

**Onde se lê:****a. Pistas Existentes**

i. A Concessionária deverá adequar as pistas existentes conforme tabela a seguir ou manter as larguras existentes caso sejam superiores.

Medidas mínimas para pistas existentes	
Seção Transversal	Largura mínima (m)
Faixa de rolamento	3,5
Acostamento externo*	2,0
Acostamento interno	0,6
Canteiro central**	6,0***

\* Exclusivamente para pistas do tipo FAPS existentes e novas, será admitida a largura para o acostamento externo de 1,20m. Esta possibilidade vale para apenas um dos sentidos do tráfego.

\*\* Largura mínima absoluta deverá ser considerada como a soma dos elementos: largura mínima dos acostamentos internos de ambos os lados e largura mínima dos elementos de proteção e segurança, onde aplicável.

\*\*\* Nos casos de PD onde forem identificadas restrições de ordem técnica para implantação do canteiro central e onde houver coincidência de FAPS nos dois sentidos e tráfego, deverá implantar separador central normatizado.

ii. Os prazos para as adequações deverão ser os mesmos previstos para as obras de ampliação de capacidade e melhorias nos segmentos adjacentes, onde houver, e até o final da fase de recuperação nos demais segmentos.

iii. A geometria de curvas verticais e horizontais das pistas existentes não precisarão ser adequadas, exceto nos trechos com correções de traçado previstas no PER Anexo A.

iv. Para quaisquer outros parâmetros geométricos que não sejam calculados diretamente em função da velocidade diretriz e que não estejam definidos neste PER, deverão ser considerados, para fins de elaboração dos projetos, os parâmetros definidos pela classe M-I.

**Leia-se:****a. Pistas Existentes**

i. A Concessionária deverá adequar as pistas existentes conforme tabela a seguir ou manter as larguras existentes caso sejam superiores.

Medidas mínimas para pistas existentes	
Seção Transversal	Largura mínima (m)
Faixa de rolamento	3,5
Acostamento externo*	2,0
Acostamento interno	0,6

\* Exclusivamente para pistas do tipo FAPS existentes e novas, será admitida a largura para o acostamento externo de 1,20m. Esta possibilidade vale para apenas um dos sentidos do tráfego.

ii. Para os segmentos em Pista Dupla onde o canteiro central existente for menor do que 6 metros, deverá ser mantido ou implantado separador central normatizado. Esta condição também se aplica para casos em que houver coincidência de FAPS nos dois sentidos de tráfego. A largura total do canteiro central inclui a largura dos acostamentos internos e dos elementos de proteção e segurança.

iii. Os prazos para as adequações deverão ser os mesmos previstos para as obras de ampliação de capacidade e melhorias nos segmentos adjacentes, onde houver, e até o final da fase de recuperação nos demais segmentos.

iv. A geometria de curvas verticais e horizontais das pistas existentes não precisarão ser adequadas, exceto nos trechos com correções de traçado previstas no PER Anexo A.

v. Para quaisquer outros parâmetros geométricos que não sejam calculados diretamente em função da velocidade diretriz e que não estejam definidos neste PER, deverão ser considerados, para fins de elaboração dos projetos, os parâmetros definidos pela classe M-I.

- a. Além disso, notou-se a necessidade de deixar ainda mais clara as condições para substituição do canteiro por separador central em pistas novas adjacentes, como apresentado:

**Onde se lê:**

Para esta configuração, seguem as premissas:

- i. As obras deverão atender os parâmetros mínimos estabelecidos conforme Tabela a seguir:

<b>Medidas mínimas para pistas novas adjacentes</b>	
<b>Seção Transversal</b>	<b>Largura mínima (m)</b>
Faixa de rolamento	3,6
Acostamento externo*	2,5
Acostamento interno	0,6
Canteiro central**	6,0***
Gabarito vertical	5,5
Rampa	Igual ou inferior à rampa da pista existente adjacente

\* Exclusivamente para pistas do tipo FAPS existentes e novas, será admitida a largura para o acostamento externo de 1,20m. Esta possibilidade vale para apenas um dos sentidos do tráfego.

\*\* Largura mínima absoluta deverá ser considerada como sendo a soma dos elementos: largura mínima dos acostamentos internos de ambos os lados e largura mínima dos elementos de proteção e segurança, onde aplicável.

\*\*\* Nos casos de PD onde forem identificadas restrições de ordem técnica para implantação do canteiro central e onde houver coincidência de FAPS nos dois sentidos e tráfego, deverá implantar separador central normatizado.

Para o requisito de separação central, nas duplicações de pistas que atravessam regiões urbanas e/ou com restrição de espaço físico devidamente comprovada, poderão ser implementadas, em substituição ao canteiro, separadores centrais normatizados. São consideradas regiões urbanas aquelas assim definidas pela legislação municipal como Zona Urbana, para fins de Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana e/ou classificação do IBGE.

ii. A geometria de curvas verticais e horizontais deverá atender a Classe I, em função das velocidades diretrizes mínimas pré-estabelecidas para os segmentos conforme PER Anexo A, independente da classificação do relevo.

iii. Para quaisquer outros parâmetros geométricos que não sejam calculados diretamente em função da velocidade diretriz e que não estejam definidos neste PER, deverão ser considerados, para fins de elaboração dos projetos, os parâmetros definidos pela classe I.

**Leia-se:**

Para esta configuração, seguem as premissas:

- i. As obras deverão atender os parâmetros mínimos estabelecidos conforme a tabela a seguir:

<b>Medidas mínimas para pistas novas adjacentes</b>	
<b>Seção Transversal</b>	<b>Largura mínima (m)</b>
Faixa de rolamento	3,6
Acostamento externo*	2,5
Acostamento interno	0,6
Canteiro central**	6,0***
Gabarito vertical	5,5
Rampa	Igual ou inferior à rampa da pista existente adjacente

\* Exclusivamente para pistas do tipo FAPS existentes e novas, será admitida a largura para o acostamento externo de 1,20m. Esta possibilidade vale para apenas um dos sentidos do tráfego.

\*\* Largura mínima absoluta deverá ser considerada como sendo a soma dos elementos: largura mínima dos acostamentos internos de ambos os lados e largura mínima dos elementos de proteção e segurança, onde aplicável.

\*\*\* Nos casos de PD, em segmentos com comprovada restrição de ordem técnica para implantação do canteiro central e/ou onde houver coincidência de FAPS nos dois sentidos de tráfego, valores inferiores para a largura do canteiro central poderão ser adotados, desde que os segmentos de restrição sejam devidamente evidenciados e justificados na apresentação dos projetos e que o valor mínimo normatizado seja atendido. Devem ainda ser atendidos todos os requisitos normativos referentes a adoção de dispositivos de contenção viária.

Podem ser considerados como restrições de ordem técnica os seguintes fatores, sem limitação de outras específicas de cada projeto ou região de implantação: travessias urbanas ou trechos com restrição na largura de faixa de domínio; trechos montanhosos; áreas de preservação ambiental ou de amortecimento; interferências de difícil relocação, como linhas de transmissão elétrica e gasodutos; áreas alagáveis ou segmentos em solo-mole; restrições de gabarito horizontal no cruzamento com OAES existentes.