

**ANEXO 07**

**SERVIÇOS CORRESPONDENTES ÀS FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO**

**CONCESSÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE AMPLIAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E REALIZAÇÃO DOS INVESTIMENTOS NECESSÁRIOS PARA A EXPLORAÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO DO LOTE DENOMINADO CONCESSÃO LOTE ROTA SOROCABANA**

## 1. INTRODUÇÃO

Este ANEXO apresenta o regramento pertinente às funções de ampliação e deverá ser observado pela CONCESSIONÁRIA ao longo de todo o PRAZO DA CONCESSÃO. Como condição para a assinatura do CONTRATO, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar o POI contendo obras e investimentos previstos e os respectivos CRONOGRAMAS FÍSICO-EXECUTIVOS, com marcos iniciais, intermediários e finais. A CONCESSIONÁRIA deverá implementar o POI após sua aprovação pela ARTESP e a partir da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL.

De acordo com o pertinente regramento contratual, o POI poderá ser readequado e a necessidade de realização de novos investimentos poderá ser revista durante as REVISÕES ORDINÁRIAS, de acordo com os trâmites e as normas estabelecidas no CONTRATO.

Com exceção daqueles que não estiverem vinculados a marcos contratuais fixos, os prazos para o cumprimento das obrigações deste ANEXO estão consolidados no Quadro de Prazos previsto no item 5.

Os sistemas digitais deverão ser implantados pela CONCESSIONÁRIA nos prazos e termos previstos no APÊNDICE F.

O ANEXO 21 é vinculante para os seguintes propósitos: (i) valor total de cada item de investimento para fins de aferição de desequilíbrio; (ii) ano de fim para apresentação do POI em relação a cada item de investimento; e (iii) descrição de cada item de investimento relacionado à ampliação principal, demais ampliações e melhoramentos e conservação especial, salvo indicação contrária nos ANEXOS e/ou APÊNDICES.

A distribuição dos valores nos anos em que serão realizados os investimentos, proposta no ANEXO 21, é meramente referencial e não vinculativa, devendo a CONCESSIONÁRIA apresentar no POI a data de fim dos investimentos dentro do ano previsto no EVTE.

O POI deverá também observar o agrupamento de investimentos correlatos, especialmente as verbas de projeto e certificação de projeto e obra, bem como implantação de canteiro de obras.

### (a) Disposições Gerais

A CONCESSIONÁRIA é responsável pela elaboração e obtenção da aprovação dos PROJETOS FUNCIONAIS junto a ARTESP, que deverão ser entregues nos prazos e termos previstos no APÊNDICE H.

A elaboração e apresentação dos PROJETOS EXECUTIVOS, bem como a sua certificação, deverão seguir os termos do APÊNDICE H.

A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar um Plano de Implementação e Desenvolvimento de Projetos em Modelagem BIM (PD-BIM) conforme os termos e prazos constantes do APÊNDICE H.

Os parâmetros geométricos de implantação das pistas novas e a adequação das pistas existentes, nos casos de trechos sujeitos à duplicação, deverão estar em conformidade com os parâmetros mínimos previstos nos ANEXOS, bem como com o Manual de Projetos Geométricos do DER-SP.

Caso a CONCESSIONÁRIA opte pela implantação de solução alternativa da periodicidade prevista para os serviços de conservação, manutenção e revitalização, conforme disposto no ANEXO 21, poderá apresentar para aprovação da ARTESP programa distinto, não ensejando reequilíbrio econômico-financeiro, sem prejuízo da necessidade do atendimento integral dos IQD e Indicadores de Desempenho previstos no ANEXO 3, ANEXO 5 e no ANEXO 6.

(b) Ciclo Inicial de Ampliações Previstas e Adequação de Cronograma de Investimentos

O Ciclo Inicial de Ampliações Previstas contempla as intervenções para ampliação de capacidade e melhorias do SISTEMA RODOVIÁRIO. Os investimentos especificados neste ANEXO deverão ser contemplados no POI a ser apresentado pela ADJUDICATÁRIA e aprovado pela ARTESP, como condição para assinatura do CONTRATO, conforme o regramento estabelecido pelo EDITAL.

A aprovação do POI se dará após a apresentação do documento por parte da CONCESSIONÁRIA e a análise deste por parte da ARTESP até a data marcada para a assinatura do CONTRATO, conforme regramento do EDITAL. As condições para sua aprovação são: (i) a CONCESSIONÁRIA deverá considerar todos os investimentos obrigatórios e (ii) deverão ser respeitados os marcos finais estabelecidos neste ANEXO e no ANEXO 21, sendo que a distribuição dos marcos iniciais e intermediários será de livre disposição da CONCESSIONÁRIA.

O POI, a ser apresentado pela ADJUDICATÁRIA, deverá conter detalhamento do cronograma de cada um dos investimentos planejados, bem como o detalhamento da data prevista para a implantação de todos os equipamentos, veículos, sistemas e edificações operacionais previstos neste período, respeitando os prazos finais apresentados neste ANEXO, e apresentando o avanço físico esperado. O POI será vinculante para a CONCESSIONÁRIA.

O PLANO DE SEGUROS e a GARANTIA DE EXECUÇÃO prestada pela CONCESSIONÁRIA deverão refletir, no mínimo, a necessidade de assegurar o cumprimento das atividades necessárias à conclusão de cada investimento apresentado no POI, conforme o regramento estabelecido no CONTRATO.

A antecipação de obra prevista em POI ou PLANO DE INVESTIMENTO vigente, por proposição da CONCESSIONÁRIA, deverá ser apresentada para a ARTESP, que deverá deliberar se a implementação e o consequente reequilíbrio econômico-financeiro será realizado em sede de REVISÃO ORDINÁRIA ou de REVISÃO EXTRAORDINÁRIA, se for o caso.

Nos casos de antecipação de obra de duplicação em áreas adjacentes a investimentos já em execução, bem como a antecipação do(s) respectivo(s) dispositivo(s) daquele(s) trecho(s) que seja(m) essencial(is) à liberação da via para entrada em operação com segurança, por iniciativa da CONCESSIONÁRIA, estes dependerão apenas de anuência prévia da ARTESP. Nestas hipóteses, a CONCESSIONÁRIA poderá dar início às obras imediatamente após a obtenção da anuência prévia e não se configurará EVENTO DE DESEQUILÍBRIO.

Nos casos previstos no parágrafo acima, o pedido de anuência prévia deverá ser apresentado à ARTESP de forma isolada, separadamente de qualquer outro pleito de antecipação ou postergação de investimento, e instruído com a identificação do(s) item(ns) no CRONOGRAMA FÍSICO e documentação pertinentes ao(s) investimento(s) que se pretenda antecipar, inclusive o(s) respectivo(s) dispositivo(s), se houver.

A CONCESSIONÁRIA deverá comunicar por escrito e justificadamente os eventuais atrasos iniciais e finais de obra conforme PLANO DE INVESTIMENTOS, sem prejuízo da análise e validação pela ARTESP, quanto ao mérito, e da aplicação das penalidades próprias e da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente do atraso.

(c) Instrumentação de Pista

Deverá ser prevista, concomitantemente à implantação da ampliação principal, a instrumentação completa (instrumentação do pavimento e posto de aquisição de dados climáticos) de duas seções do pavimento da nova pista, preferencialmente em local próximo a seção de pesagem de veículos comerciais. A instrumentação deverá seguir as especificações constantes na publicação "Projeto de Instrumentação para Medição de Deformação do Pavimento (DNIT, 2008)". Deverão ser fornecidos para a ARTESP pares de usuário/senha para acesso ao sistema de aquisição automática e registro de dados de campo (obrigatoriamente em plataforma web). Deverá ser prevista integração com o CCI da

ARTESP e com os demais sistemas eletrônicos de gerenciamento da CONCESSÃO (em especial o SISGIS). O cronograma para a execução desta obrigação deve obedecer aos prazos estabelecidos no Item 5 (Quadro de Prazos) deste ANEXO. Deverá ser apresentado o PROJETO EXECUTIVO desta obrigação quando da sua implantação, juntamente com o PROJETO EXECUTIVO do respectivo trecho de duplicação, nos termos e prazos previstos no APÊNDICE H.

(d) Pré-requisitos para início e continuidade das Obras

As obras só poderão ser iniciadas e ter sua continuidade plenamente garantida nos termos do APÊNDICE H.

No caso de revogação ou alteração do status de algum dos documentos previstos no APÊNDICE H, a CONCESSIONÁRIA poderá ser notificada pela ARTESP para proceder à paralisação das obras. Neste caso, a CONCESSIONÁRIA deverá tomar todas as providências para regularização tempestiva da documentação e retomada das obras, sob pena das sanções previstas no CONTRATO, EDITAL e ANEXOS.

(e) Pré-requisitos para recebimento das obras

As obras só poderão ser consideradas plenamente concluídas se a CONCESSIONÁRIA comprovar atendimento às exigências previstas no APÊNDICE H.

(f) Parâmetros técnicos mínimos

Os parâmetros técnicos mínimos a serem atendidos quando da elaboração dos projetos estão indicados no item 3.2.203.2.20 do presente ANEXO.

## **1.1. PROJETOS FUNCIONAIS**

(a) Disposições Gerais

A apresentação do PROJETO FUNCIONAL deverá atender ao disposto no APÊNDICE H.

(b) Licenciamento Ambiental

Sem prejuízo da obtenção da anuência prévia da ARTESP, a CONCESSIONÁRIA deverá submeter os PROJETOS FUNCIONAIS necessários para a obtenção da LP e LI, para todas as obras de ampliação, à autoridade ambiental competente, observando os prazos limites que devem ser cumpridos para que seja possível o devido atendimento aos prazos previstos no CRONOGRAMA FÍSICO-EXECUTIVO aprovado pela ARTESP.

(c) Tramitação da Documentação

A tramitação dos PROJETOS FUNCIONAIS seguirá a tramitação prevista no APÊNDICE H.

## **1.2. PROJETOS EXECUTIVOS**

(a) Disposições Gerais

Os PROJETOS EXECUTIVOS para implantação das obras seguirão os termos previstos no APÊNDICE H.

O PROJETO EXECUTIVO deverá seguir as premissas, conceitos e eventuais ressalvas do PROJETO FUNCIONAL previamente aprovado pela ARTESP.

(b) Certificação de Qualidade de PROJETOS EXECUTIVOS

A CONCESSIONÁRIA deverá obter a certificação nos termos do APÊNDICE H e deverá utilizar o SISPROJ, a partir de sua implementação, para cadastrar na íntegra toda a documentação referente à tramitação dos PROJETOS EXECUTIVOS.

Para os projetos executivos de sinalização e dispositivos de contenção viária, deve ser feita análise e certificação de todas as pranchas, não sendo admitidas análises de forma amostral, conforme APÊNDICE H.

(c) Licenciamento Ambiental

Sem prejuízo da obtenção do CERTIFICADO DE QUALIDADE do PROJETO EXECUTIVO, a CONCESSIONÁRIA deverá submeter os PROJETOS EXECUTIVOS necessários para a obtenção da Licença de Instalação para todas as obras de ampliação à autoridade ambiental competente, observando os prazos limites que devem ser cumpridos para que seja possível o devido atendimento aos marcos (inclusive intermediários) e prazos previstos no CRONOGRAMA FÍSICO-EXECUTIVO do POI aprovado pela ARTESP.

### **1.3. Fiscalização**

(a) Disposições Gerais

A CONCESSIONÁRIA deverá estabelecer um programa de fiscalização, acompanhamento da execução, controle tecnológico e da qualidade dos serviços. Os custos do desenvolvimento e aplicação do programa de fiscalização ocorrerão por conta da CONCESSIONÁRIA.

A CONCESSIONÁRIA deverá justificar, por escrito, eventuais atrasos de início e final de obra, inclusive se houver atraso no cumprimento de marcos intermediários apresentado no PLANO DE INVESTIMENTOS vigente, sem prejuízo da análise e validação pela ARTESP quanto ao mérito.

(b) Certificação de Qualidade de Obras

A CONCESSIONÁRIA deverá obter CERTIFICADO DE QUALIDADE para todas as obras previstas na CONCESSÃO, nos termos e prazos do APÊNDICE H.

(c) Gerenciamento do Controle de Qualidade das Obras

A CONCESSIONÁRIA deverá implementar o operacionalizar um Sistema Digital Integrado de Gerenciamento do Controle Tecnológico e da Qualidade das Obras (SISQUALI), nos termos e prazos do APÊNDICE F.

As informações de controle de qualidade deverão ser alimentadas no sistema, concomitantemente ao andamento das obras.

(d) Acompanhamento de Obras com Uso de Tecnologia BIM

A CONCESSIONÁRIA deverá inserir informações relativas ao acompanhamento das obras em modelo BIM adequado, nos termos e prazos constantes do APÊNDICE H.

### **1.4. Conclusão**

Uma vez aprovado o POI e os respectivos CRONOGRAMAS FÍSICO-EXECUTIVOS por parte da ARTESP, as datas para conclusão de cada item de serviço/investimento deverão ser cumpridas pela CONCESSIONÁRIA. O não cumprimento do CRONOGRAMA FÍSICO-EXECUTIVO por parte da CONCESSIONÁRIA, ou o atraso no cumprimento destas datas, etapas, segmentos e marcos

sujeitarão a CONCESSIONÁRIA às penalidades previstas no EDITAL, no CONTRATO e seus ANEXOS.

### **1.5. Documentação “As Built”**

#### **(a) Disposições Gerais**

A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar documentação *As Built* para todas as obras previstas na CONCESSÃO, nos termos e prazos do APÊNDICE H.

## **2. AMPLIAÇÕES PRINCIPAIS**

Os serviços referentes às Ampliações Principais estão descritos nos ANEXOS 12 e 21. Os investimentos contemplados no ANEXO 21, no item de AMPLIAÇÕES PRINCIPAIS, contemplam, mas não se limitam a adequações de dispositivos existentes, bem como adequação de ACESSOS regularizados.

### **2.1. Implantação das Ampliações Principais**

Os parâmetros geométricos de implantação das pistas novas e a adequação das pistas existentes, nos casos de trechos sujeitos à duplicação, faixas adicionais, contornos urbanos e vias marginais deverão estar em conformidade com os parâmetros mínimos previstos nos ANEXOS, bem como com o Manual de Projetos Geométricos do DER/SP.

## **3. DEMAIS AMPLIAÇÕES E MELHORAMENTOS**

### **3.1. Conceitos básicos**

#### **(a) Disposições Gerais**

Os melhoramentos visam a elevar o nível de qualidade dos serviços em termos de conforto e segurança do USUÁRIO e possibilitar a prestação dos serviços correspondentes às funções operacionais.

Para tanto, a CONCESSIONÁRIA será responsável por todas as providências relativas à prestação dos serviços correspondentes às funções operacionais, ou seja, estudos de viabilidade, dimensionamento e licenciamento ambiental, estudos e projetos em conformidade com as exigências do licenciamento ambiental, planejamento, execução das obras, instalações e implantação das medidas de compensação e mitigação ambiental, montagem dos equipamentos e sistemas operacionais e testes de início de operação, quando for o caso.

Todos os melhoramentos descritos neste ANEXO deverão ser implantados pela CONCESSIONÁRIA, sob sua responsabilidade e às suas expensas.

Cada uma destas etapas será acompanhada pela ARTESP, devendo a CONCESSIONÁRIA manter um esquema de consulta e aprovação permanente, inclusive com disponibilização digital por meio dos sistemas implementados, observando os necessários processos de licenciamento ambiental junto aos órgãos competentes.

A CONCESSIONÁRIA deverá obter, às suas expensas, Certificado de Qualidade de Obras, conforme regramento disposto no APÊNDICE H. A CONCESSIONÁRIA deverá estabelecer um programa de fiscalização, acompanhamento da execução, controle tecnológico e da qualidade dos serviços. Os custos do desenvolvimento e aplicação do programa de fiscalização ocorrerão por conta da CONCESSIONÁRIA.



As providências jurídico-administrativas para a Declaração de Utilidade Pública (DUP) para desapropriação das áreas necessárias à implantação de qualquer melhoramento serão de responsabilidade da ARTESP e do PODER CONCEDENTE. Caberá à CONCESSIONÁRIA a promoção das ações necessárias à efetivação, nas esferas administrativa e judicial, bem como arcar com os ônus decorrentes de tais procedimentos.

A identificação dos melhoramentos mínimos, constantes deste item, foi desenvolvida tendo como base os dados, as projeções e a situação atual do SISTEMA RODOVIÁRIO, sendo, portanto, passível de complementações após análise integral que a CONCESSIONÁRIA deverá fazer para apresentação de sua Proposta durante a LICITAÇÃO.

Ao longo da CONCESSÃO poderão ser dimensionados novos melhoramentos, solicitados pela ARTESP em função das necessidades ou quando o nível de serviço exigir. O POI e cada PLANO DE INVESTIMENTOS vigente poderão ser revistos, preferencialmente, durante as REVISÕES ORDINÁRIAS, observando os trâmites e procedimentos descritos no CONTRATO de CONCESSÃO, momento em que poderá haver readequação do planejamento para realização das obras e/ou avaliação da necessidade de execução de novos investimentos.

A necessidade de eventuais ampliações decorrentes da manutenção do nível de serviço deverá ser avaliada pela CONCESSIONÁRIA e submetida à prévia aprovação da ARTESP, inclusive com apresentação de PROJETO EXECUTIVO, conforme regramento estabelecido nos APÊNDICES G e H, e respectivo orçamento, contendo indicação dos custos necessários para implantação, operação e conservação destas ampliações. A CONCESSIONÁRIA deverá apontar à ARTESP a exata medida do eventual desbalanceamento do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO que porventura seja gerado pela ampliação decorrente da necessidade de manutenção dos níveis de serviços e Indicadores de Desempenho.

(b) REVISÕES ORDINÁRIAS e Plataforma SISDEMANDA

Conforme o regramento estabelecido no CONTRATO, a eventual readequação do PLANO DE INVESTIMENTOS e a necessidade de realização de novos investimentos, ampliações e melhoramentos, poderão ser realizadas durante as REVISÕES ORDINÁRIAS.

Observando o quanto estabelecido no CONTRATO e na regulamentação pertinente da ARTESP, o documento de Consolidação de Demandas para REVISÃO ORDINÁRIA, previsto no APÊNDICE F, deverá ser submetido a um processo de consulta e audiência públicas, conduzido e coordenado pela ARTESP em conjunto com a CONCESSIONÁRIA, nos termos do CONTRATO.

Com a conclusão do processo de consulta e audiência públicas, a ARTESP autorizará a CONCESSIONÁRIA a elaborar e apresentar os PROJETOS EXECUTIVOS para os investimentos, ampliações e melhoramentos selecionados, devendo a CONCESSIONÁRIA, no prazo no CONTRATO e atendendo às especificações de PROJETOS EXECUTIVOS apresentadas neste ANEXO, no APÊNDICE H e nos normativos da ARTESP, concluir por apresentar tais PROJETOS EXECUTIVOS, bem como os orçamentos correspondentes. Após o processo de aprovação dos PROJETOS EXECUTIVOS e dos orçamentos, será revisado o PLANO DE INVESTIMENTOS.

Em sendo verificado evento que desencadeie o desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO da CONCESSÃO, em função de readequação ou replanejamento do PLANO DE INVESTIMENTOS vigente e/ou identificação da necessidade de novos investimentos, quando devidamente autorizada pela ARTESP, as Partes deverão observar e seguir o procedimento para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro descrito no CONTRATO de CONCESSÃO.

Os valores de custos unitários a serem adotados devem ter como base a TPU DER/SP ou Tabela SICRO do DNIT, cujas versões devem ser as mais atualizadas ao momento do investimento em questão, inclusive para instalação de eventuais ampliações decorrentes da manutenção do nível de serviço, a não ser nos casos em que, mediante justificativa e prévia autorização da ARTESP, seja

necessário utilizar outras referências nacionais e internacionais para preços eventualmente não apresentados ou não compatíveis com estas bases de referência.

Todos os melhoramentos do SISTEMA RODOVIÁRIO deverão atender aos padrões especificados pela ARTESP assim como manuais e normas técnicas vigentes na época da intervenção. Em caso de divergência no conteúdo dos manuais, normas e especificações deverão prevalecer os definidos nos documentos mais atuais, aprovados pela ARTESP, sem que isto seja motivo de pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.

### **3.1.1. Critérios para Adequação da Capacidade**

A CONCESSIONÁRIA realizará, obrigatoriamente, a partir do início do funcionamento dos sensores de tráfego, controles mensais do desempenho operacional observado nos últimos doze meses sequenciais (independentemente do início ou fim de cada ano fiscal ou contratual), visando identificar os trechos do sistema com mais de 50h/ano operando nos níveis de serviço “E” e “F”, ou na iminência de atingir este limite, utilizando para isso as metodologias estabelecidas na IP-00.000.000-0-A23\_001 e suas revisões.

A CONCESSIONÁRIA deverá identificar todos os trechos que registram mais de 300 (trezentas) horas em nível de serviço “D” nos últimos doze meses, inclusive em seções da via, acessos, entrelaçamentos e dispositivos. Os eventuais investimentos que sejam necessários para ampliação da capacidade de tais trechos deverão ser objeto de estudo (elaboração de PROJETO FUNCIONAL e orçamento referencial).

A apresentação de soluções operacionais para problemas de capacidade identificados nestes trechos independe de prévia aprovação de eventual pleito de equilíbrio econômico-financeiro pela ARTESP.

No caso do controle do nível de serviço operacional e cumprimento dos Indicadores de Desempenho apresentados no ANEXO 3 e APÊNDICE C, a CONCESSIONÁRIA deverá indicar a ocorrência de pontos críticos ou com problemas de capacidade (para qualquer quantidade de horas nos níveis de serviço “E” ou “F”) e tomar as medidas operacionais cabíveis, mesmo que provisórias ou transitórias, no sentido de minimizar os efeitos dos problemas detectados, especialmente quando a ocorrência colocar em risco os USUÁRIOS do sistema ou a população lindeira.

Quando for identificado que algum segmento homogêneo da rodovia integrante do SISTEMA RODOVIÁRIO, nos últimos 12 (doze) meses sequenciais, registrou mais de 50h/ano nos níveis de serviço “E” e “F”, a CONCESSIONÁRIA deverá, como resposta à prévia provocação da ARTESP ou por iniciativa própria, reportar para análise e avaliação da ARTESP durante a REVISÃO ORDINÁRIA, os seguintes dados:

- Os dados de tráfego coletados em campo, os aspectos relativos à sazonalidade do tráfego e as características físicas e operacionais dos componentes do trecho rodoviários em que ocorre o problema;
- Os cálculos de capacidade e de níveis de serviço de todos os componentes do trecho rodoviário a ser analisado, e atendimento aos indicadores de desempenho, acompanhados de estudo técnico específico sobre o problema;
- Problemas operacionais e de segurança registrados no trecho no período considerado;
- Identificação da causa dos problemas de fluidez; e
- Possíveis soluções para os problemas detectados.



A CONCESSIONÁRIA deverá adotar ações iniciais e medidas operacionais para mitigação dos problemas acima referidos, bem como elaborar parecer técnico sobre o trecho em questão, identificando:

- Motivo que levou o trecho analisado a superar os limites de nível de serviço estabelecidos no CONTRATO e seus ANEXOS;
- Propostas de solução (provisória e definitiva);
- Cronograma das ações a serem tomadas até a solução da questão.

Ampliações de capacidade necessárias, incluindo, mas não se limitando, a duplicações, novas faixas de rolamento, vias marginais, OAEs, dispositivos, passarelas, dentre outros, conforme avaliação descrita acima, que não estejam previstas originalmente neste ANEXO ou no ANEXO 21, caso requeridas pelo PODER CONCEDENTE, configurarão EVENTO DE DESEQUILÍBRIO, devendo ser apreciadas em sede de REVISÃO ORDINÁRIA.

Nos casos em que a interferência urbana resultar em superação do padrão de nível de serviço, a CONCESSIONÁRIA deverá elaborar, conjuntamente com os municípios lindeiros, propostas de melhoria a serem analisadas pela ARTESP. Considera-se interferência urbana no âmbito do SISTEMA RODOVIÁRIO o problema de fluidez, observado no segmento homogêneo, que seja o reflexo direto da restrição de capacidade viária verificada fora da FAIXA DE DOMÍNIO. Caberá à CONCESSIONÁRIA arcar com os custos envolvidos com a proposição de alternativas para a solução dos problemas de melhoria. Na proposição de alternativas, a CONCESSIONÁRIA deverá sempre considerar as interferências existentes (passarelas, pontos de ônibus, travessias em nível, equipamento, OAE etc.), contemplando eventuais necessidades de ampliação, remanejamento, remodelação etc. Caso sejam necessárias intervenções para solucionar os referidos problemas, estas deverão ser apreciadas em sede de REVISÃO ORDINÁRIA.

### **3.1.2. Ampliação / Implantação de Obras de Arte Especiais**

A CONCESSIONÁRIA realizará, obrigatoriamente, durante todo o PRAZO DA CONCESSÃO, controles mensais do desempenho operacional observado nos últimos doze meses sequenciais (independente do início ou fim de cada ano fiscal ou contratual), visando identificar os trechos do sistema com mais de 50 horas operando nos níveis de serviço “E” e “F”, ou na iminência de atingir este limite, utilizando para isso as metodologias estabelecidas na IP-00.000.000-0-A23 e suas revisões.

A execução de todas as medidas operacionais para assegurar que o limite de 50h/ano operando nos níveis de serviço “E” e “F” não seja ultrapassado será de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA, a não ser nos casos em que sejam necessários investimentos além dos previstos no CONTRATO para adequação da capacidade do SISTEMA RODOVIÁRIO.

A CONCESSIONÁRIA deverá realizar os pertinentes levantamentos e inspeções para identificar as quantidades de serviços relativos à compatibilização da largura de plataforma de rolamento (inclusive acostamentos) das OAEs em relação aos segmentos rodoviários adjacentes e de acordo com o padrão exigido para a via conforme as normas vigentes do DER/SP, considerando ainda o padrão descrito no ANEXO 6. Estas adequações deverão ocorrer às expensas da CONCESSIONÁRIA, sendo certo que sob sua responsabilidade apenas quando previstas no ANEXO 21.

A CONCESSIONÁRIA também deverá considerar, com base nos pertinentes levantamentos e inspeções, as quantidades de serviços relativos a recuperações de OAEs existentes, conforme determinado no ANEXO 6.

A necessidade de eventuais ampliações decorrentes da manutenção do nível de serviço acima descrito para atendimento e adequação da capacidade do SISTEMA RODOVIÁRIO deverá ser avaliada pela CONCESSIONÁRIA e contemplada em sede de REVISÃO ORDINÁRIA.

Para a implantação de obras de arte especiais, deverão ser observadas as Normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) referentes a projetos e materiais, além das Especificações Técnicas da ARTESP referentes a este assunto.

As novas Obras de Arte Especiais a serem construídas deverão ser incluídas no Plano de Gerenciamento da Manutenção das Obras de Arte Especiais que está descrito no ANEXO 6.

Os alargamentos em Obras de Arte Especiais não deverão ter juntas longitudinais entre a parte nova do tabuleiro com o tabuleiro antigo.

Devem ser previstos espaços para calçamentos longitudinais e transversais à via nas OAEs, conforme item 3.2.15, respeitando-se as normas e especificações vigentes à época de implantação com referência à geometria, segurança e acessibilidade. Nas OAEs existentes, o espaço para calçamento deverá ser previsto conforme regramento constante no ANEXO 6.

### **3.2. Melhoramentos Mínimos: Descrição, Padrões e Especificações**

#### **3.2.1. Sistema de Controle de Fiscalização**

##### **i. Sistema de Controle de Velocidade**

A CONCESSIONÁRIA será responsável pela implantação, homologação, operação e manutenção do Sistema de Controle de Velocidade, atendendo integralmente e simultaneamente a todos requisitos estabelecidos no ANEXO 5.

Define-se como “ponto fixo de controle de velocidade” locais especificados por rodovia e quilômetro. Em rodovias de pista simples, se os estudos técnicos indicarem a necessidade de controle de velocidade nos dois sentidos de tráfego, considera-se que se trata de 1 (um) ponto fixo de controle de velocidade.

Para fins de dimensionamento, deve ser considerado 1 (um) ponto fixo de controle de velocidade a cada 10 (dez) quilômetros de rodovia, tanto para os trechos em pista simples como para aqueles em pista dupla.

Os pontos fixos de controle de velocidade, a serem instalados junto aos PÓRTICOS do SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE, devem ser contabilizados à parte, ou seja, esses equipamentos não integram a quantidade descrita no parágrafo anterior.

Para os pontos fixos de controle de velocidade, a serem instalados junto aos PÓRTICOS do SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE, há um prazo específico para a conclusão da implantação, conforme indicado no item 5 deste ANEXO (quadro de prazos).

Nos casos em que for observada a ocorrência de veículos utilizando o acostamento para fuga da fiscalização, a CONCESSIONÁRIA deverá implantar o controle de velocidade, inclusive, no acostamento.

Com exceção dos equipamentos medidores de velocidade instalados junto aos PÓRTICOS do SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE, a implantação dos pontos fixos de controle de velocidade deve seguir as seguintes etapas:

I - Elaboração, correção e ajuste de estudos técnicos: Esta etapa inicia-se com a apresentação inicial dos estudos técnicos, e é finalizada após a concessionária concluir todos os ajustes e revisões que, eventualmente, sejam determinados pela ARTESP.

II - Instalação, certificação e homologação dos equipamentos: Esta etapa inicia-se com a aprovação dos pontos fixos de controle de velocidade pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo – DER/SP, e é finalizada com a publicação da homologação de todos os equipamentos previstos no Diário Oficial do Estado de São Paulo – DOE/SP.

As etapas de implantação somente poderão ser consideradas como “concluídas” com a materialização dos eventos descritos como marcos temporais.

Para todo o SISTEMA RODOVIÁRIO, a CONCESSIONÁRIA deverá:

- a. adotar, imediatamente, medidas necessárias para a certificação, manutenção e operação dos pontos fixos de controle de velocidade preexistentes, observando os níveis de serviços e padrões de qualidade estabelecidos no ANEXO 5, que estão associados à possibilidade de descartes de registros pelo DER/SP. Nesta adequação, também devem ser concluídas as ações para o envio dos registros de infração ao DER/SP, de forma remota e automatizada. Tais ações de adequação devem estar concluídas, conforme prazos estabelecidos no item 5 deste ANEXO.
- b. implantar, conforme prazos e etapas estabelecidos no item 5 deste ANEXO (Quadro de Prazos) os pontos fixos de controle de velocidade, de forma a atender o critério de dimensionamento já definido.

Para a definição da localização de implantação dos pontos fixos de controle de velocidade, no SISTEMA RODOVIÁRIO, a CONCESSIONÁRIA, deverá elaborar, às suas expensas, estudos técnicos considerando, no mínimo, os parâmetros geométricos, histórico de acidentes, ocupação lindeira e velocidade praticada, atendendo diretrizes estabelecidas e especificações técnicas da ARTESP.

Os prazos para apresentação inicial dos estudos técnicos, bem como o prazo para a concessionária realizar revisões, que eventualmente sejam determinadas pela ARTESP, estão descritos no item 5 deste ANEXO (Quadro de Prazos). O descumprimento desses prazos sujeita a CONCESSIONÁRIA às sanções administrativas previstas no ANEXO 11.

Os pontos considerados em condição de aprovação pela ARTESP serão encaminhados pela CONCESSIONÁRIA para análise e manifestação do PODER CONCEDENTE, cabendo à CONCESSIONÁRIA atender a quaisquer demandas (ajustes de sinalização ou localização) que eventualmente venham a ser realizadas.

Durante todo o PRAZO DA CONCESSÃO, a CONCESSIONÁRIA deve manter em operação, no mínimo, a quantidade de equipamentos componentes do sistema de controle de velocidade definida para implantação neste ANEXO, em condições de atendimento integral e simultâneo a todos os requisitos estabelecidos no ANEXO 5.

### **iii. Estruturas e viaturas para o Policiamento Rodoviário**

Sem prejuízo ao disposto no ANEXO 5 quanto ao Convênio com a Polícia Militar Rodoviária, a CONCESSIONÁRIA deverá atender o seguinte:

**Estruturas:** A CONCESSIONÁRIA deverá implantar bases operacionais de policiamento rodoviário, conforme previsão no ANEXO 21.

As bases operacionais de policiamento rodoviário devem conter as especificações mínimas abaixo dispostas:

Município	Instalação	Intervenção	Observação
Sorocaba (Latitude: - 23.5103541, Longitude: - 47.5507578)	Sede 1ª Cia	Reforma do prédio administrativo da sede da Companhia, da sede do 1º Pelotão, do refeitório e do centro de capacitação física Área Construída: 2.300 m²	Instalação contemplará o prédio da sede da Companhia, sede do 1º Pelotão, refeitório, alojamentos e auditório. Prazo: Até 18 (dezoito) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL.
Sorocaba (Latitude: - 23.5103541, Longitude: - 47.5507578)	BOP 270/4	Reforma da Base operacional (158,76m²), mais 100m² de cobertura de estacionamento	Instalação contemplará a Base Operacional, área coberta para estacionamento e pátio de manobras. Prazo: Até 18 (dezoito) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL.
Itu (Latitude: - 23.4074336, Longitude: - 47.2931281)	BOP 280/3	Demolição (105m²) e Construção de nova Base Operacional (150 m²), Sede administrativa da Companhia, alojamentos (750m²), Pelotão de Tático Ostensivo Rodoviário (750 m²) e área coberta para estacionamento (100 m²) em área a ser definida entre os km 69 e 72.	Instalação contemplará a nova Base Operacional, a sede da Companhia de Tático Ostensivo Rodoviário, a sede do 1º Pelotão de Tático Ostensivo Rodoviário, alojamentos, centro de capacitação física mais área coberta para estacionamento. Prazo: Até 12 (doze) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL.
Alumínio (Latitude: - 23.5146564, Longitude: - 47.2688246)	BOP 270/3	Demolição (157m²) e Construção de edificação de 300 m² (trezentos metros quadrados) e área coberta para estacionamento de 100 m² (100 metros quadrados) em área a ser definida na SP 270	Instalação contemplará Base Operacional mais área coberta para estacionamento. Prazo: Até 18 (dezoito) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL.
Piedade (Latitude: - 23.7356124, Longitude: - 47.4305007)	BOP 079/1	Demolição (192m²) e Construção de edificações de 360 m² e estacionamento coberto de 100m²	Instalação contemplará a revitalização da BOP, alojamentos e estacionamento. Prazo: Até 18 (dezoito) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL.

**Viaturas.** A CONCESSIONÁRIA deve disponibilizar à Polícia Militar Rodoviária 21 viaturas devidamente caracterizadas, no prazo estabelecido no item 5 deste ANEXO, assim tipificadas: 03 (três) viaturas de Comando, tipo sedan médio; 12 (doze) viaturas de patrulhamento, tipo sedan compacto;

04 (quatro) viaturas de tático ostensivo – TOR, tipo SUV; e 02 (duas) viaturas de serviço reservado (descaracterizadas).

Salienta-se que a CONCESSIONÁRIA poderá optar pela compra, pela locação, pela terceirização ou pelo *leasing* destes tipos de viaturas, sendo certo que a vida útil dos respectivos veículos não poderá ser, a qualquer tempo, superior a 2 anos para viaturas de patrulha, 4 anos para veículos de supervisão e 3 anos para os demais.

#### **iv. Padrões e Especificações**

Os equipamentos destinados ao controle de velocidade e as viaturas para o Policiamento Rodoviário deverão atender ao disposto no ANEXO 5 e APÊNDICES F, G e H.

#### **v. Diretrizes para supressão das PRAÇAS DE PEDÁGIO**

A CONCESSIONÁRIA deverá:

- a. apresentar projeto de demolição das PRAÇAS DE PEDÁGIO e de eventuais edifícios adjacentes, nos termos do APÊNDICE I;
- b. apresentar projeto de reconfiguração geométrica do eixo das PRAÇAS DE PEDÁGIO, conforme APÊNDICE I, a fim de preservar a seção transversal da RODOVIA, incluindo o quantitativo e largura existente faixas de rolamento, acostamentos, canteiros, observando a velocidade regulamentar da via.

As áreas impermeabilizadas sem uso remanescente das PRAÇAS DE PEDÁGIO poderão ser utilizadas para fins comerciais ou operacionais. Caso a CONCESSIONÁRIA não dê destinação para as áreas impermeabilizadas sem uso remanescente das PRAÇAS DE PEDÁGIO, deverá ser observado o item 5.1 do ANEXO 6.

Os projetos indicados acima deverão ser entregues à ARTESP nos em conformidade com os prazos previstos no APÊNDICE H.

### **3.2.2. Sistemas de Comunicação e Relacionamento com o Usuário**

#### **i. Sistema de Radiofonia**

A CONCESSIONÁRIA será responsável pela implantação, licenciamento, operação e manutenção do Sistema de Radiofonia no SISTEMA RODOVIÁRIO, atendendo integralmente e simultaneamente a todos requisitos estabelecidos no ANEXO 5.

Imediatamente após a data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL, a CONCESSIONÁRIA deverá disponibilizar um sistema de radiofonia provisório para comunicação entre os veículos operacionais, o CCO e demais pontos fixos de operação, cumprindo a legislação vigente.

A CONCESSIONÁRIA deverá concluir a implantação do sistema de radiofonia no SISTEMA RODOVIÁRIO conforme prazos estabelecidos no item 5 deste ANEXO (Quadro de Prazos),

No SISTEMA RODOVIÁRIO, a CONCESSIONÁRIA será responsável pela implantação, complementação, adequação, revitalização, operação, manutenção e licenciamento do sistema de radiofonia implantado.

A CONCESSIONÁRIA receberá os equipamentos que compõem o sistema de radiofonia implantados no SISTEMA REMANESCENTE.



Para fins de dimensionamento, devem ser observadas as seguintes premissas:

*Estações Fixas:*

Deverá ser prevista, no mínimo, 1 (uma) estação fixa para cada ponto fixo de operação.

Entende-se como ponto fixo de operação as estruturas utilizadas para coordenação ou que fornecem suporte aos recursos operacionais, tais como: CCO, Postos de Serviços de Atendimento ao Usuário - SAU

*Estações Móveis:*

Deverá ser prevista, no mínimo, 1 (uma) estação móvel para cada veículo operacional.

Obrigatoriamente, devem estar equipados com estações móveis os veículos utilizados para prestação dos serviços de guincho, serviço de atendimento pré-hospitalar, serviço de inspeção de tráfego, serviço de apreensão de animais na FAIXA DE DOMÍNIO, serviço de caminhão pipa e serviço de socorro mecânico.

*Estações Portáteis:*

Deverão ser previstas estações portáteis, na quantidade suficiente para comunicação entre funcionários distantes dos pontos onde existem estações fixas ou móveis.

*Estações Repetidoras:*

A CONCESSIONÁRIA deve implantar estações repetidoras em quantidade suficiente para garantir comunicação com todos os postos de trabalho, sejam fixos ou móveis, em todo o SISTEMA RODOVIÁRIO, sem apresentação de nenhum ponto com falha de sinal de comunicação.

Durante o PRAZO DA CONCESSÃO, caso sejam identificados locais com falhas na comunicação, a CONCESSIONÁRIA se obriga a adequar o sistema de radiofonia e implantar mais estações repetidoras, se necessário.

Durante todo o PRAZO DA CONCESSÃO, a CONCESSIONÁRIA deve manter em operação, no mínimo, a quantidade de equipamentos definida para implantação neste ANEXO.

**ii. Sistema de Transmissão de Dados (Sistema de Comunicação Óptica)**

No SISTEMA EXISTENTE e SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280, a CONCESSIONÁRIA será responsável pela implantação, operação e manutenção do Sistema de Transmissão de Dados.

No SISTEMA REMANESCENTE, a CONCESSIONÁRIA será responsável pela complementação, adequação, operação e manutenção do Sistema de Transmissão de Dados recebido da concessionária anterior.

A CONCESSIONÁRIA deverá concluir, conforme prazos estabelecidos no item 5 deste ANEXO (Quadro de Prazos), a implantação do sistema de transmissão de dados em toda a extensão das rodovias que compõem o SISTEMA RODOVIÁRIO, respectivamente, atendendo integralmente e simultaneamente a todos os requisitos estabelecidos no ANEXO 5.

**iii. Instalações de Apoio Operacional – CCO e SAU**



As instalações de Apoio Operacional compreendem uma administração central, o CCO e o Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU).

#### CCO

Na data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL, a CONCESSIONÁRIA deve possuir um CCO, que deverá observar as obrigações definidas no ANEXO 05.

As atividades de coordenação operacional podem ser iniciadas em um CCO provisório e, posteriormente, evoluir para um CCO definitivo, a ser implantado em local de sua escolha. A implantação do CCO definitivo deve ser nas proximidades do SISTEMA RODOVIÁRIO.

O CCO provisório do SISTEMA RODOVIÁRIO deverá estar adequado para os padrões de CCO definitivo no prazo definido no item 5, concentrando a coordenação da operação de todo o SISTEMA RODOVIÁRIO e atendendo integralmente e simultaneamente a todos os requisitos estabelecidos pelo ANEXO 5.

A implantação do CCO definitivo deverá ser concluída em até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL. A sincronização dos sistemas e informações do SISTEMA RODOVIÁRIO deverá ser realizada no prazo máximo entre (i) 180 (cento e oitenta) dias da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280 e (ii) o fim do prazo de implementação do CCO definitivo.

Antes da conclusão do CCO definitivo, sem prejuízo das obrigações previstas no ANEXO 5, a ARTESP poderá solicitar modificações, justificadamente.

#### SAU

A quantidade e localização dos SAUs, provisórios e/ou definitivos serão definidos pela CONCESSIONÁRIA, sob sua responsabilidade única e exclusiva, de modo a garantir o atendimento dos níveis de serviços exigidos no ANEXO 5 e no APÊNDICE G. A quantidade e localização dos SAUs deverá ser distribuída proporcionalmente em ambos os sentidos da rodovia.

A variação nos quantitativos referentes aos Postos SAUs previstos no presente ANEXO e nos ANEXOS 12 e 21 não ensejará o EVENTO DE DESEQUILÍBRIO. Na entrega do POI, a CONCESSIONÁRIA deverá informar a quantidade mensurada de SAUs para atendimento dos níveis de serviço. Para fins de aferição de desequilíbrio decorrentes de atraso de obra, o valor a ser considerado por SAU será igual a: (i) o somatório dos custos estimados para cada posto de SAU previstos no EVTE dividido por (ii) a quantidade de SAUs previstos no POI.

Os projetos de implementação desses SAUs devem ser elaborados pela CONCESSIONÁRIA, levando em consideração que os SAUs não podem inviabilizar a regularização de acessos a propriedades lindeiras (comerciais ou não) ou às vias municipais, nem a interferência dos acessos pode prejudicar o atendimento aos níveis de serviço, observadas também as disposições do APÊNDICE H.

Durante todo o PRAZO DA CONCESSÃO, a CONCESSIONÁRIA deve manter os equipamentos componentes das instalações de apoio operacional em condições de atendimento integral e simultâneo a todos os requisitos estabelecidos no ANEXO 5.

#### **iv. Sistema de Atendimento 0800**

Na data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL, a CONCESSIONÁRIA deve disponibilizar aos USUÁRIOS um sistema provisório de telefonia tipo 0800 para comunicação direta com o CCO.

A CONCESSIONÁRIA deve constituir o sistema de telefonia tipo 0800 definitivo, conforme prazos estabelecidos no item 5 deste ANEXO (Quadro de Prazos), atendendo integralmente e simultaneamente a todos os requisitos especificados no ANEXO 5.

Na data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280, o sistema definitivo de telefonia tipo 0800 passará a atender também os usuários do SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280, atendidos integralmente e simultaneamente todos os requisitos especificados no ANEXO 5.

#### **v. Sistema de Comunicação com o USUÁRIO tipo Telefone de Emergência (Call Box)**

A CONCESSIONÁRIA receberá o sistema de comunicação com o USUÁRIO tipo telefone de emergência (call box) implantado e em operação no SISTEMA REMANESCENTE.

Na data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL a CONCESSIONÁRIA deverá adotar as medidas necessárias para manter e operar o sistema de comunicação com o usuário tipo telefone de emergência (call box), atendendo integralmente e simultaneamente a todos os requisitos estabelecidos no ANEXO 5.

Após a conclusão da implantação do sistema de comunicação com o USUÁRIO via rede de dados sem fio no SISTEMA RODOVIÁRIO, conforme prazos estipulados no item 5 deste ANEXO, o sistema de comunicação com o usuário tipo telefone de emergência (call box) poderá ser desativado. Em caso de desativação, quando os dispositivos de contenção viária não forem necessários, estes deverão ser removidos e o local ser adequado de modo a não configurar um obstáculo fixo, em até 30 dias após a autorização da ARTESP para desativação.

O sistema de comunicação com o USUÁRIO tipo telefone de emergência (call box) somente poderá ser desativado no SISTEMA RODOVIÁRIO mediante autorização expressa da ARTESP, que será emitida após a realização dos testes de comissionamento que comprovarão a conclusão da implantação do sistema de comunicação com o usuário via rede de dados sem fio e do sistema CFTV.

#### **vi. Sistema de Comunicação com o USUÁRIO via Rede de Dados sem Fio**

A CONCESSIONÁRIA será responsável pela implantação, operação e manutenção do Sistema de Comunicação com o USUÁRIO via Rede de Dados Sem Fio, que deverá substituir o sistema de comunicação com o usuário tipo telefone de emergência (*call box*), atendendo integralmente e simultaneamente a todos requisitos estabelecidos no Anexo 5.

Em até 180 (cento e oitenta) dias a partir da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar à ARTESP o plano básico de implantação do sistema de comunicação com o usuário via rede de dados sem fio no SISTEMA RODOVIÁRIO. O plano de que trata este parágrafo estará sujeito à análise e aprovação pela ARTESP.

Como condição para análise, o plano deverá indicar claramente a tecnologia a ser adotada, a quantidade de equipamentos e os trechos do SISTEMA RODOVIÁRIO relacionados às etapas de implantação definidas, tendo como parâmetro a data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL. A CONCESSIONÁRIA deverá concluir a implantação do Sistema de Comunicação com o USUÁRIO via Rede de Dados Sem Fio, conforme prazos estabelecidos no item 5 deste ANEXO (Quadro de Prazos).

Após concluir cada uma das etapas de implantação, a CONCESSIONÁRIA deverá comunicar a ARTESP que realizará os testes de comissionamento para comprovação do atendimento aos requisitos estabelecidos no ANEXO 5 e nas especificações técnicas vigentes da ARTESP.

Após conclusão da implantação do Sistema de Comunicação com o Usuário via Rede de Dados Sem Fio, e descomissionamento do Sistema de Telefonia de Emergência (call box), a CONCESSIONÁRIA deve remover da FAIXA DE DOMÍNIO todos os equipamentos e infraestrutura relacionada ao Sistema de Telefonia de Emergência (call box), incluindo bases de concreto, dispositivo de contenção não mais necessário (ou adequá-los se ainda necessários) ou qualquer outro tipo de obstáculo.

Na data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280, o sistema de comunicação via Rede de Dados Sem Fio passará a atender também os usuários do SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280, atendidos integralmente e simultaneamente todos os requisitos especificados no ANEXO 5.

Na data de assinatura do Termo de Recebimento Provisório, os equipamentos não deverão apresentar mais de 5 (cinco) anos de utilização, contados a partir da data de aquisição dos mesmos pela CONCESSIONÁRIA.

#### **vii. Painel de Mensagem Variável**

A CONCESSIONÁRIA será responsável pela implantação, operação e manutenção do sistema de painéis de mensagens variáveis do SISTEMA RODOVIÁRIO, atendendo integralmente e simultaneamente a todos requisitos estabelecidos no ANEXO 5.

#### **Fixo:**

A CONCESSIONÁRIA deverá adquirir 5 novos painéis de mensagens variáveis (PMV) do tipo fixo, que deverão ser implantados em pontos estratégicos do SISTEMA RODOVIÁRIO.

A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar à ARTESP a relação dos locais propostos para a implantação dos PMVs do tipo fixo no SISTEMA RODOVIÁRIO, bem como cronograma de implantação, ambos sujeitos à análise e aprovação da ARTESP.

A ARTESP poderá solicitar alterações nos locais e/ou datas propostos pela CONCESSIONÁRIA para a implantação de painéis de mensagens variáveis do tipo fixo, justificadamente.

### **3.2.3. Sistema de Monitoração de Tráfego**

#### **i. Sistema de Sensoriamento de Tráfego**

Para fins de dimensionamento, deve ser considerado 1 (um) sensor de tráfego automático por segmento homogêneo definido em estudo de segmentação homogênea, monitorando todos os sentidos de pistas e todas as faixas de rolamento.

No SISTEMA RODOVIÁRIO, a CONCESSIONÁRIA será responsável pela implantação e homologação do Sistema de Sensoriamento de Tráfego. Para tanto, conforme prazos estabelecidos no item 5 deste ANEXO (Quadro de Prazos), a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar os estudos de segmentação homogênea com os respectivos locais de implantação dos sensores e cronograma de implantação.

Na implantação dos sensores de tráfego, deverá ser observada a especificação técnica ET-DOP-GOE-C-TRA-RNS-01/02 - Metodologia para Obtenção dos Parâmetros de Tráfego da ARTESP, suas revisões ou outra norma técnica que venha a substituí-la ou alterá-la. O pavimento das áreas de aproximação e afastamento deverá ser adequado aos padrões da especificação citada.

Na data de transferência do SISTEMA REMANESCENTE, a CONCESSIONÁRIA deverá adotar as medidas necessárias para a manutenção e operação dos sensores de tráfego preexistentes no SISTEMA REMANESCENTE, até a troca desses equipamentos, atendendo aos níveis de serviço e padrões de qualidade estabelecidos no ANEXO 5.

## **ii. Sistema de Monitoração de Tráfego por CFTV**

A CONCESSIONÁRIA será responsável pela implantação, complementação, operação e manutenção do Sistema de Monitoração de Tráfego por CFTV, atendendo integralmente e simultaneamente a todos requisitos estabelecidos no Anexo 05.

Na data de transferência do SISTEMA REMANESCENTE, a CONCESSIONÁRIA deverá adotar as medidas necessárias para a manutenção e operação dos equipamentos CFTV preexistentes no SISTEMA REMANESCENTE, até a eventual troca desses equipamentos, atendendo aos níveis de serviço e padrões de qualidade estabelecidos no ANEXO 5.

A quantidade de câmeras de monitoramento a ser adquirida e implantada pela CONCESSIONÁRIA deve ser suficiente para garantir o atendimento aos requisitos de cobertura e análise inteligente de vídeo estabelecidos no ANEXO 05.

A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar à ARTESP o plano básico de implantação do sistema de monitoração de tráfego por CFTV no SISTEMA RODOVIÁRIO. Como condição para análise e aprovação pela ARTESP, o projeto deverá indicar claramente a quantidade de equipamentos CFTV e os trechos do SISTEMA RODOVIÁRIO relacionados às etapas de implantação e operação do sistema de monitoração de tráfego por CFTV.

A configuração e parametrização da funcionalidade de análise inteligente de vídeo deverá ser concluída pela CONCESSIONÁRIA conforme prazos estabelecidos no item 5 deste ANEXO, para cada etapa de implantação do sistema de monitoração de tráfego por CFTV no SISTEMA RODOVIÁRIO.

Ao concluir cada uma das etapas de implantação, a CONCESSIONÁRIA deverá comunicar a ARTESP que realizará os testes de comissionamento para comprovação do atendimento aos requisitos estabelecidos no ANEXO 5 e nas especificações técnicas vigentes da ARTESP.

A apresentação do plano básico, bem como a implantação dos sistemas de monitoração de tráfego por CFTV deverão observar os prazos estabelecidos no item 5 deste ANEXO.

### **3.2.4. Pontos de Parada de Descanso**

A CONCESSIONÁRIA deverá prever a implantação de 3 (três) Pontos de Parada de Descanso com acessibilidade para ambos os sentidos de tráfego. Os Pontos de Parada de Descanso deverão ser alocados em quilometragens distintas do SISTEMA RODOVIÁRIO, sendo:

- 1 (um) na rodovia SP-079
- 1 (um) na rodovia SP-270
- 1 (um) na rodovia SP-280

A localização destas áreas de descanso deverá ser definida em estudo elaborado pela CONCESSIONÁRIA e submetido à aprovação da ARTESP. O estudo terá como objetivo prever a melhor localização dos pontos de parada de descanso, visando atender ao USUÁRIO e levando em conta a jornada de trabalho do motorista (Lei Federal nº. 13.103/2015).

A partir do estudo aprovado pela ARTESP, caberá à CONCESSIONÁRIA elaborar os projetos completos dos pontos de parada de descanso e submetê-los à aprovação da ARTESP, observadas as regras estabelecidas no ANEXO 5.

### **3.2.5. Áreas de Parada de Cargas Excepcionais e Produtos Perigosos**

A CONCESSIONÁRIA deverá implantar Áreas de Parada de Cargas Excepcionais, conforme previsão nos ANEXOS 12 e 21, medindo 100 (cem) metros de comprimento no sentido do eixo da rodovia por 7 (sete) metros de largura, além das pistas de aceleração e desaceleração.

A CONCESSIONÁRIA deverá elaborar (i) estudo com a localização das áreas de parada e (ii) projetos completos com cronograma de execução, ambos a serem submetidos à aprovação da ARTESP. A CONCESSIONÁRIA ficará responsável pela implantação e conservação destas áreas.

### **3.2.6. Faixas de Aceleração/Desaceleração**

Essas faixas deverão ter características geométricas condizentes com a velocidade diretriz da rodovia integrante do SISTEMA RODOVIÁRIO e seus ramos, devendo ser dimensionadas conforme a IP.DIN/002, ou outra norma técnica que a substitua ou altere.

No caso dos equipamentos rodoviários (SAUs, pontos de parada de descanso, paradas de cargas excepcionais etc.), as faixas de aceleração e desaceleração deverão ser dimensionadas seguindo-se os critérios compreendidos no item 5.4 - Trevos e interseções com vias municipais asfaltadas da referida instrução de projeto IP.DIN/002, ou outra norma técnica que a substitua ou altere.

A CONCESSIONÁRIA ficará responsável pela implantação destas faixas às suas expensas e sob sua responsabilidade.

### **3.2.7. Faixas Adicionais**

A CONCESSIONÁRIA ficará responsável pela implantação das faixas adicionais previstas no PLANO ORIGINAL DE INVESTIMENTOS, o qual deverá contemplar todos os investimentos especificados neste ANEXO, às suas expensas e sob sua responsabilidade. Durante a implantação das faixas adicionais a CONCESSIONÁRIA deverá contemplar a adequação de eventuais estruturas e/ou interferências existentes (passarelas, ponto de ônibus, acessos regularizados, OAEs, travessias em nível etc.).

A CONCESSIONÁRIA deverá garantir boas condições de operação e conforto da via, de acordo com as metodologias preconizadas nas instruções de projeto vigentes, ou outras que as substituem ou alterem.

Durante a implantação das faixas adicionais, a CONCESSIONÁRIA deverá, as suas expensas, contemplar a adequação de eventuais estruturas e/ou interferências existentes (passarelas, ponto de ônibus, acessos regularizados, OAE's, edificações etc.), bem como a implantação de calçamento para pedestre e eventual continuidade de ciclovias, atendendo às normas e especificações vigentes à época da implantação.

### **3.2.8. Vias Marginais / Dispositivos de Entroncamento**

#### Vias marginais

A CONCESSIONÁRIA ficará responsável pela implantação das vias marginais previstas nos ANEXOS 12 e 21, as quais deverão contemplar todas as obras e investimentos apresentados neste ANEXO, às suas expensas e sob sua responsabilidade.

Durante a implantação das marginais, a CONCESSIONÁRIA deverá, as suas expensas, contemplar a adequação de eventuais estruturas e/ou interferências existentes (passarelas, ponto de ônibus, acessos regularizados, OAEs, edificações etc.), bem como a implantação de calçamento para pedestre



e eventual continuidade de ciclovias, atendendo às normas e especificações vigentes à época da implantação.

#### Dispositivos de entroncamento

A CONCESSIONÁRIA ficará responsável pela implantação/remodelação dos dispositivos de entroncamento previstos nos ANEXOS 12 e 21, os quais deverão contemplar todas as obras e investimentos apresentados neste ANEXO, às suas expensas e sob sua responsabilidade.

Durante a intervenção, a CONCESSIONÁRIA deverá, as suas expensas, contemplar a adequação de eventuais estruturas e/ou interferências existentes (como por exemplo ponto de ônibus), bem como a implantação de caminhamento (calçamento) para pedestre e iluminação tanto nos dispositivos novos quanto nas passagens inferiores ou superiores existentes, de forma a conduzi-lo a uma travessia segura e eventual continuidade de ciclovias, atendendo às normas e especificações vigentes à época da implantação.

Durante a intervenção, a CONCESSIONÁRIA deverá tomar todas as providências cabíveis para eliminar/regularizar eventuais acesos lindeiros irregulares.

Nas intervenções que demandarem a implantação de novas OAEs ou a intervenção estrutural de OAEs já existentes, o projeto deverá contemplar gabarito que atenda às larguras mínimas da via (pistas e acostamento), calçamento (longitudinal e transversal) para pedestre e eventual continuidade de ciclovias onde houver a previsão/necessidade desta estrutura.

Nos casos em que as condições operacionais assim exigirem, conforme indicado no item 3.1.1, a CONCESSIONÁRIA deverá implantar, sob sua responsabilidade, vias marginais e/ou dispositivos de entroncamento. Deverão ser seguidos os conceitos do item 3.1, bem como a IP-00.000.000-0-A24/001 Rev.0, ou outra norma técnica que a substitua ou altere.

A implantação dessas marginais e dispositivos deverá ser executada com o objetivo de impedir que qualquer trecho das vias do SISTEMA RODOVIÁRIO venha a superar o nível de Serviço "D" em mais de 50 h/ano, de acordo com os critérios estabelecidos na IP-00.000.000-0-A23/001 ou suas revisões. A necessidade de eventuais ampliações decorrentes da manutenção do nível de serviço acima descrito deverá ser avaliada pela CONCESSIONÁRIA e submetida à prévia aprovação da ARTESP, inclusive com apresentação de PROJETO EXECUTIVO e respectivo orçamento, contendo indicação dos custos necessários para implantação, operação e conservação desta ampliação, apontando à ARTESP a exata medida do eventual desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.

Os custos unitários a serem adotados devem ter como base a TPU DER/SP ou tabela SICRO do DNIT, cujas versões devem ser as mais atualizadas no momento da apresentação do projeto para o investimento em questão. Considera-se autorizada a alteração da localização do dispositivo em relação ao previsto nos PROJETOS FUNCIONAIS constantes no ANEXO 12, caso atendidas as seguintes condições:

- respeitar as condições de interfaces dos acessos;
- alteração seja em um raio máximo de 500 metros;
- alteração seja realizada de modo que todos os movimentos originalmente previstos sejam atendidos; e
- seja demonstrado o interesse público na alteração a ser realizada.



### **3.2.9. Acostamentos**

A CONCESSIONÁRIA ficará responsável pela implantação de acostamentos pavimentados conforme previsto nos ANEXOS 12 e 21. Deverá ser realizado de acordo com o padrão de segurança exigido pelas normas vigentes do DER/SP e ARTESP. Estas obras deverão ocorrer às expensas da CONCESSIONÁRIA e sob sua responsabilidade, nos prazos estabelecidos no ANEXO 21.

### **3.2.10. Passarelas e Passagens em Nível para Travessias de Pedestres**

A elaboração do projeto e a implantação desses dispositivos para travessia de pedestres são de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA.

Deverão ser observadas as instruções técnicas emitidas pela ARTESP e/ou ABNT (vigentes a época da implantação), referentes a todos os itens que envolvam a execução do projeto e parâmetros para verificação de demanda.

O projeto de implantação de passarelas, além do projeto que envolva a estrutura, deverá prever gabarito vertical mínimo de 5,5m (cinco metros e cinquenta centímetros), sistema de iluminação ao longo de toda passarela e caminamento do pedestre até acessá-la, instalação de telas de fechamento no trecho de transposição da rodovia (dispositivo antiofuscamento), dispositivo de bloqueio longitudinal no canteiro central, do tipo alambrado ou barreira de concreto com altura mínima de 2 (dois) metros de extensão que abranja a área de interesse de travessia conduzindo o pedestre à utilização da passarela (em áreas rurais e sem outros dispositivos em desnível próximos, a extensão mínima é de 300 (trezentos) metros para cada lado da passarela).

A CONCESSIONÁRIA se responsabilizará pela implantação de passarelas nas quantidades estabelecidas nos ANEXOS 12 e 21, devendo analisar os locais mais adequados, priorizando pontos onde:

- (i) o fluxo de travessia (soma de ambos os sentidos) exceder 40 (quarenta) pedestres em 1 (uma) hora pico no período das 5h às 23h;
- (ii) a ocupação lindeira gerar um fluxo de travessia de pedestres constante de no mínimo 5 (cinco) pedestres por hora em 80% do período das 5h às 23h;
- (iii) a ocupação lindeira gerar um fluxo de travessia de no mínimo 15 (quinze) pedestres em ao menos 4 (quatro) períodos de 1 (hora) entre as 5h e as 23h;
- (iv) as circunstâncias especiais, independentes do fluxo de travessia, vierem a causar graves riscos aos pedestres e aos usuários, como por exemplo, extensão de travessia e VDM que inviabilize brechas de travessia em nível segura;
- (v) a ocorrência de 2 (dois) atropelamentos (independentemente da severidade) em um segmento de 600 (seiscentos) metros nos últimos 3 (três) anos de análise;
- (vi) for detectada condição insegura para travessia de pedestres em nível, a ARTESP poderá solicitar a implantação de passarelas, mesmo que no local não haja as condições especificadas anteriormente.

Constatada a necessidade de implantação de travessias em nível (sinalizadas, iluminadas, controladas etc.), a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar projeto para cada ponto de travessia, contemplando a sinalização, iluminação, dispositivos de contenção viária, radares, ondulações transversais, sonorizadores, linhas de estímulo à redução de velocidade, lombofaixa, semáforo etc., atendendo sempre às normas vigentes à época da implantação. No caso de rodovias de pista dupla, o canteiro central deve possuir área de refúgio (tipo "bullets") adequada (inclusive para portadores de deficiência) e protegida para os pedestres efetuarem a travessia em duas etapas com conforto e segurança. No

caso de rodovias de pista simples deverão ser realizados estudos técnicos para a identificação da necessidade de implantação dos refúgios ("bullets"), os quais necessariamente devem verificar a existência de brechas temporais para a realização das travessias. O cadastro deverá ser atualizado sempre que houver novas inclusões.

As passarelas a serem implantadas devem ser iluminadas e atender à Classe P1 da NBR 5101 ou outra que venha a substituí-la e/ou complementá-la. Toda implantação de passarelas deverá estar em conformidade com a NBR 9050 – Acessibilidade, NBR 5101 – Iluminação Pública e NBR 14744 – Postes de Aço para Iluminação, NBR 6971 – Segurança no Tráfego – Defensas Metálicas – Implantação, NBR 14885 – Segurança no Tráfego – Barreiras de Concreto e NBR 15486 - Segurança no Tráfego – Dispositivos de Contenção Viária – Diretrizes, e demais normas e especificações vigentes à época da implantação.

No projeto, deverá prioritariamente ser considerada a execução (projeção) das rampas de modo empilhado ('U'), escadaria para acessos em ambas as extremidades, e toda a infraestrutura de acessibilidade à passarela, iluminação, ponto de parada de ônibus e monitoração através de sistema de CFTV com imagens centralizadas no CCO em tempo real.

Todo o trajeto de deslocamento dos pedestres das passarelas até os pontos de ônibus ou ao sistema viário local de acesso deve sempre ser realizado por passeio com calçamento e iluminação.

Todas as passarelas existentes sobre as rodovias deverão ter telamento metálico galvanizado. O telamento deverá ser implantado nas vigas principais sobre a rodovia, inclusive acostamentos e vias marginais, estendendo-se suas extremidades em 3,50 (três e meio) metros. Caso as rampas estejam a uma distância inferior ou igual a 3,50 (três e meio) metros, também deverão receber telamento. O telamento deverá ter durabilidade, eficácia e ser resistente a vandalismos.

A CONCESSIONÁRIA deverá mapear todo o SISTEMA RODOVIÁRIO e identificar todos os locais onde há travessia de pedestres, e realizar estudos no máximo a cada 5 (cinco) anos, com no mínimo contagem classificada de pedestres e pesquisa de origem e destino, apontamento de todos os estabelecimentos lindeiros polos geradores de travessia (estabelecimentos educacionais, creches, centros comerciais, hospitais, posto de saúde e outros), de forma a avaliar a existência/surgimento de locais que apresentem a necessidade da implantação de passarela ou travessia em nível.

O primeiro estudo (SISTEMA EXISTENTE e SISTEMA REMANESCENTE) deverá ser realizado no prazo previsto no item 5 deste ANEXO (Quadro de Prazos). Os demais estudos deverão contemplar todo o SISTEMA RODOVIÁRIO, com prazo contado a partir da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280.

Além do mapeamento e estudo previsto neste item, a CONCESSIONÁRIA deverá, ao longo de todo o PRAZO DA CONCESSÃO, realizar às suas expensas, estudos (contagem classificada, origem e destino) em pontos específicos quando tais estudos forem solicitados pela ARTESP.

Quaisquer discrepâncias quanto à quantidade de passarelas prevista nos ANEXOS 12 e 21 deverá ser avaliada pela CONCESSIONÁRIA, seguindo o rito das REVISÕES ORDINÁRIAS, inseridas no SISDEMANDA e submetida à aprovação da ARTESP.

A CONCESSIONÁRIA deverá implantar as travessias em nível identificadas no primeiro estudo de que trata este item às suas expensas nos prazos previstos nos ANEXOS 12 e 21. Caso no âmbito da elaboração periódica dos demais estudos seja constatada a necessidade de implantação de novas travessias em nível, a CONCESSIONÁRIA deverá tratá-las no âmbito das REVISÕES ORDINÁRIAS.

Os parâmetros para verificação da necessidade de passarelas durante todo o PRAZO DA CONCESSÃO, além das previstas no ANEXO 21, são aqueles definidos neste item ou determinados pela ARTESP através de instrução de projeto e/ou especificação técnica.

Sempre que ocorrerem intervenções no trecho concedido como as ampliações principais previstas, a implantação de vias marginais, entre outros, estas ampliações/melhoramentos devem ser realizadas juntamente com a adequação/ampliação de passarela e de travessias melhoradas. Caso os projetos de intervenção acima mencionados não contemplem passarelas ou travessias melhoradas a CONCESSIONÁRIA deve realizar, às suas expensas, estudos para verificar a necessidade de implantação desses melhoramentos, incorporando-as ao projeto.

A CONCESSIONÁRIA deverá realizar, às suas expensas e em prazo definido pela ARTESP, estudos para implantação de travessias de pedestres, quando houver evidências de que possa ser necessário implantar novas estruturas e solicitado pela ARTESP. Os estudos devem estar acompanhados de Anotação de Responsabilidade Técnica, conforme aplicável.

### **3.2.11. Pontos de Parada de ônibus**

A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar o cadastro de todos os locais onde for verificado o atendimento ao transporte público (regular ou não) e atualizá-lo sempre que houver alterações, sendo que tal cadastro deverá contar com, no mínimo, registro fotográfico, localização, georreferenciamento, caracterização e contagem de paragens e embarque/desembarque. Esse estudo deverá ser desenvolvido nos prazos previstos no item 5 deste ANEXO, e atualizado (pontos já cadastrados e identificação de novos pontos) a cada 5 (cinco) anos contados a partir da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL e do TERMO DE TRANSFERÊNCIA SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280, conforme aplicável.

A CONCESSIONÁRIA se responsabilizará, às suas expensas, pela adequação dos pontos de parada de ônibus existentes, inclusive após as duplicações e faixas adicionais, e implantação dos novos pontos de parada de ônibus, conforme quantitativos previstos no ANEXO 21.

Para identificação dos pontos que precisam ser regularizados, a CONCESSIONÁRIA deverá seguir o seguinte critério: parada mínima de 5 (cinco) veículos na hora pico ou o movimento mínimo de embarque/desembarque de 10 (dez) passageiros por hora pico.

Nos casos em que haja necessidade de regularização dos pontos de parada de ônibus, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar o cronograma e o PROJETO FUNCIONAL para avaliação e aprovação da ARTESP nos dois primeiros meses subsequentes ao período da realização dos estudos. O projeto deverá priorizar a implantação dos pontos de ônibus sempre em locais próximos a passarelas de pedestres e dispositivos em desnível que viabilizem a travessia segura do pedestre. O projeto e a execução do ponto de parada de ônibus a ser regularizado, deverá se basear na Portaria SUP-DER-030/2005, do Departamento de Estradas de Rodagem - DER, ou outro regulamento que vier a substituí-la, para se determinar o tamanho da baía, plataforma e cobertura, conforme o tipo de rodovia. O projeto de pontos de parada de ônibus deverá prever também a sua iluminação, bem como a sua acessibilidade, conforme determinam as normas da ABNT (vigentes) NBR 9050 – Acessibilidade e NBR 5101 – Iluminação Pública, NBR 6971 – Segurança no Tráfego – Defensas Metálicas – Implantação, NBR 14885 – Segurança no Tráfego – Barreiras de Concreto e NBR 15486 - Segurança no Tráfego – Dispositivos de Contenção Viária – Diretrizes, o Manual de Sinalização do DER/SP, e demais normas e especificações vigentes à época da implantação.

O cadastro deverá ser atualizado sempre que houver novas inclusões.

Sempre que ocorrerem intervenções no trecho concedido (ampliações principais, implantação de vias marginais, entre outros), estas ampliações/melhoramentos devem ser realizadas juntamente com a adequação/implantação de pontos de ônibus. Caso os projetos de intervenção acima mencionados não contemplem pontos de ônibus, a CONCESSIONÁRIA deve realizar, às suas expensas, estudos para verificar a necessidade de implantação desses melhoramentos, incorporando-os ao projeto.

Além do mapeamento e estudo previsto neste item, a CONCESSIONÁRIA deverá, ao longo do PRAZO DA CONCESSÃO, realizar às suas expensas e em prazo definido pela ARTESP, estudos (e.g.,

contagem, origem e destino) em pontos específicos, quando houver evidências de que possa ser necessário implantar novas estruturas e solicitado pela ARTESP. Os estudos devem estar acompanhados de Anotação de Responsabilidade Técnica, conforme aplicável.

### **3.2.12. Acessos**

Nos casos de ACESSOS regularizados, cabe à CONCESSIONÁRIA, quando e se houver necessidade de modificação, por ocasião de duplicações, faixas adicionais, vias marginais, ou intervenções originalmente previstas no ANEXO 21, recompor, às suas expensas, o acesso conforme suas características e funcionalidades originais. Quanto aos ACESSOS autorizados e ainda não construídos, cuja implantação esteja dentro dos prazos definidos na Portaria SUP/DER-78 (ou outra que venha a substituí-la) para início e conclusão das obras, cabe à CONCESSIONÁRIA compatibilizar o projeto aprovado do ACESSO com o projeto da obra contratual, permanecendo a execução do respectivo ACESSO por conta do proprietário lindeiro interessado.

Nos casos de ACESSOS pré-existentes e não regularizados, a CONCESSIONÁRIA deverá realizar a regularização dos acessos observando-se a distribuição nos segmentos homogêneos e quantidades estabelecidas no ANEXO 21 e a seguinte ordem de prioridade:

- acessos a vias públicas em regiões rurais;
- acesso a vias públicas em regiões urbanas, quando não houver vias marginais existentes ou previstas;
- acessos a bens ou áreas de interesse público, quando não houver vias marginais existentes ou previstas;
- acesso à propriedade privada de uso não comercial, devendo atender os seguintes critérios:
  - disponibilização de um único acesso por propriedade;
  - impossibilidade de utilizar acesso secundário, mesmo que indireto à rodovia; e
  - viabilidade em termos de segurança viária, podendo ser prevista a canalização do fluxo de conjunto de acessos para um único acesso à rodovia.
- acesso à propriedade privada de uso comercial para prestação de serviços aos usuários da rodovia, em que se deverá comprovar a hipossuficiência para custeio da regularização por meio da comprovação de adesão ao Microempreendedor Individual (MEI) ou SIMPLES NACIONAL relativo ao serviço principal ofertado; e
- acesso à propriedade privada de uso comercial ou industrial, independente do porte, de acordo o índice de ocorrência de sinistros de trânsito para a classificação da via.

A CONCESSIONÁRIA deverá fazer a gestão e adotar as providências necessárias para que todos os proprietários lindeiros regularizem os ACESSOS no prazo máximo de 05 (cinco) anos.

No caso de distâncias para transporte de material fresado com destino a aterros de inertes superiores a 30 km, ou quando o custo de destinação do material for compatível, a CONCESSIONÁRIA poderá substituir o transporte e descarte pela utilização do material fresado para regularização de acessos de menor porte, em conformidade com a legislação ambiental e normas aplicáveis sem a necessidade de reequilíbrio contratual.

No caso da necessidade de regularização ou implantação de novos ACESSOS considerados de interesse público pela ARTESP ou pelo PODER CONCEDENTE no decorrer da CONCESSÃO, estão previstas no ANEXO 21 verbas para o custeio de implantação/regularização de ACESSOS por ano que deverão ser realizados pela CONCESSIONÁRIA quando assim solicitado. A cada REVISÃO ORDINÁRIA será verificado o efetivo montante desembolsado pela CONCESSIONÁRIA por ano, considerando a correção monetária, conforme disposto no ANEXO 4. Se forem desembolsados valores inferiores à verba prevista no ano, a diferença será acrescida à verba dos anos subsequentes. Se

forem desembolsados valores superiores à verba prevista no ano, esses valores serão descontados da verba prevista para os anos subsequentes.

### **3.2.13. Iluminação Pública**

A CONCESSIONÁRIA deverá implantar a infraestrutura necessária para a iluminação pública, às suas expensas, em todos os trechos de rodovia integrantes do SISTEMA RODOVIÁRIO que atravessem núcleos urbanos lindeiros e trechos em serra de forma integral; interseções em nível; dispositivos, passarelas, viadutos e passagens inferiores, devendo ser implantado no mínimo o maior fator de iluminação previsto em norma (atualmente classe de iluminação P1); travessias de pedestres e ciclistas; pontos de ônibus.

As áreas urbanas e de serra sujeitas à implantação de iluminação pública deverão ser identificadas com base no levantamento do tipo vídeo-registro previsto no ANEXO 6 no âmbito dos programas descritos no item 1 do referido ANEXO.

Se for identificado algum ponto crítico de acidentes, mesmo que esteja fora de trecho urbano ou serra, este também deverá ser iluminado, assim como todas as OAEs que também forem utilizadas por pedestres para transposição da rodovia integrante do SISTEMA RODOVIÁRIO. Deverão ser seguidas as normas e padrões vigentes da ABNT NBR 5101 – Iluminação Pública e NBR 14744 – Postes de Aço para Iluminação e demais normas pertinentes.

A adequação dos trechos, onde a iluminação for inexistente e/ou com classe de iluminação diversa da especificada, deverá ser promovida pela CONCESSIONÁRIA, conforme prazo previsto no item 5 deste ANEXO.

A CONCESSIONÁRIA não será responsável por custear o fornecimento de energia elétrica no trecho, sendo responsável apenas pelo pagamento da contribuição para o custeio, a expansão e a melhoria do serviço de iluminação pública e de sistemas de monitoramento para segurança e preservação de logradouros público, caso aplicável.

A adequação da iluminação nos trechos em que as obras de duplicação ou implantação de faixa adicional ocorrerem até o 4º (quarto) ano de CONCESSÃO poderão ser realizadas quando do momento previsto no ANEXO 21 para o respectivo investimento. Entretanto, para estes trechos, a CONCESSIONÁRIA deverá submeter à ARTESP demonstrativo de que não haverá comprometimento da segurança ao usuário nesses locais.

Em 6 (seis) meses contados da assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL e TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280, a CONCESSIONÁRIA deverá realizar levantamento dos equipamentos de iluminação implantados e apresentar à ARTESP projeto de adequação às normas técnicas aplicáveis. Uma vez aprovado, a CONCESSIONÁRIA deverá executar o projeto em 6 (seis) meses.

### **3.2.14. Ciclovias**

Denomina-se ciclovia a área específica segregada do fluxo de veículos automotores para circulação de ciclistas em duas mãos de direção, pavimentada, sinalizada e segregada dos passeios e calçamentos para circulação de pedestres. Caso não haja espaço físico para implantar a ciclovia e calçamento para circulação de pedestres, a ciclovia poderá ter uso compartilhado, desde que atenda o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, ou outro Manual que vier substituí-lo. A CONCESSIONÁRIA se responsabilizará pela implantação da infraestrutura cicloviária prevista nos ANEXOS 12 e 21.

A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar levantamento de todos os trechos onde for verificada a circulação de ciclistas, observado o Decreto nº 63.881 de 3 de dezembro de 2018 ou norma que venha a alterá-lo ou substituí-lo, referente à implantação de ciclovias em rodovias no Estado de São Paulo.



O levantamento deverá conter, no mínimo, (i) registro fotográfico, (ii) localização, (iii) extensão do trecho (km inicial e km final), (iv) caracterização do entorno desse trecho, (v) contagem com origem e destino, (vi) identificação de locais que contribuam para a melhoria da mobilidade da população local, (vii) identificação de locais com 10 ou mais ciclistas em hora pico e/ou locais que apresentem utilização da rodovia como ciclovia, e (viii) identificação de locais que haja riscos de acidentes aos usuários, conforme identificado pela ISR. O levantamento no SISTEMA RODOVIÁRIO deverá ser realizado a cada 5 (cinco) anos contados a partir da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL.

Devem ser apresentadas para cada trecho identificado as condições atuais e ampliações previstas, ou seja, se a ciclovia estará em rodovia de pista dupla ou pista simples, se há ou não vias marginais etc. Para as rodovias que não estão previstas obras de ampliações, as ciclovias também deverão ser consideradas.

O projeto e a execução das ciclovias, deverá se basear no Manual da SENATRAN/CONTRAN, no Manual de Sinalização do DER/SP e as normas da ABNT (vigentes) NBR 9050 – Acessibilidade e NBR 5101 – Iluminação Pública, NBR 6971 – Segurança no Tráfego – Defensas Metálicas – Implantação, NBR 14885 – Segurança no Tráfego – Barreiras de Concreto, NBR 15486 - Segurança no Tráfego – Dispositivos de Contenção Viária – Diretrizes, e demais normas e especificações vigentes à época da implantação e no citado Decreto nº 63.881 de 3 de dezembro de 2018.

Além do levantamento e estudo previsto neste item, a CONCESSIONÁRIA deverá, ao longo do PRAZO DA CONCESSÃO, realizar às suas expensas e em prazo definido pela ARTESP, estudos (e.g., contagem, origem e destino) em pontos específicos, quando houver evidências de que possa ser necessário implantar novas estruturas e solicitado pela ARTESP. Os estudos devem estar acompanhados de Anotação de Responsabilidade Técnica, conforme aplicável.

A CONCESSIONÁRIA deverá às suas expensas implantar o quantitativo de ciclovias previsto no ANEXO 21. A CONCESSIONÁRIA deverá propor a localização e cronograma para a implantação das ciclovias com base nos estudos previstos acima para aprovação da ARTESP.

### **3.2.15. Calçamento para Circulação de Pedestres**

A CONCESSIONÁRIA deverá implementar calçamento nas obras que prevejam vias marginais, em todo o trajeto de deslocamento do pedestre, em travessias em nível e desnível, nos acessos a passarelas, a pontos de ônibus ou ao sistema viário local, bem como em localizações definidas em levantamento inicial a ser realizado pela CONCESSIONÁRIA.

Para os itens de investimentos do ANEXO 21, relacionados a intervenções previstas nos ANEXOS 6 e 7, e cuja regra contratual determine a obrigatoriedade de calçamento, os valores ali previstos já contemplam, em suas respectivas composições, os custos para implantação de calçamento agregado.

Calçamentos adicionais, cuja necessidade seja identificada por meio dos levantamentos dispostos nesta seção, após a realização do levantamento inicial, serão contemplados no rito das REVISÕES ORDINÁRIAS.

Referidos levantamentos serão realizados, às expensas da CONCESSIONÁRIA, a cada 5 (cinco) anos, sendo o primeiro de acordo com o Item 5 (Quadro de Prazos).

O levantamento deverá ser validado pela ARTESP previamente ao investimento de calçamento, deverá contemplar todos os locais onde for identificada a presença de pedestres e deverá contar com, no mínimo, registro fotográfico, localização, extensão do trecho (km inicial e km final), caracterização do entorno do trecho e contagem com origem e destino. A priorização dos locais para contemplar o calçamento será feita em função da demanda e/ou histórico das ocorrências de acidentes do tipo “atropelamento de pedestre”, sendo conferida a prerrogativa à ARTESP de regular e normatizar os níveis a serem adotados como critério de priorização.



Devem ser apresentadas para cada trecho identificado as condições atuais e ampliações previstas em CONTRATO, ou seja, se a rodovia estará em pista dupla ou pista simples, se há ou não vias marginais ou qualquer outro tipo de intervenção.

Sempre que ocorrerem intervenções no trecho concedido, tais como: ampliações principais, implantação de vias marginais, entre outros; estas deverão ser realizadas juntamente com o calçamento para circulação de pedestres, caso o calçamento já seja disponível na situação original do respectivo trecho. No caso de rodovias que serão ampliadas, com vias marginais, o calçamento se dará apenas nas vias marginais.

O calçamento deverá ser segregado do fluxo de veículos automotores, para circulação de pedestres em duas mãos de direção com proteção por barreiras de concreto e/ou defensas metálicas.

Os passeios devem ser previstos com, no mínimo 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) de largura e rampas não superiores a 8% (oito por cento).

O projeto e a execução dos calçamentos para circulação de pedestres, deverão se basear nas normas vigentes à época de implantação.

Os requerimentos de autorização de acesso por interessados lindeiros deverá considerar a necessidade de calçamento adicional, paradas de ônibus ou demais itens que favoreçam a segurança dos usuários e pedestres, conforme estudo de indução de tráfego, e serão realizados às expensas do interessado lindeiro, como contrapartida necessária a autorização pleiteada.

Além do levantamento e estudo previsto neste item, a CONCESSIONÁRIA deverá, ao longo do PRAZO DA CONCESSÃO, realizar às suas expensas e em prazo definido pela ARTESP, estudos (e.g., contagem, origem e destino) em pontos específicos, quando houver evidências de que possa ser necessário implantar novas estruturas e solicitado pela ARTESP. Os estudos devem estar acompanhados de Anotação de Responsabilidade Técnica, conforme aplicável.

### **3.2.16. Cercas e telamento**

A CONCESSIONÁRIA deverá implementar defensas e cercas de forma a atender às normas vigentes e pertinentes na época da implantação e o disposto no ANEXO 6, às suas expensas.

A CONCESSIONÁRIA deverá implantar telamento (dispositivo antiofusco) no eixo da RODOVIA nos locais em que há dispositivos em desnível em passagens superiores (OAEs e passarelas, por exemplo) a fim de garantir que o usuário não atravesse as faixas de rolamento.

### **3.2.17. Dispositivos de contenção viária**

A CONCESSIONÁRIA deverá estimar as quantidades dos serviços necessários e suficientes, relativos à implantação dos dispositivos de contenção viária certificados do tipo flexível e rígido (defensas metálicas, dispositivos certificados, defensas rígidas de concreto, dispositivos atenuadores, dispositivos amortecedores e outros) de forma a atender às normas vigentes e pertinentes na época da implantação e o disposto no ANEXO 6 e ANEXO 12.

Deverá ser prevista a instalação e manutenção, em todo o PRAZO DA CONCESSÃO, de películas retrorrefletivas nos postes de todos os dispositivos de contenção viária flexíveis utilizando o mesmo espaçamento e cores determinadas nos manuais do CONTRAN e DER/SP para a instalação dos balizadores (delineadores).

Em locais nos quais a presença de guias, sarjetas ou qualquer outro elemento, em posição frontal à defesa, que alteram as alturas de impacto nas lâminas de defesa devem ser adequados às normas vigentes.

Em trechos de serra (montanhoso), Áreas de Proteção Ambiental e em Obras de Arte Especial deve ser prevista a instalação de dispositivos com nível de contenção muito alto.

A CONCESSIONÁRIA deverá elaborar e apresentar, nos termos do APÊNDICE H e no prazo previsto no item 5 deste ANEXO, os projetos dos dispositivos de contenção viária (flexível e rígido) que contemplem as implantações previstas neste item e de acordo com as regras estipuladas no CONTRATO, bem como as adequações previstas no ANEXO 6.

Além das regras previstas no APÊNDICE H, o projeto deverá conter, no mínimo: base topográfica contemplando todos os elementos existentes na FAIXA DE DOMÍNIO (árvores, drenagem, sinalização etc.) e a indicação/definição dos tipos de dispositivos de contenção viária existentes, a adequar e a implantar.

A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar planilha detalhando, para cada elemento a ser implantado, a sua localização (rodovia, km e sentido), serviço a ser realizado, extensão da intervenção, além de cronograma de execução.

Ao término dos serviços de implantação, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar relatório fotográfico que comprove a execução dos serviços.

Cuidados especiais com a drenagem superficial deverão ser tomados nos casos de implantação de dispositivos de contenção viária do tipo rígido (por exemplo, barreiras de concreto).

### **3.2.18. Sinalização e dispositivos auxiliares**

A CONCESSIONÁRIA deverá elaborar, conforme prazo previsto no item 5 deste ANEXO, o projeto completo para adequação da sinalização vertical, horizontal e de dispositivos auxiliares, de forma a adequá-los aos padrões e especificações vigentes no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito — CONTRAN, no Manual de Sinalização Rodoviária — DER/SP e nas normas técnicas da ABNT pertinentes e vigentes, além do Manual de Sinalização Institucional e demais Especificações Técnicas da ARTESP.

Além de atender aos padrões e especificações vigentes, o projeto de adequação da sinalização deverá contemplar:

- (i) sinalização para trechos com incidência de neblina;
- (ii) identificação de marginais, dispositivos e ramos/alças conforme especificação técnica na ARTESP; e
- (iii) demarcação do estaqueamento horizontal ao longo do acostamento da rodovia, vias de acesso, marginais, ramos/alças, a cada 20 (vinte) metros, indicando com numeração a cada 100 (cem) metros.
- (iv) Em todo sistema, a implantação de revestimento com Sinalização horizontal viária em alto-relevo ao longo das linhas limítrofes (linha de borda) e das linhas de fluxos opostos. Caso a inspeção/auditoria de segurança rodoviária (ISR) prevista no ANEXO 5 aponte a necessidade de implantação de revestimento com Sonorizador Longitudinal, a CONCESSIONÁRIA deverá implantá-lo às suas expensas.

A implantação deverá estar concluída no prazo previsto no item 5 deste ANEXO.

Toda sinalização vertical e dispositivos auxiliares pertinentes implantados pela CONCESSIONÁRIA deverá estar contemplada, em seu verso, com o registro ARTESP e a data de fabricação da sinalização, conforme diretrizes da ARTESP.

Não poderá ser implantada sinalização vertical, marcadores de perigo ou marcadores de alinhamento em área pavimentada caracterizada como pista, inclusive ilhas e canteiros fictícios, mesmo em área neutra.

Ao término dos serviços de adequação, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar relatório fotográfico que comprove a execução dos serviços.

### **3.2.19. Outros Melhoramentos**

A CONCESSIONÁRIA, com base nas inspeções realizadas previamente à apresentação do POI, deverá estimar as quantidades de serviços relativos a melhoramentos que não se enquadrem em nenhum dos tópicos anteriores, além dos relacionados abaixo:

- Implantação e/ou adequação de obra de arte corrente;
- Adequação de sistema de drenagem, incluindo a eliminação de elementos de drenagem que se configurem como obstáculo fixo na área livre de segurança, tais como, caixas de inspeção, canaletas etc., implantação de novos bueiros e canais;
- Conservação das melhorias a serem implantadas pelo PODER CONCEDENTE, nos padrões estabelecidos no ANEXO 6.
- Adequações geométricas na pista existente, conforme regramento previsto no APÊNDICE I.

Os melhoramentos descritos neste subitem deverão ser implantados às expensas da CONCESSIONÁRIA e sob sua responsabilidade

Os projetos para melhoramentos e/ou implantação dos equipamentos ou dispositivos deverão ser elaborados pela CONCESSIONÁRIA, em observância à normas da ABNT vigentes referentes a projetos e materiais, além das Especificações Técnicas da ARTESP referentes aos melhoramentos e/ou implantação dos equipamentos e dispositivos.

### **3.2.20. Orientações gerais de projeto sobre melhoramentos e ampliações**

- (a) Trecho da SP-250 do km 45 ao km 68,7 – Trecho de Vargem Grande Paulista a Ibiúna – Conclusão das obras de duplicação iniciadas pelo DER/SP e implantação de separador central:
- Rampa máxima: igual ou inferior à da pista existente no caso de obras de ampliação de capacidade e melhorias adjacentes à pista existente;
  - Largura mínima de faixa de rolamento: 3,5 metros;
  - Largura mínima de acostamento: 2,5 metros;
  - Novas OAEs com gabarito mínimo que atendam às larguras definidas neste item, bem como contemplem calçamento (longitudinal e transversal) para pedestre atendendo às normas técnicas vigentes na época da implantação;
  - A CONCESSIONÁRIA deverá prever a implantação de barreiras de concreto ou defensas metálicas de modo a aumentar a segurança viária no trecho.

- Para os demais itens nos locais onde as obras de duplicação já foram executadas pelo DER/SP, a CONCESSIONÁRIA realizará o RELATÓRIO DE VISTORIA SP 250 apontando eventuais irregularidades e seguindo o preconizado no ANEXO 15.
  - Não estão sendo previstas correções de curvas verticais e horizontais no trecho. Poderão ser propostas correções de traçado pela CONCESSIONÁRIA seguindo o preconizado no Apêndice I.
- (b) Trecho da SP-250 do km 70,994 ao km 97,08 e Avenida Antônio Falci – Trecho de Vargem Grande Paulista a Ibiúna – obras de duplicação:
- Rampa máxima: (a) igual ou inferior à da pista existente no caso de obras de ampliação de capacidade e melhorias adjacentes à pista existente, ou (b) no caso de ampliações descoladas do traçado existente (distâncias de bordo entre a pista nova e existente maiores que 12 metros) a rampa máxima deve ser de 6%;
  - Para a divisão entre os dois sentidos de tráfego, a CONCESSIONÁRIA poderá optar pela implantação de (a) canteiros centrais de acordo com a Classe MI do Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais do DNIT ou (b) a implantação de barreira rígida de concreto, de acordo com as normas aplicáveis, desde que com previsão de lamelas ou telas antiofuscantes.
  - Largura mínima de faixa de rolamento: 3,5 metros;
  - Largura mínima de acostamento: 2,5 metros, exceto nos seguintes locais, onde não é necessária a implantação de acostamentos:
    - Km 70,994 ao km 73,52;
    - Km 87,300 ao km 89,06;
  - Largura de faixa de segurança mínima: 0,6 metro;
  - Novas OAEs com gabarito mínimo que atendam às larguras definidas neste item, bem como contemplem calçamento (longitudinal e transversal) para pedestre atendendo às normas técnicas vigentes na época da implantação;
  - Apenas com relação à geometria de curvas horizontais e verticais deverá atender as velocidades diretrizes mínimas pré-estabelecidas para os segmentos conforme APÊNDICE I, independente da classificação do relevo. Não deverá ser considerada alteração de curvas convexas.
  - Para o trecho entre os km 71,15 ao km 73,1 deverá ser mantida a característica existente das pistas em multivias, não havendo necessidade de adequação do trecho.
- (c) Trecho da SP-250 do km 102,28 ao km 176,55 – Implantação de faixas adicionais em pista simples e de acostamentos:
- Rampa máxima: igual ou inferior à da pista existente no caso de obras de ampliação de capacidade e melhorias adjacentes à pista existente;
  - Superelevação máxima: 10%;
  - Largura mínima de faixa de rolamento: 3,5 metros;

- Largura mínima de acostamento: 2,5 metros em ambos os sentidos, com exceção dos trechos de faixa adicional em pista simples onde não é necessário implantar acostamento no sentido da faixa adicional;
  - Apenas com relação à geometria de curvas horizontais e verticais deverá atender as velocidades diretrizes mínimas pré-estabelecidas para os segmentos conforme APÊNDICE I, independente da classificação do relevo. Não deverá ser considerada alteração de curvas convexas.
- (d) Trecho da SP-079 do km 97,65 ao km 121,77 e SPA-103/079 do km 0,0 ao km 2,495 – obras de duplicação:
- Rampa máxima: (a) igual ou inferior à da pista existente no caso de obras de ampliação de capacidade e melhorias adjacentes à pista existente, ou (b) no caso de ampliações descoladas do traçado existente (distâncias de bordo entre a pista nova e existente maiores que 12 metros) a rampa máxima deve ser de 6%;
  - Para a divisão entre os dois sentidos de tráfego, a CONCESSIONÁRIA poderá optar pela implantação de (a) canteiros centrais de acordo com a Classe MI do Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais do DNIT ou (b) a implantação de barreira rígida de concreto, de acordo com as normas aplicáveis, desde que com previsão de lamelas ou telas antiofuscantes.
  - Largura mínima de faixa de rolamento: 3,5 metros na SP-079 e 3,6 metros na SPA-103/079;
  - Largura mínima de acostamento: 2,5 metros;
  - Largura de faixa de segurança mínima: 0,6 metro;
  - Novas OAEs com gabarito mínimo que atendam às larguras definidas neste item, bem como contemplem calçamento (longitudinal e transversal) para pedestre atendendo às normas técnicas vigentes na época da implantação;
  - Apenas com relação à geometria de curvas horizontais e verticais deverá atender as velocidades diretrizes mínimas pré-estabelecidas para os segmentos conforme APÊNDICE I, independente da classificação do relevo. Não deverá ser considerada alteração de curvas convexas.
- (e) Trecho da SP-079 do km 121,77 ao km 156,12 – Implantação de faixas adicionais em pista simples:
- Rampa máxima: igual à da pista existente;
  - Superelevação máxima: 10%;
  - Largura mínima de faixa de rolamento: 3,5 metros;
  - Largura mínima de acostamento: conjuntamente com as faixas adicionais deve ser prevista a implantação de acostamentos de 1,5 metros;
  - Apenas com relação à geometria de curvas horizontais e verticais deverá atender as velocidades diretrizes mínimas pré-estabelecidas para os segmentos conforme

APÊNDICE I, independente da classificação do relevo. Não deverá ser considerada alteração de curvas convexas.

- Para quaisquer outros parâmetros geométricos que não sejam calculados diretamente em função da velocidade diretriz e que não estejam definidos neste ANEXO, deverá ser considerado o padrão Classe MII).
- (f) Trecho da SP-079 do km 153,6 ao km 183,86 – Serra de Tapiraí – Implantação de faixa adicional na subida (crescente) e acostamento na descida (decrecente) e trecho da SP-079 do km 183,86 ao km 211,82 – Implantação de acostamento na subida (crescente) e acostamento na descida (decrecente):
- Rampa máxima: igual ou inferior à da pista existente no caso de obras de ampliação de capacidade e melhorias adjacentes à pista existente;
  - Largura mínima de faixa de rolamento: 3,5 metros;
  - Largura mínima de acostamento do km 153,6 ao km 183,86 (somente na descida): 1,5 metros
  - Largura mínima de acostamento do km 183,86 ao km 211,82 (subida e descida): 2,5 m;
  - Apenas com relação à geometria de curvas horizontais e verticais deverá atender as velocidades diretrizes mínimas pré-estabelecidas para os segmentos conforme APÊNDICE I, independente da classificação do relevo. Não deverá ser considerada alteração de curvas convexas.
- (g) Contorno de Juquiá – contorno em pista simples:
- Rampa máxima: a rampa máxima deve ser de 6%;
  - Para a divisão entre os dois sentidos de tráfego, a CONCESSIONÁRIA poderá optar pela implantação de (a) canteiros centrais de acordo com a Classe MI do Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais do DNIT ou (b) a implantação de barreira rígida de concreto, de acordo com as normas aplicáveis, desde que com previsão de lamelas ou telas antiofuscentes.
  - Superelevação máxima: 10%;
  - Largura mínima de faixa de rolamento: 3,5 metros;
  - Largura mínima de acostamento: 2,5 metros;
  - Apenas com relação à geometria de curvas horizontais e verticais deverá atender as velocidades diretrizes mínimas pré-estabelecidas para os segmentos conforme APÊNDICE I, independente da classificação do relevo.
  - Para quaisquer outros parâmetros geométricos que não sejam calculados diretamente em função da velocidade diretriz e que não estejam definidos neste ANEXO, deverá ser considerado o padrão Classe I-B para contornos em pista simples e I-A para contornos em pista dupla).



- A CONCESSIONÁRIA poderá propor traçado alternativo ao apresentado no ANEXO 12.
- (h) Contorno de São Roque:
- Serão realizadas melhorias nas vias locais apresentadas no item 6 do ANEXO 2 e implantada conexão entre as vias locais e a SPA-053/280 de forma a criar uma via alternativa de conexão com a Avenida Prefeito Bernadino de Lucca. Devem ser observadas as características das vias apresentadas no ANEXO 12.
- (i) Trecho da SP-264 do km 119,30 ao km 123,46 – obras de duplicação:
- Rampa máxima: (a) igual ou inferior a da pista existente no caso de obras de ampliação de capacidade e melhorias adjacentes à pista existente, ou (b) no caso de ampliações descoladas do traçado existente (distâncias de bordo entre a pista nova e existente maiores que 12 metros) a rampa máxima deve ser de 6%;
  - Para a divisão entre os dois sentidos de tráfego, a CONCESSIONÁRIA poderá optar pela implantação de (a) canteiros centrais de acordo com a Classe MI do Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais do DNIT ou (b) a implantação de barreira rígida de concreto, de acordo com as normas aplicáveis, desde que com previsão de lamelas ou telas antiofuscantes.
  - Largura mínima de faixa de rolamento: 3,6 metros;
  - Largura mínima de acostamento: 2,5 metros;
  - Largura de faixa de segurança mínima: 0,6 metro;
  - Novas OAEs com gabarito mínimo que atendam às larguras definidas neste item, bem como contemplem calçamento (longitudinal e transversal) para pedestre atendendo às normas técnicas vigentes na época da implantação;
  - Apenas com relação à geometria de curvas horizontais e verticais deverá atender as velocidades diretrizes mínimas pré-estabelecidas para os segmentos conforme APÊNDICE I, independente da classificação do relevo. Não deverá ser considerada alteração de curvas convexas.
- (j) Trecho da SP-280 do km 54,14 ao km 79,74, SP-075 do km 0 ao km 15,695– Implantação de faixa adicional em pista dupla em ambos os sentidos.
- Rampa máxima: (a) igual ou inferior a da pista existente no caso de obras de ampliação de capacidade e melhorias adjacentes à pista existente, ou (b) no caso de ampliações descoladas do traçado existente (distâncias de bordo entre a pista nova e existente maiores que 12 metros) a rampa máxima deve ser de 6%;
  - Para a divisão entre os dois sentidos de tráfego, a CONCESSIONÁRIA poderá optar pela implantação de (a) canteiros centrais de acordo com a Classe MI do Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais do DNIT ou (b) a implantação de barreira rígida de concreto, de acordo com as normas aplicáveis, desde que com previsão de lamelas ou telas antiofuscantes.
  - Largura mínima de faixa de rolamento: 3,6 metros;
  - Largura mínima de acostamento: 2,5 metros;

- Largura de faixa de segurança mínima: 0,6 metro;
  - Novas OAEs com gabarito mínimo que atendam às larguras definidas neste item, bem como contemplem calçamento (longitudinal e transversal) para pedestre atendendo às normas técnicas vigentes na época da implantação;
  - Apenas com relação à geometria de curvas horizontais e verticais deverá atender as velocidades diretrizes mínimas pré-estabelecidas para os segmentos conforme APÊNDICE I, independente da classificação do relevo. Não deverá ser considerada alteração de curvas convexas.
  - A configuração final da SP-280 deverá ser de 4 faixas por sentido. As faixas adicionais a implantar no trecho entre os km 54,14 ao km 79,74 deverão dar continuidade às obras que serão entregues e transferidas à CONCESSIONÁRIA, conforme item 1.4 do Anexo 15.
- (k) Trecho da SP-270 do km 34,065 ao km 46,52 – Implantação de faixa adicional em pista dupla em ambos os sentidos.
- Rampa máxima: (a) igual ou inferior a da pista existente no caso de obras de ampliação de capacidade e melhorias adjacentes à pista existente, ou (b) no caso de ampliações descoladas do traçado existente (distâncias de bordo entre a pista nova e existente maiores que 12 metros) a rampa máxima deve ser de 6%;
  - Para a divisão entre os dois sentidos de tráfego, a CONCESSIONÁRIA poderá optar pela implantação de (a) canteiros centrais de acordo com a Classe MI do Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais do DNIT ou (b) a implantação de barreira rígida de concreto, de acordo com as normas aplicáveis, desde que com previsão de lamelas ou telas antiofuscantes.
  - Largura mínima de faixa de rolamento: 3,5 metros;
  - Largura mínima de acostamento: 2,5 metros;
  - Largura de faixa de segurança mínima: 0,6 metro;
  - Novas OAEs com gabarito mínimo que atendam às larguras definidas neste item, bem como contemplem calçamento (longitudinal e transversal) para pedestre atendendo às normas técnicas vigentes na época da implantação;
  - Apenas com relação à geometria de curvas horizontais e verticais deverá atender as velocidades diretrizes mínimas pré-estabelecidas para os segmentos conforme APÊNDICE I, independente da classificação do relevo. Não deverá ser considerada alteração de curvas convexas.
  - Devem ser previstas as retificações de traçado entre o km 37,3 e o km 41,2 da SP-270 conforme apresentado no ANEXO 12.
- (l) Trecho da SP-270 do km 92,5 ao km 106,8 – Trecho urbano de Sorocaba – Implantação de faixa adicional em pista dupla em ambos os sentidos.
- Rampa máxima: igual ou inferior a da pista existente no caso de obras de ampliação de capacidade e melhorias adjacentes à pista existente

- Largura mínima de faixa de rolamento: 3,5 metros;
- Largura mínima de acostamento: 2,0 metros, com exceção dos trechos com limitação de espaço entre a pista expressa e marginal que inviabilize a implantação de acostamentos com essa dimensão. Nestes casos a largura mínima deverá ser de 0,6 metros;
- Novas OAEs com gabarito mínimo que atendam às larguras definidas neste item, bem como contemplem calçamento (longitudinal e transversal) para pedestre atendendo às normas técnicas vigentes na época da implantação;
- Apenas com relação à geometria de curvas horizontais e verticais deverá atender as velocidades diretrizes mínimas pré-estabelecidas para os segmentos conforme APÊNDICE I, independente da classificação do relevo. Não deverá ser considerada alteração de curvas verticais convexas.

(m) Padrão para a pista existente:

- Rampa máxima: não é necessária a adequação de rampas em pistas existentes;
- Largura mínima de faixa de rolamento: 3,5 metros;
- Largura mínima de acostamento: de acordo com os itens anteriores, que tratam dos trechos específicos;
- Largura de faixa de segurança mínima: 0,6 metro; e
- A declividade transversal da seção coroada poderá ser mantida nos trechos onde não houver intervenção, desde que atendidas às exigências normativas de declividade e superelevação.
- Apenas com relação à geometria de curvas horizontais e verticais deverá atender as velocidades diretrizes mínimas pré-estabelecidas para os segmentos conforme APÊNDICE I, independente da classificação do relevo. Não deverá ser considerada alteração de curvas convexas.
- A ARTESP poderá avaliar flexibilizações destes valores de acordo com relatório e pedido específico da CONCESSIONÁRIA.

(n) Novos contornos urbanos:

- Rampa máxima: a rampa máxima deve ser de 6%;
- Superelevação máxima: 10%;
- Largura mínima de faixa de rolamento: 3,5 metros;
- Largura mínima de acostamento: 2,5 metros;
- Apenas com relação à geometria de curvas horizontais e verticais deverá atender as velocidades diretrizes mínimas pré-estabelecidas para os segmentos conforme APÊNDICE I, independente da classificação do relevo.
- Para quaisquer outros parâmetros geométricos que não sejam calculados diretamente em função da velocidade diretriz e que não estejam definidos neste

ANEXO, deverá ser considerado o padrão Classe I-B para contornos em pista simples e I-A para contornos em pista dupla).

- A CONCESSIONÁRIA poderá propor traçado alternativo ao apresentado no ANEXO 12.

(o) Rotatórias:

- Para as rotatórias em meio rural, dimensionar para  $V_p = 30$  km/h, o que resulta em raio mínimo de 25m (vinte e cinco metros) na ilha central. Em meio urbano, onde houver restrições de ordem técnica (por exemplo, ocupação lindeira, Área de Preservação Permanente, paredões de rocha que necessitem do uso de explosivos) poderão ser adotados raios de menor dimensão. Essa redução deverá necessariamente ser aprovada pela equipe técnica da ARTESP;
- Superelevação com caimento para o bordo interno;
- Largura mínima da plataforma de 10 metros;
- Os eixos dos ramos de entrada devem estar alinhados ao centro ou à esquerda do eixo da ilha central; e
- Rampa máxima de 3%.

(p) Ramos de dispositivos:

- Os elementos dos ramos dos dispositivos devem ser dimensionados, no mínimo, para as seguintes velocidades de projeto:
- Laço:  $V_p = 40$  km/h;
- Semidirecional:  $V_p = 40$  km/h;
- Direcional:  $V_p = 50$  km/h;
- A diferença absoluta entre as velocidades dos ramos diretamente interconectados (sequenciais) deve ser, preferencialmente, de 10 km/h, sendo aceitável diferença de 20 km/h;
- Rampas máximas de 8%;
- Superelevação máxima de 6%; e
- Largura de faixa de rolamento mínima de 6,5 metros.

(q) Vias Marginais (coletoras):

- Velocidade mínima de 60 km/h;
- Rampa máxima de 8%;
- Superelevação máxima de 6%;

- Preferencialmente com sentido único de direção;
- Largura mínima de plataforma de 8,0m (no caso de mão dupla: largura mínima de 9,5 metros);
  - Exclusivamente na SP-264 entre os km 120,5 e 121,3 no sentido crescente a plataforma terá largura máxima de 6,8m e entre os km 125,9 e 126,8 no sentido crescente terá largura máxima de 4,9m.
- Novas OAEs com gabarito mínimo que atendam as larguras definidas neste item, bem como contemplem calçamento (longitudinal e transversal) para pedestre, atendendo às normas técnicas vigentes na época da implantação; e
- Em locais onde há a previsão/necessidade de implantação de ciclovias, as novas OAEs deverão contemplar em seu gabarito a continuidade desta ciclovia, atendendo às normas técnicas vigentes na época da implantação.

Obs.: marginais previstas em trechos urbanos, em urbanização, ou em locais cujo objetivo da infraestrutura seja disciplinar o tráfego fora da pista principal, deverão ser projetadas como marginais coletoras.

- (r) Disposições gerais para alteração da tipologia/localização dos dispositivos quando da apresentação do PROJETO FUNCIONAL em relação aos estudos referenciais do processo licitatório.

A CONCESSIONÁRIA pode propor dispositivos diversos dos tipos previstos nos PROJETOS FUNCIONAIS de referência, desde que o outro tipo de dispositivo proposto consiga atender de forma igual ou melhor às demandas dos usuários, mantendo ou aumentando os movimentos atendidos e conforme os seguintes parâmetros:

- 1- A solução proposta deve possuir, no mínimo, a mesma funcionalidade da prevista nos ANEXOS;
- 2- A solução proposta deve facilitar a tomada de decisão do USUÁRIO, aumentando a segurança;
- 3- A solução proposta deve ser validada pelos estudos de tráfego;
- 4- Não devem ser suprimidos movimentos;
- 5- Não deve gerar impacto maior em relação aos lindeiros;
- 6- Não deve impedir futuras ampliações da rodovia;
- 7- Deve atender a todos os veículos de projeto da rodovia; e
- 8- Deve preferencialmente gerar igual ou menor impacto ambiental.

É importante ressaltar que qualquer proposta de alteração do tipo de dispositivo deve vir corroborada com um estudo técnico para apreciação e necessita de validação da equipe técnica da ARTESP. A proposta de alteração pela CONCESSIONÁRIA nos termos deste item não dará ensejo a reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.

- (s) Veículos de Projeto



- Os veículos de projeto para o tronco da rodovia devem ser definidos com base nos estudos de tráfego; e
  - Para verificação de raios de giro em todas as curvas, devem ser utilizados como veículos de projeto os veículos WB-20, WB30T e WB 33D, sendo que a divisória da passagem sob a obra de arte deverá ser somente com sinalização horizontal.
  - A passagem de veículos WB-33D deverá ser garantida por meio de soluções operacionais especiais.
- (t) Bocas de canaletas de drenagem
- Todas as bocas das canaletas de drenagem devem ser protegidas por dispositivos de contenção viária.
- (u) Área de espera para pedestres
- Prever a adequação geométrica da via, sempre que for constatada a necessidade de área de espera para pedestre entre sentidos opostos (tanto para pista simples como para dupla sem canteiro).
- (v) Ciclovias existentes a serem revitalizadas, conforme aplicável, nos termos do ANEXO 21:
- Pavimentação:
    - Correção de placas defeituosas, trincas, buracos e outros defeitos.
  - Geometria:
    - Atender normas vigentes aplicáveis (CONTRAN – Vol. VII – Sinalização Cicloviária).
  - Drenagem:
    - Correção e complementação dos elementos de drenagem superficial e subsuperficial.
  - Sinalização e Segurança:
    - Correção e complementação dos elementos conforme as normas vigentes aplicáveis.

No eventual caso de divergência entre os parâmetros estabelecidos neste item e nas normas vigentes aplicáveis à época da implantação dos elementos viários, deverá ser adotado o parâmetro mais restritivo, ou seja, aquele que representa menor risco de acidentes e maior segurança aos usuários e pedestres, sem que isto implique em ônus ao PODER CONCEDENTE.

### **3.2.21. Melhorias no Viário Urbano em Vargem Grande Paulista, Juquiá e São Roque**

A CONCESSIONÁRIA ficará responsável, nos municípios de Vargem Grande Paulista, Juquiá e São Roque pela realização de obras de melhorias no viário municipal existente e devolução ao município das vias após a realização das obras, conforme item 6 do ANEXO 2.

As melhorias a serem realizadas estão detalhadas nos ANEXOS 12 e 21.

Durante a implantação e/ou adequação das vias municipais contempladas no programa, a CONCESSIONÁRIA deverá realizar a adequação de eventuais estruturas e/ou interferências existentes (passarelas, ponto de ônibus, acessos regularizados, OAEs, edificações etc.).

### **3.3. Diretrizes para POI**












De acordo com estudos efetuados pela ARTESP, tendo como base os dados, projeções e situação atual, o ANEXO 21 contempla os melhoramentos mínimos que deverão ser implantados pela CONCESSIONÁRIA, sendo passível das complementações que forem analisadas pela CONCESSIONÁRIA para efeito de apresentação de Proposta e para formulação de seu POI, apresentado como condição para assinatura do CONTRATO. O PLANO DE INVESTIMENTOS, nos termos do CONTRATO de CONCESSÃO, será passível de adequações e revisões, preferencialmente de acordo com o processo de REVISÃO ORDINÁRIA.

Como condição para a assinatura do CONTRATO, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar o Plano Original de Investimentos, com detalhamento no CRONOGRAMA FÍSICO-EXECUTIVO referente ao SISTEMA RODOVIÁRIO, observando-se os prazos pré-definidos no ANEXO 21. Este cronograma deverá conter o detalhamento dos investimentos já previstos para todo o período de CONCESSÃO, incluindo todas as obras de Ampliação Principal, Demais Ampliações e Melhoramentos. Conforme o regramento contratual, o Plano Original de Investimentos poderá ser periodicamente revisto, de forma a viabilizar a identificação das necessidades e das demandas por investimentos não previstos inicialmente.

Os melhoramentos mínimos apresentados no POI, baseado nos ANEXOS 12 e 21, deverão ser executados pela CONCESSIONÁRIA nos prazos previstos no CRONOGRAMA FÍSICO-EXECUTIVO inicial que trata dos investimentos necessários para todo o SISTEMA RODOVIÁRIO, contando como marco inicial a data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL e TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280. Nas hipóteses de não cumprimento ou de cumprimento intempestivo dos serviços apresentados no POI, a CONCESSIONÁRIA ficará sujeita à incidência de um fator relativo ao atendimento, pela CONCESSIONÁRIA, dos Indicadores de Desempenho, bem como às penalidades estabelecidas no CONTRATO e seus ANEXOS, especialmente no ANEXO 11.

Na apresentação do POI, a CONCESSIONÁRIA deverá contemplar as datas efetivas de início e conclusão de serviços relacionados à fase executiva da obra, excluídos os prazos relativos às atividades de projetos, licenciamentos, desapropriações, orçamentos, contratações ou outras atividades administrativas.

### 3.4. Classificação de dispositivos

CLASSIFICAÇÃO	TIPO	DESCRIÇÃO
	TIPO 1	TREVO COMPLETO
	TIPO 2	TROMBETA SEM RETORNO
	TIPO 3	TROMBETA COM RETORNO
	TIPO 4	DIAMANTE COM ROTATÓRIA
	TIPO 5	PARCLO COM ROTATÓRIA
	TIPO 6	ROTATÓRIA ALONGADA
	TIPO 7	RETORNO
	TIPO 8	TREVO COMPLETO COM VIAS COLETORAS
	TIPO 9	TROMBETA COM RETORNO EM ROTATÓRIA
	TIPO 10	ROTATÓRIA VAZADA
	TIPO 11	ROTATÓRIA

## 4. NOVOS INVESTIMENTOS

Em face das revisões contratuais previstas no CONTRATO, sejam elas ORDINÁRIAS ou EXTRAORDINÁRIAS, novos investimentos, não previstos no POI, poderão ser incorporados às responsabilidades da CONCESSIONÁRIA, conforme regramento estabelecido no CONTRATO e ANEXOS. Ao final do processo das revisões, quando da decisão de se implementar novos investimentos, estes devem ser detalhados em um PLANO DE INVESTIMENTOS que trará, também, um CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO, que deve apresentar os prazos de início e fim de cada obra, além de marcos intermediários de cada etapa construtiva, que deverão ser dispostos no cronograma em periodicidade, pelo menos, semestral.

A CONCESSIONÁRIA é responsável pela obtenção da aprovação dos PROJETOS FUNCIONAIS junto à ARTESP (quando solicitado), que deverão ser entregues nos prazos determinados pela ARTESP quando dos estudos referentes aos novos investimentos.

Os PROJETOS EXECUTIVOS para implantação das obras somente poderão ser entregues à ARTESP após a aprovação dos PROJETOS FUNCIONAIS, sendo que ambos deverão ser elaborados pela CONCESSIONÁRIA, nos termos do APÊNDICE H.

A CONCESSIONÁRIA deverá comunicar por escrito e justificadamente os eventuais atrasos finais de obra apresentados no PLANO DE INVESTIMENTOS dos novos investimentos, sem prejuízo da análise e validação pela ARTESP quanto ao mérito.

Antes da aprovação definitiva dos projetos, a ARTESP poderá emitir recomendações e orientar a CONCESSIONÁRIA durante o processo de desenvolvimento e elaboração dos projetos, inclusive com base nas informações, dados e documentos de que tenha conhecimento por meio do acesso ao SISPROJ, sempre observada a sistemática prevista no APÊNDICE H.

## 5. QUADRO DE PRAZOS

ATIVIDADE	ITEM DO ANEXO	PRAZO
Apresentação do Plano de Implementação e Desenvolvimento de Projetos em Modelagem BIM para a aprovação da ARTESP	1 (a)	Até 6 (seis) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL.
Cronograma de Instrumentação de Pistas	1 (c)	Até 6 (seis) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL e do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280.
Implantação e operação do Sistema de Pesagem no SISTEMA RODOVIÁRIO	3.2.1 (i)	Até 24 (vinte e quatro) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL e do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280.
Implantação e/ou Reforma das Bases Operacionais da PMRv	3.2.1 (iii)	Até 18 (dezoito) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL e do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280.
Implantação e operação dos SAUs definitivos	3.2.2 (iii)	Até 12 (doze) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL e do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280.
Estudos para definição dos locais para implantação de pontos de parada de descanso	3.2.4	Até 6 (seis) meses a contar da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL
Projeto completo para implantação e adequação de pontos de parada de descanso	3.2.4	Até 9 (nove) meses a contar da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL
Implantação e adequação de pontos de parada de descanso	3.2.4	Até 24 (vinte e quatro) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL e do TERMO

ATIVIDADE	ITEM DO ANEXO	PRAZO
		DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280
Mapeamento e estudo de travessias de pedestres no SISTEMA RODOVIÁRIO	3.2.10	Até 12 (doze) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL.
Cadastro e estudo dos locais de atendimento de transporte público no SISTEMA RODOVIÁRIO	3.2.11	Até 12 (doze) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL.
Regularização da iluminação no SISTEMA RODOVIÁRIO	3.2.13	Até 24 (vinte e quatro) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL e do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280.
Levantamento sobre a circulação de ciclistas no SISTEMA RODOVIÁRIO	3.2.14	Até 12 (doze) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL.
Levantamento onde há circulação de pedestres no SISTEMA RODOVIÁRIO	3.2.15	Até 12 (doze) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL.
PROJETO FUNCIONAL e Cronograma para implantação de calçamento para circulação de pedestres para o SISTEMA RODOVIÁRIO	3.2.15	Até 14 (quatorze) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL e do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280.
Projeto completo (implantação e adequação) dos dispositivos de contenção viária no SISTEMA RODOVIÁRIO	3.2.17	Até 180 (cento e oitenta) dias contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL e do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280.
Implantação dos dispositivos de contenção viária no SISTEMA RODOVIÁRIO	3.2.17	Até 48 (quarenta e oito) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL e do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280.
Projeto de adequação da sinalização no SISTEMA RODOVIÁRIO	3.2.18	Até 12 (doze) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL e do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280.
Implantação das adequações de sinalização no SISTEMA RODOVIÁRIO	3.2.18	Até 36 (trinta e seis) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL e do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280.
Encaminhar para análise e manifestação da ARTESP, o estudo técnico com a proposição do local de instalação de todos os equipamentos fixos de controle de velocidade, devidamente justificados.	3.2.1(i)	Até 4 (quatro) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL e do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280.



ATIVIDADE	ITEM DO ANEXO	PRAZO
Caso necessário, apresentar revisão de estudos técnicos para implantação de equipamentos fixos de controle de velocidade.	3.2.1(i)	Até 45 (quarenta e cinco) dias após recebimento de manifestação da ARTESP que indique a necessidade de revisão dos estudos técnicos.
Concluir a implantação de medidores de velocidade do tipo fixo no SISTEMA RODOVIÁRIO.	3.2.1(i)	Até 18 (dezoito) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL, se os locais de implantação forem aprovados até o 12º mês de concessão, ou até 6 (seis) meses contados da data de aprovação dos locais pelo DER/SP.
Concluir a implantação de medidores de velocidade do tipo “fixo controlador” nos PÓRTICOS do SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE	3.2.1(i)	Mesmo prazo para a implantação dos PÓRTICOS
Disponibilizar Sistema de Radiofonia Provisório, para comunicação entre o CCO, veículos operacionais e demais pontos fixos de operação.	3.2.2 (i)	Imediatamente após a assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL.
Concluir a implantação do Sistema de Radiofonia Definitivo, atendendo às especificações e requisitos dos Anexos 5 e 7 ao Contrato.	3.2.2 (i)	Até 12 (doze) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL.
Concluir a implantação do Sistema de Transmissão de Dados no SISTEMA RODOVIÁRIO.	3.2.2 (ii)	Até 18 (dezoito) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL.
Disponibilizar CCO provisório com, no mínimo, Sistema de Radiofonia Provisório e Sistema de Telefonia para atendimento 0800 provisório.	3.2.2 (iii)	Imediatamente após a assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL.
Disponibilizar no CCO provisório, no mínimo, os seguintes recursos: Sistema de Radiofonia provisório; Sistema de Monitoramento e Geoposicionamento de Veículos operacionais; Sistema Automatizado de Controle de Eventos; Painéis/Monitores de auxílio aos operadores e Sistema de Comunicação com o Usuário por meio do telefone 0800	3.2.2 (iii)	Até 6 (seis) meses contados a partir da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL.
Concluir a implantação do CCO definitivo	3.2.2 (iii)	Até 12 (doze) meses contados a partir da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL.

ATIVIDADE	ITEM DO ANEXO	PRAZO
Apresentar à ARTESP o plano básico de implantação do sistema de comunicação com o usuário via rede de dados sem fio no SISTEMA RODOVIÁRIO	3.2.2 (vi)	Até 6 (seis) meses contados a partir da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL.
Implantar Sistema de Comunicação com Usuário via Rede de Dados Sem Fio no SISTEMA RODOVIÁRIO	3.2.2 (vi0)	100% da extensão das rodovias em até 18 (dezoito) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL e do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280.
Apresentar relação de locais e cronograma de implantação de Painéis Eletrônicos para Mensagens Variáveis do Tipo Fixo	3.2.2 (vii)	Até 6 (seis) meses contados a partir da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL e do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280.
Implantação e operação de Painéis Eletrônicos para Mensagens Variáveis do Tipo Fixo no SISTEMA RODOVIÁRIO	3.2.2 (vii)	Até 12 (doze) meses contados a partir da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL e do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280.
Estudos de segmentação homogênea com locais propostos para implantação dos SATs e cronograma de implantação no SISTEMA RODOVIÁRIO	3.2.3 (i)	Até 6 (seis) meses contados a partir da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL e do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280.
Implantação e operação do Sistema de Sensoriamento de Tráfego no SISTEMA RODOVIÁRIO	3.2.3 (i)	Até 12 (doze) meses contados a partir da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL e do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280.
Apresentar à ARTESP o plano básico de implantação do Sistema de Monitoração de Tráfego por CFTV no SISTEMA RODOVIÁRIO	3.2.3 (ii)	Até 6 (seis) meses contados a partir da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL.
Implantação e operação do Sistema de Monitoração de Tráfego CFTV no SISTEMA RODOVIÁRIO	3.2.3 (ii)	100% da extensão das rodovias em até 18 (dezoito) meses contados da data de assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL e do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA EXISTENTE SPA 053/280.
Conclusão da configuração e parametrização da funcionalidade de análise inteligente de vídeo	3.2.3 (ii)	Em até 90 (noventa) dias após o término da implantação dos equipamentos CFTV no SISTEMA RODOVIÁRIO.
Remoção de infraestrutura do Sistema de Telefonia de Emergência (totens, bases de concreto, muros de arrimo, rampas de acesso etc.), e	3.2.2 (ix) e 3.2.2 (x)	Até 6 (seis) meses após a autorização da ARTESP para remoção do Sistema de Telefonia de Emergência do SISTEMA REMANESCENTE.

ATIVIDADE	ITEM DO ANEXO	PRAZO
adequação ou remoção de dispositivos de contenção		