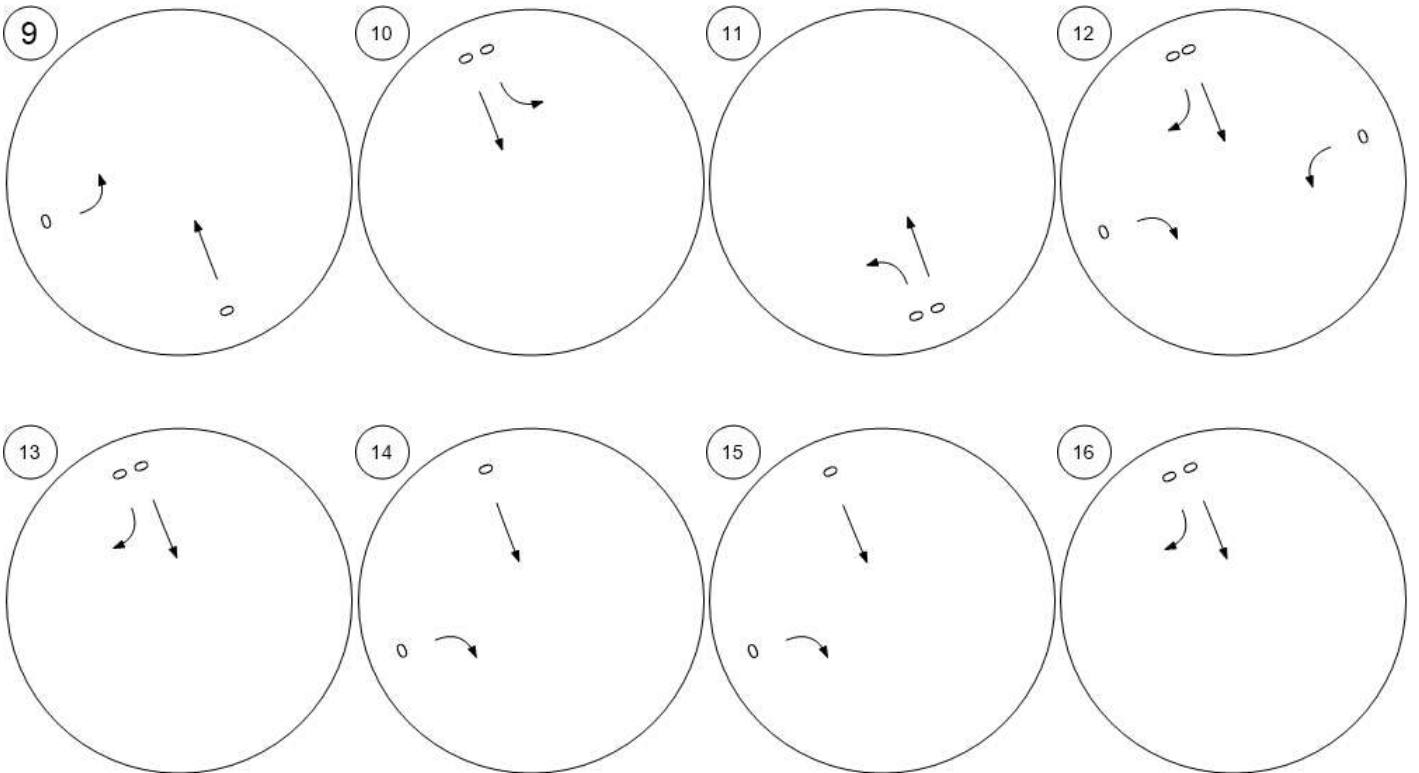
Traffic Volume - Base Volume



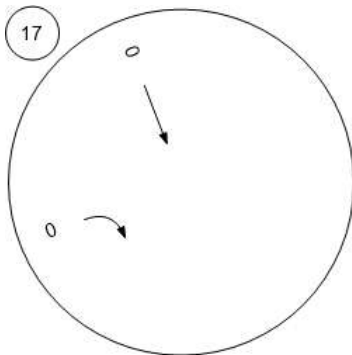
Traffic Volume - In-Process Volume



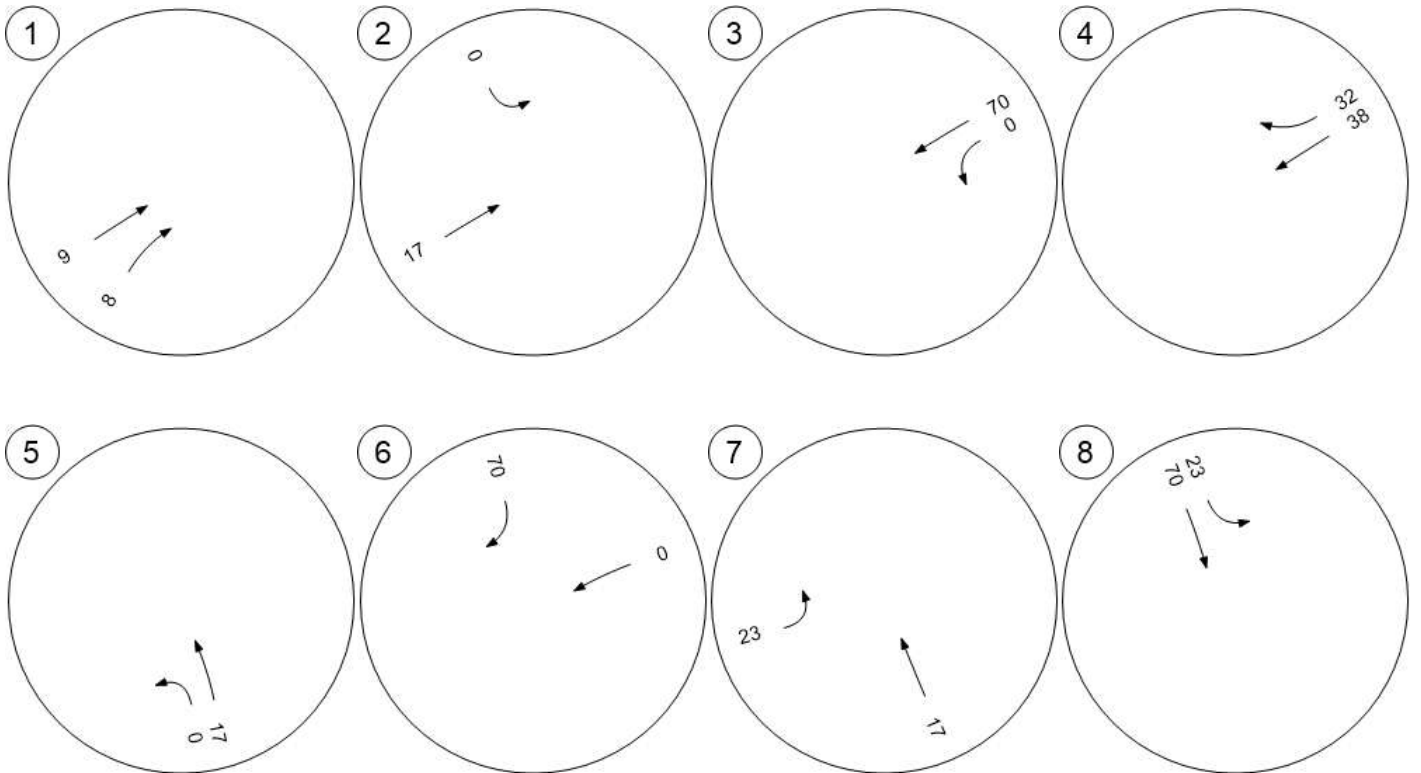
Traffic Volume - In-Process Volume



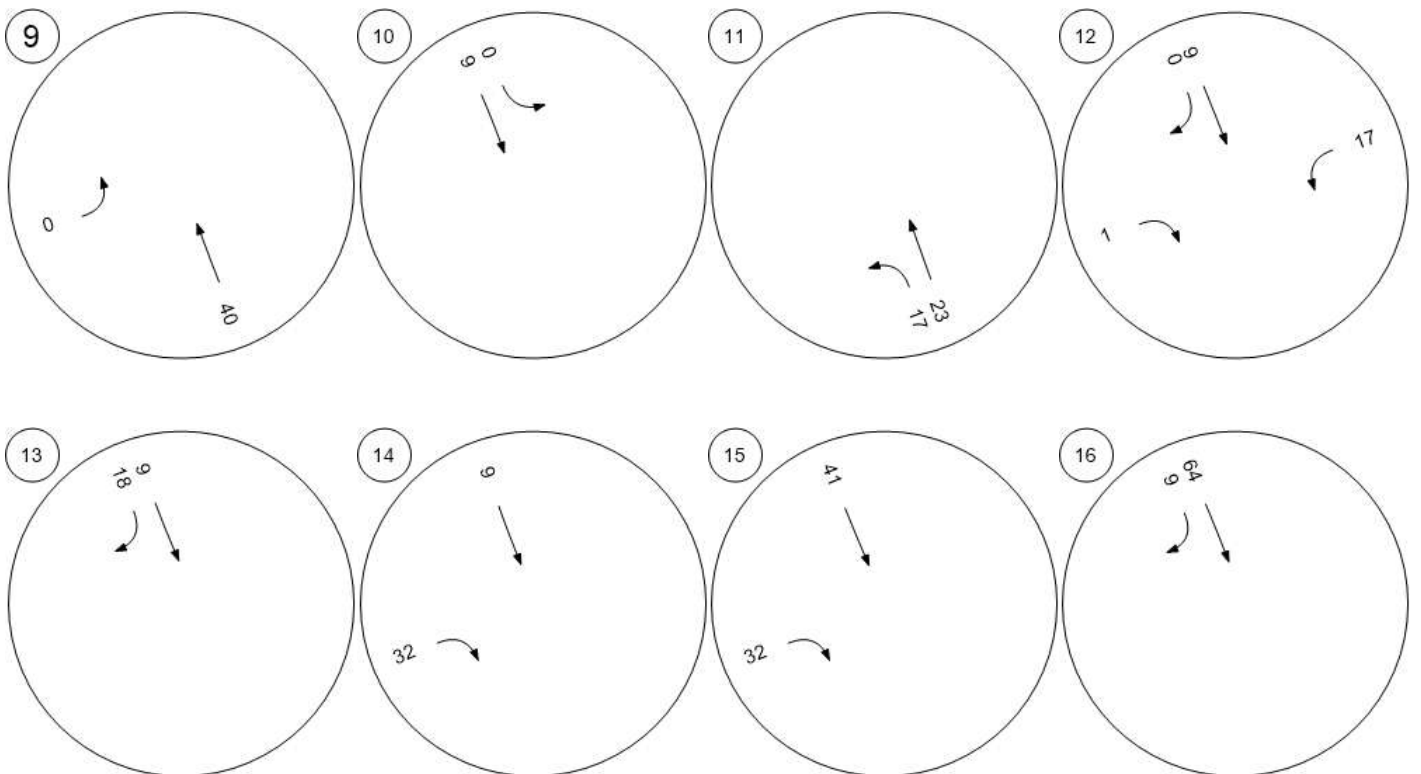
Traffic Volume - In-Process Volume



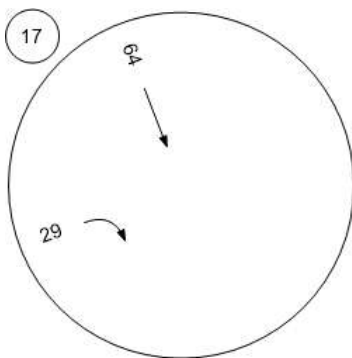
Traffic Volume - Net New Site Trips



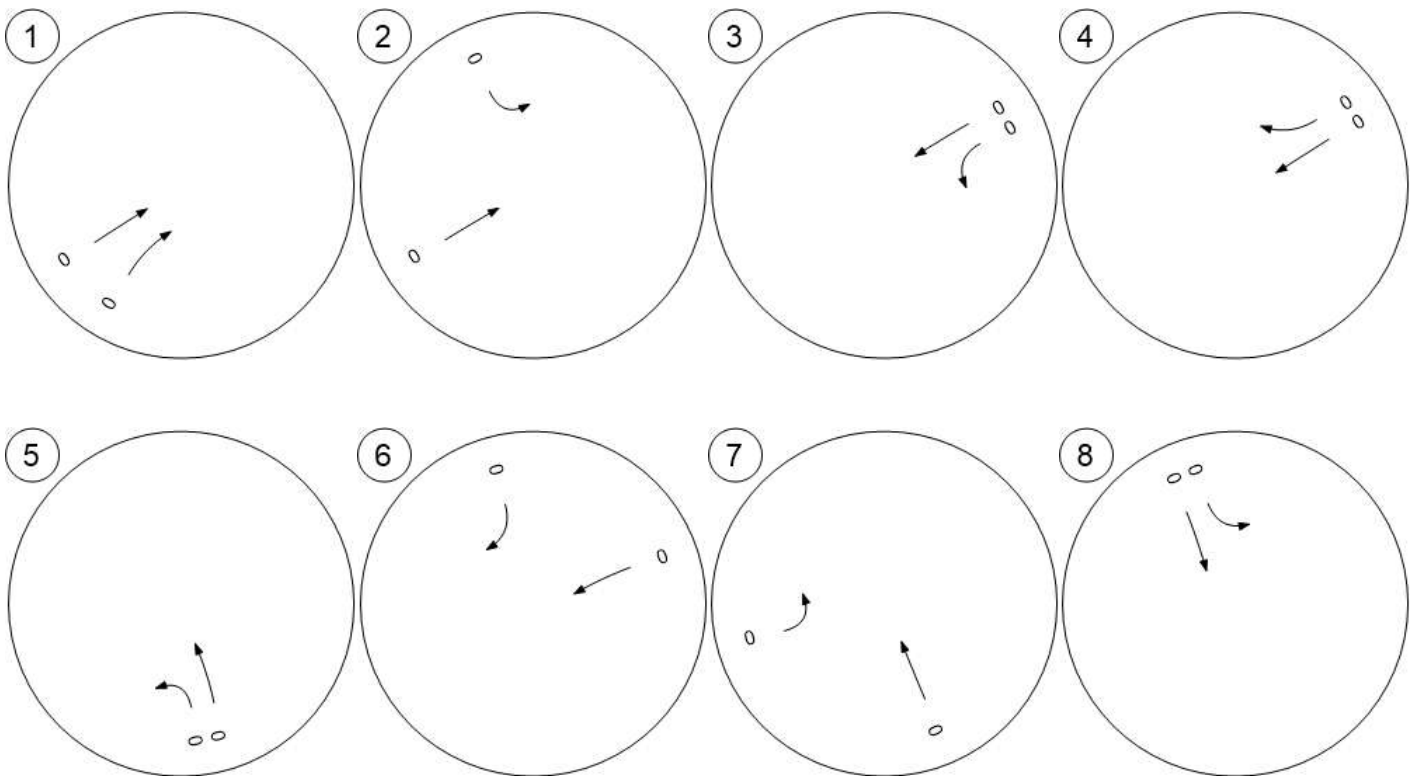
Traffic Volume - Net New Site Trips



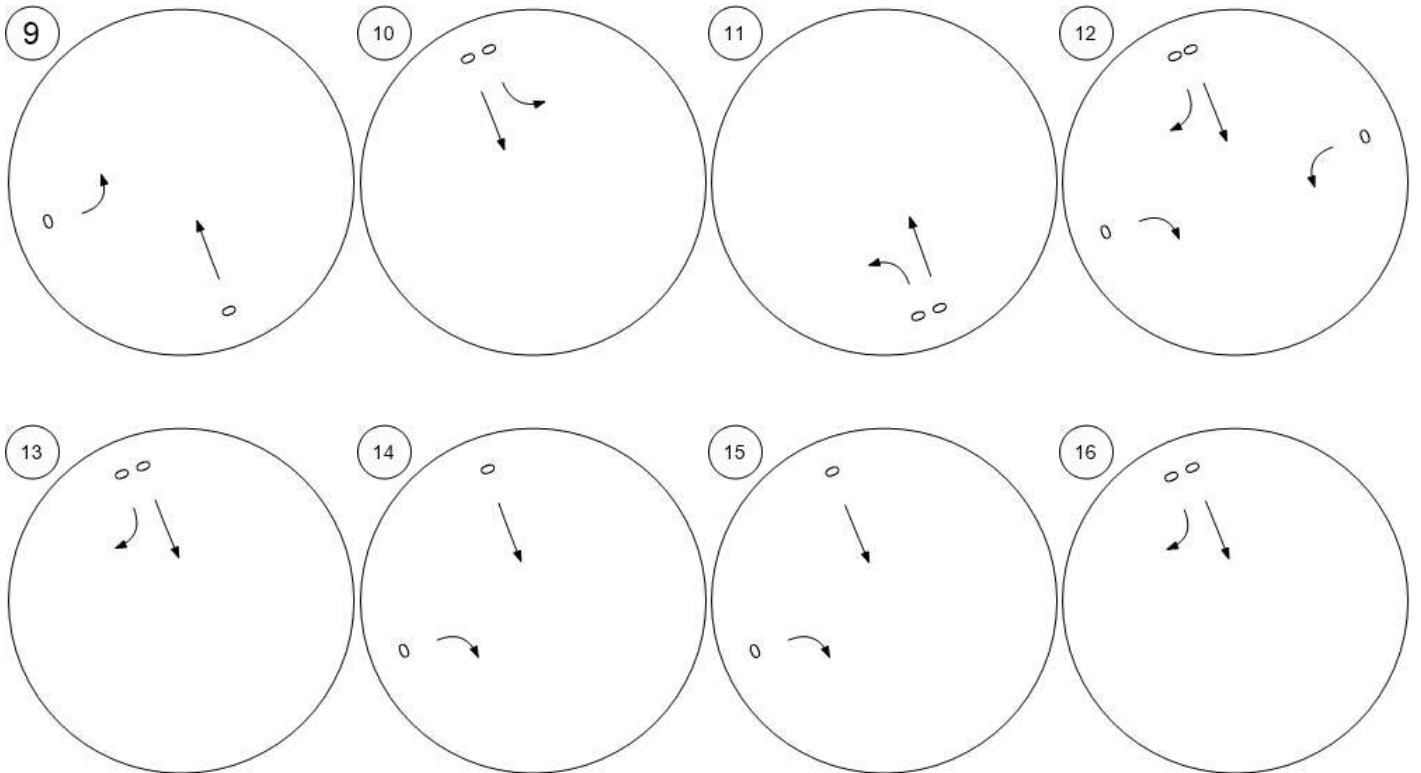
Traffic Volume - Net New Site Trips



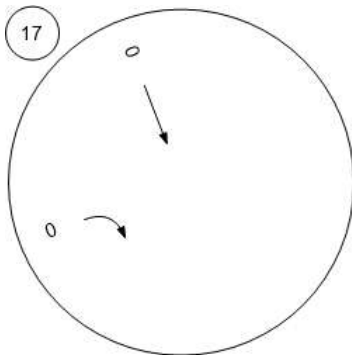
Traffic Volume - Other Volume



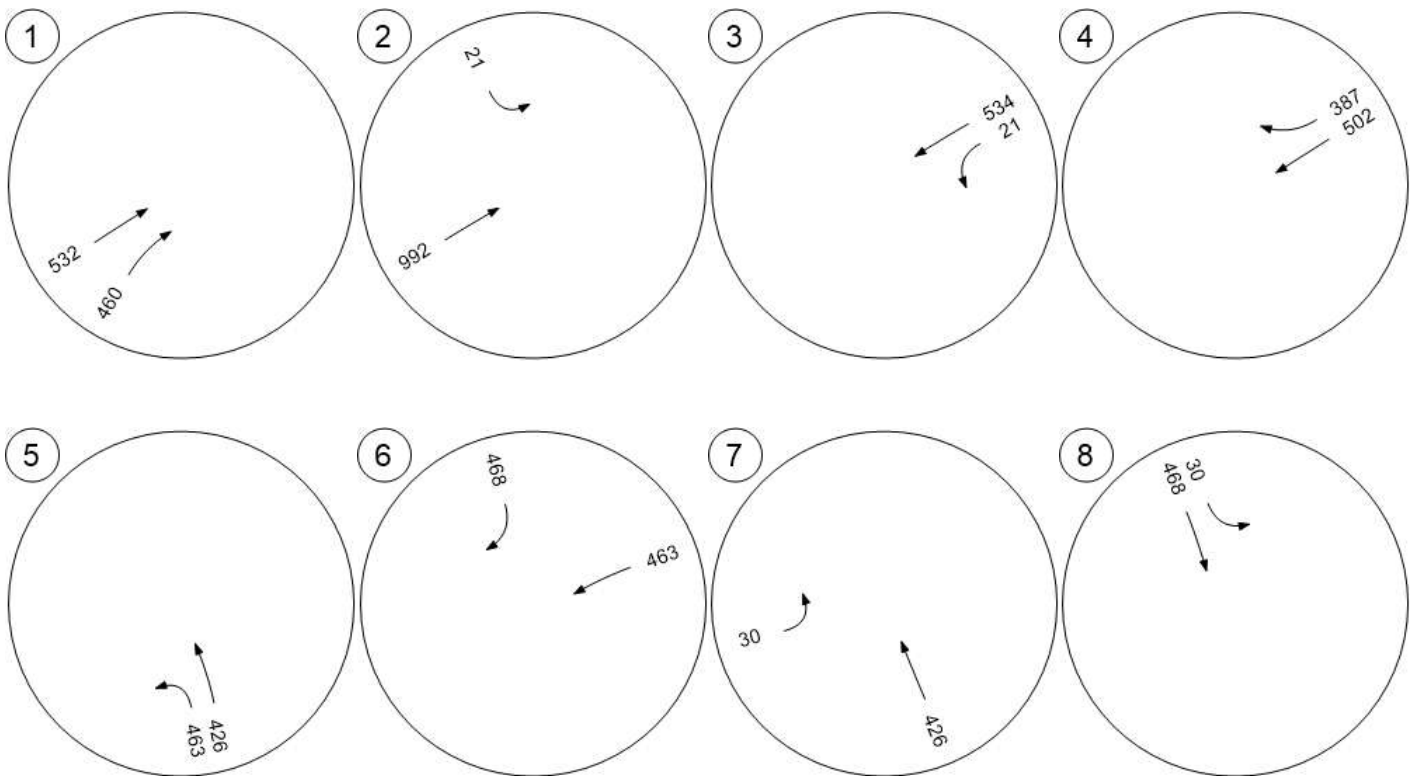
Traffic Volume - Other Volume



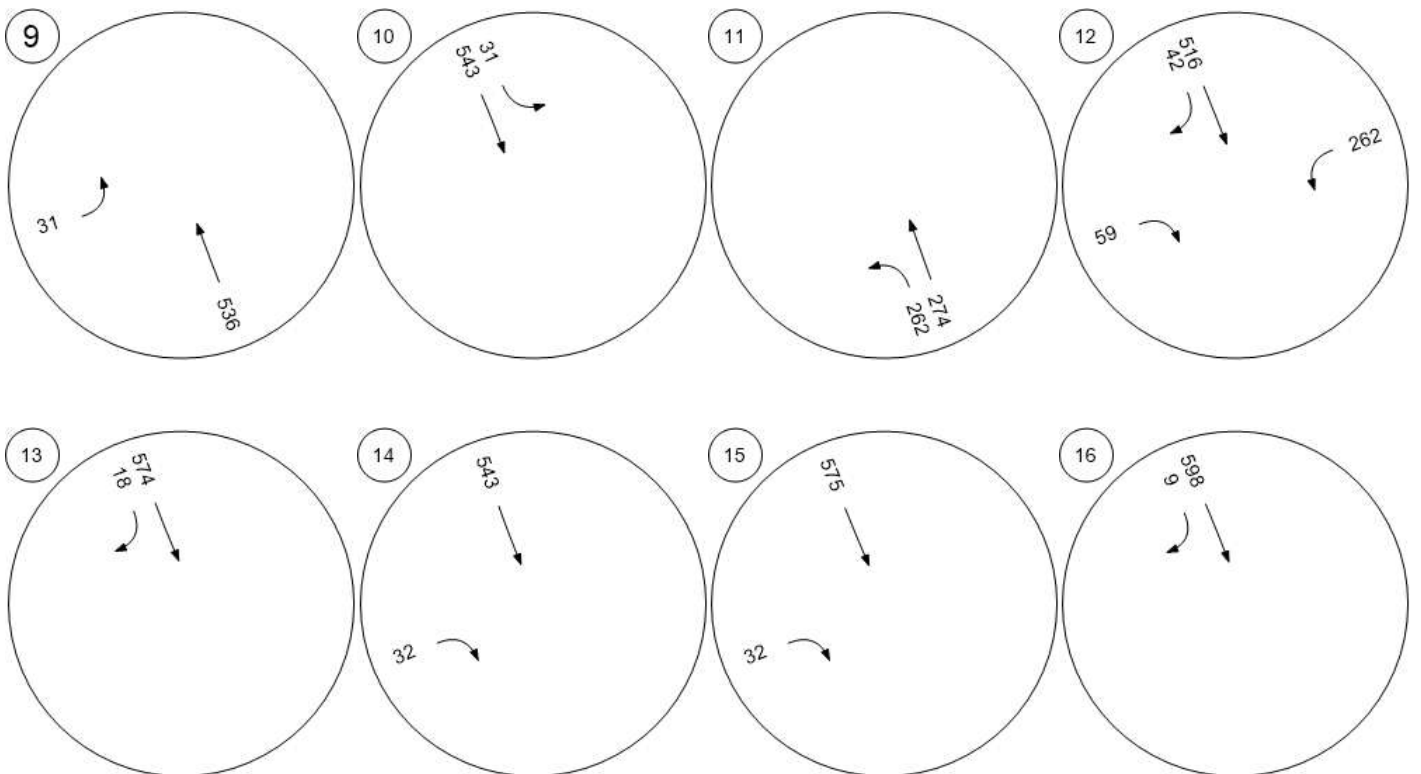
Traffic Volume - Other Volume



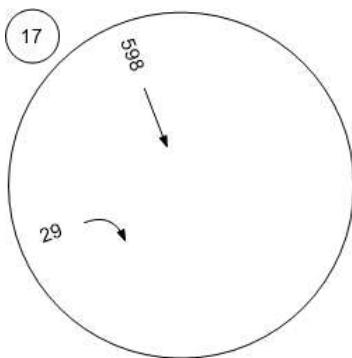
Traffic Volume - Future Total Volume



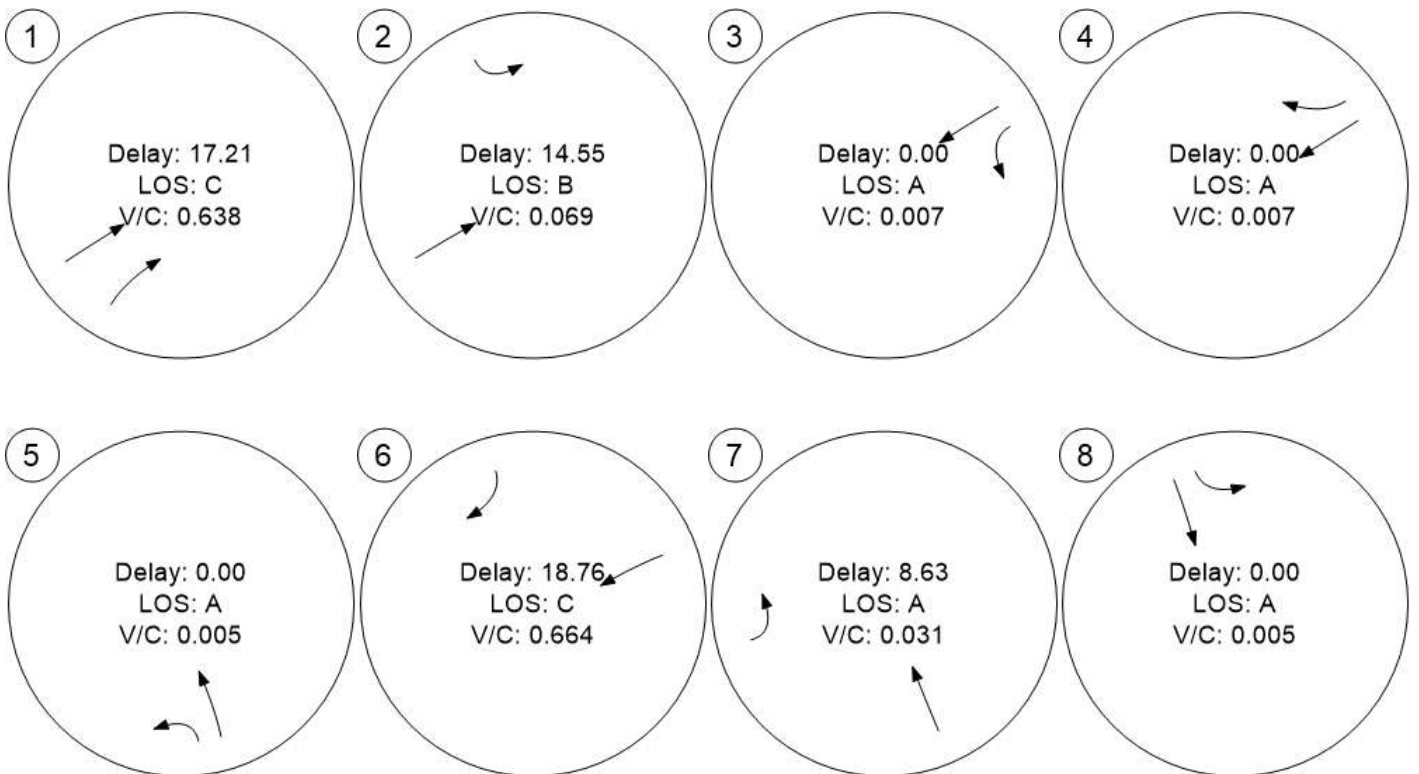
Traffic Volume - Future Total Volume



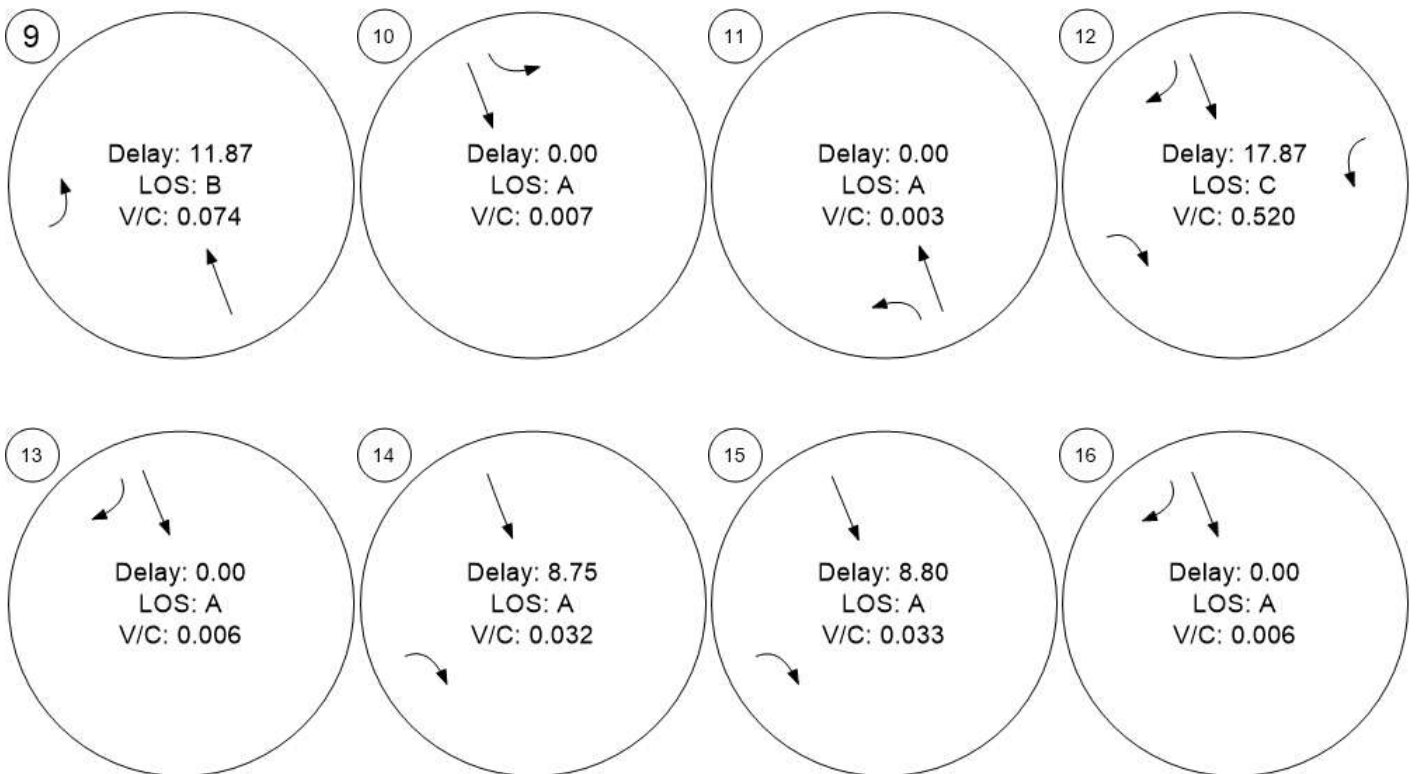
Traffic Volume - Future Total Volume



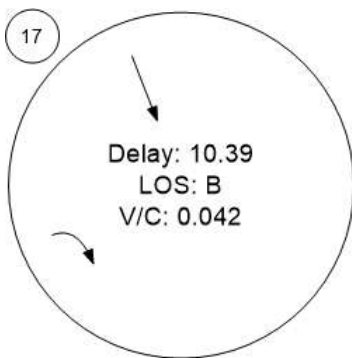
Traffic Conditions



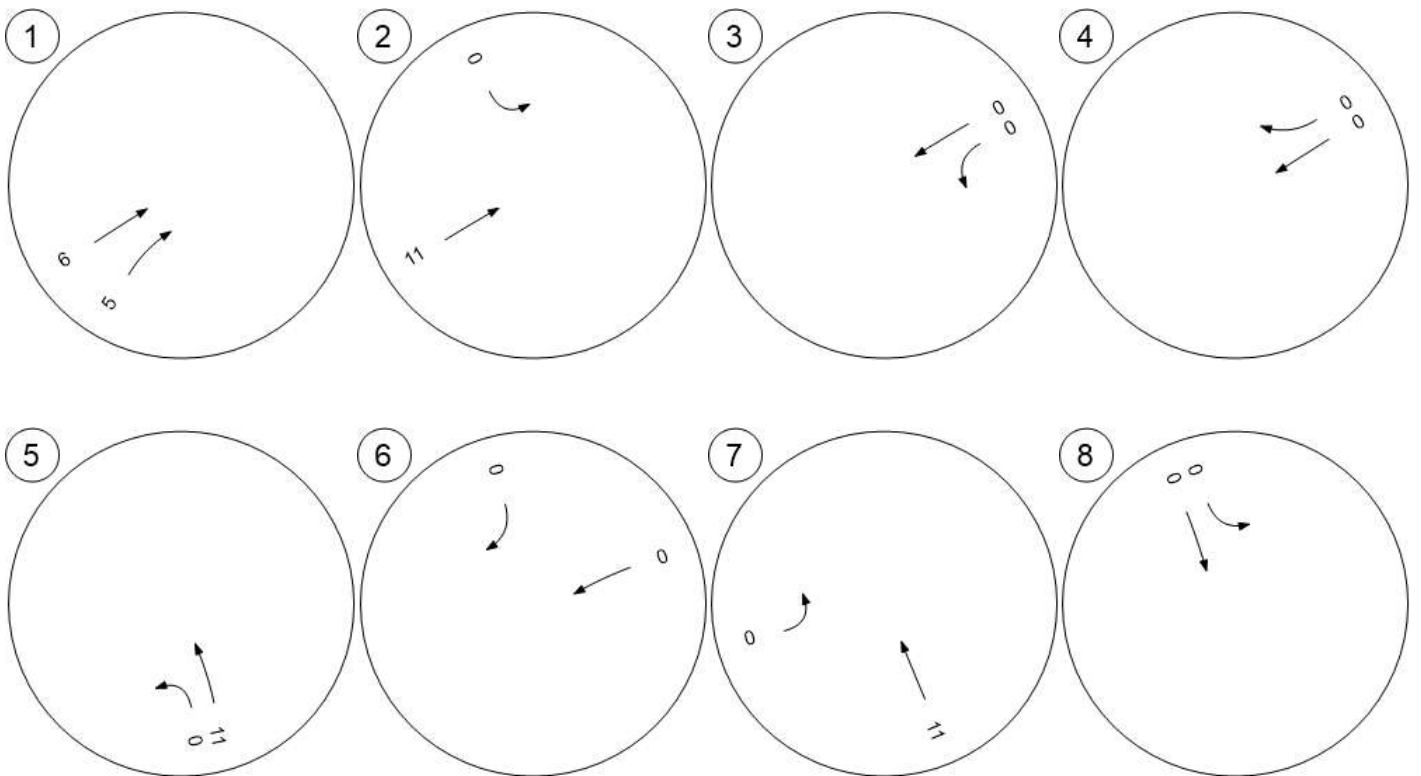
Traffic Conditions



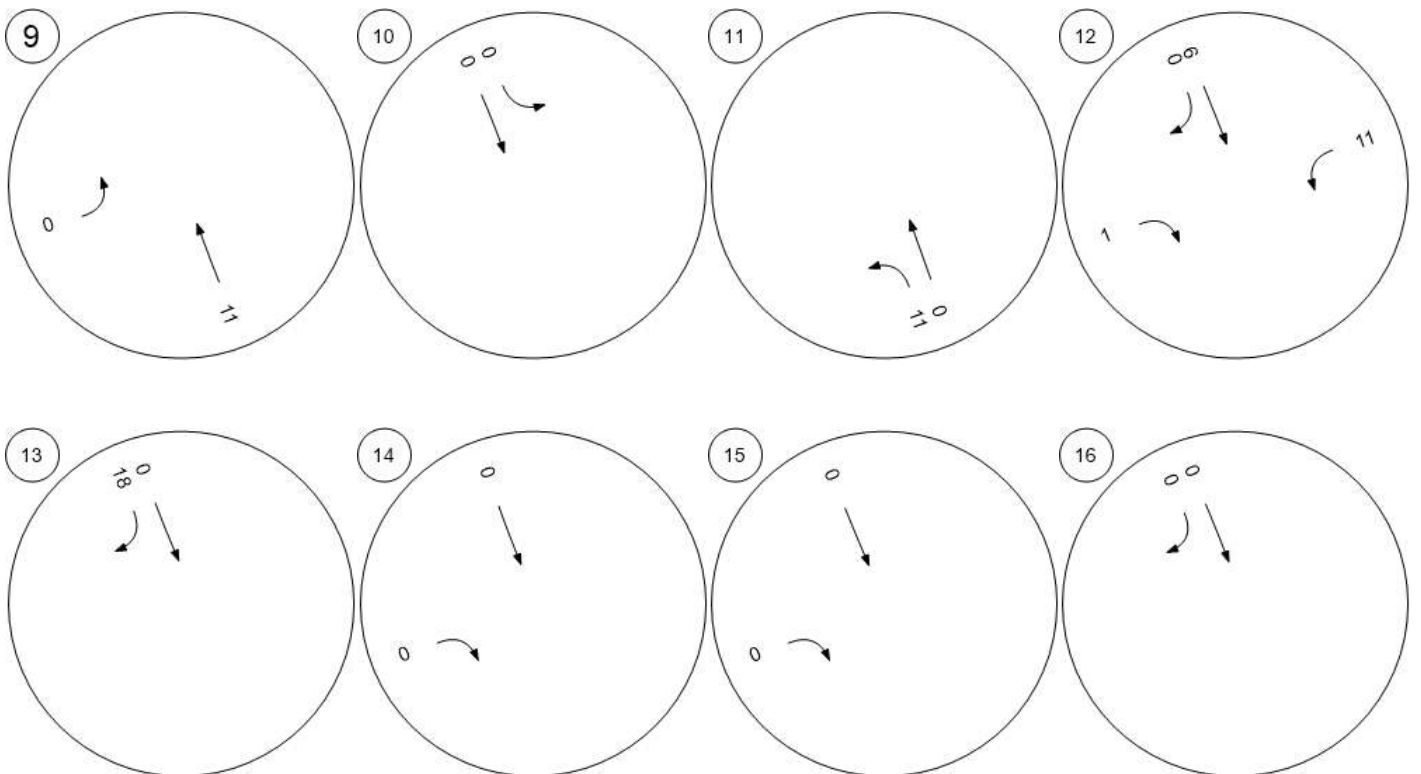
Traffic Conditions



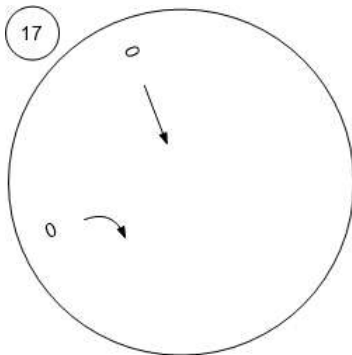
Fair Share - Fair Share Volumes - Zone 10: Zone



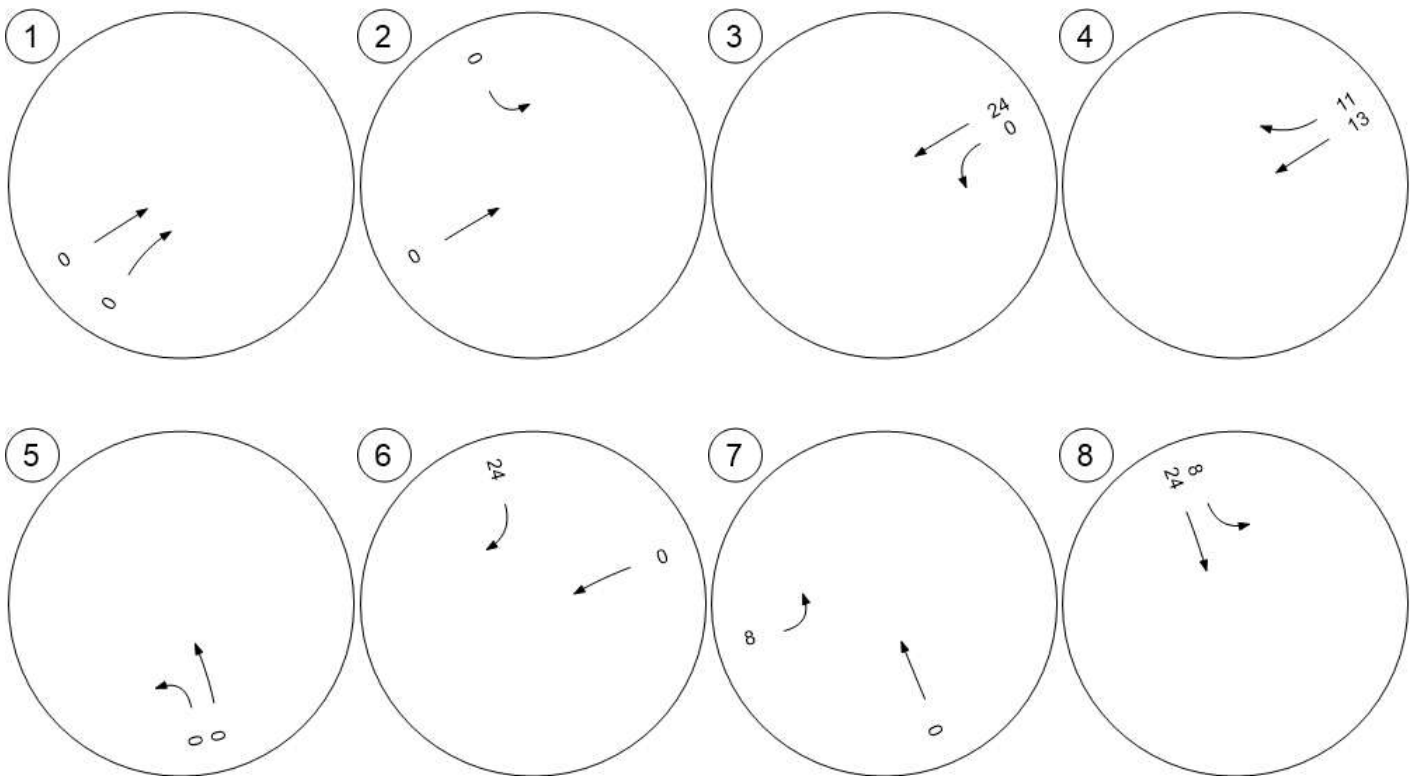
Fair Share - Fair Share Volumes - Zone 10: Zone



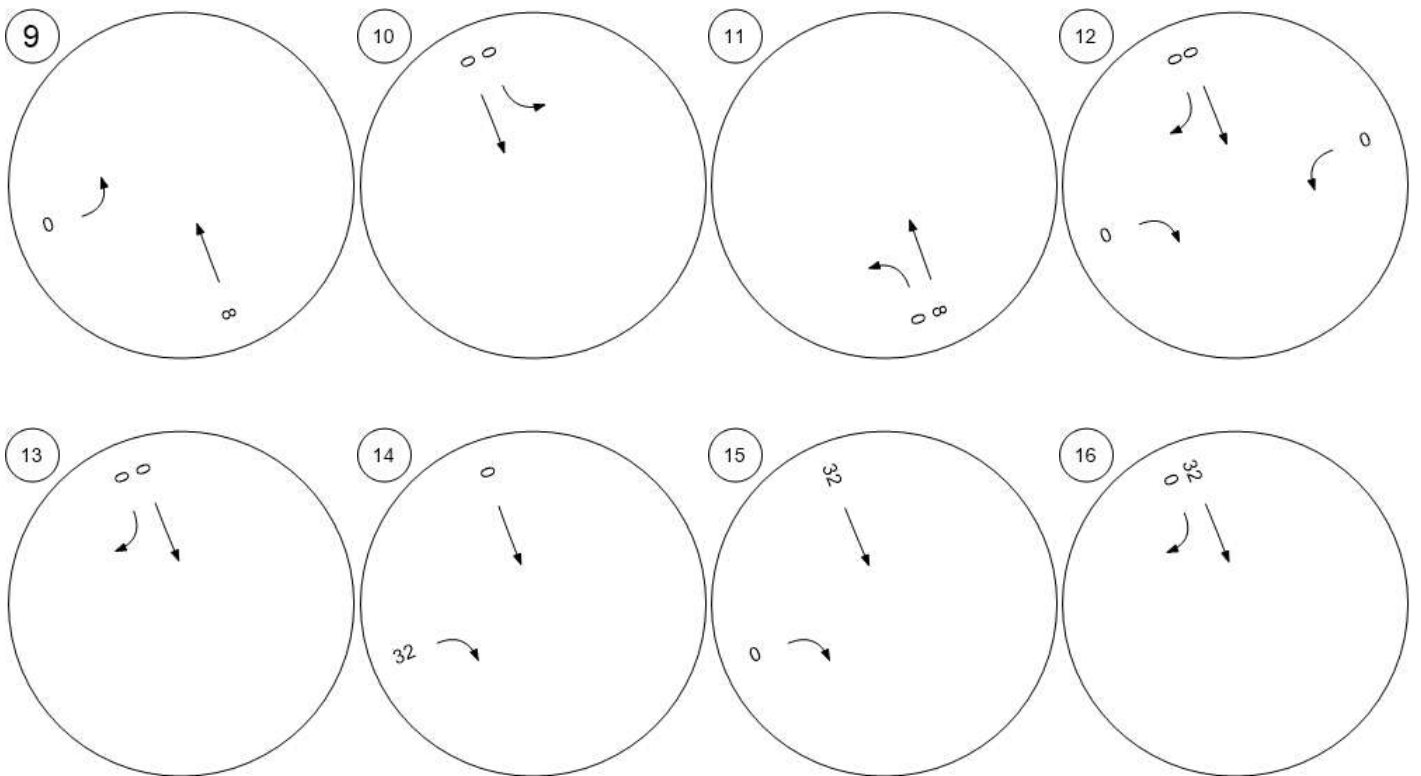
Fair Share - Fair Share Volumes - Zone 10: Zone



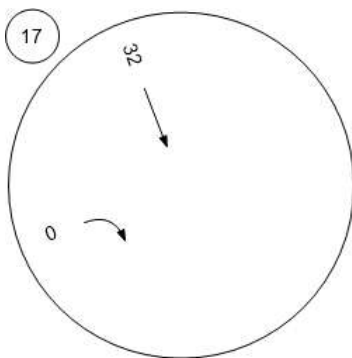
Fair Share - Fair Share Volumes - Zone 11: Zone



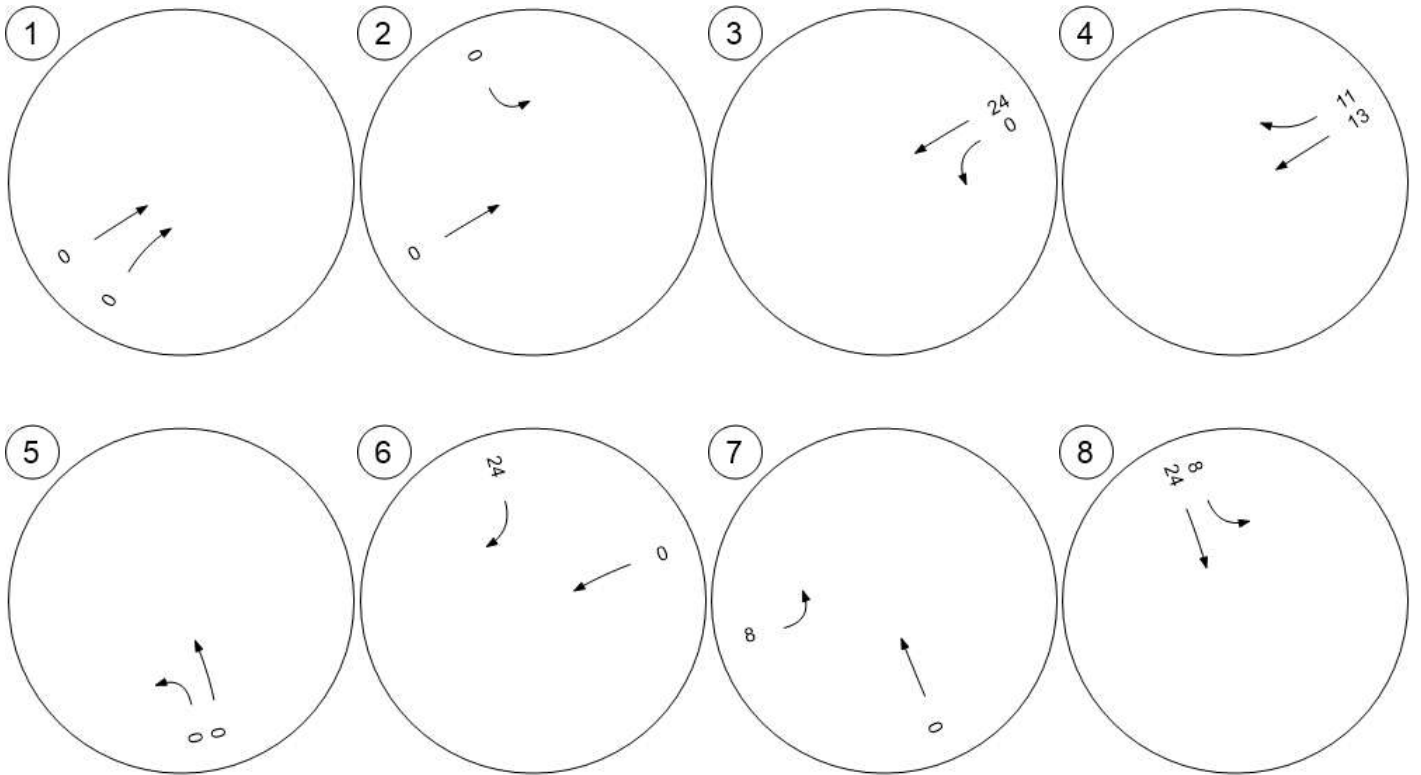
Fair Share - Fair Share Volumes - Zone 11: Zone



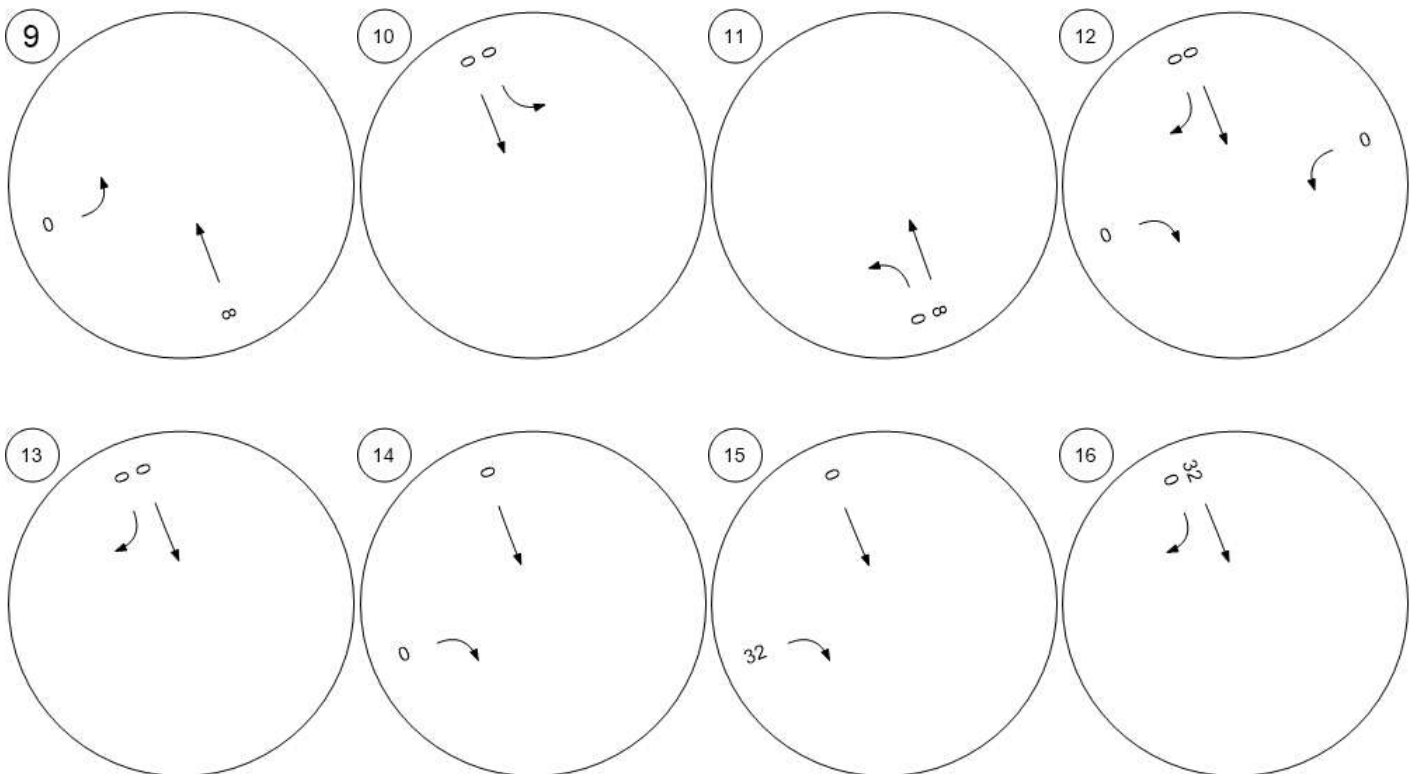
Fair Share - Fair Share Volumes - Zone 11: Zone



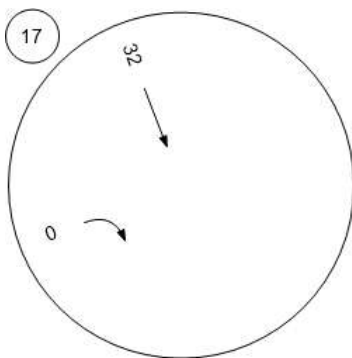
Fair Share - Fair Share Volumes - Zone 12: Zone



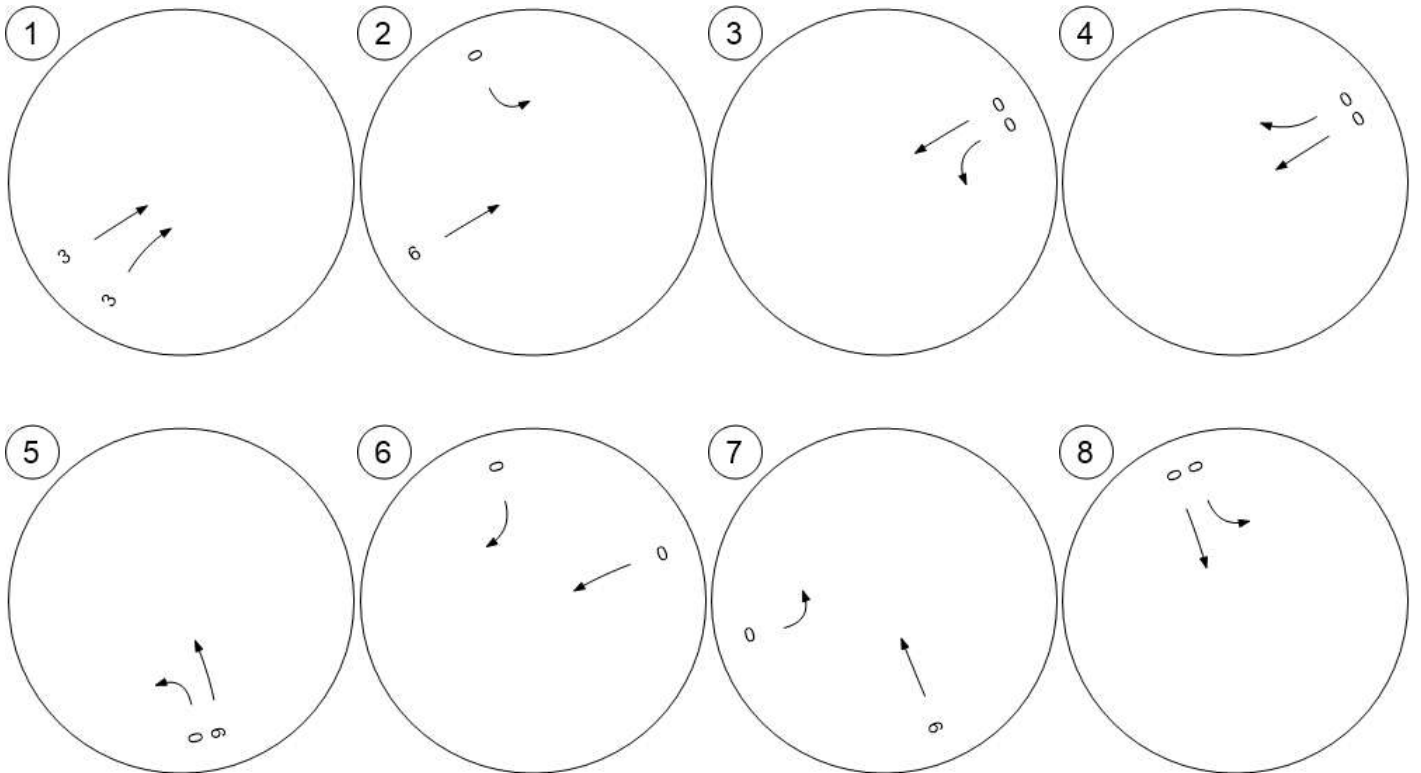
Fair Share - Fair Share Volumes - Zone 12: Zone



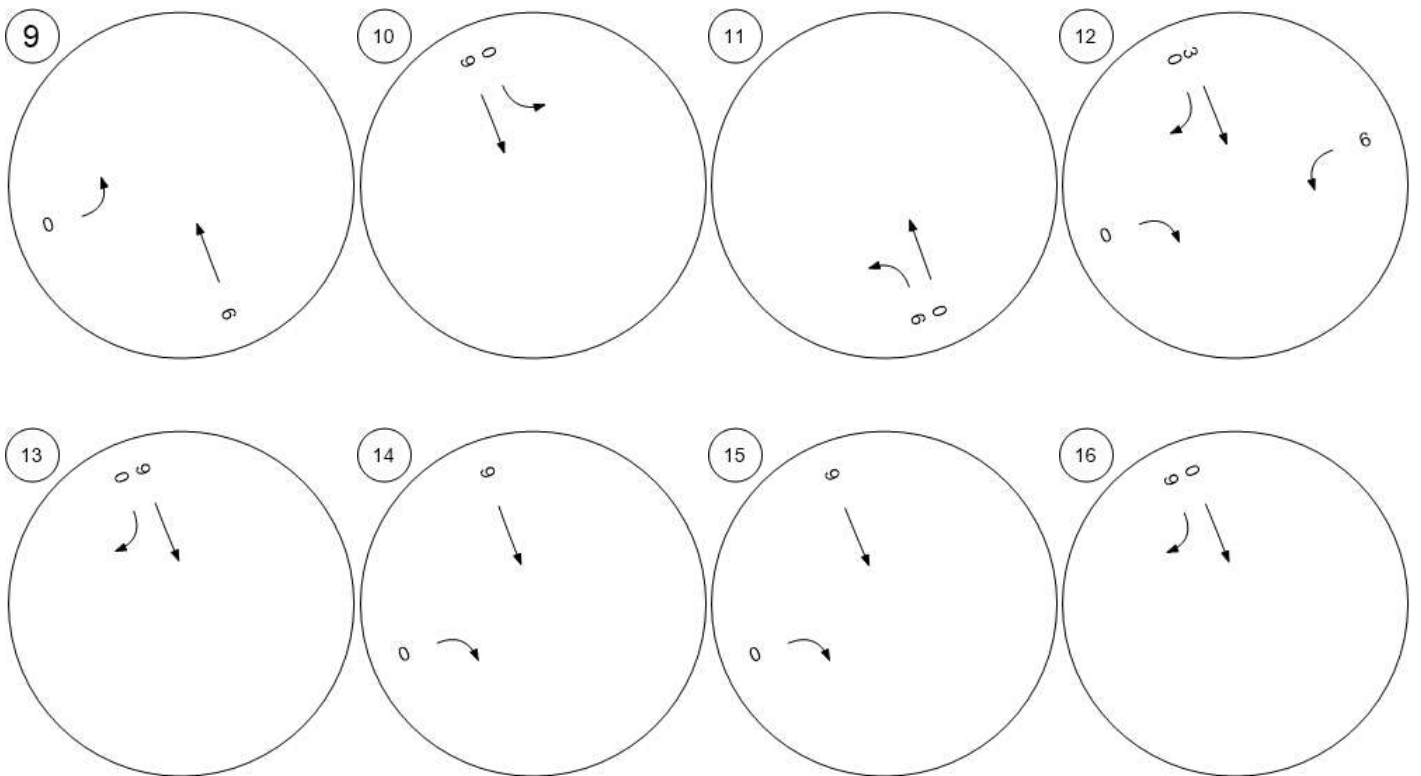
Fair Share - Fair Share Volumes - Zone 12: Zone



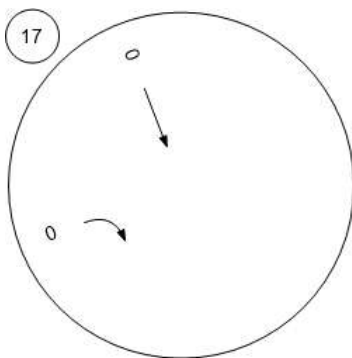
Fair Share - Fair Share Volumes - Zone 20: Zone



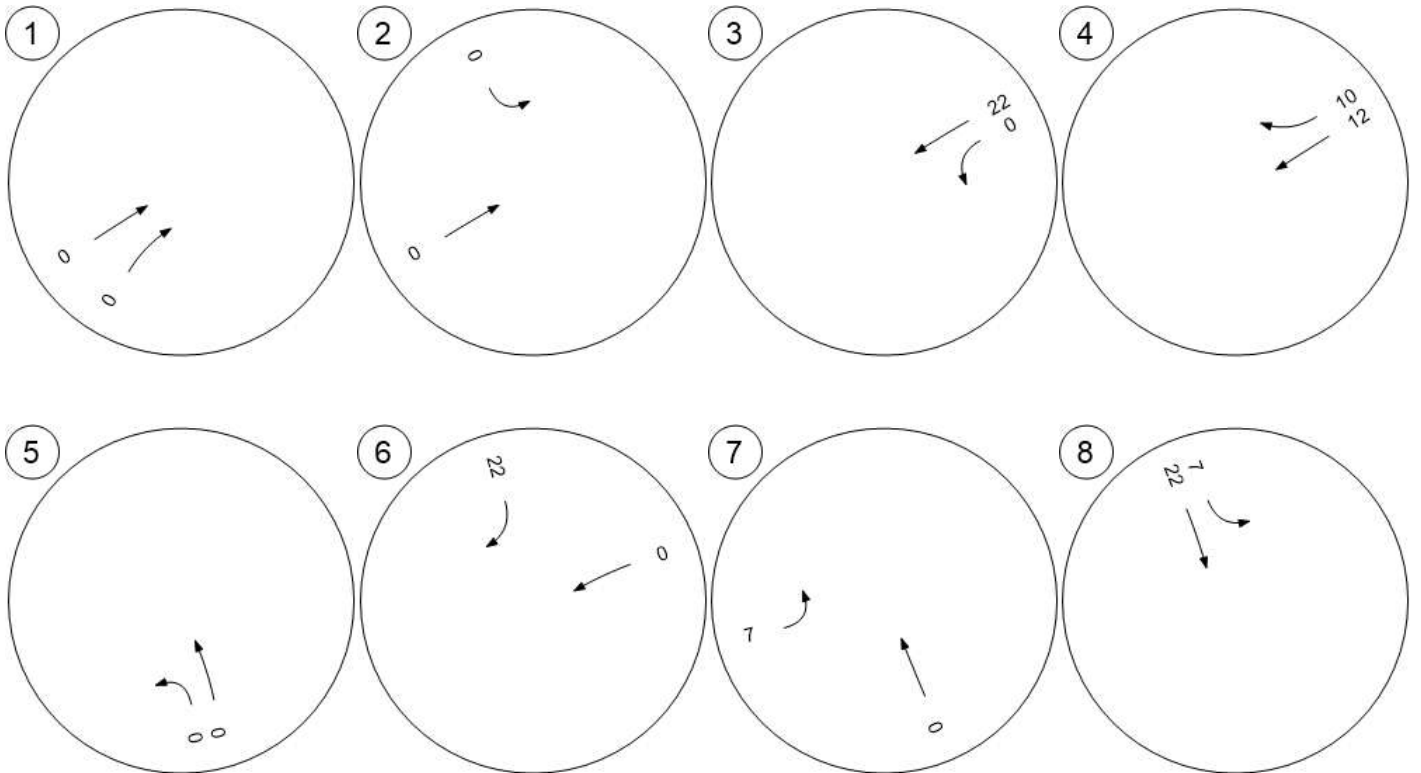
Fair Share - Fair Share Volumes - Zone 20: Zone



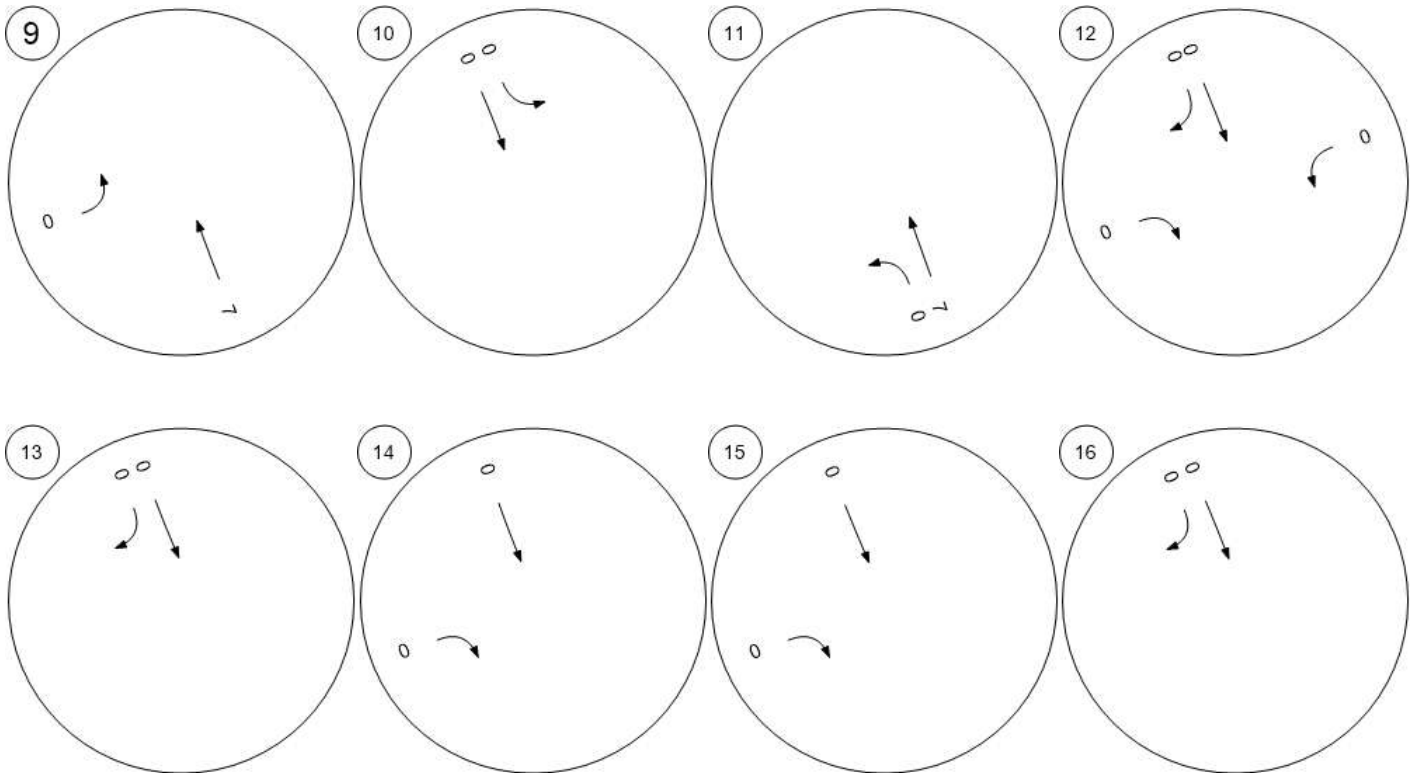
Fair Share - Fair Share Volumes - Zone 20: Zone



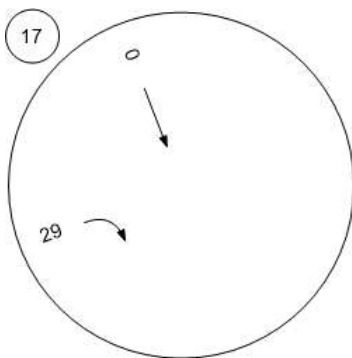
Fair Share - Fair Share Volumes - Zone 21: Zone



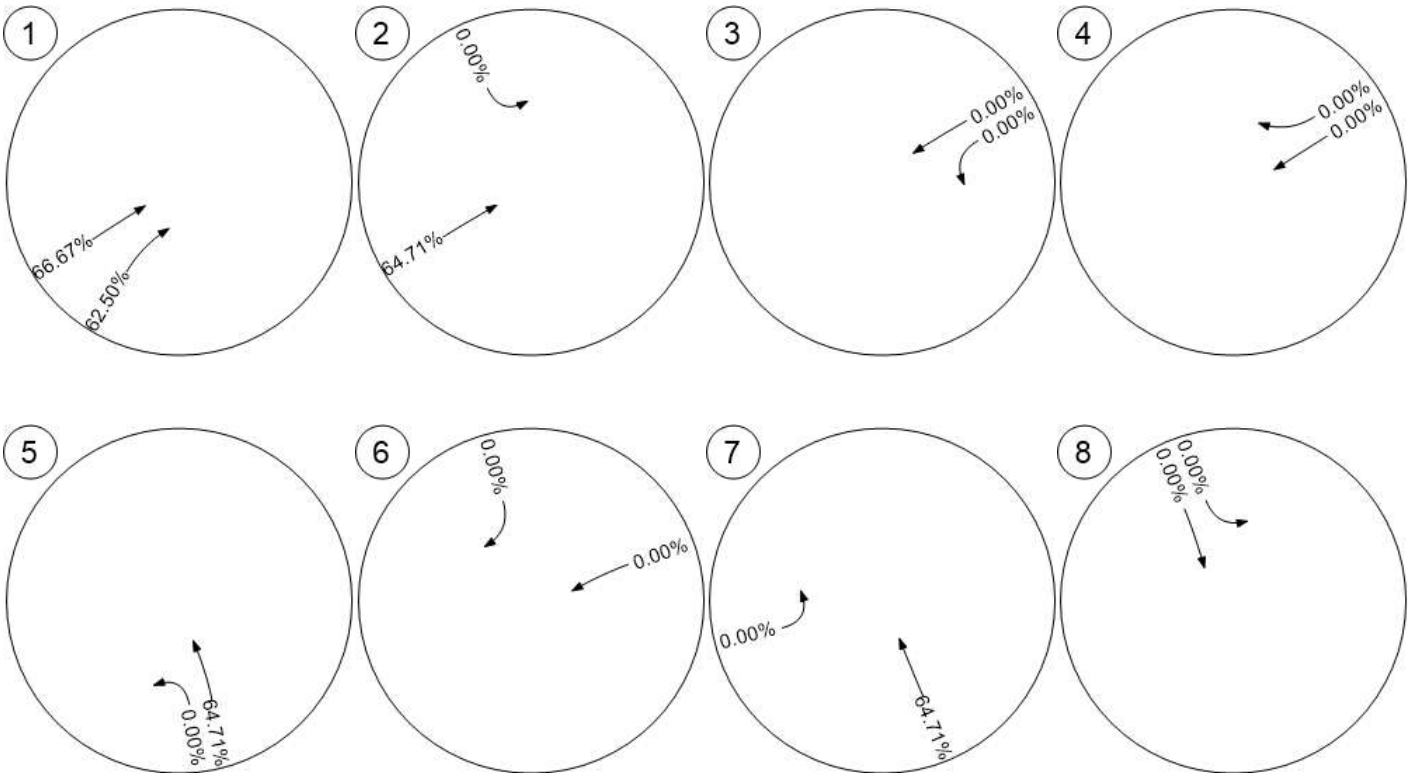
Fair Share - Fair Share Volumes - Zone 21: Zone



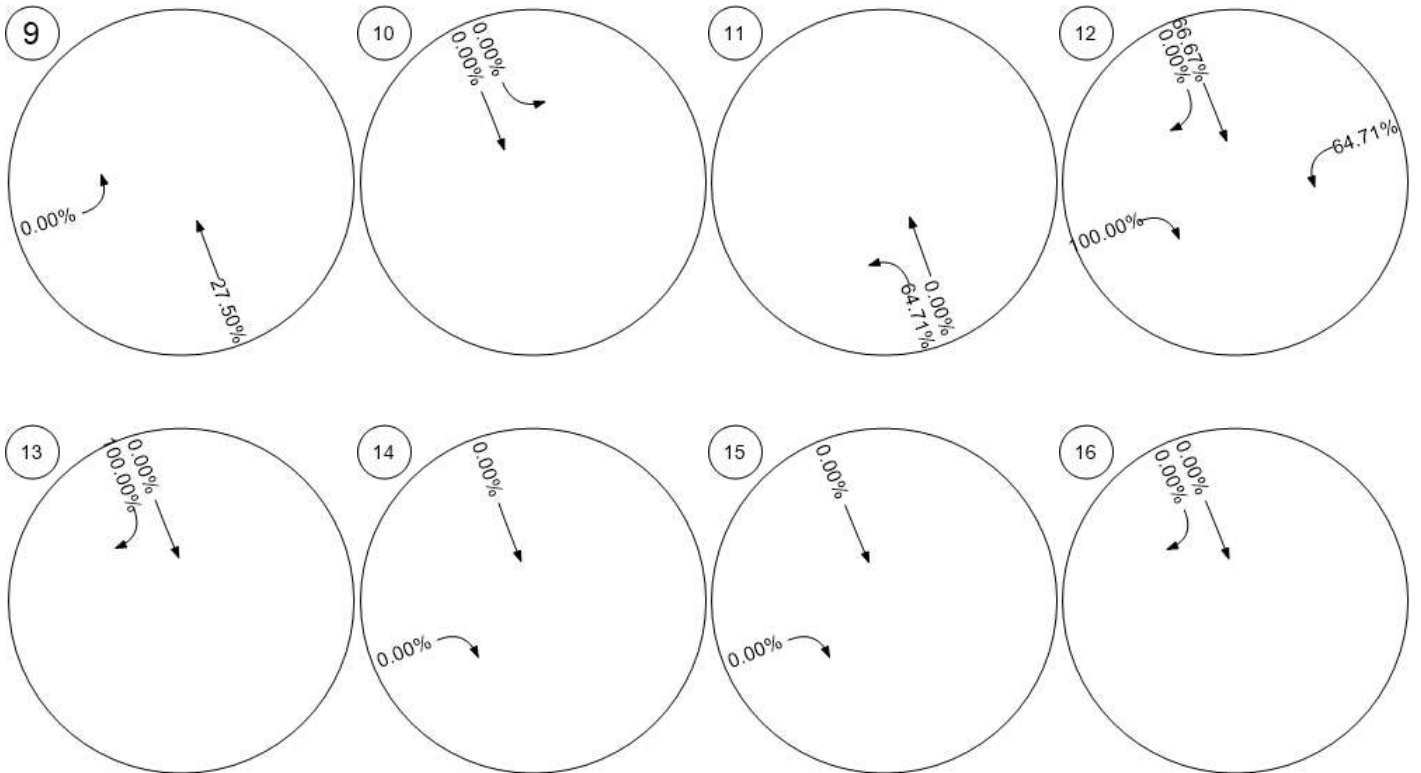
Fair Share - Fair Share Volumes - Zone 21: Zone



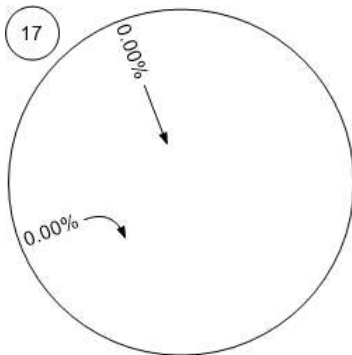
Fair Share - Fair Share % of Net New Site - Zone 10: Zone



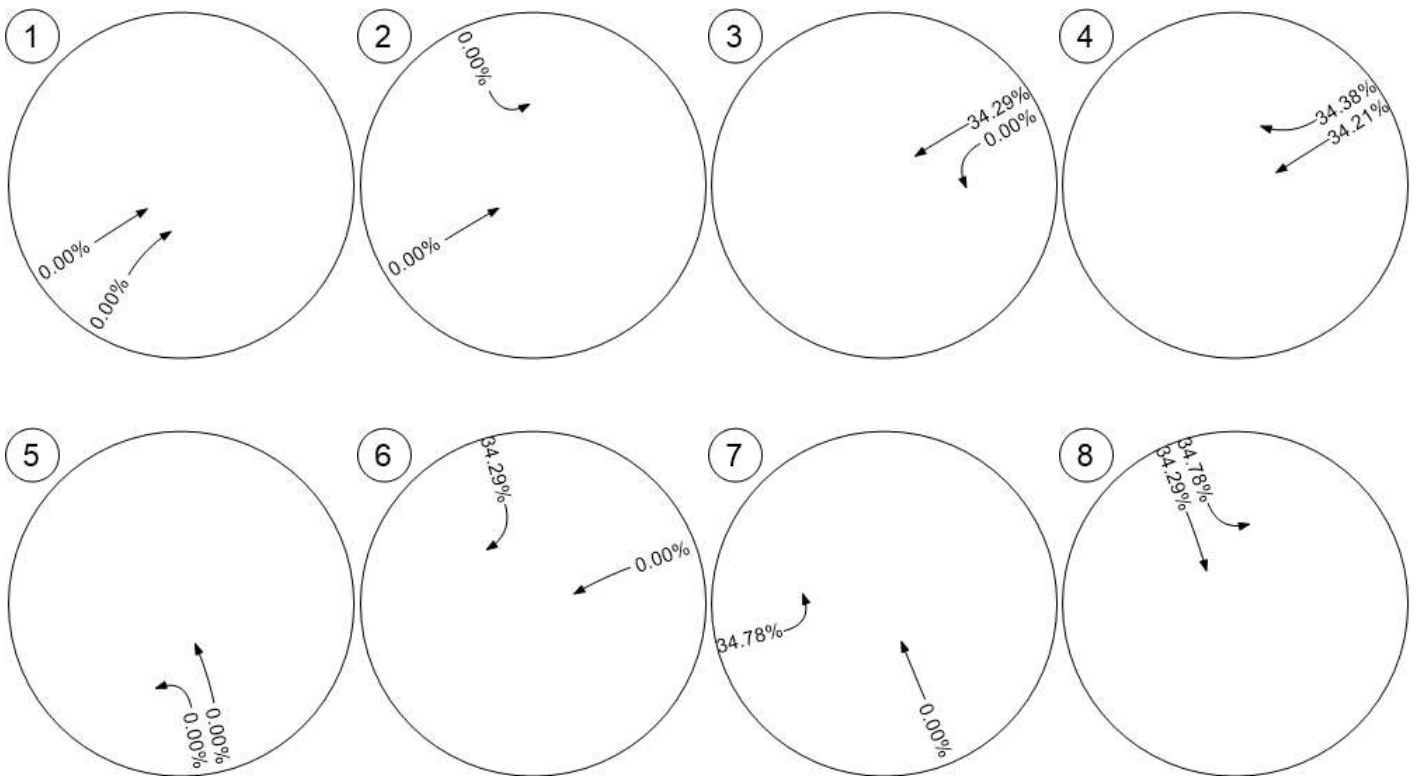
Fair Share - Fair Share % of Net New Site - Zone 10: Zone



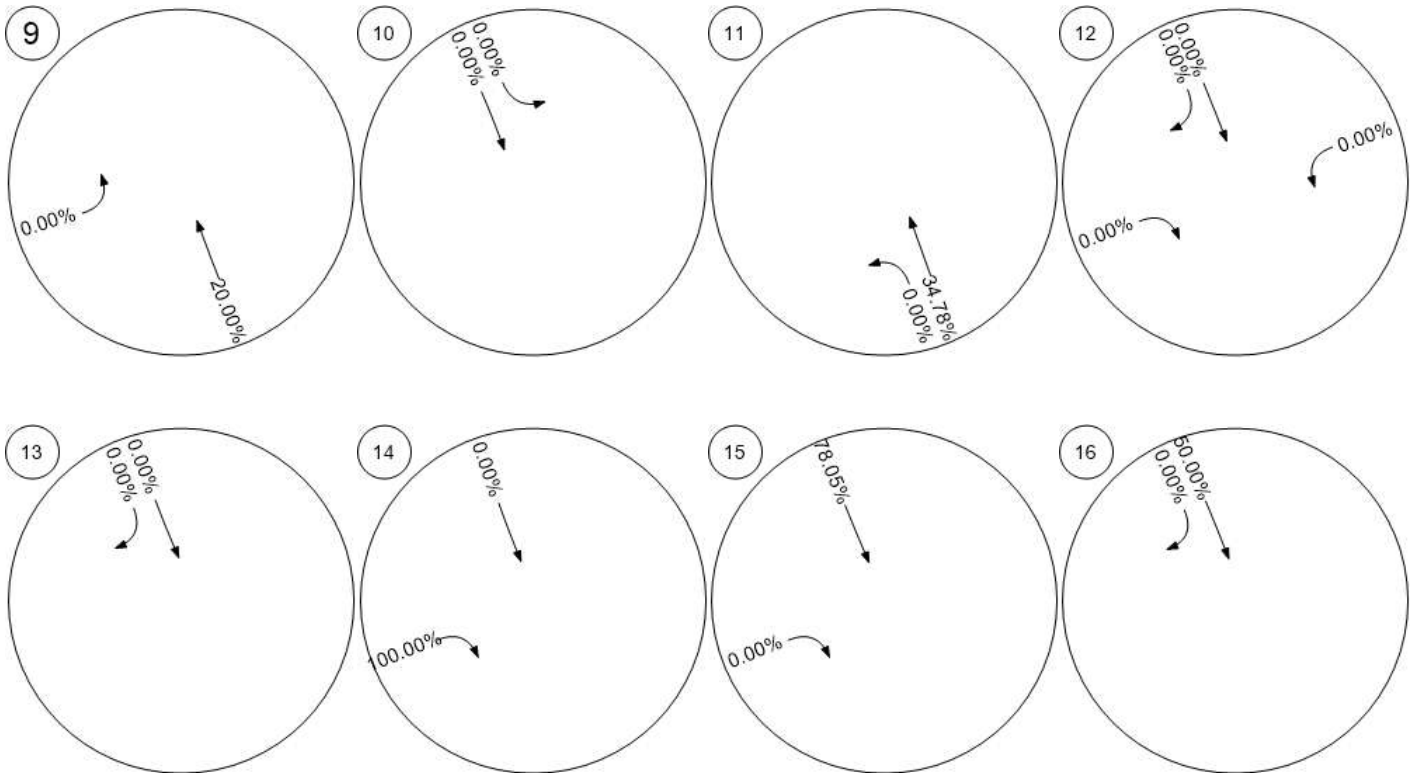
Fair Share - Fair Share % of Net New Site - Zone 10: Zone



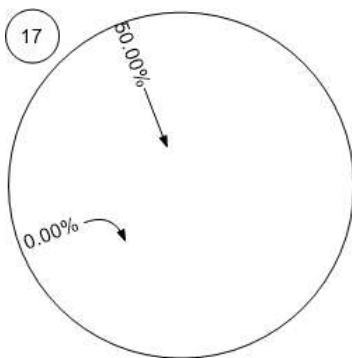
Fair Share - Fair Share % of Net New Site - Zone 11: Zone



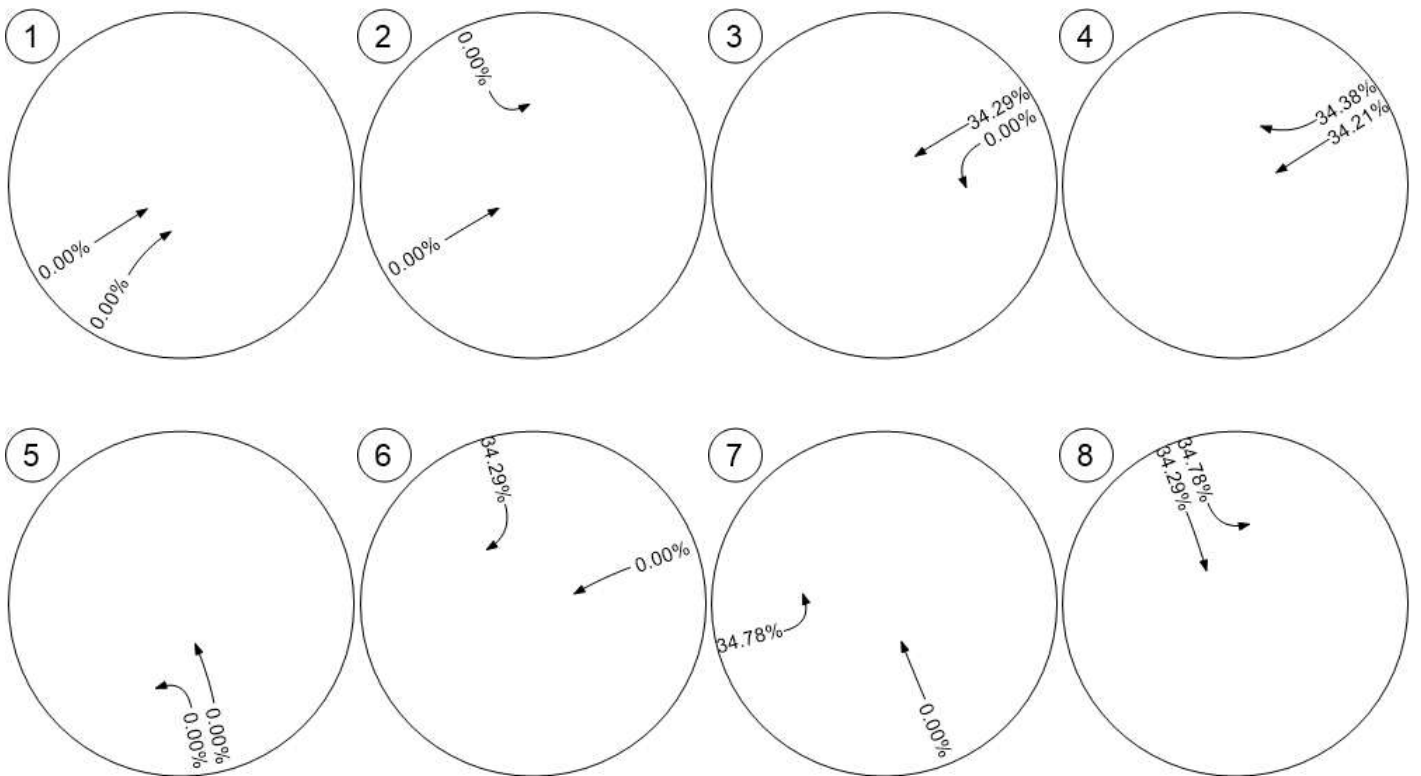
Fair Share - Fair Share % of Net New Site - Zone 11: Zone



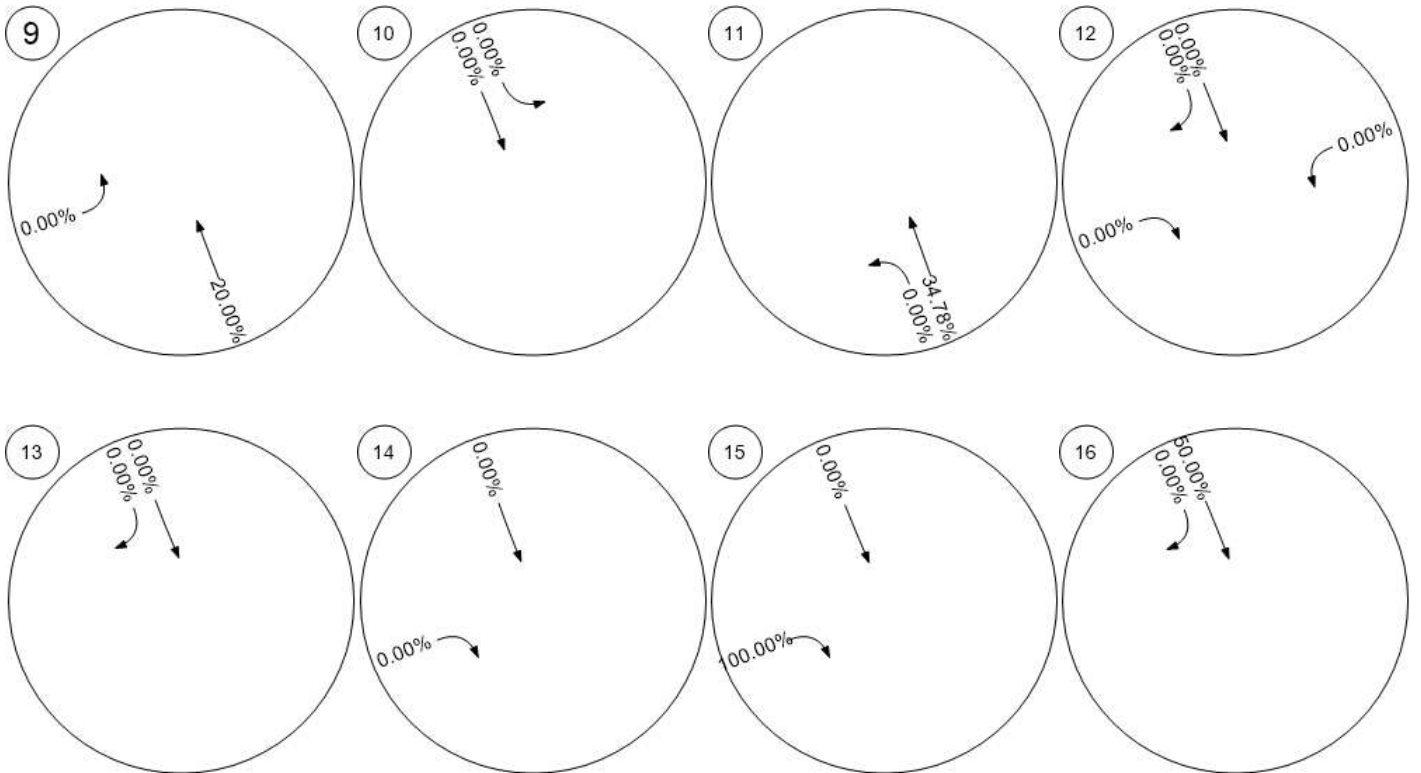
Fair Share - Fair Share % of Net New Site - Zone 11: Zone



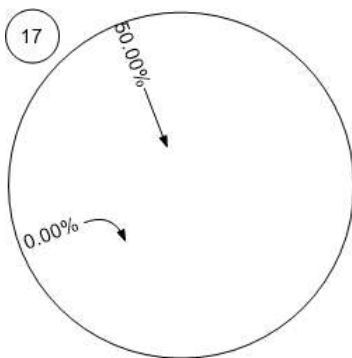
Fair Share - Fair Share % of Net New Site - Zone 12: Zone



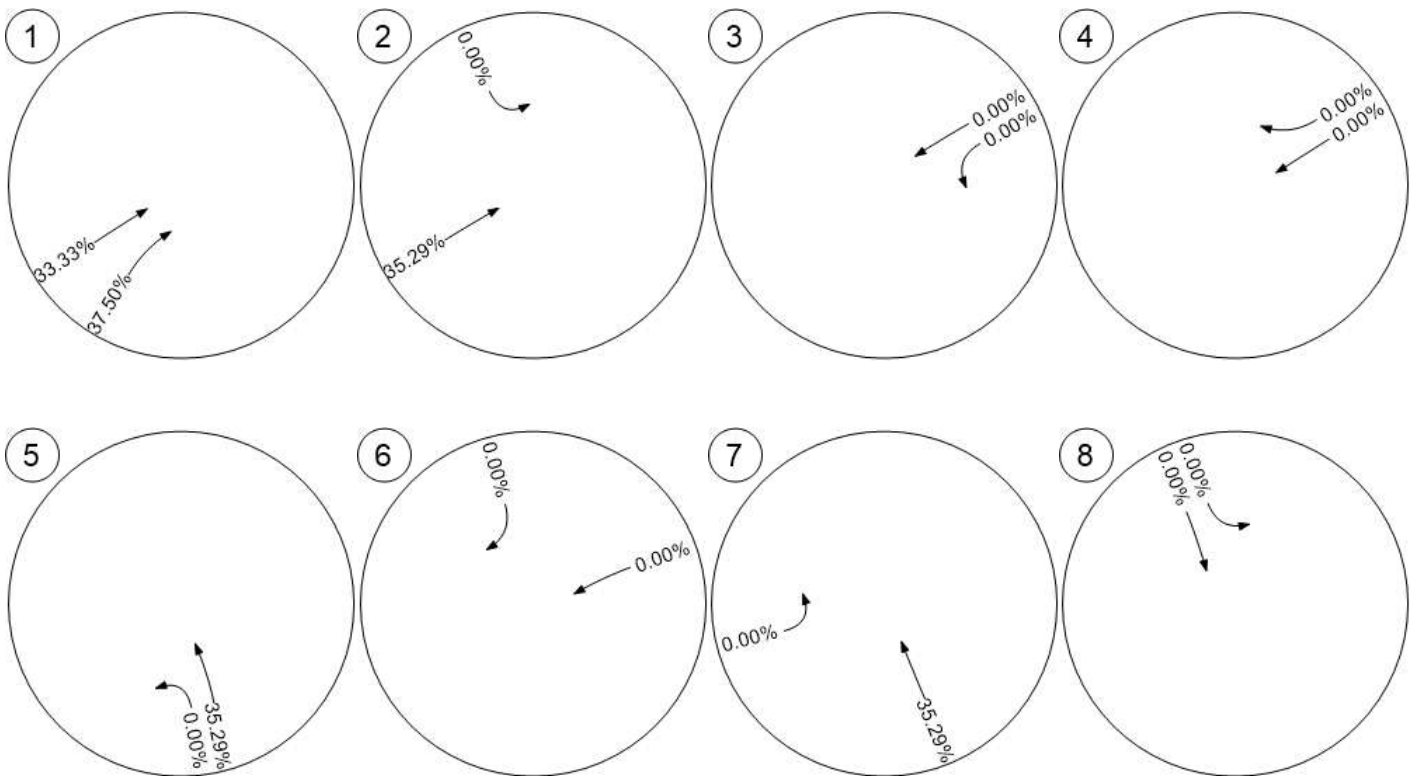
Fair Share - Fair Share % of Net New Site - Zone 12: Zone



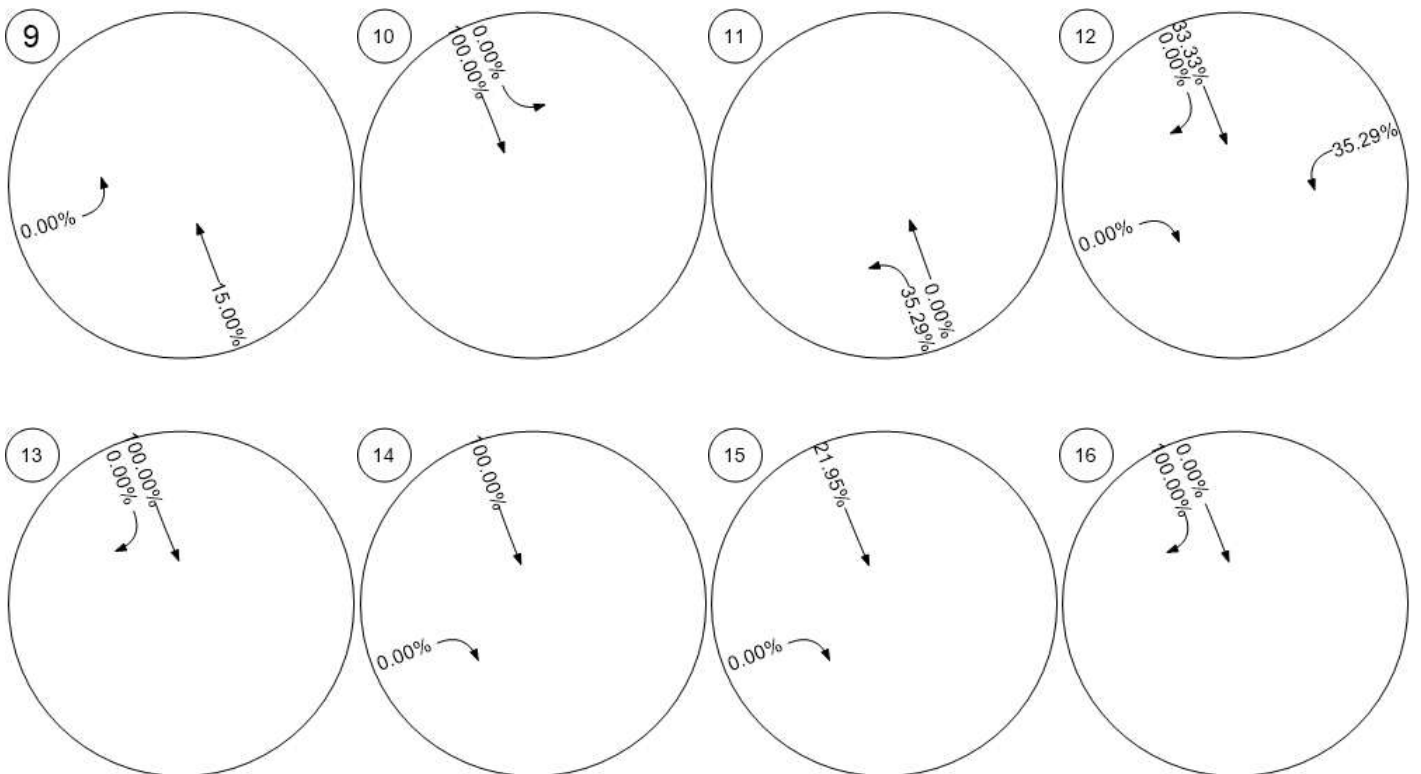
Fair Share - Fair Share % of Net New Site - Zone 12: Zone



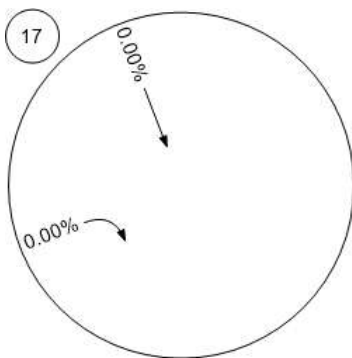
Fair Share - Fair Share % of Net New Site - Zone 20: Zone



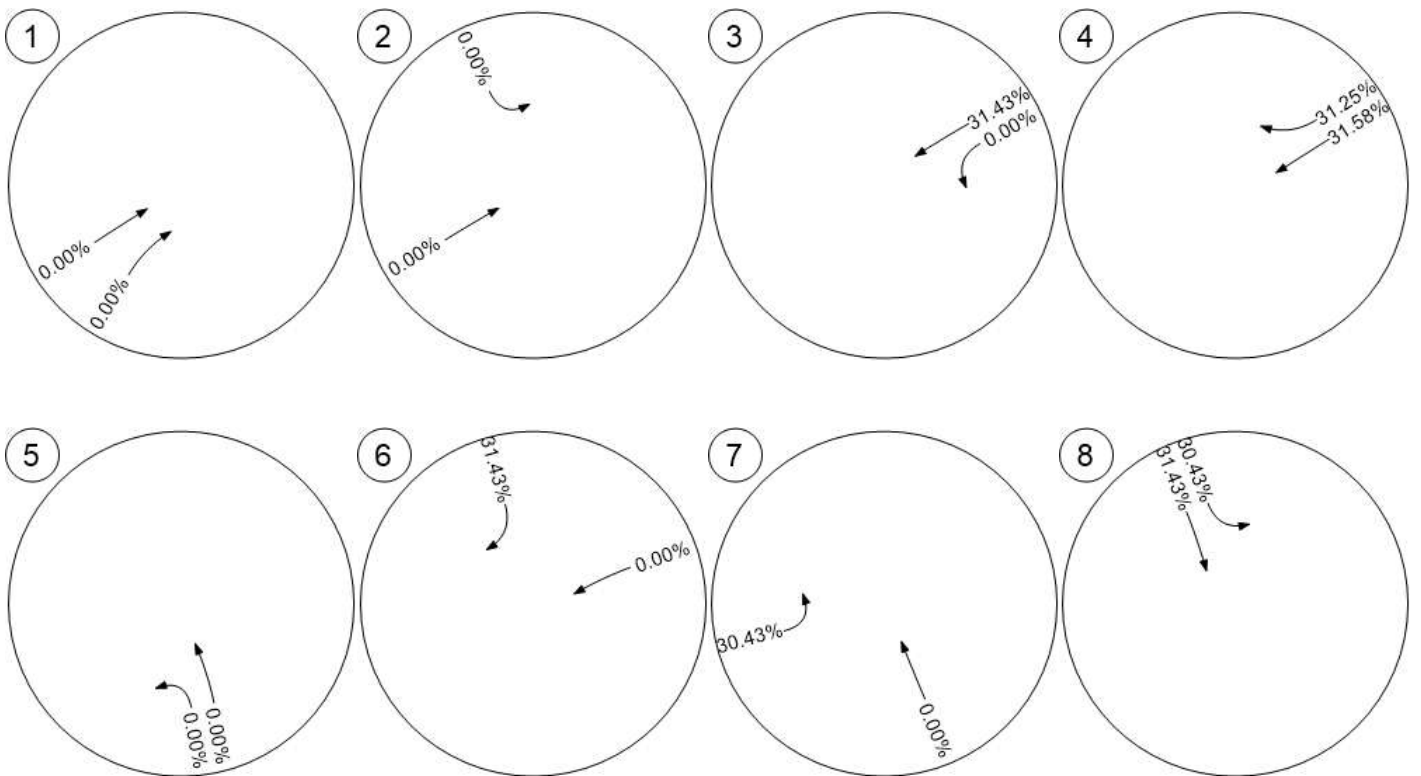
Fair Share - Fair Share % of Net New Site - Zone 20: Zone



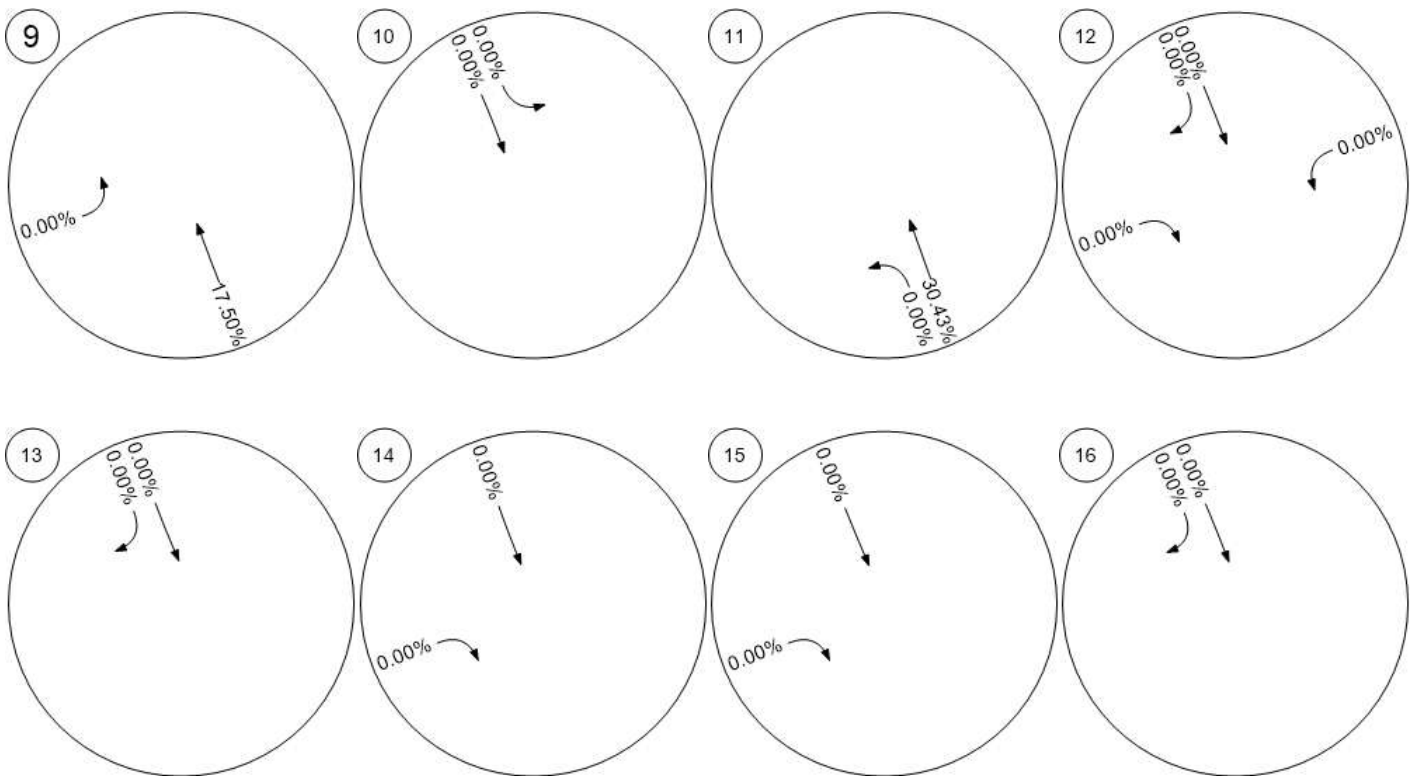
Fair Share - Fair Share % of Net New Site - Zone 20: Zone



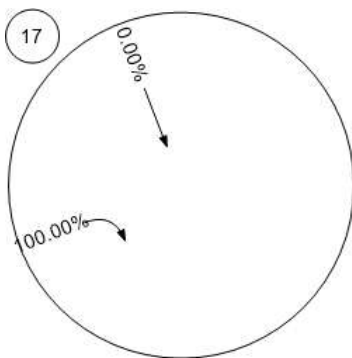
Fair Share - Fair Share % of Net New Site - Zone 21: Zone



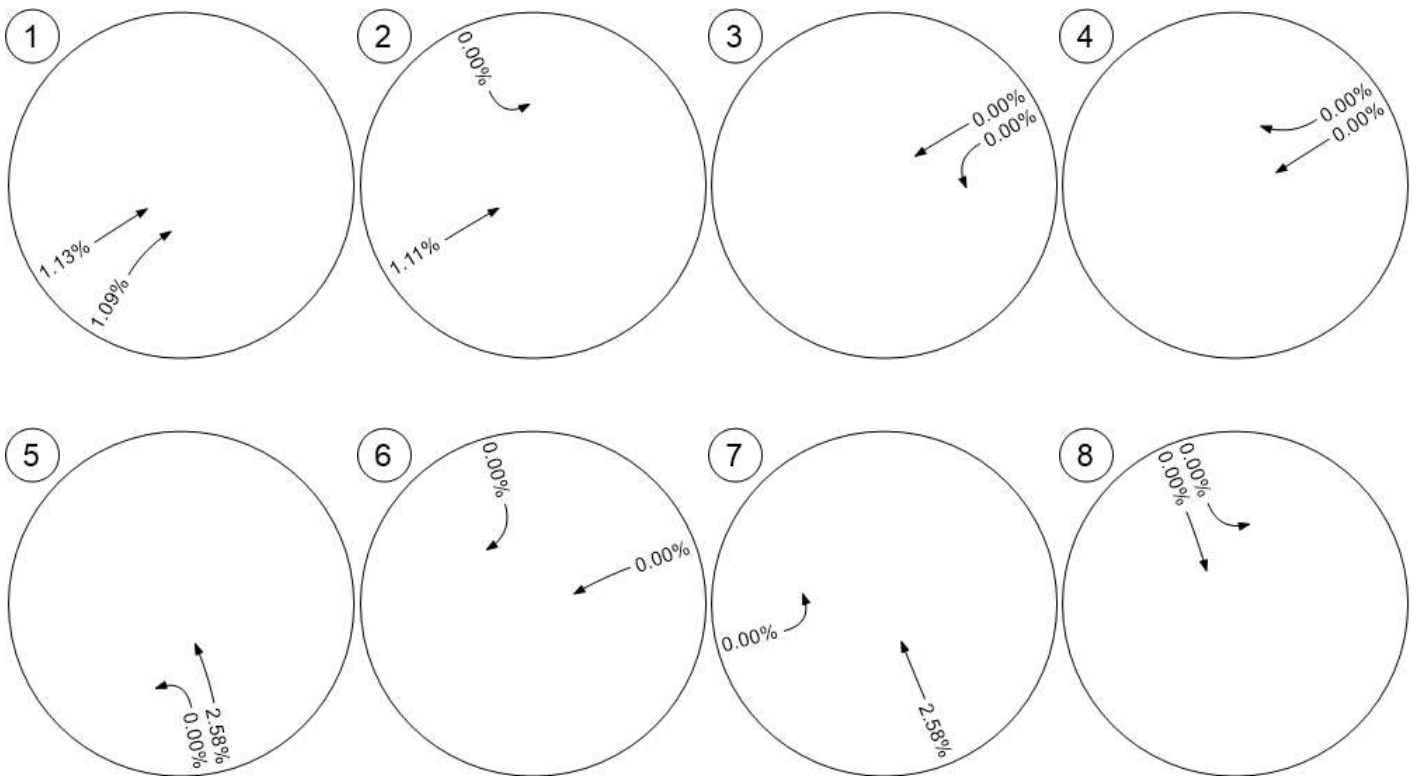
Fair Share - Fair Share % of Net New Site - Zone 21: Zone



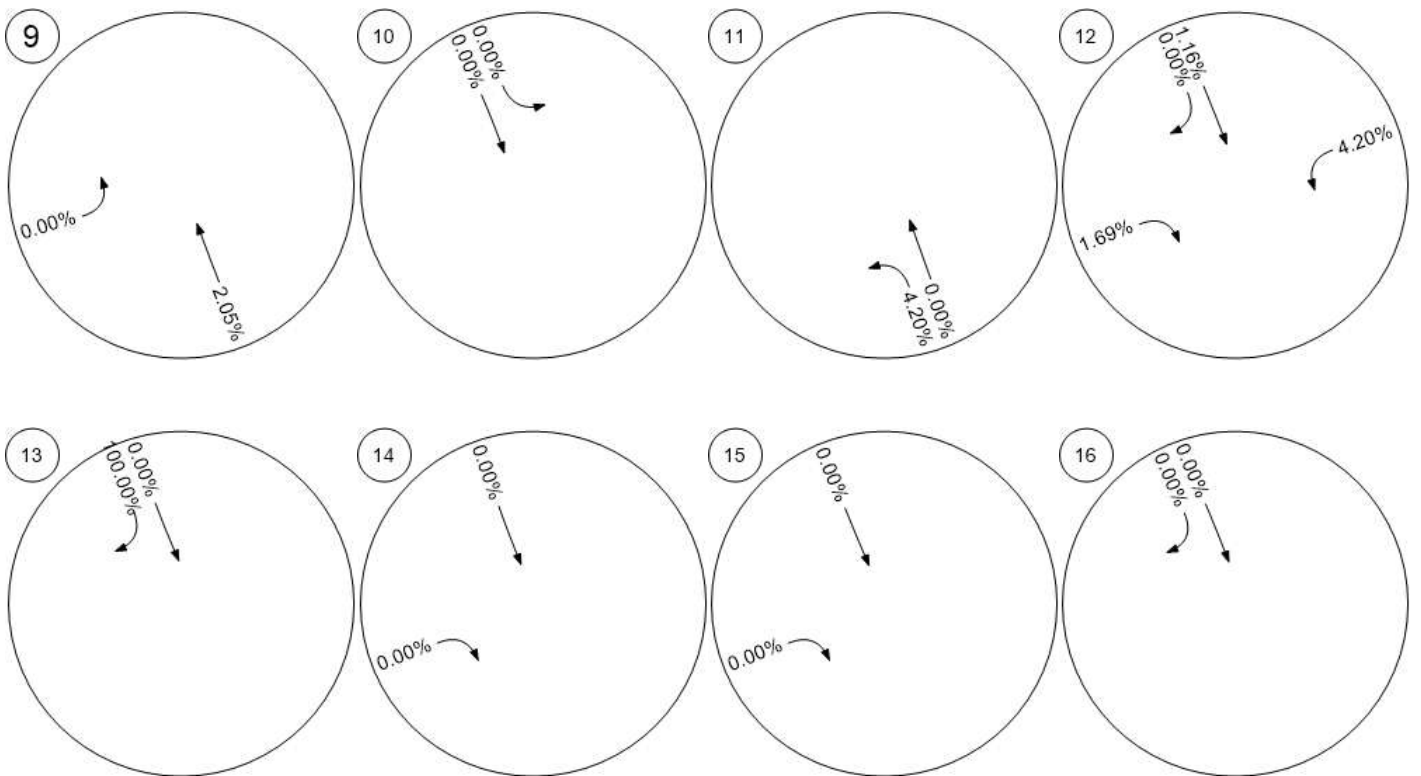
Fair Share - Fair Share % of Net New Site - Zone 21: Zone



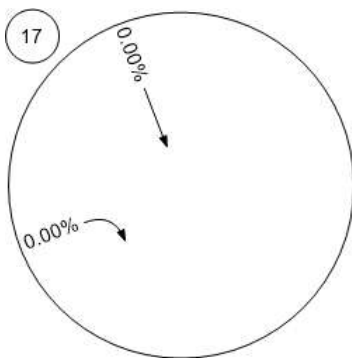
Fair Share - Fair Share % of Future Total - Zone 10: Zone



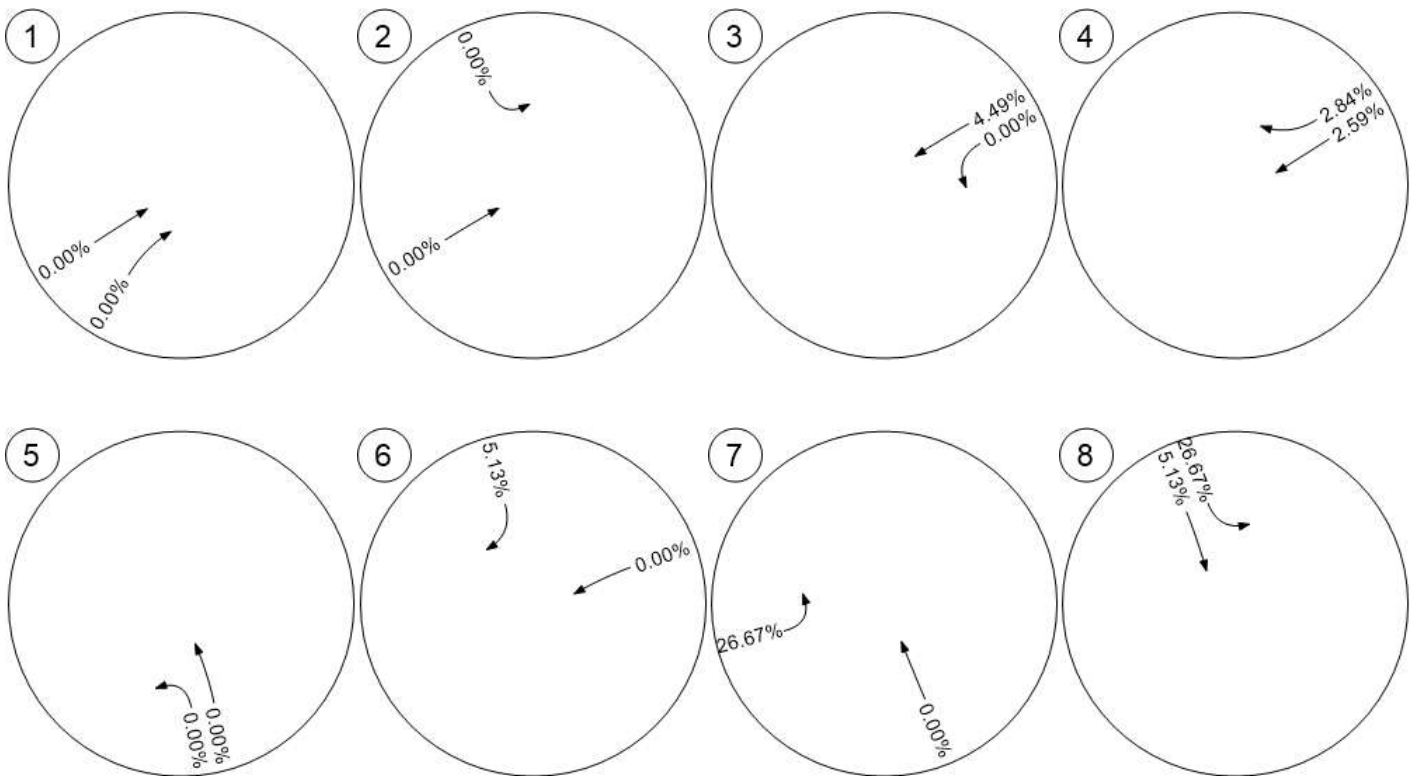
Fair Share - Fair Share % of Future Total - Zone 10: Zone



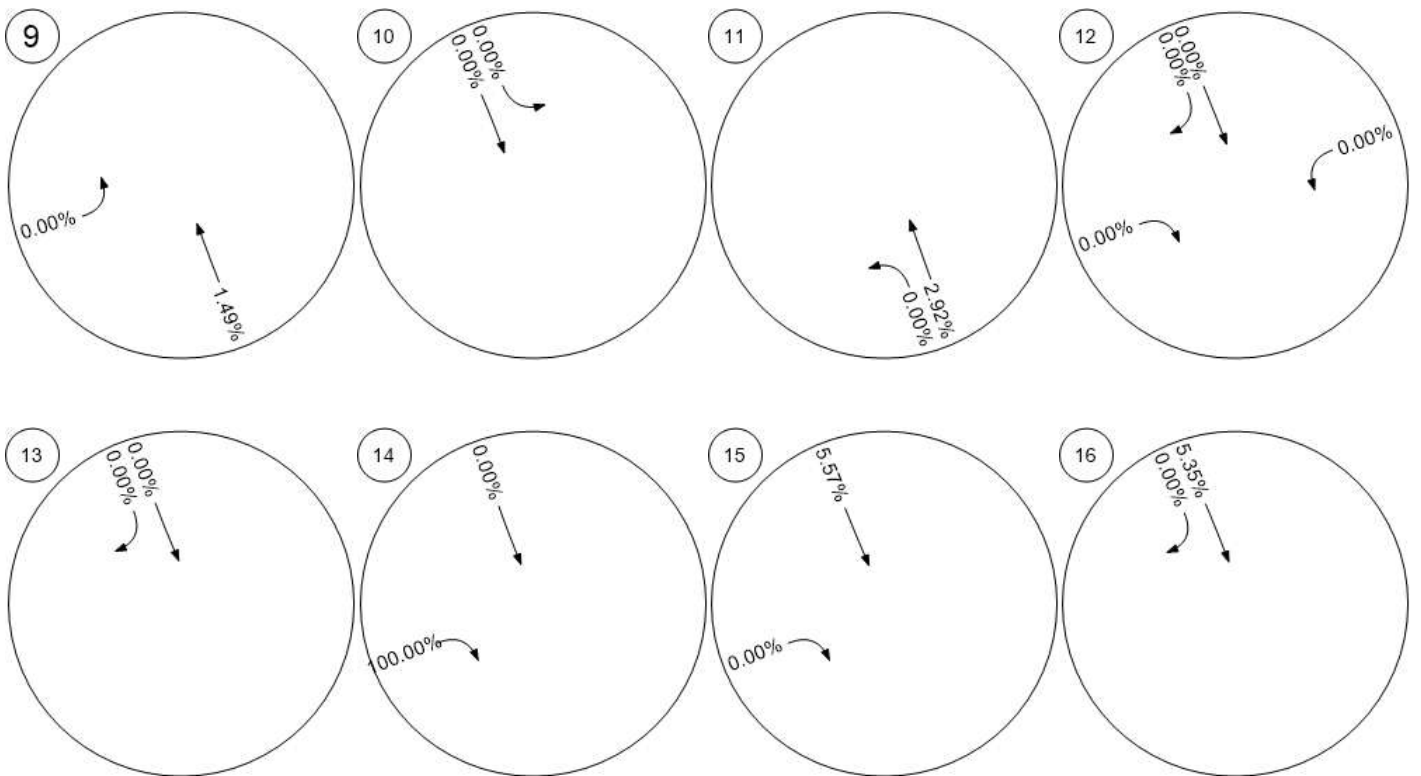
Fair Share - Fair Share % of Future Total - Zone 10: Zone



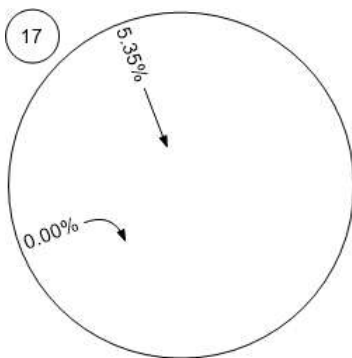
Fair Share - Fair Share % of Future Total - Zone 11: Zone



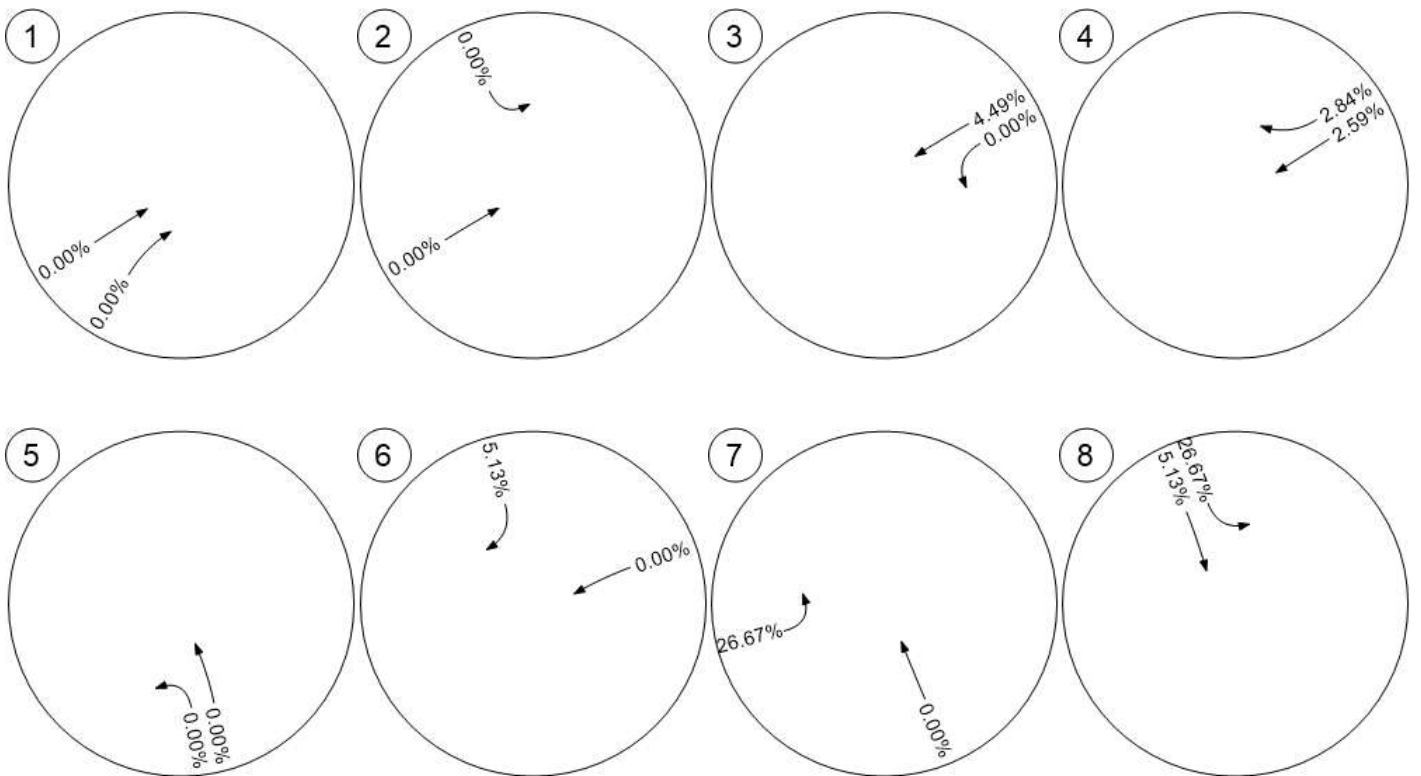
Fair Share - Fair Share % of Future Total - Zone 11: Zone



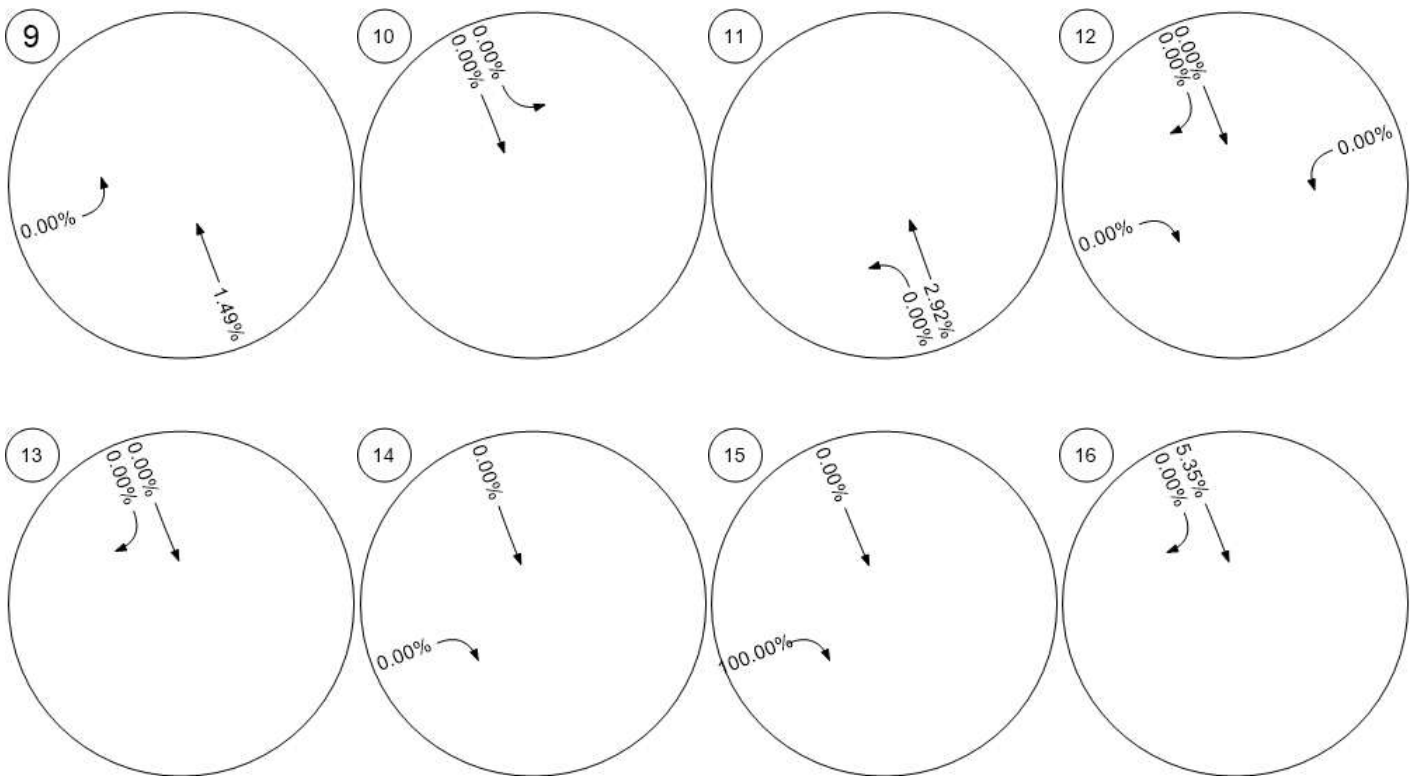
Fair Share - Fair Share % of Future Total - Zone 11: Zone



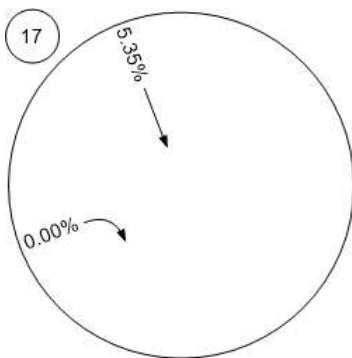
Fair Share - Fair Share % of Future Total - Zone 12: Zone



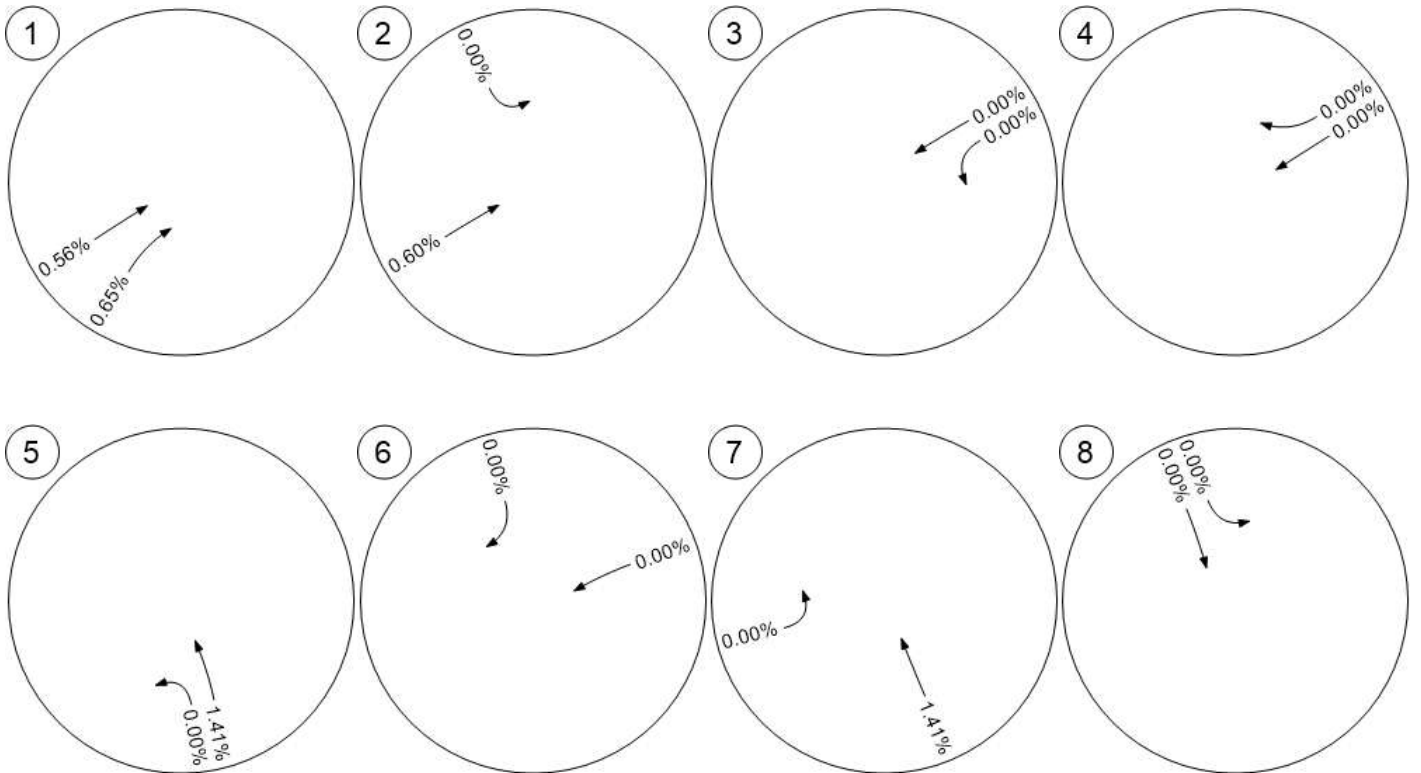
Fair Share - Fair Share % of Future Total - Zone 12: Zone



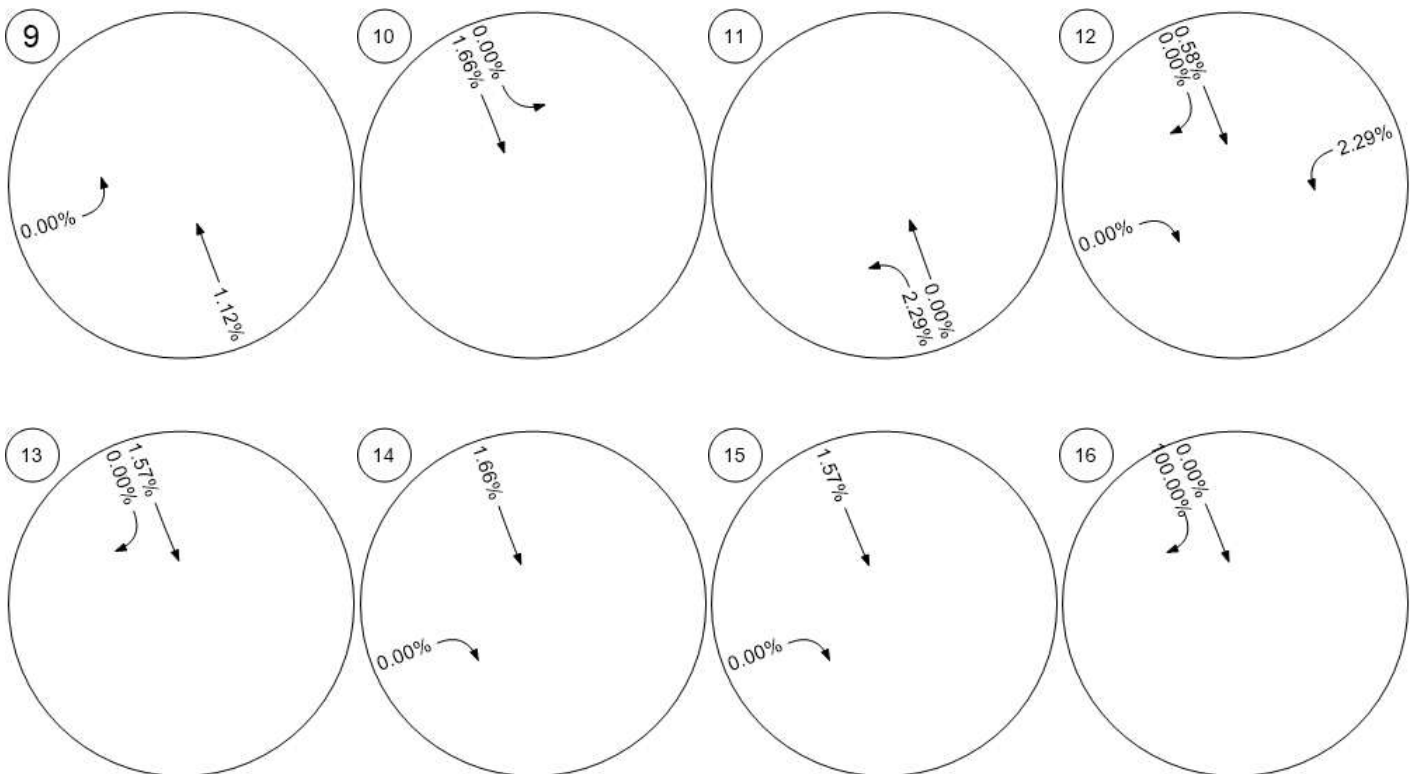
Fair Share - Fair Share % of Future Total - Zone 12: Zone



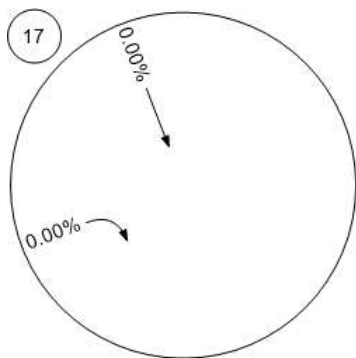
Fair Share - Fair Share % of Future Total - Zone 20: Zone



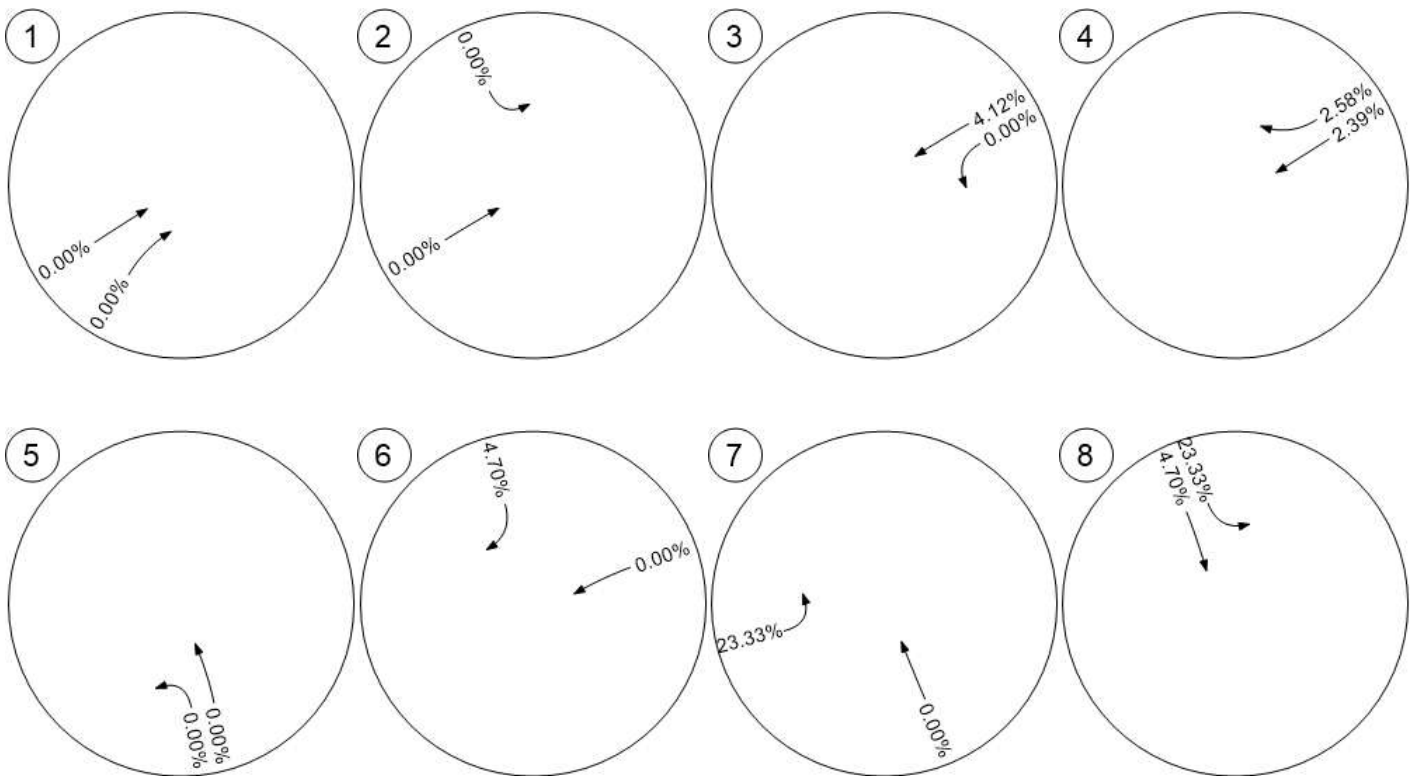
Fair Share - Fair Share % of Future Total - Zone 20: Zone



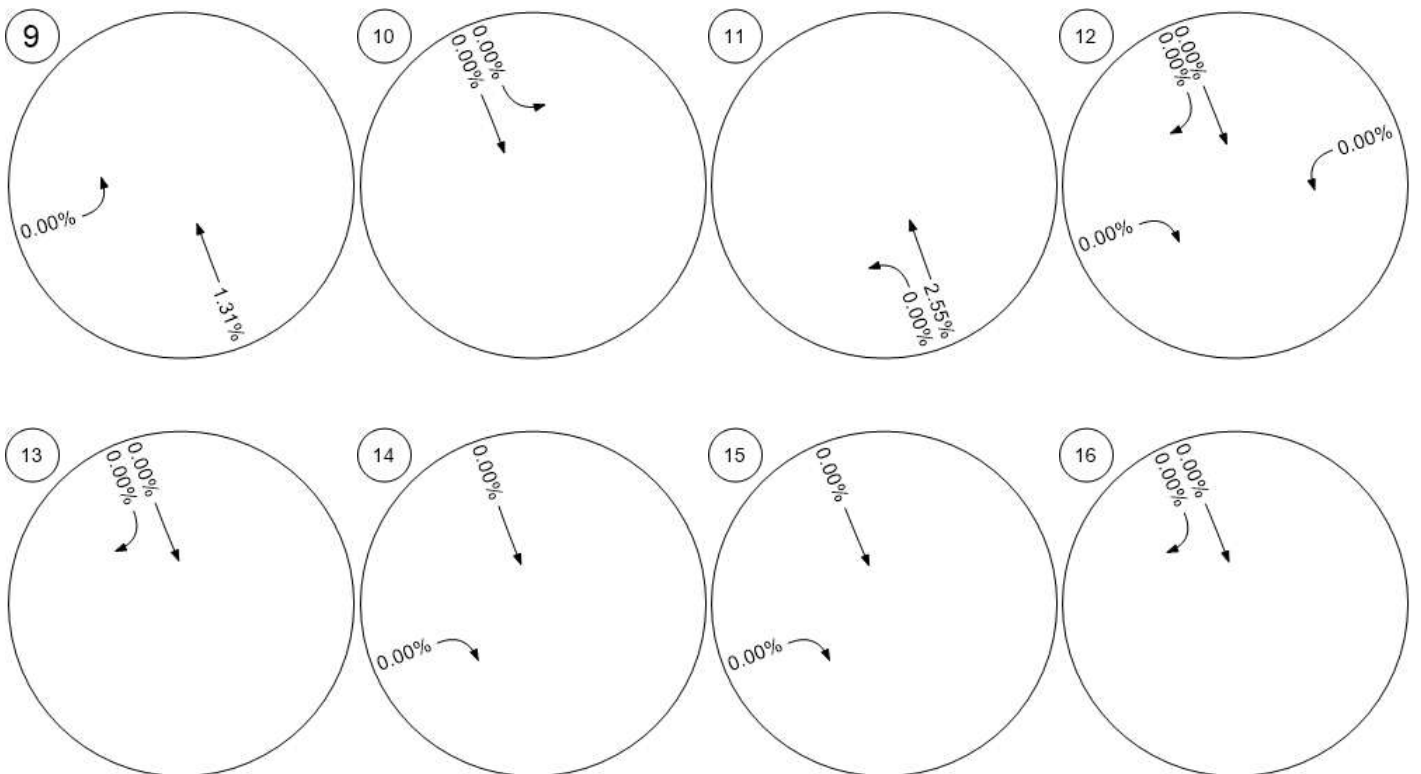
Fair Share - Fair Share % of Future Total - Zone 20: Zone



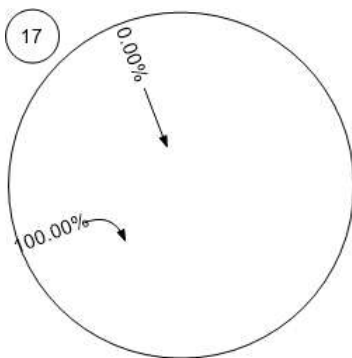
Fair Share - Fair Share % of Future Total - Zone 21: Zone



Fair Share - Fair Share % of Future Total - Zone 21: Zone



Fair Share - Fair Share % of Future Total - Zone 21: Zone



7.4 Anotação de Responsabilidade Técnica - ART



Anotação de Responsabilidade Técnica - ART
Lei nº 6.496, de 7 de dezembro de 1977
Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Estado de São Paulo

CREA-SP

ART de Obra ou Serviço
2620241164002

Substituição retificadora à 2620241122037

1. Responsável Técnico

PLINIO ESCHER JUNIOR

Título Profissional: **Engenheiro Civil**

RNP: **2603581503**

Registro: **0600650580-SP**

Empresa Contratada: **GLOBAL AMBIENTE CONSULTORIA AMBIENTAL LTDA**

Registro: **1941510-SP**

2. Dados do Contrato

Contratante: **SQ EMPREENDIMENTOS IMOBILIARIOS LTDA.**

CPF/CNPJ: **09.626.370/0001-03**

Endereço: **Avenida AVENIDA SELMA PARADA, 201**

Nº: **201**

Complemento: **CONJ 01 SALA 154-L COND GALLERIAOFFICE PARK**

Bairro: **JARDIM MADALENA**

Cidade: **Campinas**

UF: **SP**

CEP: **13091-904**

Contrato:

Celebrado em: **20/09/2023**

Vinculada à Art nº:

Valor: R\$ **5.000,00**

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

Ação Institucional:

3. Dados da Obra Serviço

Endereço: **Avenida DAS ALAMANDAS**

Nº:

Complemento: **QUADRA A, QUARTEIRÃO 17.570**

Bairro: **ALPHAVILLE DOM PEDRO**

Cidade: **Campinas**

UF: **SP**

CEP: **13097-171**

Data de Início: **20/09/2023**

Previsão de Término: **04/07/2024**

Coordenadas Geográficas:

Finalidade: **Ambiental**

Código:

Proprietário: **SQ EMPREENDIMENTOS IMOBILIARIOS LTDA**

CPF/CNPJ: **09.626.370/0001-03**

4. Atividade Técnica

				Quantidade	Unidade
Elaboração					
1	Estudo de viabilidade ambiental	de diagnóstico e caracterização ambiental	diagnóstico ambiental	109210,54000	metro quadrado

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

5. Observações

Trata-se de Estudos Ambientais para Construção CSEI - Fase 1,2,3 e 4, situado na Av das Alamandas, Lote 002, Quadra A, Quarteirão 17570, Bairro Comercial SQ em Campinas/SP, com área total construída de 109.210,54 m². Este estudo é composto do Estudo Do Impacto De Vizinhança (EIV), com seu respectivo Relatório de Impacto no Tráfego (RIT), elementos e estudos que comporão o Licenciamento Ambiental junto a Prefeitura Municipal de Campinas. O estudo de Tráfego consiste em verificarmos a atual situação existente, com campanhas de contagem de veículos como sua projeção para os próximos 5 e 10 anos.

6. Declarações

Acessibilidade: Declaro atendimento às regras de acessibilidade previstas nas normas técnicas da ABNT, na legislação específica e no Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004.

7. Entidade de Classe

Nenhuma

8. Assinaturas

Declaro serem verdadeiras as informações acima

Campinas 04 de julho de 2024

Local

data

PLINIO ESCHER JUNIOR - CPF: 925.413.568-20

SQ EMPREENDIMENTOS IMOBILIARIOS LTDA. - CPF/CNPJ:
09.626.370/0001-03

9. Informações

- A presente ART encontra-se devidamente quitada conforme dados constantes no rodapé-versão do sistema, certificada pelo *Nosso Número*.

- A autenticidade deste documento pode ser verificada no site www.creasp.org.br ou www.confea.org.br

- A guarda da via assinada da ART será de responsabilidade do profissional e do contratante com o objetivo de documentar o vínculo contratual.

www.creasp.org.br
Tel: 0800 017 18 11

E-mail: acessar link Fale Conosco do site acima



Valor ART R\$ 0,00

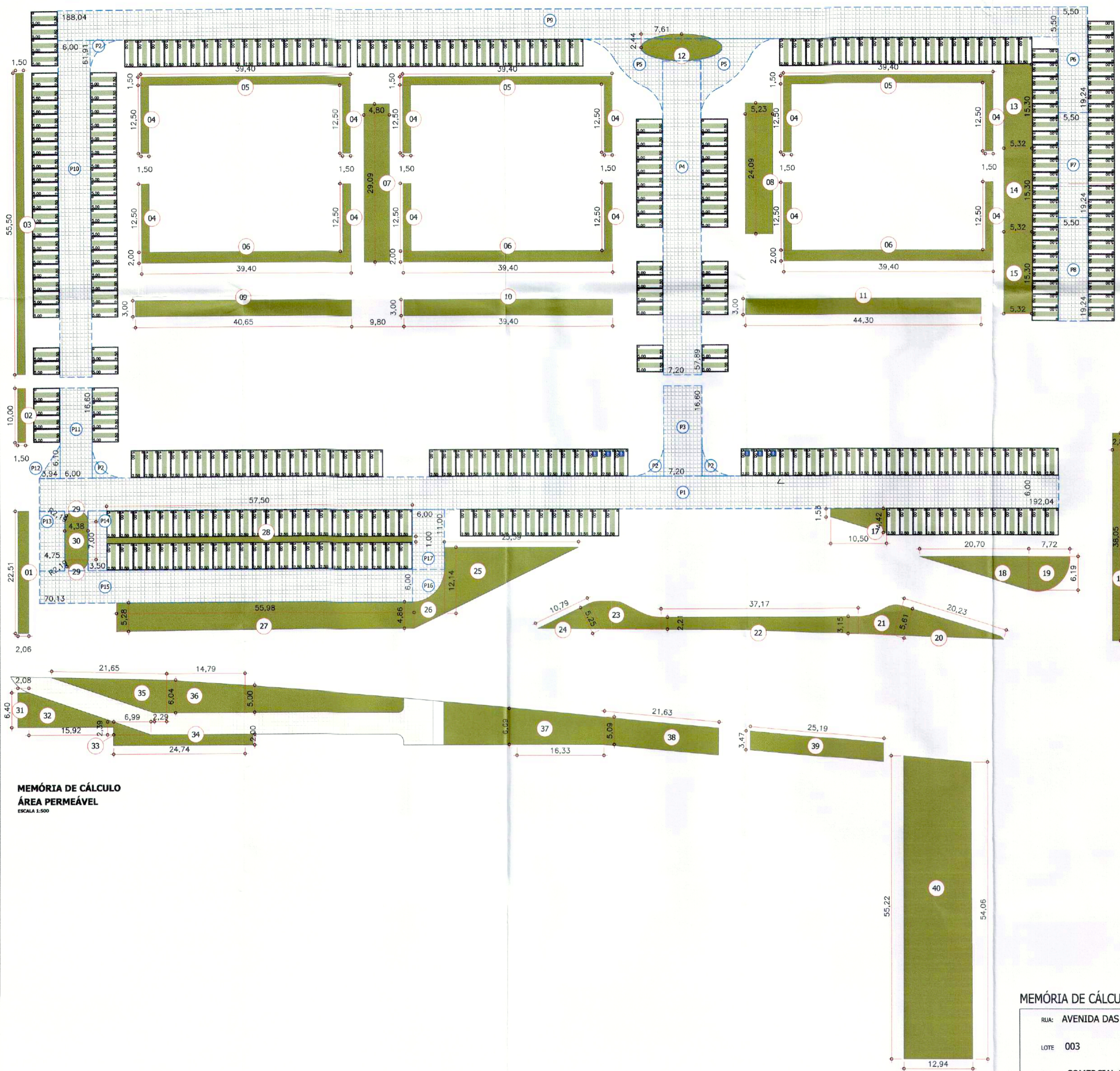
Registrada em: 04/07/2024

Valor Pago R\$ 0,00

Nosso Numero: 2620241164002

Versão do sistema

Impresso em: 04/07/2024 15:38:26



MEMÓRIA DE CÁLCULO
ÁREA PERMEÁVEL
ESCALA 1:500

ÁREA PERMEÁVEL - JARDIM

- 1 2,06 x 22,51 = 46,37
- 2 1,50 x 10,00 = 15,00
- 3 1,50 x 55,50 = 83,25
- 4 1,50 x 12,50 = 18,75 x 12 = 225,00
- 5 39,40 x 1,50 = 59,10 x 3 = 177,30
- 6 39,40 x 2,00 = 78,80 x 3 = 236,40
- 7 4,80 x 29,09 = 139,63
- 8 5,23 x 24,09 = 125,99
- 9 40,65 x 3,00 = 121,95
- 10 39,40 x 3,00 = 118,20
- 11 44,30 x 3,00 = 132,90
- 12 2,44 x 7,61 x 3,14 = 58,30
- 13 5,32 x 15,30 = 81,39
- 14 5,32 x 15,30 = 81,39
- 15 5,32 x 15,30 = 81,39
- 16 2,89 x 38,05 = 109,96
- 17 (1,53 + 4,42) x 10,50 / 2 = 31,24
- 18 (20,70 x 6,19) / 2 = 64,07
- 19 ÁREA CAD = 41,85
- 20 (20,23 x 5,61) / 2 = 56,75
- 21 ÁREA CAD = 32,11
- 22 (2,21 + 3,15) x 37,17 / 2 = 99,62
- 23 ÁREA CAD = 49,16
- 24 (10,79 x 5,25) / 2 = 28,32
- 25 (25,39 x 12,14) / 2 = 308,23
- 26 ÁREA CAD = 27,66
- 27 (4,86 + 5,28) x 55,98 / 2 = 283,82
- 28 57,50 x 1,00 = 57,50
- 29 3,14 x (2,19)² / 2 = 7,53 x 2 = 15,06
- 30 4,38 x 7,00 = 30,66
- 31 2,08 x 6,40 = 13,31
- 32 (15,92 x 6,40) / 2 = 50,94
- 33 (6,99 x 2,39) / 2 = 8,35
- 34 24,74 x 2,00 = 49,48
- 35 (2,29 + 21,65) x 5,04 / 2 = 60,33
- 36 (6,04 + 5,00) x 14,79 / 2 = 81,64
- 37 (6,69 + 5,09) x 16,33 / 2 = 96,18
- 38 21,63 x 5,09 = 110,10
- 39 25,19 x 3,47 = 87,41
- 40 (55,22 + 54,06) x 12,94 / 2 = 707,04

TOTAL JARDIM = 4.195,25

ÁREA PERMEÁVEL - RODA MEIO - VAGAS

- 1 0,90 x 5,00 = 4,50 x 304 = 1.368,00

TOTAL RODA MEIO VAGAS = 1.368,00

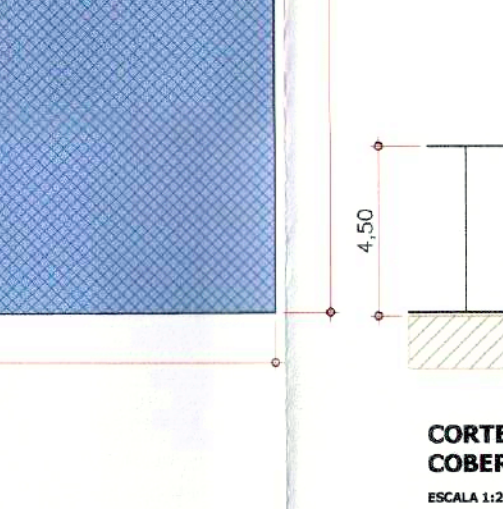
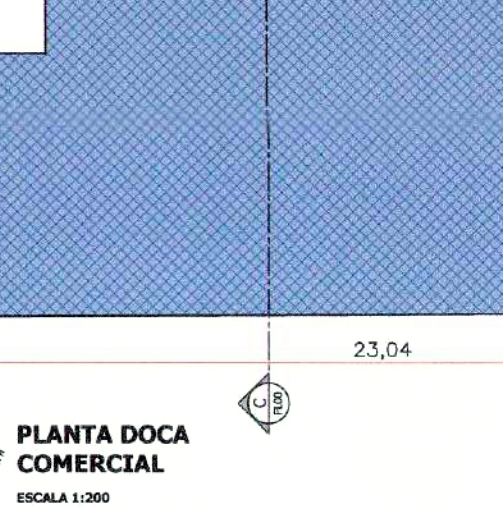
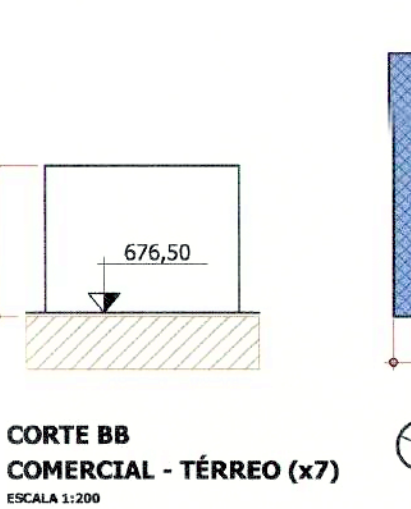
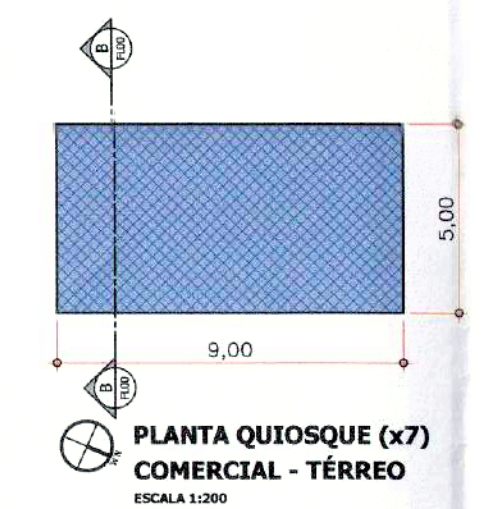
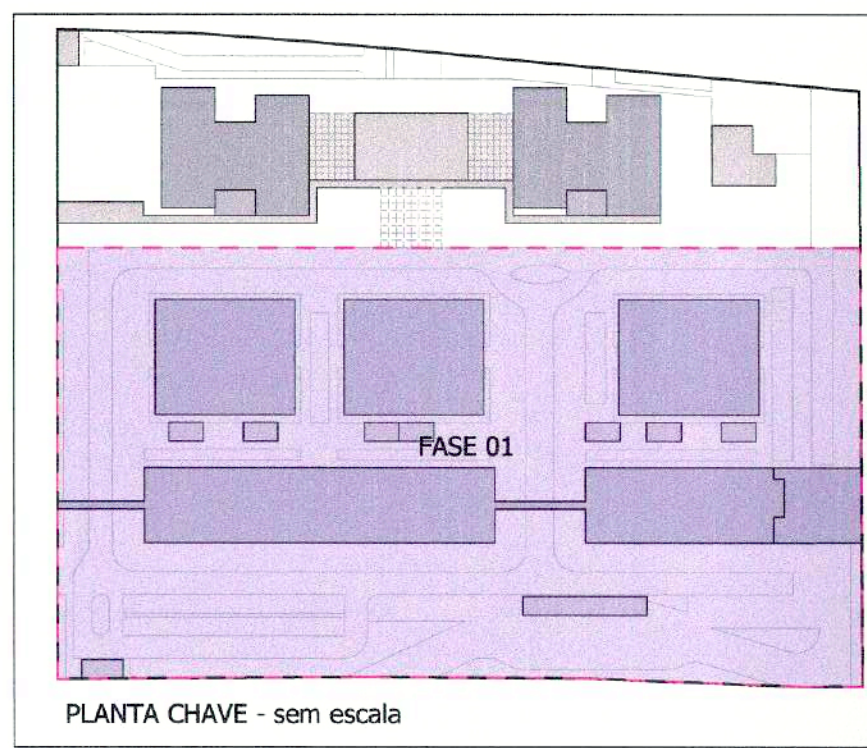
ÁREA PERMEÁVEL - PISO SEMI PERMEÁVEL

- 1 192,04 x 6,00 = 1.152,24
- 2 ÁREA CAD = 7,73 x 4 = 30,92
- 3 7,20 x 16,60 = 119,52
- 4 7,20 x 57,89 = 416,81
- 5 ÁREA CAD = 76,05 x 2 = 152,10
- 6 5,50 x 19,24 = 105,82
- 7 5,50 x 19,24 = 105,82
- 8 5,50 x 19,24 = 105,82
- 9 188,04 x 5,50 = 1.034,22
- 10 6,00 x 61,91 = 371,46
- 11 6,00 x 16,60 = 99,60
- 12 (3,94 x 6,10) / 2 = 12,02
- 13 4,75 x 11,00 = 52,25
- 14 3,50 x 11,00 = 38,50
- 15 70,13 x 6,00 = 420,78
- 16 3,14 x (6,00)² / 4 = 28,26
- 17 6,00 x 11,00 = 66,00

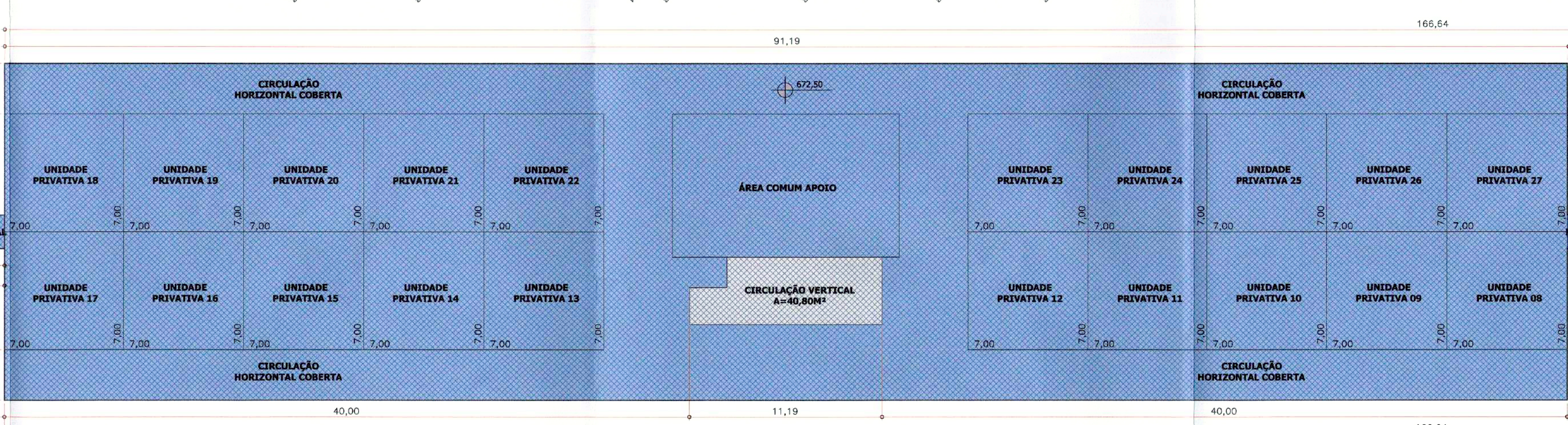
TOTAL ÁREA DE PISO = 4.206,32 x 30% = 1.261,90

MEMÓRIA DE CÁLCULO - IMPLANTAÇÃO GERAL

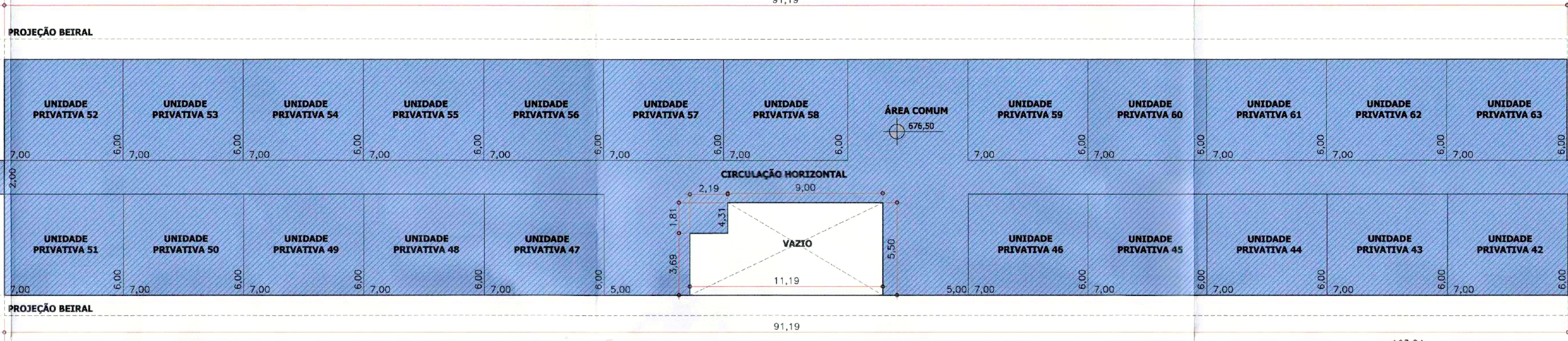
RUA: AVENIDA DAS ALAMANDAS	FOLHA 04/12
LOTE 003 QUADRA A	Nº AGUARDANDO FI
BAIRRO COMERCIAL SQ	QUARTEIRÃO 17570
ZONA ZAE A (ANTIGA Z14)	APG IMPERADOR



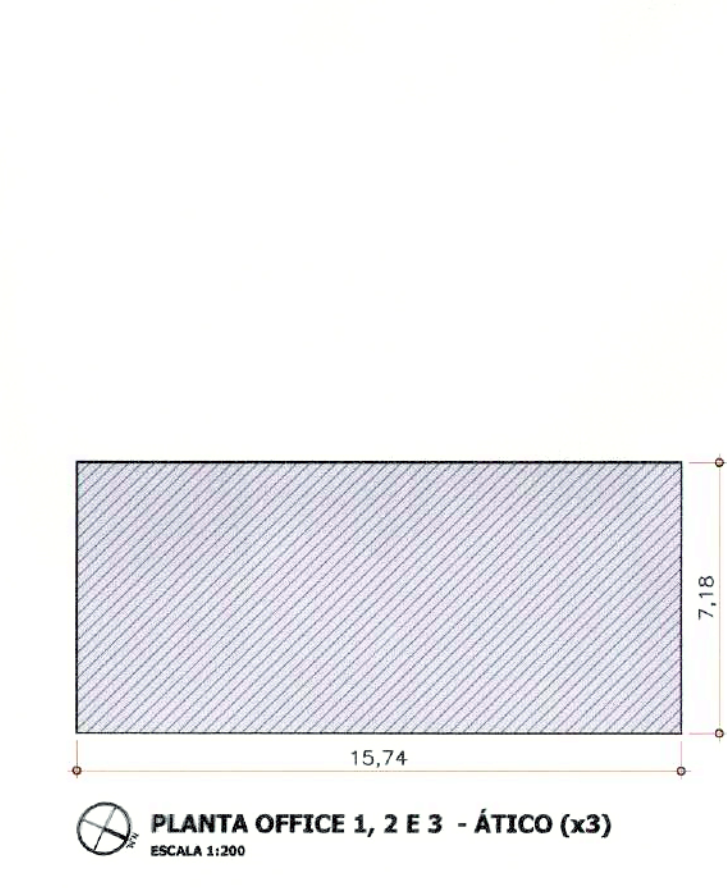
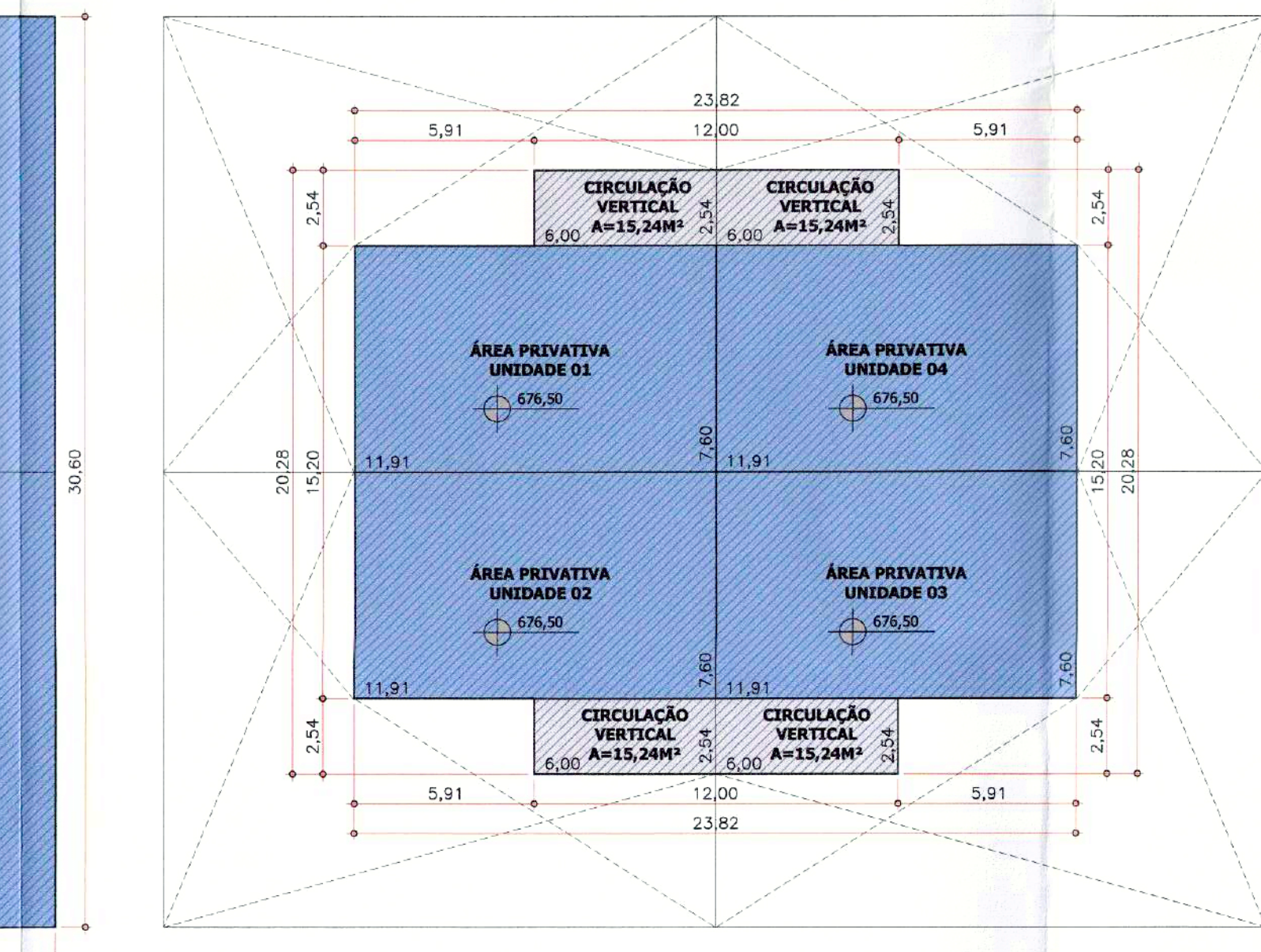
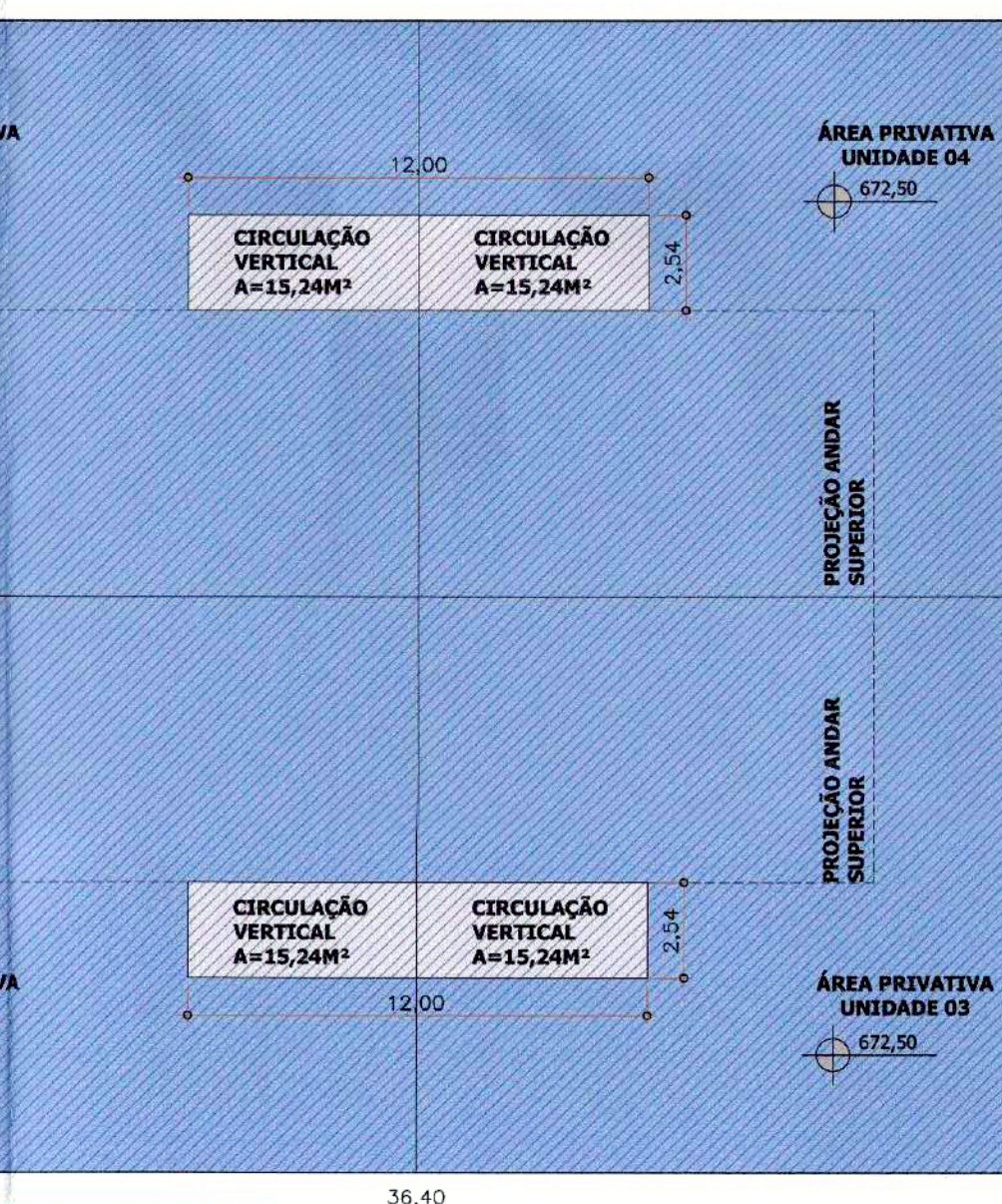
PLANTA MALL - TÉRREO COMERCIAL (ESCALA 1:200)



PLANTA MALL - ATÍCO (x3) COMERCIAL / ESCRITÓRIO (ESCALA 1:200)



PLANTA MALL - SUPERIOR ESCRITÓRIO (ESCALA 1:200)



PLANTA PÉRGOLA DESCOBERTA 01 - MALL (ESCALA 1:100)

LEGENDA

- ÁREA COMPUTÁVEL 1 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 2 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 3 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 4 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 5 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 6 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 7 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 8 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 9 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 10 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 11 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 12 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 13 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 14 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 15 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 16 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 17 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 18 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 19 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 20 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 21 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 22 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 23 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 24 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 25 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 26 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 27 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 28 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 29 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 30 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 31 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 32 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 33 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 34 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 35 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 36 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 37 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 38 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 39 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 40 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 41 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 42 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 43 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 44 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 45 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 46 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 47 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 48 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 49 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 50 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 51 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 52 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 53 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 54 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 55 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 56 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 57 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 58 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 59 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 60 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 61 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 62 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 63 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 64 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 65 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 66 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 67 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 68 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 69 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 70 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 71 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 72 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 73 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 74 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 75 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 76 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 77 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 78 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 79 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 80 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 81 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 82 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 83 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 84 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 85 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 86 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 87 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 88 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 89 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 90 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 91 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 92 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 93 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 94 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 95 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 96 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 97 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 98 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 99 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 100 - ESCRITÓRIO

ÁREA CONTORNO: 23.65 x 7,20 = 170,28m²

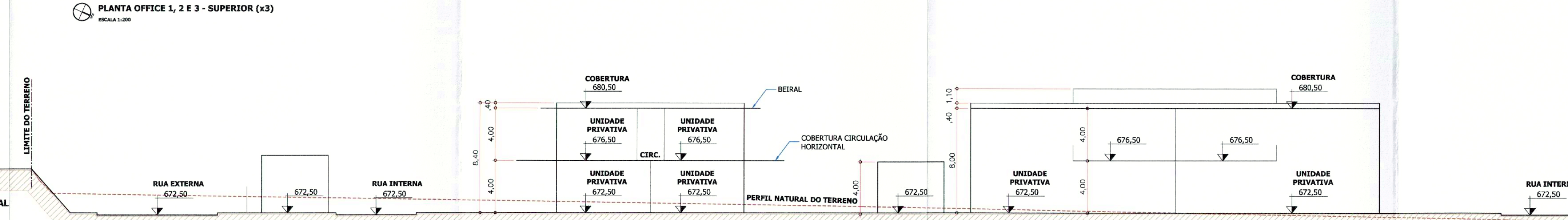
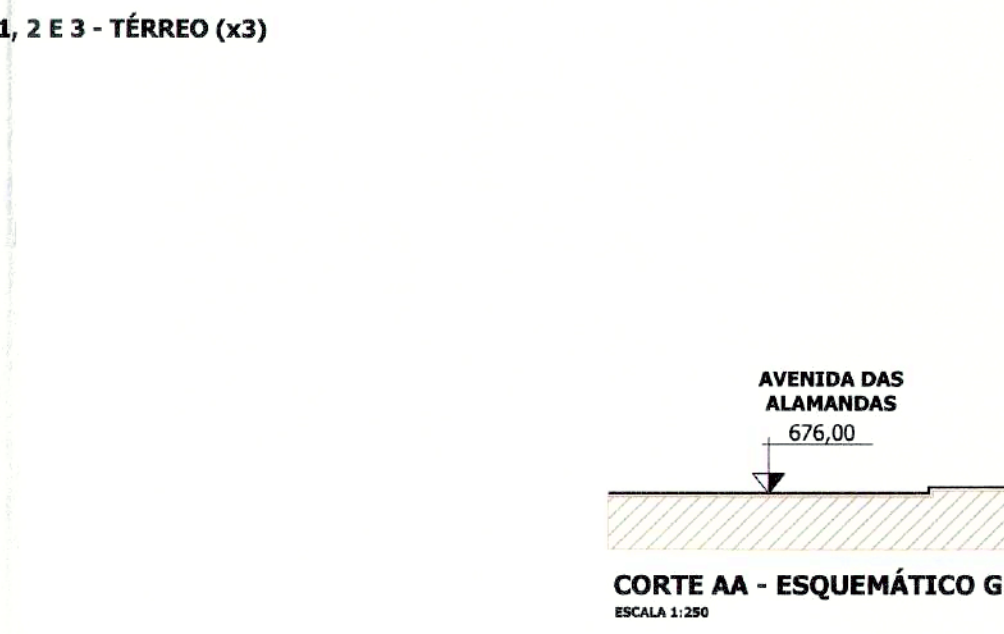
ÁREA PÉRGOLA DESCOBERTA: 6,83 x 2 = 13,66m²

ÁREA TOTAL DO TÉRREO = 183,94m²

ÁREA PERMISÍVEL MÁXIMA EXISTENTE = 83,98m²

ÁREA PERMISÍVEL PROPOSTA = 8,81m²

81,79% DE ÁREA VAZADA



PROJETO SIMPLIFICADO

FOLHA 03/06

CONSTRUÇÃO CSEI - FASE 01

RUA AVENIDA DAS ALAMANDAS

LOTE 002 QUADRA A

SEMPRE COMERCIAL SQ ZONA ZAE A (ART. 24)

AGUARDANDO FI QUANTIDADE: 17570

IMPENHORADOR

TOTAL DE VAGAS: 28

TOTAL DE UNIDADES: 89

DECLARAÇÃO DE APROVAÇÃO DO PROJETO... (Assinatura)

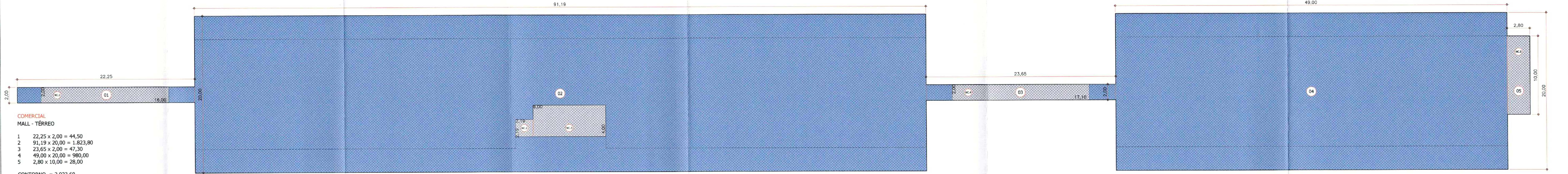
DECLARAÇÃO DE RESPONSABILIDADE TÉCNICA... (Assinatura)

DECLARAÇÃO DE RESPONSABILIDADE FISCAL... (Assinatura)

DECLARAÇÃO DE RESPONSABILIDADE CIVIL... (Assinatura)

DECLARAÇÃO DE RESPONSABILIDADE PENAL... (Assinatura)

DECLARAÇÃO DE RESPONSABILIDADE PATRIMONIAL... (Assinatura)



COMERCIAL
MALL - TÉRREO

- 22,25 x 2,00 = 44,50
- 91,19 x 20,00 = 1.823,80
- 23,65 x 2,00 = 47,30
- 49,00 x 20,00 = 980,00
- 2,80 x 10,00 = 28,00

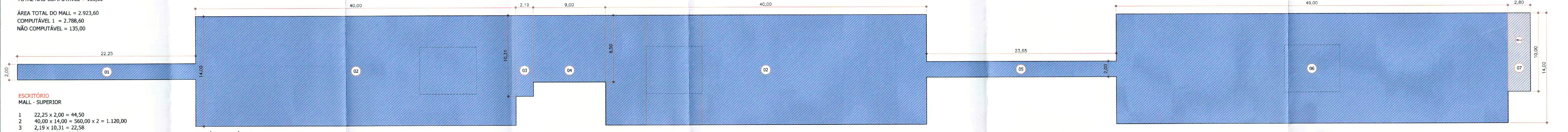
CONTORNO = 2.923,60

MEMÓRIA DE CÁLCULO
MALL COMERCIAL - TÉRREO
ESCALA 1:200

NÃO COMPUTÁVEL
NC.1 16,00 x 2,00 = 32,00
NC.2 2,19 x 2,19 = 4,80
NC.3 9,00 x 4,00 = 36,00
NC.4 17,10 x 2,00 = 34,20
NC.5 2,80 x 10,00 = 28,00

TOTAL NÃO COMPUTÁVEL = 135,00

ÁREA TOTAL DO MALL = 2.923,60
COMPUTÁVEL 1 = 2.788,60
NÃO COMPUTÁVEL = 135,00



ESCRITÓRIO
MALL - SUPERIOR

- 22,25 x 2,00 = 44,50
- 40,00 x 14,00 = 560,00 x 2 = 1.120,00
- 2,19 x 10,31 = 22,58
- 9,00 x 8,50 = 76,50
- 23,65 x 2,00 = 47,30
- 49,00 x 14,00 = 686,00
- 2,80 x 10,00 = 28,00

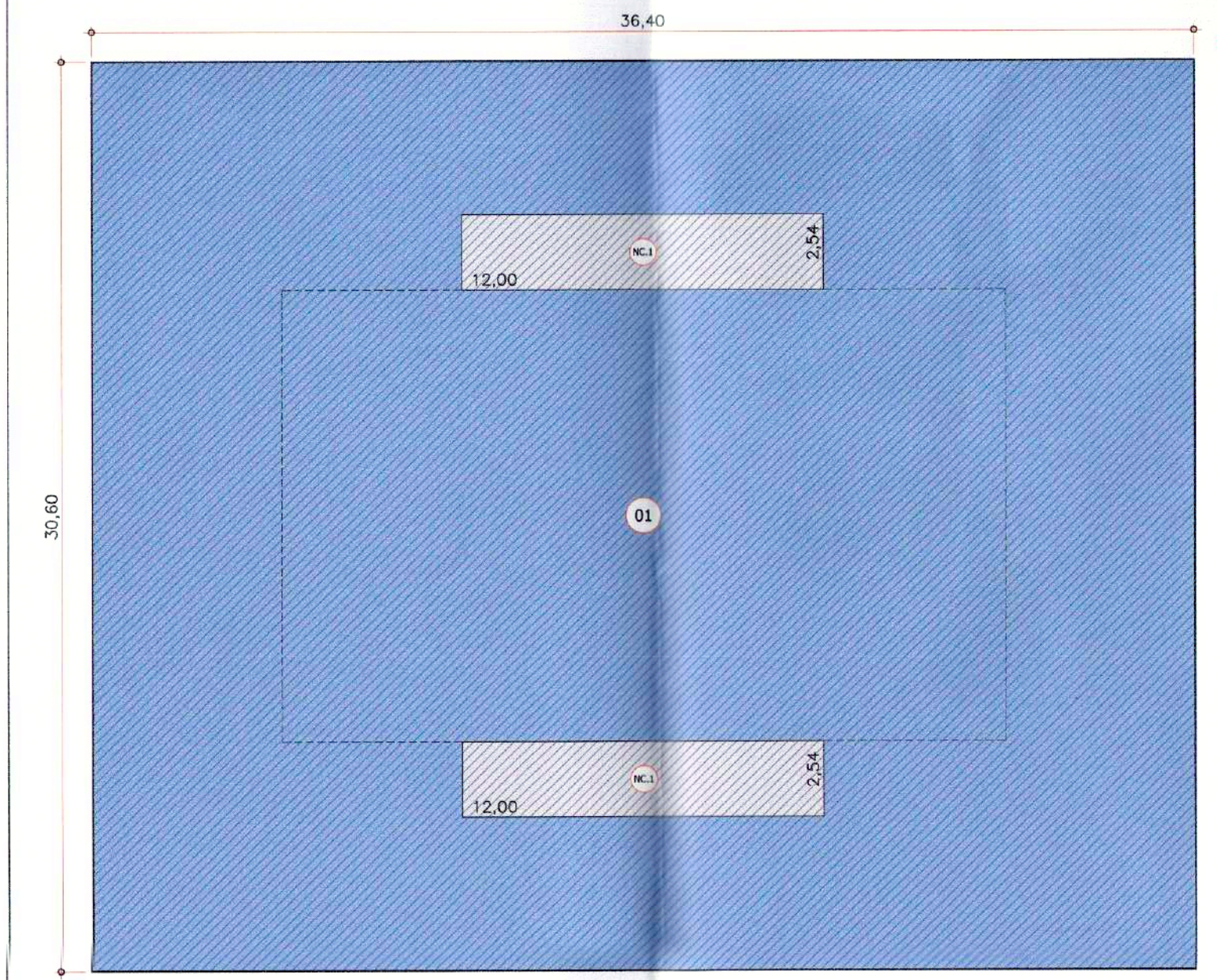
CONTORNO = 2.024,88

MEMÓRIA DE CÁLCULO
MALL ESCRITÓRIOS - SUPERIOR
ESCALA 1:200

NÃO COMPUTÁVEL
NC.1 2,80 x 10,00 = 28,00

TOTAL NÃO COMPUTÁVEL = 28,00

ÁREA TOTAL DO MALL = 2.024,88
COMPUTÁVEL 1 = 1.996,88
NÃO COMPUTÁVEL = 28,00



ESCRITÓRIO
OFFICE (x3) - TÉRREO

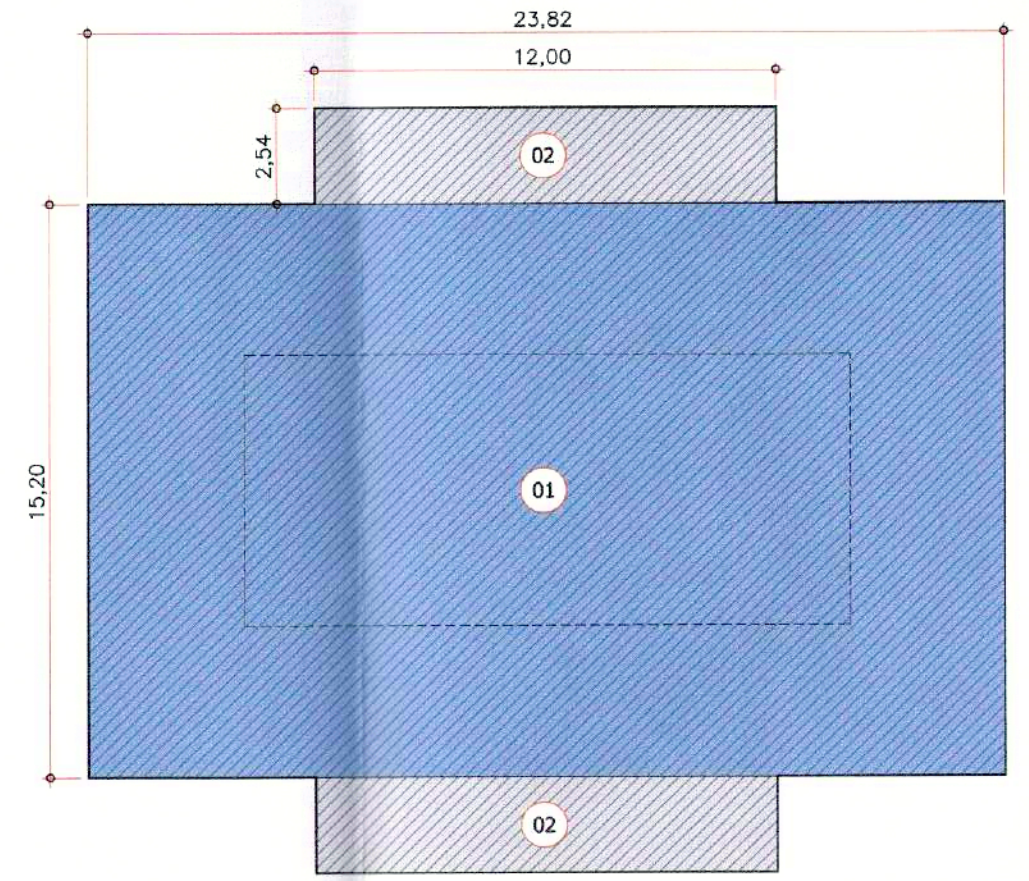
- 36,40 x 30,60 = 1.113,84

TOTAL = 1.113,84 x 3 = 3.341,52

NÃO COMPUTÁVEL
NC.1 12,00 x 2,54 = 30,48 x 2 = 60,96

COMPUTÁVEL 1 = 1.052,88 x 3 = 3.158,64
NÃO COMPUTÁVEL = 60,96 x 3 = 182,88

MEMÓRIA DE CÁLCULO
OFFICE 1, 2 E 3 - TÉRREO (x3)
ESCALA 1:200



ESCRITÓRIO
OFFICE (x3) - SUPERIOR

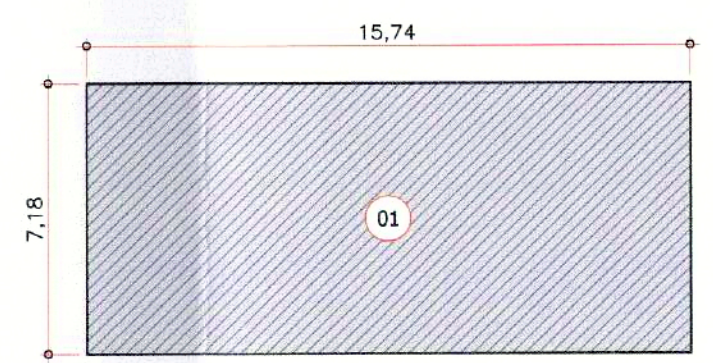
- 23,82 x 15,20 = 362,06
- 12,00 x 2,54 = 30,48 x 2 = 60,96

TOTAL = 423,02 x 3 = 1.269,06

NÃO COMPUTÁVEL
NC.1 12,00 x 2,54 = 30,48 x 2 = 60,96

COMPUTÁVEL 1 = 362,06 x 3 = 1.086,18
NÃO COMPUTÁVEL = 60,96 x 3 = 182,88

MEMÓRIA DE CÁLCULO
OFFICE SUPERIOR (x3)
ESCALA 1:200



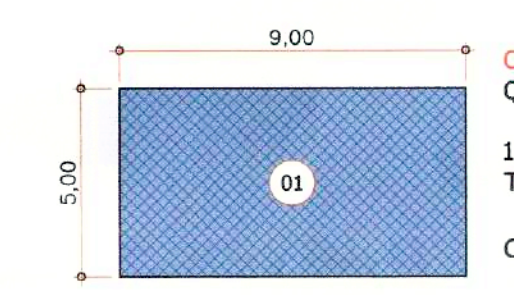
ESCRITÓRIO
OFFICE (x3) - ATÍCO

- 15,74 x 7,18 = 113,01

TOTAL = 113,01 x 3 = 339,03

NÃO COMPUTÁVEL = 113,01 x 3 = 339,03

MEMÓRIA DE CÁLCULO
ATÍCO ESCRITÓRIO (x3)
ESCALA 1:200



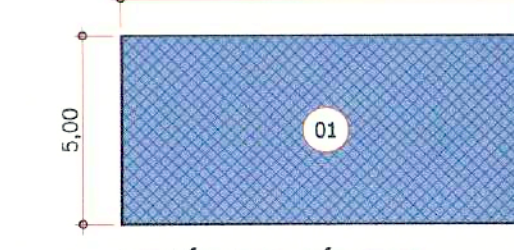
COMERCIAL
QUIOSQUE (x7)

- 9,00 x 5,00 = 45,00 x 7 = 315,00

TOTAL = 315,00

COMPUTÁVEL 1 = 315,00

MEMÓRIA DE CÁLCULO
QUIOSQUE COMERCIAL - TÉRREO (x7)
ESCALA 1:200



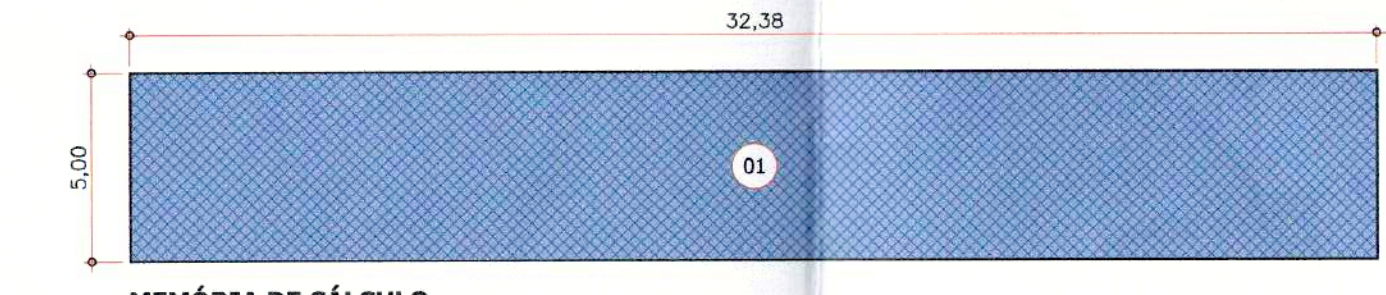
COMERCIAL
COBERTURA 2

- 10,58 x 5,00 = 52,90

TOTAL = 52,90

COMPUTÁVEL 1 = 52,90

MEMÓRIA DE CÁLCULO
COBERTURA 2 - ACESSO VEÍCULOS
ESCALA 1:200



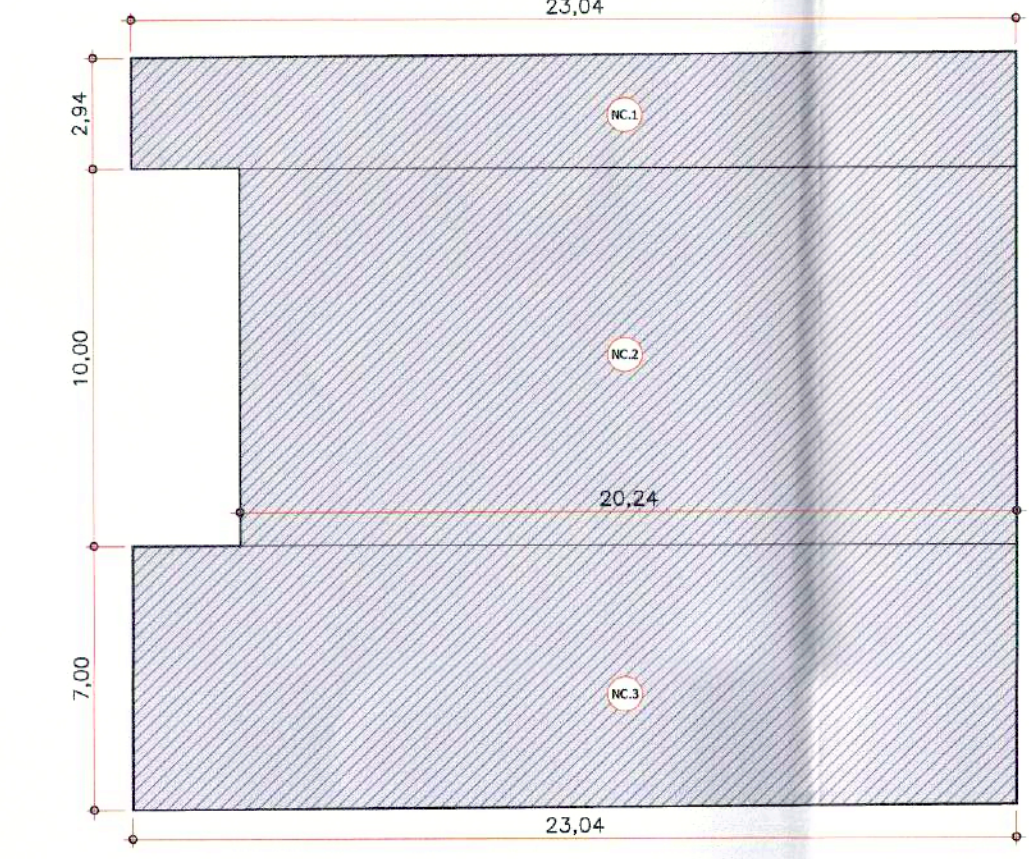
COMERCIAL
COBERTURA 4

- 32,38 x 5,00 = 161,90

TOTAL = 161,90

COMPUTÁVEL 1 = 161,90

MEMÓRIA DE CÁLCULO
COBERTURA 4 - ACESSO VEÍCULOS
ESCALA 1:200



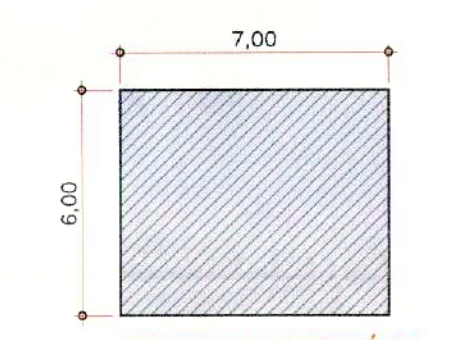
COMERCIAL
DOCA

- 23,04 x 2,94 = 67,73
- 20,24 x 10,00 = 202,40
- 23,04 x 7,00 = 161,28

TOTAL = 431,41

NÃO COMPUTÁVEL = 431,41

PLANTA DOCA
COMERCIAL
ESCALA 1:200



COMERCIAL / ESCRITÓRIO
ATÍCO MALL (x3)

- 7,00 x 6,00 = 42,00

TOTAL ATÍCO = 42,00 x 3,00 = 126,00
NÃO COMPUTÁVEL = 42,00 x 3,00 = 126,00

ESCRITÓRIO
NÃO COMPUTÁVEL
COMPUTÁVEL 1
COMPUTÁVEL 2*

COMERCIAL
NÃO COMPUTÁVEL
COMPUTÁVEL 1
COMPUTÁVEL 2*

LEGENDA

- ÁREA COMPUTÁVEL 1 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 1 - COMERCIAL
- ÁREA COMPUTÁVEL 2ª - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 2ª - COMERCIAL
- ÁREAS COMERCIAIS DE USO MÚLTIPLO: COMPLEXO, MANGUETÃO, TERMOLO, COFOPOR ALUNA, C, BICO DO V, 1º ANDAR DA L.C. 200/200.
- ÁREA NÃO COMPUTÁVEL - ESCRITÓRIO
- ÁREA NÃO COMPUTÁVEL - COMERCIAL
- ÁREA PERMEÁVEL:
 - JARDIM = 4,19% (250m²)
 - ÁREA DE PAVIMENTO PERMEÁVEL = 4,55% (275m²) x 211 = 1.368,00m²
 - PERÍMETRO PERMEÁVEL = 3,92% (230m²) x 30% = 1.292,00m²
- ÁREA TOTAL DO TERRENO = 34.468,00m²
- ÁREA PERMEÁVEL MÍNIMA EXIGIDA = 6.393,60m²
- ÁREA PERMEÁVEL PROJETADA = 6.816,14m²

QUADRO DE VAGAS - FASE 2

CLASSIFICAÇÃO DAS VAGAS

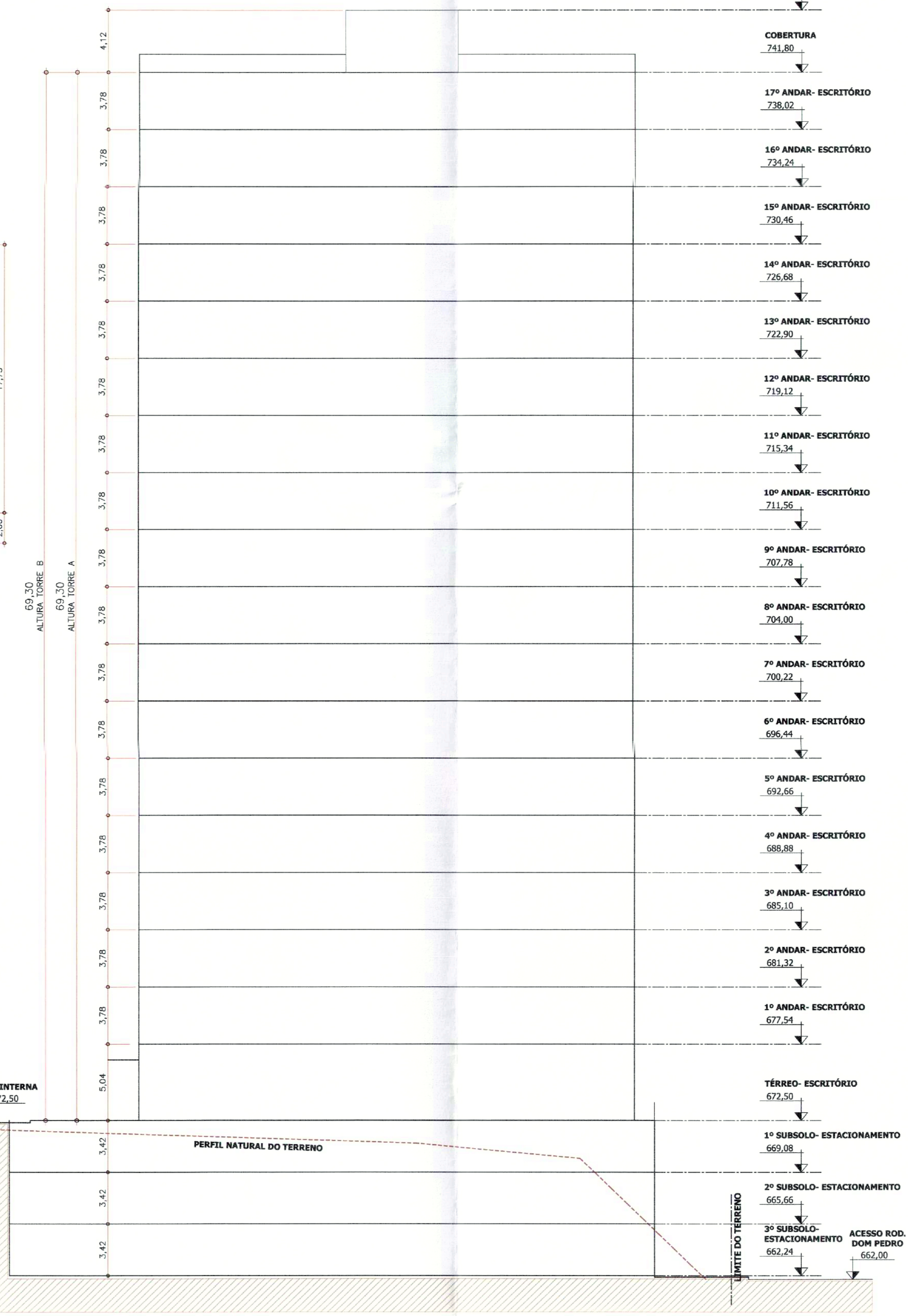
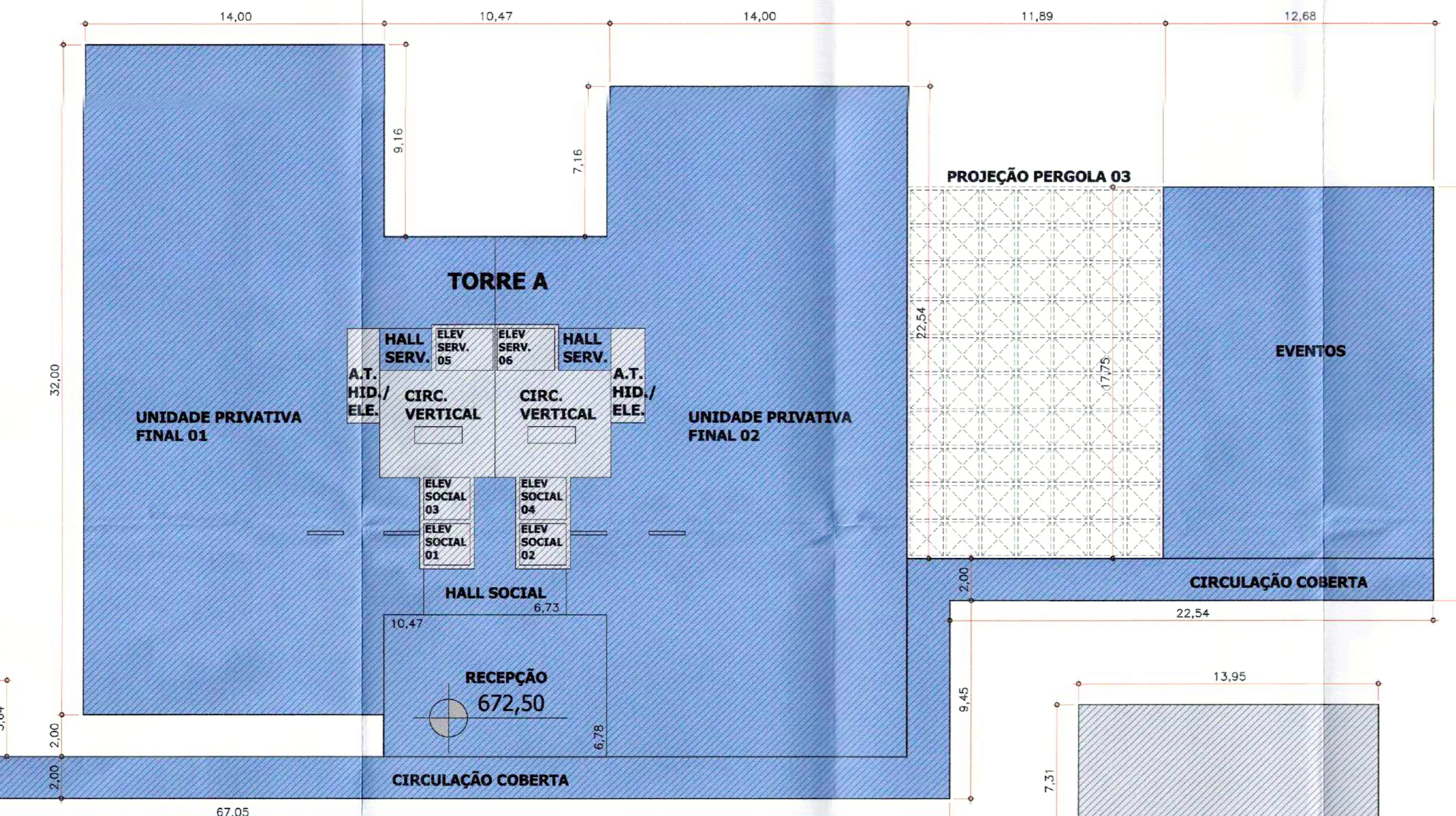
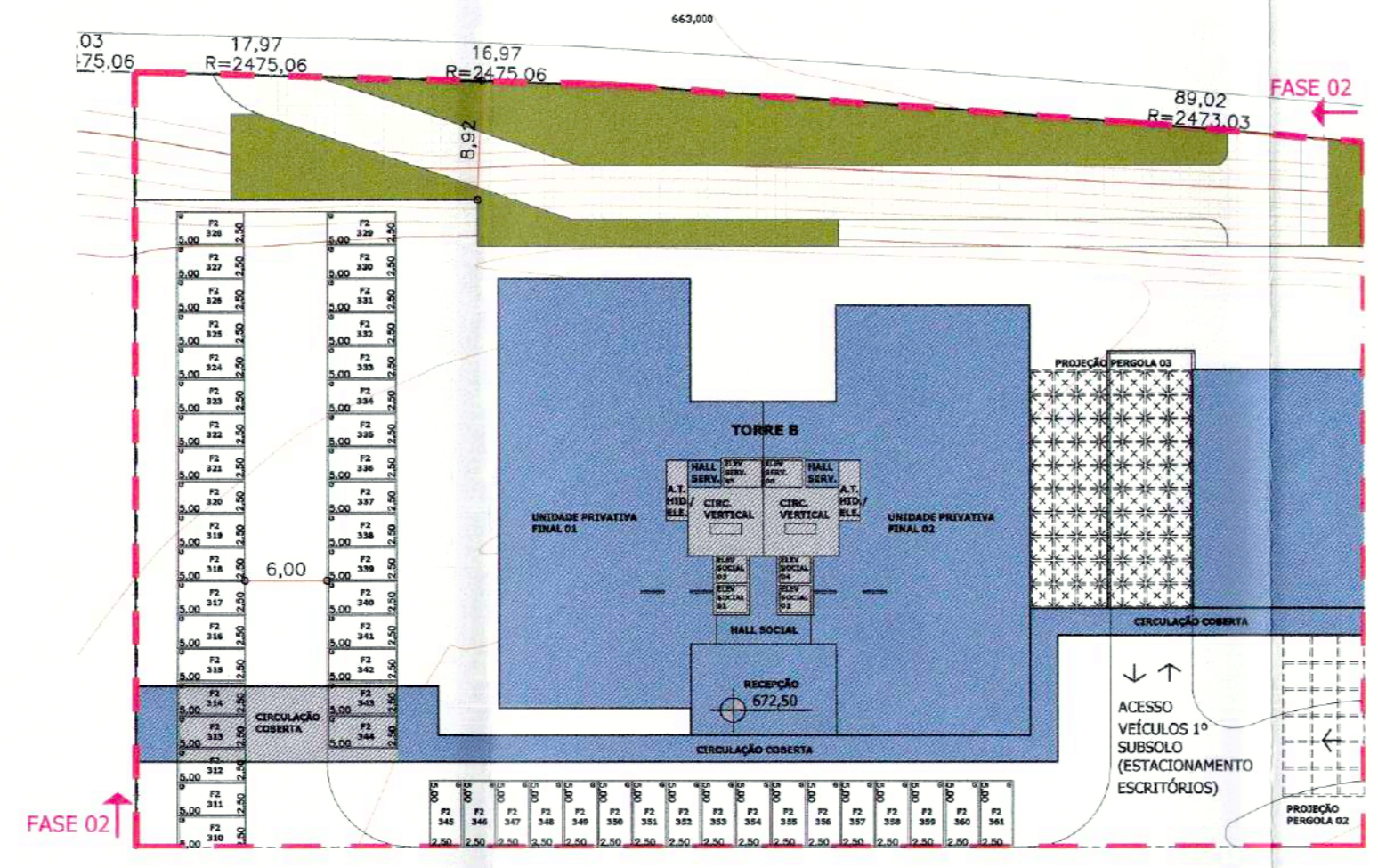
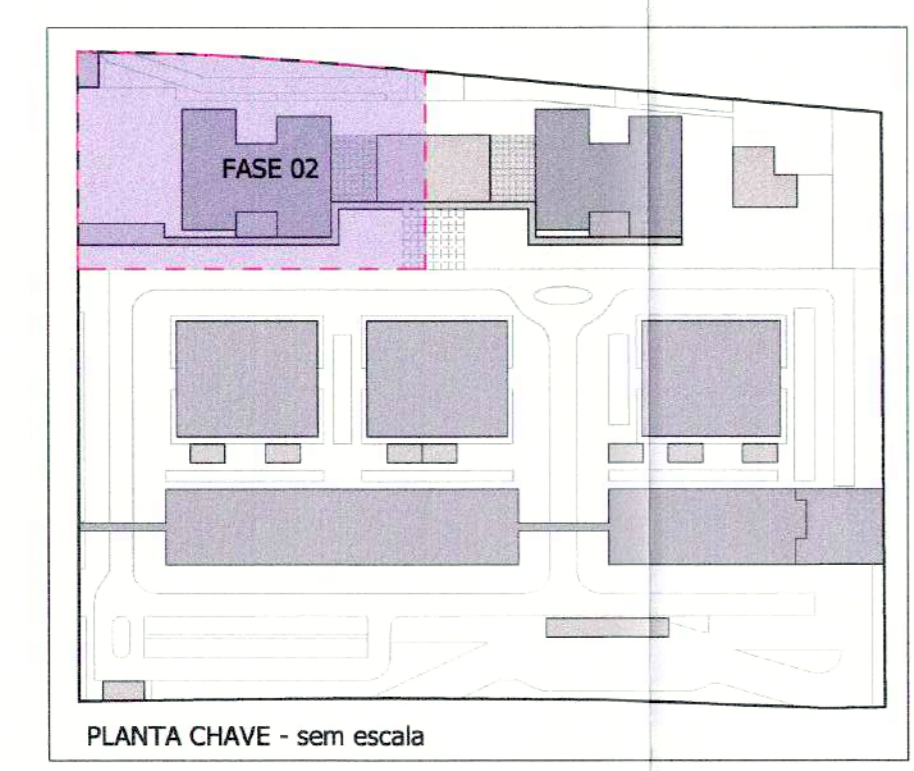
TIPO DE VAGA	TÉRREO	1º SUBSÓLO	2º SUBSÓLO	TOTAL GERAL
PEQUENA	00	00	00	00
MEDIA	00	00	00	00
GRANDE	00	00	00	00
PCD (GRANDE)	00	00	00	00
PCD (MÉDIA)	00	00	00	00
PCD (PEQUENA)	00	00	00	00
PCD (GRANDE)	00	00	00	00
PCD (MÉDIA)	00	00	00	00
PCD (PEQUENA)	00	00	00	00
TOTAL	000	00	00	000
NOTA	00	00	00	00

TABELA DE VAGAS - COMERCIAL

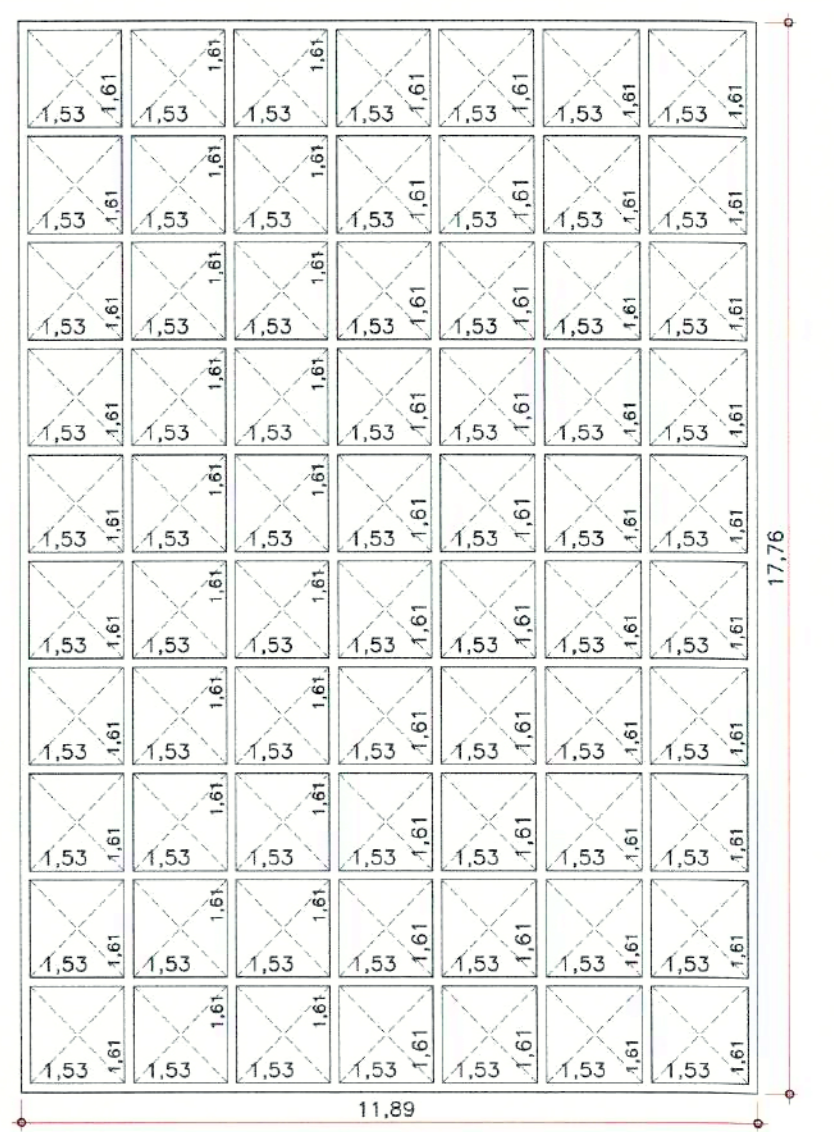
TIPO DE VAGA	TÉRREO	1º SUBSÓLO	2º SUBSÓLO	TOTAL GERAL
PEQUENA	00	00	00	00
MEDIA	00	00	00	00
GRANDE	12	02	00	14
PCD (GRANDE)	00	00	00	00
PCD (MÉDIA)	00	00	00	00
PCD (PEQUENA)	00	00	00	00
TOTAL	12	02	00	14
NOTA	00	00	00	00

TABELA DE VAGAS - ESCRITÓRIO

TIPO DE VAGA	TÉRREO	1º SUBSÓLO	2º SUBSÓLO	TOTAL GERAL
PEQUENA	00	00	00	00
MEDIA	00	00	00	00
GRANDE	52	167	167	346
PCD (GRANDE)	00	00	00	00
PCD (MÉDIA)	00	00	00	00
PCD (PEQUENA)	00	00	00	00
TOTAL	52	167	167	346
NOTA	00	00	00	00

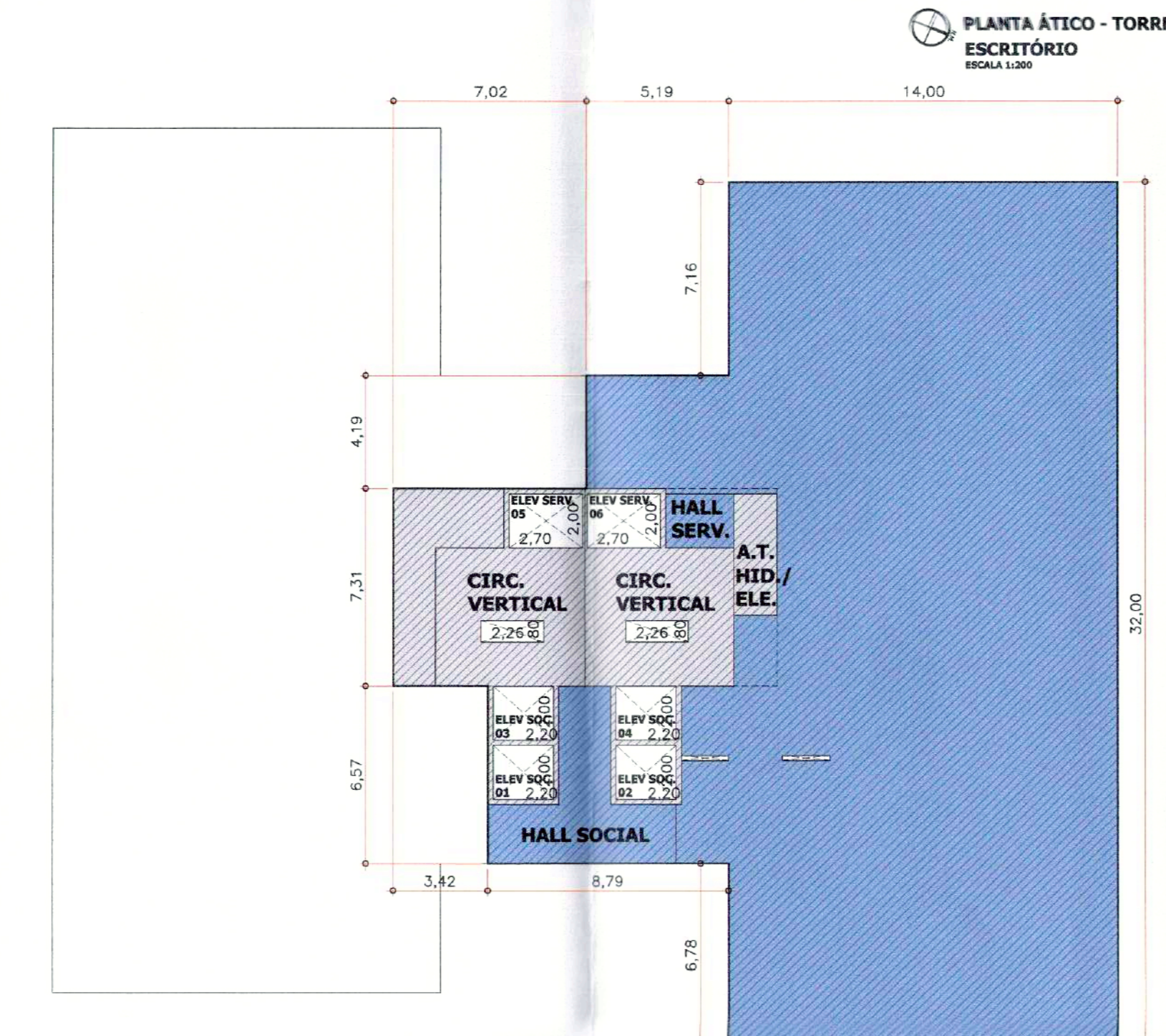
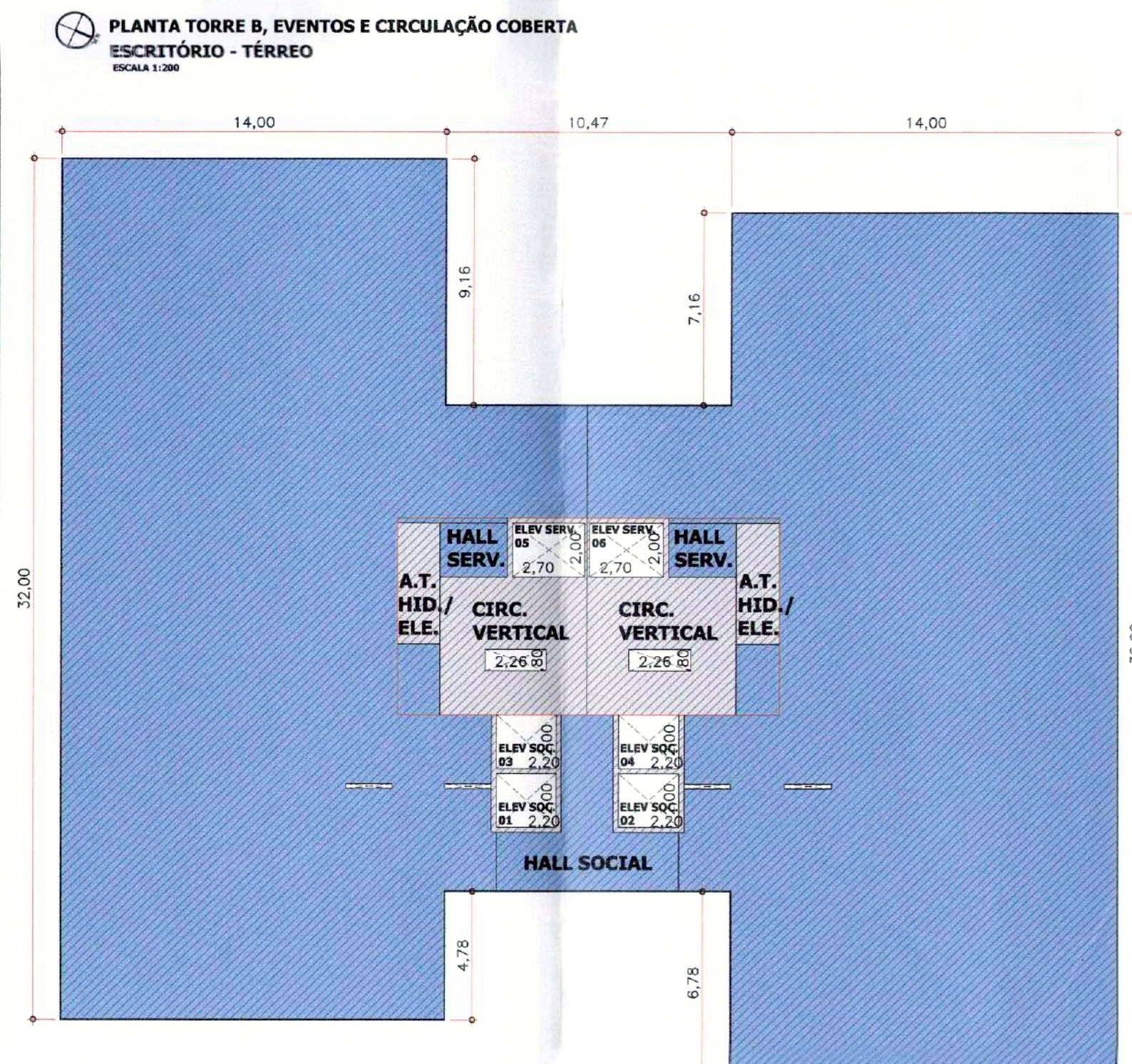


ÁREA CONTOURNO 16,00 x 12,04 = 192,64m²
VAZIOS (1,88 x 1,88) x 48 = 169,64m²
88,06% DE ÁREA VAZADA



ÁREA CONTOURNO 11,89 x 17,76 = 211,16m²
VAZIOS (1,53 x 1,61) x 70 = 172,20m²
81,54% DE ÁREA VAZADA

ATENDE ART. 50 DA L.C. 99/2003.
§ 2º É feita a utilização de elementos que apresentarem superfície vazada uniformemente distribuída igual ou superior a 80% (oitenta por cento) de sua superfície total.



PROJETO SIMPLIFICADO FOLHA 05/12

OBRA: CONSTRUÇÃO CSEI - FASE 02

TIPO OBRA: CONSTRUÇÃO CSEI - FASE 02

LOCALIZAÇÃO: RUA: AVENIDA DAS ALAMANDAS Nº AGUARDANDO FI
LOTE 002 QUADRA A QUARTERÃO 17570

ZONAMENTO: BAIRRO COMERCIAL SQ ZONA ZAE A (ANTIGA Z14) ARG IMPERADOR

Nº DE COMITÊS/UNIDADES:	TOTAL COMITÊS/UNIDADES:	Nº DE BANHEIROS/UNIDADES:	TOTAL BANHEIROS:	TOTAL UNIDADES:
TB 00/36	00	TB 00/36	72	36

DECLARAÇÕES

FASE 02

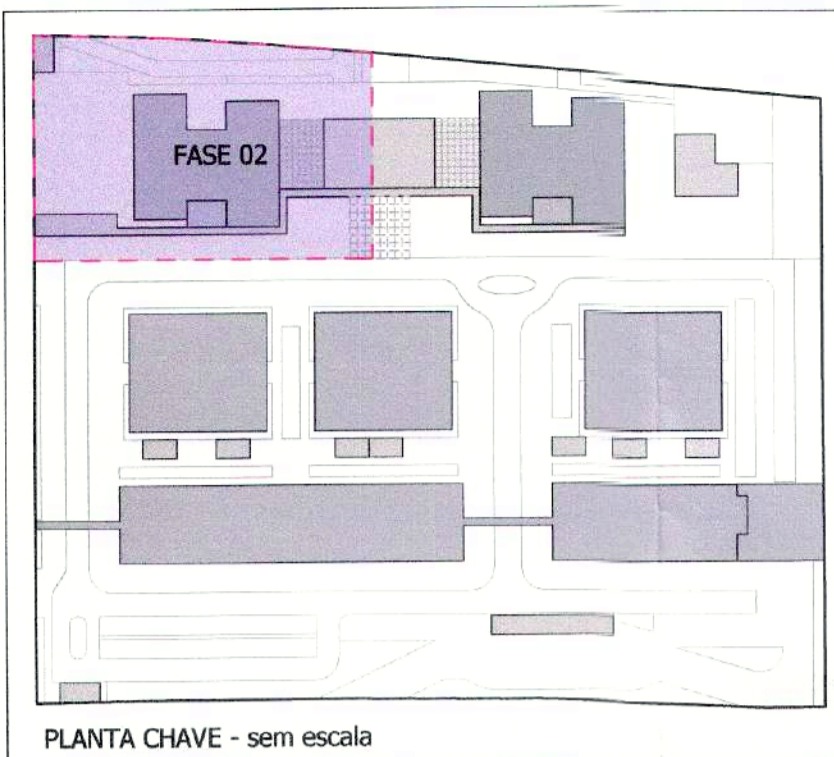
TÉRREO	4.995,00
1º SUBSÓLO	4.123,88
2º SUBSÓLO	4.071,63
3º SUBSÓLO	4.071,63
CIRCULAÇÃO COBERTA (TORRE B)	285,66
EVENTOS	123,06
TORRE B	19.257,95
TOTAL A CONSTRUIR	31.833,81
COFOPOR	1.564,80
LOTE	2.430,10

DECLARAÇÃO DO PROPRIETÁRIO: DECLARO QUE A APROVAÇÃO DO PROJETO NÃO IMPLICA NO RECONHECIMENTO POR PARTE DA PROJETISTA DO DIREITO DE PROPRIEDADE DO TERRENO.

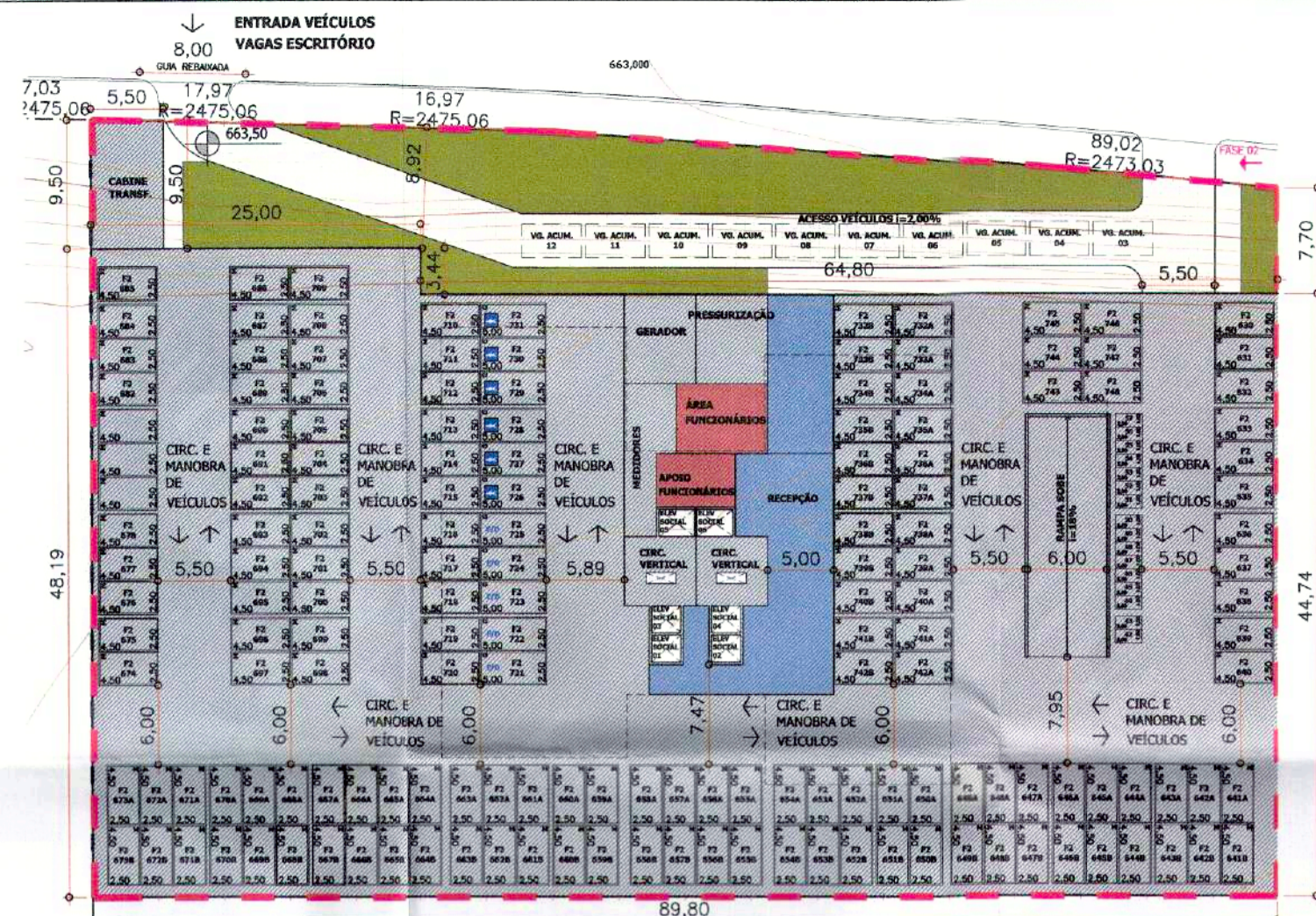
DECLARAÇÃO DO AUTOR DO PROJETO: DECLARO PARA OS DEVIDOS FINS DE DIREITO, INCLUSIVE NA ESFERA PENAL, QUE O PROJETO FOI ELABORADO COM TOTAL OBSERVÂNCIA À LEGISLAÇÃO EM VIGOR, INCLUSIVE A DE ACESSIBILIDADE PARA OS CIDADÃOS PREVISIVOS EM LEI.

DECLARAÇÃO DO RESPONSÁVEL TÉCNICO: DECLARO QUE: 1. A OBRA SERÁ EXECUTADA DE ACORDO COM O PROJETO APROVADO PELA P.M.C. E SOMENTE APÓS A APROVAÇÃO DOS PROJETOS COMPLEMENTARES JUNTO ÀS EMPRESAS CONCRETAS, SONDAGENS DE SERVIÇOS PÚBLICOS, QUANDO NECESSÁRIO. 2. QUALQUER ALTERAÇÃO AO PROJETO SERÁ IMEDIATAMENTE COMUNICADA À P.M.C.

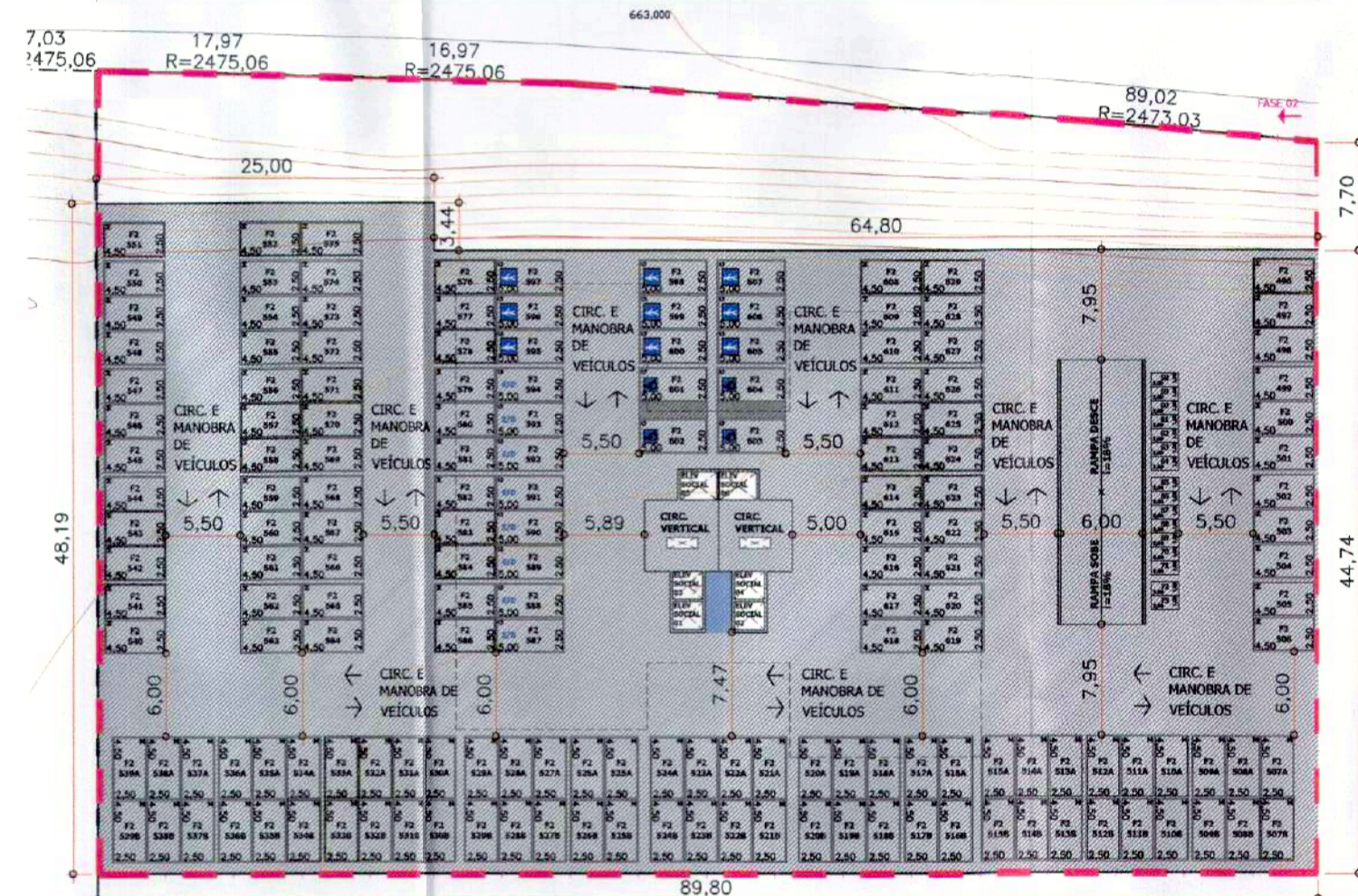
RESERVADO A P.M.C.:



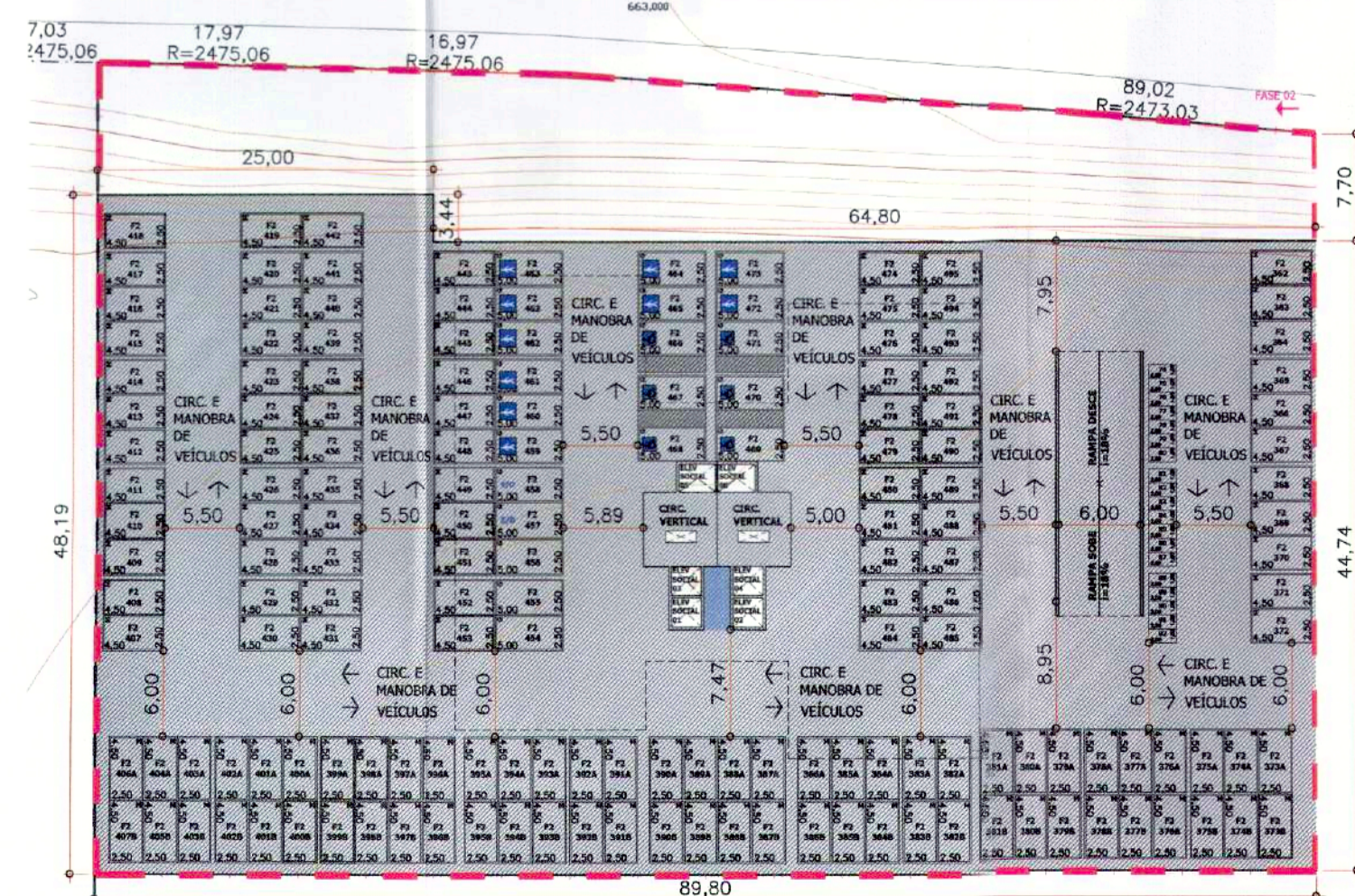
PLANTA CHAVE - sem escala



PLANTA 3º SUBSOLO FASE 2 ESCALA 1:300



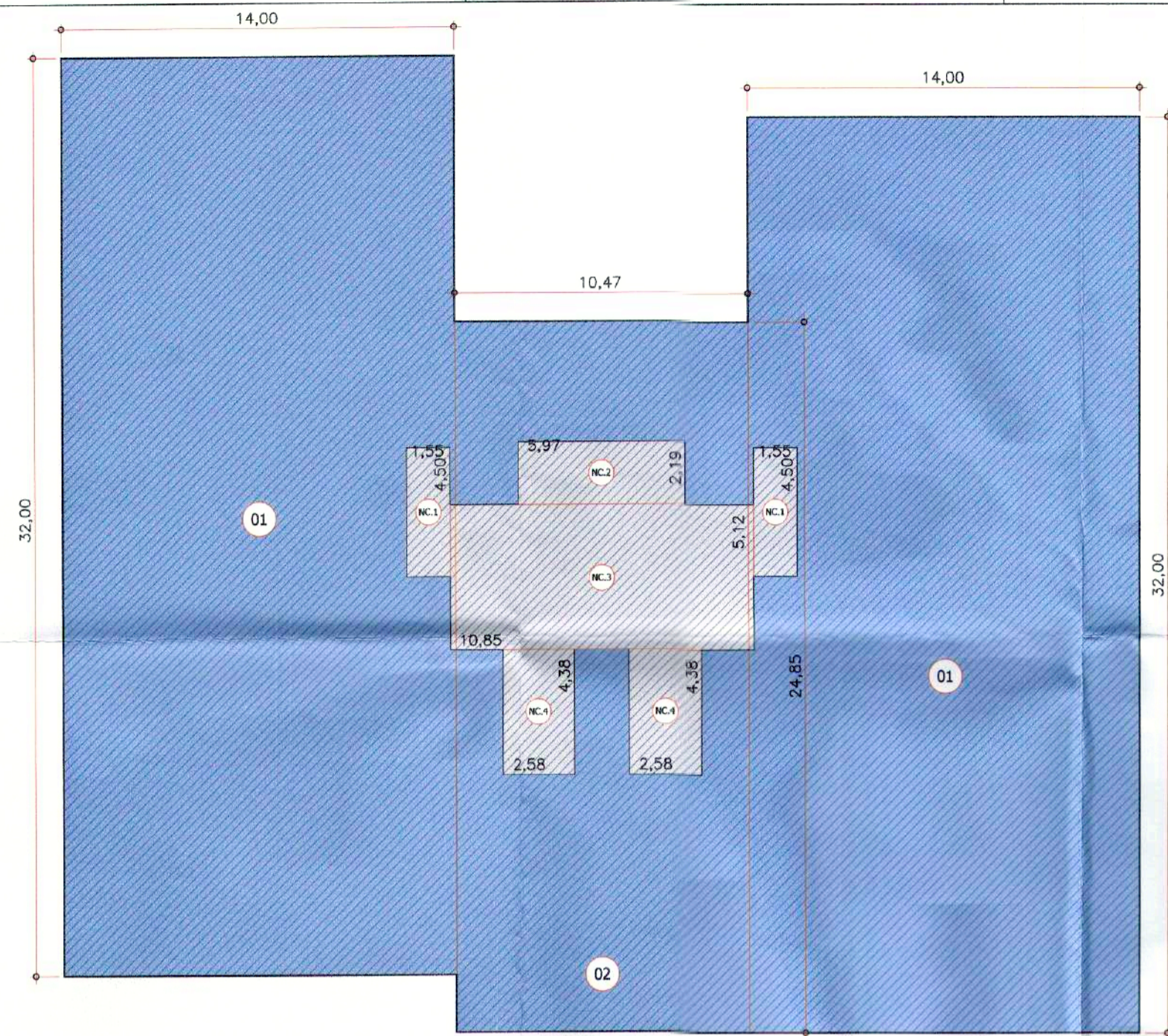
PLANTA 2º SUBSOLO FASE 2 ESCALA 1:300



PLANTA 1º SUBSOLO FASE 2 ESCALA 1:300

PROJETO SIMPLIFICADO		FOLHA 06/12	
OBRA	TIPO OCUP.	CONSTRUÇÃO CSEI - FASE 02	
LOCALIZAÇÃO/ ZONEAMENTO	RUA: AVENIDA DAS ALAMANDAS	Nº AGUARDANDO FI	
	LOTE 002 QUADRA A	QUARTEIRÃO 17570	
	BAIRRO COMERCIAL SQ	ZONA ZAE A (ANTIGA Z14) APG IMPERADOR	
Nº DORMITÓRIOS/UNIDADES:	TOTAL DORMITÓRIOS:	Nº BANHEIROS/UNIDADES:	TOTAL BANHEIROS:
TB 00/36	00	TB 02/36	72
TOTAL UNIDADES:		36	
ÁREAS (m ²)	DECLARAÇÕES		
	FASE 02	<p>DECLARO QUE A APROVAÇÃO DO PROJETO NÃO IMPLICA NO RECONHECIMENTO POR PARTE DA PREFEITURA NO DIREITO DE PROPRIEDADE DO TERRENO.</p> <p>SQ EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS LTDA CNPJ: 09.626.370/0001-03 AFFONSO GABRIEL COSTA DE MOURA CPF: 093.291.088-05</p>	
TERRENO 4.995,00 3º SUBSOLO 4.123,88 2º SUBSOLO 4.071,63 1º SUBSOLO 4.071,63 CIRCULAÇÃO COBERTA (TORRE B) 285,66 EVENTOS 123,06 TORRE B 19.257,95 TERREO 1.156,18 TIPO 1.051,97 x 16 = 16.831,52 1º E 2º ANDAR: 194,14 x 2 = 1.108,28 ATICO 101,97 TOTAL A CONSTRUIR 31.933,81 OCUPADO 1.564,90 LIVRE 3.430,10	<p>DECLARO PARA OS DEVIDOS FINS DE DIREITO, INCLUSIVE NA ESFERA PENAL, QUE O PROJETO FOI ELABORADO COM TOTAL OBSERVÂNCIA À LEGISLAÇÃO EDILÍCIA VIGENTE, INCLUSIVE A DE ACESSIBILIDADE PARA OS CASOS PREVISTOS EM LEI</p> <p>OLIVEIRA COTTA ARQUITETURA E CONSTRUÇÕES LTDA CNPJ: 01.445.891.0001-92 JOÃO LUIZ COTTA NETO ARQUITETO RGT: 1.182.795</p>		
SITUAÇÃO SEM ESCALA			
	<p>DECLARO QUE:</p> <p>1. A OBRA SERÁ EXECUTADA DE ACORDO COM O PROJETO APROVADO PELA P.M.C. E SOMENTE APÓS A APROVAÇÃO DOS PROJETOS COMPLEMENTARES JUNTO AS EMPRESAS CONCESSIONÁRIAS DE SERVIÇOS PÚBLICOS, QUANDO NECESSÁRIO.</p> <p>2. QUALQUER ALTERAÇÃO AO PROJETO SERÁ IMEDIATAMENTE COMUNICADA A P.M.C.</p> <p>IZIX DESENVOLVIMENTO IMOBILIÁRIO S.A. CNPJ: 48.680.822/0001-19 AUGUSTO MORAES SALLES MANARINI ARQUITETO CIVIL ART: 28027230232013082</p>		

RESERVADO À P.M.C.:

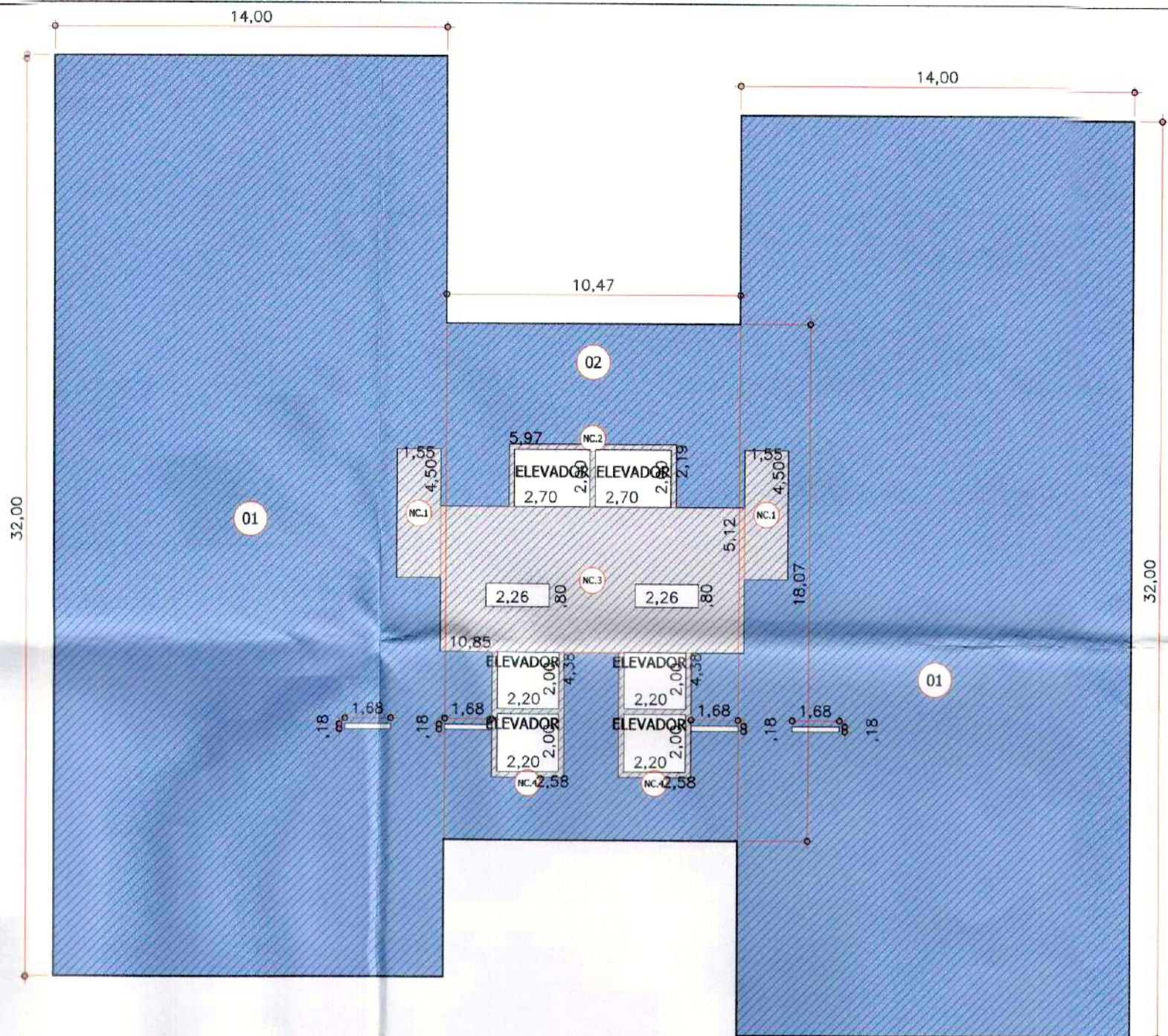


ESCRITÓRIO
TORRE B - TÉRREO

1 14,00 x 32,00 = 448,00 x 2 = 896,00
 2 10,47 x 24,85 = 260,18
TOTAL = 1.156,18

NÃO COMPUTÁVEL
 NC.1 1,55 x 4,50 = 6,98 x 2 = 13,96
 NC.2 5,97 x 2,19 = 13,07
 NC.3 10,85 x 5,12 = 55,55
 NC.4 2,58 x 4,38 = 11,30 x 2 = 22,60
TOTAL = 105,18

ÁREA TOTAL = 1.156,18
COMPUTÁVEL 1 = 1.051,00
NÃO COMPUTÁVEL = 105,18



ESCRITÓRIO
TORRE B - TIPO (x16)

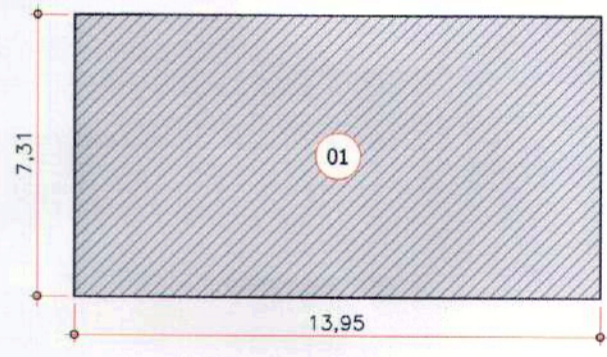
1 14,00 x 32,00 = 448,00 x 2 = 896,00
 2 10,47 x 18,07 = 189,19

CONTORNO = 1.085,19
VAZIOS = 33,22

ÁREA TOTAL DO ANDAR = 1.051,97 x 16 = 16.831,52
COMPUTÁVEL 1 = 978,81 x 16 = 15.660,96
NÃO COMPUTÁVEL = 73,16 x 16 = 1.170,56

VAZIOS
 2,20 x 2,00 = 4,40 x 4 = 17,60
 2,70 x 2,00 = 5,40 x 2 = 10,80
 2,26 x 0,80 = 1,81 x 2 = 3,62
 1,68 x 0,18 = 0,30 x 4 = 1,20
TOTAL VAZIOS = 33,22

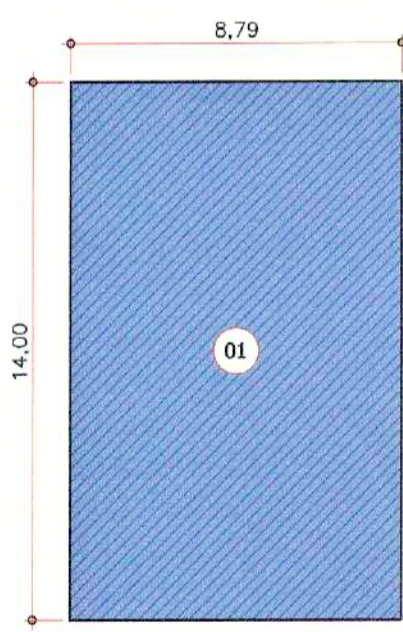
NÃO COMPUTÁVEL
 NC.1 1,55 x 4,50 = 6,98 x 2 = 13,96
 NC.2 5,97 x 2,19 = 13,07 - 10,80 = 2,27
 NC.3 10,85 x 5,12 = 55,55 - 3,62 = 51,93
 NC.4 2,58 x 4,38 = 11,30 - 8,80 = 2,50 x 2 = 5,00
TOTAL = 73,16



ESCRITÓRIO
ÁTICO - TORRE A
 1 13,95 x 7,31 = 101,97

ÁREA TOTAL DO ANDAR = 101,97
NÃO COMPUTÁVEL = 101,97

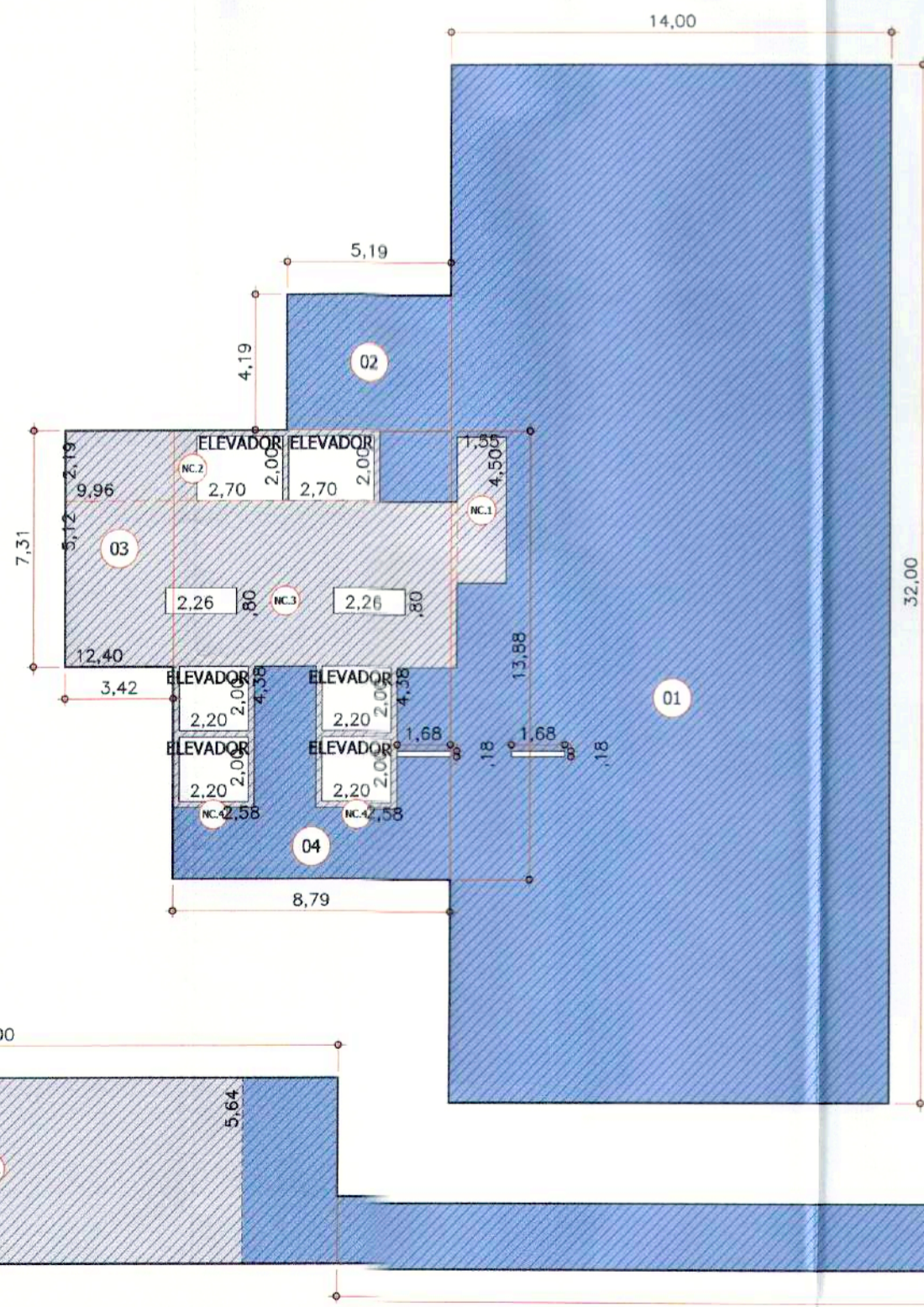
MEMÓRIA DE CÁLCULO
TÉRREO - TORRE A E TORRE B
 ESCALA 1:200



ESCRITÓRIO
EVENTOS

1 8,79 x 14,00 = 123,06

ÁREA TOTAL DO ANDAR = 123,06
COMPUTÁVEL 1 = 123,06



ESCRITÓRIO
TORRE B - TIPO (x2) 17º E 18º ANDAR

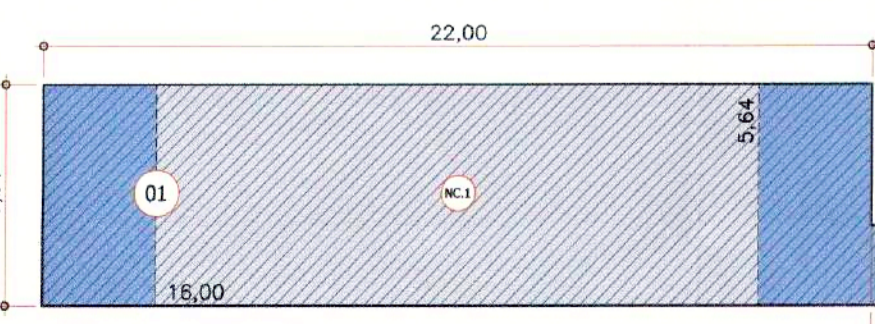
1 14,00 x 32,00 = 448,00
 2 5,19 x 4,19 = 21,75
 3 3,42 x 7,31 = 25,00
 4 8,79 x 13,88 = 122,01

CONTORNO = 616,76
VAZIOS = 32,62

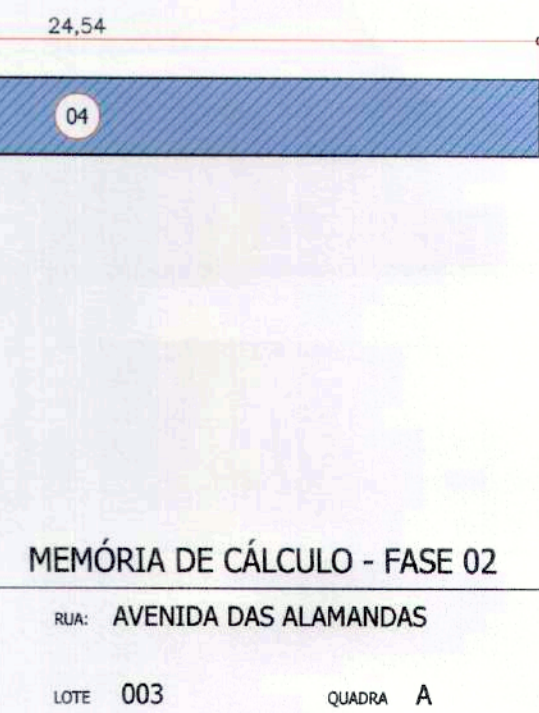
ÁREA TOTAL DO ANDAR = 584,14 x 2 = 1.168,28
COMPUTÁVEL 1 = 501,28 x 2 = 1.002,56
NÃO COMPUTÁVEL = 82,86 x 2 = 165,72

VAZIOS
 2,20 x 2,00 = 4,40 x 4 = 17,60
 2,70 x 2,00 = 5,40 x 2 = 10,80
 2,26 x 0,80 = 1,81 x 2 = 3,62
 1,68 x 0,18 = 0,30 x 2 = 0,60
TOTAL VAZIOS = 32,62

NÃO COMPUTÁVEL
 NC.1 1,55 x 4,50 = 6,98
 NC.2 9,96 x 2,19 = 21,81 - 10,80 = 11,01
 NC.3 12,40 x 5,12 = 63,49 - 3,62 = 59,87
 NC.4 2,58 x 4,38 = 11,30 - 8,80 = 2,50 x 2 = 5,00
TOTAL = 82,86



MEMÓRIA DE CÁLCULO
CIRCULAÇÃO COBERTA
 ESCALA 1:200



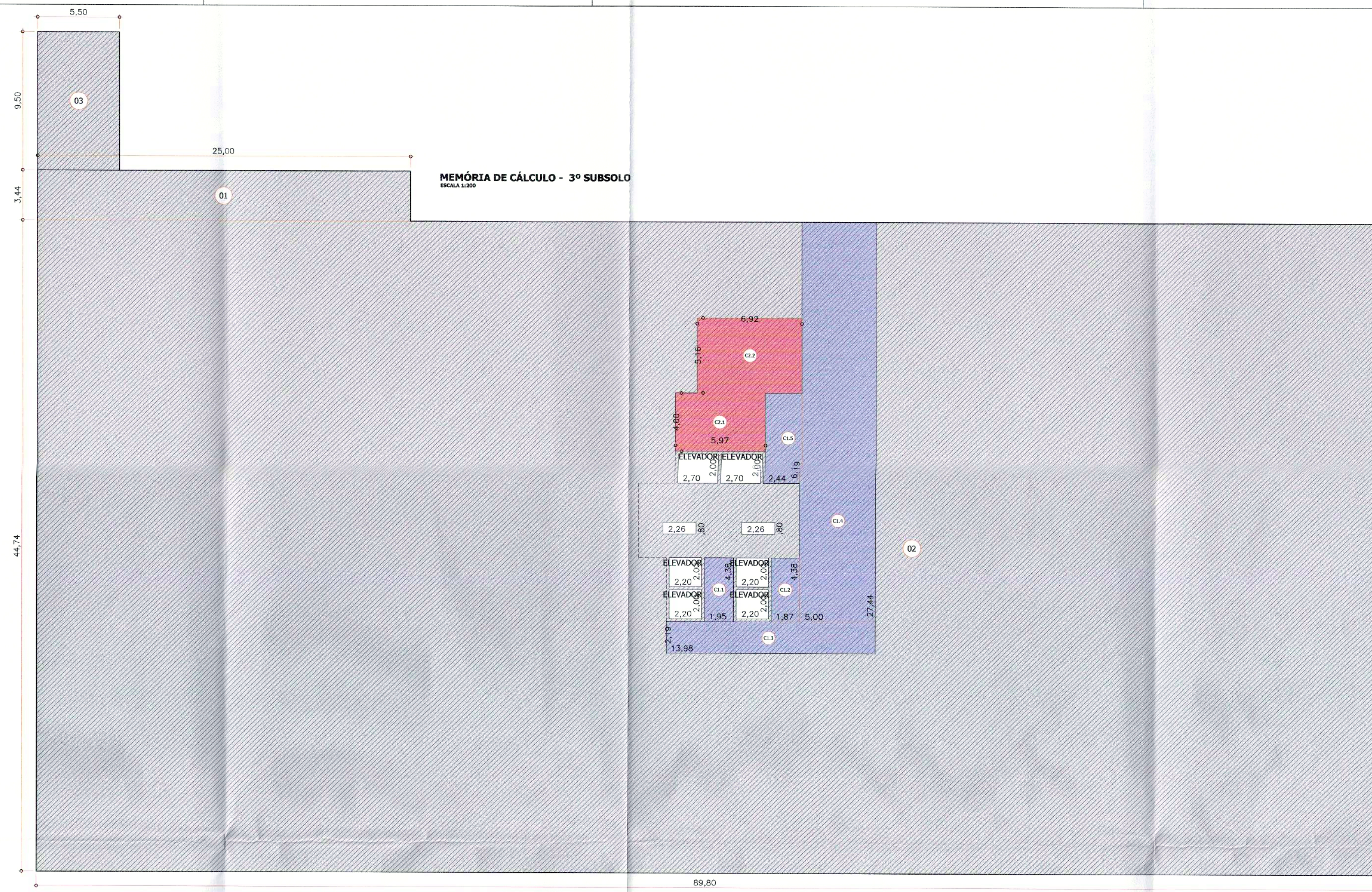
ESCRITÓRIO
CIRCULAÇÃO COBERTA

1 22,00 x 5,64 = 124,08
 2 45,05 x 2,00 = 90,10
 3 11,20 x 2,00 = 22,40
 4 24,54 x 2,00 = 49,08

CONTORNO = 285,66

ÁREA TOTAL DA CIRCULAÇÃO = 285,66
COMPUTÁVEL 1 = 195,42
NÃO COMPUTÁVEL = 90,24

MEMÓRIA DE CÁLCULO - FASE 02



3º SUBSOLO

1 25,00 x 3,44 = 86,00
 2 89,80 x 44,74 = 4.017,65
 3 5,50 x 9,50 = 52,25

CONTORNO = 4.155,90
 VAZIOS = 32,02
 TOTAL 3º SUBSOLO = 4.123,88

ESCRITÓRIO

COMPUTÁVEL 1 = 199,65
 COMPUTÁVEL 2 = 59,59
 NÃO COMPUTÁVEL = 3.864,64

VAZIOS

2,20 x 2,00 = 4,40 x 4 = 17,60
 2,70 x 2,00 = 5,40 x 2 = 10,80
 2,26 x 0,80 = 1,81 x 2 = 3,62
 TOTAL VAZIOS = 32,02

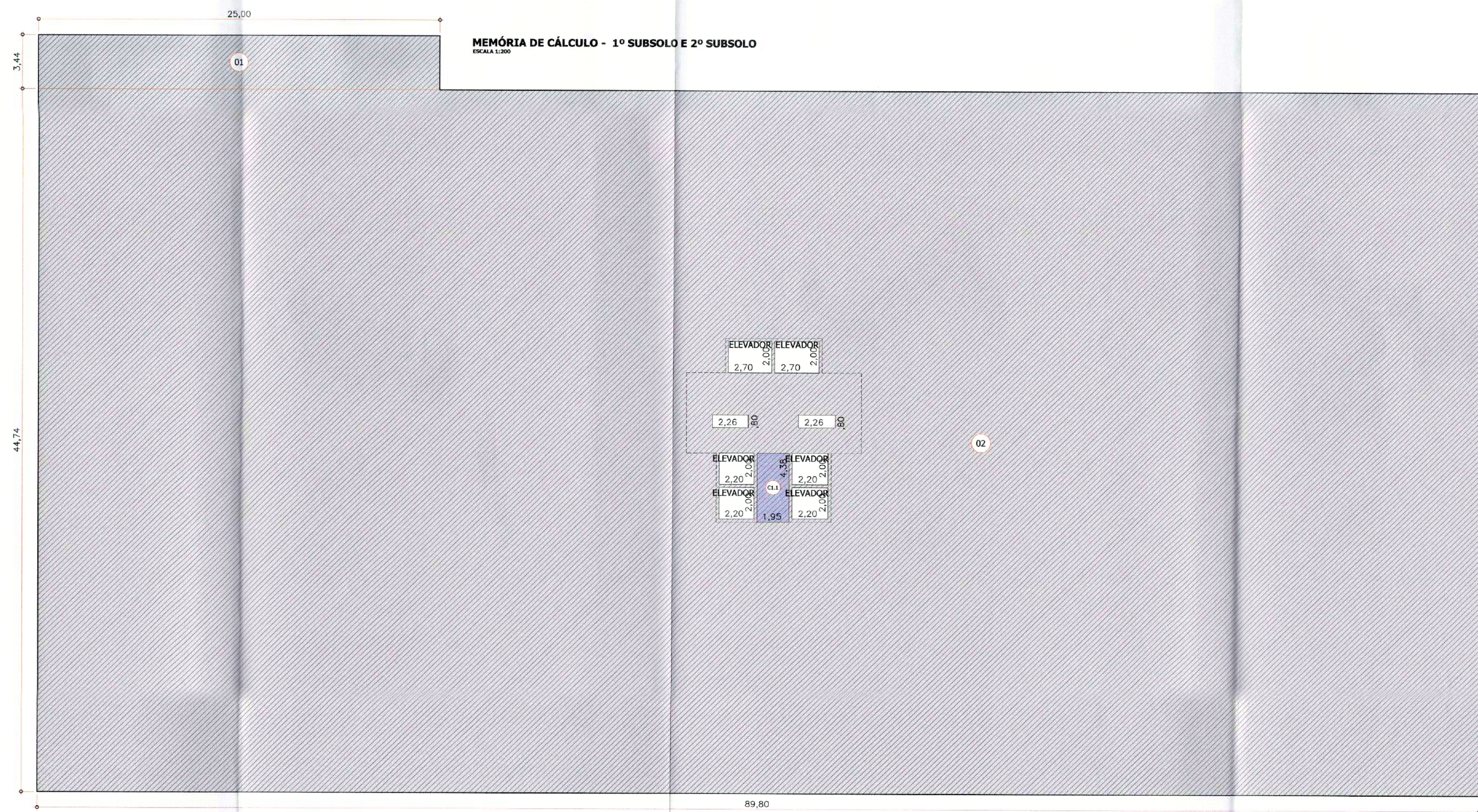
COMPUTÁVEL 1

C1.1 1,95 x 4,38 = 8,54
 C1.2 1,87 x 4,38 = 8,19
 C1.3 13,98 x 2,19 = 30,62
 C1.4 27,44 x 5,00 = 137,20
 C1.5 2,44 x 6,19 = 15,10

TOTAL COMPUTÁVEL 1 = 199,65

COMPUTÁVEL 2

C2.1 4,00 x 5,97 = 23,88
 C2.2 6,92 x 5,15 = 35,71
 TOTAL COMPUTÁVEL 2 = 59,59



ESCRITÓRIO

1º SUBSOLO E 2º SUBSOLO (x2)

1 25,00 x 3,44 = 86,00
 2 89,80 x 44,74 = 4.017,65

CONTORNO = 4.103,65
 VAZIOS = 32,02

TOTAL 1º SUBSOLO = 4.071,63
 COMPUTÁVEL 1 = 8,54
 NÃO COMPUTÁVEL = 4.063,09

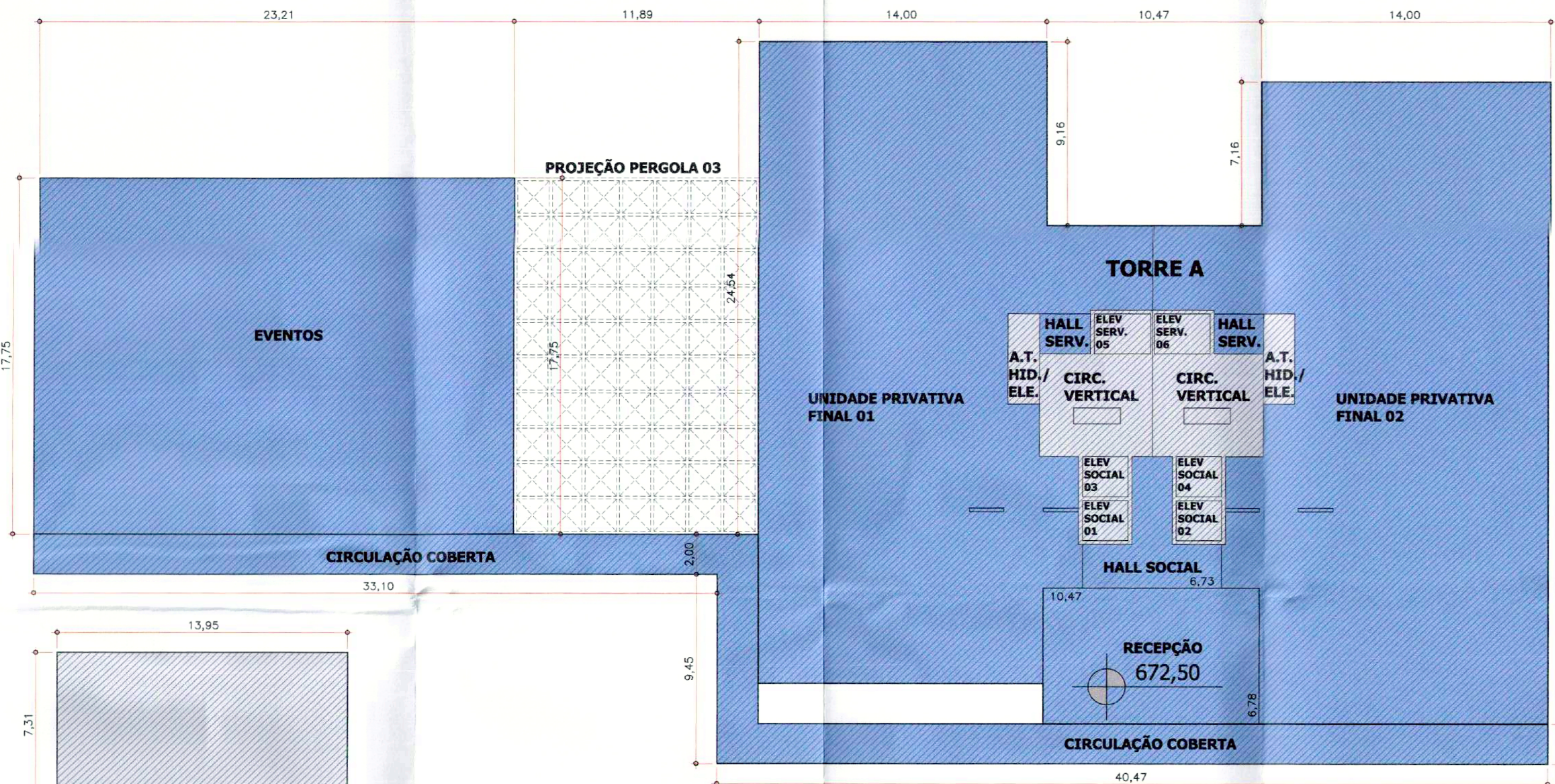
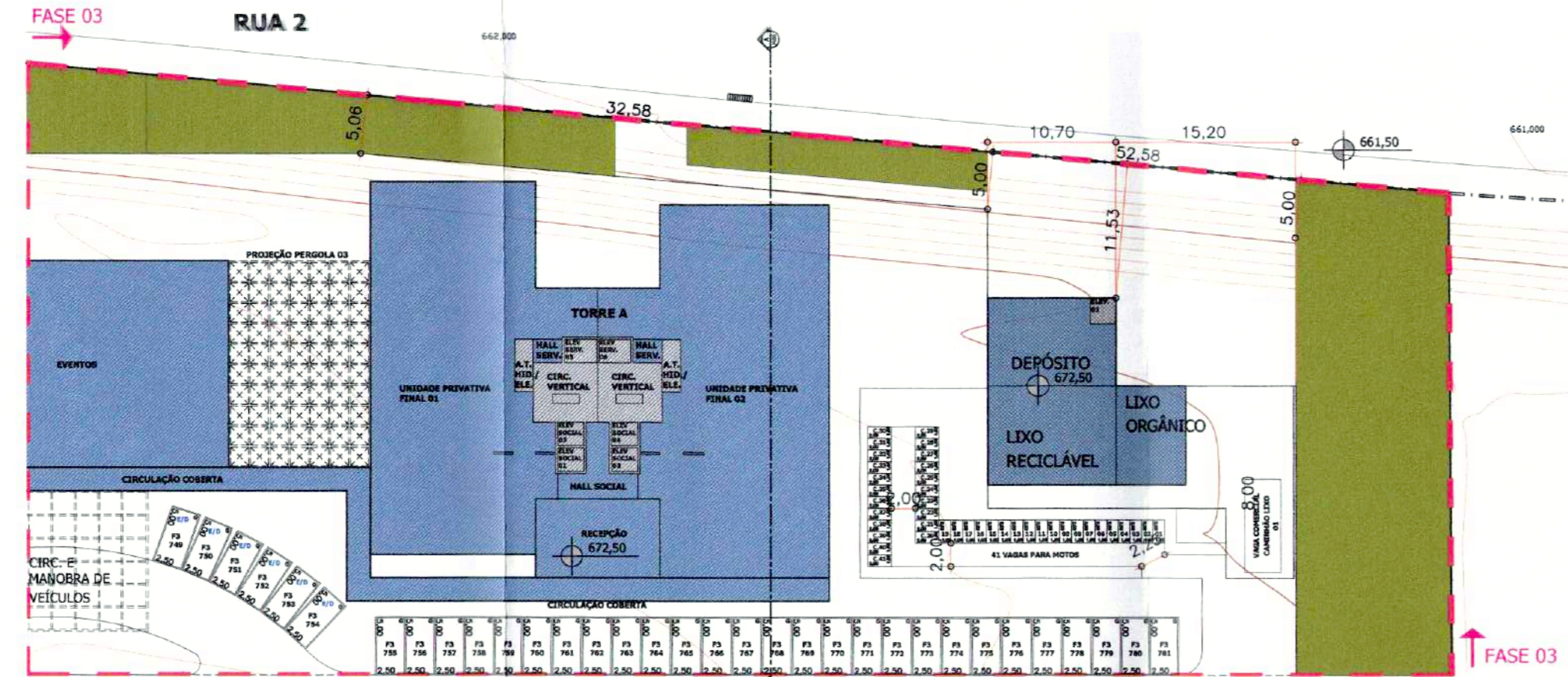
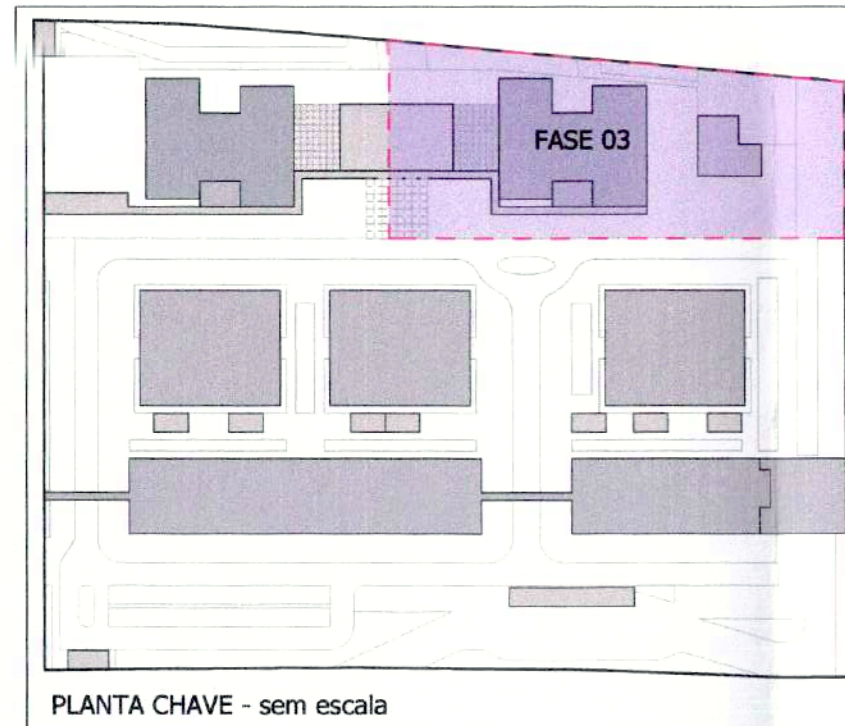
TOTAL 2º SUBSOLO = 4.071,63
 COMPUTÁVEL 1 = 8,54
 NÃO COMPUTÁVEL = 4.063,09

VAZIOS

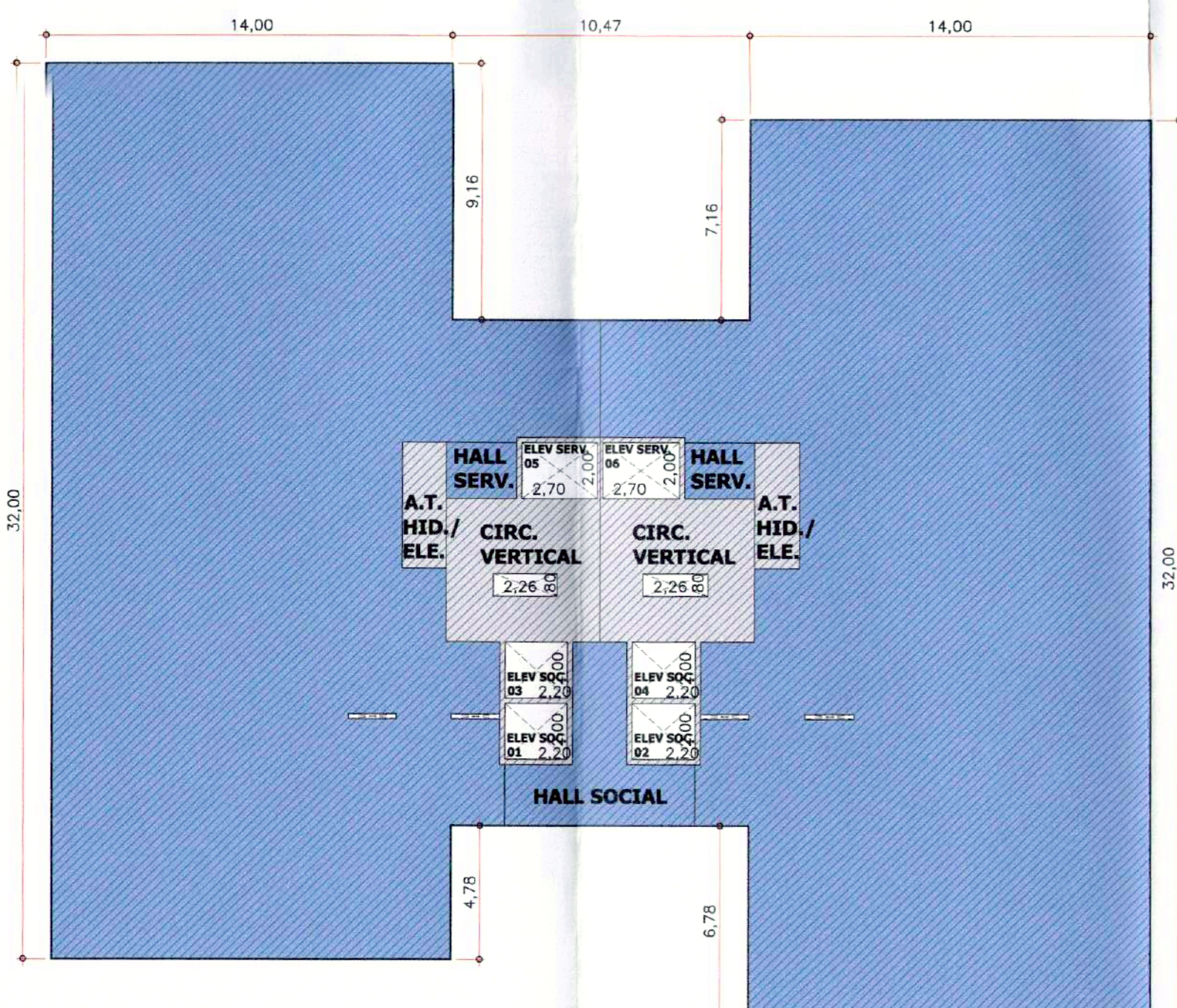
2,20 x 2,00 = 4,40 x 4 = 17,60
 2,70 x 2,00 = 5,40 x 2 = 10,80
 2,26 x 0,80 = 1,81 x 2 = 3,62
 TOTAL VAZIOS = 32,02

COMPUTÁVEL 1

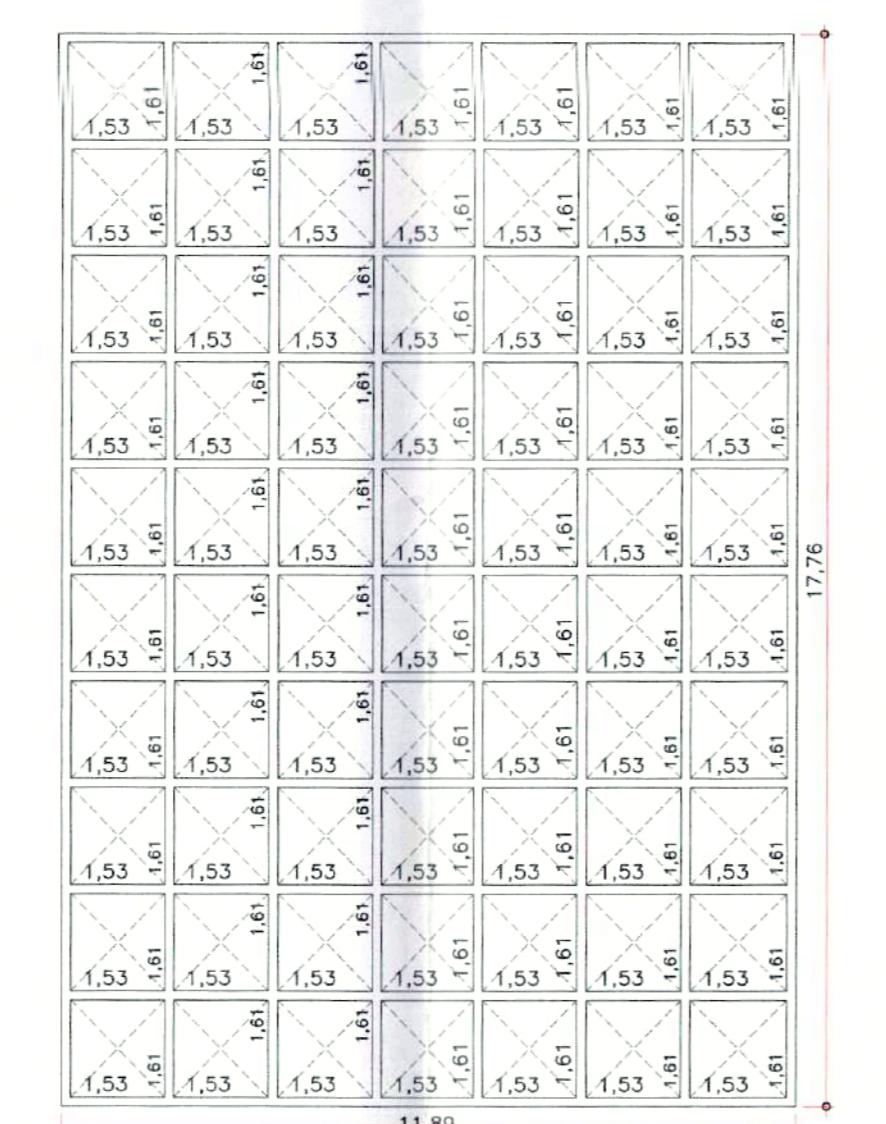
C1.1 1,95 x 4,38 = 8,54
 TOTAL COMPUTÁVEL 1 = 8,54



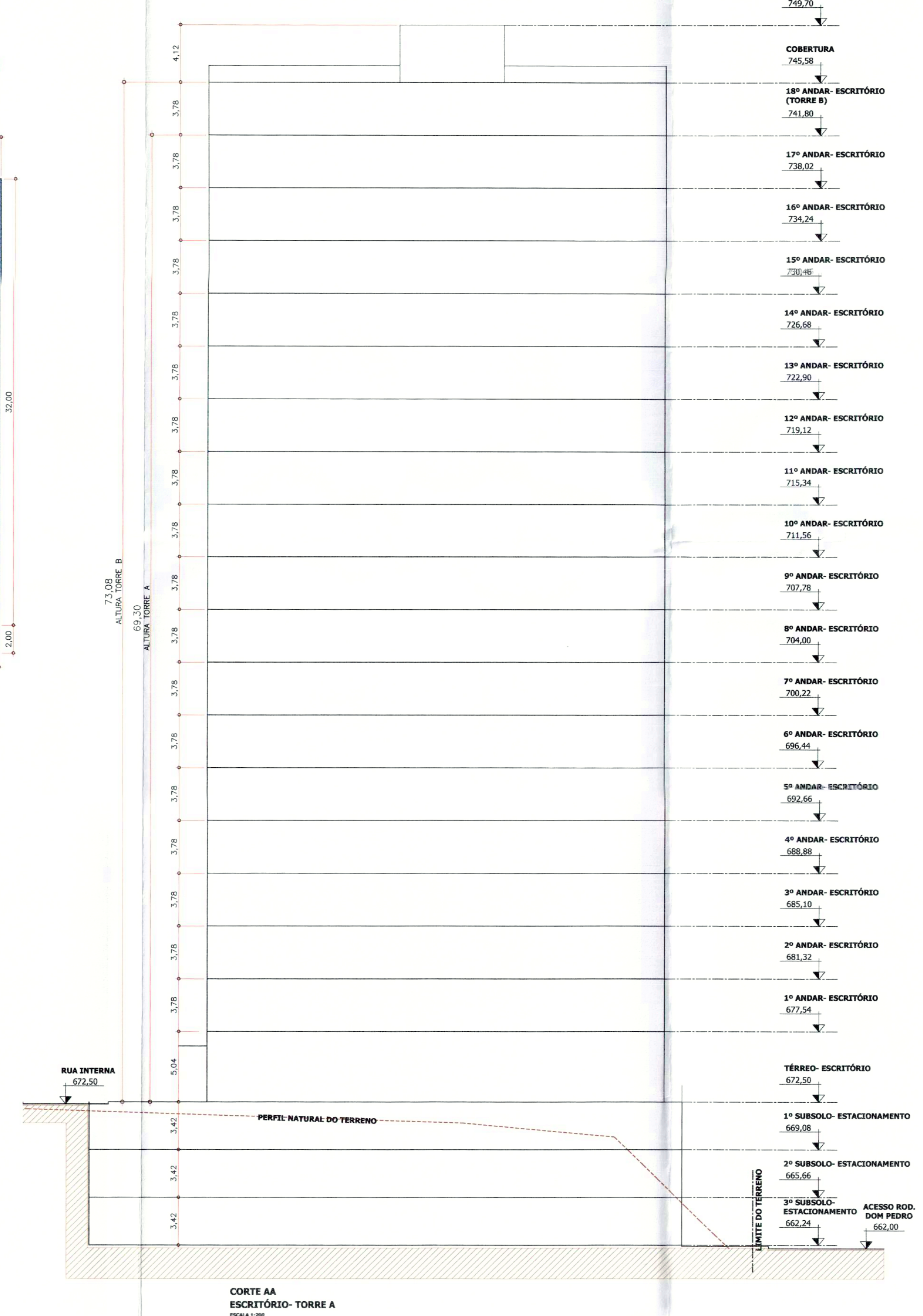
PLANTA TORRE B, EVENTOS E CIRCULAÇÃO COBERTA
ESCALA 1:200



PLANTA ANDAR TIPO - TORRE A (x17)
ESCRITÓRIO
ESCALA 1:200



PLANTA PÉRGOLA DESCOBERTA 03 - TORRE A E B (x2)
ESCALA 1:100
ÁREA CONTOURNO 13,89 x 17,76 = 244,86m²
VAZIOS (1,53 x 1,61) x 70 = 172,20m²
81,54% DE ÁREA VAZADA



CORTE AA
ESCRITÓRIO - TORRE A
ESCALA 1:200



CORTE BB
COMERCIAL - DEPÓSITO
ESCALA 1:200

LEGENDA

- ÁREA COMPUTÁVEL 1 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 1 - COMERCIAL
- ÁREA COMPUTÁVEL 2* - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 2 - COMERCIAL
- ÁREA NÃO COMPUTÁVEL - ESCRITÓRIO
- ÁREA NÃO COMPUTÁVEL - COMERCIAL

ÁREA PERMEÁVEL

- ÁREA PERMEÁVEL = 4.151,25m²
- RODA MEIO / VAGAS = 4.50m²/VAGA x 241 = 1.080,00m²
- PISO SEMI - PERMEÁVEL = 3.972,76m² x 30% = 1.191,83m²
- ÁREA TOTAL DO TERRENO = 34.468,00m²
- ÁREA PERMEÁVEL MÍNIMA EXIGIDA = 6.393,60m²
- ÁREA PERMEÁVEL PROJETADA = 6.816,14m²

QUADRO DE VAGAS - FASE 3

CLASSIFICAÇÃO DAS VAGAS

TIPO DE VAGA	TÉRREO	SUBSÓLO	SUBSÓLO	SUBSÓLO	TOTAL
PROTEÇÃO	00	00	00	00	00
MEIO	00	00	00	00	00
GRANDE	00	00	00	00	00
PDI (GRANDE)	00	00	00	00	00
USO (GRANDE)	00	00	00	00	00
USO (GRANDE)	00	00	00	00	00
USO (GRANDE)	00	00	00	00	00
TOTAL	0000	0000	0000	0000	0000

TABELA DE VAGAS - ESCRITÓRIO

TIPO DE VAGA	TÉRREO	SUBSÓLO	SUBSÓLO	SUBSÓLO	TOTAL
PROTEÇÃO	00	00	00	00	00
MEIO	00	174	171	00	345
GRANDE	27	00	00	00	27
PDI (GRANDE)	00	04	04	03	11
USO (GRANDE)	00	10	10	08	28
USO (GRANDE)	00	00	00	00	00
TOTAL	27	188	185	111	591

PROJETO SIMPLIFICADO

CONSTRUÇÃO CSEI - FASE 03

RUA: AVENIDA DAS ALAMANDAS Nº AGUARDANDO FI

LOTE: 002 QUADRA A QUARTERÃO 17570

BARRIO: COMERCIAL SQ ZONA: ZAE A (ANTIGA 214) ARC: IMPERADOR

Nº CONDOMÍNIOS/UNIDADES	TOTAL CONDOMÍNIOS	Nº BANHEIROS/UNIDADES	TOTAL BANHEIROS	TOTAL UNIDADES
TA 00/36	00	TA 02/36	72	36

DECLARAÇÕES

DECLARO QUE A APROVAÇÃO DO PROJETO NÃO IMPLICA NO RECONHECIMENTO POR PARTE DA PREFEITURA DO DIREITO DE PROPRIEDADE DO TERRENO.

DECLARO PARA OS DEVIDOS FINS DE DIREITO, INCLUSIVE NA ESFERA PENAL, QUE O PROJETO FOI ELABORADO COM TOTAL OBSERVÂNCIA À LEGISLAÇÃO PÚBLICA VIGENTE, INCLUSIVE À DE ACESSIBILIDADE PARA OS CASOS PREVISTOS EM LEI.

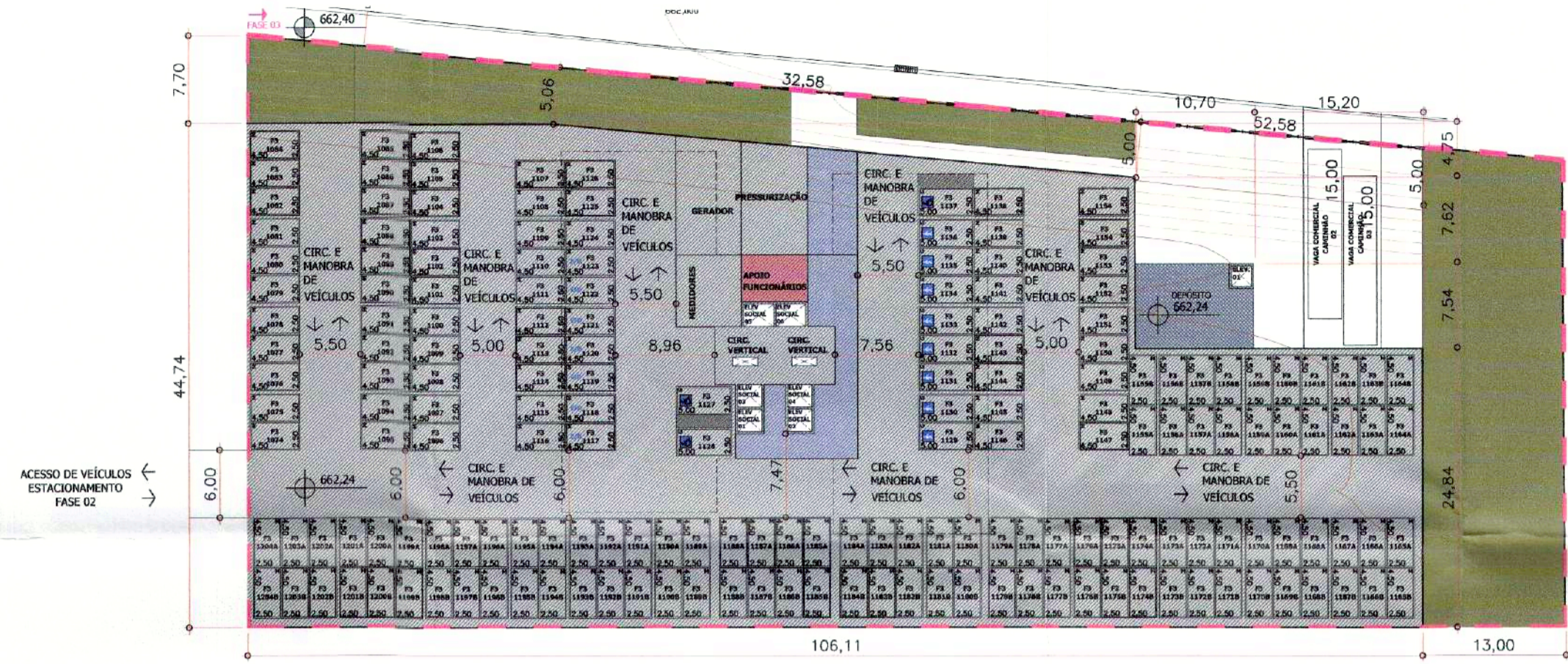
DECLARO QUE:

- A OBRA SERÁ EXECUTADA DE ACORDO COM O PROJETO APROVADO PELA P.M.C. E SOMENTE APÓS A APROVAÇÃO DOS PROJETOS COMPLEMENTARES JUNTO ÀS EMPRESAS CONCESSORAS DE SERVIÇOS PÚBLICOS, QUANDO NECESSÁRIO.
- QUAISQUER ALTERAÇÕES AO PROJETO SERÃO IMEDIATAMENTE COMUNICADAS À P.M.C.

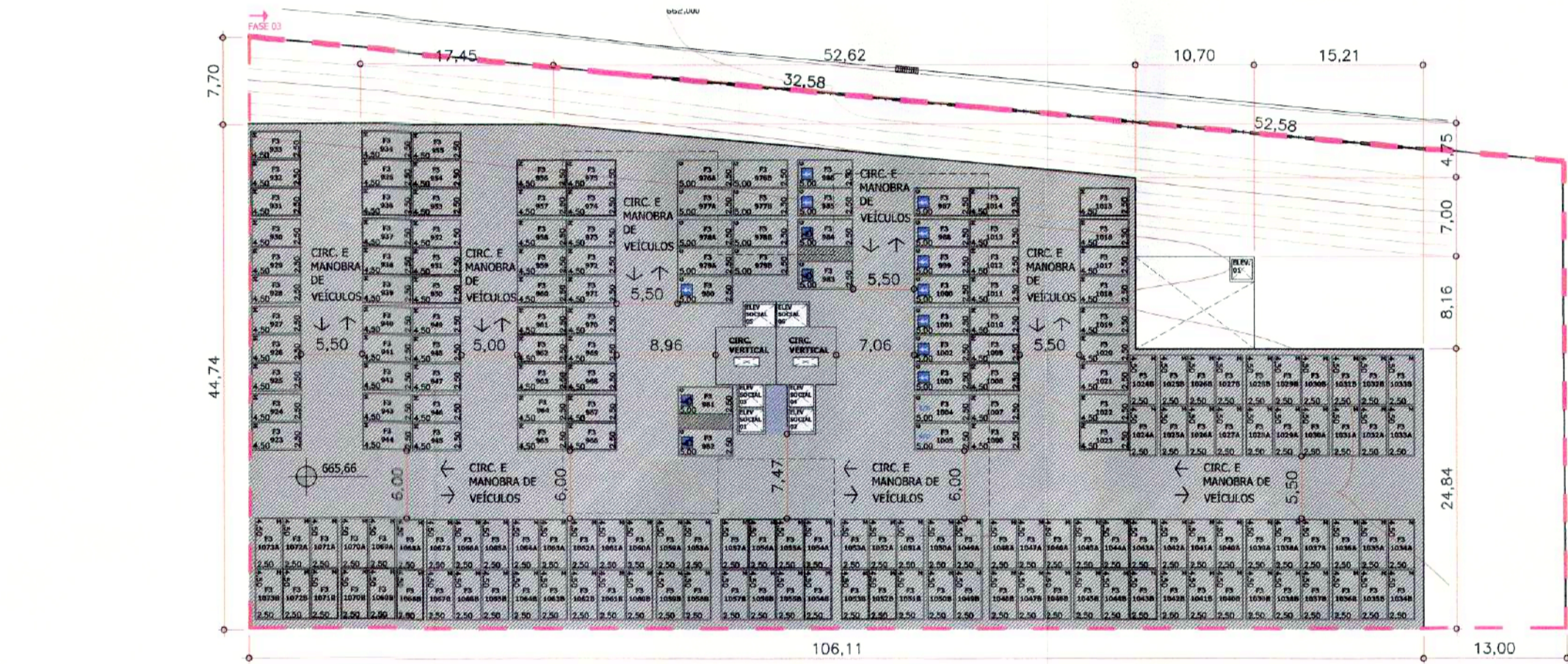
RESPONSÁVEL TÉCNICO

OLIVEIRA COTTA ARQUITETURA E CONSTRUÇÕES LTDA

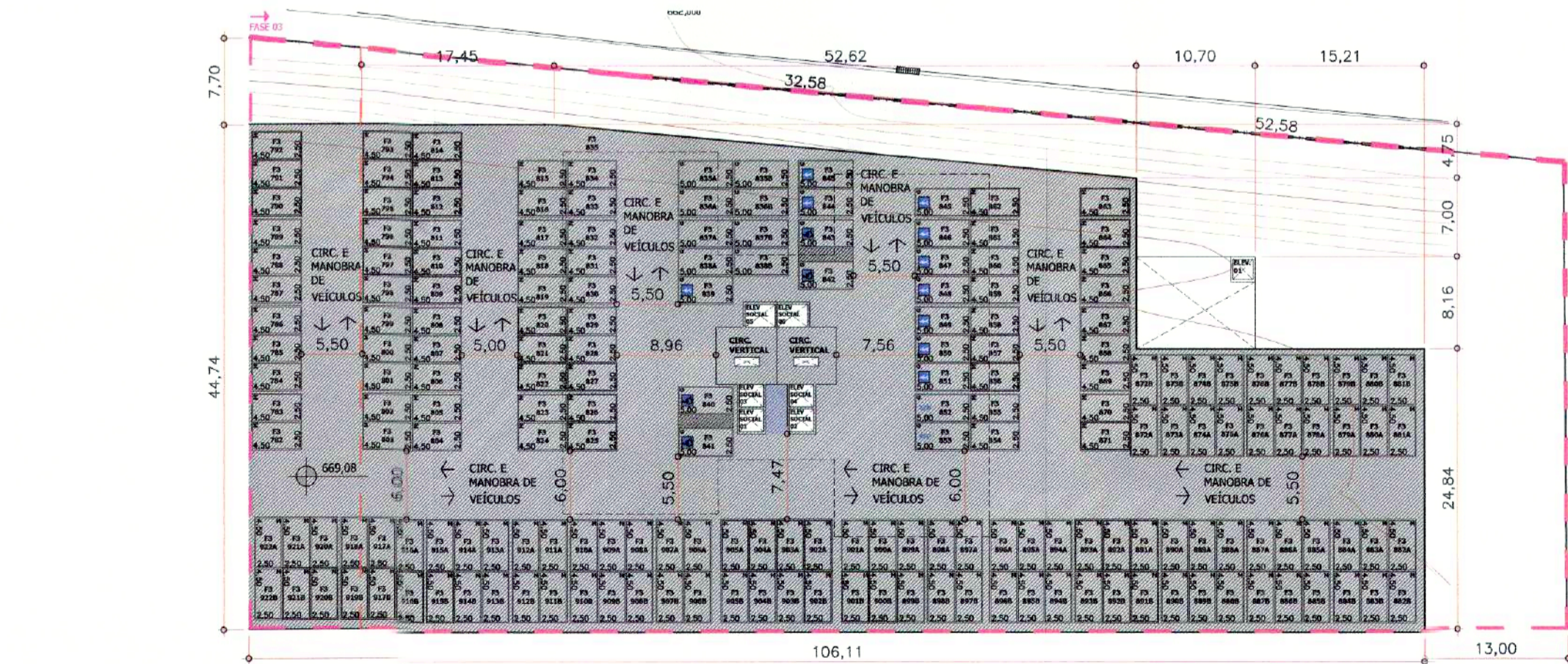
RESERVADO A P.M.C.



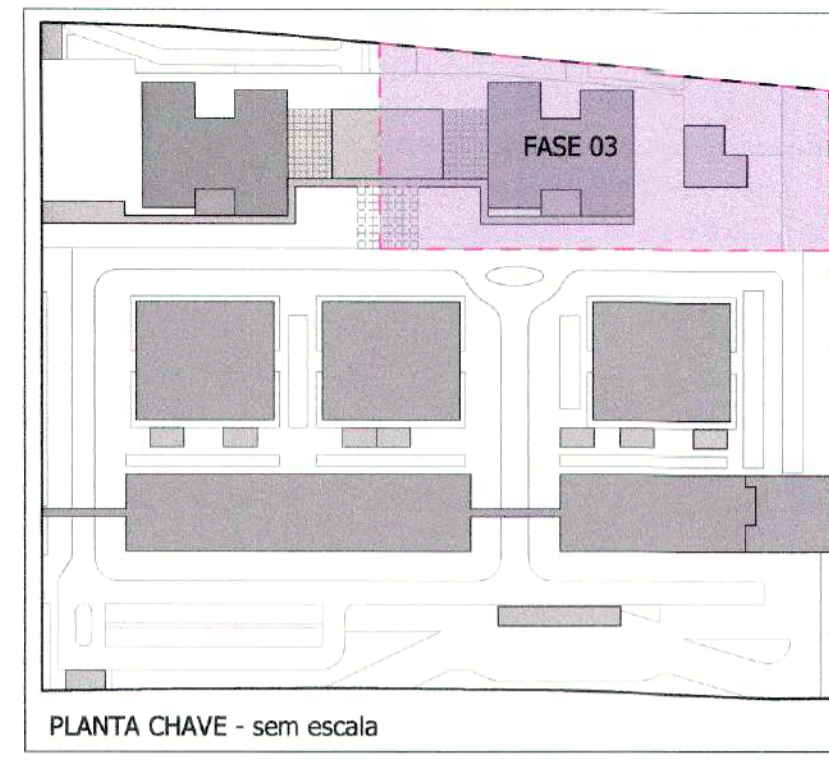
PLANTA 3º SUBSOLO FASE 3
ESCALA 1:500



PLANTA 2º SUBSOLO FASE 3
ESCALA 1:500



PLANTA 1º SUBSOLO FASE 3
ESCALA 1:500



PLANTA CHAVE - sem escala

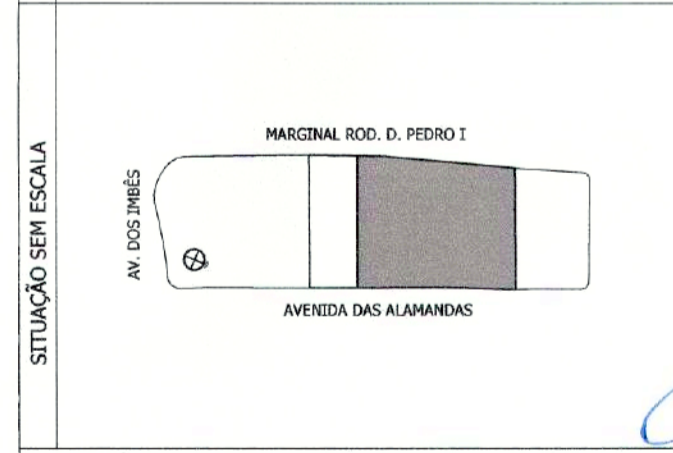
PROJETO SIMPLIFICADO

FOLHA 10/12

OBRA/ TIPO OCUP.	CONSTRUÇÃO CSEI - FASE 03			
LOCALIZAÇÃO/ ZONAMENTO	RUA: AVENIDA DAS ALAMANDAS	Nº AGUARDANDO FI		
	LOTE 002 QUADRA A	QUARTEIRÃO 17570		
	BAIRRO COMERCIAL SQ	ZONA ZAE A (ANTIGA 214)	APG IMPERADOR	
Nº DORMITÓRIOS/UNIDADES:	TOTAL DORMITÓRIOS:	Nº BANHEIROS/UNIDADES:	TOTAL BANHEIROS:	TOTAL UNIDADES:
TA 00/36	00	TA 02/36	72	36

ÁREAS (m2)	
FASE 03	
TERRENO	5.580,00
3º SUBSOLO	4.151,47
2º SUBSOLO	4.074,58
1º SUBSOLO	4.074,58
DEPÓSITO DE LIXO / APOIO	222,68
CIRCULAÇÃO COBERTA (TORRE A)	166,04
EVENTOS	411,97
TORRE A	19.141,64
TERREO	1.156,18
TIPO	1.051,97 x 1,17 = 17.803,49
ÁTICO	101,97
TOTAL A CONSTRUIR	32.242,96
OCUPADO	1.956,87
LIVRE	3.623,13

DECLARAÇÕES	
PROPRIETÁRIO	DECLARO QUE A APROVAÇÃO DO PROJETO NÃO IMPLICA NO RECONHECIMENTO POR PARTE DA PREFEITURA NO DIREITO DE PROPRIEDADE DO TERRENO. SQ EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS LTDA CNPJ: 09.626.370/0001-03 ANTÔNIO CARLOS COELHO NOGUEIRA FELHO CPF: 036.462.388-43
AUTOR DO PROJETO	DECLARO PARA OS DEVIDOS FINS DE DIREITO, INCLUSIVE NA ESFERA PENAL, QUE O PROJETO FOI ELABORADO COM TOTAL OBSERVÂNCIA À LEGISLAÇÃO EDILÍCIA VIGENTE, INCLUSIVE A DE ACESSIBILIDADE PARA OS CASOS PREVISTOS EM LEI. OLIVEIRA COTTA ARQUITETURA E CONSTRUÇÕES LTDA CNPJ: 01.445.891/0001-52 JOÃO LUIZ COTTA NETO ARQUITETO RRT: 13827361 CAL: A73400-5 SEMURB ONLINE



RESERVADO À P.M.C.:

RESPONSÁVEL TÉCNICO	
DECLARO QUE:	1. A OBRA SERÁ EXECUTADA DE ACORDO COM O PROJETO APROVADO PELA P.M.C. E SOMENTE APÓS A APROVAÇÃO DOS PROJETOS COMPLEMENTARES JUNTO AS EMPRESAS CONCESSIONARIAS DE SERVIÇOS PÚBLICOS, QUANDO NECESSÁRIO. 2. QUALQUER ALTERAÇÃO AO PROJETO SERÁ IMEDIATAMENTE COMUNICADA À P.M.C.
	CZIX DESENVOLVIMENTO IMOBILIÁRIO S.A. CNPJ: 48.888.070/0001-19 AUGUSTO MORAES SALLES MANSINI ENGENHEIRO CIVIL ART: 2802723023013082 CRA: 247304-SP CRA: 506409069-SP SEMURB ONLINE

MEMÓRIA DE CÁLCULO
CIRCULAÇÃO COBERTA
ESCALA 1:200

ESCRITÓRIO
CIRCULAÇÃO COBERTA

1	35,10 x 2,00 = 70,20
2	7,45 x 2,00 = 14,90
3	40,47 x 2,00 = 80,94

CONTORNO = 166,04

ÁREA TOTAL DA CIRCULAÇÃO = 166,04
COMPUTÁVEL 1 = 166,04

ESCRITÓRIO
TORRE A - TÉRREO

1	14,00 x 32,00 = 448,00 x 2 = 896,00
2	10,47 x 24,85 = 260,18
TOTAL	= 1.156,18

NÃO COMPUTÁVEL
NC.1 1,55 x 4,50 = 6,98 x 2 = 13,96
NC.2 5,97 x 2,19 = 13,07
NC.3 10,85 x 5,12 = 55,55
NC.4 2,58 x 4,38 = 11,30 x 2 = 22,60
TOTAL = 105,18

ÁREA TOTAL = 1.156,18
COMPUTÁVEL 1 = 1.051,00
NÃO COMPUTÁVEL = 105,18

ESCRITÓRIO

ÁTICO - TORRE A
1 13,95 x 7,31 = 101,97

ÁREA TOTAL DO ANDAR = 101,97
NÃO COMPUTÁVEL = 101,97

ESCRITÓRIO
EVENTOS

1 23,21 x 17,75 = 411,97

ÁREA TOTAL DO ANDAR = 411,97
COMPUTÁVEL 1 = 411,97

ESCRITÓRIO
TORRE A - TIPO (x17)

1	14,00 x 32,00 = 448,00 x 2 = 896,00
2	10,47 x 18,07 = 189,19

CONTORNO = 1.085,19
VAZIOS = 33,22

ÁREA TOTAL DO ANDAR = 1.051,97 x 17 = 17.883,49
COMPUTÁVEL 1 = 978,81 x 17 = 16.639,77
NÃO COMPUTÁVEL = 73,16 x 17 = 1.243,72

VAZIOS

2,20 x 2,00 = 4,40 x 4 = 17,60
2,70 x 2,00 = 5,40 x 2 = 10,80
2,26 x 0,80 = 1,81 x 2 = 3,62
1,68 x 0,18 = 0,30 x 4 = 1,20
TOTAL VAZIOS = 33,22

NÃO COMPUTÁVEL

NC.1 1,55 x 4,50 = 6,98 x 2 = 13,96
NC.2 5,97 x 2,19 = 13,07 - 10,80 = 2,27
NC.3 10,85 x 5,12 = 55,55 - 3,62 = 51,93
NC.4 2,58 x 4,38 = 11,30 - 8,80 = 2,50 x 2 = 5,00
TOTAL = 73,16

MEMÓRIA DE CÁLCULO - FASE 03

RUA: AVENIDA DAS ALAMANDAS

LOTE 003

BAIRRO COMERCIAL SQ

QUADRA A

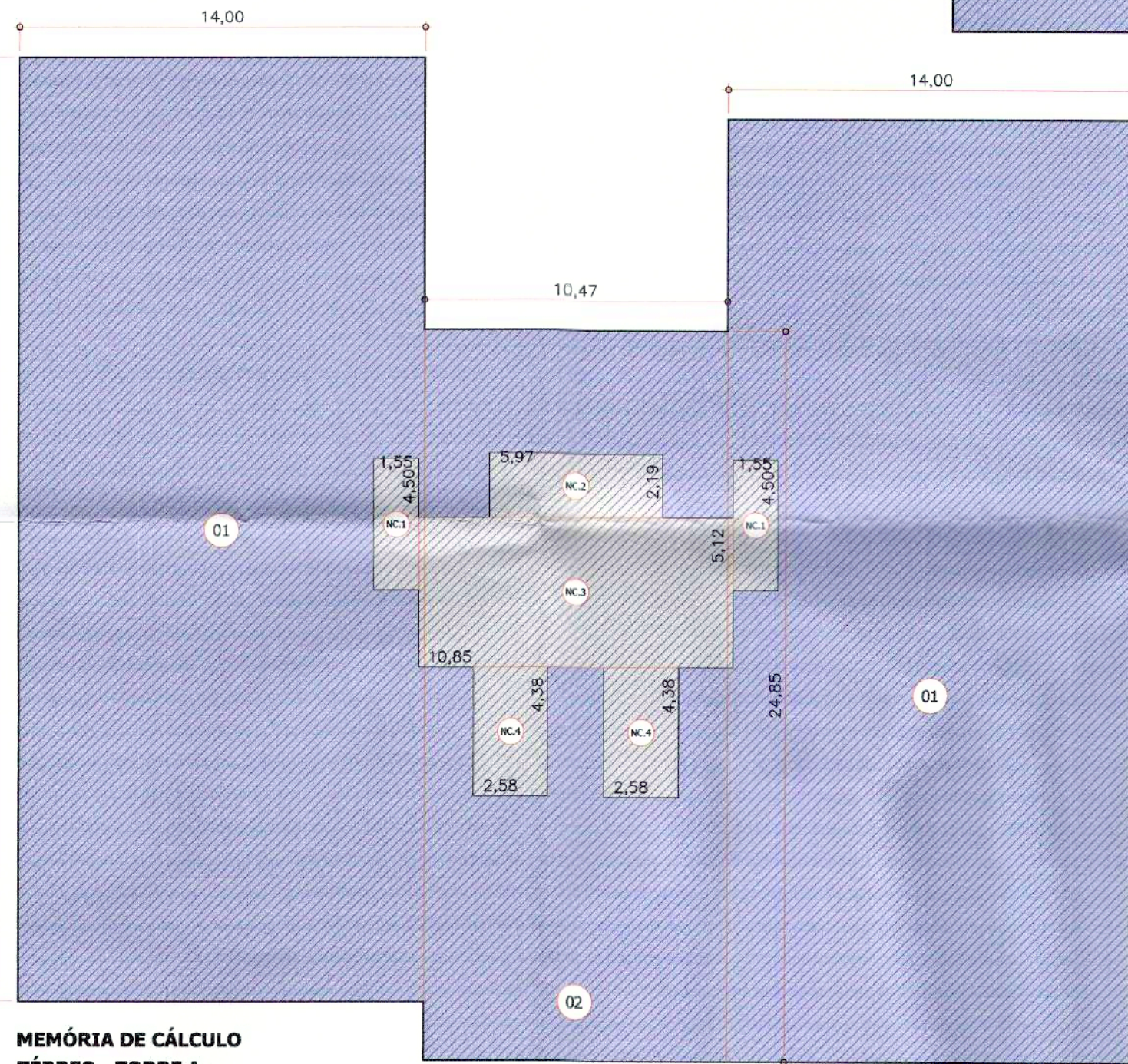
ZONA ZAE A (ANTIGA Z14)

FOLHA 11/12

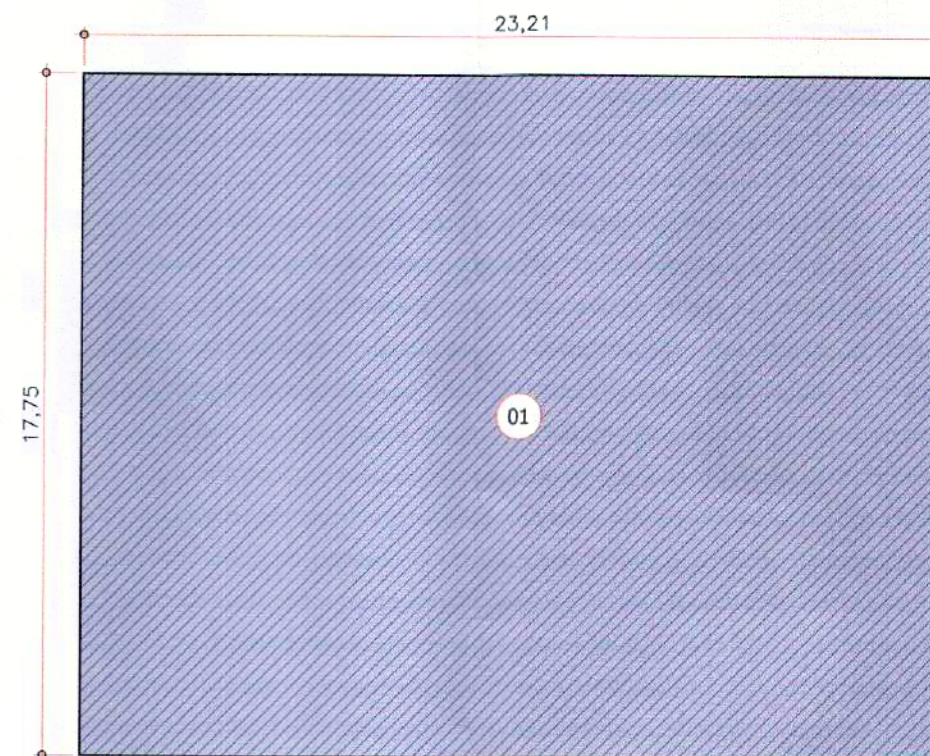
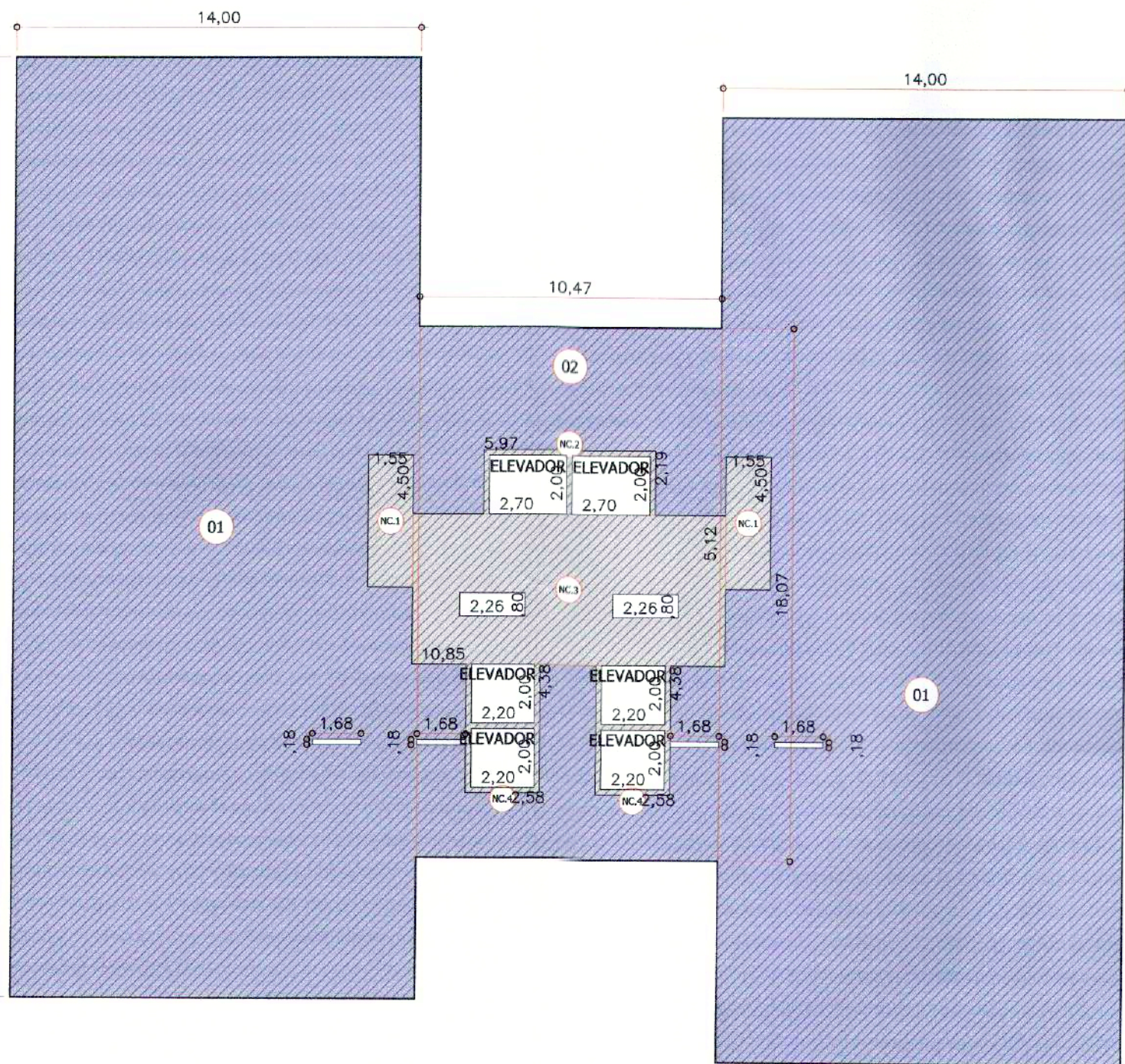
Nº AGUARDANDO FI

QUARTERÃO 17570

APG IMPERADOR



MEMÓRIA DE CÁLCULO
TÉRREO - TORRE A
ESCALA 1:200



ESCRITÓRIO
EVENTOS

1 23,21 x 17,75 = 411,97

ÁREA TOTAL DO ANDAR = 411,97
COMPUTÁVEL 1 = 411,97

MEMÓRIA DE CÁLCULO - FASE 03

RUA: AVENIDA DAS ALAMANDAS

LOTE 003

BAIRRO COMERCIAL SQ

QUADRA A

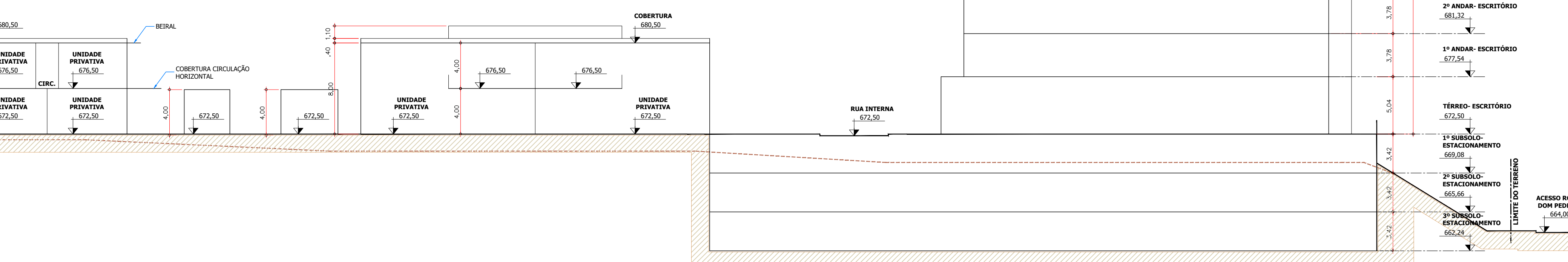
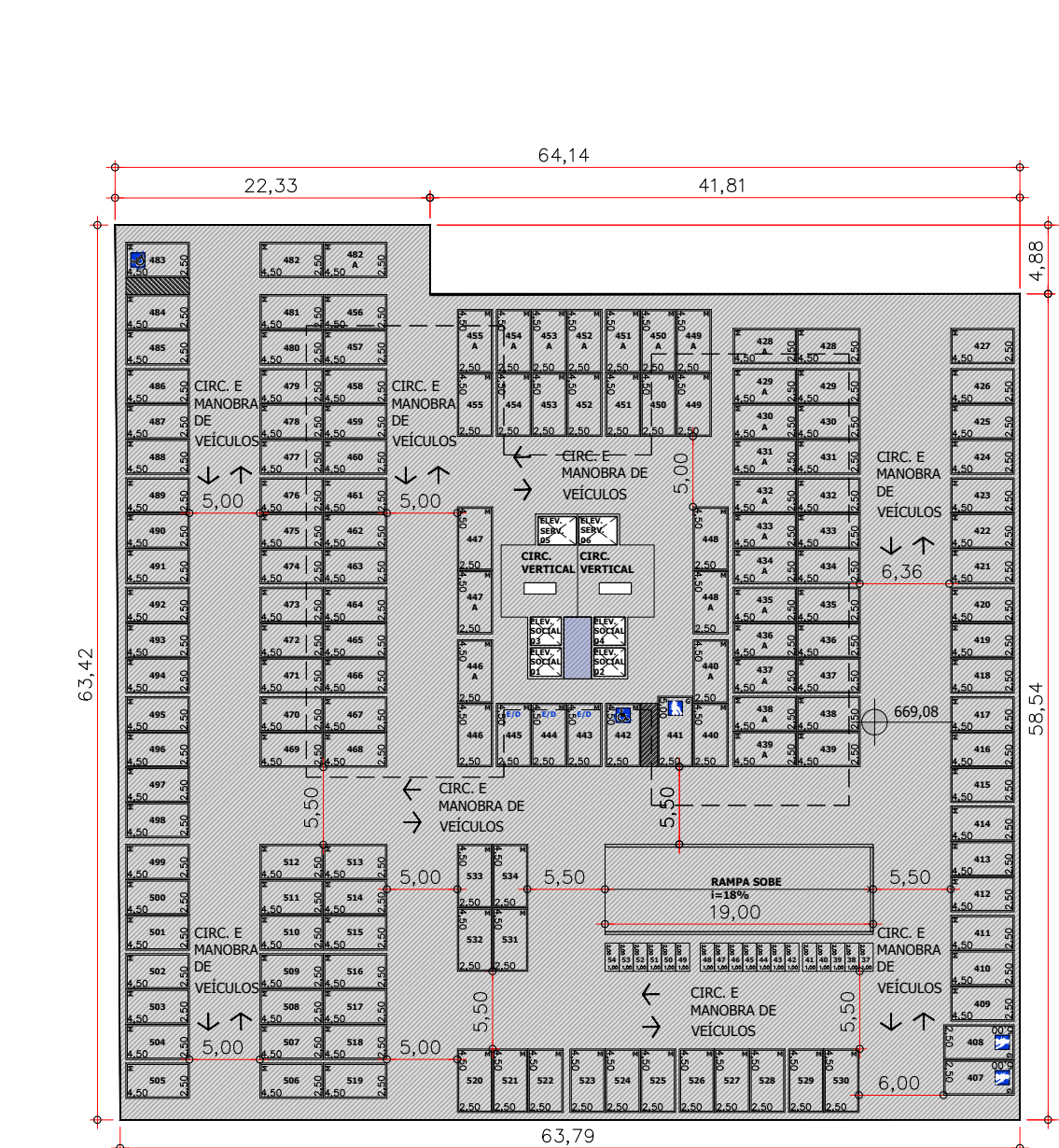
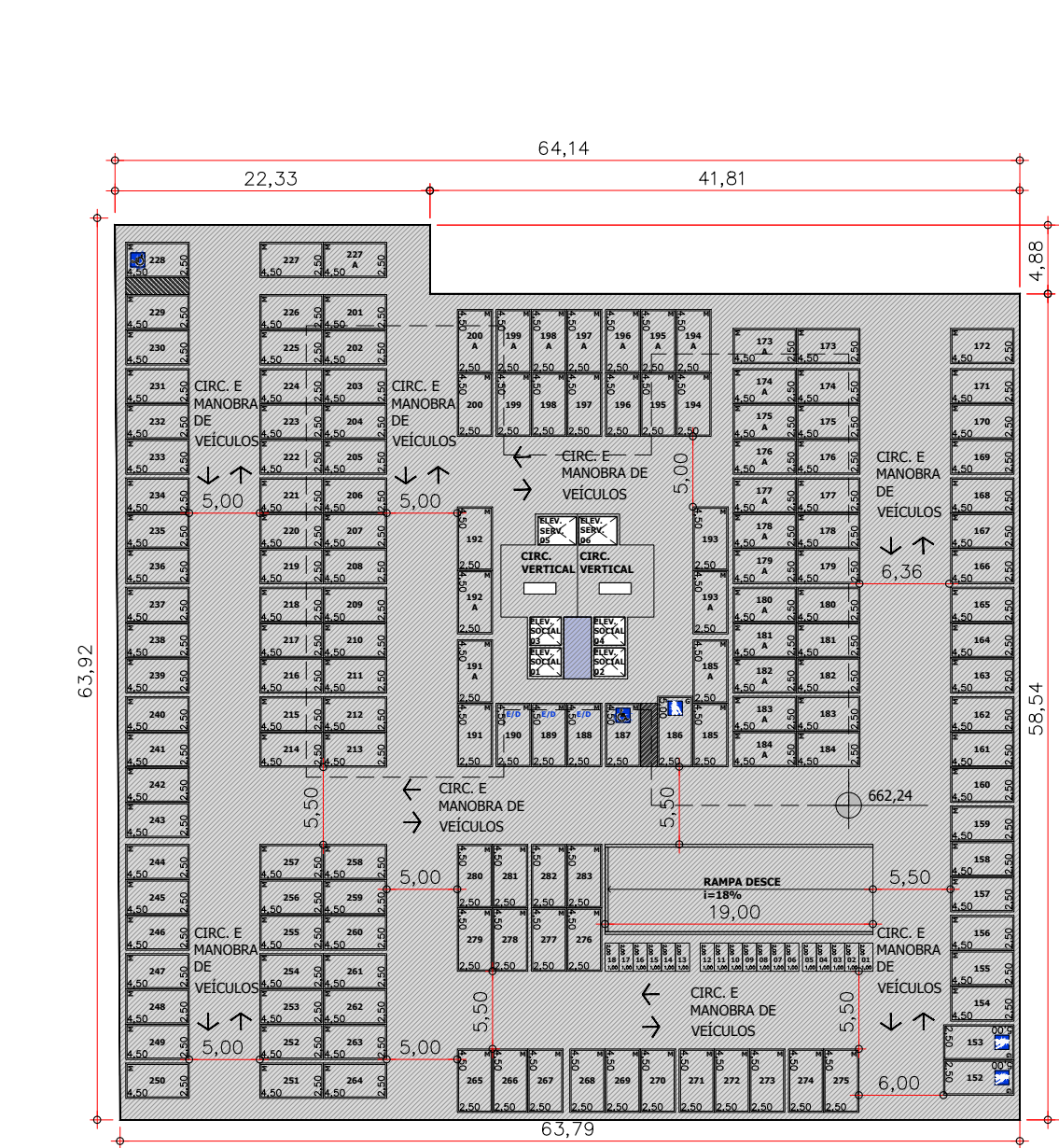
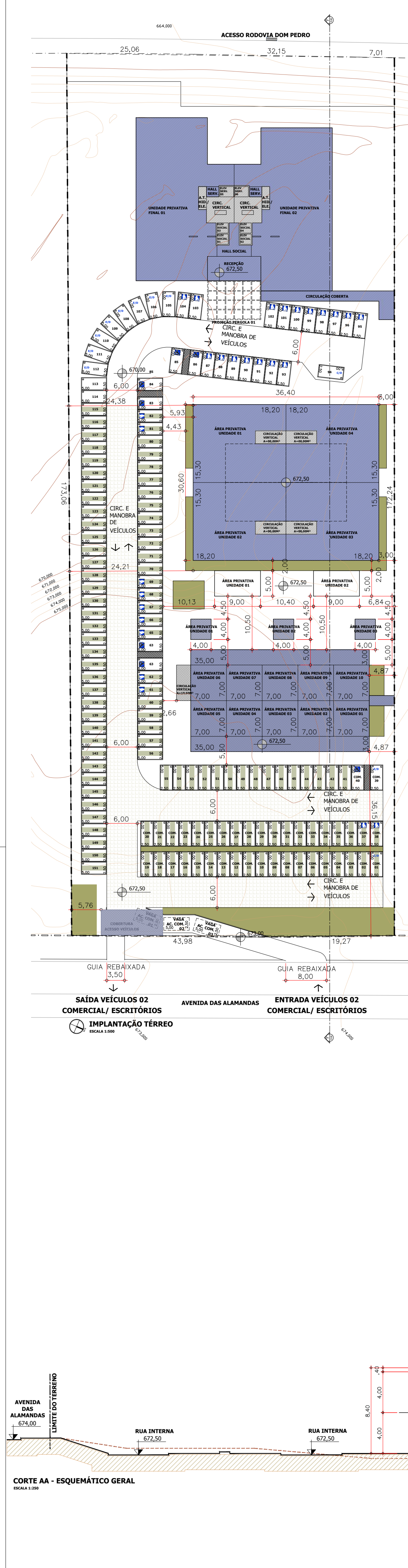
ZONA ZAE A (ANTIGA Z14)

FOLHA 11/12

Nº AGUARDANDO FI

QUARTERÃO 17570

APG IMPERADOR



QUADRO DE VAGAS

CLASSIFICAÇÃO DAS VAGAS

COMERCIAL	1/30	DESTINADO AO MALL TÉRREO E QUIOSQUES
ESCRITÓRIOS	1/35	DESTINADO AO MALL SUPERIOR, OFFICE 1 / 2 E 3, TORRE "A" E "B"

TABELA DE VAGAS - COMERCIAL

TIPOS DE VAGA	TÉRREO	1º SUBSOLO	2º SUBSOLO	3º SUBSOLO	TOTAL GERAL
PEQUENA	00	00	00	00	00
MÉDIA	00	00	00	00	00
GRANDE	36	00	00	00	35
PCD (GRANDE)	01	00	00	00	01
IDOSO (GRANDE)	02	00	00	00	02
E/D (GRANDE)	01	00	00	00	01
C/D (GRANDE)	01	00	00	00	01
TOTAL	41	00	00	00	41
MOTO	00	00	00	00	00

TABELA DE VAGAS - ESCRITÓRIO

TIPOS DE VAGA	TÉRREO	1º SUBSOLO	2º SUBSOLO	3º SUBSOLO	TOTAL GERAL
PEQUENA	00	00	00	00	00
MÉDIA	00	148	129	144	421
GRANDE	79	00	00	00	79
PCD (M / G)	04	02	03	02	11
IDOSO (GRANDE)	20	03	02	03	28
E/D (M / G)	08	03	03	03	17
TOTAL	111	156	137	152	556
MOTO	00	16	16	16	48
TOTAL GERAL	152	156	137	152	597
ACUMULAÇÃO	03	00	06	00	09

LEGENDA

- ÁREA COMPUTÁVEL 1
- ÁREA COMPUTÁVEL 1 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 1 - COMERCIAL
- ÁREA COMPUTÁVEL 2*
- ÁREA COMPUTÁVEL 2 - ESCRITÓRIO
- ÁREA COMPUTÁVEL 2 - COMERCIAL

* ÁREAS COBERTAS OCUPADAS POR LAZER COMUM, VARANAS OU TERRAÇOS, CONFORME ALÍNEA "C", INCISO XV, 2º ARTIGO DA L.C. 208/2018.

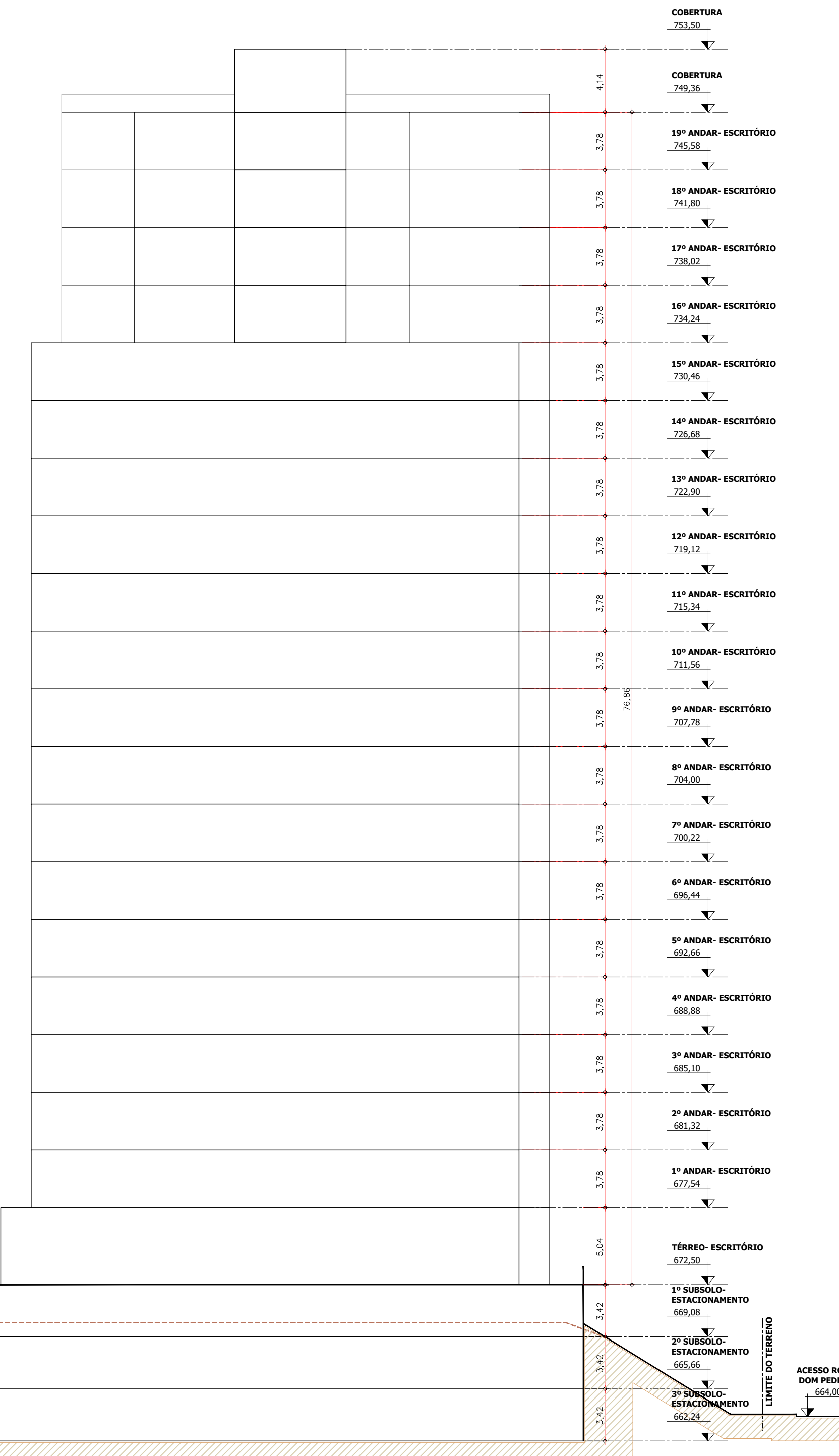
- ÁREA NÃO COMPUTÁVEL
- ÁREA NÃO COMPUTÁVEL - ESCRITÓRIO
- ÁREA NÃO COMPUTÁVEL - COMERCIAL

ÁREA PERMEÁVEL

- JARDIM = 797,57m²
- RODA MEIO / VAGAS = 4,50m²/VAGA x 115 = 517,50m²
- PISO SEMI - PERMEÁVEL = 1.394,45m² x 30% = 418,34m²

ÁREA TOTAL DO TERRENO = 11.044,62m²
ÁREA PERMEÁVEL MÍNIMA EXIGIDA = 1.708,93m²
ÁREA PERMEÁVEL PROJETADA = 1.733,41m²

TERRENO	11.044,62
3ºSUBSOLO	3.821,39
2ºSUBSOLO	3.850,10
1º SUBSOLO	3.821,39
APOIO (A=16,00m ² x 3)	48,00
ANEXOS - GUARITA E COBERTURA	60,40
QUIOSQUE (A=45m ² x 2)	90,00
MALL	1.290,84
TÉRREO - COMERCIAL / LOJAS	729,42
SUPERIOR - ESCRITÓRIOS	519,42
ÁTICO	42,00
OFFICE	1.649,87
TÉRREO SUPERIOR	1.113,84
ÁTICO	423,02
CIRCULAÇÃO COBERTA	63,16
TORRE A	19.353,32
TÉRREO TIPO	1.135,24
15º AO 19º ANDAR	1.051,97 x 15 = 15.779,55
ÁTICO	101,97
TOTAL A CONSTRUIR	34.048,47
OCUPADO	3.240,06
LIVRE	7.804,56



PROJETO SIMPLIFICADO FOLHA 01/02

OBRA: **CONSTRUÇÃO CSEI**

LOCALIZAÇÃO: **AVENIDA DAS ALAMANDAS** Nº AGUARDANDO FI

LOTE: **003** QUADRA **A** QUANTERÃO **17570**

BARRIO: **COMERCIAL SQ** ZONA: **ZAE A (ARTESIA 214)** APT: **IMPERADOR**

TOTAL DOBROS: **00** TOTAL BANHEIROS: **84** TOTAL UNIDADES: **65**

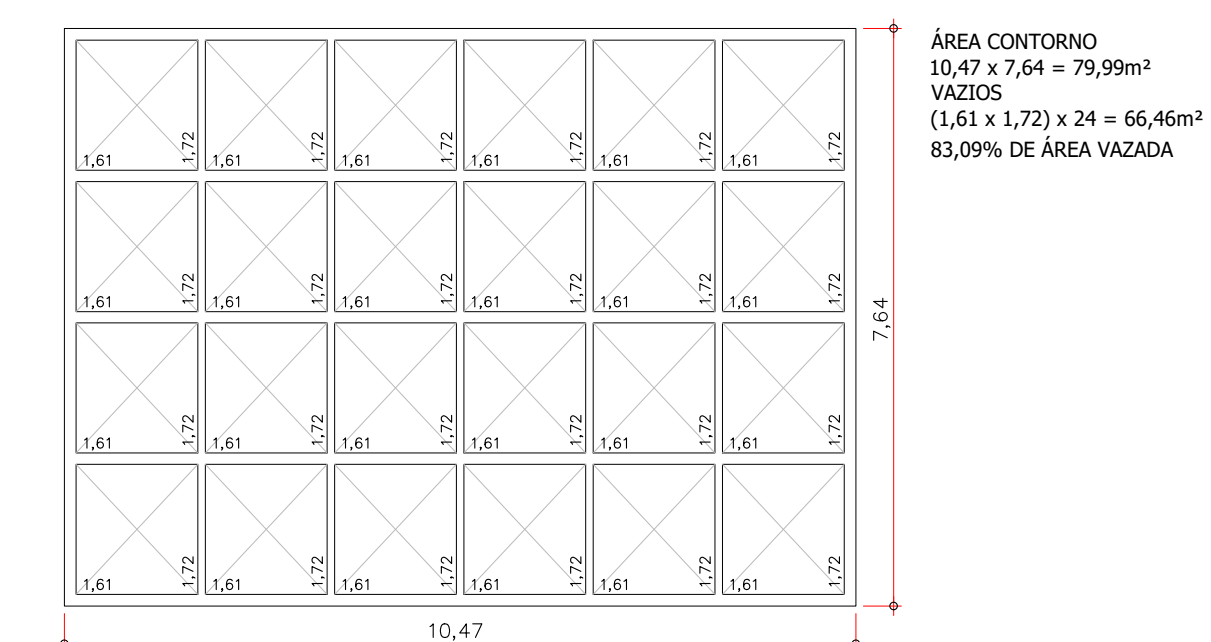
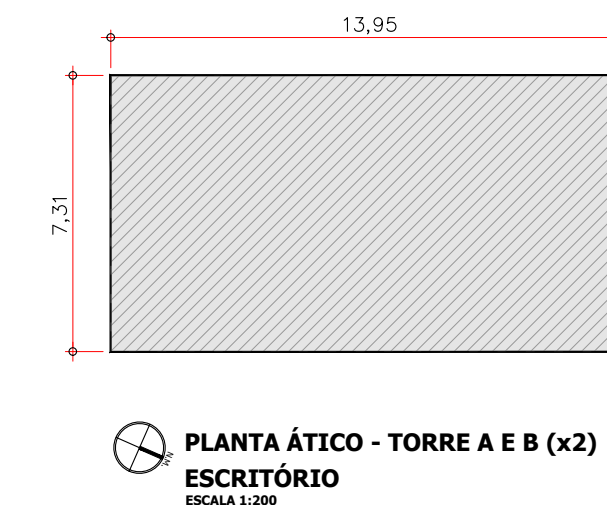
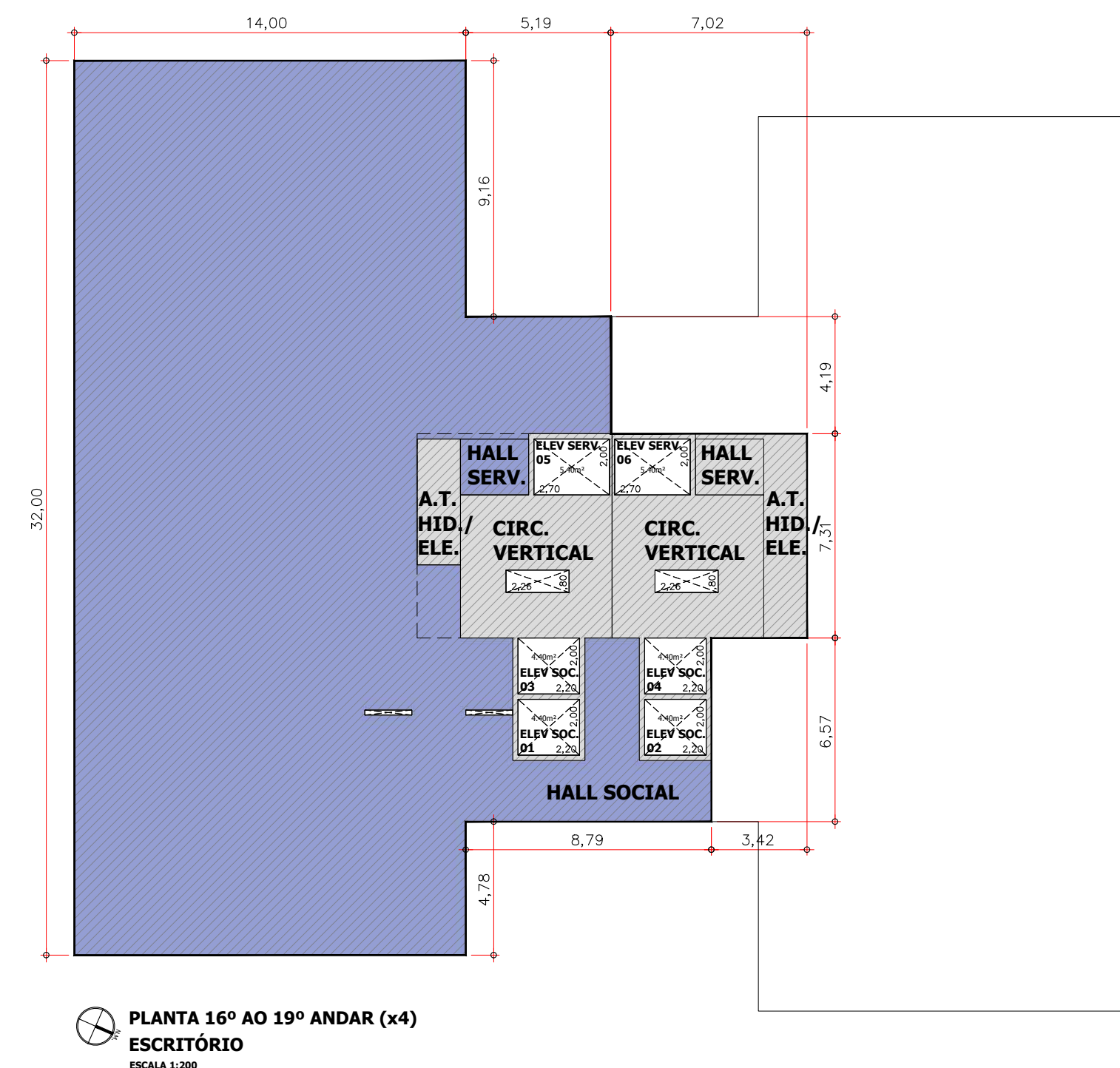
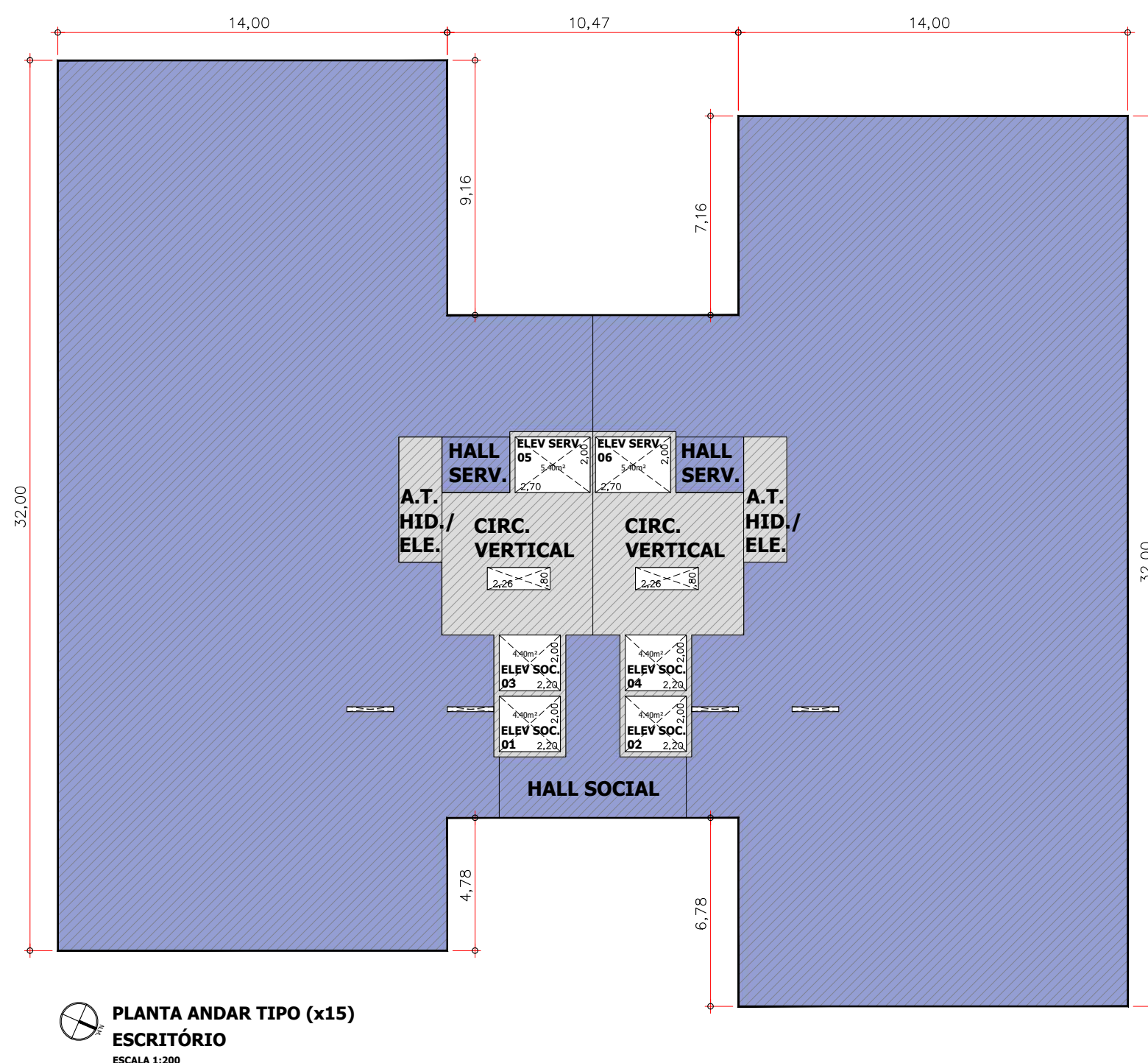
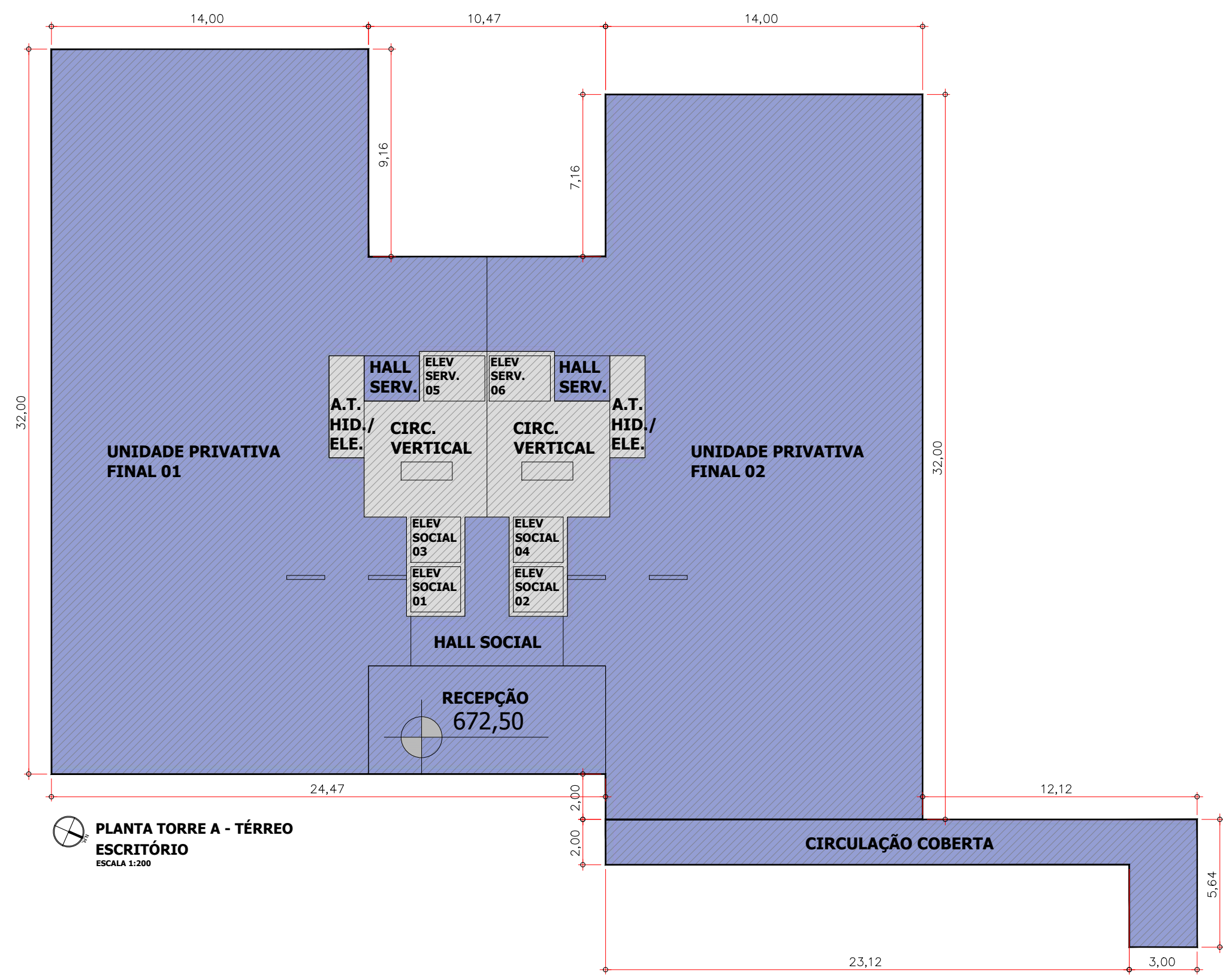
DECLARAÇÕES

DECLARO QUE A APROVAÇÃO DO PROJETO NÃO IMPLICA NO RECONHECIMENTO POR PARTE DA PREFEITURA DO DIREITO DE PROPRIEDADE DO TERRENO.

DECLARO PARA OS DEVIDOS FINS DE DIREITO, INCLUSIVE NA ESPERA PENAL, QUE O PROJETO FOI ELABORADO COM TOTAL OBSERVÂNCIA À LEGISLAÇÃO ESTATAL VIGENTE, INCLUSIVE À DE ACCESSIBILIDADE PARA OS CASOS PREVISTOS EM LEI.

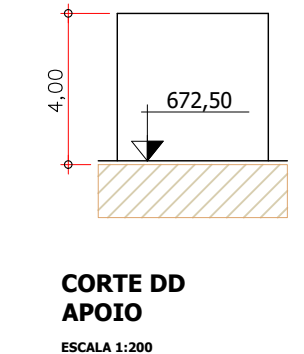
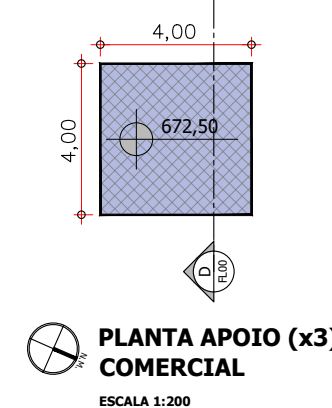
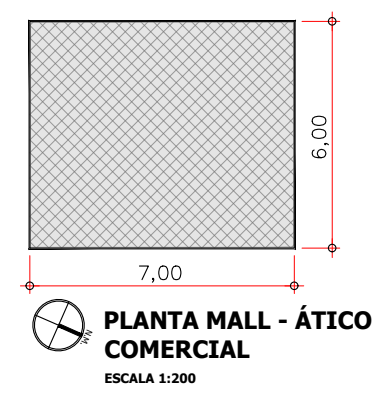
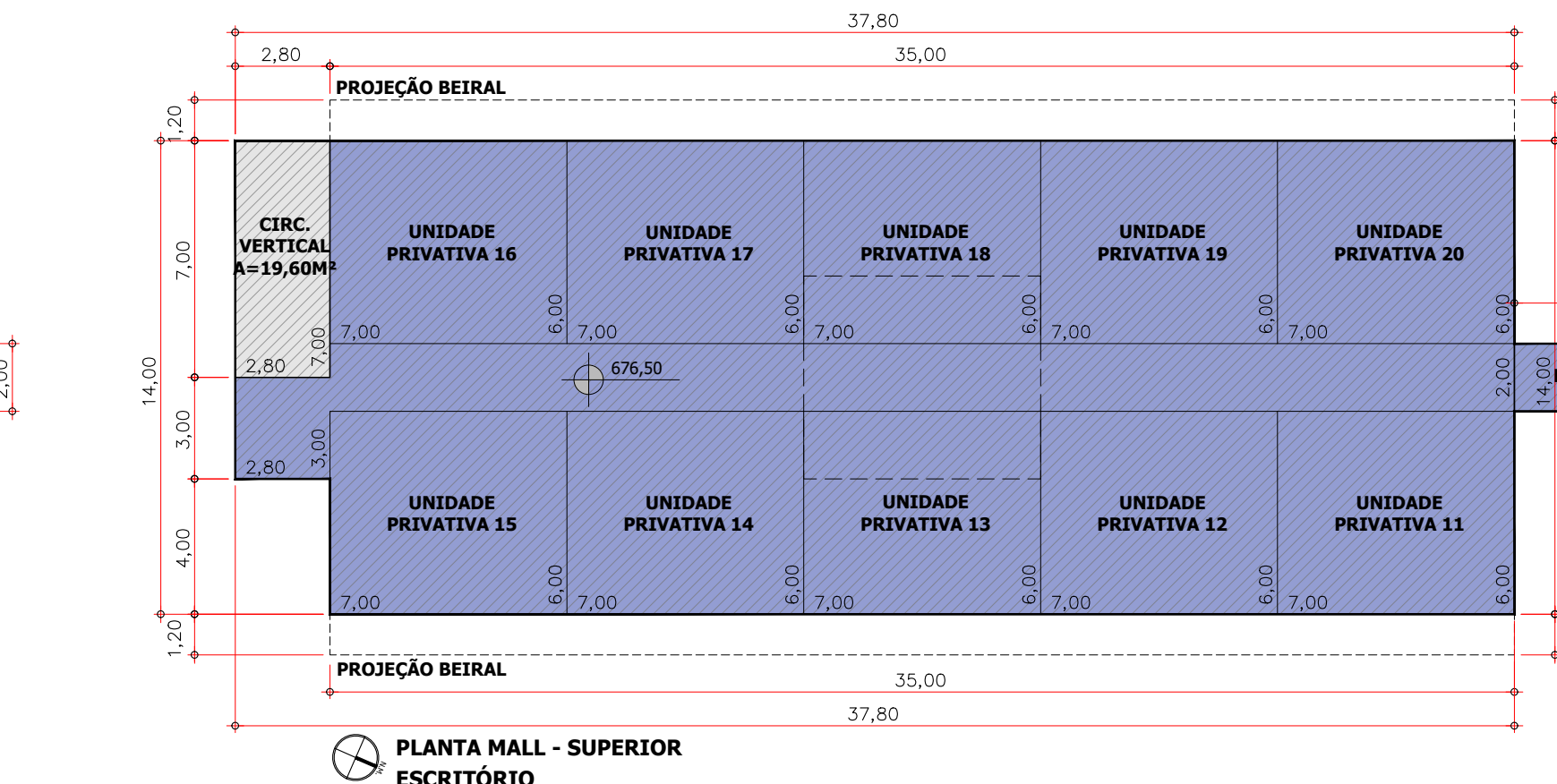
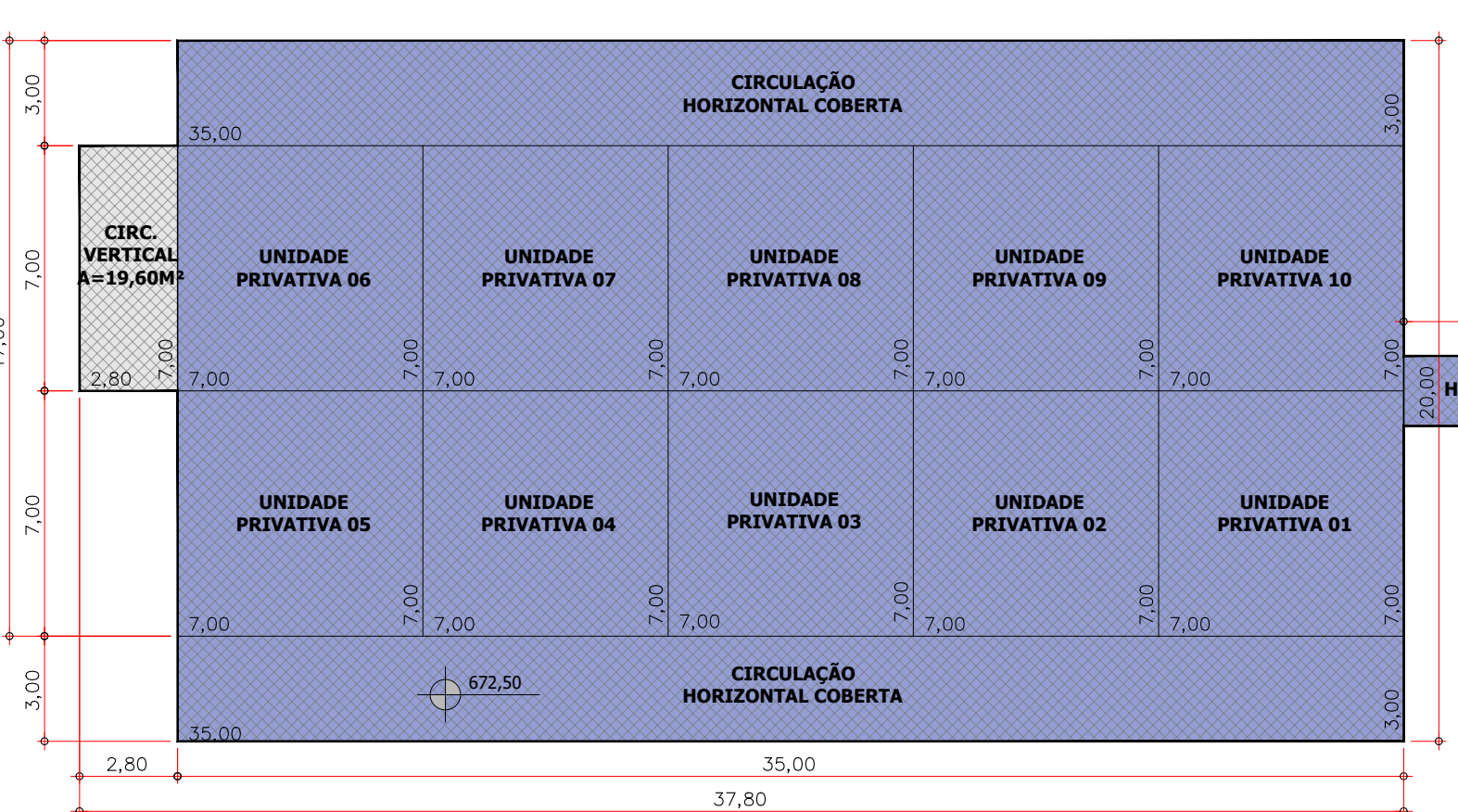
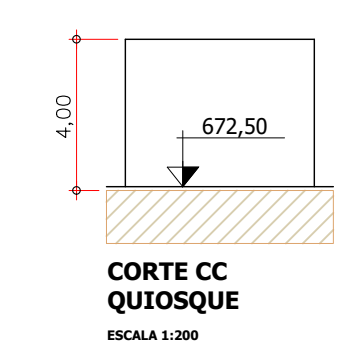
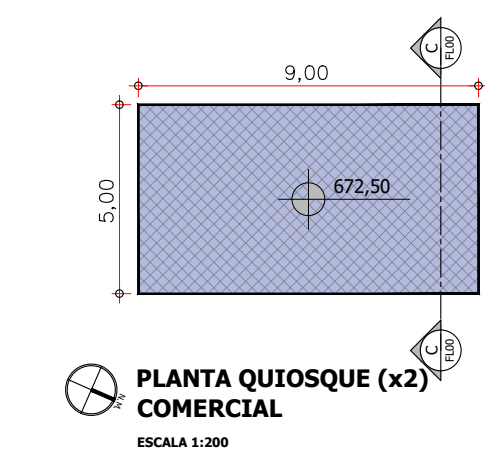
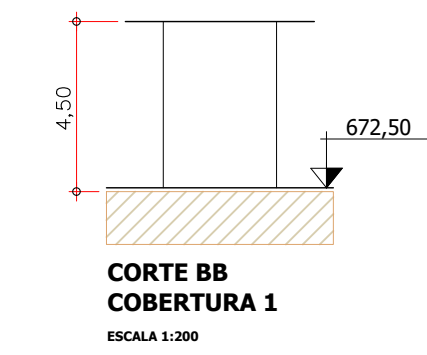
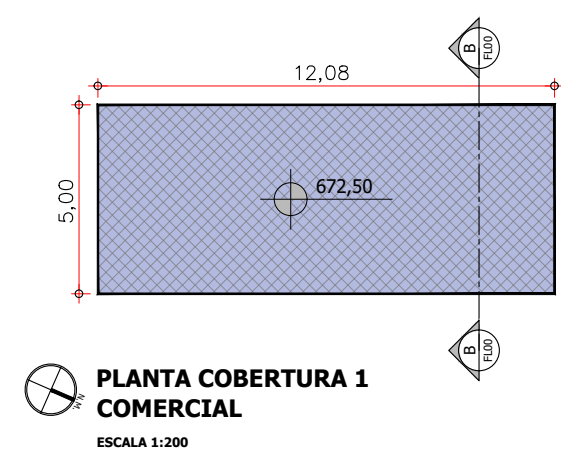
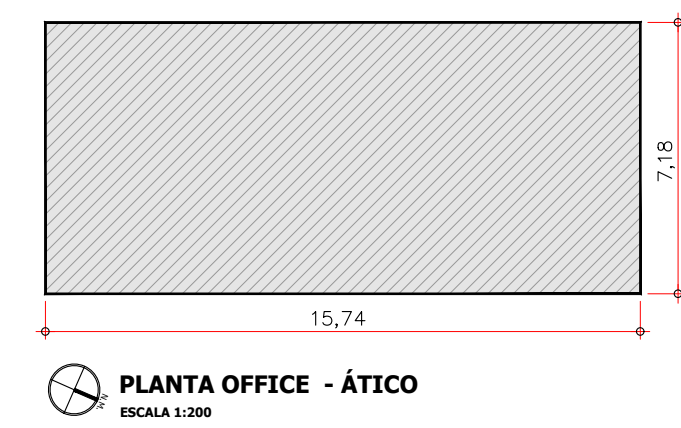
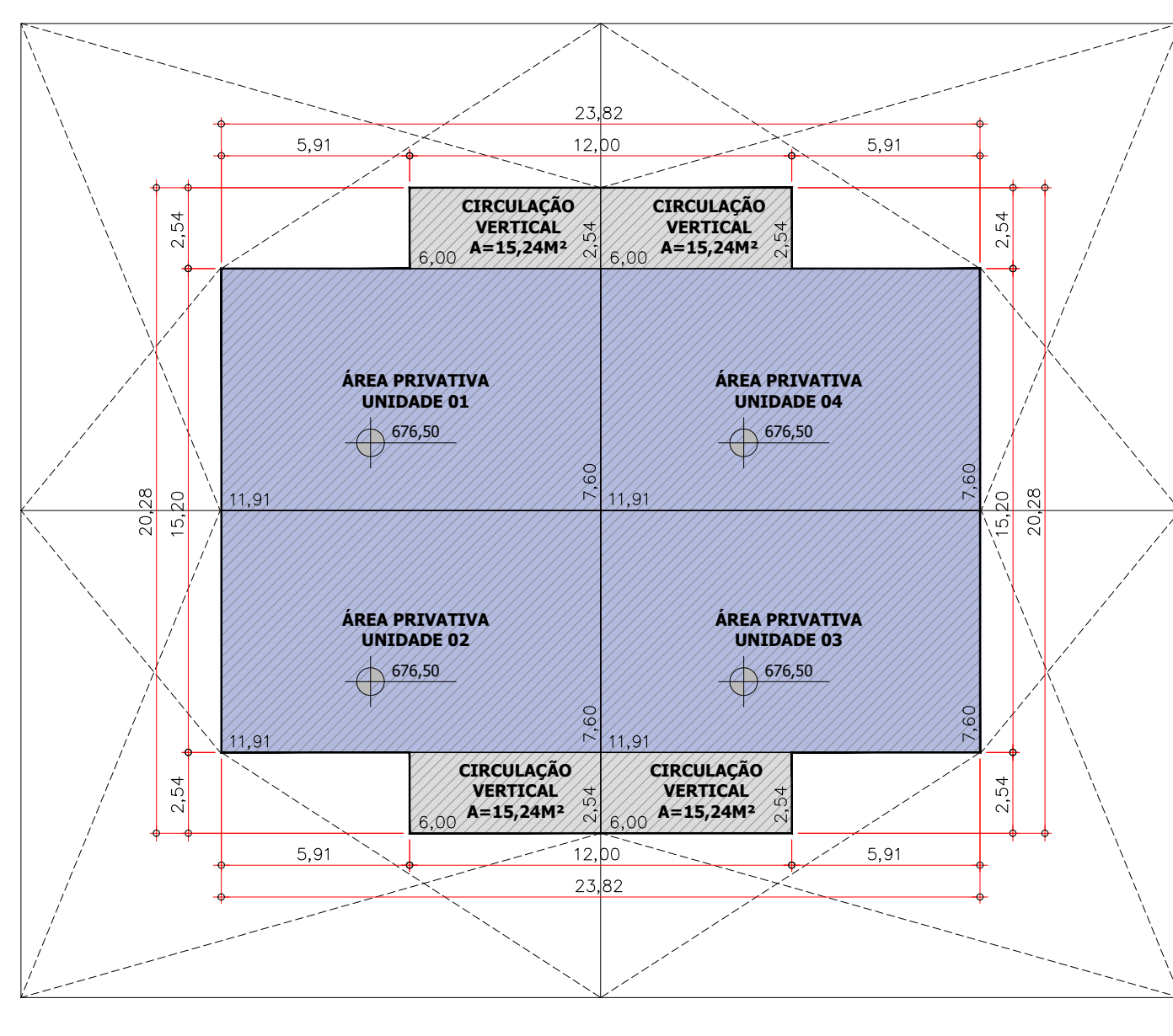
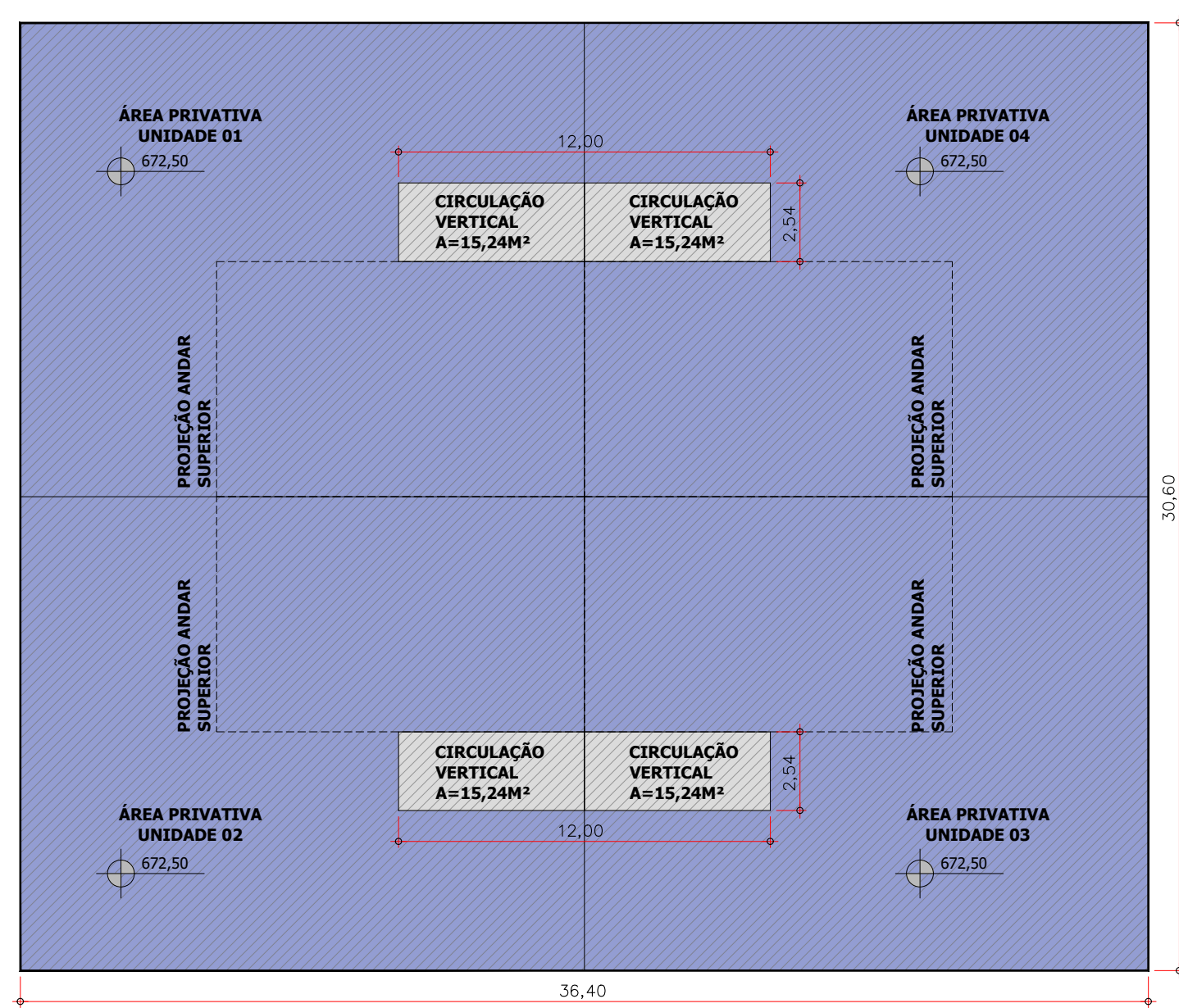
DECLARO QUE: 1. A OBRA SERÁ EXECUTADA DE ACORDO COM O PROJETO APROVADO PELA P.M.C. E SOMENTE APÓS A APROVAÇÃO DOS PROJETOS COMPLEMENTARES JUNTO À EMPRESA CONDESA - DONADORA DE DEVIDOS PARECERES, QUANDO NECESSÁRIO. 2. QUALQUER ALTERAÇÃO AO PROJETO SERÁ IMEDIATAMENTE COMUNICADA À P.M.C.

DECLARO QUE: 1. O DESENHO/PROJETO MICROARQUITETÔNICO É DA PROPRIEDADE DA EMPRESA DE ENGENHARIA/ARQUITETURA/PROJETO. 2. O DESENHO/PROJETO MICROARQUITETÔNICO É DA PROPRIEDADE DA EMPRESA DE ENGENHARIA/ARQUITETURA/PROJETO.



PLANTA PÉRGOLA DESCOBERTA - TORRE
 ATENDE ART. 50 DA L.C. 09/2003.
 § 2º É livre a utilização de elementos que apresentarem superfície vazada uniformemente distribuída igual ou superior a 80% (oitenta por cento) de sua superfície total.

ESCRITÓRIO: NÃO COMPUTÁVEL (light blue), COMPUTÁVEL 1 (dark blue), COMPUTÁVEL 2* (red).
 COMERCIAL: NÃO COMPUTÁVEL (light grey), COMPUTÁVEL 1 (dark grey), COMPUTÁVEL 2* (red).



PROJETO SIMPLIFICADO		FOLHA 02/02
TIPO OCUP.	CONSTRUÇÃO CSEI	
RUA:	AVENIDA DAS ALAMANDAS	
QUADRA:	A	
QUARTERÃO:	17570	
BAIRRO:	COMERCIAL SQ	ZONA ZAE A (ANTIGA 214)
APR:	IMPERADOR	
Nº DOBT/PROJ/UNIDADES:	TOTAL DOBT/PROJ:	Nº BANHEIROS/UNIDADES:
C: Q 00/05 M 00/10	00	C: Q 00/05 M 00/01
E: M 00/10 QF 00/04		E: M 00/01 QF 00/04
TA 00/35		TA 00/35
TOTAL UNIDADES:	84	TOTAL UNIDADES:
		65
SITUAÇÃO SEM ESCALA	VER FOLHA 01	DECLARAÇÕES
	VER FOLHA 01	<p>DECLARO QUE A APROVAÇÃO DO PROJETO NÃO IMPLICA NO RECONHECIMENTO POR PARTE DA PREFEITURA DO DIREITO DE PROPRIEDADE DO TERRENO.</p> <p>DECLARO PARA OS DEVIDOS FINS DE DIREITO, INCLUSIVE NA ESPERA PENAL, QUE O PROJETO FOI ELABORADO COM TOTAL OBSERVÂNCIA À LEGISLAÇÃO ESCRITA VIGENTE, INCLUSIVE A DE ACESSIBILIDADE PARA OS CASOS PREVISTOS EM LEI.</p> <p>DECLARO QUE:</p> <ol style="list-style-type: none"> A OBRA SERÁ EXECUTADA DE ACORDO COM O PROJETO APROVADO PELA P.M.C. E SOMENTE APÓS A APROVAÇÃO DOS PROJETOS COMPLEMENTARES JUNTO À EMPRESA CONCEDE DORAVANTE DE SERVIÇOS PÚBLICOS, QUANDO NECESSÁRIO. QUALQUER ALTERAÇÃO AO PROJETO SERÁ IMEDIATAMENTE COMUNICADA À P.M.C. <p>RESERVADO À P.M.C.</p>

