



**CURY CONSTRUTORA E
INCORPORADORA S.A.**

**EMPREENDIMENTO
HABITACIONAL DE
INTERESSE SOCIAL -
EHIS**

Av. Gilberto Targon, 2125
Residencial Parque da Fazenda
Campinas - SP

RELATÓRIO DE IMPACTOS NO TRÁFEGO - RIT



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	6
2.3 Geração de Viagens	9
3. ANÁLISE DOS NÍVEIS DE SERVIÇO.....	10
3.1 Metodologia	10
3.2 Análise dos Níveis de Serviços Atuais e Futuros	12
4. CONCLUSÃO	16
5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	17
6.RESPONSABILIDADE TÉCNICA.....	18
7. ANEXOS.....	19
7.1 Relatório de Contagem	20
7.2 Memorial de Análise - Relatório Vistro <i>Cenário Atual sem o</i> <i>Empreendimento</i>	38
7.3 Memorial de Análise - Relatório Vistro <i>Cenário Atual com o</i> <i>Empreendimento</i>	39
7.4 Relatórios de Análise - Vistro (CD).....	40



1. INTRODUÇÃO

Este laudo trata-se de um estudo de tráfego, e faz alusão à implantação de um EMPREENDIMENTO HABITACIONAL DE INTERESSE SOCIAL - EHS, de propriedade da CURY CONSTRUTORA E INCORPORADORA S.A.

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 pode-se 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 quão a instalação e operação destes empreendimentos irão influenciar e alterar o sistema viário de entorno e áreas de abrangência na região de entorno 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 e a Lei Municipal nº 8.232/1994.**

1.1 Informações Gerais

DADOS DO EMPREENDEDOR

Nome: **CURY CONSTRUTORA E INCORPORADORA S.A.**
CNPJ: **08.797.760/0004.26**
Endereço: **Avenida Benedito de Campos, 365**
CEP: **13.030-100**
Jardim do Trevo
Município: **Campinas - SP**

DADOS DO EMPREENDIMENTO

Tipo dos Empreendimentos: **Habitacional de Interesse Social**
Endereço: **Avenida Gilberto Targon, 2125.**
Quarteirão **10.857-B - Lote 012-UNI**
Residencial **Parque da Fazenda.**
CEP: **13060-587**
Município: **Campinas - SP**
Área do terreno: **9.790,93 m²**
Área a Construir: **25.877,64 m²**

DADOS DA EMPRESA RESPONSÁVEL PELO LAUDO

Nome: **Global Vias Consultoria Ambiental Ltda.**
Endereço: **Avenida Engenheiro Carlos Stevenson, nº 379**
CEP: **13.092-132**
Município: **Campinas-SP**
Telefone: **19 32015111**
CNPJ: **13.264.823/0001 – 76**
Contato: **Engº Plínio Escher Júnior (plinio.escher@globalVIAS.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 será constituído de 03 torres com térreo e mais 16 pavimentos tipo. Nas 03 torres o térreo será composto por 06 unidades e os pavimentos tipo serão 08 unidades, totalizando 402 unidades habitacionais, todas as unidades possuirão aproximadamente 42 m². A área total construída será de 25.877,64 m².

De acordo com a Lei Complementar 184/2017, habitações de interesse social quando enquadradas no Grupo B devem prever 01 vaga por unidade habitacional. Está previsto um deck-park com andar inferior, térreo e mais dois pavimentos superiores que comportarão as vagas de estacionamento de veículos. A seguir foi demonstrado como serão distribuídas as vagas.

Tabela 1: Distribuição das vagas no deck-park.

Pavimento	Número de Vagas
Inferior	102
Térreo	102
Superior 01	100
Superior 02	98
Total	402

Fonte: Cury Construtora.

2.2 Caracterização da Área

O empreendimento está localizado em frente ao Campus II da PUC-Campinas, no Residência Parque da Fazenda. Demonstra-se na figura 1.

Figura 1: Localização do Empreendimento.



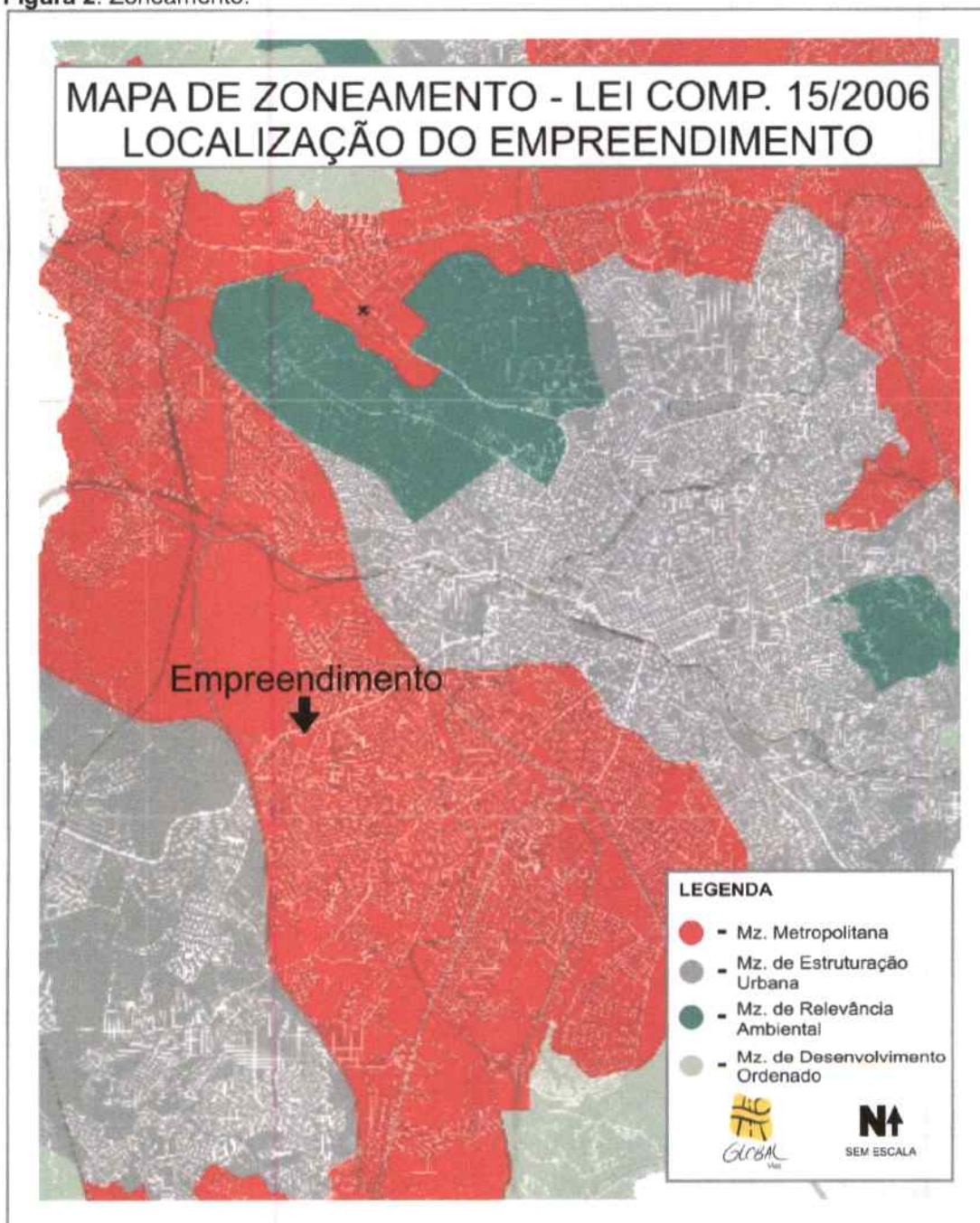
Fonte: Google Earth (Modificado pelo AUTOR).

Segundo a Lei de Uso e Ocupação do Solo (Lei nº 6.031 de 1988) e o Plano Diretor Estratégico de Campinas (Lei Complementar nº 189 de 2018), a área de estudo está inserida na Macrozona Macrometropolitana e abrange a 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. Na figura 2, abaixo, apresenta-se a localização do empreendimento no Mapa das Macrozonas do município.

Figura 2: Zoneamento.



Fonte: Google Earth (Modificado pelo AUTOR) / Lei Complementar 15/2006.



Quanto às áreas de geração de viagens, estabelecida na Lei Municipal 8.232/94, os empreendimentos compreendem-se na Área Expandida, podendo ser observado na **figura 3**, a seguir:

Figura 3: Áreas de Geração de Viagens.



Fonte: Google Earth (Modificado pelo AUTOR) / Lei Municipal 8.232/1994.



2.3 Geração de Viagens

Para estimar o volume de viagens geradas pelos condomínios, foi utilizada a taxa de viagens sugeridas pelo ITE (Institute of Transportation Engineers), que é de 0,44 viagens x hora-pico/Unidade Habitacional, para edifícios que possuam entre 3 e 10 pavimentos.

Portanto,

Lote 1:

$$Vv(\text{hora-pico}) = 0,44 \times UR$$

$$\text{Unidade Residencial (UR)} = 402 \text{ unidades}$$

$$Vv(\text{hora-pico}) = \text{Viagens veiculares geradas na hora-pico}$$

$$Vv(\text{hora-pico}) = 0,44 \times 402$$

$$Vv(\text{hora-pico}) \approx 177 \text{ viagens/hora-pico}$$

No total serão 177 viagens geradas na hora-pico. A metodologia ainda sugere que a distribuição espacial considere 59% das viagens entrando e 41% saindo dos empreendimentos. Portanto, 104 veículos entrarão nos empreendimentos na hora pico, enquanto 73 veículos sairão.



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;
- Nível de Serviço B: entre 10 e 20 seg./veículos;
- Nível de Serviço C: entre 20 e 35 seg./veículos;
- Nível de Serviço D: entre 35 e 55 seg./veículos;
- Nível de Serviço E: entre 55 e 80 seg./veículos;
- Nível de Serviço F: maior que 80 seg./veículos;

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.

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

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 com a quantidade de veículos pertencentes à frota veicular municipal nos últimos 05 anos.

Tabela 3: Taxa do Crescimento Veicular Anual.

Mês/Ano	Frota	Aumento Frota (#)	Aumento Frota (%)
dez/13	827538	*	*
dez/14	844035	16497	1,99
dez/15	857029	12994	1,54
dez/16	864782	7753	0,90
nov/17	878844	14062	1,63
Média		12827	1,52

Fonte: DENATRAN.

Considerando a taxa de crescimento da frota veicular média de 1,52% ao ano, em 5 anos ter-se-ia 7,6% e em 10 anos 15,2%.

A única mudança entre a situação atual e os cenários futuros que foi considerada, para a análise, foi o aumento do fluxo veicular. Por isso, apresentou-se no **anexo 7.2 e 7.3** apenas o relatório da situação atual, com e sem o empreendimento. O relatório dos cenários para 5 e 10 anos foram apresentados por meio digital (CD), que acompanha este estudo, constando como **anexo 7.4**.



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 as interseções analisadas, apresentou-se a figura 4.

Figura 4: Localização das interseções analisadas.



Elaborado por: GLOBAL VIAS.

A seguir, apresentou-se a tabela 3, com o nível de serviço de cada interseção, no cenário atual, sem a previsão de viagens ocasionada pelo empreendimento e depois a tabela 4 já com a geração de viagens.



ESTUDO DE TRÁFEGO
CURY CONSTRUTORA E INCORPORADORA S.A.
EMPREENDIMENTO HABITACIONAL DE INTERESSE SOCIAL – EHS
AV. GILBERTON TARGON, 2125 – RES. PARQUE DA FAZENDA



Tabela 3: Análise Interseções - VISTRO - Cenário Atual SEM o Empreendimento

ID	Intersection Name	Control Type	Method	Worst Mvmt	V/C	Delay (s/veh)	LOS
1	AV. GILBERTO TARGON	Two-way stop	HCM 2010	EB Thru	0,010	8,1	A
2	AV. GILBERTO TARGON	Two-way stop	HCM 2010	SEB Thru	0,378	9,9	A
3	AV. JOHN BOYD DUNLOP	Signalized	HCM 2010	SB Left	0,592	18,6	B
4	AV. JOHN BOYD DUNLOP	Two-way stop	HCM 2010	NEB Right	0,750	37,7	E
5	RUA GERALDO SUSSOLINI	Two-way stop	HCM 2010	EB Thru	0,477	10,6	B
6	AV. DR. LABARIT SARIAN	Two-way stop	HCM 2010	NWB Thru	0,221	9,3	A
7	RUA ALZIRA MARCONDES	Two-way stop	HCM 2010	SEB Thru	0,141	8,6	A
8	RUA ALZIRA MARCONDES	Two-way stop	HCM 2010	EB Thru	0,019	8,4	A

Elaborado por: GLOBAL VIAS.

Tabela 4: Análise Interseções - VISTRO - Cenário Atual COM o Empreendimento

ID	Intersection Name	Control Type	Method	Worst Mvmt	V/C	Delay (s/veh)	LOS
1	AV. GILBERTO TARGON	Two-way stop	HCM 2010	EB Thru	0,012	8,6	A
2	AV. GILBERTO TARGON	Two-way stop	HCM 2010	SEB Thru	0,378	9,9	A
3	AV. JOHN BOYD DUNLOP	Signalized	HCM 2010	SB Left	0,592	18,6	B
4	AV. JOHN BOYD DUNLOP	Two-way stop	HCM 2010	NEB Right	0,984	75,4	F
5	RUA GERALDO SUSSOLINI	Two-way stop	HCM 2010	EB Thru	0,508	11,1	B
6	AV. DR. LABARIT SARIAN	Two-way stop	HCM 2010	NWB Thru	0,239	9,8	A
7	RUA ALZIRA MARCONDES	Two-way stop	HCM 2010	SEB Thru	0,141	8,6	A
8	RUA ALZIRA MARCONDES	Two-way stop	HCM 2010	EB Thru	0,156	9,0	A

Elaborado por: GLOBAL VIAS.

Por meio das análises apresentadas, observa-se que com o acréscimo das viagens geradas pelo empreendimento, nenhuma interseção sofre alteração em seu Nível de Serviço. Porém pode-se perceber também que as interseções 04 já encontra-se com Nível de Serviço comprometido.

ESTUDO DE TRÁFEGO
CURY CONSTRUTORA E INCORPORADORA S.A.
EMPREENDIMENTO HABITACIONAL DE INTERESSE SOCIAL – EHS
AV. GILBERTON TARGON, 2125 – RES. PARQUE DA FAZENDA



Nas tabelas 5 e 6, apresentou-se os níveis de serviço previstos para 5 anos, SEM e COM o empreendimento, respectivamente.

Tabela 5: Análise Interseções - VISTRO - Cenário 5 Anos SEM o Empreendimento

ID	Intersection Name	Control Type	Method	Worst Mvmt	V/C	Delay (s/veh)	LOS
1	AV. GILBERTO TARGON	Two-way stop	HCM 2010	EB Thru	0,011	8,1	A
2	AV. GILBERTO TARGON	Two-way stop	HCM 2010	SEB Thru	0,409	10,1	B
3	AV. JOHN BOYD DUNLOP	Signalized	HCM 2010	SB Left	0,640	19,6	B
4	AV. JOHN BOYD DUNLOP	Two-way stop	HCM 2010	NEB Right	0,893	60,0	F
5	RUA GERALDO SUSSOLINI	Two-way stop	HCM 2010	EB Thru	0,527	11,0	B
6	AV. DR. LABARIT SARIAN	Two-way stop	HCM 2010	NWB Thru	0,242	9,5	A
7	RUA ALZIRA MARCONDES	Two-way stop	HCM 2010	SEB Thru	0,153	8,7	A
8	RUA ALZIRA MARCONDES	Two-way stop	HCM 2010	EB Thru	0,021	8,5	A

Elaborado por: GLOBAL VIAS.

Tabela 6: Análise Interseções - VISTRO - Cenário 5 Anos COM o Empreendimento.

ID	Intersection Name	Control Type	Method	Worst Mvmt	V/C	Delay (s/veh)	LOS
1	AV. GILBERTO TARGON	Two-way stop	HCM 2010	EB Thru	0,013	8,6	A
2	AV. GILBERTO TARGON	Two-way stop	HCM 2010	SEB Thru	0,409	10,1	B
3	AV. JOHN BOYD DUNLOP	Signalized	HCM 2010	SB Left	0,640	19,6	B
4	AV. JOHN BOYD DUNLOP	Two-way stop	HCM 2010	NEB Right	1,151	130,0	F
5	RUA GERALDO SUSSOLINI	Two-way stop	HCM 2010	EB Thru	0,561	11,6	B
6	AV. DR. LABARIT SARIAN	Two-way stop	HCM 2010	NWB Thru	0,261	9,9	A
7	RUA ALZIRA MARCONDES	Two-way stop	HCM 2010	SEB Thru	0,153	8,7	A
8	RUA ALZIRA MARCONDES	Two-way stop	HCM 2010	EB Thru	0,159	9,1	A

Elaborado por: GLOBAL VIAS.

Nas tabelas 7 e 8, apresentou-se os níveis de serviço previstos para 10 anos, SEM e COM o empreendimento, respectivamente.

Tabela 7: Análise Interseções - VISTRO - Cenário 10 Anos SEM o Empreendimento

ID	Intersection Name	Control Type	Method	Worst Mvmt	V/C	Delay (s/veh)	LOS
1	AV. GILBERTO TARGON	Two-way stop	HCM 2010	EB Thru	0,011	8,1	A
2	AV. GILBERTO TARGON	Two-way stop	HCM 2010	SEB Thru	0,436	10,4	B
3	AV. JOHN BOYD DUNLOP	Signalized	HCM 2010	SB Left	0,681	20,7	C
4	AV. JOHN BOYD DUNLOP	Two-way stop	HCM 2010	NEB Right	1,035	96,9	F
5	RUA GERALDO SUSSOLINI	Two-way stop	HCM 2010	EB Thru	0,570	11,3	B
6	AV. DR. LABARIT SARIAN	Two-way stop	HCM 2010	NWB Thru	0,259	9,6	A
7	RUA ALZIRA MARCONDES	Two-way stop	HCM 2010	SEB Thru	0,163	8,7	A
8	RUA ALZIRA MARCONDES	Two-way stop	HCM 2010	EB Thru	0,023	8,5	A

Elaborado por: GLOBAL VIAS.

Tabela 8: Análise Interseções - VISTRO - Cenário 10 Anos COM o Empreendimento.

ID	Intersection Name	Control Type	Method	Worst Mvmt	V/C	Delay (s/veh)	LOS
1	AV. GILBERTO TARGON	Two-way stop	HCM 2010	EB Thru	0,013	8,6	A
2	AV. GILBERTO TARGON	Two-way stop	HCM 2010	SEB Thru	0,436	10,4	B
3	AV. JOHN BOYD DUNLOP	Signalized	HCM 2010	SB Left	0,681	20,7	C
4	AV. JOHN BOYD DUNLOP	Two-way stop	HCM 2010	NEB Right	1,316	195,7	F
5	RUA GERALDO SUSSOLINI	Two-way stop	HCM 2010	EB Thru	0,608	12,0	B
6	AV. DR. LABARIT SARIAN	Two-way stop	HCM 2010	NWB Thru	0,280	10,1	B
7	RUA ALZIRA MARCONDES	Two-way stop	HCM 2010	SEB Thru	0,163	8,7	A
8	RUA ALZIRA MARCONDES	Two-way stop	HCM 2010	EB Thru	0,162	9,1	A

Elaborado por: GLOBAL VIAS.

Percebe-se que com o aumento do tráfego no decorrer de 5 e 10 anos, os Níveis de Serviço das interseções estudadas ficarão insatisfatórios, com tempos de espera elevados.

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

O empreendimento está de acordo com o Plano Diretor, nos assuntos referentes ao zoneamento e o tipo de uso e ocupação pretendido. O projeto também obedece às determinações referentes a condições para acesso de veículos, entrada e saída, rebaixamento de guias e espaço de circulação para carros e pedestres, e de todos os outros aspectos relativos à fiscalização do devido cumprimento da lei.

Por meio das análises dos níveis de serviços e graus de saturação nos pontos mais críticos da área de influência direta, percebeu-se que o empreendimento não contribuirá com volumes veiculares que influenciarão no nível de serviço das interseções estudadas.



5. REFERENCIAS 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, 7th edition: an ITE informational report.

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

Plínio Escher Júnior
Engenheiro Civil
CREA 060.06.505.80

Caio Salle Pereira
Engenheiro Ambiental
CREA 5069047550

Fernando Figueiredo e Silva
Analista Ambiental



7. ANEXOS



7.1 Relatório de Contagem



ESTUDO DE TRÁFEGO
CURY CONSTRUTORA E INCORPORADORA S.A.
EMPREENDIMENTO HABITACIONAL DE INTERESSE SOCIAL – EHS
AV. GILBERTON TARGON, 2125 – RES. PARQUE DA FAZENDA

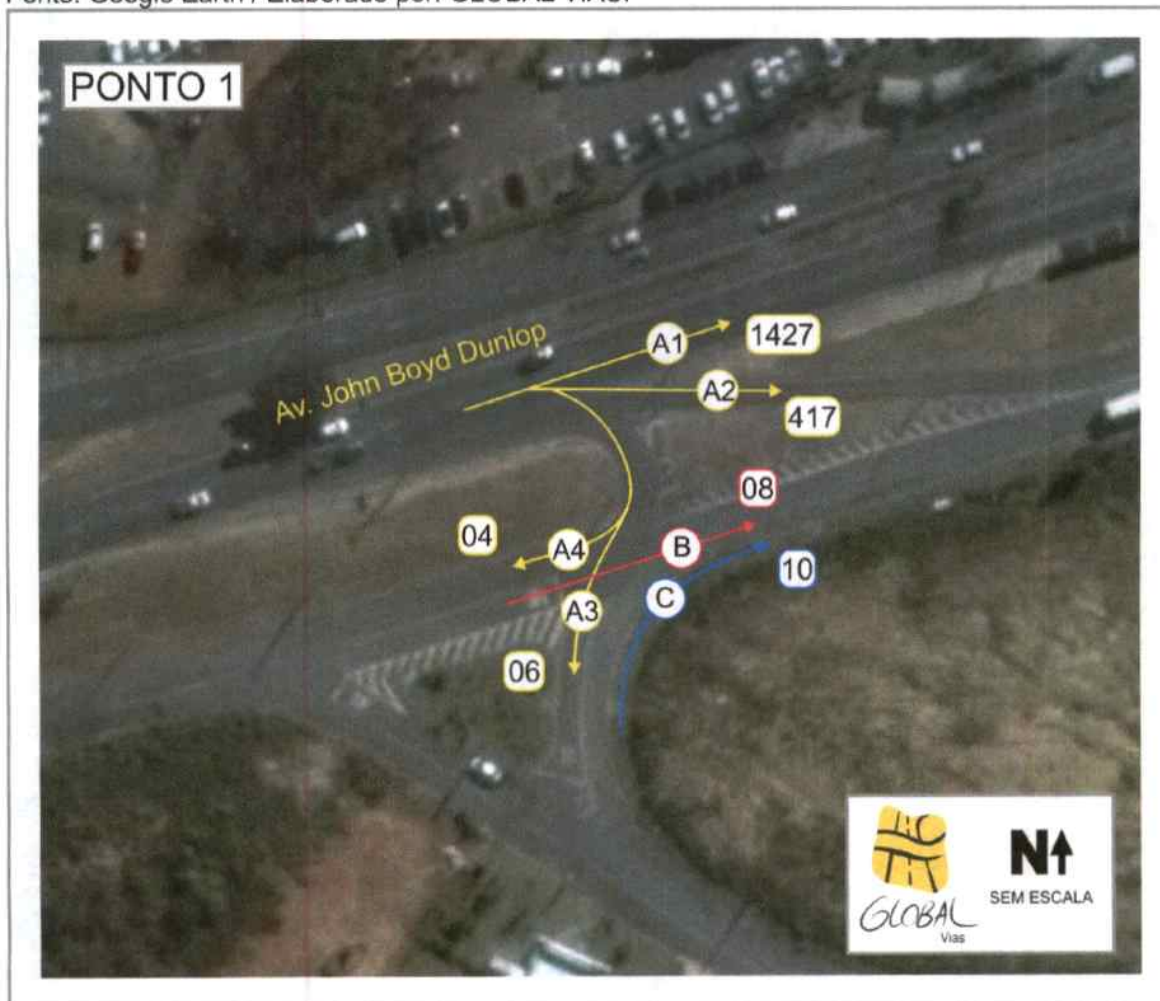


Dias: 02/03/2018

Condições Climáticas: Sol/Céu aberto.

Operador de Contagem: Fernando;

Fonte: Google Earth / Elaborado por: GLOBAL VIAS.



ESTUDO DE TRÁFEGO
CURY CONSTRUTORA E INCORPORADORA S.A.
EMPREENDIMENTO HABITACIONAL DE INTERESSE SOCIAL - EHS
AV. GILBERTON TARGON, 2125 - RES. PARQUE DA FAZENDA



PONTO 1

Trecho A1 - Manhã				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
07:00	220	102	31	353
07:15	200	124	27	351
07:30	210	124	40	374
07:45	221	92	36	349
08:00	205	68	2	275
08:15	203	46	28	277
08:30	228	46	27	301
08:45	201	42	45	288
Total:	1688	644	236	2568

Trecho A1 - Noite				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
17:00	122	23	10	155
17:15	207	37	31	275
17:30	222	41	28	291
17:45	219	38	22	279
18:00	225	32	18	275
18:15	223	42	27	292
18:30	218	37	21	276
18:45	229	39	24	292
Total:	1665	289	181	2135

Movimento	Volume	Hora- Pico	FHP	% Veículos Pesados
A1	1427	07:00 às 08:00	0,95	9,39

Trecho A2 - Manhã				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
07:00	90	7	2	99
07:15	94	6	1	101
07:30	98	6	1	105
07:45	99	10	3	112
08:00	78	8	1	87
08:15	88	7	3	98
08:30	72	6	1	79
08:45	61	8	2	71
Total:	680	58	14	752

Trecho A2 - Noite				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
17:00	25	2	0	27
17:15	60	4	1	65
17:30	30	1	2	33
17:45	34	5	0	39
18:00	25	0	0	25
18:15	38	8	0	46
18:30	23	4	1	28
18:45	30	2	0	32
Total:	265	26	4	295

Movimento	Volume	Hora- Pico	FHP	% Veículos Pesados
A2	417	07:00 às 08:00	0,93	1,68



ESTUDO DE TRÁFEGO
CURY CONSTRUTORA E INCORPORADORA S.A.
 EMPREENDIMENTO HABITACIONAL DE INTERESSE SOCIAL – EHS
 AV. GILBERTON TARGON, 2125 – RES. PARQUE DA FAZENDA



Trecho A3 - Manhã				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
07:00	0	0	0	0
07:15	1	0	0	1
07:30	1	0	0	1
07:45	1	1	0	2
08:00	0	0	0	0
08:15	2	0	0	2
08:30	0	0	0	0
08:45	1	0	0	1
Total:	6	1	0	7

Trecho A3 - Noite				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
17:00	0	1	0	1
17:15	1	0	0	1
17:30	0	0	0	0
17:45	2	1	0	3
18:00	0	0	0	0
18:15	3	0	0	3
18:30	0	0	0	0
18:45	1	0	0	1
Total:	7	2	0	9

Movimento	Volume	Hora- Pico	FHP	% Veículos Pesados
A3	6	17:30 às 18:30	0,50	0,00

Trecho A4 - Manhã				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
07:00	1	0	0	1
07:15	0	0	0	0
07:30	0	1	0	1
07:45	0	0	0	0
08:00	1	0	0	1
08:15	0	0	0	0
08:30	1	0	0	1
08:45	1	0	0	1
Total:	4	1	0	5

Trecho A4 - Noite				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
17:00	1	0	0	1
17:15	0	0	0	0
17:30	2	0	0	2
17:45	1	0	0	1
18:00	0	1	0	1
18:15	0	0	0	0
18:30	0	0	0	0
18:45	0	0	0	0
Total:	4	1	0	5

Movimento	Volume	Hora- Pico	FHP	% Veículos Pesados
A4	4	17:00 às 18:00	0,50	0,00





ESTUDO DE TRÁFEGO
CURY CONSTRUTORA E INCORPORADORA S.A.
 EMPREENDIMENTO HABITACIONAL DE INTERESSE SOCIAL – EHIS
 AV. GILBERTON TARGON, 2125 – RES. PARQUE DA FAZENDA



Trecho B - Manhã				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
07:00	0	0	0	0
07:15	0	0	0	0
07:30	0	0	0	0
07:45	1	0	0	1
08:00	1	1	0	2
08:15	2	0	0	2
08:30	1	0	0	1
08:45	1	0	0	1
Total:	6	1	0	7

Trecho B - Noite				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
17:00	0	0	0	0
17:15	1	0	0	1
17:30	0	0	0	0
17:45	1	1	0	2
18:00	2	1	0	3
18:15	2	0	0	2
18:30	1	0	0	1
18:45	0	0	0	0
Total:	7	2	0	9

Movimento	Volume	Hora- Pico	FHP	% Veículos Pesados
B	8	17:45 às 18:45	0,67	0,00

Trecho C - Manhã				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
07:00	1	0	0	1
07:15	0	0	0	0
07:30	1	1	1	3
07:45	2	0	0	2
08:00	1	0	0	1
08:15	1	1	0	2
08:30	2	1	0	3
08:45	1	0	0	1
Total:	9	3	1	13

Trecho C - Noite				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
17:00	2	0	1	3
17:15	2	0	0	2
17:30	1	1	0	2
17:45	1	2	0	3
18:00	2	0	0	2
18:15	0	0	0	0
18:30	1	1	0	2
18:45	0	1	0	1
Total:	9	5	1	15

Movimento	Volume	Hora- Pico	FHP	% Veículos Pesados
C	10	17:00 às 18:00	0,83	10,00



Dias: 02/03/2018

Condições Climáticas: Sol/Céu aberto.

Operador de Contagem: Arthur e Caio;



Fonte: Google Earth / Elaborado por: GLOBAL VIAS.



PONTO 2

Trecho D1 - Manhã				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
07:00	220	102	31	353
07:15	200	124	27	351
07:30	210	124	40	374
07:45	221	92	36	349
08:00	205	68	2	275
08:15	203	46	28	277
08:30	228	46	27	301
08:45	201	42	45	288
Total:	1688	644	236	2568

Trecho D1 - Noite				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
17:00	122	23	10	155
17:15	207	37	31	275
17:30	222	41	28	291
17:45	219	38	22	279
18:00	225	32	18	275
18:15	223	42	27	292
18:30	218	37	21	276
18:45	229	39	24	292
Total:	1665	289	181	2135

Movimento	Volume	Hora- Pico	FHP	% Veículos Pesados
D1	1427	07:00 às 08:00	0,95	9,39

Trecho D2 - Manhã				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
07:00	44	3	0	47
07:15	27	0	1	28
07:30	30	0	0	30
07:45	44	0	0	44
08:00	64	2	0	66
08:15	34	1	0	35
08:30	47	1	1	49
08:45	34	1	0	35
Total:	324	8	2	334

Trecho D2 - Noite				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
17:00	39	0	1	40
17:15	62	4	0	66
17:30	58	1	0	59
17:45	54	3	1	58
18:00	60	5	0	65
18:15	51	4	0	55
18:30	55	3	1	59
18:45	47	4	0	51
Total:	426	24	3	453

Movimento	Volume	Hora- Pico	FHP	% Veículos Pesados
D2	248	17:15 às 18:15	0,94	0,40

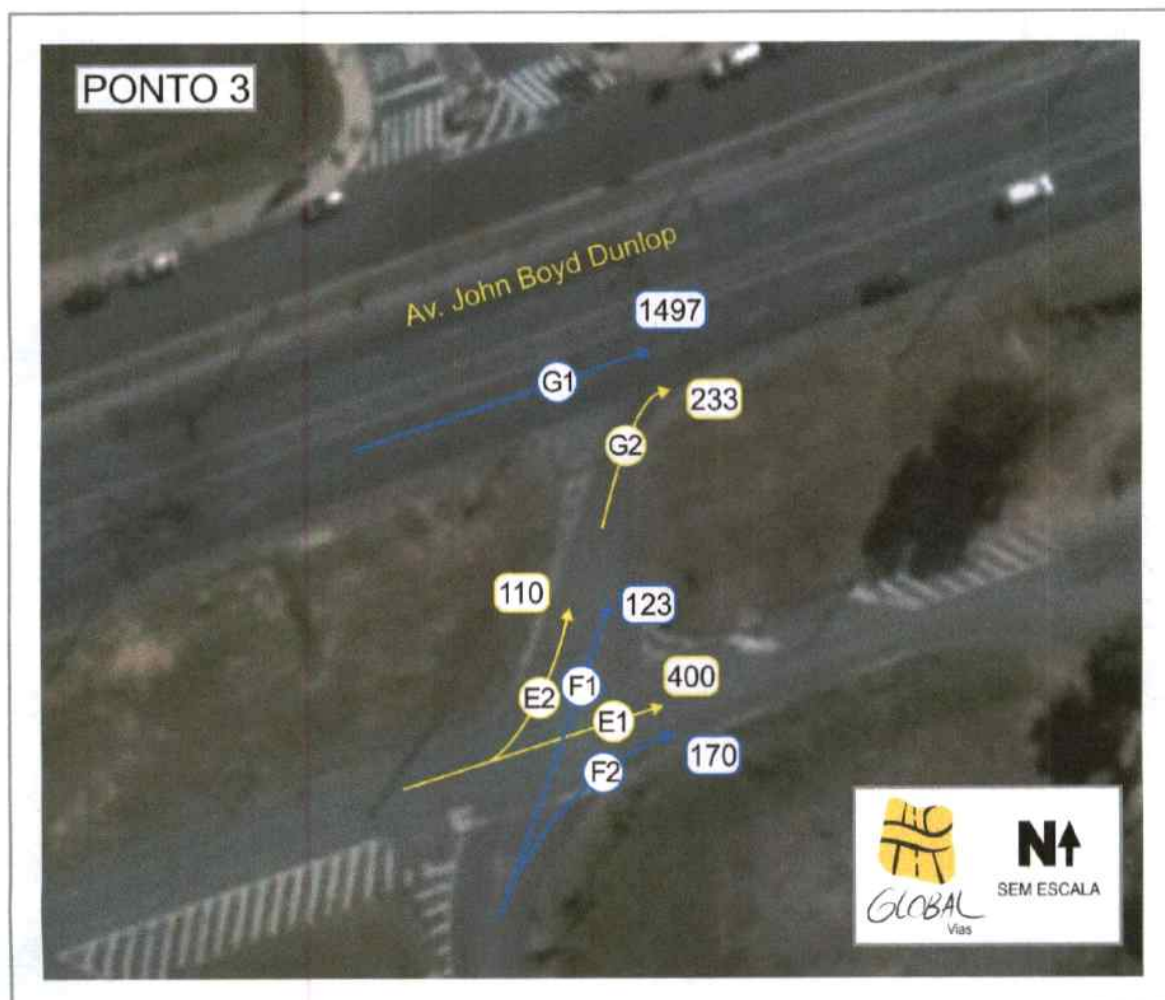
ESTUDO DE TRÁFEGO
CURY CONSTRUTORA E INCORPORADORA S.A.
EMPREENDIMENTO HABITACIONAL DE INTERESSE SOCIAL – EHS
AV. GILBERTON TARGON, 2125 – RES. PARQUE DA FAZENDA



Dias: 01/03/2018

Condições Climáticas: Sol/Céu aberto.

Operador de Contagem: Caio e Guilherme;



Fonte: Google Earth / Elaborado por: GLOBAL VIAS.

ESTUDO DE TRÁFEGO
CURY CONSTRUTORA E INCORPORADORA S.A.
EMPREENDIMENTO HABITACIONAL DE INTERESSE SOCIAL – EHS
AV. GILBERTON TARGON, 2125 – RES. PARQUE DA FAZENDA



PONTO 3

Trecho E1 - Manhã				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
07:00	92	2	1	95
07:15	90	7	0	97
07:30	91	4	2	97
07:45	100	8	3	111
08:00	41	3	1	45
08:15	23	2	0	25
08:30	19	5	0	24
08:45	24	4	1	29
Total:	480	35	8	523

Trecho E1 - Noite				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
17:00	15	1	0	16
17:15	37	1	1	39
17:30	23	1	1	25
17:45	15	1	0	16
18:00	11	1	0	12
18:15	19	3	0	22
18:30	12	2	1	15
18:45	14	1	0	15
Total:	146	11	3	160

Movimento	Volume	Hora- Pico	FHP	% Veículos Pesados
E1	400	07:00 às 08:00	0,90	1,50

Trecho E2 - Manhã				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
07:00	0	0	0	0
07:15	0	0	0	0
07:30	0	0	0	0
07:45	0	0	0	0
08:00	13	6	2	21
08:15	28	6	1	35
08:30	26	3	1	30
08:45	19	5	0	24
Total:	86	20	4	110

Trecho E2 - Noite				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
17:00	2	2	0	4
17:15	11	3	0	14
17:30	3	0	0	3
17:45	7	4	0	11
18:00	9	0	0	9
18:15	4	0	0	4
18:30	5	1	0	6
18:45	6	0	0	6
Total:	47	10	0	57

Movimento	Volume	Hora- Pico	FHP	% Veículos Pesados
E2	110	08:00 às 09:00	0,79	3,64

ESTUDO DE TRÁFEGO

CURY CONSTRUTORA E INCORPORADORA S.A.
EMPREENDIMENTO HABITACIONAL DE INTERESSE SOCIAL – EHS
AV. GILBERTON TARGON, 2125 – RES. PARQUE DA FAZENDA



Trecho F1 - Manhã				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
07:00	0	0	0	0
07:15	0	0	0	0
07:30	0	0	0	0
07:45	0	0	0	0
08:00	16	1	0	17
08:15	27	9	1	37
08:30	29	3	0	32
08:45	29	7	1	37
Total:	101	20	2	123

Trecho F1 - Noite				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
17:00	16	1	0	17
17:15	23	3	0	26
17:30	15	1	2	18
17:45	30	2	1	33
18:00	32	2	0	34
18:15	29	0	0	29
18:30	24	1	1	26
18:45	27	2	0	29
Total:	196	12	4	212

Movimento	Volume	Hora- Pico	FHP	% Veículos Pesados
F1	123	08:00 às 09:00	0,83	1,63

Trecho F2 - Manhã				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
07:00	53	0	0	53
07:15	38	3	1	42
07:30	35	6	1	42
07:45	28	4	1	33
08:00	11	2	0	13
08:15	11	0	0	11
08:30	8	0	0	8
08:45	12	0	0	12
Total:	196	15	3	214

Trecho F2 - Noite				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
17:00	12	0	0	12
17:15	5	0	0	5
17:30	5	1	0	6
17:45	4	1	0	5
18:00	3	0	0	3
18:15	7	1	0	8
18:30	6	1	1	8
18:45	3	0	0	3
Total:	45	4	1	50

Movimento	Volume	Hora- Pico	FHP	% Veículos Pesados
F2	170	07:00 às 08:00	0,80	1,76



ESTUDO DE TRÁFEGO
CURY CONSTRUTORA E INCORPORADORA S.A.
 EMPREENDIMENTO HABITACIONAL DE INTERESSE SOCIAL – EHS
 AV. GILBERTON TARGON, 2125 – RES. PARQUE DA FAZENDA

EMDEC
 Fis.: 33

Trecho G1 - Manhã				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
07:00	244	105	31	380
07:15	207	124	28	359
07:30	220	124	40	384
07:45	246	92	36	374
08:00	249	70	2	321
08:15	217	47	28	292
08:30	255	47	28	330
08:45	215	43	45	303
Total:	1853	652	238	2743

Trecho G1 - Noite				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
17:00	150	23	11	184
17:15	249	41	31	321
17:30	260	42	28	330
17:45	253	41	23	317
18:00	265	37	18	320
18:15	254	46	27	327
18:30	253	40	22	315
18:45	256	43	24	323
Total:	1940	313	184	2437

Movimento	Volume	Hora- Pico	FHP	% Veículos Pesados
G1	1497	07:00 às 08:00	0,97	9,02

Trecho G2 - Manhã				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
07:00	0	0	0	0
07:15	0	0	0	0
07:30	0	0	0	0
07:45	0	0	0	0
08:00	29	7	2	38
08:15	55	15	2	72
08:30	55	6	1	62
08:45	48	12	1	61
Total:	187	40	6	233

Trecho G2 - Noite				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
17:00	18	3	0	21
17:15	34	6	0	40
17:30	18	1	2	21
17:45	37	6	1	44
18:00	41	2	0	43
18:15	33	0	0	33
18:30	29	2	1	32
18:45	33	2	0	35
Total:	243	22	4	269

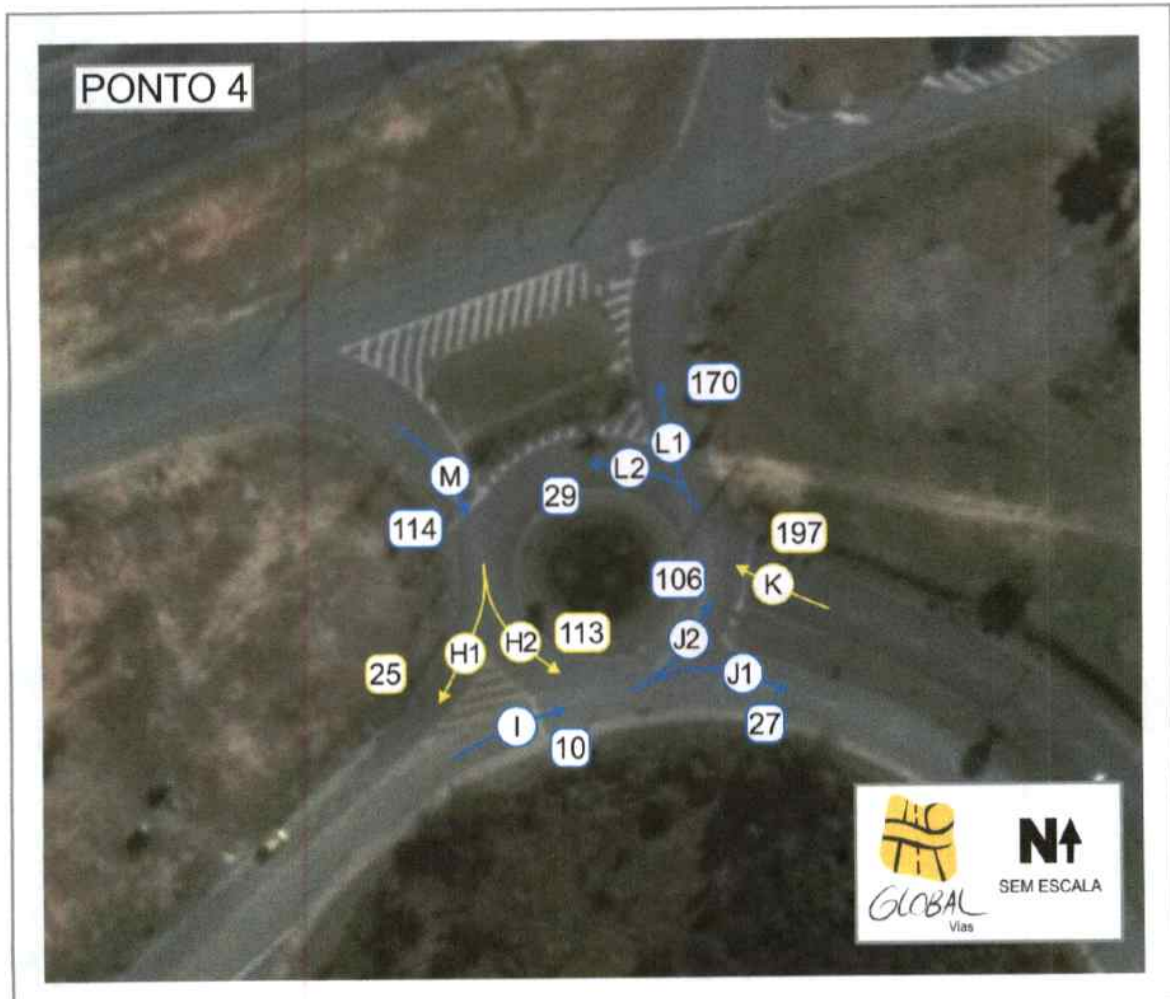
Movimento	Volume	Hora- Pico	FHP	% Veículos Pesados
G2	233	08:00 às 09:00	0,81	2,58



Dias: 01/03/2018

Condições Climáticas: Sol/Céu aberto.

Operador de Contagem: Arthur e Fernando;



Fonte: Google Earth / Elaborado por: GLOBAL VIAS.

ESTUDO DE TRÁFEGO
CURY CONSTRUTORA E INCORPORADORA S.A.
EMPREENDIMENTO HABITACIONAL DE INTERESSE SOCIAL – EHS
AV. GILBERTON TARGON, 2125 – RES. PARQUE DA FAZENDA



PONTO 4

Trecho H1 - Manhã				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
07:00	4	1	0	5
07:15	11	0	1	12
07:30	2	0	0	2
07:45	5	0	0	5
08:00	6	0	0	6
08:15	4	0	0	4
08:30	5	0	0	5
08:45	2	0	0	2
Total:	39	1	1	41

Trecho H1 - Noite				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
17:00	6	1	0	7
17:15	2	0	0	2
17:30	1	1	0	2
17:45	0	0	0	0
18:00	3	0	0	3
18:15	2	1	0	3
18:30	3	0	0	3
18:45	2	0	0	2
Total:	19	3	0	22

Movimento	Volume	Hora- Pico	FHP	% Veículos Pesados
H1	25	07:15 às 08:15	0,52	4,00

Trecho H2 - Manhã				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
07:00	0	7	1	8
07:15	5	1	1	7
07:30	7	2	0	9
07:45	0	3	0	3
08:00	25	1	0	26
08:15	40	0	2	42
08:30	27	0	0	27
08:45	17	0	1	18
Total:	121	14	5	140

Trecho H2 - Noite				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
17:00	0	0	0	0
17:15	12	1	0	13
17:30	4	0	0	4
17:45	13	2	0	15
18:00	7	0	0	7
18:15	15	1	0	16
18:30	7	0	0	7
18:45	9	2	1	12
Total:	67	6	1	74

Movimento	Volume	Hora- Pico	FHP	% Veículos Pesados
H2	113	08:00 às 09:00	0,67	2,65



EMDEC
Fls.: 36

ESTUDO DE TRÁFEGO
CURY CONSTRUTORA E INCORPORADORA S.A.
EMPREENDIMENTO HABITACIONAL DE INTERESSE SOCIAL – EHS
AV. GILBERTON TARGON, 2125 – RES. PARQUE DA FAZENDA

Trecho I - Manhã				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
07:00	2	0	0	2
07:15	0	0	0	0
07:30	0	0	1	1
07:45	0	0	0	0
08:00	3	0	0	3
08:15	1	0	0	1
08:30	1	0	0	1
08:45	2	1	0	3
Total:	9	1	1	11

Trecho I - Noite				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
17:00	1	0	0	1
17:15	0	0	0	0
17:30	1	0	0	1
17:45	3	1	0	4
18:00	0	0	0	0
18:15	4	1	0	5
18:30	1	0	0	1
18:45	2	0	0	2
Total:	12	2	0	14

Movimento	Volume	Hora- Pico	FHP	% Veículos Pesados
I	10	17:30 às 18:30	0,50	0,00

Trecho J1 - Manhã				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
07:00	7	1	0	8
07:15	7	2	0	9
07:30	2	2	1	5
07:45	5	0	0	5
08:00	6	0	0	6
08:15	3	2	0	5
08:30	3	2	0	5
08:45	2	1	0	3
Total:	35	10	1	46

Trecho J1 - Noite				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
17:00	5	1	0	6
17:15	8	1	0	9
17:30	5	0	0	5
17:45	2	0	0	2
18:00	4	1	0	5
18:15	6	1	0	7
18:30	4	0	0	4
18:45	5	0	0	5
Total:	39	4	0	43

Movimento	Volume	Hora- Pico	FHP	% Veículos Pesados
J1	27	07:00 às 08:00	0,75	3,70





EMDEC
Fls.: 37

ESTUDO DE TRÁFEGO
CURY CONSTRUTORA E INCORPORADORA S.A.
EMPREENDIMENTO HABITACIONAL DE INTERESSE SOCIAL – EHS
AV. GILBERTON TARGON, 2125 – RES. PARQUE DA FAZENDA

Trecho J2 - Manhã				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
07:00	0	6	1	7
07:15	0	0	1	1
07:30	5	0	0	5
07:45	0	3	0	3
08:00	22	1	0	23
08:15	38	0	2	40
08:30	25	0	0	25
08:45	17	0	1	18
Total:	107	10	5	122

Trecho J2 - Noite				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
17:00	0	0	0	0
17:15	4	0	0	4
17:30	0	0	0	0
17:45	14	3	0	17
18:00	3	0	0	3
18:15	13	1	0	14
18:30	4	0	0	4
18:45	6	2	1	9
Total:	44	6	1	51

Movimento	Volume	Hora- Pico	FHP	% Veículos Pesados
J2	106	08:00 às 09:00	0,66	2,83

Trecho K - Manhã				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
07:00	56	3	0	59
07:15	50	4	2	56
07:30	37	6	0	43
07:45	33	5	1	39
08:00	33	4	0	37
08:15	43	7	1	51
08:30	41	3	0	44
08:45	38	6	1	45
Total:	331	38	5	374

Trecho K - Noite				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
17:00	30	1	0	31
17:15	29	4	0	33
17:30	21	3	2	26
17:45	30	4	1	35
18:00	38	2	0	40
18:15	35	3	0	38
18:30	33	2	1	36
18:45	31	3	1	35
Total:	247	22	5	274

Movimento	Volume	Hora- Pico	FHP	% Veículos Pesados
K	197	07:00 às 08:00	0,83	1,52



ESTUDO DE TRÁFEGO
CURY CONSTRUTORA E INCORPORADORA S.A.
EMPREENDIMENTO HABITACIONAL DE INTERESSE SOCIAL – EHS
AV. GILBERTON TARGON, 2125 – RES. PARQUE DA FAZENDA

Trecho L1 - Manhã				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
07:00	53	0	0	53
07:15	38	3	1	42
07:30	35	6	1	42
07:45	28	4	1	33
08:00	27	3	0	30
08:15	38	9	1	48
08:30	37	3	0	40
08:45	41	7	1	49
Total:	297	35	5	337

Trecho L1 - Noite				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
17:00	28	1	0	29
17:15	28	3	0	31
17:30	20	2	2	24
17:45	34	3	1	38
18:00	35	2	0	37
18:15	36	1	0	37
18:30	30	2	2	34
18:45	30	2	0	32
Total:	241	16	5	262

Movimento	Volume	Hora- Pico	FHP	% Veículos Pesados
L1	170	07:00 às 08:00	0,80	1,76

Trecho L2 - Manhã				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
07:00	3	3	0	6
07:15	12	1	1	14
07:30	2	0	0	2
07:45	5	1	0	6
08:00	6	1	0	7
08:15	5	0	0	5
08:30	4	0	0	4
08:45	0	0	0	0
Total:	37	6	1	44

Trecho L2 - Noite				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
17:00	2	0	0	2
17:15	1	1	0	2
17:30	1	1	0	2
17:45	0	1	0	1
18:00	3	0	0	3
18:15	0	2	0	2
18:30	3	0	0	3
18:45	1	1	1	3
Total:	11	6	1	18

Movimento	Volume	Hora- Pico	FHP	% Veículos Pesados
L2	29	07:15 às 08:15	0,52	3,45





ESTUDO DE TRÁFEGO
CURY CONSTRUTORA E INCORPORADORA S.A.
 EMPREENDIMENTO HABITACIONAL DE INTERESSE SOCIAL – EHS
 AV. GILBERTON TARGON, 2125 – RES. PARQUE DA FAZENDA



Trecho M - Manhã				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
07:00	0	5	1	6
07:15	4	0	1	5
07:30	7	2	0	9
07:45	0	2	0	2
08:00	25	0	0	25
08:15	39	0	2	41
08:30	28	0	0	28
08:45	19	0	1	20
Total:	122	9	5	136

Trecho M - Noite				
Horário	Carro	Moto	Ônibus Caminhão	Total
17:00	0	0	0	0
17:15	13	0	0	13
17:30	4	0	0	4
17:45	13	1	0	14
18:00	7	0	0	7
18:15	17	0	0	17
18:30	7	0	0	7
18:45	10	1	0	11
Total:	71	2	0	73

Movimento	Volume	Hora- Pico	FHP	% Veículos Pesados
M	114	08:00 às 09:00	0,70	2,63





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



CURY - JOHN BOYD DUNLOP

Vistro File: Z:\...\CURY.vistro

Scenario 1: Atual SEM Empreendimento

Report File: Z:\...\CURY - JOHN BOYD DUNLOP - Atual SEM Empreendimento.pdf

07/03/2018

Intersection Analysis Summary

ID	Intersection Name	Control Type	Method	Worst Mvmt	V/C	Delay (s/veh)	LOS
1	AV. GILBERTO TARGON	Two-way stop	HCM 2010	EB Thru	0,010	8,1	A
2	AV. GILBERTO TARGON	Two-way stop	HCM 2010	SEB Thru	0,378	9,9	A
3	AV. JOHN BOYD DUNLOP	Signalized	HCM 2010	SB Left	0,592	18,6	B
4	AV. JOHN BOYD DUNLOP	Two-way stop	HCM 2010	NEB Right	0,750	37,7	E
5	RUA GERALDO SUSSOLINI	Two-way stop	HCM 2010	EB Thru	0,477	10,6	B
6	AV. DR. LABARIT SARIAN	Two-way stop	HCM 2010	NWB Thru	0,221	9,3	A
7	RUA ALZIRA MARCONDES	Two-way stop	HCM 2010	SEB Thru	0,141	8,6	A
8	RUA ALZIRA MARCONDES	Two-way stop	HCM 2010	EB Thru	0,019	8,4	A

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 Settings

Priority Scheme	Free	Free	PPARADA	PPARADA
Flared Lane				
Storage Area [veh]	0	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			Não	
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	0,00	0,00	0,00	0,01	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	0,00	8,09	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS			A		A	A		A				
95th-Percentile Queue Length [veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [ft]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,77	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00			0,00			8,09			0,00		
Approach LOS	A			A			A			A		
d_I, Intersection Delay [s/veh]	2,21											
Intersection LOS	A											



Intersection Settings

Priority Scheme	Free	Free	PPARADA
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			Não
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	0,38	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	9,87	0,00
Movement LOS		A			A	
95th-Percentile Queue Length [veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	1,79	0,00
95th-Percentile Queue Length [ft]	0,00	0,00	0,00	0,00	44,72	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		9,87	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	9,49					
Intersection LOS	A					



Intersection Settings

Located in CBD	Sim
Signal Coordination Group	-
Cycle Length [s]	180
Coordination Type	Time of Day Pattern Coordinated
Actuation Type	Fixed time
Offset [s]	0,0
Offset Reference	LeadGreen
Permissive Mode	SingleBand
Lost time [s]	0,00

Phasing & Timing

Control Type	Permissive	Permissive	Permissive	Permissive	Permissive	Permissive
Signal group	2	0	0	1	0	0
Auxiliary Signal Groups						
Lead / Lag	Lead	-	-	-	-	-
Minimum Green [s]	5	0	0	5	0	0
Maximum Green [s]	30	0	0	30	0	0
Amber [s]	3,0	0,0	0,0	3,0	0,0	0,0
All red [s]	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0
Split [s]	30	0	0	150	0	0
Vehicle Extension [s]	3,0	0,0	0,0	3,0	0,0	0,0
Walk [s]	5	0	0	5	0	0
Pedestrian Clearance [s]	10	0	0	10	0	0
I1, Start-Up Lost Time [s]	2,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0
I2, Clearance Lost Time [s]	2,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0
Minimum Recall	Não			Não		
Maximum Recall	Não			Não		
Pedestrian Recall	Não			Não		
Detector Location [ft]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector Length [ft]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
I, Upstream Filtering Factor	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00

Exclusive Pedestrian Phase

Pedestrian Signal Group	0
Pedestrian Walk [s]	0
Pedestrian Clearance [s]	0



Movement, Approach, & Intersection Results

d_M, Delay for Movement [s/veh]	78,11	0,00	0,00	7,70	0,00	0,00
Movement LOS	E			A		
d_A, Approach Delay [s/veh]	78,11		7,70		0,00	
Approach LOS	E		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	18,63					
Intersection LOS	B					
Intersection V/C	0,592					

Sequence

Ring 1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ring 2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ring 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ring 4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-





Intersection Settings

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

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,75
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	37,68
Movement LOS	A					E
95th-Percentile Queue Length [veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,00
95th-Percentile Queue Length [ft]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	150,02
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		37,68	
Approach LOS	A		A		E	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	5,93					
Intersection LOS	E					



Intersection Level Of Service Report
Intersection 5: RUA GERALDO SUSSOLINI

Control Type:	Two-way stop	Delay (sec / veh):	10,6
Analysis Method:	HCM 2010	Level Of Service:	B
Analysis Period:	15 minutes	Volume to Capacity (v/c):	0,477

Intersection Setup

tc	Northbound			Eastbound			Westbound			Southwestbound		
Approach												
Lane Configuration	↶											
Turning Movement	Left	Thru	Right	Left	Thru	Right	Left	Thru	Right	Left	Thru	Right
Lane Width [ft]	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
No. of Lanes in Pocket	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pocket Length [ft]	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Speed [mph]	30,00			30,00			30,00			30,00		
Grade [%]	0,00			0,00			0,00			0,00		
Crosswalk	Não			Não			Não			Não		

Volumes

tc	Northbound			Eastbound			Westbound			Southwestbound		
Base Volume Input [veh/h]	0	123	170	110	400	0	0	0	0	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	
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	1,63	1,76	3,64	1,50	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	
Growth Rate	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
In-Process Volume [veh/h]	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	
Diverted Trips [veh/h]	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	
Existing Site Adjustment Volume [veh/h]	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	
Total Hourly Volume [veh/h]	0	123	170	110	400	0	0	0	0	0	0	
Peak Hour Factor	1,0000	0,8300	0,8000	0,7900	0,9000	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	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	37	53	35	111	0	0	0	0	0	0	
Total Analysis Volume [veh/h]	0	148	213	139	444	0	0	0	0	0	0	
Pedestrian Volume [ped/h]	0			0			0			0		



Intersection Settings

Priority Scheme	Free	PPARADA	PPARADA	Free
Flared Lane				
Storage Area [veh]	0	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance		Não		
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	0,14	0,48	0,00	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	10,20	10,57	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS		A	A	B	B							
95th-Percentile Queue Length [veh]	0,00	0,00	0,00	1,28	1,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [ft]	0,00	0,00	0,00	32,02	32,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00			10,48			0,00			0,00		
Approach LOS	A			B			A			A		
d_I, Intersection Delay [s/veh]	6,48											
Intersection LOS	B											



Intersection Level Of Service Report
Intersection 6: AV. DR. LABARIT SARIAN

Control Type:	Two-way stop	Delay (sec / veh):	9,3
Analysis Method:	HCM 2010	Level Of Service:	A
Analysis Period:	15 minutes	Volume to Capacity (v/c):	0,221

Intersection Setup

tc	Northbound		Northwestbound		Southeastbound	
Approach	Northbound		Northwestbound		Southeastbound	
Lane Configuration						
Turning Movement	Left	Right	Left	Thru	Thru	Right
Lane Width [ft]	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
No. of Lanes in Pocket	0	0	0	0	0	0
Pocket Length [ft]	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Speed [mph]	30,00		30,00		30,00	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	Não		Não		Não	

Volumes

tc	Northbound		Northwestbound		Southeastbound	
Base Volume Input [veh/h]	106	0	0	197	0	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,83	2,00	2,00	1,52	2,00	2,00
Growth Rate	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
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]	106	0	0	197	0	0
Peak Hour Factor	0,6600	1,0000	1,0000	0,8300	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]	40	0	0	59	0	0
Total Analysis Volume [veh/h]	161	0	0	237	0	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	



Intersection Settings

Priority Scheme	Free	PPARADA	Free
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance		Não	
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	0,22	0,00	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	9,31	0,00	0,00
Movement LOS	A			A		
95th-Percentile Queue Length [veh]	0,00	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [ft]	0,00	0,00	0,00	21,11	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		9,31		0,00	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	5,54					
Intersection LOS	A					



Intersection Level Of Service Report
Intersection 7: RUA ALZIRA MARCONDES

Control Type:	Two-way stop	Delay (sec / veh):	8,6
Analysis Method:	HCM 2010	Level Of Service:	A
Analysis Period:	15 minutes	Volume to Capacity (v/c):	0,141

Intersection Setup

tc	Northbound		Southwestbound		Southeastbound	
Approach						
Lane Configuration			}		}	
Turning Movement	Thru	Right	Left	Right	Left	Thru
Lane Width [ft]	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
No. of Lanes in Pocket	0	0	0	0	0	0
Pocket Length [ft]	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Speed [mph]	30,00		30,00		30,00	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	Não		Não		Não	

Volumes

tc	Northbound		Southwestbound		Southeastbound	
Base Volume Input [veh/h]	0	0	29	0	0	114
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	2,00	3,45	2,00	2,00	2,63
Growth Rate	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
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	29	0	0	114
Peak Hour Factor	1,0000	1,0000	0,5200	1,0000	1,0000	0,7000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	0	14	0	0	41
Total Analysis Volume [veh/h]	0	0	56	0	0	163
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	



Intersection Settings

Priority Scheme	Free	Free	PPARADA
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			Não
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	0,14
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,63
Movement LOS			A			A
95th-Percentile Queue Length [veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,49
95th-Percentile Queue Length [ft]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12,29
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		8,63	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	6,42					
Intersection LOS	A					



Intersection Level Of Service Report
Intersection 8: RUA ALZIRA MARCONDES

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

Delay (sec / veh): 8,4
Level Of Service: A
Volume to Capacity (v/c): 0,019

Intersection Setup

tc	Eastbound		Westbound		Southeastbound	
Approach	Eastbound		Westbound		Southeastbound	
Lane Configuration						
Turning Movement	Left	Thru	Thru	Right	Left	Right
Lane Width [ft]	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
No. of Lanes in Pocket	0	0	0	0	0	0
Pocket Length [ft]	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Speed [mph]	30,00		30,00		30,00	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	Não		Não		Não	

Volumes

tc						
Base Volume Input [veh/h]	0	10	0	0	113	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	0,00	2,00	2,00	2,65	2,00
Growth Rate	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
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	10	0	0	113	0
Peak Hour Factor	1,0000	0,5000	1,0000	1,0000	0,6700	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	5	0	0	42	0
Total Analysis Volume [veh/h]	0	20	0	0	169	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	



Intersection Settings

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

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	8,44	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS		A			A	
95th-Percentile Queue Length [veh]	0,00	0,06	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [ft]	0,00	1,43	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	8,44		0,00		0,00	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	0,89					
Intersection LOS	A					



CURY - JOHN BOYD DUNLOP

Vistro File: Z:\...\CURY.vistro

Scenario 1: Atual SEM Empreendimento

Report File: Z:\...\CURY - JOHN BOYD DUNLOP - Atual SEM Empreendimento.pdf

07/03/2018

Turning Movement Volume: Summary

ID	Intersection Name	Northbound		Southbound		Eastbound	Total Volume
		Right	Thru	Thru	Right	Thru	
1	AV. GILBERTO TARGON	10	6	4		8	28

ID	Intersection Name	Eastbound	Southeastbound	Total Volume
		Thru	Thru	
2	AV. GILBERTO TARGON	18	417	435

ID	Intersection Name	Southbound	Eastbound	Total Volume
		Left	Thru	
3	AV. JOHN BOYD DUNLOP	248	1427	1675

ID	Intersection Name	Eastbound	Northeastbound	Total Volume
		Thru	Right	
4	AV. JOHN BOYD DUNLOP	1497	233	1730

ID	Intersection Name	Northbound		Eastbound		Total Volume
		Thru	Right	Left	Thru	
5	RUA GERALDO SUSSOLINI	123	170	110	400	803

ID	Intersection Name	Northbound	Northwestbound	Total Volume
		Left	Thru	
6	AV. DR. LABARIT SARIAN	106	197	303

ID	Intersection Name	Southwestbound	Southeastbound	Total Volume
		Left	Thru	
7	RUA ALZIRA MARCONDES	29	114	143

ID	Intersection Name	Eastbound	Southeastbound	Total Volume
		Thru	Left	
8	RUA ALZIRA MARCONDES	10	113	123



CURY - JOHN BOYD DUNLOP

Vistro File: Z:\...\CURY.vistro

Scenario 1: Atual SEM Empreendimento

Report File: Z:\...\CURY - JOHN BOYD DUNLOP - Atual SEM Empreendimento.pdf

07/03/2018

Turning Movement Volume: Detail

ID	Intersection Name	Volume Type	Northbound		Southbound		Eastbound		Total Volume
			Right	Thru	Right	Thru	Thru		
1	AV. GILBERTO TARGON	Final Base	10	6	4	8		28	
		Growth Rate	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	10	6	4	8		28	

ID	Intersection Name	Volume Type	Eastbound		Southeastbound		Total Volume
			Thru	Thru	Thru	Thru	
2	AV. GILBERTO TARGON	Final Base	18		417		435
		Growth Rate	1,00		1,00		-
		In Process	0		0		0
		Net New Trips	0		0		0
		Other	0		0		0
		Future Total	18		417		435

ID	Intersection Name	Volume Type	Southbound		Eastbound		Total Volume
			Left	Thru	Thru	Thru	
3	AV. JOHN BOYD DUNLOP	Final Base	248		1427		1675
		Growth Rate	1,00		1,00		-
		In Process	0		0		0
		Net New Trips	0		0		0
		Other	0		0		0
		Future Total	248		1427		1675

ID	Intersection Name	Volume Type	Eastbound		Northeastbound		Total Volume
			Thru	Thru	Right	Thru	
4	AV. JOHN BOYD DUNLOP	Final Base	1497		233		1730
		Growth Rate	1,00		1,00		-
		In Process	0		0		0
		Net New Trips	0		0		0
		Other	0		0		0
		Future Total	1497		233		1730

ID	Intersection Name	Volume Type	Northbound		Eastbound		Total Volume
			Thru	Right	Left	Thru	
5	RUA GERALDO SUSSOLINI	Final Base	123	170	110	400	803
		Growth Rate	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	123	170	110	400	803

ID	Intersection Name	Volume Type	Northbound	Northwestbound	Total Volume
			Left	Thru	
6	AV. DR. LABARIT SARIAN	Final Base	106	197	303
		Growth Rate	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	0	0	0
		Other	0	0	0
		Future Total	106	197	303

ID	Intersection Name	Volume Type	Southwestbound	Southeastbound	Total Volume
			Left	Thru	
7	RUA ALZIRA MARCONDES	Final Base	29	114	143
		Growth Rate	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	0	0	0
		Other	0	0	0
		Future Total	29	114	143

ID	Intersection Name	Volume Type	Eastbound	Southeastbound	Total Volume
			Thru	Left	
8	RUA ALZIRA MARCONDES	Final Base	10	113	123
		Growth Rate	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	0	0	0
		Other	0	0	0
		Future Total	10	113	123



Signal Warrants Report For Intersection 1: AV. GILBERTO TARGON

Warrants Summary

Warrant	tc	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	Não
#2	Four Hour Vehicular Volume	Não
#3	Peak Hour	Não

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	N, S
Minor Approaches	W
Speed > 40mph	Não
Population < 10,000	Não
Warrant Factor	100%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets		Minor Streets
	N	S	W
1	0	0	0
2	0	0	0
3	0	0	0
4	0	0	0
5	0	0	0
6	1	1	1
7	1	1	1
8	2	2	2
9	4	4	3
10	4	4	3
11	4	4	3
12	4	4	3
13	4	4	3
14	5	5	4
15	5	5	4
16	5	5	4
17	6	6	5
18	6	6	5
19	7	7	5
20	8	8	6
21	8	8	6
22	9	9	8
23	10	10	8
24	10	10	8



Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Lanes		Minor Lanes		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	0	1	0	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
2	2	0	1	0	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
3	2	0	1	0	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
4	2	0	1	0	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
5	2	0	1	0	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
6	2	2	1	1	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
7	2	2	1	1	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
8	2	4	1	2	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
9	2	8	1	3	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
10	2	8	1	3	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
11	2	8	1	3	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
12	2	8	1	3	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
13	2	8	1	3	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
14	2	10	1	4	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
15	2	10	1	4	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
16	2	10	1	4	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
17	2	12	1	5	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
18	2	12	1	5	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
19	2	14	1	5	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
20	2	16	1	6	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
21	2	16	1	6	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
22	2	18	1	8	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
23	2	20	1	8	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
24	2	20	1	8	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
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)	8.1
Number of Lanes on Minor Street Approach	1
VehicleHours of Stopped Delay on Minor Approach ([h]h mm)	0.01
Delay Condition Met	Não
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	8
High Minor Volume Condition Met	Não
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	28
Number of Approaches on Intersection	3
Total Volume Condition Met	Não
Warrant Met for Approach	Não
Warrant Met for Intersection	Não



Signal Warrants Report For Intersection 2: AV. GILBERTO TARGON

Warrants Summary

Warrant	tc	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	Não
#2	Four Hour Vehicular Volume	Não
#3	Peak Hour	Não

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	W
Minor Approaches	NW
Speed > 40mph	Não
Population < 10,000	Não
Warrant Factor	100%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets	Minor Streets
	W	NW
1	18	417
2	17	400
3	17	392
4	14	334
5	14	317
6	12	284
7	11	263
8	11	250
9	9	200
10	8	188
11	8	188
12	8	179
13	7	163
14	6	150
15	6	150
16	6	146
17	4	83
18	2	46
19	2	42
20	1	17
21	1	13
22	1	13
23	0	8
24	0	8



Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Lanes		Minor Lanes		Warrant 1 Condition A				Warrant 1 Condition B				Warrant 2	Warrant 3
	Number	Volume	Number	Volume	100%	80%	70%	56%	100%	80%	70%	56%		
1	1	18	1	417	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
2	1	17	1	400	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
3	1	17	1	392	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
4	1	14	1	334	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
5	1	14	1	317	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
6	1	12	1	284	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
7	1	11	1	263	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
8	1	11	1	250	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
9	1	9	1	200	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
10	1	8	1	188	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
11	1	8	1	188	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
12	1	8	1	179	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
13	1	7	1	163	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
14	1	6	1	150	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
15	1	6	1	150	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
16	1	6	1	146	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
17	1	4	1	83	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
18	1	2	1	46	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
19	1	2	1	42	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
20	1	1	1	17	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
21	1	1	1	13	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
22	1	1	1	13	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
23	1	0	1	8	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
24	1	0	1	8	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Hours Met					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Warrant 3 Condition A

Orientation	NW
Total Stopped Delay Per Vehicle on Minor Approach (s)	9.9
Number of Lanes on Minor Street Approach	1
VehicleHours of Stopped Delay on Minor Approach ([h]h mm)	1.08
Delay Condition Met	Não
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	417
High Minor Volume Condition Met	Sim
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	435
Number of Approaches on Intersection	2
Total Volume Condition Met	Não
Warrant Met for Approach	Não
Warrant Met for Intersection	Não



Signal Warrants Report For Intersection 4: AV. JOHN BOYD DUNLOP

Warrants Summary

Warrant	tc	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	Sim
#2	Four Hour Vehicular Volume	Sim
#3	Peak Hour	Sim

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	W
Minor Approaches	SW
Speed > 40mph	Não
Population < 10,000	Não
Warrant Factor	80%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets	Minor Streets
	W	SW
1	1497	233
2	1437	224
3	1407	219
4	1198	186
5	1138	177
6	1018	158
7	943	147
8	898	140
9	719	112
10	674	105
11	674	105
12	644	100
13	584	91
14	539	84
15	539	84
16	524	82
17	299	47
18	165	26
19	150	23
20	60	9
21	45	7
22	45	7
23	30	5
24	30	5



Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Lanes		Minor Lanes		Warrant 1 Condition A				Warrant 1 Condition B				Warrant 2	Warrant 3
	Number	Volume	Number	Volume	100%	80%	70%	56%	100%	80%	70%	56%		Condition B
1	2	1497	1	233	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
2	2	1437	1	224	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
3	2	1407	1	219	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
4	2	1198	1	186	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
5	2	1138	1	177	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
6	2	1018	1	158	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
7	2	943	1	147	Não	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
8	2	898	1	140	Não	Sim	Sim	Sim	Não	Sim	Sim	Sim	Sim	Não
9	2	719	1	112	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não	Sim	Sim	Sim	Não
10	2	674	1	105	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não
11	2	674	1	105	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não
12	2	644	1	100	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não
13	2	584	1	91	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Não	Sim	Não	Não
14	2	539	1	84	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Não	Sim	Não	Não
15	2	539	1	84	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Não	Sim	Não	Não
16	2	524	1	82	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não
17	2	299	1	47	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
18	2	165	1	26	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
19	2	150	1	23	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
20	2	60	1	9	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
21	2	45	1	7	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
22	2	45	1	7	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
23	2	30	1	5	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
24	2	30	1	5	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Hours Met					6	8	11	15	7	8	12	16	9	7

Warrant 3 Condition A

Orientation	SW
Total Stopped Delay Per Vehicle on Minor Approach (s)	37,7
Number of Lanes on Minor Street Approach	1
VehicleHours of Stopped Delay on Minor Approach ([h]h mm)	2:26
Delay Condition Met	Não
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	233
High Minor Volume Condition Met	Sim
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	1730
Number of Approaches on Intersection	2
Total Volume Condition Met	Sim
Warrant Met for Approach	Não
Warrant Met for Intersection	Não



Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Lanes		Minor Lanes		Warrant 1 Condition A				Warrant 1 Condition B				Warrant 2	Warrant 3
	Number	Volume	Number	Volume	100%	80%	70%	56%	100%	80%	70%	56%		Condition B
1	1	293	2	510	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Não	Não	Sim	Não
2	1	281	2	490	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Não	Não	Sim	Não
3	1	275	2	479	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não
4	1	234	2	408	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
5	1	223	2	388	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
6	1	199	2	347	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
7	1	185	2	321	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
8	1	176	2	306	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
9	1	141	2	245	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
10	1	132	2	230	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
11	1	132	2	230	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
12	1	126	2	219	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
13	1	114	2	199	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
14	1	105	2	184	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
15	1	105	2	184	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
16	1	103	2	179	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
17	1	59	2	102	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
18	1	32	2	56	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
19	1	29	2	51	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
20	1	12	2	20	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
21	1	9	2	15	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
22	1	9	2	15	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
23	1	6	2	10	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
24	1	6	2	10	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Hours Met					0	0	0	2	0	0	0	0	3	0

Warrant 3 Condition A

Orientation	W
Total Stopped Delay Per Vehicle on Minor Approach (s)	10,5
Number of Lanes on Minor Street Approach	2
VehicleHours of Stopped Delay on Minor Approach ([h]h:mm)	1:29
Delay Condition Met	Não
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	510
High Minor Volume Condition Met	Sim
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	803
Number of Approaches on Intersection	2
Total Volume Condition Met	Sim
Warrant Met for Approach	Não
Warrant Met for Intersection	Não



Signal Warrants Report For Intersection 6: AV. DR. LABARIT SARIAN

Warrants Summary

Warrant	tc	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	Não
#2	Four Hour Vehicular Volume	Não
#3	Peak Hour	Não

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	S
Minor Approaches	SE
Speed > 40mph	Não
Population < 10,000	Não
Warrant Factor	100%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets	Minor Streets
	S	SE
1	106	197
2	102	189
3	100	185
4	85	158
5	81	150
6	72	134
7	67	124
8	64	118
9	51	95
10	48	89
11	48	89
12	46	85
13	41	77
14	38	71
15	38	71
16	37	69
17	21	39
18	12	22
19	11	20
20	4	8
21	3	6
22	3	6
23	2	4
24	2	4



Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Lanes		Minor Lanes		Warrant 1 Condition A				Warrant 1 Condition B				Warrant 2	Warrant 3
	Number	Volume	Number	Volume	100%	80%	70%	56%	100%	80%	70%	56%		Condition B
1	1	106	1	197	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
2	1	102	1	189	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
3	1	100	1	185	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
4	1	85	1	158	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
5	1	81	1	150	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
6	1	72	1	134	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
7	1	67	1	124	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
8	1	64	1	118	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
9	1	51	1	95	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
10	1	48	1	89	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
11	1	48	1	89	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
12	1	46	1	85	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
13	1	41	1	77	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
14	1	38	1	71	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
15	1	38	1	71	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
16	1	37	1	69	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
17	1	21	1	39	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
18	1	12	1	22	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
19	1	11	1	20	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
20	1	4	1	8	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
21	1	3	1	6	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
22	1	3	1	6	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
23	1	2	1	4	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
24	1	2	1	4	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Hours Met					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Warrant 3 Condition A

Orientation	SE
Total Stopped Delay Per Vehicle on Minor Approach (s)	9,3
Number of Lanes on Minor Street Approach	1
VehicleHours of Stopped Delay on Minor Approach ([h]h mm)	0:30
Delay Condition Met	Não
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	197
High Minor Volume Condition Met	Sim
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	303
Number of Approaches on Intersection	2
Total Volume Condition Met	Não
Warrant Met for Approach	Não
Warrant Met for Intersection	Não



Signal Warrants Report For Intersection 7: RUA ALZIRA MARCONDES

Warrants Summary

Warrant	tc	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	Não
#2	Four Hour Vehicular Volume	Não
#3	Peak Hour	Não

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	NE
Minor Approaches	NW
Speed > 40mph	Não
Population < 10,000	Não
Warrant Factor	100%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets	Minor Streets
	NE	NW
1	29	114
2	28	109
3	27	107
4	23	91
5	22	87
6	20	78
7	18	72
8	17	68
9	14	55
10	13	51
11	13	51
12	12	49
13	11	44
14	10	41
15	10	41
16	10	40
17	6	23
18	3	13
19	3	11
20	1	5
21	1	3
22	1	3
23	1	2
24	1	2



Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Lanes		Minor Lanes		Warrant 1 Condition A				Warrant 1 Condition B				Warrant 2	Warrant 3
	Number	Volume	Number	Volume	100%	80%	70%	56%	100%	80%	70%	56%		Condition B
1	1	29	1	114	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
2	1	28	1	109	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
3	1	27	1	107	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
4	1	23	1	91	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
5	1	22	1	87	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
6	1	20	1	78	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
7	1	18	1	72	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
8	1	17	1	68	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
9	1	14	1	55	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
10	1	13	1	51	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
11	1	13	1	51	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
12	1	12	1	49	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
13	1	11	1	44	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
14	1	10	1	41	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
15	1	10	1	41	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
16	1	10	1	40	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
17	1	6	1	23	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
18	1	3	1	13	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
19	1	3	1	11	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
20	1	1	1	5	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
21	1	1	1	3	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
22	1	1	1	3	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
23	1	1	1	2	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
24	1	1	1	2	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Hours Met					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Warrant 3 Condition A

Orientation	NW
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)	0:16
Delay Condition Met	Não
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	114
High Minor Volume Condition Met	Sim
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	143
Number of Approaches on Intersection	2
Total Volume Condition Met	Não
Warrant Met for Approach	Não
Warrant Met for Intersection	Não



Signal Warrants Report For Intersection 8: RUA ALZIRA MARCONDES

Warrants Summary

Warrant	tc	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	Não
#2	Four Hour Vehicular Volume	Não
#3	Peak Hour	Não

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	NW
Minor Approaches	W
Speed > 40mph	Não
Population < 10,000	Não
Warrant Factor	100%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets	Minor Streets
	NW	W
1	113	10
2	108	10
3	106	9
4	90	8
5	86	8
6	77	7
7	71	6
8	68	6
9	54	5
10	51	5
11	51	5
12	49	4
13	44	4
14	41	4
15	41	4
16	40	4
17	23	2
18	12	1
19	11	1
20	5	0
21	3	0
22	3	0
23	2	0
24	2	0



Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Lanes		Minor Lanes		Warrant 1 Condition A				Warrant 1 Condition B				Warrant 2	Warrant 3
	Number	Volume	Number	Volume	100%	80%	70%	56%	100%	80%	70%	56%		Condition B
1	1	113	1	10	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
2	1	108	1	10	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
3	1	106	1	9	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
4	1	90	1	8	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
5	1	86	1	8	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
6	1	77	1	7	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
7	1	71	1	6	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
8	1	68	1	6	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
9	1	54	1	5	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
10	1	51	1	5	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
11	1	51	1	5	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
12	1	49	1	4	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
13	1	44	1	4	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
14	1	41	1	4	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
15	1	41	1	4	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
16	1	40	1	4	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
17	1	23	1	2	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
18	1	12	1	1	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
19	1	11	1	1	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
20	1	5	1	0	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
21	1	3	1	0	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
22	1	3	1	0	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
23	1	2	1	0	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
24	1	2	1	0	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Hours Met					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Warrant 3 Condition A

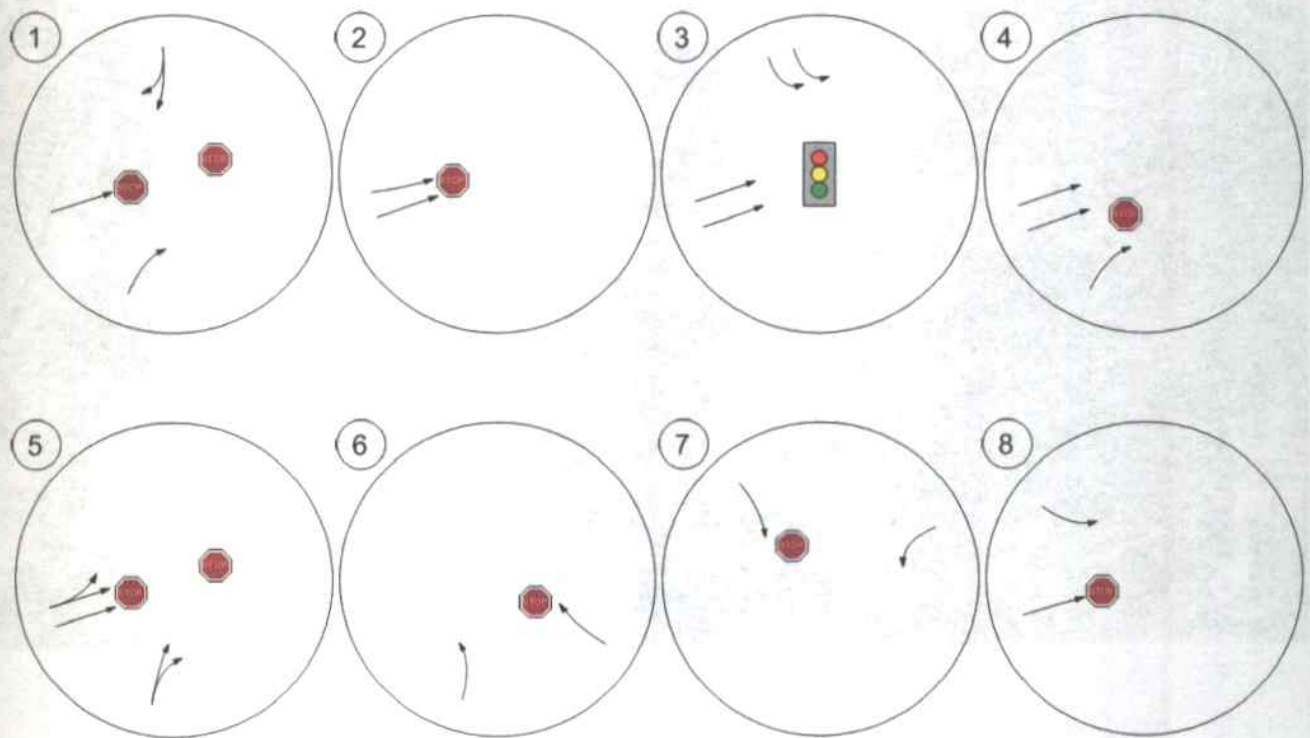
Orientation	W
Total Stopped Delay Per Vehicle on Minor Approach (s)	8,4
Number of Lanes on Minor Street Approach	1
VehicleHours of Stopped Delay on Minor Approach ([h]h:mm)	0:01
Delay Condition Met	Não
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	10
High Minor Volume Condition Met	Não
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	123
Number of Approaches on Intersection	2
Total Volume Condition Met	Não
Warrant Met for Approach	Não
Warrant Met for Intersection	Não



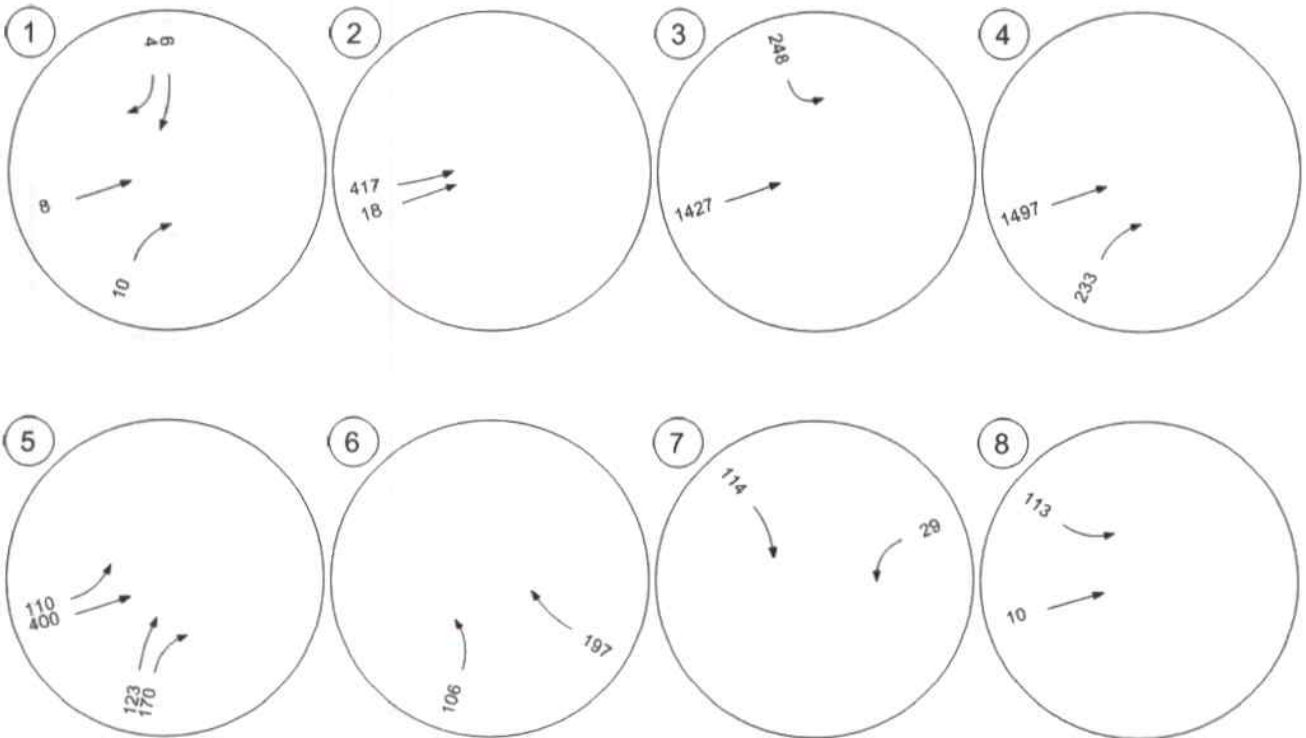
Study Intersections



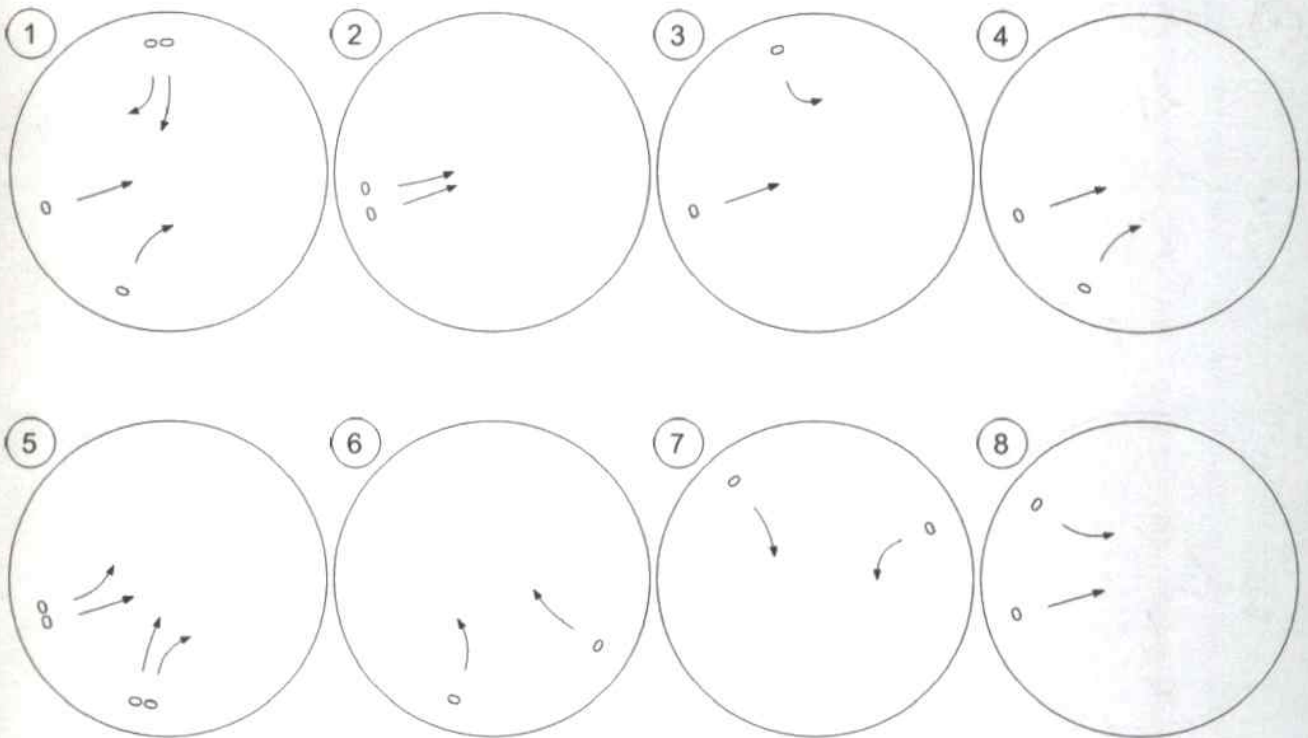
Lane Configuration and Traffic Control



Traffic Volume - Base Volume

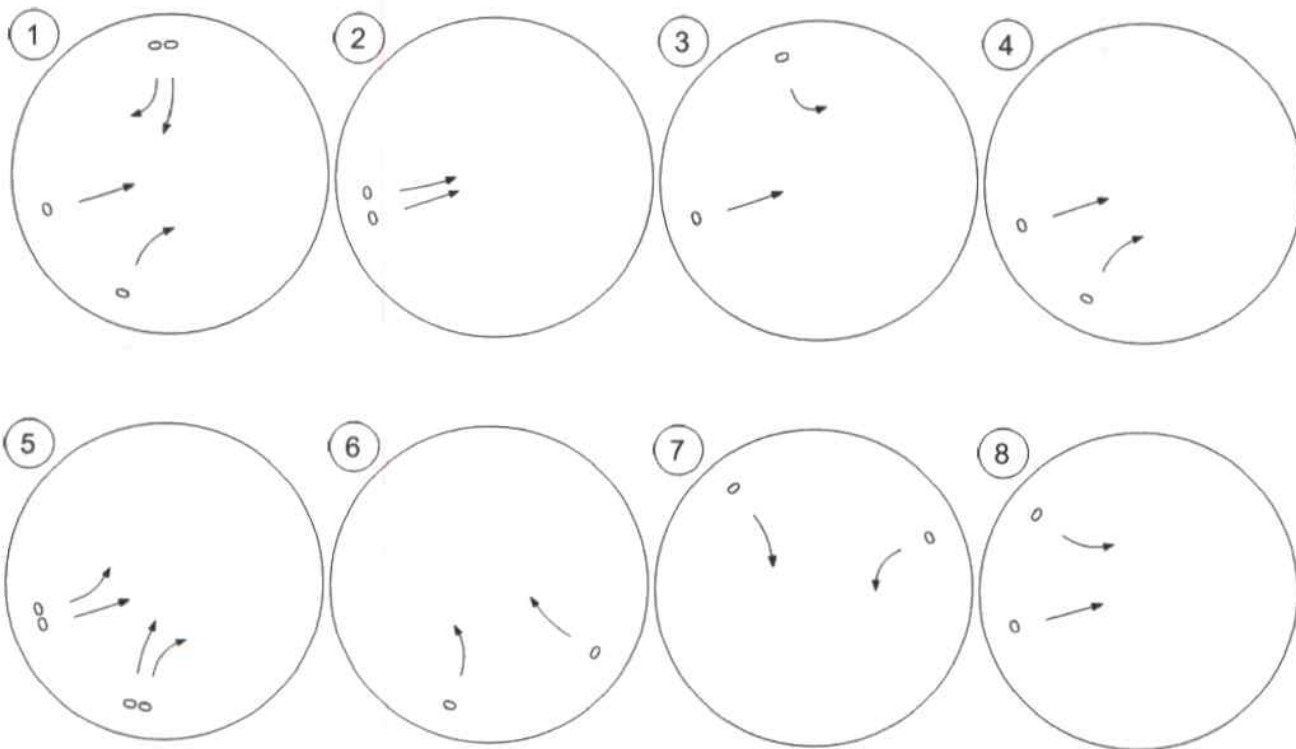


Traffic Volume - In-Process Volume

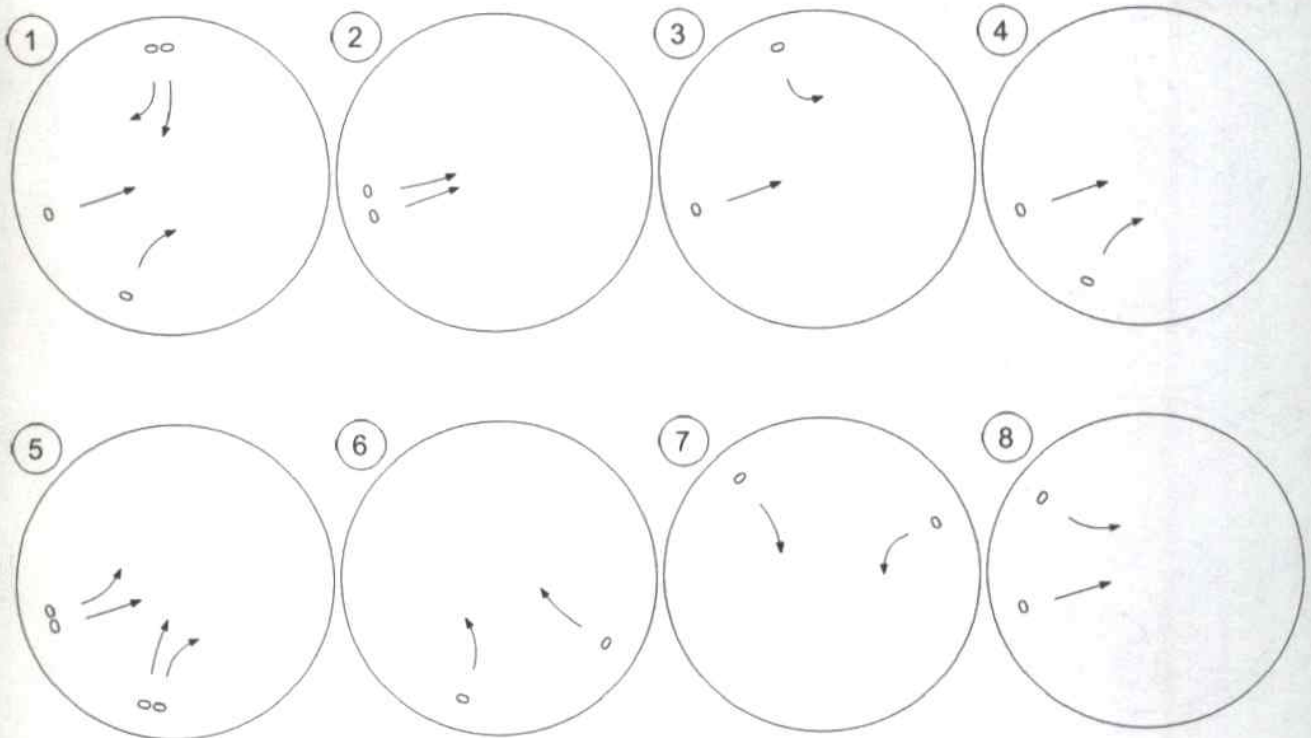




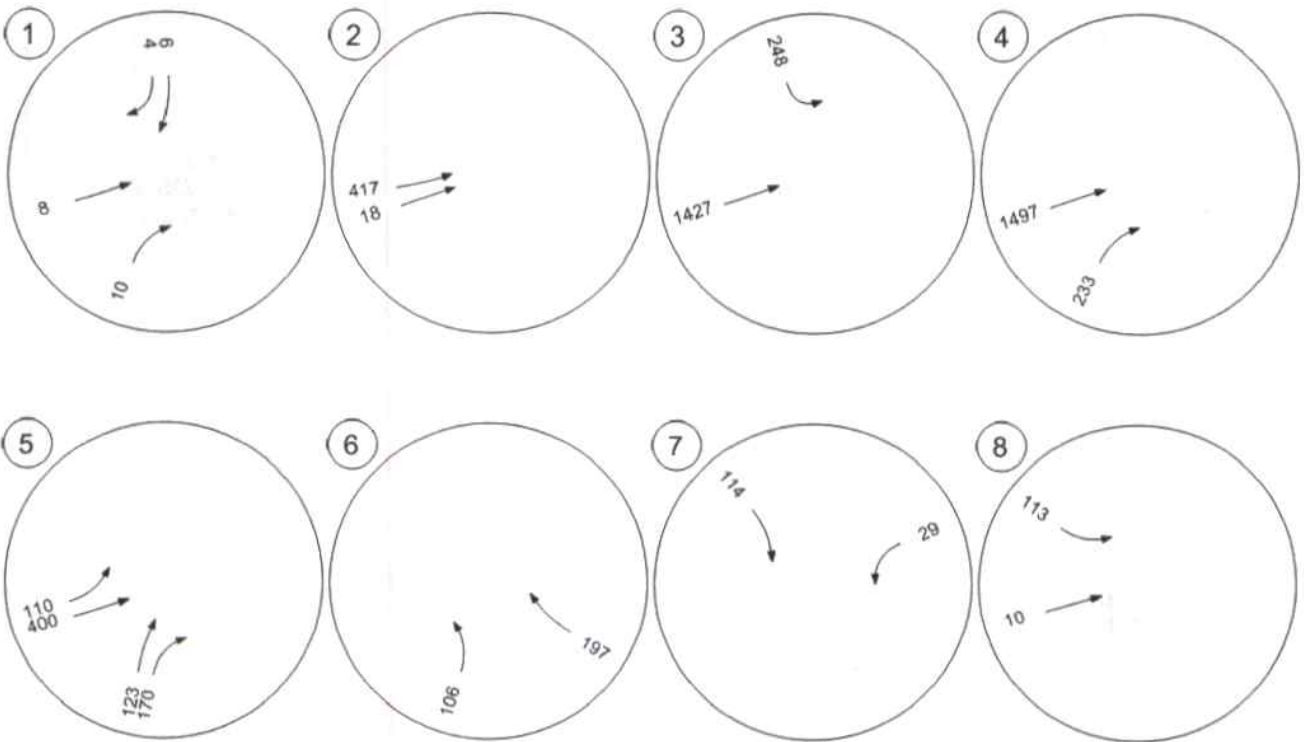
Traffic Volume - Net New Site Trips



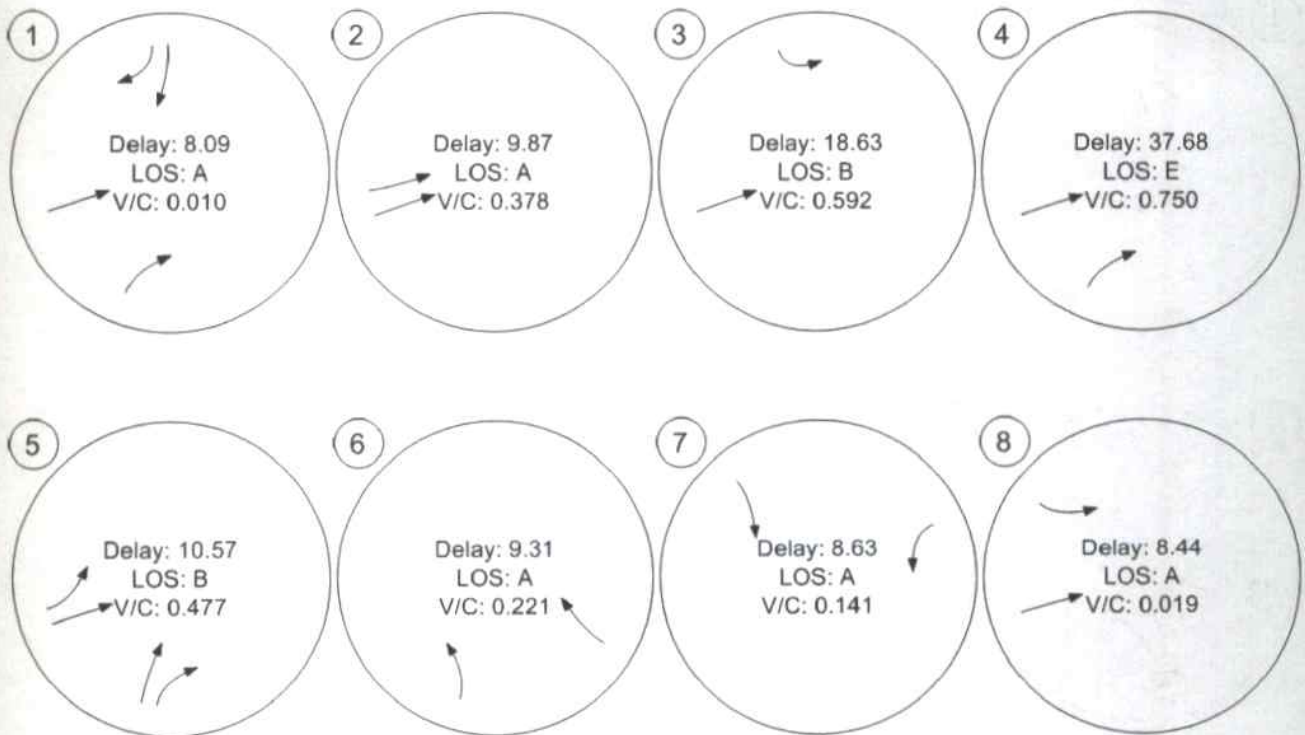
Traffic Volume - Other Volume



Traffic Volume - Future Total Volume

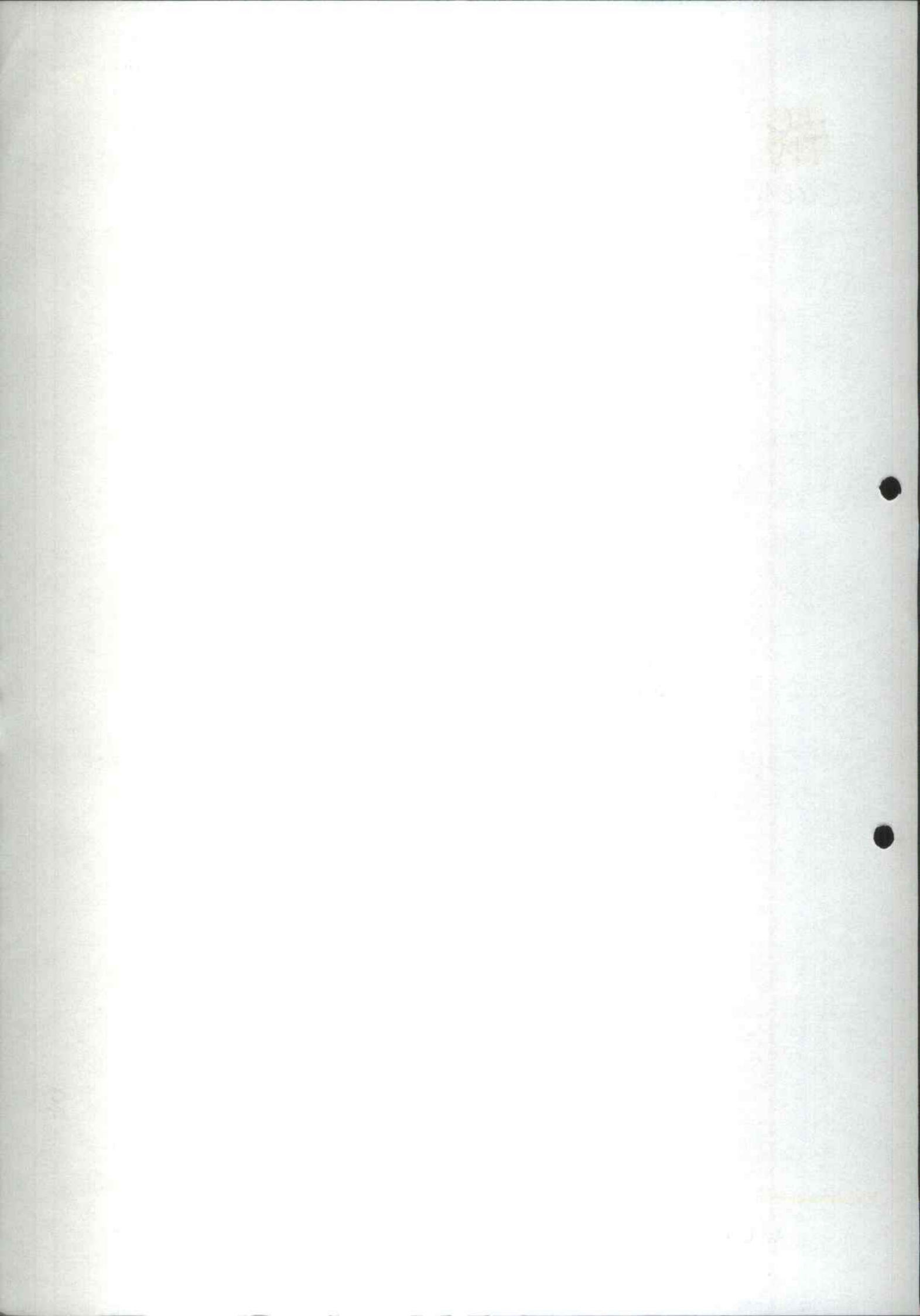


Traffic Conditions





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





CURY - JOHN BOYD DUNLOP

Vistro File: Z:\...\CURY.vistro

Scenario 2: Atual COM Empreendimento

Report File: Z:\...\CURY - JOHN BOYD DUNLOP - Atual
 COM Empreendimento.pdf

07/03/2018

Intersection Analysis Summary

ID	Intersection Name	Control Type	Method	Worst Mvmt	V/C	Delay (s/veh)	LOS
1	AV. GILBERTO TARGON	Two-way stop	HCM 2010	EB Thru	0,012	8,6	A
2	AV. GILBERTO TARGON	Two-way stop	HCM 2010	SEB Thru	0,378	9,9	A
3	AV. JOHN BOYD DUNLOP	Signalized	HCM 2010	SB Left	0,592	18,6	B
4	AV. JOHN BOYD DUNLOP	Two-way stop	HCM 2010	NEB Right	0,984	75,4	F
5	RUA GERALDO SUSSOLINI	Two-way stop	HCM 2010	EB Thru	0,508	11,1	B
6	AV. DR. LABARIT SARIAN	Two-way stop	HCM 2010	NWB Thru	0,239	9,8	A
7	RUA ALZIRA MARCONDES	Two-way stop	HCM 2010	SEB Thru	0,141	8,6	A
8	RUA ALZIRA MARCONDES	Two-way stop	HCM 2010	EB Thru	0,156	9,0	A

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: AV. GILBERTO TARGON

Control Type:	Two-way stop	Delay (sec / veh):	8,6
Analysis Method:	HCM 2010	Level Of Service:	A
Analysis Period:	15 minutes	Volume to Capacity (v/c):	0,012

Intersection Setup

tc	Northbound			Southbound			Eastbound			Westbound		
Approach	↶			↷								
Lane Configuration	↶			↷								
Turning Movement	Left	Thru	Right	Left	Thru	Right	Left	Thru	Right	Left	Thru	Right
Lane Width [ft]	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
No. of Lanes in Pocket	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pocket Length [ft]	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Speed [mph]	30,00			30,00			30,00			30,00		
Grade [%]	0,00			0,00			0,00			0,00		
Crosswalk	Não			Não			Não			Não		

Volumes

tc	Northbound			Southbound			Eastbound			Westbound		
Base Volume Input [veh/h]	0	0	10	0	6	4	0	8	0	0	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	10,00	2,00	0,00	0,00	2,00	0,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Growth Rate	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
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	104	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	10	0	110	4	0	8	0	0	0	0
Peak Hour Factor	1,0000	1,0000	0,8300	1,0000	0,5000	0,5000	1,0000	0,6700	1,0000	1,0000	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	3	0	55	2	0	3	0	0	0	0
Total Analysis Volume [veh/h]	0	0	12	0	220	8	0	12	0	0	0	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0			0			0			0		



Intersection Settings

Priority Scheme	Free	Free	PPARADA	PPARADA
Flared Lane				
Storage Area [veh]	0	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			Não	
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	0,00	0,00	0,00	0,01	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	0,00	8,58	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS			A		A	A		A				
95th-Percentile Queue Length [veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [ft]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,90	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00			0,00			8,58			0,00		
Approach LOS	A			A			A			A		
d_I, Intersection Delay [s/veh]	0,41											
Intersection LOS	A											



Intersection Level Of Service Report
Intersection 2: AV. GILBERTO TARGON

Control Type:	Two-way stop	Delay (sec / veh):	9,9
Analysis Method:	HCM 2010	Level Of Service:	A
Analysis Period:	15 minutes	Volume to Capacity (v/c):	0,378

Intersection Setup

tc	Eastbound		Westbound		Southeastbound	
Approach	Eastbound		Westbound		Southeastbound	
Lane Configuration						
Turning Movement	Left	Thru	Thru	Thru	Thru	Right
Lane Width [ft]	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
No. of Lanes in Pocket	0	0	0	0	0	0
Pocket Length [ft]	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Speed [mph]	30,00		30,00		30,00	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	Não		Não		Não	

Volumes

tc	Eastbound		Westbound		Southeastbound	
Base Volume Input [veh/h]	0	18	0	0	417	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	1,68	2,00
Growth Rate	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
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	18	0	0	417	0
Peak Hour Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,9300	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	5	0	0	112	0
Total Analysis Volume [veh/h]	0	18	0	0	448	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	



Intersection Settings

Priority Scheme	Free	Free	PPARADA
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			Não
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	0,38	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	9,87	0,00
Movement LOS		A			A	
95th-Percentile Queue Length [veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	1,79	0,00
95th-Percentile Queue Length [ft]	0,00	0,00	0,00	0,00	44,72	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		9,87	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	9,49					
Intersection LOS	A					



Intersection Level Of Service Report
Intersection 3: AV. JOHN BOYD DUNLOP

Control Type:	Signalized	Delay (sec / veh):	18,6
Analysis Method:	HCM 2010	Level Of Service:	B
Analysis Period:	15 minutes	Volume to Capacity (v/c):	0,592

Intersection Setup

tc	Southbound		Eastbound		Westbound	
Approach						
Lane Configuration	TT					
Turning Movement	Left	Right	Left	Thru	Thru	Right
Lane Width [ft]	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
No. of Lanes in Pocket	0	0	0	0	0	0
Pocket Length [ft]	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Speed [mph]	30,00		30,00		30,00	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	Não		Sim		Não	

Volumes

tc	Southbound		Eastbound		Westbound	
Base Volume Input [veh/h]	248	0	0	1427	0	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	0,40	2,00	2,00	9,39	2,00	2,00
Growth Rate	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
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
Right-Turn on Red Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Total Hourly Volume [veh/h]	248	0	0	1427	0	0
Peak Hour Factor	0,9000	1,0000	1,0000	0,9500	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]	69	0	0	376	0	0
Total Analysis Volume [veh/h]	276	0	0	1502	0	0
Presence of On-Street Parking	Não	Não	Não	Não		
On-Street Parking Maneuver Rate [h]	0	0	0	0	0	0
Local Bus Stopping Rate [h]	0	0	0	0	0	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	
Bicycle Volume [bicycles/h]	0		0		0	



Intersection Settings

Located in CBD	Sim
Signal Coordination Group	-
Cycle Length [s]	180
Coordination Type	Time of Day Pattern Coordinated
Actuation Type	Fixed time
Offset [s]	0,0
Offset Reference	LeadGreen
Permissive Mode	SingleBand
Lost time [s]	0,00

Phasing & Timing

Control Type	Permissive	Permissive	Permissive	Permissive	Permissive	Permissive
Signal group	2	0	0	1	0	0
Auxiliary Signal Groups						
Lead / Lag	Lead	-	-	-	-	-
Minimum Green [s]	5	0	0	5	0	0
Maximum Green [s]	30	0	0	30	0	0
Amber [s]	3,0	0,0	0,0	3,0	0,0	0,0
All red [s]	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0
Split [s]	30	0	0	150	0	0
Vehicle Extension [s]	3,0	0,0	0,0	3,0	0,0	0,0
Walk [s]	5	0	0	5	0	0
Pedestrian Clearance [s]	10	0	0	10	0	0
I1, Start-Up Lost Time [s]	2,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0
I2, Clearance Lost Time [s]	2,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0
Minimum Recall	Não			Não		
Maximum Recall	Não			Não		
Pedestrian Recall	Não			Não		
Detector Location [ft]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector Length [ft]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
I, Upstream Filtering Factor	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00

Exclusive Pedestrian Phase

Pedestrian Signal Group	0
Pedestrian Walk [s]	0
Pedestrian Clearance [s]	0

Lane Group Calculations

Lane Group	L	C	
L, Total Lost Time per Cycle [s]	4,00	4,00	
l1_p, Permitted Start-Up Lost Time [s]	0,00	0,00	
l2, Clearance Lost Time [s]	2,00	2,00	
g_j, Effective Green Time [s]	26	146	
g / C, Green / Cycle	0,14	0,81	
(v / s)_i Volume / Saturation Flow Rate	0,09	0,50	
s, saturation flow rate [veh/h]	3150	2976	
c, Capacity [veh/h]	455	2414	
d1, Uniform Delay [s]	72,20	6,48	
k, delay calibration	0,50	0,50	
l, Upstream Filtering Factor	1,00	1,00	
d2, Incremental Delay [s]	5,90	1,22	
d3, Initial Queue Delay [s]	0,00	0,00	
Rp, platoon ratio	1,00	1,00	
PF, progression factor	1,00	1,00	

Lane Group Results

X, volume / capacity	0,61	0,62	
d, Delay for Lane Group [s/veh]	78,11	7,70	
Lane Group LOS	E	A	
Critical Lane Group	Sim	Sim	
50th-Percentile Queue Length [veh]	6,41	10,35	
50th-Percentile Queue Length [ft]	160,18	258,86	
95th-Percentile Queue Length [veh]	10,56	15,63	
95th-Percentile Queue Length [ft]	263,95	390,80	



Movement, Approach, & Intersection Results

d_M, Delay for Movement [s/veh]	78,11	0,00	0,00	7,70	0,00	0,00
Movement LOS	E			A		
d_A, Approach Delay [s/veh]	78,11		7,70		0,00	
Approach LOS	E		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]			18,63			
Intersection LOS			B			
Intersection V/C			0,592			

Sequence

Ring 1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ring 2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ring 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ring 4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-





Intersection Level Of Service Report
Intersection 4: AV. JOHN BOYD DUNLOP

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

Delay (sec / veh): 75,4
Level Of Service: F
Volume to Capacity (v/c): 0,984

Intersection Setup

tc	Eastbound		Westbound		Northeastbound	
Approach						
Lane Configuration					/	
Turning Movement	Thru	Right	Left	Thru	Left	Right
Lane Width [ft]	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
No. of Lanes in Pocket	0	0	0	0	0	0
Pocket Length [ft]	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Speed [mph]	30,00		30,00		30,00	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	Não		Não		Não	

Volumes

tc	Eastbound		Westbound		Northeastbound	
Base Volume Input [veh/h]	1497	0	0	0	0	233
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	9,02	2,00	2,00	2,00	2,00	2,58
Growth Rate	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	0	0	0	0	73
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]	1497	0	0	0	0	306
Peak Hour Factor	0,9700	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,8100
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	386	0	0	0	0	94
Total Analysis Volume [veh/h]	1543	0	0	0	0	378
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	



Intersection Settings

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

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,98
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	75,41
Movement LOS	A					F
95th-Percentile Queue Length [veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11,54
95th-Percentile Queue Length [ft]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	288,45
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		75,41	
Approach LOS	A		A		F	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	14,84					
Intersection LOS	F					



Intersection Level Of Service Report
Intersection 5: RUA GERALDO SUSSOLINI

Control Type:	Two-way stop	Delay (sec / veh):	11,1
Analysis Method:	HCM 2010	Level Of Service:	B
Analysis Period:	15 minutes	Volume to Capacity (v/c):	0,508

Intersection Setup

tc	Northbound			Eastbound			Westbound			Southwestbound		
Approach												
Lane Configuration	↶											
Turning Movement	Left	Thru	Right	Left	Thru	Right	Left	Thru	Right	Left	Thru	Right
Lane Width [ft]	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
No. of Lanes in Pocket	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pocket Length [ft]	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Speed [mph]	30,00			30,00			30,00			30,00		
Grade [%]	0,00			0,00			0,00			0,00		
Crosswalk	Não			Não			Não			Não		

Volumes

tc	Northbound			Eastbound			Westbound			Southwestbound		
Base Volume Input [veh/h]	0	123	170	110	400	0	0	0	0	0	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	1,63	1,78	3,64	1,50	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Growth Rate	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	73	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	196	170	110	400	0	0	0	0	0	0	0
Peak Hour Factor	1,0000	0,8300	0,8000	0,7900	0,9000	1,0000	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	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	59	53	35	111	0	0	0	0	0	0	0
Total Analysis Volume [veh/h]	0	236	213	139	444	0	0	0	0	0	0	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0			0			0			0		



Intersection Settings

Priority Scheme	Free	PPARADA	PPARADA	Free
Flared Lane				
Storage Area [veh]	0	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance		Não		
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	0,15	0,51	0,00	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	10,70	11,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS		A	A	B	B							
95th-Percentile Queue Length [veh]	0,00	0,00	0,00	1,40	1,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [ft]	0,00	0,00	0,00	34,99	35,90	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00			11,01			0,00			0,00		
Approach LOS	A			B			A			A		
d_I, Intersection Delay [s/veh]	6,22											
Intersection LOS	B											



Intersection Level Of Service Report
Intersection 6: AV. DR. LABARIT SARIAN

Control Type:	Two-way stop	Delay (sec / veh):	9,8
Analysis Method:	HCM 2010	Level Of Service:	A
Analysis Period:	15 minutes	Volume to Capacity (v/c):	0,239

Intersection Setup

tc	Northbound		Northwestbound		Southeastbound	
Approach						
Lane Configuration						
Turning Movement	Left	Right	Left	Thru	Thru	Right
Lane Width [ft]	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
No. of Lanes in Pocket	0	0	0	0	0	0
Pocket Length [ft]	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Speed [mph]	30,00		30,00		30,00	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	Não		Não		Não	

Volumes

tc	Northbound		Northwestbound		Southeastbound	
Base Volume Input [veh/h]	106	0	0	197	0	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,83	2,00	2,00	1,52	2,00	2,00
Growth Rate	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	73	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]	179	0	0	197	0	0
Peak Hour Factor	0,6600	1,0000	1,0000	0,8300	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]	68	0	0	59	0	0
Total Analysis Volume [veh/h]	271	0	0	237	0	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	



Intersection Settings

Priority Scheme	Free	PPARADA	Free
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance		Não	
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	0,24	0,00	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	9,76	0,00	0,00
Movement LOS	A			A		
95th-Percentile Queue Length [veh]	0,00	0,00	0,00	0,93	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [ft]	0,00	0,00	0,00	23,31	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		9,76		0,00	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	4,56					
Intersection LOS	A					



Intersection Level Of Service Report
Intersection 7: RUA ALZIRA MARCONDES

Control Type:	Two-way stop	Delay (sec / veh):	8,6
Analysis Method:	HCM 2010	Level Of Service:	A
Analysis Period:	15 minutes	Volume to Capacity (v/c):	0,141

Intersection Setup

tc	Northbound		Southwestbound		Southeastbound	
Approach						
Lane Configuration			}		}	
Turning Movement	Thru	Right	Left	Right	Left	Thru
Lane Width [ft]	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
No. of Lanes in Pocket	0	0	0	0	0	0
Pocket Length [ft]	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Speed [mph]	30,00		30,00		30,00	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	Não		Não		Não	

Volumes

tc						
Base Volume Input [veh/h]	0	0	29	0	0	114
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	2,00	3,45	2,00	2,00	2,63
Growth Rate	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
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	29	0	0	114
Peak Hour Factor	1,0000	1,0000	0,5200	1,0000	1,0000	0,7000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	0	14	0	0	41
Total Analysis Volume [veh/h]	0	0	56	0	0	163
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	



Intersection Settings

Priority Scheme	Free	Free	PPARADA
Flared Lane			
Storage Area [veh]	0	0	0
Two-Stage Gap Acceptance			Não
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	0,14
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,63
Movement LOS			A			A
95th-Percentile Queue Length [veh]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,49
95th-Percentile Queue Length [ft]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12,29
d_A, Approach Delay [s/veh]	0,00		0,00		8,63	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	6,42					
Intersection LOS	A					



Intersection Level Of Service Report
Intersection 8: RUA ALZIRA MARCONDES

Control Type:	Two-way stop	Delay (sec / veh):	9,0
Analysis Method:	HCM 2010	Level Of Service:	A
Analysis Period:	15 minutes	Volume to Capacity (v/c):	0,156

Intersection Setup

tc	Eastbound		Westbound		Southeastbound	
Approach	Eastbound		Westbound		Southeastbound	
Lane Configuration						
Turning Movement	Left	Thru	Thru	Right	Left	Right
Lane Width [ft]	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
No. of Lanes in Pocket	0	0	0	0	0	0
Pocket Length [ft]	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Speed [mph]	30,00		30,00		30,00	
Grade [%]	0,00		0,00		0,00	
Crosswalk	Não		Não		Não	

Volumes

tc	Eastbound		Westbound		Southeastbound	
Base Volume Input [veh/h]	0	10	0	0	113	0
Base Volume Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Heavy Vehicles Percentage [%]	2,00	0,00	2,00	2,00	2,65	2,00
Growth Rate	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
In-Process Volume [veh/h]	0	0	0	0	0	0
Site-Generated Trips [veh/h]	0	73	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	83	0	0	113	0
Peak Hour Factor	1,0000	0,5000	1,0000	1,0000	0,6700	1,0000
Other Adjustment Factor	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Total 15-Minute Volume [veh/h]	0	42	0	0	42	0
Total Analysis Volume [veh/h]	0	166	0	0	169	0
Pedestrian Volume [ped/h]	0		0		0	



Intersection Settings

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

Movement, Approach, & Intersection Results

V/C, Movement V/C Ratio	0,00	0,16	0,00	0,00	0,00	0,00
d_M, Delay for Movement [s/veh]	0,00	9,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Movement LOS		A			A	
95th-Percentile Queue Length [veh]	0,00	0,55	0,00	0,00	0,00	0,00
95th-Percentile Queue Length [ft]	0,00	13,76	0,00	0,00	0,00	0,00
d_A, Approach Delay [s/veh]	9,00		0,00		0,00	
Approach LOS	A		A		A	
d_I, Intersection Delay [s/veh]	4,46					
Intersection LOS	A					



CURY - JOHN BOYD DUNLOP

Vistro File: Z:\...\CURY.vistro

Scenario 2: Atual COM Empreendimento

Report File: Z:\...\CURY - JOHN BOYD DUNLOP - Atual
COM Empreendimento.pdf

07/03/2018

Turning Movement Volume: Summary

ID	Intersection Name	Northbound	Southbound		Eastbound	Total Volume
		Right	Thru	Right	Thru	
1	AV. GILBERTO TARGON	10	110	4	8	132

ID	Intersection Name	Eastbound	Southeastbound	Total Volume
		Thru	Thru	
2	AV. GILBERTO TARGON	18	417	435

ID	Intersection Name	Southbound	Eastbound	Total Volume
		Left	Thru	
3	AV. JOHN BOYD DUNLOP	248	1427	1675

ID	Intersection Name	Eastbound	Northeastbound	Total Volume
		Thru	Right	
4	AV. JOHN BOYD DUNLOP	1497	306	1803

ID	Intersection Name	Northbound		Eastbound		Total Volume
		Thru	Right	Left	Thru	
5	RUA GERALDO SUSSOLINI	196	170	110	400	876

ID	Intersection Name	Northbound	Northwestbound	Total Volume
		Left	Thru	
6	AV. DR. LABARIT SARIAN	179	197	376

ID	Intersection Name	Southwestbound	Southeastbound	Total Volume
		Left	Thru	
7	RUA ALZIRA MARCONDES	29	114	143

ID	Intersection Name	Eastbound	Southeastbound	Total Volume
		Thru	Left	
8	RUA ALZIRA MARCONDES	83	113	196



CURY - JOHN BOYD DUNLOP

Vistro File: Z:\...\CURY.vistro

Scenario 2: Atual COM Empreendimento

Report File: Z:\...\CURY - JOHN BOYD DUNLOP - Atual
COM Empreendimento.pdf

07/03/2018

Turning Movement Volume: Detail

ID	Intersection Name	Volume Type	Northbound	Southbound		Eastbound	Total Volume
			Right	Thru	Right	Thru	
1	AV. GILBERTO TARGON	Final Base	10	6	4	8	28
		Growth Rate	1,00	1,00	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0	0	0
		Net New Trips	0	104	0	0	104
		Other	0	0	0	0	0
		Future Total	10	110	4	8	132

ID	Intersection Name	Volume Type	Eastbound	Southeastbound	Total Volume
			Thru	Thru	
2	AV. GILBERTO TARGON	Final Base	18	417	435
		Growth Rate	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	0	0	0
		Other	0	0	0
		Future Total	18	417	435

ID	Intersection Name	Volume Type	Southbound	Eastbound	Total Volume
			Left	Thru	
3	AV. JOHN BOYD DUNLOP	Final Base	248	1427	1675
		Growth Rate	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	0	0	0
		Other	0	0	0
		Future Total	248	1427	1675

ID	Intersection Name	Volume Type	Eastbound	Northeastbound	Total Volume
			Thru	Right	
4	AV. JOHN BOYD DUNLOP	Final Base	1497	233	1730
		Growth Rate	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	0	73	73
		Other	0	0	0
		Future Total	1497	306	1803



ID	Intersection Name	Volume Type	Northbound		Eastbound		Total Volume
			Thru	Right	Left	Thru	
5	RUA GERALDO SUSSOLINI	Final Base	123	170	110	400	803
		Growth Rate	1,00	1,00	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0	0	0
		Net New Trips	73	0	0	0	73
		Other	0	0	0	0	0
		Future Total	196	170	110	400	876

ID	Intersection Name	Volume Type	Northbound	Northwestbound	Total Volume
			Left	Thru	
6	AV. DR. LABARIT SARIAN	Final Base	106	197	303
		Growth Rate	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	73	0	73
		Other	0	0	0
		Future Total	179	197	376

ID	Intersection Name	Volume Type	Southwestbound	Southeastbound	Total Volume
			Left	Thru	
7	RUA ALZIRA MARCONDES	Final Base	29	114	143
		Growth Rate	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	0	0	0
		Other	0	0	0
		Future Total	29	114	143

ID	Intersection Name	Volume Type	Eastbound	Southeastbound	Total Volume
			Thru	Left	
8	RUA ALZIRA MARCONDES	Final Base	10	113	123
		Growth Rate	1,00	1,00	-
		In Process	0	0	0
		Net New Trips	73	0	73
		Other	0	0	0
		Future Total	83	113	196



CURY - JOHN BOYD DUNLOP

Vistro File: Z:\...\CURY.vistro

Scenario 2: Atual COM Empreendimento

Report File: Z:\...\CURY - JOHN BOYD DUNLOP - Atual
COM Empreendimento.pdf

07/03/2018

Fair Share Volumes

Intersection 1: AV. GILBERTO TARGON						
Zone ID: Name	Northbound		Southbound		Eastbound	Total
	Right	Thru	Right	Thru		
1: zone	0	104	0	0	0	104
Site-Generated Trips	0	104	0	0	0	
Future Total Volume	10	110	4	8		

Intersection 2: AV. GILBERTO TARGON				
Zone ID: Name	Eastbound		Southeastbound	Total
	Thru	Right		
1: zone	0	0	0	0
Site-Generated Trips	0	0	0	
Future Total Volume	18	417		

Intersection 3: AV. JOHN BOYD DUNLOP				
Zone ID: Name	Southbound		Eastbound	Total
	Left	Thru		
1: zone	0	0	0	0
Site-Generated Trips	0	0	0	
Future Total Volume	248	1427		

Intersection 4: AV. JOHN BOYD DUNLOP				
Zone ID: Name	Eastbound		Northeastbound	Total
	Thru	Right		
1: zone	0	73	73	73
Site-Generated Trips	0	73		
Future Total Volume	1497	306		

Intersection 5: RUA GERALDO SUSSOLINI					
Zone ID: Name	Northbound		Eastbound		Total
	Thru	Right	Left	Thru	
1: zone	73	0	0	0	73
Site-Generated Trips	73	0	0	0	
Future Total Volume	196	170	110	400	



Intersection 6: AV. DR. LABARIT SARIAN			
Zone ID: Name	Northbound	Northwestbound	Total
	Left	Thru	
1: zone	73	0	73
Site-Generated Trips	73	0	
Future Total Volume	179	197	

Intersection 7: RUA ALZIRA MARCONDES			
Zone ID: Name	Southwestbound	Southeastbound	Total
	Left	Thru	
1: zone	0	0	0
Site-Generated Trips	0	0	
Future Total Volume	29	114	

Intersection 8: RUA ALZIRA MARCONDES			
Zone ID: Name	Eastbound	Southeastbound	Total
	Thru	Left	
1: zone	73	0	73
Site-Generated Trips	73	0	
Future Total Volume	83	113	



CURY - JOHN BOYD DUNLOP

Vistro File: Z:\...\CURY.vistro

Scenario 2: Atual COM Empreendimento

Report File: Z:\...\CURY - JOHN BOYD DUNLOP - Atual
COM Empreendimento.pdf

07/03/2018

Fair Share % of Net New Site

Intersection 1: AV. GILBERTO TARGON						
Zone ID: Name	Northbound		Southbound		Eastbound	Total
	Right	Thru	Right	Thru		
1: zone	0%	100%	0%	0%	0%	100%
Total	0%	100%	0%	0%	0%	

Intersection 2: AV. GILBERTO TARGON				
Zone ID: Name	Eastbound		Southeastbound	Total
	Thru	Right		
1: zone	0%	0%	0%	-%
Total	0%	0%	0%	

Intersection 3: AV. JOHN BOYD DUNLOP				
Zone ID: Name	Southbound		Eastbound	Total
	Left	Thru		
1: zone	0%	0%	0%	-%
Total	0%	0%	0%	

Intersection 4: AV. JOHN BOYD DUNLOP				
Zone ID: Name	Eastbound		Northeastbound	Total
	Thru	Right		
1: zone	0%	100%	100%	100%
Total	0%	100%	100%	

Intersection 5: RUA GERALDO SUSSOLINI					
Zone ID: Name	Northbound		Eastbound		Total
	Thru	Right	Left	Thru	
1: zone	100%	0%	0%	0%	100%
Total	100%	0%	0%	0%	



Intersection 6: AV. DR. LABARIT SARIAN			
Zone ID: Name	Northbound	Northwestbound	Total
	Left	Thru	
1: zone	100%	0%	100%
Total	100%	0%	

Intersection 7: RUA ALZIRA MARCONDES			
Zone ID: Name	Southwestbound	Southeastbound	Total
	Left	Thru	
1: zone	0%	0%	-%
Total	0%	0%	

Intersection 8: RUA ALZIRA MARCONDES			
Zone ID: Name	Eastbound	Southeastbound	Total
	Thru	Left	
1: zone	100%	0%	100%
Total	100%	0%	



CURY - JOHN BOYD DUNLOP

Vistro File: Z:\...\CURY.vistro

Scenario 2: Atual COM Empreendimento

Report File: Z:\...\CURY - JOHN BOYD DUNLOP - Atual
COM Empreendimento.pdf

07/03/2018

Fair Share % of Future Total

Intersection 1: AV. GILBERTO TARGON					
Zone ID: Name	Northbound	Southbound		Eastbound	Total
	Right	Thru	Right	Thru	
1: zone	0%	94,55%	0%	0%	78,79%
Total	0%	94,55%	0%	0%	

Intersection 2: AV. GILBERTO TARGON			
Zone ID: Name	Eastbound	Southeastbound	Total
	Thru	Thru	
1: zone	0%	0%	0%
Total	0%	0%	

Intersection 3: AV. JOHN BOYD DUNLOP			
Zone ID: Name	Southbound	Eastbound	Total
	Left	Thru	
1: zone	0%	0%	0%
Total	0%	0%	

Intersection 4: AV. JOHN BOYD DUNLOP			
Zone ID: Name	Eastbound	Northeastbound	Total
	Thru	Right	
1: zone	0%	23,86%	4,05%
Total	0%	23,86%	

Intersection 5: RUA GERALDO SUSSOLINI					
Zone ID: Name	Northbound		Eastbound		Total
	Thru	Right	Left	Thru	
1: zone	37,24%	0%	0%	0%	8,33%
Total	37,24%	0%	0%	0%	



Intersection 6: AV. DR. LABARIT SARIAN			
Zone ID: Name	Northbound	Northwestbound	Total
	Left	Thru	
1: zone	40,78%	0%	19,41%
Total	40,78%	0%	

Intersection 7: RUA ALZIRA MARCONDES			
Zone ID: Name	Southwestbound	Southeastbound	Total
	Left	Thru	
1: zone	0%	0%	0%
Total	0%	0%	

Intersection 8: RUA ALZIRA MARCONDES			
Zone ID: Name	Eastbound	Southeastbound	Total
	Thru	Left	
1: zone	87,95%	0%	37,24%
Total	87,95%	0%	



Signal Warrants Report For Intersection 1: AV. GILBERTO TARGON

Warrants Summary

Warrant	tc	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	Não
#2	Four Hour Vehicular Volume	Não
#3	Peak Hour	Não

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	N, S
Minor Approaches	W
Speed > 40mph	Não
Population < 10,000	Não
Warrant Factor	100%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets		Minor Streets
	N	S	W
1	2	0	0
2	2	0	0
3	3	0	0
4	3	0	0
5	5	0	0
6	11	1	1
7	13	1	1
8	23	2	2
9	40	4	3
10	41	4	3
11	41	4	3
12	44	4	3
13	49	4	3
14	51	5	4
15	51	5	4
16	55	5	4
17	68	6	5
18	72	6	5
19	78	7	5
20	87	8	6
21	91	8	6
22	107	9	8
23	109	10	8
24	114	10	8



Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Lanes		Minor Lanes		Warrant 1 Condition A				Warrant 1 Condition B				Warrant 2	Warrant 3
	Number	Volume	Number	Volume	100%	80%	70%	56%	100%	80%	70%	56%		Condition B
1	2	2	1	0	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
2	2	2	1	0	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
3	2	3	1	0	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
4	2	3	1	0	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
5	2	5	1	0	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
6	2	12	1	1	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
7	2	14	1	1	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
8	2	25	1	2	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
9	2	44	1	3	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
10	2	45	1	3	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
11	2	45	1	3	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
12	2	48	1	3	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
13	2	53	1	3	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
14	2	56	1	4	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
15	2	56	1	4	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
16	2	60	1	4	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
17	2	74	1	5	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
18	2	78	1	5	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
19	2	85	1	5	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
20	2	95	1	6	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
21	2	99	1	6	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
22	2	116	1	8	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
23	2	119	1	8	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
24	2	124	1	8	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
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)h:mm)	0:01
Delay Condition Met	Não
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	8
High Minor Volume Condition Met	Não
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	132
Number of Approaches on Intersection	3
Total Volume Condition Met	Não
Warrant Met for Approach	Não
Warrant Met for Intersection	Não



Signal Warrants Report For Intersection 2: AV. GILBERTO TARGON

Warrants Summary

Warrant	tc	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	Não
#2	Four Hour Vehicular Volume	Não
#3	Peak Hour	Não

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	W
Minor Approaches	NW
Speed > 40mph	Não
Population < 10,000	Não
Warrant Factor	100%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets	Minor Streets
	W	NW
1	18	417
2	17	400
3	17	392
4	14	334
5	14	317
6	12	284
7	11	263
8	11	250
9	9	200
10	8	188
11	8	188
12	8	179
13	7	163
14	6	150
15	6	150
16	6	146
17	4	83
18	2	46
19	2	42
20	1	17
21	1	13
22	1	13
23	0	8
24	0	8



Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Lanes		Minor Lanes		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	18	1	417	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
2	1	17	1	400	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
3	1	17	1	392	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
4	1	14	1	334	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
5	1	14	1	317	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
6	1	12	1	284	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
7	1	11	1	263	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
8	1	11	1	250	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
9	1	9	1	200	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
10	1	8	1	188	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
11	1	8	1	188	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
12	1	8	1	179	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
13	1	7	1	163	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
14	1	6	1	150	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
15	1	6	1	150	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
16	1	6	1	146	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
17	1	4	1	83	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
18	1	2	1	46	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
19	1	2	1	42	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
20	1	1	1	17	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
21	1	1	1	13	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
22	1	1	1	13	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
23	1	0	1	8	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
24	1	0	1	8	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Hours Met					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Warrant 3 Condition A

Orientation	NW
Total Stopped Delay Per Vehicle on Minor Approach (s)	9.9
Number of Lanes on Minor Street Approach	1
VehicleHours of Stopped Delay on Minor Approach ((h)h:mm)	1:08
Delay Condition Met	Não
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	417
High Minor Volume Condition Met	Sim
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	435
Number of Approaches on Intersection	2
Total Volume Condition Met	Não
Warrant Met for Approach	Não
Warrant Met for Intersection	Não



Signal Warrants Report For Intersection 4: AV. JOHN BOYD DUNLOP

Warrants Summary

Warrant	tc	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	Sim
#2	Four Hour Vehicular Volume	Sim
#3	Peak Hour	Sim

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	W
Minor Approaches	SW
Speed > 40mph	Não
Population < 10,000	Não
Warrant Factor	100%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets	Minor Streets
	W	SW
1	1497	306
2	1437	294
3	1407	288
4	1198	245
5	1138	233
6	1018	208
7	943	193
8	898	184
9	719	147
10	674	138
11	674	138
12	644	132
13	584	119
14	539	110
15	539	110
16	524	107
17	299	61
18	165	34
19	150	31
20	60	12
21	45	9
22	45	9
23	30	6
24	30	6



Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Lanes		Minor Lanes		Warrant 1 Condition A				Warrant 1 Condition B				Warrant 2	Warrant 3
	Number	Volume	Number	Volume	100%	80%	70%	56%	100%	80%	70%	56%		
1	2	1497	1	306	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
2	2	1437	1	294	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
3	2	1407	1	288	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
4	2	1198	1	245	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
5	2	1138	1	233	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
6	2	1018	1	208	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
7	2	943	1	193	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
8	2	898	1	184	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
9	2	719	1	147	Não	Sim	Sim	Sim	Não	Não	Sim	Sim	Sim	Não
10	2	674	1	138	Não	Sim	Sim	Sim	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não
11	2	674	1	138	Não	Sim	Sim	Sim	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não
12	2	644	1	132	Não	Sim	Sim	Sim	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não
13	2	584	1	119	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não	Não	Sim	Não	Não
14	2	539	1	110	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não	Não	Sim	Não	Não
15	2	539	1	110	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não	Não	Sim	Não	Não
16	2	524	1	107	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não	Não	Sim	Não	Não
17	2	299	1	61	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
18	2	165	1	34	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
19	2	150	1	31	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
20	2	60	1	12	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
21	2	45	1	9	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
22	2	45	1	9	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
23	2	30	1	6	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
24	2	30	1	6	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Hours Met					8	12	16	16	7	8	12	16	9	8

Warrant 3 Condition A

Orientation	SW
Total Stopped Delay Per Vehicle on Minor Approach (s)	75.4
Number of Lanes on Minor Street Approach	1
VehicleHours of Stopped Delay on Minor Approach ([h]:[m]:[mm])	6:24
Delay Condition Met	Sim
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	306
High Minor Volume Condition Met	Sim
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	1803
Number of Approaches on Intersection	2
Total Volume Condition Met	Sim
Warrant Met for Approach	Sim
Warrant Met for Intersection	Sim



Signal Warrants Report For Intersection 5: RUA GERALDO SUSSOLINI

Warrants Summary

Warrant	tc	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	Não
#2	Four Hour Vehicular Volume	Não
#3	Peak Hour	Não

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	S
Minor Approaches	W
Speed > 40mph	Não
Population < 10,000	Não
Warrant Factor	100%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets	Minor Streets
	S	W
1	366	510
2	351	490
3	344	479
4	293	408
5	278	388
6	249	347
7	231	321
8	220	306
9	176	245
10	165	230
11	165	230
12	157	219
13	143	199
14	132	184
15	132	184
16	128	179
17	73	102
18	40	56
19	37	51
20	15	20
21	11	15
22	11	15
23	7	10
24	7	10



Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Lanes		Minor Lanes		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	366	2	510	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não	Não	Não	Sim	Não
2	1	351	2	490	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não	Não	Não	Sim	Não
3	1	344	2	479	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Não	Não	Sim	Não
4	1	293	2	408	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Não	Não	Não	Não
5	1	278	2	388	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
6	1	249	2	347	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
7	1	231	2	321	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
8	1	220	2	306	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
9	1	176	2	245	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
10	1	165	2	230	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
11	1	165	2	230	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
12	1	157	2	219	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
13	1	143	2	199	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
14	1	132	2	184	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
15	1	132	2	184	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
16	1	128	2	179	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
17	1	73	2	102	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
18	1	40	2	56	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
19	1	37	2	51	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
20	1	15	2	20	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
21	1	11	2	15	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
22	1	11	2	15	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
23	1	7	2	10	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
24	1	7	2	10	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Hours Met					0	0	2	4	0	0	0	0	3	0

Warrant 3 Condition A

Orientation	W
Total Stopped Delay Per Vehicle on Minor Approach (s)	11
Number of Lanes on Minor Street Approach	2
VehicleHours of Stopped Delay on Minor Approach (h)h:mm)	1:33
Delay Condition Met	Não
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	510
High Minor Volume Condition Met	Sim
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	876
Number of Approaches on Intersection	2
Total Volume Condition Met	Sim
Warrant Met for Approach	Não
Warrant Met for Intersection	Não



Signal Warrants Report For Intersection 6: AV. DR. LABARIT SARIAN

Warrants Summary

Warrant	tc	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	Não
#2	Four Hour Vehicular Volume	Não
#3	Peak Hour	Não

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	S
Minor Approaches	SE
Speed > 40mph	Não
Population < 10,000	Não
Warrant Factor	100%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets	Minor Streets
	S	SE
1	179	197
2	172	189
3	168	185
4	143	158
5	136	150
6	122	134
7	113	124
8	107	118
9	86	95
10	81	89
11	81	89
12	77	85
13	70	77
14	64	71
15	64	71
16	63	69
17	36	39
18	20	22
19	18	20
20	7	8
21	5	6
22	5	6
23	4	4
24	4	4



Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Lanes		Minor Lanes		Warrant 1 Condition A				Warrant 1 Condition B				Warrant 2	Warrant 3
	Number	Volume	Number	Volume	100%	80%	70%	56%	100%	80%	70%	56%		Condition B
1	1	179	1	197	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
2	1	172	1	189	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
3	1	168	1	185	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
4	1	143	1	158	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
5	1	136	1	150	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
6	1	122	1	134	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
7	1	113	1	124	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
8	1	107	1	118	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
9	1	86	1	95	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
10	1	81	1	89	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
11	1	81	1	89	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
12	1	77	1	85	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
13	1	70	1	77	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
14	1	64	1	71	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
15	1	64	1	71	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
16	1	63	1	69	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
17	1	36	1	39	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
18	1	20	1	22	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
19	1	18	1	20	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
20	1	7	1	8	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
21	1	5	1	6	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
22	1	5	1	6	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
23	1	4	1	4	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
24	1	4	1	4	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Hours Met					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Warrant 3 Condition A

Orientation	SE
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)h:mm)	0:32
Delay Condition Met	Não
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	197
High Minor Volume Condition Met	Sim
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	376
Number of Approaches on Intersection	2
Total Volume Condition Met	Não
Warrant Met for Approach	Não
Warrant Met for Intersection	Não



Signal Warrants Report For Intersection 7: RUA ALZIRA MARCONDES

Warrants Summary

Warrant	tc	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	Não
#2	Four Hour Vehicular Volume	Não
#3	Peak Hour	Não

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	NE
Minor Approaches	NW
Speed > 40mph	Não
Population < 10,000	Não
Warrant Factor	100%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets	Minor Streets
	NE	NW
1	29	114
2	28	109
3	27	107
4	23	91
5	22	87
6	20	78
7	18	72
8	17	68
9	14	55
10	13	51
11	13	51
12	12	49
13	11	44
14	10	41
15	10	41
16	10	40
17	6	23
18	3	13
19	3	11
20	1	5
21	1	3
22	1	3
23	1	2
24	1	2



Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Lanes		Minor Lanes		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	29	1	114	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
2	1	28	1	109	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
3	1	27	1	107	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
4	1	23	1	91	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
5	1	22	1	87	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
6	1	20	1	78	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
7	1	18	1	72	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
8	1	17	1	68	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
9	1	14	1	55	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
10	1	13	1	51	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
11	1	13	1	51	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
12	1	12	1	49	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
13	1	11	1	44	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
14	1	10	1	41	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
15	1	10	1	41	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
16	1	10	1	40	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
17	1	6	1	23	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
18	1	3	1	13	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
19	1	3	1	11	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
20	1	1	1	5	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
21	1	1	1	3	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
22	1	1	1	3	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
23	1	1	1	2	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
24	1	1	1	2	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Hours Met					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Warrant 3 Condition A

Orientation	NW
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]h:mm)	0:16
Delay Condition Met	Não
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	114
High Minor Volume Condition Met	Sim
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	143
Number of Approaches on Intersection	2
Total Volume Condition Met	Não
Warrant Met for Approach	Não
Warrant Met for Intersection	Não



Signal Warrants Report For Intersection 8: RUA ALZIRA MARCONDES

Warrants Summary

Warrant	tc	Met?
#1	Eight Hour Vehicular Volume	Não
#2	Four Hour Vehicular Volume	Não
#3	Peak Hour	Não

Intersection Warrants Parameters

Major Approaches	NW
Minor Approaches	W
Speed > 40mph	Não
Population < 10,000	Não
Warrant Factor	100%

Warrant Analysis Traffic Volumes

Hour	Major Streets		Minor Streets	
	NW	W	NW	W
1	113	83		
2	108	80		
3	106	78		
4	90	66		
5	86	63		
6	77	56		
7	71	52		
8	68	50		
9	54	40		
10	51	37		
11	51	37		
12	49	36		
13	44	32		
14	41	30		
15	41	30		
16	40	29		
17	23	17		
18	12	9		
19	11	8		
20	5	3		
21	3	2		
22	3	2		
23	2	2		
24	2	2		



Warrant Analysis by Hour

Hour	Major Lanes		Minor Lanes		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	113	1	83	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
2	1	108	1	80	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
3	1	106	1	78	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
4	1	90	1	66	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
5	1	86	1	63	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
6	1	77	1	56	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
7	1	71	1	52	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
8	1	68	1	50	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
9	1	54	1	40	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
10	1	51	1	37	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
11	1	51	1	37	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
12	1	49	1	36	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
13	1	44	1	32	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
14	1	41	1	30	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
15	1	41	1	30	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
16	1	40	1	29	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
17	1	23	1	17	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
18	1	12	1	9	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
19	1	11	1	8	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
20	1	5	1	3	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
21	1	3	1	2	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
22	1	3	1	2	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
23	1	2	1	2	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
24	1	2	1	2	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
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
Number of Lanes on Minor Street Approach	1
VehicleHours of Stopped Delay on Minor Approach ((h)h mm)	0:12
Delay Condition Met	Não
Volume on Minor Street Approach During Same Hour	83
High Minor Volume Condition Met	Não
Total Entering Volume on All Approaches During Same Hour	196
Number of Approaches on Intersection	2
Total Volume Condition Met	Não
Warrant Met for Approach	Não
Warrant Met for Intersection	Não



CURY - JOHN BOYD DUNLOP

Vistro File: Z:\...\CURY.vistro

Scenario 2: Atual COM Empreendimento

Report File: Z:\...\CURY - JOHN BOYD DUNLOP - Atual
 COM Empreendimento.pdf

07/03/2018

Trip Generation summary

Added Trips

Zone ID: Name	Land Use variables	Códi go	Ind. Var.	Rate	Quantity	% In	% Out	Trips In	Trips Out	Total Trips	% of Total Trips
1: zone				1,000	0,000	50,00	50,00	104	73	177	100,00
Added Trips Total								104	73	177	100,00

CURY - JOHN BOYD DUNLOP

Vistro File: Z:\...\CURY.vistro

Scenario 2: Atual COM Empreendimento

Report File: Z:\...\CURY - JOHN BOYD DUNLOP - Atual
COM Empreendimento.pdf

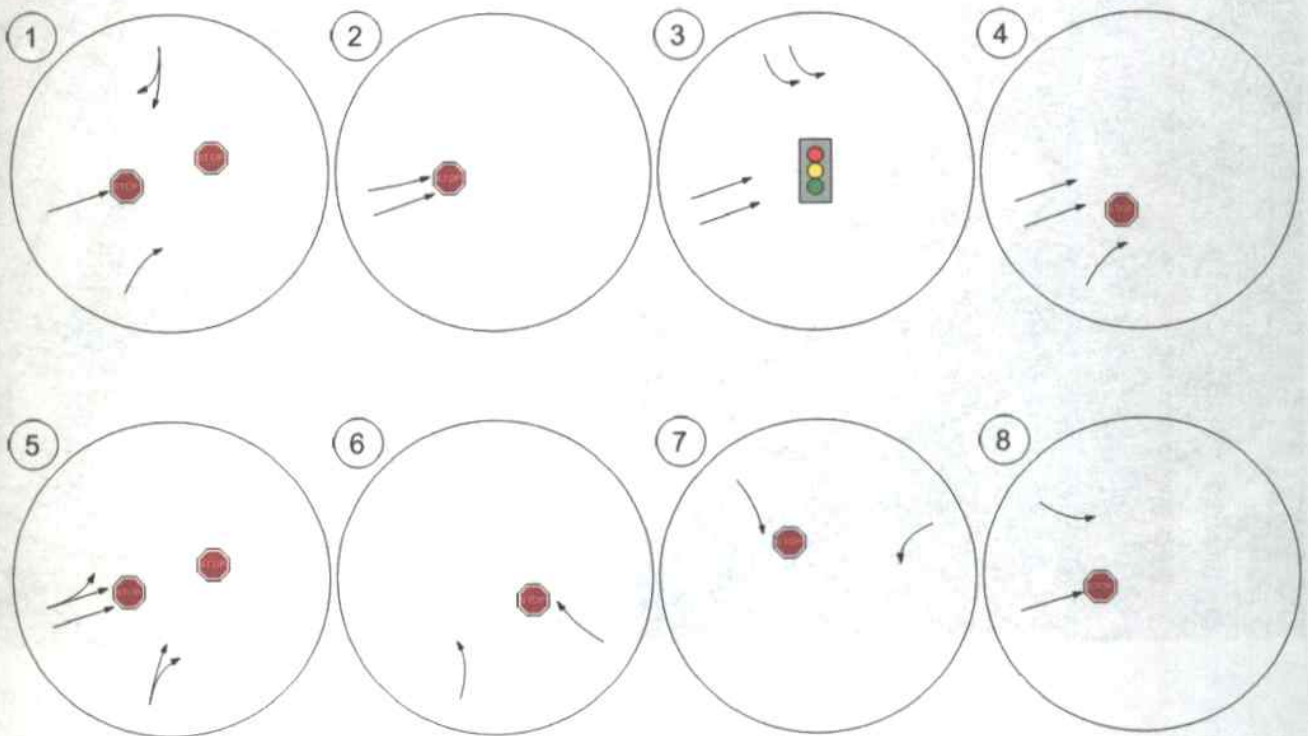
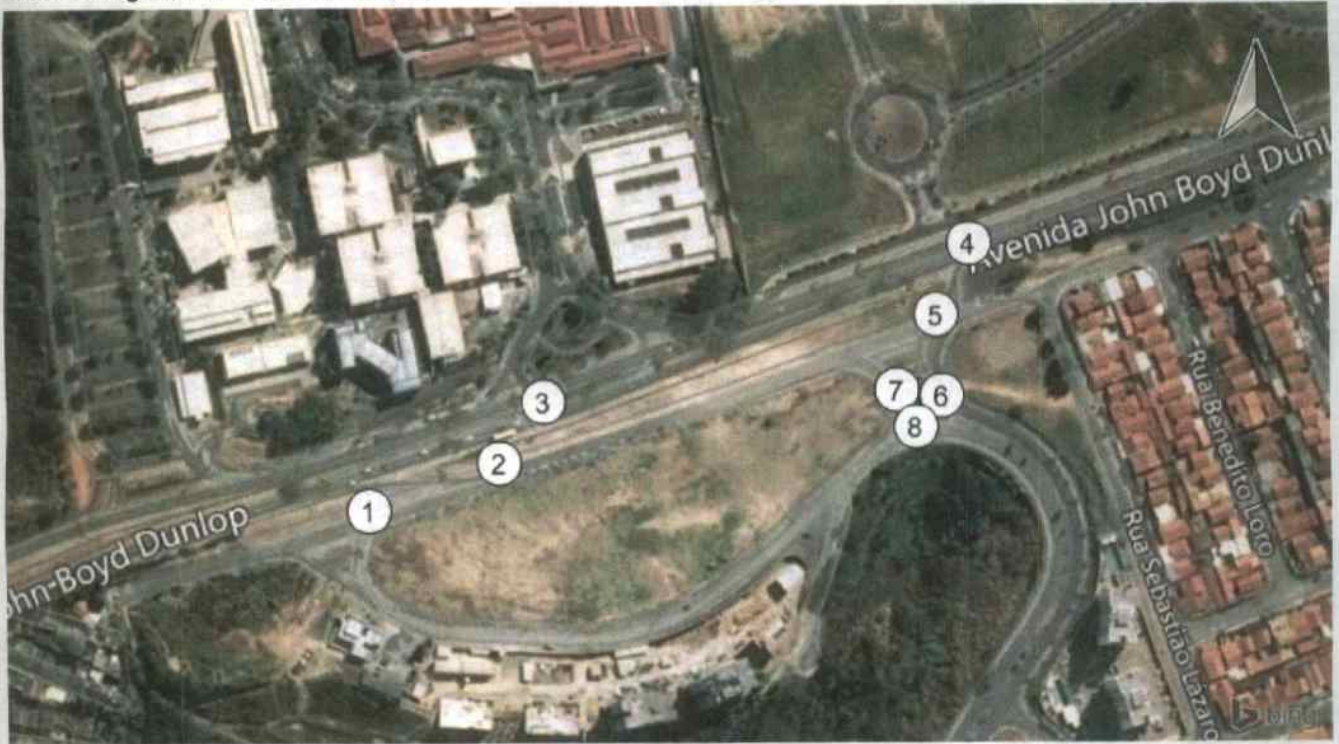
07/03/2018

Trip Distribution summary

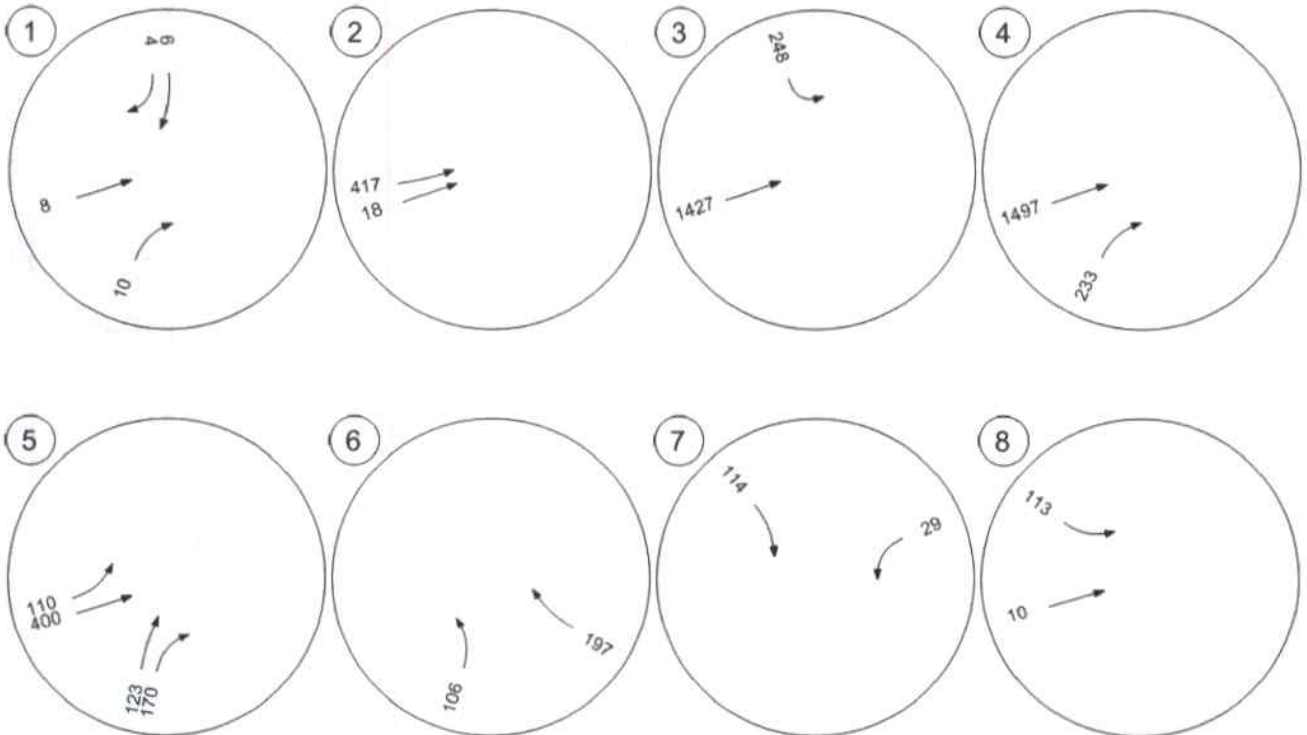
Zone / Gate	Zone 1: zone			
	To zone:		From zone:	
	Share %	Trips	Share %	Trips
2: Gate	0,00	0	100,00	73
3: Gate	100,00	104	0,00	0
Total	100,00	104	100,00	73



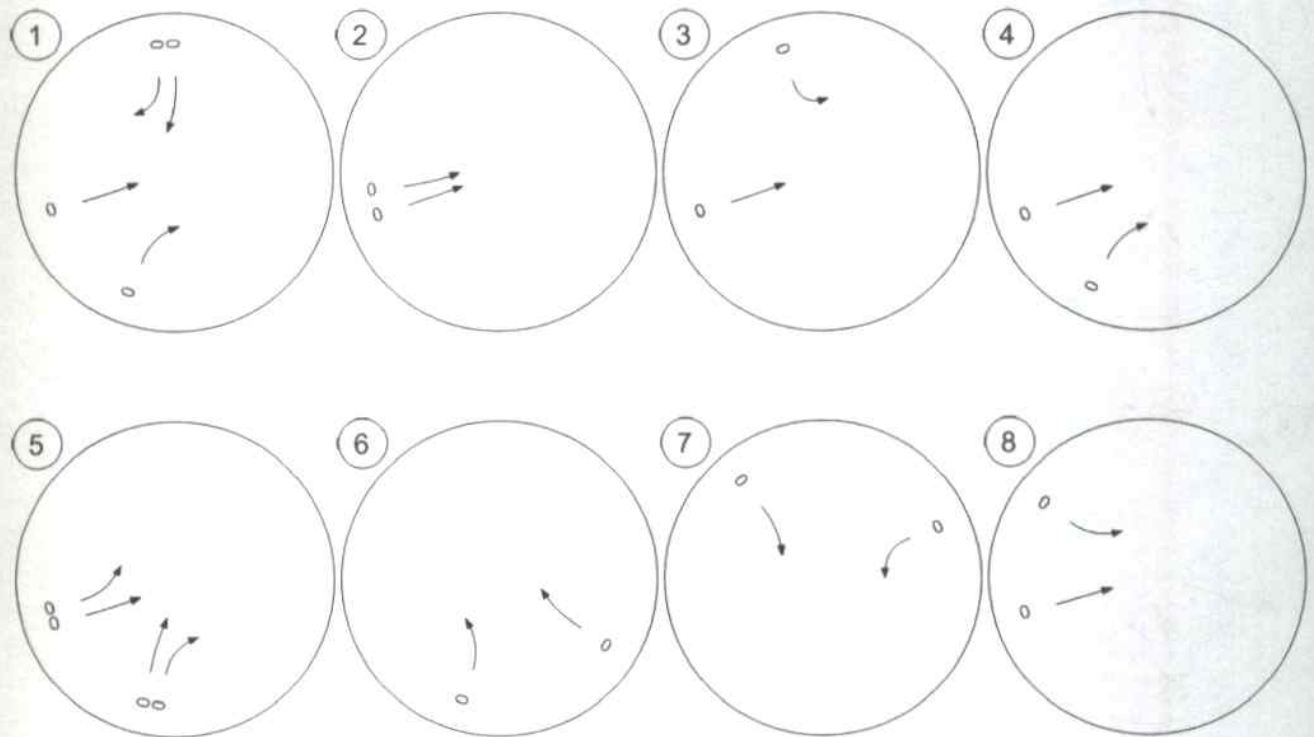
Lane Configuration and Traffic Control



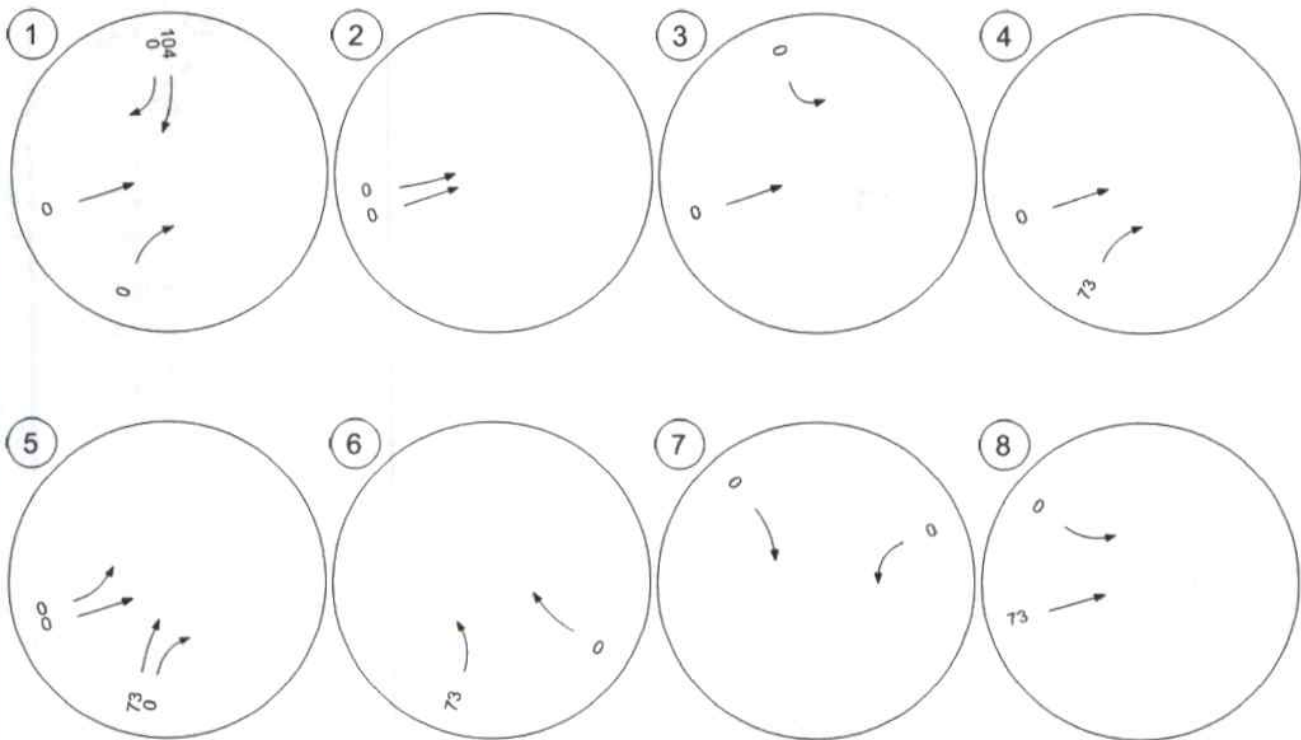
Traffic Volume - Base Volume



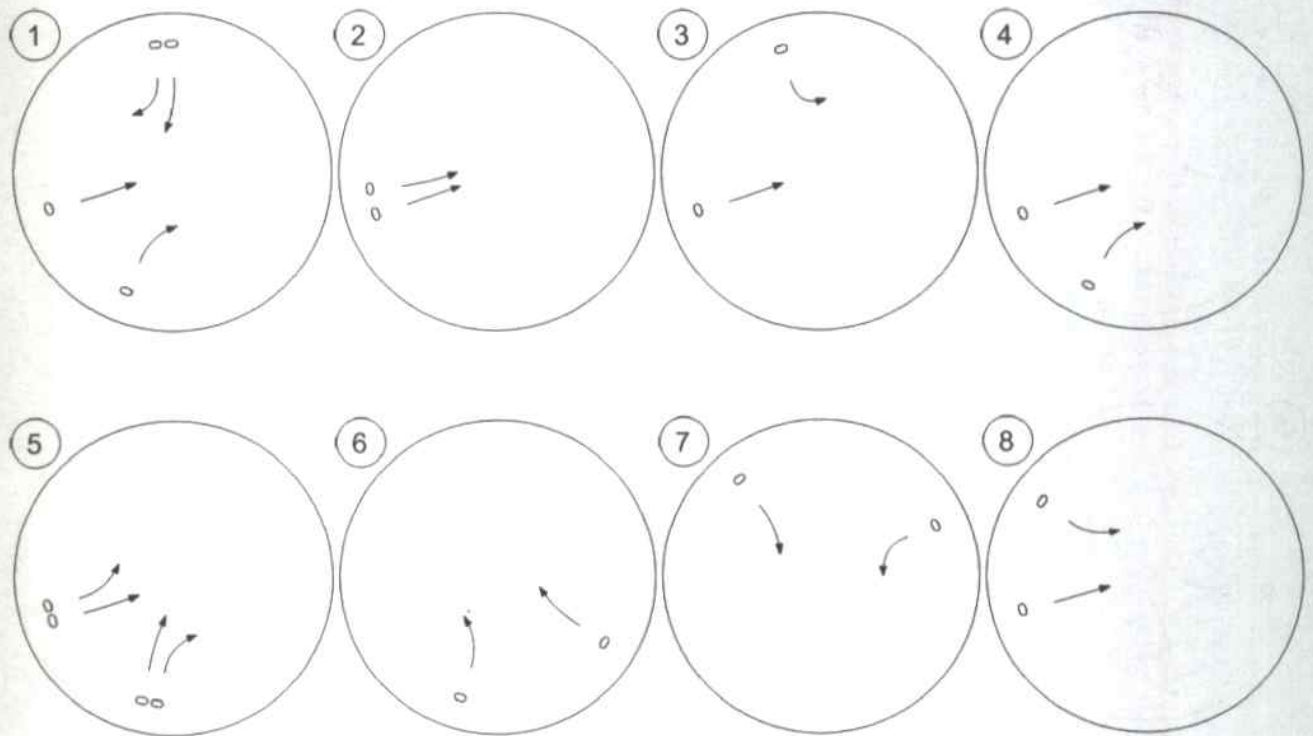
Traffic Volume - In-Process Volume



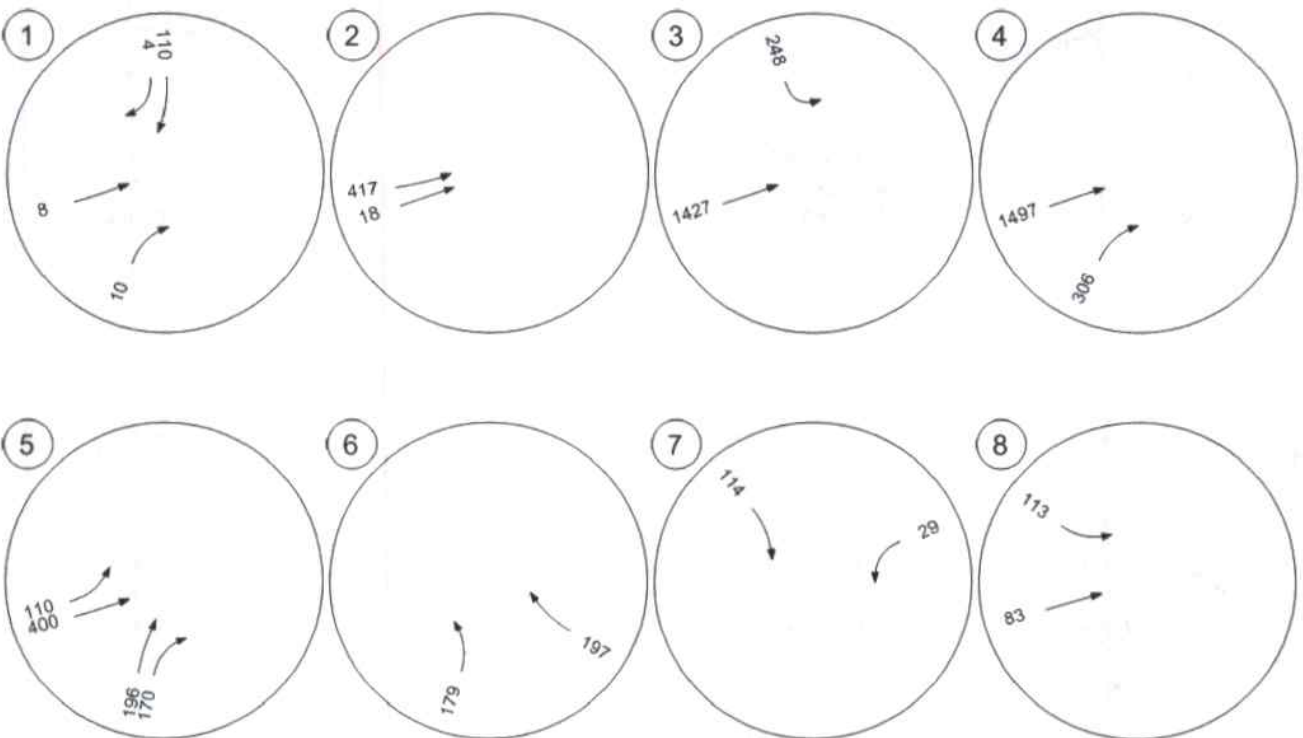
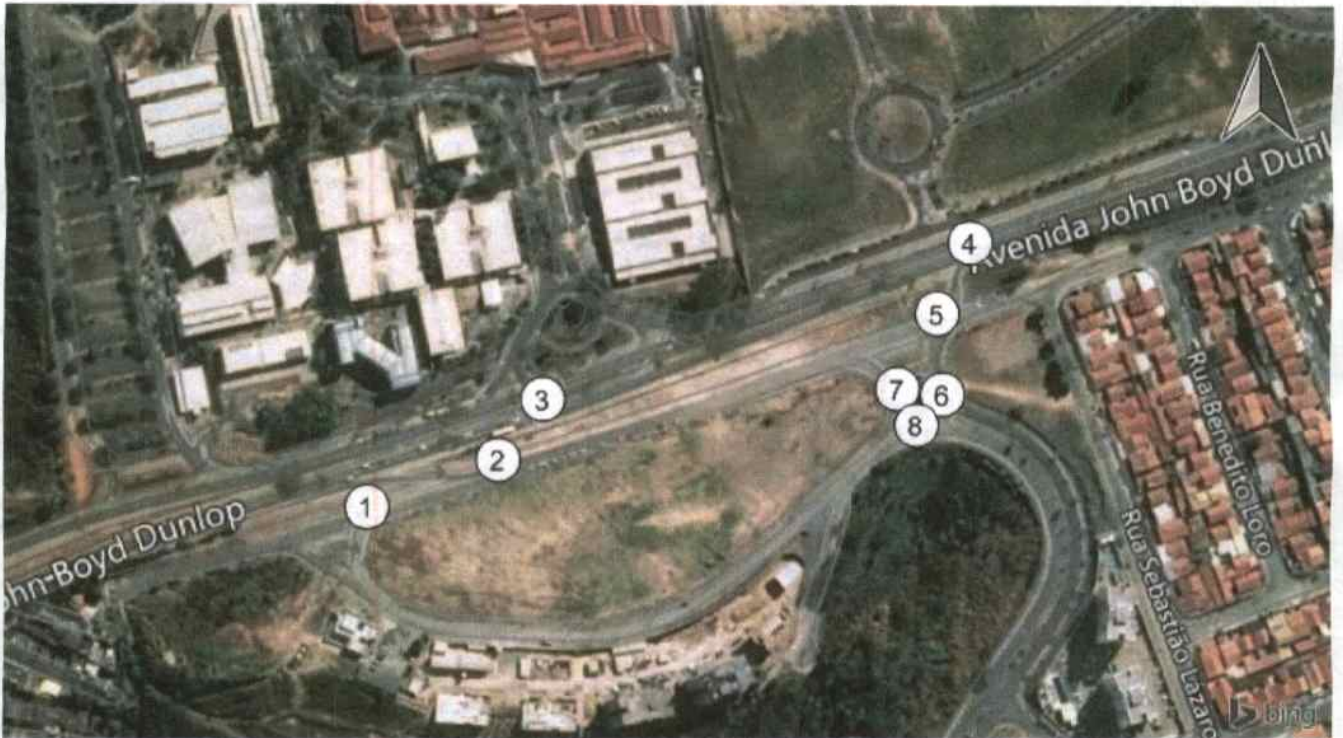
Traffic Volume - Net New Site Trips



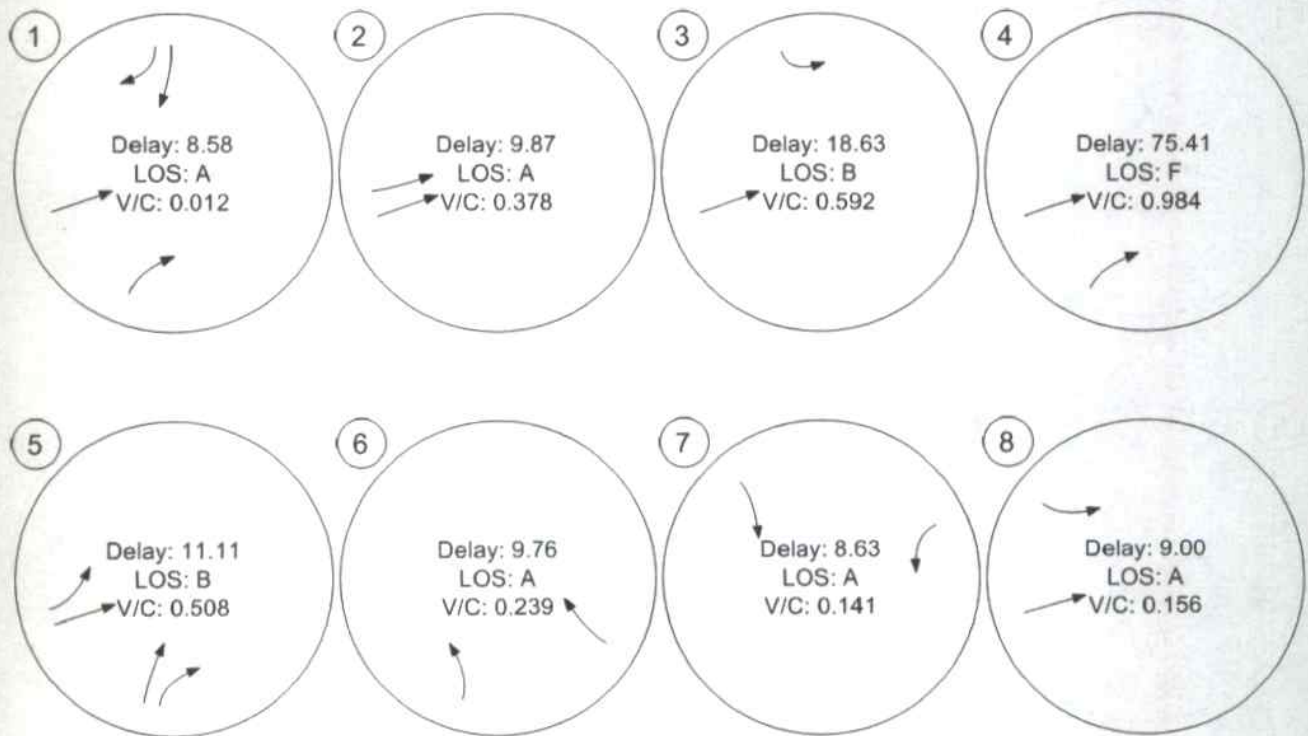
Traffic Volume - Other Volume



Traffic Volume - Future Total Volume



Traffic Conditions





7.4 Relatórios de Análise - Vistro (CD)