

GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

EDITAL DA CONCORRÊNCIA Nº 01/2025

**CONCESSÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE RECUPERAÇÃO, OPERAÇÃO,
MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO, IMPLANTAÇÃO DE MELHORIAS E
AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE DO SISTEMA RODOVIÁRIO, COMPOSTO
PELOS TRECHOS DAS RODOVIAS ESTADUAIS MS-040, MS-338 E MS-395 E
TRECHOS DAS RODOVIAS FEDERAIS BR-262 E BR-267.**

MODELAGEM TÉCNICA

Tomo I – Cadastro Geral do Sistema Rodoviário

JANEIRO/2025

Grupo de CONSULTORES RODOVIÁRIOS

Proficenter

INFRAPLAN
Engenharia de tráfego e transportes

Moysés & Pires
Sociedade de advogados

VALLYA
BUILDING TRUST

pavesys
ENGENHARIA DE PAVIMENTOS

ecoworld

SUMÁRIO

1.	Cadastro do Sistema Rodoviário Estadual	9
1.1.	Características físicas da rodovia	9
1.1.1.	Apresentação	9
1.1.1.1.	Rodovia MS-040	9
1.1.1.2.	Rodovia - MS-338.....	10
1.1.1.3.	Rodovia - MS-395.....	10
1.1.1.4.	Rodovia - BR-262	11
1.1.1.5.	Rodovia - BR-267	11
1.1.1.	Vídeo registro.....	12
1.1.1.1.	Rodovia MS-040	19
1.1.1.2.	Rodovia - MS-338.....	26
1.1.1.3.	Rodovia - MS-395.....	27
1.1.1.4.	Rodovia - BR-262	30
1.1.1.5.	Rodovia - BR-267	47
1.1.1.	Greide existente.....	57
1.1.2.	Características geométricas.....	57
1.1.2.1.	Pistas.....	57
1.2.	Pavimento	61
1.2.1.	Avaliações de campo	61
1.2.1.1.	Avaliação Estrutural do Pavimento - Condição Deflectmétrica	61
1.2.1.2.	Avaliação da Superfície do Pavimento - Condição de Superfície.	63
1.2.1.3.	Avaliação Funcional do Pavimento - Condição de Conforto.....	70
1.2.1.4.	Avaliação de Segurança do Pavimento – Desnível Pista/Acostamento	72
1.2.2.	Diagnósticos do pavimento	73
1.2.2.1.	Rodovia MS-040	75

1.2.2.2.	Rodovia MS-338	76
1.2.2.3.	Rodovia MS-395	77
1.2.2.4.	Rodovia BR-262.....	78
1.2.2.5.	Rodovia BR-267.....	79
1.2.3.	Diagramas Unifilares.....	80
1.2.3.1.	Rodovia MS-040	80
1.2.3.2.	Rodovia MS-338	86
1.2.3.3.	Rodovia MS-395	88
1.2.3.4.	Rodovia BR-262.....	89
1.2.3.5.	Rodovia BR-267.....	107
1.3.	Sinalização e dispositivo de segurança	121
1.4.	Obras de Arte Especiais.....	122
1.5.	Sistema de drenagem e obras de arte correntes.....	124
1.6.	Faixa de domínio	125
1.7.	Contenções e terraplenos	126
1.8.	Acessos	126

Índice de Figuras

Figura 1-1 - Tela do programa vídeo registro.	13
Figura 1-2 - Tela do programa vídeo registro.	13
Figura 1-3 - Tela do programa vídeo registro.	14
Figura 1-4 - Tela do programa vídeo registro.	14
Figura 1-5 - Equipamento para o vídeo registro.	15
Figura 1-6 - Equipamento para o vídeo registro.	16
Figura 1-7 - Ícone executável do plugin.	17
Figura 1-8 - Tela de ajuda para o programa vídeo registro.	18
Figura 1-9 - Início do trecho.	19
Figura 1-10 - Fim do trecho.	19
Figura 1-11 - Início do trecho.	20
Figura 1-12 - Fim do trecho.	20
Figura 1-13 - Início do trecho.	21
Figura 1-14 - Fim do trecho.	21
Figura 1-15 - Início do trecho.	22
Figura 1-16 - Fim do trecho.	22
Figura 1-17 - Início do trecho.	23
Figura 1-18 - Fim do trecho.	23
Figura 1-19 - Início do trecho.	24
Figura 1-20 - Fim do trecho.	24
Figura 1-21 - Início do trecho.	25
Figura 1-22 - Fim do trecho.	25
Figura 1-23 - Início do trecho.	26
Figura 1-24 - Fim do trecho.	26
Figura 1-25 - Início do trecho.	27
Figura 1-26 - Fim do trecho.	27
Figura 1-27 - Início do trecho.	28
Figura 1-28 - Fim do trecho.	28
Figura 1-29 - Início do trecho.	29
Figura 1-30 - Fim do trecho.	29
Figura 1-31 - Início do trecho.	30
Figura 1-32 - Fim do trecho.	30

Figura 1-33 - Início do trecho	31
Figura 1-34 - Fim do trecho	31
Figura 1-35 - Início do trecho	32
Figura 1-36 - Fim do trecho	32
Figura 1-37 - Início do trecho	33
Figura 1-38 - Fim do trecho	33
Figura 1-39 - Início do trecho	34
Figura 1-40 - Fim do trecho	34
Figura 1-41 - Início do trecho	35
Figura 1-42 - Fim do trecho	35
Figura 1-43 - Início do trecho	36
Figura 1-44 - Fim do trecho	36
Figura 1-45 - Início do trecho	37
Figura 1-46 - Início do trecho	38
Figura 1-47 - Fim do trecho	38
Figura 1-48 - Início do trecho	39
Figura 1-49 - Fim do trecho	39
Figura 1-50 - Início do trecho	40
Figura 1-51 - Fim do trecho	40
Figura 1-52 - Início do trecho	41
Figura 1-53 - Fim do trecho	41
Figura 1-54 - Início do trecho	42
Figura 1-55 - Fim do trecho	42
Figura 1-56 - Início do trecho	43
Figura 1-57 - Fim do trecho	43
Figura 1-58 - Início do trecho	44
Figura 1-59 - Fim do trecho	44
Figura 1-60 - Início do trecho	45
Figura 1-61 - Fim do trecho	45
Figura 1-62 - Início do trecho	46
Figura 1-63 - Fim do trecho	46
Figura 1-64 - Início do trecho	47
Figura 1-65 - Fim do trecho	47

Figura 1-66 - Início do trecho.	48
Figura 1-67 - Fim do trecho.	48
Figura 1-68 - Início do trecho.	49
Figura 1-69 - Fim do trecho.	49
Figura 1-70 - Início do trecho.	50
Figura 1-71 - Fim do trecho.	50
Figura 1-72 - Início do trecho.	51
Figura 1-73 - Fim do trecho.	51
Figura 1-74 - Início do trecho.	52
Figura 1-75 - Fim do trecho.	52
Figura 1-76 - Início do trecho.	53
Figura 1-77 - Fim do trecho.	53
Figura 1-78 - Início do trecho.	54
Figura 1-79 - Fim do trecho.	54
Figura 1-80 - Início do trecho.	55
Figura 1-81 - Fim do trecho.	55
Figura 1-82 - Início do trecho.	56
Figura 1-83 - Fim do trecho.	56
Figura 1-84- Representação Esquemática do Funcionamento e Linha de Influência.	62
Figura 1-85 - Equipamento FWD Pavesys.	63
Figura 1-86 – Veículo de Diagnóstico de Rodovias.	64
Figura 1-87 - Veículo de Diagnóstico de Rodovias.	66
Figura 1-88 - Triangulação (medidores de distância).	70
Figura 1-89 - Perfilômetro Laser.	71
Figura 1-90 – Levantamento Degrau (Pista/Acostamento).	73
Figura 1-91 – Levantamento Degrau (Pista/Acostamento).	73

Índice de Tabelas

Tabela 1-1– Defeitos considerados (trincamento).....	64
Tabela 1-2– Defeitos considerados (outros defeitos).	65
Tabela 1-3– Conceito da degradação de superfície pelo IGG.....	65
Tabela 1-4– Defeitos considerados no LVC-DNIT.	66
Tabela 1-5– Defeitos considerados no LVC-DNIT.	67
Tabela 1-6 – Frequência dos Defeitos.	67
Tabela 1-7 - Cadastro – OAE – Obras de Arte Especiais	123
Tabela 1-8- Rodovia MS-040 - Acessos Existentes - Sentido Crescente.	127
Tabela 1-9 - Rodovia MS-040 - Acessos Existentes - Sentido Decrescente.....	130
Tabela 1-10 - Rodovia MS-338 - Acessos Existentes - Sentido Crescente.....	133
Tabela 1-11 - Rodovia MS-338 - Acessos Existentes - Sentido Decrescente.....	135
Tabela 1-12 - MS-395 - Acessos Existentes - Sentido Crescente	136
Tabela 1-13 - MS-395 - Acessos Existentes - Sentido Decrescente	136
Tabela 1-14 - BR-262 - Acessos Existentes - Sentido Crescente.....	137
Tabela 1-15 - BR-262 - Acessos Existentes - Sentido Decrescente.....	142
Tabela 1-16 - BR-267 - Acessos Existentes - Sentido Crescente.....	150
Tabela 1-17 - BR-262 - Acessos Existentes - Sentido Decrescente.....	156

Índice de Gráficos

Gráfico 1-1 – Resumo Indicadores por Segmento Homogêneo..... 74

1. Cadastro do Sistema Rodoviário Estadual

1.1. Características físicas da rodovia

1.1.1. Apresentação

1.1.1.1. Rodovia MS-040

A Rodovia MS-040, trecho: Anel Rodoviário de Campo Grande – Entroncamento Rodovia MS-338(8) (Final trecho urbano de Santa Rita do Pardo), com extensão de 227,2 Km, está localizada paralelamente entre as rodovias federais BR-262 e BR-267, ligando os municípios de Campo Grande e Santa Rita do Pardo.

Essa rodovia vem sendo uma escolha crescente por usuários na rota MS e SP, sendo um importante canal de integração entre os Estados de Mato Grosso do Sul e São Paulo.

Essa região, onde outrora a atividade econômica predominante era a pecuária, vem sofrendo mudanças, com a expansão de áreas de floresta plantadas, considerando a demanda de insumos para atender novas indústrias de papel e celulose que se instalaram no Estado de MS. Assim a rodovia tem importante contribuição para o escoamento de produtos da agropecuária e indústria de papel e celulose.

A rodovia foi pavimentada entre os anos de 2013 e 2014, as últimas intervenções realizadas na rodovia, foram voltadas às atividades de rotina, incluindo a conservação do pavimento e manutenção de taludes, bacias de contenção na faixa de domínio.

O volume diário médio ano (VDMA) de veículos na rodovia MS-040, registrado em março de 2023, foi de 821 (60%) carros de passeio e 560 (40%) carros comerciais, totalizando 1381 veículos.

A largura da plataforma em toda sua extensão é de 9,00 m, nos quais são acomodados a pista de rolamento de 7,00 m com duas faixas de tráfego de 3,50 m e faixas de segurança com 1,00m.

A faixa de domínio da rodovia apresenta largura de 40 metros.

O traçado se encontra em terreno ondulado, com predominância de rampas suaves, presença de poucas curvas horizontais, sua a plataforma apresenta poucos cortes, sendo desenvolvida predominantemente em aterro.

Está inserida exclusivamente no Bioma Cerrado, possuindo 6,152 km, que interceptam a Unidade de Conservação APA Municipal dos Mananciais do Córrego Guariroba e 90,897 km a APA Micro bacia Anhanduí Pardo. A RPPN Estadual Vale do Sol II, está a 6,591 km de distância de seu traçado.

Não foi verificada a presença de terras indígenas próximas ao trecho em estudo.

1.1.1.2. **Rodovia - MS-338**

A Rodovia MS-338, trecho: Rotatória MS-040(B), final do trecho urbano de Santa Rita do Pardo - Entr. Rodovia MS-395, tem extensão de 59,1 km. Ela dá continuidade à Rodovia MS-040, ligando o município de Santa Rita do Pardo e a Rodovia MS-395, muito utilizada pelos usuários na rota MS/SP, com importante contribuição para o escoamento de produtos da agropecuária e indústria de papel e celulose.

A rodovia foi restaurada em 2017/2018 e as últimas intervenções realizadas na rodovia, foram voltadas a restauração de pavimento e, incluindo a conservação do pavimento e manutenção de taludes, bacias de contenção na faixa de domínio.

A largura da plataforma em toda sua extensão é de 9,00 m, nos quais são acomodados a pista de rolamento de 7,00 m com duas faixas de tráfego de 3,50 m e faixas de segurança com 1,00m.

A faixa de domínio da rodovia apresenta largura de 40 metros.

O traçado se encontra em terreno plano a ondulado, com predominância de rampas suaves, presença de 22 curvas horizontais, com plataforma desenvolvida em aterro.

Está inserida no Bioma Cerrado, cerca de 3,127 km interceptam a Unidade de Conservação APA Municipal da sub-bacia do Rio Pardo.

Não foi verificada a presença de terras indígenas próximas ao trecho em estudo.

1.1.1.3. **Rodovia - MS-395**

A Rodovia MS-395, trecho: Entr. Rodovia BR-267 - Entr. Rodovia MS-338, tem extensão de 7,7 km, ligando a Rodovia BR-267 ao Entr. da Rodovia MS-338. Embora pequeno é um importante trecho para a completa ligação entre o município de Campo Grande e a Rodovia BR-267, na divisa com estado de São Paulo.

A largura da plataforma em toda sua extensão é de 9 m, nos quais são acomodados a pista de rolamento com duas faixas de tráfego de 3,50 m e faixas de segurança com 1,00m.

A faixa de domínio da rodovia apresenta largura de 40 metros.

O traçado se encontra em terreno plano a ondulado, com predominância de rampas suaves, presença de poucas curvas horizontais, com plataforma desenvolvida predominantemente em aterro.

A unidade de conservação APA Municipal da Sub-bacia do Rio Pardo, está a 2,499 km distância de seu traçado.

Não foi verificada a presença de terras indígenas próximas ao trecho em estudo.

1.1.1.4. **Rodovia - BR-262**

A Rodovias BR-262, trecho: Entr. BR-163(A) (Campo Grande) – Div. SP/MS (Início Ponte s/ Rio Paraná), possui 328,2 km de extensão, conecta Campo Grande, a capital do estado de Mato Grosso do Sul ao estado de São Paulo, passando pelos municípios de Ribas do Rio Pardo, Água Clara e Três Lagoas, cidade polo da Região de Planejamento do Bolsão.

Essa rodovia federal é uma das principais vias de comunicação da região central do estado, com a Região de Planejamento do Bolsão, importante para o escoamento de produtos agrícolas e da indústria de celulose.

O volume diário médio ano (VDMA) de veículos na rodovia BR-262, registrado em março de 2023, foi de 2.084 (60%) carros de passeio e 1.335 (40%) carros comerciais, totalizando 3.419 veículos.

A largura da plataforma da pista varia entre trechos de faixas simples e faixas duplas ao longo de sua extensão, nos quais são acomodados a pista de rolamento com faixas de tráfego de 3,50 m e acostamentos com 2,50 para cada lado.

A faixa de domínio da rodovia apresenta largura de 70 metros.

O traçado se encontra em terreno plano a ondulado, com predominância de rampas suaves, presença de poucas curvas horizontais, com plataforma desenvolvida predominantemente em aterro.

Está inserida no Bioma Cerrado e Mata Atlântica, deste modo, deve ser observada as diretrizes da Lei nº 11.428 de dezembro de 2006.

Cerca de 3,232 km Interceptam a APA Municipal dos Mananciais do Córrego Lajeado e 2,621Km a APA Municipal dos Mananciais do Córrego Guariroba.

As unidades de conservação APA Municipal Jupiá, Reserva Biológica das Capivaras, APA Municipal da Bacia do Córrego Ceroula, Parque Estadual do Prosa, Monumento Natural Municipal das Lagoas, Parque Natural Municipal do Pombo, Parque Estadual Matas do Segredo, RPPN Estadual UFMS, estão a menos de 15 km de distância do traçado da rodovia.

Não foi verificada a presença de terras indígenas próximas ao trecho em estudo

1.1.1.5. **Rodovia - BR-267**

A Rodovia BR-267, trecho: Div. SP/MS (Início Travessia Rio Paraná) - Início Duplicação (Nova Alvorada do Sul), com extensão de 248,1 km, comunica Campo Grande, a capital do estado de Mato Grosso do Sul ao estado de São Paulo, passando

pelos municípios de Nova Alvorada do Sul, Nova Andradina e Bataguassu na Região de Planejamento Leste.

O volume diário médio ano (VDMA) de veículos na rodovia BR-267, registrado no Plano Nacional de Contagem de Tráfego – PNCT do DNIT, foi de 3.246(60%) carros de passeio e 2.097 (40%) carros comerciais, totalizando 5.343 veículos.

A largura da plataforma da pista varia entre trechos de faixas simples e faixas duplas ao longo de sua extensão, nos quais são acomodados a pista de rolamento com faixas de tráfego de 3,50 m e acostamentos com 2,50m para cada lado.

A faixa de domínio da rodovia apresenta largura de 70 metros.

O traçado se encontra em terreno plano a ondulado, com predominância de rampas suaves, presença de poucas curvas horizontais, com plataforma desenvolvida predominantemente em aterro.

Está inserida no Bioma Cerrado e Mata Atlântica, deste modo, deve ser observada as diretrizes da Lei nº 11.428 de dezembro de 2006.

Cerca de 20,245 km interceptam a unidade de conservação APA Municipal da Sub-Bacia do Rio Pardo.

A APA Microbacia Anhanduí Pardo, está a 2,415 Km de distância do traçado da rodovia e a RPPN Estadual Vale do Anhanduí a 6,839 Km.

O Parque Natural Municipal do Lago (Decreto Mun. nº 1.720/2008) no município de Nova Alvorada do Sul, não possui Shapes e não estão na base de dados do Sistema SISLA/IMASUL, mas deve ser considerada durante os estudos.

Não foi verificada a presença de terras indígenas próximas ao trecho em estudo.

1.1.1. Vídeo registro

O levantamento com vídeo registro visa retratar de forma detalhada a condição de superfície dos pavimentos (defeitos) e outros elementos dentro da faixa de domínio, tais como: elementos de drenagem, sinalização horizontal e vertical, acessos, cadastro de faixas adicionais, cortes/aterros, etc.

O sistema utilizado pela Consultoria Pavesys Engenharia contempla a utilização de duas câmeras de alta resolução o que permite visualizar todos os elementos citados, de forma detalhada dentro da faixa de domínio. O sistema possui registro constante (a cada 1 segundo) das coordenadas geográficas e permite ao operador registrar qualquer tipo de elemento que for necessário durante a avaliação.

A equipe de vídeo registro é composta de um motorista e um técnico operador. Este sistema de vídeo registro permite que o avaliador indique ao programa a sua posição e marco quilométrico e ainda qualquer informação relevante, tais como: pontos notáveis, largura e número de faixas, lombadas, sonorizadores, trechos urbanos, avaliação quanto à condição de superfície dos pavimentos, entre outras.

Importante frisar que todas as informações obtidas durante o levantamento com vídeo registro são processadas posteriormente e automaticamente são geradas planilhas no formato necessário, sempre associando as informações colhidas no campo com a

localização pelos marcos quilométricos e pelas coordenadas geográficas (GPS). Nas figuras a seguir são apresentadas algumas telas do programa de vídeo registro que gerencia as imagens obtidas no campo.

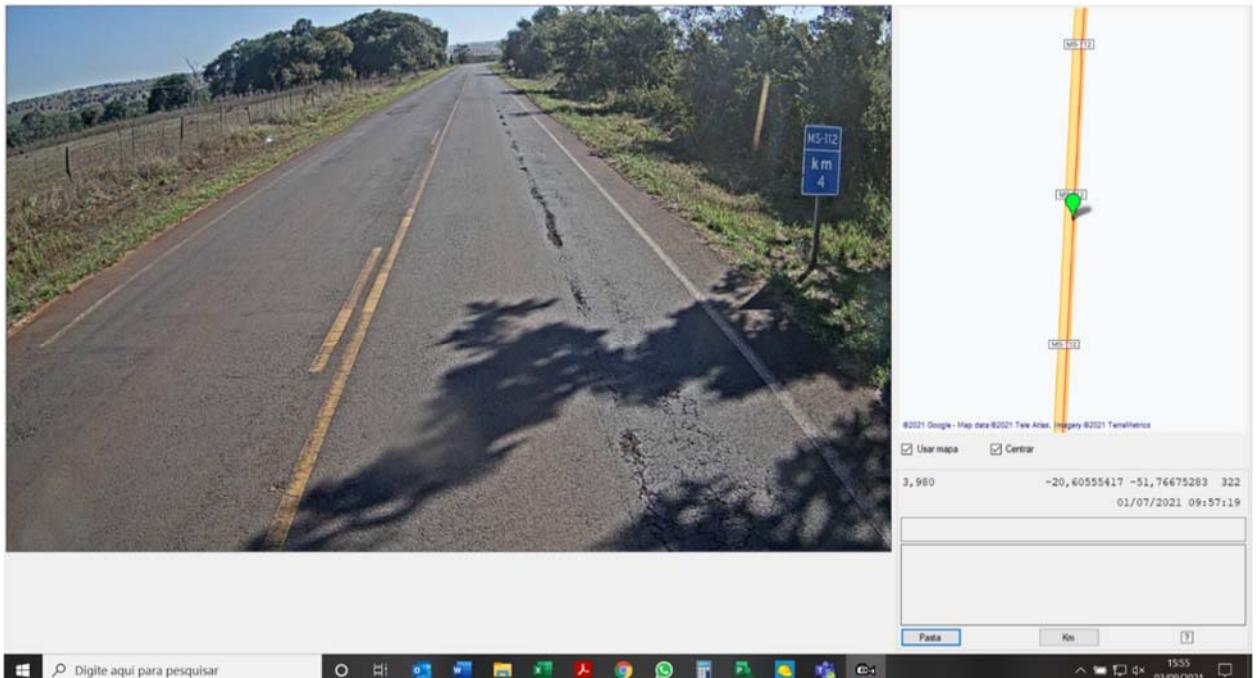


Figura 1-1 - Tela do programa vídeo registro.

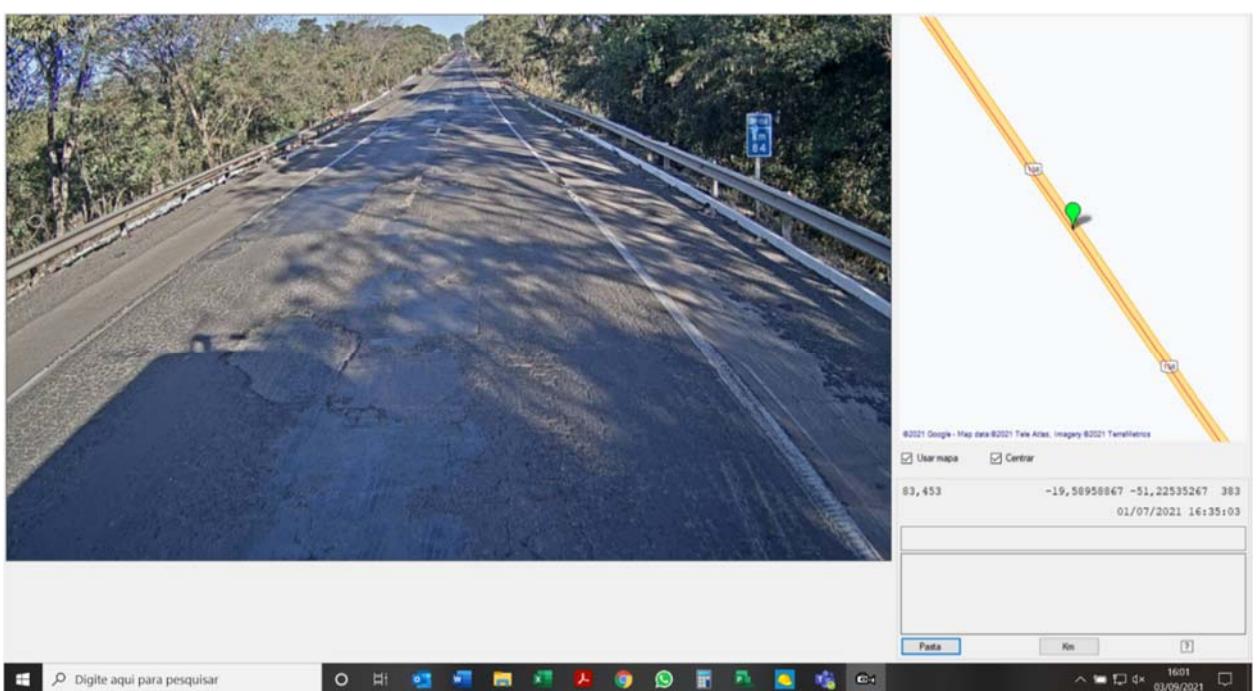


Figura 1-2 - Tela do programa vídeo registro.

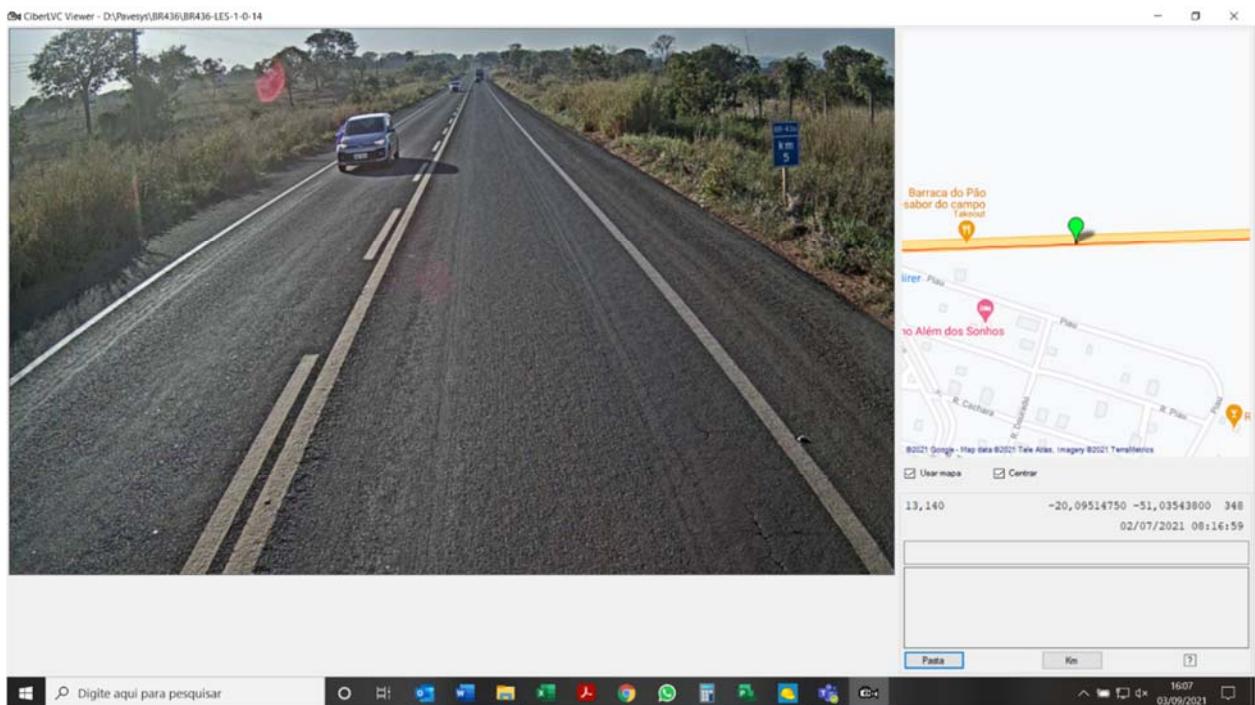


Figura 1-3 - Tela do programa vídeo registro.

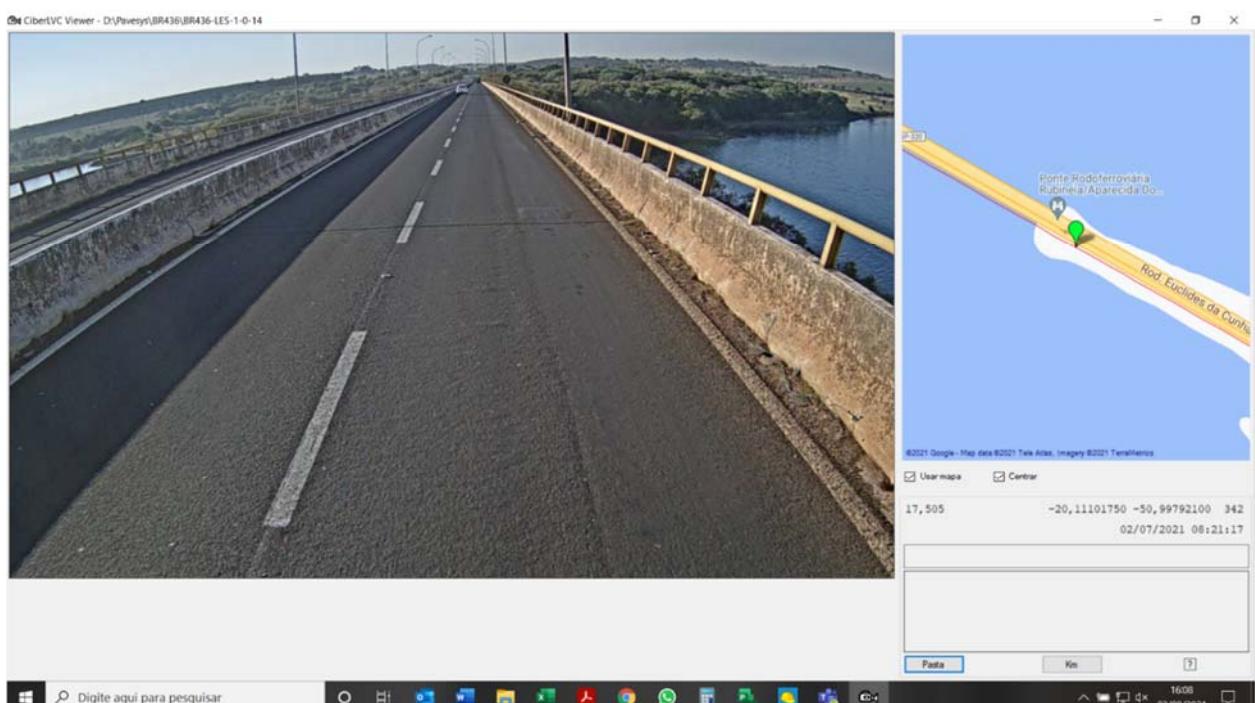


Figura 1-4 - Tela do programa vídeo registro.

Na sequência são apresentadas figuras do tipo de veículo utilizado para o vídeo registro e o posicionamento das câmeras que podem variar conforme a necessidade.



Figura 1-5 - Equipamento para o vídeo registro.



Figura 1-6 - Equipamento para o vídeo registro.

O sistema do vídeo registro é composto dos seguintes acessórios instalados no equipamento móvel:

- Duas câmeras de alta resolução para geração de sequência de fotos;
- Odômetro de precisão ligado à roda do veículo; e,
- Software de aquisição das imagens e gerenciamento de GPS e odômetro.

Recursos:

- O sistema gera uma foto a cada 5 m (variável);
- A qualquer momento é possível inserir os defeitos listados na tela do software (podem ser incluídos outros defeitos);
- As informações quanto aos marcos quilométricos são inseridas no momento do levantamento em campo e no escritório posteriormente é possível excluir as placas onde o sistema mostra erro de localização, possibilitando assim maior exatidão;
- O odômetro digital pode ser calibrado a qualquer momento;
- Na tela são apresentados os dados de GPS e a localização exata da imagem.

Produtos:

- Software específico para visualização do vídeo registro;

- Planilhas MSExcell® no formato solicitado com localização exata (por km e GPS) dos defeitos registrados, pontos notáveis ou qualquer informação registrada (conforme demanda);
- Planilha MSExcell® com resultados e resumo de defeitos identificados apresentando a extensão escolhida (conforme demanda).

Posteriormente, em escritório é possível incluir ou excluir defeitos e observações, além de visualizar uma imagem informando o km (localização).

Os dados obtidos no vídeo registro estão disponibilizados em uma mídia digital em anexo ao presente estudo, assim como o plugin que possibilita a sua visualização e navegação pela rodovia.

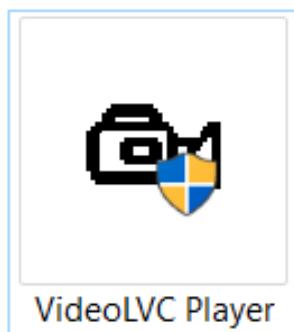


Figura 1-7 - Ícone executável do plugin

O sistema de navegação apresenta os seguintes comandos e instruções para o manuseio das imagens:

Atalhos do teclado

X

*** Navegação ***

PgDn imagem seguinte.
PgUp imagem anterior.

Ctrl+PgDn pula 30 imagens para frente.
Ctrl+PgUp pula 30 imagens para trás.

Alt+PgDn pula para imagem seguinte com observação.
Alt+PgUp pula para imagem anterior com observação.

Shift+PgDn avanço automático até qualquer tecla ser pressionada.
Shift+PgUp retrocesso automático até qualquer tecla ser pressionada.

Ctrl+Home primeira imagem.
Ctrl+End última imagem.

F1 visualiza apenas câmera 1.
F2 visualiza apenas câmera 2.
F3 troca entre os modos de visualização de duas câmeras.

F6 mostra ou não nome do arquivo da imagem.

OK

Figura 1-8 - Tela de ajuda para o programa vídeo registro.

Após esta orientação sobre os dados e manuseio dos resultados obtidos no vídeo registro realizado rodovias estaduais MS-040, MS-338 e MS-395 e das rodovias federais BR-262 e BR- 267., selecionamos a seguir alguns pontos notáveis encontrados na rodovia.

1.1.1.1. Rodovia MS-040



Figura 1-9 - Início do trecho.



Figura 1-10 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 040EMS0010, compreendendo o trecho entre o Anel rodoviário de Campo Grande e o Acesso à Colônia Yamato



Figura 1-11 - Início do trecho



Figura 1-12- Fim do trecho

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 040EMS0166, compreendendo o trecho entre o Acesso à Colônia Yamato e o Entr. Rodovia MS-375 (Limite municipal Campo Grande e Ribas do Rio Pardo).



Figura 1-13 - Início do trecho.



Figura 1-14 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 040EMS1225, compreendendo o trecho entre o Entr. Rodovia MS-375 (Limite municipal Campo Grande e Ribas do Rio Pardo) e o Entr. Rodovia MS-340.



Figura 1-15 - Início do trecho.



Figura 1-16 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 040EMS1421, compreendendo o trecho entre o Entr. Rodovia MS-340 e o Limite municipal Ribas do Rio Pardo e Santa Rita do Pardo.



Figura 1-17 - Início do trecho.



Figura 1-18 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 040EMS1896, compreendendo o trecho entre o Limite municipal Ribas do Rio Pardo e Santa Rita do Pardo e o Entr. Rodovia MS-134/MS-338(A).



Figura 1-19 - Início do trecho.



Figura 1-20 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 040EMS2130, compreendendo o trecho entre o Entr. Rodovia MS- 134/MS-338(A) e a Av. Julião de Lima Maia (Início do Contorno Rodoviário de Santa Rita do Pardo).



Figura 1-21 - Início do trecho.



Figura 1-22 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 040EMS2245, compreendendo o trecho entre a Entr. Av. Julião de Lima Maia (Início trecho urbano de Santa Rita do Pardo) e a Entr. MS-338 (B), (Fim do Contorno Rodoviário de Santa Rita do Pardo).

1.1.1.2. Rodovia - MS-338



Figura 1-23 - Início do trecho.



Figura 1-24 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 338EMS2873, compreendendo o trecho entre o Contorno Rodoviário de Santa Rita do Pardo (C-009) e o Entr. Rodovia MS-395.

1.1.1.3. Rodovia - MS-395



Figura 1-25 - Início do trecho.



Figura 1-26 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 395EMS0661, compreendendo o trecho entre o Entr. Rodovia BR-267 e o Entr. Rua Anhanduí (Final trecho urbano de Bataguassu).

Grupo de CONSULTORES RODOVIÁRIOS

Proficenter

INFRAPLAN
Engenharia de tráfego e transportes

Moysés & Pires
Sociedade de advogados

VALLYA
BUILDING TRUST

pavesys

ecoworld



Figura 1-27 - Início do trecho.



Figura 1-28 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 395EMS0672, compreendendo o trecho entre o Entr. Rua Anhanduí (Final trecho urbano de Bataguassu) e o Limite municipal Bataguassu e Santa Rita do Pardo (Ponte sobre Rio Pardo).



Figura 1-29 - Início do trecho.



Figura 1-30 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 395EMS0715, compreendendo o trecho entre o Limite municipal Bataguassu e Santa Rita do Pardo (Ponte sobre Rio Pardo) e o Entr. Rodovia MS-338.

1.1.1.4. Rodovia - BR-262



Figura 1-31 - Início do trecho.



Figura 1-32 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 262BMS1260, compreendendo o trecho entre a Div. SP/MS (Início Ponte s/ Rio Paraná) e o Fim Ponte s/ Rio Paraná.



Figura 1-33 - Início do trecho.



Figura 1-34 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 262BMS1265, compreendendo o trecho entre o Fim ponte s/ Rio Paraná e o Entr. Contorno Rod. Três Lagoas.



Figura 1-35 - Início do trecho.



Figura 1-36 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 262BMS1270, compreendendo o trecho entre o Entr. Contorno Rod. Três Lagoas e o Trevo Da CESP.



Figura 1-37 - Início do trecho.



Figura 1-38 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 262BMS1275, compreendendo o trecho entre o Trevo da CESP e o Início da Duplicação.



Figura 1-39 - Início do trecho.



Figura 1-40 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 262BMS1280, compreendendo o trecho entre o Início da Duplicação e o Entr. BR-158(A) (Três Lagoas).



Figura 1-41 - Início do trecho.



Figura 1-42 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 262BMS1285, compreendendo o trecho entre o Entr. BR-158(A) (Três Lagoas) e o Fim Pista Dupla.



Figura 1-43 - Início do trecho.



Figura 1-44 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 262BMS1288, compreendendo o trecho entre o Fim Pista Dupla e o Entr. BR-158(B) (p/Brasilândia).



Figura 1-45 - Início do trecho.



Figura 1-16- Fim do Trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 262BMS1290, compreendendo o trecho entre o Entr. BR-158(B) (p/Brasilândia) e o Entr. Contorno Rod. Três Lagoas.



Figura 1-46 - Início do trecho.



Figura 1-47 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 262BMS1295, compreendendo o trecho entre o Entr. Contorno Rod. Três Lagoas e o Entr. MS-459 (p/ Arapuá).



Figura 1-48 - Início do trecho.



Figura 1-49 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 262BMS1300, compreendendo o trecho entre o Entr. MS-459 (p/ Arapuá) e o Entr. MS-453 (p/ Garcias).



Figura 1-50 - Início do trecho.



Figura 1-51 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 262BMS1305, compreendendo o trecho entre o Entr. MS-453 (p/ Garcias) e o Entr. MS-124/377 (p/Inocência).



Figura 1-52 - Início do trecho.



Figura 1-53 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 262BMS1310, compreendendo o trecho entre o Entr. MS-124/377 (p/Inocência) e o Início Duplicação (Água Clara) *Trecho Urbano*.



Figura 1-54 - Início do trecho.



Figura 1-55 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 262BMS1314, compreendendo o trecho entre o Início Duplicação (Água Clara) e o Final Pista Dupla *Trecho Urbano*.



Figura 1-56 - Início do trecho.

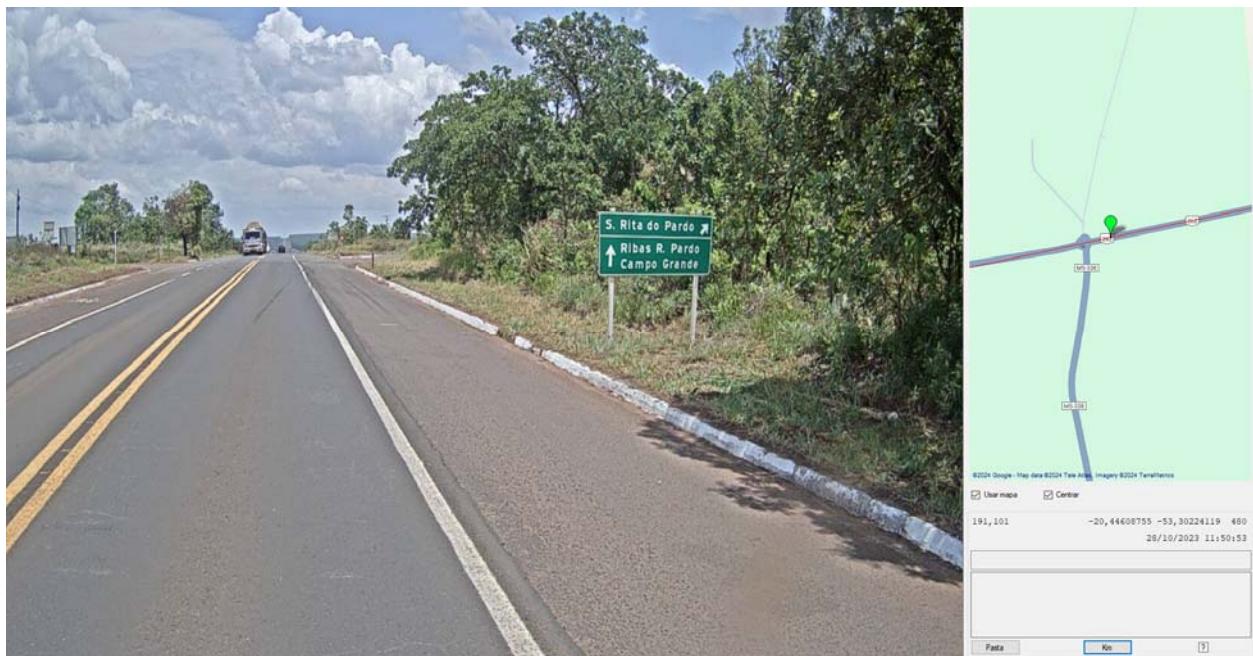


Figura 1-57 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 262BMS1316, compreendendo o trecho entre o Final Pista Dupla e o Entr. MS-338 (p/ Santa Rita Do Pardo).



Figura 1-58 - Início do trecho.



Figura 1-59 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 262BMS1320, compreendendo o trecho entre o Entr. MS-338 (p/ Santa Rita do Pardo) e o Entr. MS-340 (Ribas do Rio Pardo).



Figura 1-60 - Início do trecho.



Figura 1-61 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 262BMS1325, compreendendo o trecho entre o Entr. MS-340 (Ribas do Rio Pardo) e o Início Pista Dupla.



Figura 1-62 - Início do trecho.



Figura 1-63 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 262BMS1328, compreendendo o trecho entre o Início Pista Dupla e o Entr. BR-163(A) (Campo Grande).

1.1.1.5. Rodovia - BR-267



Figura 1-64 - Início do trecho.



Figura 1-65 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 267BMS0870, compreendendo o trecho entre a Div. SP/MS (Início Travessia Rio Paraná) e o Fim Trav. Rio Paraná (Ponte M. Joppert).

Grupo de CONSULTORES RODOVIÁRIOS

Proficenter

INFRAPLAN
Engenharia de tráfego e transportes

Moysés & Pires
Sociedade de advogados

VALLYA
BUILDING TRUST

pavesys

ecoworld



Figura 1-66 - Início do trecho.



Figura 1-67 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 267BMS0880, compreendendo o trecho entre o Fim Trav. Rio Paraná (Ponte M. Joppert) e o Início da Pista Dupla.



Figura 1-68 - Início do trecho.



Figura 1-69 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 267BMS0885, compreendendo o trecho entre o Início da Pista Dupla e o Fim Pista Dupla (Bataguassu).



Figura 1-70 - Início do trecho.



Figura 1-71 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 267BMS0890, compreendendo o trecho entre o Fim Pista Dupla (Bataguassu) e o Entr. MS-134 (Casa Verde).



Figura 1-72 - Início do trecho.



Figura 1-73 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 267BMS0910, compreendendo o trecho entre o Entr. MS -134 (Casa Verde) e o Fim Duplicação (Casa Verde).



Figura 1-74 - Início do trecho.



Figura 1-75 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 267BMS0915, compreendendo o trecho entre o Fim Duplicação (Casa Verde) e o Entr. MS-141 (P/Angélica).



Figura 1-76 - Início do trecho.

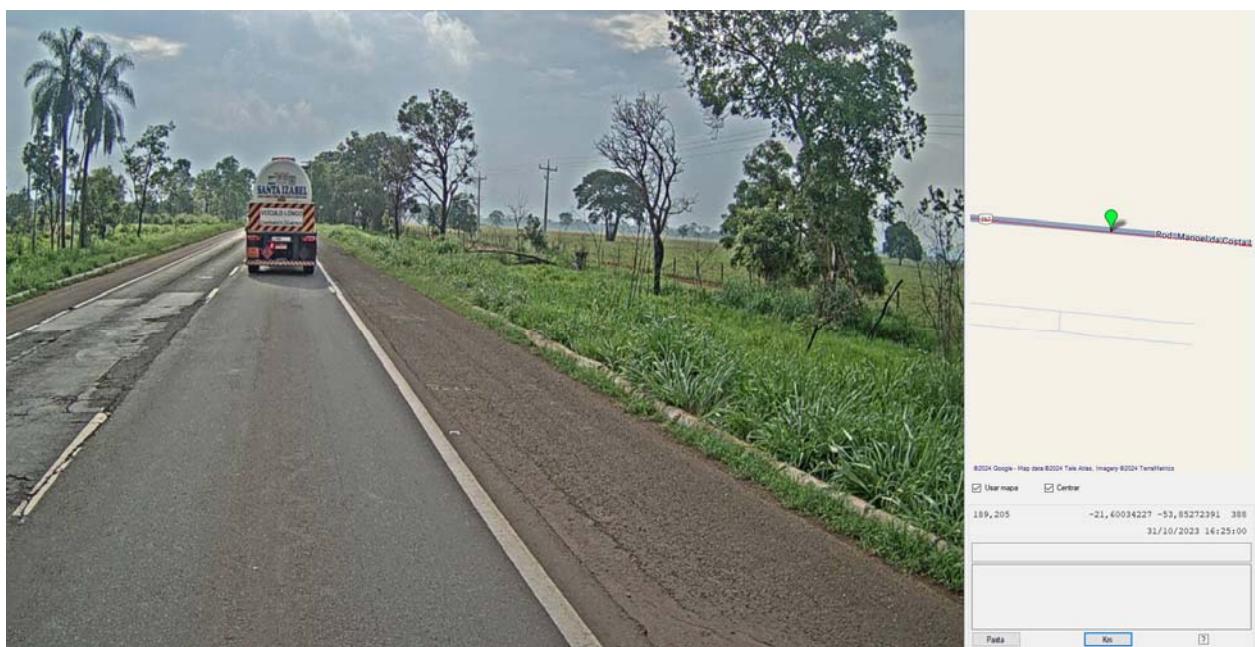


Figura 1-77 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 267BMS0920, compreendendo o trecho entre o Entr. MS-141 (p/ Angélica) e o Entr. MS-145.



Figura 1-78 - Início do trecho.



Figura 1-79 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 267BMS0930, compreendendo o trecho entre o Entr. MS-145 e o Entr. MS-375 (Zuzu).



Figura 1-80 - Início do trecho.



Figura 1-81 - Fim do trecho.

As fotografias acima apresentadas possibilitam a visualização de um panorama atual do segmento rodoviário denominado 267BMS0950, compreendendo o trecho entre o Entr. MS-375 (Zuzu) e o Início Duplicação (Nova Alvorada do Sul).



Figura 1-82 - Início do trecho.

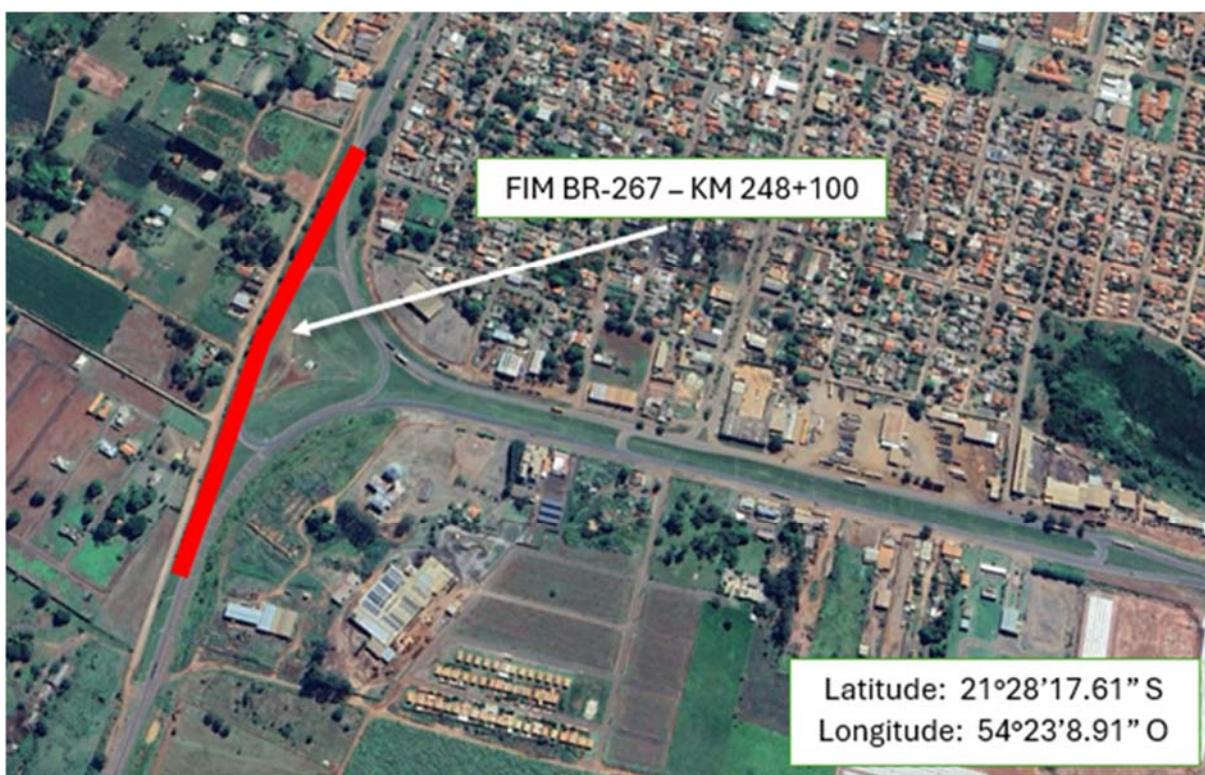


Figura 1-83 - Fim do trecho.

A fotografia acima apresentada possibilita a visualização atual do segmento rodoviário denominado 267BMS0952, compreendendo o trecho entre o Duplicação (Nova Alvorada do Sul) e o Entr. BR-163(A) (Nova Alvorada do Sul).

Grupo de CONSULTORES RODOVIÁRIOS

Proficenter

INFRAPLAN
Engenharia de tráfego e transportes

Moysés & Pires
Sociedade de advogados

VALLYA
BUILDING TRUST

pavesys
ENGENHARIA DE PAVIMENTOS

ecoworld

1.1.1. Greide existente

O levantamento do greide existente foi obtido a partir do georreferenciamento realizado pela Consultora PAVESYS Engenharia, por ocasião do vídeo registro das características da rodovia.

1.1.2. Características geométricas

As atividades de caracterização da rodovia foram realizadas por meio de inspeção visual na rodovia, sendo levantadas, por localização e tipo. O levantamento foi feito com o auxílio de equipamento de GPS, aliado a fotografias digitais georreferenciadas, que permitiram o registro da localização de cada um dos elementos geométricos cadastrados.

1.1.2.1. *Pistas.*

1.1.2.1.1. Rodovia MS-040

A rodovia MS 040 apresenta pista simples e sem acostamento em praticamente toda a sua extensão entre o Km 0+000 e o Km 227+200.

Em seu desenvolvimento, apresenta diferentes composições de faixas de rolamento, conforme descritos a seguir:

- Pista simples: A partir da Ent. rodovia BR-163, no Km 0+000 até entra. Da estrada sem nome no km 16+500, apresentando uma extensão de 16,500 km;
- Pista simples: A partir da estrada sem nome no km 16+500 até ponte sobre o ribeirão da lontra no km 119+700, apresentando uma extensão de 103,200 km;
- Pista simples: A partir da ponte sobre o ribeirão da lontra no km 119+700 até ent. da MS-340 no km139+000, apresentando uma extensão de 19,700 km;
- Pista simples: A partir ent. da MS-340 no km139+000 até ponte sobre o rio Pardo no km 186+500, apresentando uma extensão de 47,500 km;
- Pista simples: A partir da ponte sobre o rio Pardo no km 186+500 até ent. da MS-134 no km 210+000, apresentando uma extensão de 23,500 km;
- Pista simples: A partir da ent. da MS-134 no km 210+000, até ent. de Santa Rita do Pardo no km 224+400, apresentando uma extensão de 14,400 km;
- Pista simples: A partir da ent. de Santa Rita do Pardo no km 224+400, até ent. MS-338 no km 227+200, apresentando uma extensão de 2,800 km.

Dessa forma, para facilitar o entendimento das características geométricas da rodovia, no item **Erro! Fonte de referência não encontrada.** se encontra o traçado unifilar retigráfico dos segmentos objeto deste estudo.

1.1.2.1.2. Rodovia MS-338

A rodovia MS 338 apresenta pista simples e sem acostamento em praticamente toda a sua extensão entre o Km 286+100 e o Km 346+268.

Em seu desenvolvimento, apresenta diferentes composições de faixas de rolamento, conforme descritos a seguir:

- Pista simples: A partir da Ent. rodovia MS-040, no Km 286+100 até ent. da MS-395 no km no km 346+100, apresentando uma extensão de 59,100 km;

Dessa forma, para facilitar o entendimento das características geométricas da rodovia, no item **Erro! Fonte de referência não encontrada.** se encontra o traçado unifilar retigráfico dos segmentos objeto deste estudo.

1.1.2.1.3. Rodovia MS-395

A rodovia MS 395 apresenta pista simples e sem acostamento em praticamente toda a sua extensão entre o Km 65+400 e o Km 73+100.

Em seu desenvolvimento, apresenta diferentes composições de faixas de rolamento, conforme descritos a seguir:

- Pista simples: A partir da Ent. rodovia BR-267, no Km 65+400 até final da área urbana no km 67+300, apresentando uma extensão de 2,000 km;
- Pista simples: A partir do final da área urbana no km 67+300 até a ponte sobre o Rio Pardo no km 71+700, apresentando uma extensão de 4,400 km;
- Pista simples: A partir da ponte sobre o Rio Pardo no km 71+700 até a ent. para MS338 no km 73+100, apresentando uma extensão de 1,300 km.

Dessa forma, para facilitar o entendimento das características geométricas da rodovia, no item **Erro! Fonte de referência não encontrada.** se encontra o traçado unifilar retigráfico dos segmentos objeto deste estudo.

1.1.2.1.4. Rodovia BR-262

A rodovia BR-262 apresenta pista simples em praticamente toda a sua extensão entre o Km 0+000 e o Km 328+200, com exceção do segmento urbano em Três Iagoas, entre o Km 4+200 e o Km 9+100, do segmento urbano em Água clara, entre o Km 143+300 e o Km 144+200, e do segmento urbano em Campo Grande, entre o Km 324+800 e o Km 328+200, onde a rodovia apresenta-se duplicada.

Em seu desenvolvimento, apresenta diferentes composições de faixas de rolamento, conforme descritos a seguir:

- Pista simples: A partir do final da rodovia BR-262 no estado de São Paulo - Início da Ponte) no Km 0+000 até o final da ponte no Km 1+500, apresentando uma extensão de 1,500 km;
- Pista simples: A partir do Final da ponte no km1+500 até a Ent. do futuro Anel Sul do contorno de Três Lagoas no km 2+600, apresentando uma extensão de 1,100 km;
- Pista simples: A partir da Ent. do futuro Anel Sul do contorno de Três Lagoas no km 2+600 até rotatória de acesso a av. Ranulpho Marques Leal no Km 4+200, com uma extensão de 1,600 km;
- Pista dupla: A partir rotatória de acesso a av. Ranulpho Marques Leal no Km 4+200 até o Início do trecho urbano de Três Lagoas, no Km 5+000, com extensão de 0,800 km;

- Pista dupla: A partir do Início do trecho urbano de Três Lagoas, no Km 5+000 até a av. Ponta Porã no km 5+700, com extensão de 0,700 km;
- Pista dupla: A partir av. Ponta Porã, no km 5+700, até o final do trecho duplicado de Três Lagoas, no Km 9+100, com extensão de 3,400 km;
- Pista simples: A partir o final do trecho duplicado de Três Lagoas, no Km 9+100 até a Ent. rodovia MS-395 no Km 13+400, com extensão de 4,300 km;
- Pista simples: A partir a Ent. rodovia MS-395 no Km 13+400, até a Entr.^º Contorno rodoviário de Três Lagoas, no Km 17+700, com extensão de 4,300 km;
- Pista simples: A partir até a Ent. Contorno rodoviário de Três Lagoas, no Km 17+700, até a Ent. MS-459 no km 49+400, apresentando a extensão de 32,249km;
- Pista simples: A partir da a Ent. MS-459 no km 49+400até a Ent. MS-453 no km 69+100, com extensão de 19,200 km;
- Pista simples: A partir a Ent. MS-453 no km 69+100, até Ent. MS-377 no km 139+600, com extensão de 70,500 km;
- Pista simples: A partir até Ent. MS-377 no km 139+600, até Início da pista dupla no km 143+300, com extensão de 3,700 km;
- Pista dupla: Entre o Início da pista dupla no km 143+300, até o final do trecho duplicado no município de Água Clara, no Km 144+200, com extensão de 0,900 km;
- Pista simples: Entre o final do trecho duplicado no município de Água Clara, no Km 144+200 até a ent. para MS-338 no km 191+200, com extensão de 47,000 km;
- Pista simples: Entre a ent. para MS-338 no km 191+200 até a ent. para MS-357 (av. Aureliano Moura Brandão) no km 239+400, com extensão de 48,200 km;
- Pista simples: Entre a ent. para MS-357 (av. Aureliano Moura Brandão) no km 239+400 até início do trecho duplicado no km 324+800, com extensão de 85,400 km;
- Pista dupla: Entre o início do trecho duplicado no km 324+800, até a entr, para BR-163, no Km 328+200, com extensão de 3,400 km.

A rodovia apresenta também via marginal no trecho urbano do município de Campo grande, onde estas vias laterais apresentam faixa de tráfego de um lado da rodovia.

Dessa forma, para facilitar o entendimento das características geométricas da rodovia, no item **Erro! Fonte de referência não encontrada.** se encontra o traçado unifilar retigráfico dos segmentos objeto deste estudo.

1.1.2.1.5. Rodovia BR-267

A rodovia BR-267 apresenta pista simples em praticamente toda a sua extensão entre o Km 0+000 e o Km 248+100, com exceção dos trechos entre o Km 11+500 e o Km 12+250, 27+200 a 30+200 e 246+700 a 248+100 a onde a rodovia apresenta-se duplicada.

Em seu desenvolvimento, apresenta diferentes composições de faixas de rolamento, conforme descritos a seguir:

- Pista simples: A partir do final da BR-267 (Rodovia Raposo Tavares), Início da ponte sobre o rio Paraná no km 0+000, até o final da ponte no km 2+500, apresentando uma extensão de 2,500 km;
- Pista simples: A partir do final da ponte no km 2+500 em aterro de conquista até o início da duplicação no km 11+500, apresentando uma extensão de 9,000 km;
- Pista dupla: A partir do início da duplicação no km 11+500 até o final da duplicação, no Km 12+250, apresentando uma extensão de 0,750 km;
- Pista simples: A partir o final da duplicação, no Km 12+250 até a início da duplicação no km 27+200, apresentando uma extensão de 14,950 km;
- Pista dupla: A partir do início da duplicação no km 27+200 até o final da duplicação, no Km 30+200, apresentando uma extensão de 3,000 km;
- Pista simples: A partir do final da duplicação, no Km 30+200 até Ent. Para MS-134, no Km 123+792, apresentando uma extensão de 93,592 km;
- Pista simples: A partir da Ent. para MS-134, no Km 123+792 até a Ent. MS-141, no Km 135+600, apresentando uma extensão de 11,808 km;
- Pista simples: A partir da a Ent. MS-141, no Km 135+600, até o a Ent. MS-145, no Km 189+236, apresentando uma extensão de 65,444 km;
- Pista simples: A partir da Ent. MS-145, no Km 189+236 até a rodovia sem nome (Vila Zuzu), no Km 222+900, apresentando uma extensão de 33,664 km;
- Pista simples: A partir a rodovia sem nome (Vila Zuzu), no Km 222+900 até o início do trecho duplicado (Nova Alvorada do Sul), no Km 246+700, apresentando uma extensão de 23,800 km;
- Pista dupla: A partir do início do trecho duplicado (Nova Alvorada do Sul), no Km 246+700 até a Ent. Da BR-163, no Km 248+100, apresentando uma extensão de 1,400 km.
- Dessa forma, para facilitar o entendimento das características geométricas da rodovia, no item **Erro! Fonte de referência não encontrada.** se encontra o traçado unifilar retigráfico dos segmentos objeto deste estudo.

1.2. Pavimento

1.2.1. Avaliações de campo

1.2.1.1. *Avaliação Estrutural do Pavimento - Condição Deflectométrica*

Os equipamentos Falling Weight Deflectometers – FWD são classificados como dispositivos de deflexão de impacto (ensaios não destrutivos). Os pesos são levantados a uma altura pré-determinada e deixado cair sobre uma placa especial, transmitindo uma força de impacto para o pavimento. A forma do pulso de carga obtida é semelhante à obtida a partir de uma carga de roda em movimento e, portanto, este tipo de dispositivo reproduz com maior precisão as deformações reais produzidas pela movimentação de cargas de um caminhão ou avião sobre os pavimentos.

A deformação da estrutura carregada é medida durante o tempo de carregamento e o valor de deformação de pico é registrado. Quando os desvios são comparados com os desvios de outras seções, a capacidade do pavimento testado para suportar a sua carga de trabalho pode ser estimada.

Com o impacto da carga aplicada, a forma da bacia de deflexão é medida e registrada. A forma da bacia de deflexão é então utilizada juntamente com programas de computador para análise de estruturas multicamadas para determinar a resistência da estrutura de pavimento total, bem como cada uma das camadas existentes.

Procedimento

O peso é levantado por um sistema hidráulico a uma altura pré-determinada. Após ser liberado, o peso cai em uma placa situada sobre o pavimento, gerando uma deformação recuperável (deflexão). As deflexões são medidas por 7 geofones instalados na placa de carga e ao longo de uma barra metálica. As distâncias dos geofones ao centro da placa de carga são fixadas visando maximizar a acurácia em função da estrutura do pavimento ensaiado, procurando-se posicioná-los de forma que as deflexões neles registradas reflitam a contribuição das diversas camadas na deformabilidade total do pavimento e definir completamente a geometria da bacia.

Uma variedade de parâmetros, incluindo os desvios de superfície, carga aplicada, temperatura do ar, temperatura da superfície do pavimento, GPS e distância são medidos em cada ponto de ensaio.

A Figura a seguir apresenta uma representação esquemática do funcionamento e da linha de influência gerada pelo equipamento.

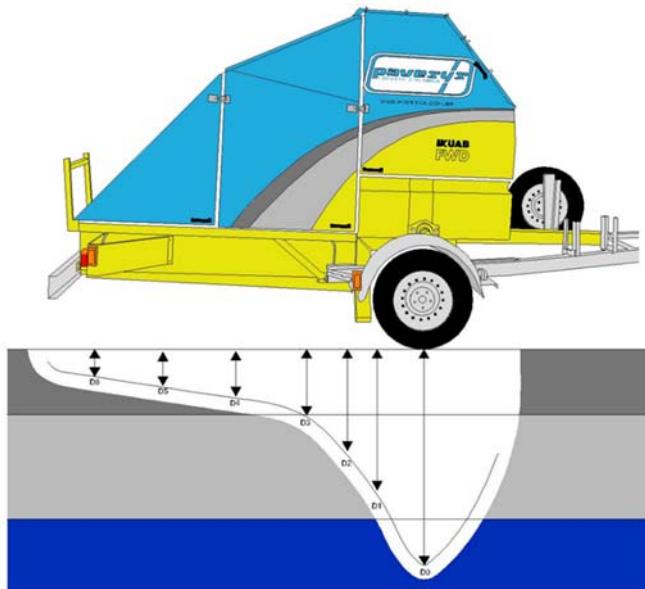


Figura 1-84- Representação Esquemática do Funcionamento e Linha de Influência.

Equipamento

No intuito de obter as deflexões do pavimento com rapidez e elevado nível de confiabilidade, foi utilizado nos estudos um deflectômetro de impacto, modelo KUAB FWD 50, o qual preenche todos os requisitos constantes nas especificações ASTM D-4695 e D-4696. Este sistema permite a determinação da bacia de deflexão a partir da leitura das deformações recuperáveis em 7 (sete) pontos.

As distâncias dos sensores ao centro da placa de carga são fixadas visando maximizar a acurácia em função da estrutura do pavimento ensaiado, procurando-se posicioná-los de forma que as deflexões neles registradas reflitam a contribuição das diversas camadas na deformabilidade total do pavimento e definam completamente a geometria da bacia.

Neste estudo foram empregados os seguintes espaçamentos:

- Pavimento asfáltico: 0; 20; 30; 45; 60; 90; 120 (em centímetros).
- O ponto “0“ está sob o prato de carga do sensor D1.

O FWD KUAB 50 tem os seguintes opcionais acoplados a sua estrutura:

- Medidor de distância (odômetro digital) com resolução de 1,0 m;
- Medidor automático de temperatura do ar e do pavimento, conectado ao processador 9000 SP, com resolução de 0,5°C e acurácia de +/- 1°C (entre -18°C e +70°C);
- GPS de precisão métrica com coordenadas geográficas em cada ensaio.

Na Figura a seguir é apresentado o equipamento FWD utilizado pela Pavesys Engenharia.



Figura 1-85 - Equipamento FWD Pavesys.

1.2.1.2. **Avaliação da Superfície do Pavimento - Condição de Superfície**

1.2.1.2.1. **Índice de Gravidade Global (IGG)**

O procedimento adotado para registro dos defeitos de superfície foi desenvolvido pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), conforme Norma PRO 0006/2003 (Avaliação objetiva da superfície de pavimentos flexíveis e semirrígidos – Procedimento).

Para a Avaliação da Condição de Superfície o veículo deve ser equipado com velocímetro/odômetro calibrado para aferição da velocidade de operação, distâncias percorridas e posicionamento dos marcos quilométricos rodoviários, bem como, munido de sinalização de advertência. O veículo utilizado é apresentado por meio da Figura a seguir.



Figura 1-86 – Veículo de Diagnóstico de Rodovias.

O veículo deve ser operado a uma velocidade média de 40 km/h percorrendo a rodovia em todos os sentidos da pista de rolamento, este veículo deve possuir odômetro veicular de precisão acoplado no câmbio para fins de localização e posicionamento nos trechos avaliados. Por meio deste sistema será possível realizar a verificação das extensões em campo e dos marcos quilométricos.

O cadastro dos defeitos será realizado de modo eletrônico, por meio de um microcomputador onde o avaliador, ao identificar determinado tipo de defeito no pavimento, registra sua ocorrência por meio de teclas de atalho.

As patologias consideradas no inventário de defeitos de superfície do pavimento são aquelas preconizadas pela norma técnica TER-005/2003 do DNIT, sendo estes apresentados de forma resumida nas Tabelas a seguir.

Tabela 1-1– Defeitos considerados (trincamento).

FENDAS			CODIFICAÇÃO	CLASSE DAS FENDAS				
Fissuras			FI	-	-	-		
Trincas no revestimento geradas por deformação permanente excessiva e/ou decorrentes do fenômeno de fadiga	Trincas Isoladas	Transversais	Curtas	TTC	FC-1	FC-2	FC-3	
			Longas	TTL	FC-1	FC-2	FC-3	
		Longitudinais	Curtas	TLC	FC-1	FC-2	FC-3	
			Longas	TLL	FC-1	FC-2	FC-3	
	Trincas Interligadas	"Jacaré"	Sem erosão acentuada nas bordas das trincas	J	-	FC-2	-	
			Com erosão acentuada nas bordas das trincas	JE	-	-	FC-3	
	Trincas Isoladas	Devido à retração térmica ou dissecação da base (solo-cimento) ou do revestimento			TRR	FC-1	FC-2	FC-3
	Trincas Interligadas	"Bloco"	Sem erosão acentuada nas bordas das trincas	TB	-	FC-2	-	
			Com erosão acentuada nas bordas das trincas	TBE	-		FC-3	

Tabela 1-2– Defeitos considerados (outros defeitos).

OUTROS DEFEITOS				CODIFICAÇÃO	
Afundamento	Plástico	Local	Devido à fluência plástica de uma ou mais camadas do pavimento ou do subleito	ALP	
		da Trilha	Devido à fluência plástica de uma ou mais camadas do pavimento ou do subleito	ATP	
	De Consolidação	Local	Devido à consolidação diferencial ocorrente em camadas do pavimento ou do subleito	ALC	
		da Trilha	Devido à consolidação diferencial ocorrente em camadas do pavimento ou do subleito	ATC	
Ondulação/Corrugação - Ondulações transversais causadas por instabilidade da mistura betuminosa constituinte do revestimento ou da base				O	
Escorregamento (do revestimento betuminoso)				E	
Exsudação do ligante betuminoso no revestimento				EX	
Desgaste acentuado na superfície do revestimento				D	
“Panelas” ou buracos decorrentes da desagregação do revestimento e às vezes de camadas inferiores				P	
Remendos	Remendo Superficial		RS		
	Remendo Profundo		RP		

Nas planilhas de cálculo de IGG e planilhas resumo por STH apresentadas é indicado um conceito para o segmento com relação aos defeitos de superfície. Este conceito foi definido conforme a norma DNIT PRO 0006/2003, apresentado na Tabela a seguir.

Tabela 1-3– Conceito da degradação de superfície pelo IGG.

Conceitos	Limites
Ótimo	$0 < \text{IGG} \leq 20$
Bom	$20 < \text{IGG} \leq 40$
Regular	$40 < \text{IGG} \leq 80$
Ruim	$80 < \text{IGG} \leq 160$
Péssimo	$\text{IGG} > 160$

1.2.1.2.2. Levantamento Visual Contínuo (LVC DNIT)

O procedimento adotado para registro dos defeitos de superfície foi desenvolvido pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), conforme Norma PRO 008/2003.

De acordo com a norma, deve ser evitada a realização do levantamento em dias chuvosos, com muita neblina ou pouca luz natural (início ou final do dia). A equipe necessária para a realização do levantamento visual contínuo deve ser constituída preferencialmente por técnico qualificado ou engenheiro, além do motorista do veículo.

No levantamento visual contínuo deve ser usado um veículo equipado com velocímetro/odômetro calibrado para aferição da velocidade de operação, distâncias percorridas e posicionamento dos marcos quilométricos rodoviários, bem como,

munido de sinalização de advertência. O veículo utilizado para no LVC é apresentado por meio da Figura a seguir.



Figura 1-87 - Veículo de Diagnóstico de Rodovias.

O veículo deve ser operado a uma velocidade média de 40 km/h percorrendo a rodovia em todos os sentidos da pista de rolamento, este veículo deve possuir odômetro veicular de precisão acoplado no câmbio para fins de localização e posicionamento nos trechos avaliados. Por meio deste sistema será possível realizar a verificação das extensões em campo e dos marcos quilométricos.

O cadastro dos defeitos será realizado de modo eletrônico, por meio de um microcomputador onde o avaliador, ao identificar determinado tipo de defeito no pavimento, registra sua ocorrência por meio de teclas de atalho.

A divisão dos trechos em segmentos homogêneos se deu à cada 200 m.

As patologias consideradas no inventário de defeitos de superfície do pavimento são aquelas preconizadas pela norma técnica TER-005/2003 do DNIT, sendo estes apresentados de forma resumida na Tabela 1-4. Na Tabela 1-5 é apresentado o código e as frequências de defeitos, conforme a estimativa da qualidade e da porcentagem do defeito avaliado.

Tabela 1-4— Defeitos considerados no LVC-DNIT.

Trinca	Trincas isoladas (TR) Trincas interligadas tipo couro de jacaré (TJ) Trincas interligadas tipo bloco (TB)
Remendos (R)	
Panelas (P)	
Afundamento plástico e de trilhas de roda (AF)	
Ondulações e/ou corrugações (O)	
Escorregamento de Revestimento Betuminoso (E)	
Outros Defeitos Exsudação (EX)	
Desgaste (D)	

Tabela 1-5– Defeitos considerados no LVC-DNIT.

Panelas (P) e Remendos (R)		
Código	Freqüência	Quant./km
A	Alta	≥ 5
M	Média	2-5
B	Baixa	≤ 2
Demais defeitos		
Código	Freqüência	% por km
A	Alta	≥ 50
M	Média	50-10
B	Baixa	≤ 10

O ICPF (Índice da Condição do Pavimento Flexível) é estimado com base na avaliação visual do pavimento, classificando a superfície segundo os conceitos mostrados na Tabela 1.6, tendo em vista a aplicabilidade das medidas de manutenção determinadas pelo profissional avaliador. A precisão do valor do índice gerado será de aproximadamente 0,5.

Tabela 1-6 – Frequência dos Defeitos.

CONCEITO	DESCRIÇÃO	ICPF
Ótimo	NECESSITA APENAS DE CONSERVAÇÃO ROTINEIRA	5 - 4
Bom	APLICAÇÃO DE LAMA ASFÁLTICA - desgaste superficial, trincas não muito severas em áreas não muito extensas	4 - 3
Regular	CORREÇÃO DE PONTOS LOCALIZADOS OU RECAPEAMENTO - pavimento trincado, com panelas e remendos pouco freqüentes e com irregularidade longitudinal e transversal	3 - 2
Ruim	RECAPEAMENTO COM CORREÇÕES PRÉVIAS - defeitos generalizados com correções prévias em áreas localizadas - remendos superficiais ou profundos	2 - 1
Péssimo	RECONSTRUÇÃO - defeitos generalizados com correções prévias em toda a extensão. Degradação do revestimento e das demais camadas - infiltração de água e descompactação da base	1 - 0

Adicionalmente ao procedimento DNIT-008 (2003), será avaliado visualmente o degrau entre pista-acostamento e classificado o acostamento por meio da classificação expedita.

1.2.1.2.3. Levantamento Visual Detalhado (LVD DNIT)

A norma DNIT 007/2003-PRO fixa as condições exigíveis no “Levantamento para avaliação da condição de superfície de subtrechos homogêneos, dentro de um trecho considerado homogêneo, de rodovias de pavimentos flexíveis e semirrígidos para utilização na gerência de pavimentos e nos estudos e projetos”, com vistas à determinação do grau de degradação dos pavimentos a partir da quantificação de áreas degradadas.

O procedimento definido na norma DNIT 007/2003 – PRO, determina extensão máxima de segmento homogêneo de 300 m a 20 km. Assim, para atender às especificações, os segmentos homogêneos serão limitados conforme o PER, em 1 km.

- Segmentos homogêneos

Primeiramente, identificaram-se os trechos do Plano Nacional de Viação (PNV) da malha a ser levantada.

Em seguida, dividiu-se cada trecho unitário do PNV em segmentos homogêneos quanto à condição de superfície do pavimento. A escolha dos subtrechos homogêneos foi feita visualmente pelo engenheiro, não havendo necessidade de utilização de qualquer tipo de equipamento. A extensão máxima de cada subtrecho deve ser de 1 km.

Foram identificados três subtrechos homogêneos de 100 m para cada segmento homogêneo, locados no início, meio e fim do segmento, a partir do marco quilométrico mais próximo, ou qualquer outra referência permanente, no caso da não existência do marco.

- Inventário de defeitos das superfícies de avaliação em subtrechos homogêneos

Para o inventário dos defeitos, o primeiro passo consiste em marcar, nos segmentos homogêneos, seis superfícies de avaliação distribuídas duas a duas, ao longo dos três segmentos de 100 m, designadas de A a F, nas escalas longitudinais e transversais definidas (uma divisão do gráfico correspondente a 0,25 m de via).

Os defeitos descritos foram convenientemente inventariados e transcritos na ficha de levantamento de campo (Anexo C – Norma DNIT 007/2003–PRO). Esta ficha consiste em uma tabela, onde são registrados dados numéricos correspondentes às áreas levantadas dentro de cada superfície de avaliação.

A numeração dos defeitos dentro das superfícies avaliadas (A a F), foram marcadas na pista, por meio de giz, e medidas da seguinte maneira (ver Anexo B da norma).

- As trincas isoladas são medidas por intermédio de seus comprimentos multiplicados por 0,15m e representadas por linhas nos gráficos;
- As trincas interligadas são medidas por intermédio de retângulos circunscritos;
- As demais ocorrências são medidas também por meio de retângulos circunscritos;
- As áreas dos retângulos circunscritos devem ser esquematizadas graficamente nas fichas.

As fichas de campo com o resultado do levantamento do DNIT 007/2003 - PRO estão apresentadas no Anexo A, na apresentação dos resultados de cada trecho. O procedimento é explicado através do Anexo B da Norma DNIT 007/2003-PRO.

Para o presente estudo foram avaliadas apenas a presença de trincas dos tipos Classe II e III, as quais foram utilizadas para definição do grau de trincamento presente da rodovia.

- Trinca (T)

Qualquer descontinuidade na superfície do pavimento, consistindo em aberturas de maior ou menor porte, apresentando-se sob diversas formas, como adiante descrito.

- Tipos de trincas e métodos de medida

Os tipos de trincas são: transversal (T), longitudinal (L), crocodilo ou Jacaré (J), isoladas e bloco (B). Os diferentes tipos de trinca devem ser bem definidos, bem como os métodos de medir suas áreas ou comprimentos, o que auxilia na identificação unívoca de cada área levantada. Visando a obter consistência, a área trincada deve ser sempre medida por meio de retângulos circunscritos, com um lado paralelo ao eixo da rodovia.

- Classe das trincas

As trincas devem ser classificadas em função de sua severidade, como se segue:

- Classe 1 – Trincas com abertura superior a das fissuras, de até 1 mm;
- Classe 2 – Trincas com abertura superior a 1 mm, e sem erosão nas bordas;
- Classe 3 – Trincas com abertura superior a 1 mm, e com erosão nas bordas.

- Leituras das medições

Nas colunas do Anexo C (norma) devem ser indicadas as seguintes informações:

- 1^a Coluna - Número da área levantada nos subtrechos homogêneos do PNV;
- 2^a Coluna - Codificação da ocorrência, conforme definido em 3.2, usando o símbolo respectivo (Anexo E - Norma DNIT 007/2003 – PRO);
- 3^a Coluna - No caso das trincas isoladas e interligadas, definir a classe FC-1, FC-2 ou FC-3 (Anexo E - Norma DNIT 007/2003 – PRO);
- 4^a Coluna - As dimensões do retângulo que circunscreve o defeito (a x b);
- 5^a Coluna - O produto das dimensões indicadas, isto é, a área do retângulo que circunscreve o defeito (a x b).

As leituras das medições foram registradas em quadros com os resultados dos ensaios de Condições de Superfície do Pavimento, conforme descrito no Anexo C da Norma DNIT 007/2003-PRO, em conjunto com os seguintes itens:

- identificação da rodovia;
- subtrechos homogêneos (PNV)- quilômetro inicial e final;
- subtrechos homogêneos - quilômetro inicial e final;
- faixa;
- sentido - crescente ou decrescente;
- tipo de pavimento;
- sistema de medição;
- data de realização do levantamento;

- Observações - serão indicadas as principais ocorrências visualizadas durante a avaliação de campo, como por exemplo: interrupções por causa de acidentes, condições climáticas.

1.2.1.3. *Avaliação Funcional do Pavimento - Condição de Conforto*

O Perfilômetro Laser (Barra Laser) trata-se de um sistema de medição do perfil longitudinal de um pavimento rodoviário realizado com o auxílio de medidores de distância sem contato (a laser), medidores de aceleração vertical do veículo (acelerômetros), de um sistema preciso de medição de deslocamento/velocidade, tudo gerenciado por um sistema que coordena a aquisição dos dados e os envia a um computador, em tempo real, através de uma porta do tipo USB.

O sistema é capaz de realizar as medições no período diurno e noturno à frequência de aproximadamente 4.000 medidas por segundo (em cada sensor). A velocidade de deslocamento do veículo pode variar durante as medições e não tem um limite superior, o que permite – de acordo com as condições de segurança – que o levantamento seja realizado a 120 km/h, por exemplo. Recomenda-se, entretanto, que os levantamentos sejam realizados a velocidades superiores a 40 km/h.

Os medidores de distância a laser funcionam por triangulação, ou seja, um feixe laser de média potência que é apontado perpendicularmente ao pavimento, tem sua posição registrada por um sensor especial, para o qual o reflexo do laser no pavimento é direcionado. Na Figura a seguir é possível entender o funcionamento deste tipo de medidor. Os pontos 1, 2 e 3 representam distâncias possíveis do veículo até o pavimento e sua representação no sensor especial.

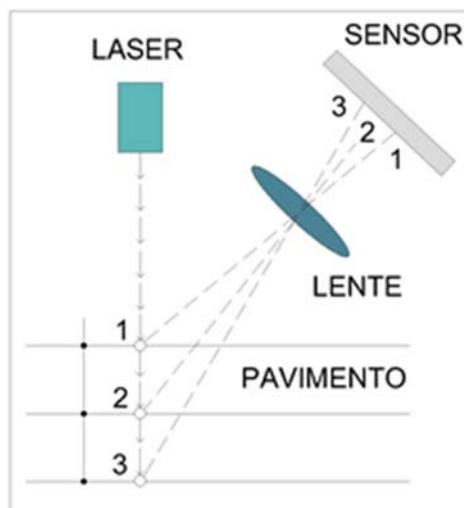


Figura 1-88 - Triangulação (medidores de distância).

Cada um dos medidores de distância laser tem internamente um sistema eletrônico microcontrolado, que gerencia a execução e a transmissão dos dados de cada medida, de acordo com as solicitações do sistema gerenciador. O curso útil de cada sensor é de 200 mm e a sensibilidade das medidas é de 0,2 mm.

Os sensores de aceleração vertical ficam instalados dentro dos sensores laser e são responsáveis pelo registro da aceleração vertical do veículo. Essa informação, depois de processada permitirá conhecer a posição relativa do veículo ao longo de todo o levantamento, o que permite a correção das medidas de todos os sensores, que é o perfil entregue pelo equipamento.

O sistema de medição do deslocamento do veículo é composto por um encoder industrial que é acoplado à roda do veículo gerando 1200 pulsos por rotação, permitindo o acompanhamento preciso do deslocamento e consequentemente da velocidade.

O sistema gerenciador é o sistema eletrônico ao qual todos os sensores (laser, aceleração e deslocamento) são conectados. Esse sistema controla a requisição/recebimento das informações e consolida tais informações para o envio ao computador.



Figura 1-89 - Perfilômetro Laser.

Operação

A operação do equipamento atende as recomendações gerais para o levantamento descritas na NORMA DNIT 442/2023, tais como devendo ser feita em dias sem chuva, por um operador técnico e um motorista. Durante um levantamento, o operador é capaz de visualizar na tela do software se todo o sistema está funcionando corretamente. A qualquer momento o software permite que se abra um arquivo no qual as informações de todos os sensores serão continuamente gravadas.

O software permite a suspensão temporária das medições (durante uma ultrapassagem, por exemplo), sem que haja prejuízo para a medição da distância percorrida, que continua a ser realizada. Durante o levantamento o operador técnico pode registrar no sistema observações que julgar pertinentes, tais como a passagem por obras de arte e lombadas que podem apresentar posteriormente valores de irregularidade destoantes daqueles calculados para trechos anteriores e posteriores.

Processamento dos Dados

Finalizada a coleta de dados de campo (pulsos eletrônicos), os arquivos com os registros devem ser processados por algoritmos específicos para que, considerando os dados da aceleração, possam ser obtidos os perfis levantados por cada um dos sensores.

O cálculo do IRI e do QI é feito pela média das elevações dos pontos do perfil ao longo de uma média móvel (recomenda-se 150mm).

O pré-processamento permite a remoção de eventuais medições inconvenientes à medida do perfil, tais as que podem ocorrer em pavimentos sujos, com juntas longitudinais, trincados ou ao passar por agregados muito reflexivos ou trechos úmidos, nas quais algumas medidas realizadas pelo laser não representarão necessariamente a elevação da superfície que é tocada pelos pneus. A Norma DNIT 442/2023 recomenda o uso de um percentual entre 10% e 25%.

Medidas consideradas “fora” podem ser descartadas, e se referem as medidas que o laser não fez por se encontrar fora do curso útil, o que normalmente acontece uma ou outra vez num pavimento plano e um pouco mais de vezes quando se passa em lombadas ou se desce um degrau de meio-fio ou acostamento.

Determinados os perfis, tais dados são novamente processados para que se determine o IRI e os afundamentos plásticos em uma ou nas duas trilhas de roda - ATR, conforme o caso.

1.2.1.4. *Avaliação de Segurança do Pavimento – Desnível Pista/Acostamento*

O levantamento de desnível (degrau) é realizado percorrendo as rodovias em um veículo pela faixa de acostamento, onde a equipe composta por um técnico em rodovias e um motorista deve fazer a leitura utilizando uma régua de alumínio com nível nos segmentos iniciais até que ocorra a “calibração do olho” para, a seguir, através do vídeo registro, percorrer a rodovia e verificar a condição de cada segmento, em caso de alteração ou dúvida no desnível o técnico realiza a medição física.

Para a aferição do desnível, considera-se o nível da faixa de rolamento junto à sinalização horizontal do bordo externo (limite aceitável do tráfego) em relação ao patamar do acostamento, conforme mostrado na Figura 1.7. O técnico deve registrar na planilha de campo, em cada ponto de medida, o desnível no encontro entre a pista de rolamento e a faixa de acostamento, considerando o espaçamento de 200 metros entre pontos de medição, coincidente com o estakeamento da pista.

As medidas devem ser realizadas em todas as faixas de tráfego que possuem acostamento (ida e volta). Nos trechos em pista dupla as leituras são realizadas somente na borda da faixa 2, não sendo considerada a faixa de segurança da faixa 1.



Figura 1-90 – Levantamento Degrau (Pista/Acostamento).



Figura 1-91 – Levantamento Degrau (Pista/Acostamento).

1.2.2. Diagnósticos do pavimento

O panorama encontrado em cada Rodovia é analisado com base em segmentos homogêneos de 1.000m. Para a análise preliminar foram estipulados parâmetros amplamente aplicados em estudos de Engenharia, sendo estes:

- Ausência de flechas nas trilhas de roda (ATR) ≤ 10 mm;
- Irregularidade longitudinal (IRI) $\leq 2,7$ m/km;
- Índice de Gravidade Global (IGG) ≤ 40 ;
- TR – Percentagem de trincamento FC-2 $\leq 5\%$;
- TR – Percentagem de trincamento FC-3 = 0%.

Durante a análise preliminar a identificação dos segmentos homogêneos que superaram os limites estabelecidos se dá pela média aritmética dos resultados de cada parâmetro avaliado e a análise estatística pela quantificação dos segmentos avaliados. O Gráfico a seguir apresenta um resumo geral dos indicadores por subtrecho homogêneo. Nos itens seguintes, são detalhadas as informações por rodovia.

Resumo Geral de Indicadores - Segmento Homogêneo

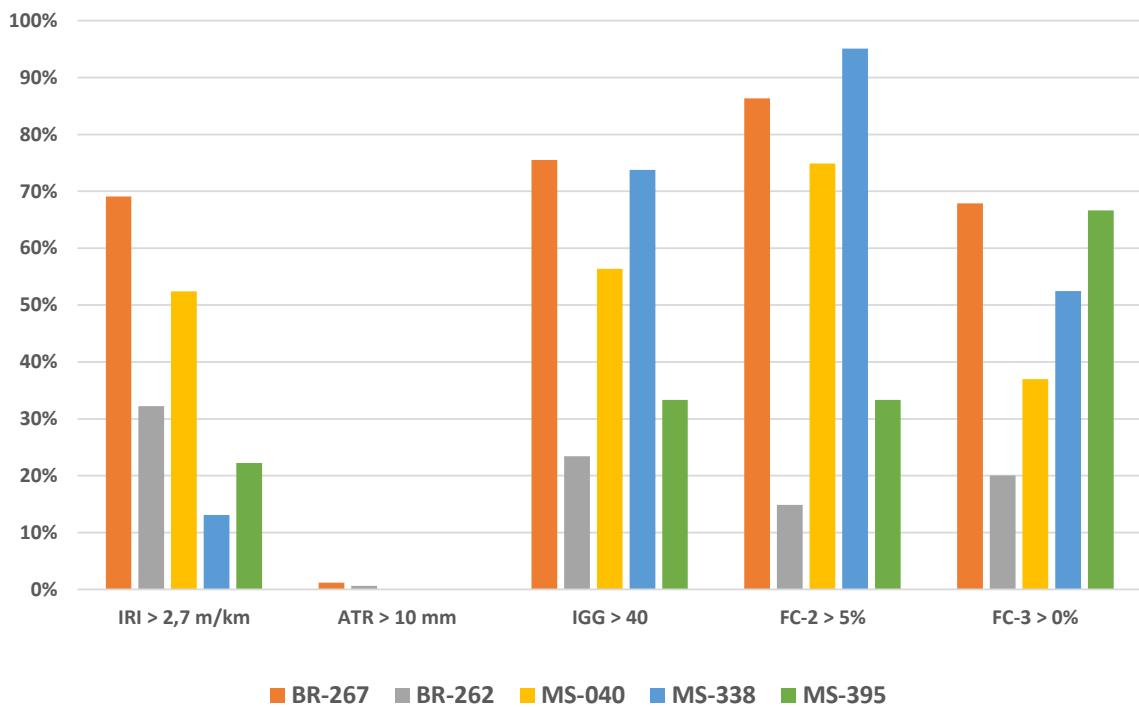
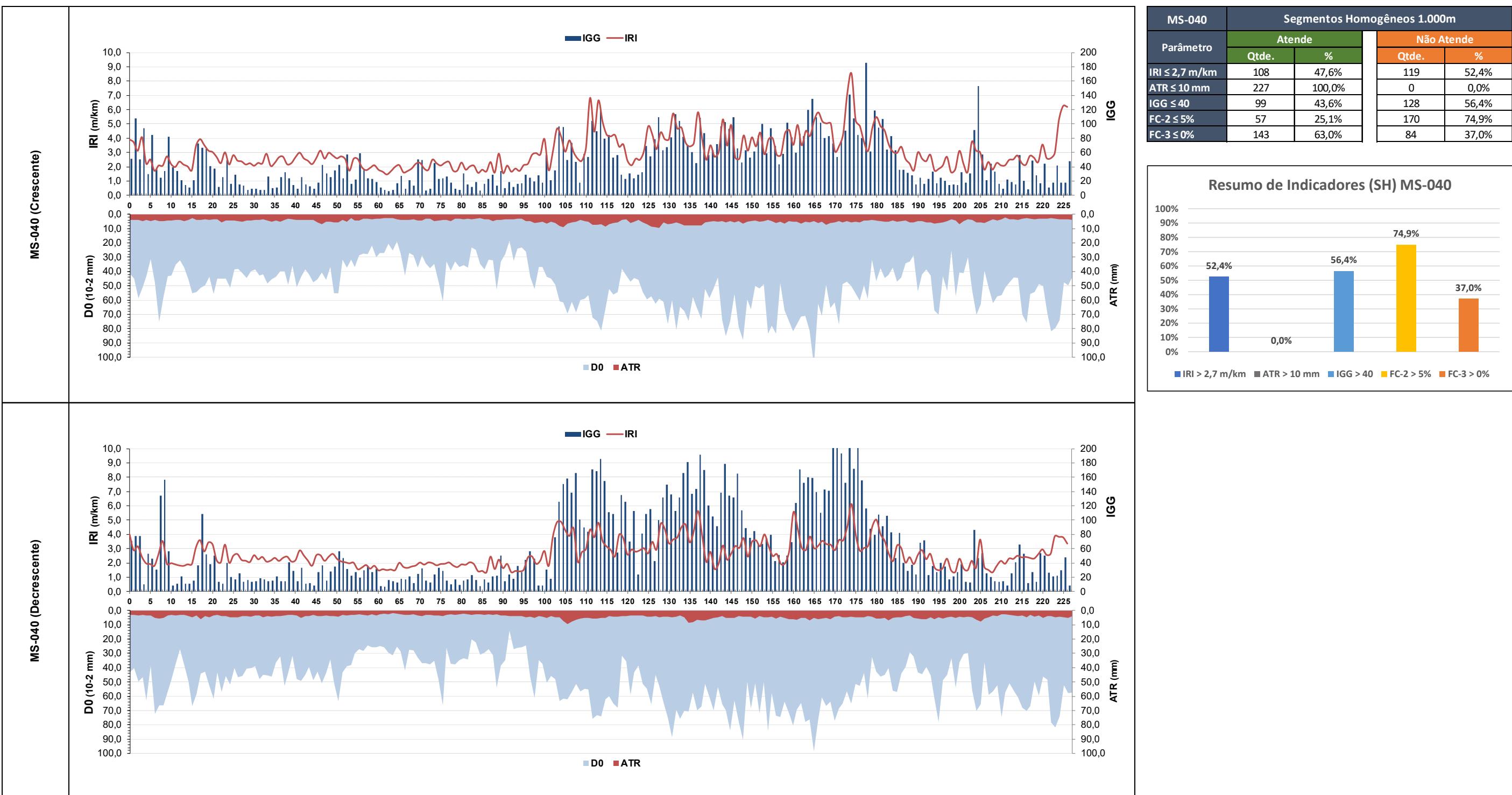
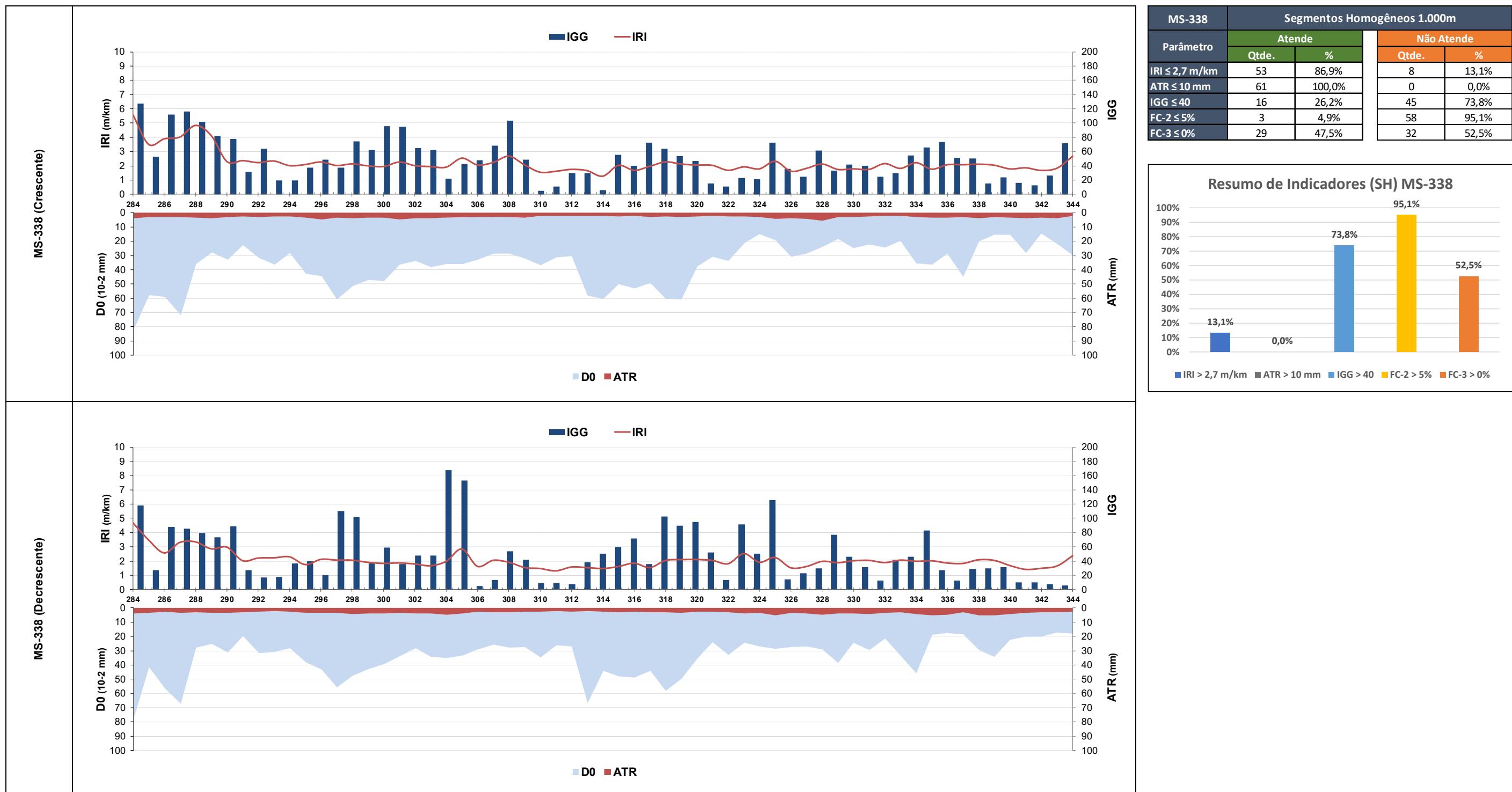


Gráfico 1-1 – Resumo Indicadores por Segmento Homogêneo.

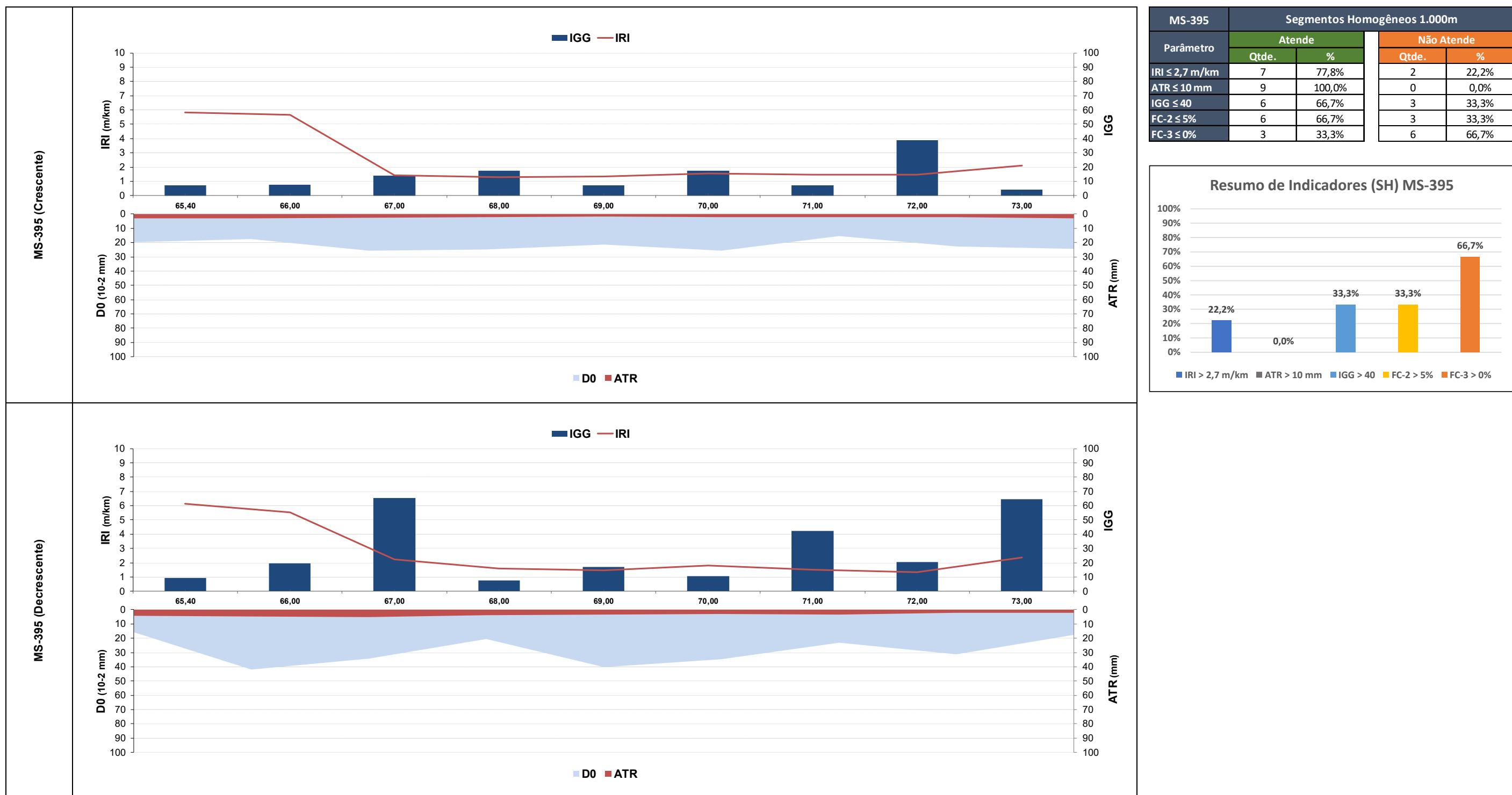
1.2.2.1. Rodovia MS-040



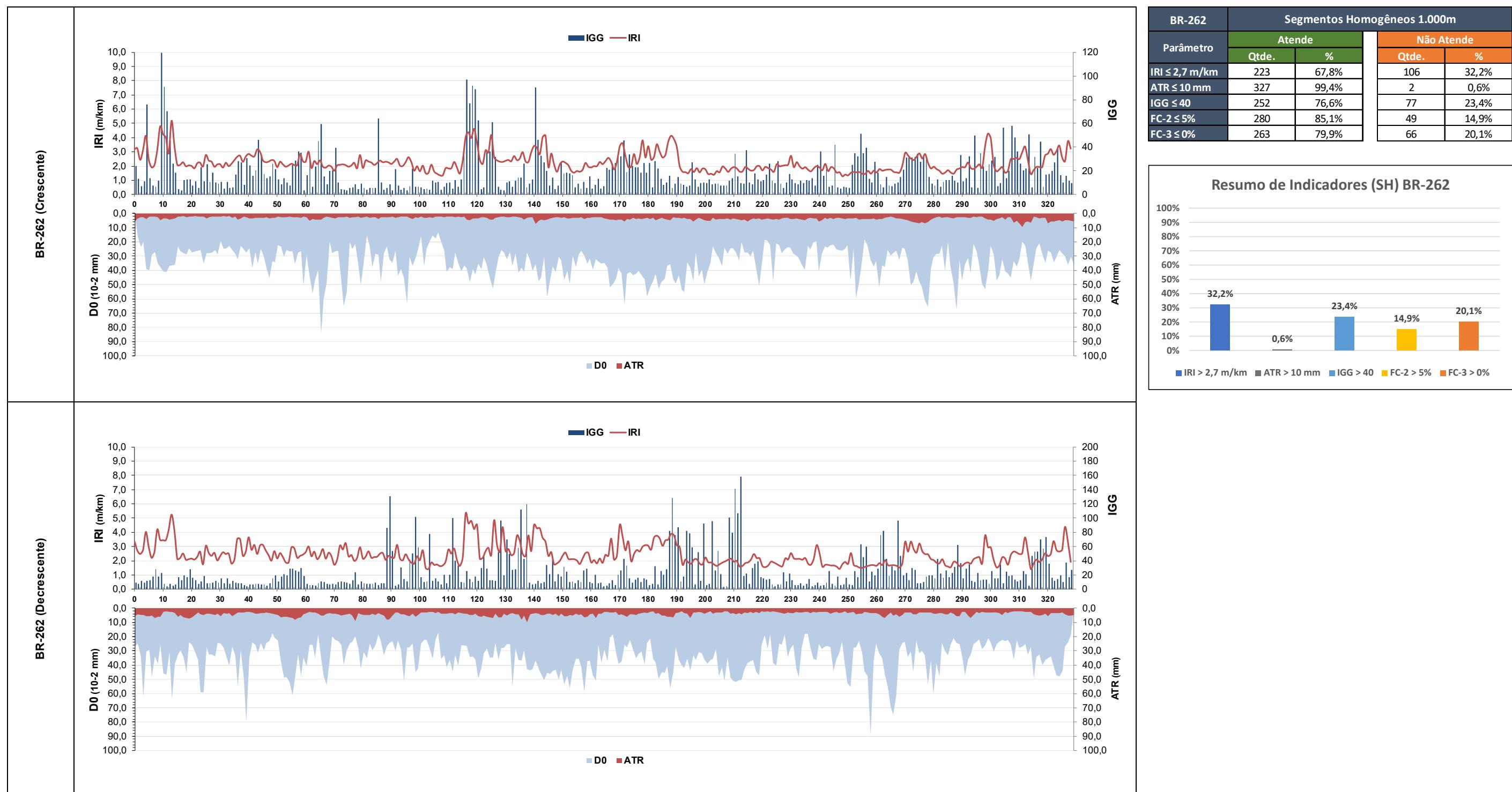
1.2.2.2. Rodovia MS-338



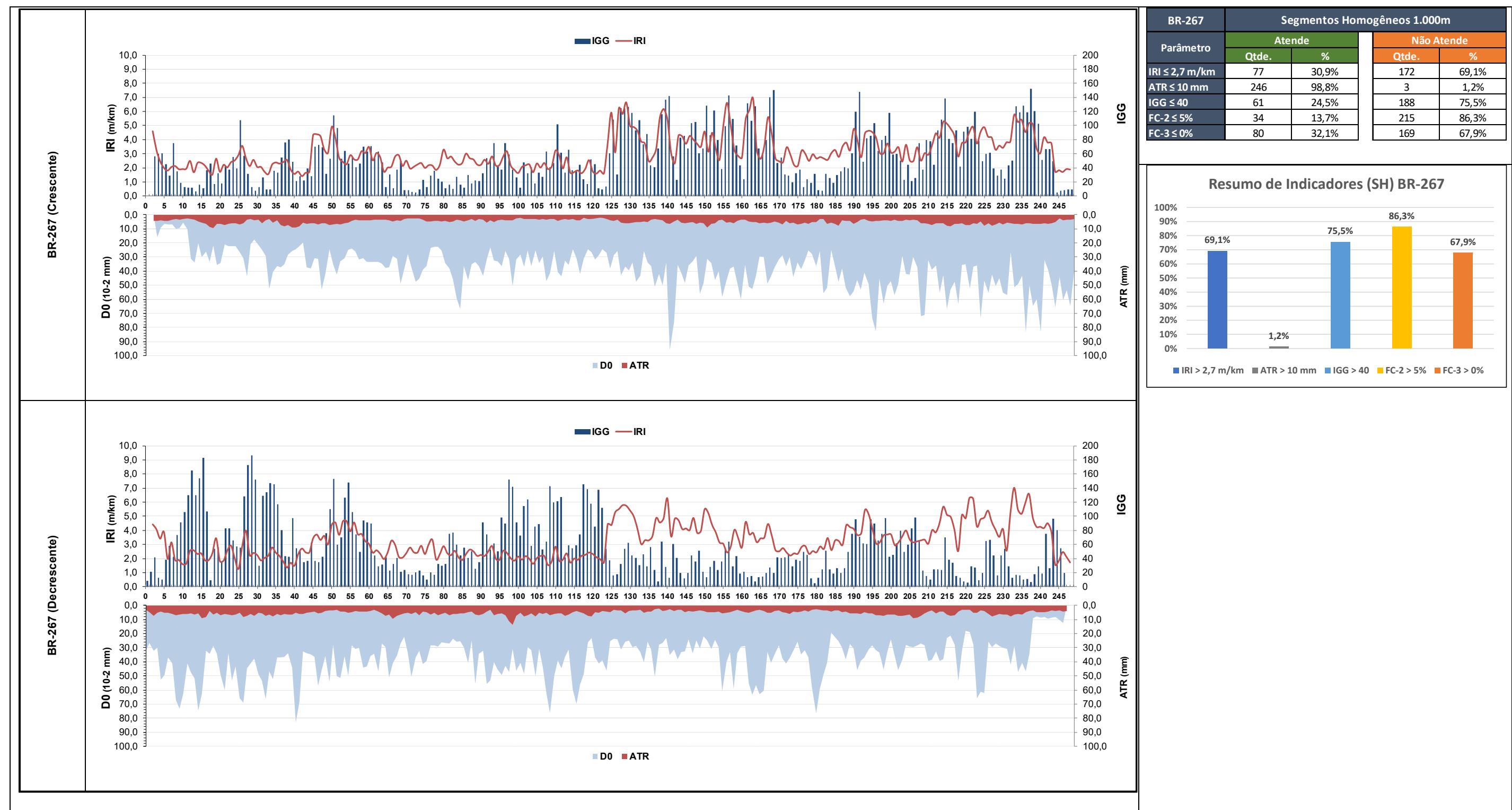
1.2.2.3. Rodovia MS-395



1.2.2.4. Rodovia BR-262



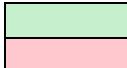
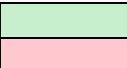
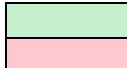
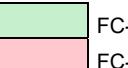
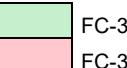
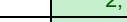
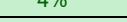
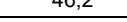
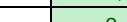
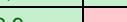
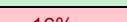
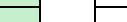
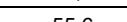
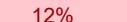
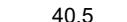
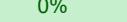
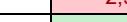
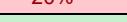
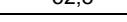
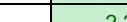
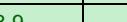
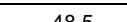
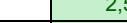
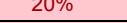
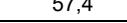
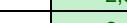
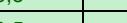
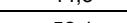
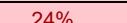
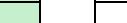
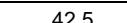
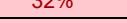
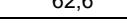
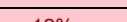
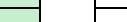
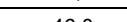
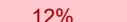
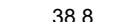
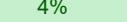
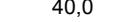
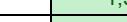
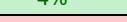
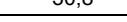
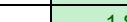
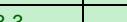
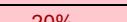
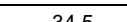
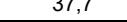
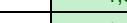
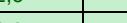
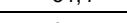
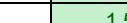
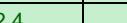
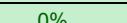
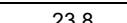
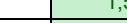
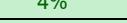
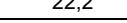
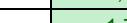
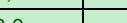
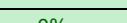
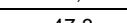
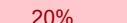
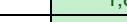
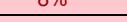
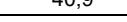
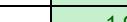
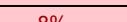
1.2.2.5. Rodovia BR-267

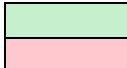
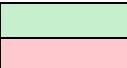
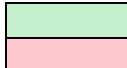
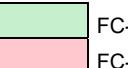
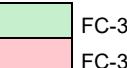
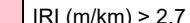
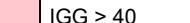
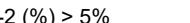


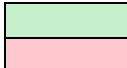
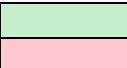
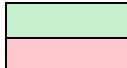
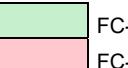
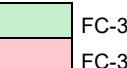
1.2.3. Diagramas Unifilares

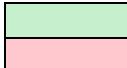
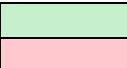
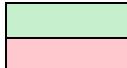
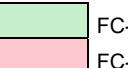
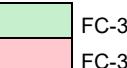
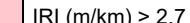
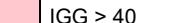
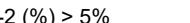
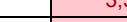
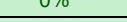
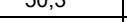
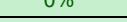
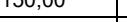
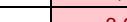
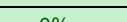
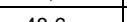
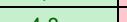
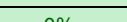
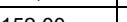
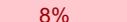
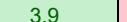
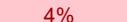
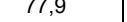
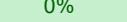
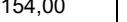
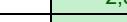
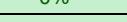
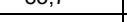
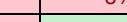
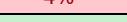
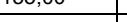
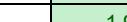
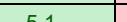
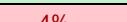
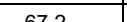
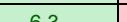
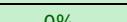
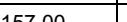
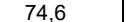
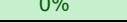
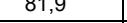
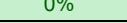
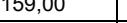
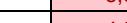
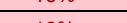
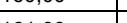
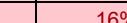
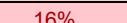
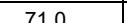
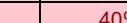
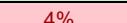
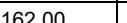
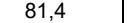
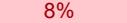
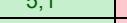
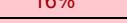
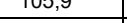
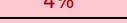
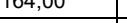
1.2.3.1. Rodovia MS-040

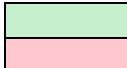
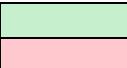
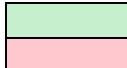
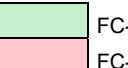
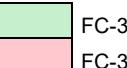
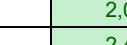
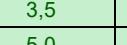
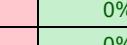
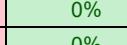
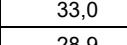
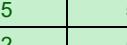
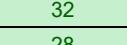
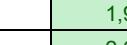
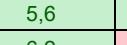
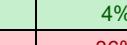
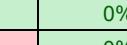
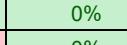
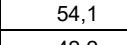
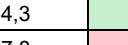
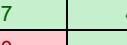
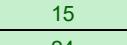
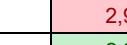
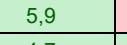
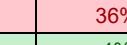
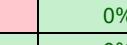
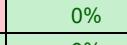
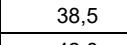
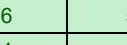
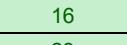
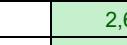
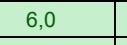
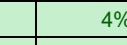
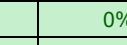
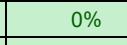
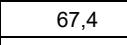
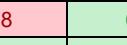
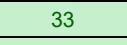
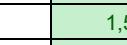
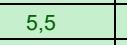
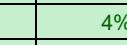
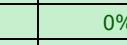
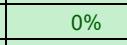
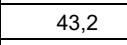
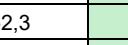
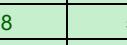
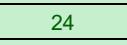
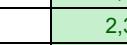
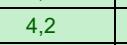
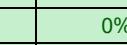
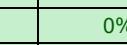
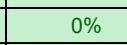
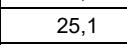
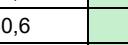
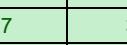
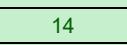
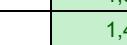
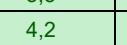
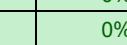
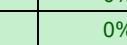
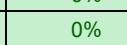
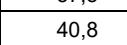
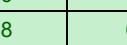
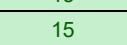
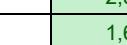
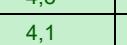
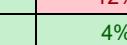
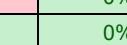
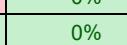
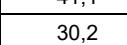
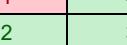
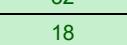
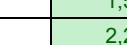
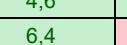
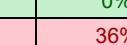
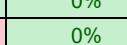
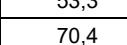
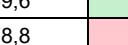
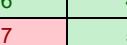
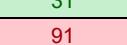
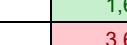
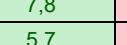
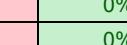
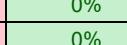
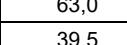
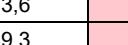
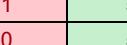
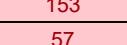
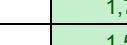
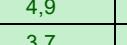
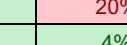
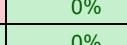
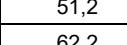
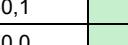
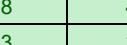
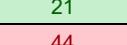
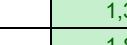
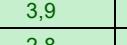
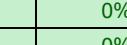
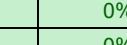
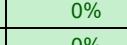
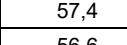
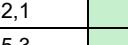
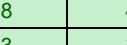
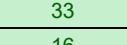
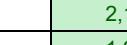
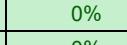
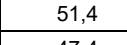
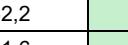
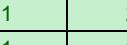
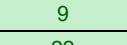
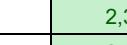
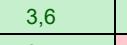
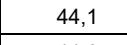
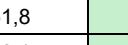
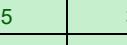
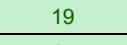
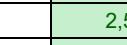
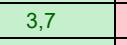
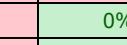
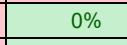
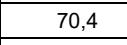
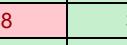
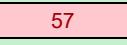
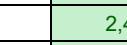
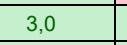
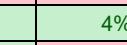
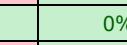
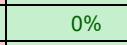
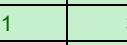
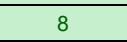
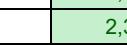
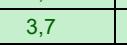
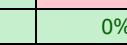
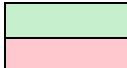
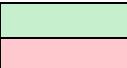
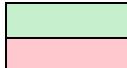
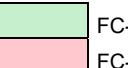
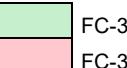
MS-040		LEGENDA															
		[Green Box] IRI (m/km) ≤ 2,7	[Green Box] ATR (mm) ≤ 10	[Green Box] IGG ≤ 40	[Green Box] FC-2 (%) ≤ 5%	[Green Box] FC-3 (%) ≤ 0											
[Red Box] IRI (m/km) > 2,7			[Red Box] ATR (mm) > 10	[Red Box] IGG > 40	[Red Box] FC-2 (%) > 5%	[Red Box] FC-3 (%) > 0											
km inicial	km final	Faixa 1 - Decrescente				Faixa 1 - Crescente			km inicial	km final							
D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3				
0,00	1,00	43,2	49,8	4,0	3,2	71	12%	36%	41,6	42,0	3,9	3,9	51	8%	28%	0,00	1,00
1,00	2,00	40,5	51,7	2,9	2,9	77	12%	40%	45,1	54,3	3,7	4,0	108	16%	36%	1,00	2,00
2,00	3,00	49,6	63,4	3,2	3,7	78	12%	36%	58,6	72,3	3,1	4,0	50	20%	12%	2,00	3,00
3,00	4,00	46,5	69,5	2,4	3,1	10	0%	4%	51,1	66,7	4,1	4,9	94	24%	16%	3,00	4,00
4,00	5,00	63,2	79,4	2,0	3,4	53	20%	12%	43,3	52,4	2,2	3,7	30	8%	4%	4,00	5,00
5,00	6,00	38,6	43,2	1,9	3,7	46	32%	4%	31,5	37,8	2,5	4,6	84	48%	0%	5,00	6,00
6,00	7,00	72,4	75,6	1,8	5,3	31	16%	8%	48,1	60,6	1,7	4,0	36	12%	0%	6,00	7,00
7,00	8,00	66,5	78,9	2,6	5,7	134	8%	76%	75,3	89,9	2,1	4,7	24	16%	0%	7,00	8,00
8,00	9,00	66,4	73,5	3,5	5,2	157	4%	80%	57,9	70,5	2,1	4,6	34	8%	12%	8,00	9,00
9,00	10,00	56,4	65,7	1,9	3,6	56	8%	4%	43,3	54,4	2,7	4,4	82	36%	20%	9,00	10,00
10,00	11,00	48,2	51,6	2,0	3,3	9	0%	0%	43,0	46,1	2,2	4,2	39	36%	4%	10,00	11,00
11,00	12,00	37,5	44,3	1,9	3,5	11	4%	0%	35,1	36,5	2,0	4,1	34	20%	4%	11,00	12,00
12,00	13,00	27,1	29,4	1,8	3,1	21	8%	4%	32,0	34,7	2,3	4,1	21	4%	0%	12,00	13,00
13,00	14,00	38,1	46,1	1,8	3,0	11	0%	4%	37,1	42,0	2,1	4,6	15	8%	0%	13,00	14,00
14,00	15,00	49,7	56,1	1,9	3,8	11	0%	0%	46,0	53,4	2,0	3,9	11	0%	0%	14,00	15,00
15,00	16,00	66,8	72,1	1,9	4,6	15	0%	0%	55,3	61,1	1,7	2,8	21	16%	0%	15,00	16,00
16,00	17,00	58,6	67,1	3,1	3,6	37	20%	0%	54,5	59,0	3,4	4,0	72	28%	8%	16,00	17,00
17,00	18,00	44,1	50,7	3,6	6,0	109	68%	4%	51,6	58,8	3,9	3,8	67	28%	8%	17,00	18,00
18,00	19,00	42,7	48,5	2,8	4,0	52	16%	4%	49,7	58,2	3,5	3,3	65	28%	0%	18,00	19,00
19,00	20,00	52,7	56,8	3,4	4,7	38	16%	0%	43,5	50,1	3,1	3,9	41	16%	0%	19,00	20,00
20,00	21,00	61,8	66,4	3,3	3,7	51	12%	4%	55,5	61,4	3,0	3,4	37	8%	0%	20,00	21,00
21,00	22,00	43,4	53,8	2,2	3,2	14	4%	0%	45,2	53,0	2,7	3,6	11	0%	0%	21,00	22,00
22,00	23,00	57,1	66,3	2,0	3,8	11	0%	0%	45,1	54,0	2,2	5,5	26	12%	0%	22,00	23,00
23,00	24,00	45,9	55,3	3,3	3,9	40	20%	0%	45,1	53,7	3,0	4,4	49	32%	0%	23,00	24,00
24,00	25,00	51,8	61,9	2,0	4,9	20	12%	0%	51,3	56,3	2,1	4,3	16	4%	0%	24,00	25,00
25,00	26,00	40,2	52,0	2,5	4,8	17	4%	0%	38,7	50,8	2,8	4,5	29	20%	0%	25,00	26,00
26,00	27,00	46,6	53,5	2,6	4,6	25	4%	0%	38,3	45,2	2,4	4,6	15	8%	0%	26,00	27,00
27,00	28,00	45,9	52,6	2,2	3,9	13	0%	0%	41,2	44,9	2,4	5,0	14	8%	0%	27,00	28,00
28,00	29,00	40,5	45,2	2,1	4,0	16	8%	0%	44,7	50,2	2,1	4,2	7	0%	0%	28,00	29,00
29,00	30,00	40,5	46,3	2,1	4,1	14	0%	0%	39,7	44,3	2,2	4,5	10	0%	0%	29,00	30,00
30,00	31,00	38,9	45,0	2,5	3,6	15	8%	0%	38,5	42,5	2,1	3,9	9	0%	0%	30,00	31,00
31,00	32,00	48,1	53,0	2,2	3,6	19	4%	0%	43,0	45,2	2,3	3,7	8	0%	0%	31,00	32,00
32,00	33,00	44,8	52,2	2,4	4,6	17	4%	0%	41,9	43,4	2,2	3,7	8	0%	0%	32,00	33,00
33,00	34,00	45,6	51,9	2,1	3,8	14	8%	0%	48,4	53,8	2,9	4,5	26	0%	0%	33,00	34,00
34,00	35,00	46,1	52,7	2,2	4,2	15	0%	0%	45,6	48,5	2,1	5,0	10	0%	0%	34,00	35,00

MS-040		LEGENDA							
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0			
km inicial		Faixa 1 - Decrescente			Faixa 1 - Crescente			km inicial	
km inicial	km final	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	km final
35,00	36,00	36,3	43,7	 2,3	 4,1	 21	 4%	 0%	36,00
36,00	37,00	32,2	36,5	 2,1	 4,1	 14	 4%	 0%	37,00
37,00	38,00	52,5	58,0	 2,4	 3,7	 14	 4%	 0%	38,00
38,00	39,00	43,9	57,0	 2,4	 2,9	 41	 16%	 0%	39,00
39,00	40,00	31,8	38,9	 2,1	 3,0	 29	 12%	 4%	40,00
40,00	41,00	47,9	52,1	 2,2	 3,5	 15	 0%	 0%	41,00
41,00	42,00	49,2	53,8	 2,9	 5,1	 33	 20%	 0%	42,00
42,00	43,00	45,0	53,5	 2,5	 3,9	 11	 4%	 0%	43,00
43,00	44,00	39,3	47,1	 2,2	 3,9	 12	 8%	 0%	44,00
44,00	45,00	48,9	53,9	 1,8	 3,2	 8	 0%	 0%	45,00
45,00	46,00	42,9	47,4	 2,5	 4,1	 27	 20%	 0%	46,00
46,00	47,00	51,0	58,1	 2,5	 3,8	 36	 20%	 0%	47,00
47,00	48,00	43,7	48,2	 2,1	 3,5	 15	 8%	 0%	48,00
48,00	49,00	34,3	38,8	 2,4	 4,1	 28	 24%	 0%	49,00
49,00	50,00	50,5	57,6	 2,6	 3,7	 35	 12%	 12%	50,00
50,00	51,00	63,3	73,9	 2,3	 4,2	 56	 32%	 4%	51,00
51,00	52,00	43,3	54,3	 2,1	 3,1	 47	 44%	 0%	52,00
52,00	53,00	39,2	49,2	 2,0	 3,3	 32	 12%	 0%	53,00
53,00	54,00	38,2	45,0	 2,0	 3,1	 22	 12%	 0%	54,00
54,00	55,00	29,9	41,4	 2,0	 3,2	 27	 4%	 0%	55,00
55,00	56,00	27,1	30,3	 1,5	 2,6	 19	 4%	 4%	56,00
56,00	57,00	28,5	32,2	 1,7	 3,1	 30	 20%	 0%	57,00
57,00	58,00	24,4	27,0	 1,8	 3,3	 35	 20%	 0%	58,00
58,00	59,00	25,7	28,1	 1,6	 2,6	 27	 20%	 0%	59,00
59,00	60,00	25,7	26,6	 1,8	 3,4	 31	 4%	 0%	60,00
60,00	61,00	24,8	35,8	 1,5	 2,5	 7	 0%	 0%	61,00
61,00	62,00	25,7	33,7	 1,6	 2,3	 6	 0%	 0%	62,00
62,00	63,00	29,6	30,8	 1,5	 2,4	 16	 0%	 0%	63,00
63,00	64,00	31,1	34,2	 1,5	 1,9	 14	 0%	 0%	64,00
64,00	65,00	25,2	28,2	 1,5	 2,1	 13			

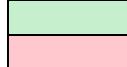
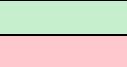
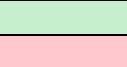
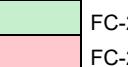
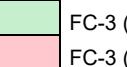
MS-040		LEGENDA															
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0											
 IRI (m/km) > 2,7	 ATR (mm) > 10	 IGG > 40	 FC-2 (%) > 5%	 FC-3 (%) > 0													
km inicial	km final	Faixa 1 - Decrescente				Faixa 1 - Crescente				km inicial	km final						
D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3				
73,00	74,00	35,1	39,2	2,0	3,7	24	16%	0%	34,5	38,3	2,5	4,8	46	16%	0%	73,00	74,00
74,00	75,00	48,4	61,9	1,8	3,7	33	28%	0%	47,0	57,8	2,2	4,3	23	0%	0%	74,00	75,00
75,00	76,00	66,3	86,2	1,9	3,7	29	16%	0%	61,0	78,4	2,1	4,0	23	4%	0%	75,00	76,00
76,00	77,00	26,0	31,6	1,9	3,1	15	4%	0%	32,9	40,1	2,3	4,0	26	16%	0%	76,00	77,00
77,00	78,00	37,3	42,3	2,0	2,8	10	0%	0%	39,5	43,0	2,3	4,7	17	0%	0%	77,00	78,00
78,00	79,00	37,8	42,4	1,8	3,1	17	4%	0%	33,0	35,1	1,7	3,2	9	0%	0%	78,00	79,00
79,00	80,00	34,9	38,8	1,7	2,7	9	0%	0%	36,9	40,9	1,7	3,1	7	0%	0%	79,00	80,00
80,00	81,00	33,6	36,3	1,9	2,4	15	8%	0%	35,6	36,4	2,3	3,4	31	4%	0%	80,00	81,00
81,00	82,00	34,3	43,1	1,9	2,5	17	4%	0%	37,1	41,5	1,8	2,9	15	4%	0%	81,00	82,00
82,00	83,00	20,2	25,1	2,0	2,9	23	4%	0%	23,3	29,1	2,0	3,7	12	0%	0%	82,00	83,00
83,00	84,00	22,4	27,7	1,9	2,8	16	0%	0%	25,1	28,6	2,1	2,9	18	0%	0%	83,00	84,00
84,00	85,00	31,0	36,2	1,4	2,6	7	0%	0%	34,7	42,9	1,6	2,5	7	0%	0%	84,00	85,00
85,00	86,00	29,6	39,9	1,4	2,9	17	0%	0%	38,7	48,0	1,8	3,4	16	4%	0%	85,00	86,00
86,00	87,00	26,8	33,3	1,3	2,6	13	0%	0%	31,7	36,8	1,7	3,6	23	12%	0%	86,00	87,00
87,00	88,00	31,4	38,4	2,4	3,1	21	4%	0%	32,3	38,0	2,3	4,8	29	8%	0%	87,00	88,00
88,00	89,00	54,0	71,1	1,6	2,8	22	4%	0%	52,9	69,1	1,6	3,8	14	0%	0%	88,00	89,00
89,00	90,00	38,4	48,8	2,2	3,4	50	32%	0%	32,9	41,8	2,9	4,1	34	20%	0%	89,00	90,00
90,00	91,00	34,8	44,8	1,6	3,4	14	4%	0%	27,9	36,3	1,5	3,4	10	0%	0%	90,00	91,00
91,00	92,00	14,2	16,2	1,9	3,7	24	12%	0%	18,5	23,3	2,1	3,3	18	4%	0%	91,00	92,00
92,00	93,00	27,2	30,0	1,3	3,9	18	8%	0%	32,4	38,5	1,6	3,3	12	0%	0%	92,00	93,00
93,00	94,00	26,0	34,2	1,4	3,8	36	20%	0%	24,1	31,2	1,9	3,2	16	0%	0%	93,00	94,00
94,00	95,00	25,6	34,4	1,4	3,8	27	12%	0%	23,4	28,9	1,7	3,0	17	4%	0%	94,00	95,00
95,00	96,00	24,3	32,3	1,5	4,6	45	16%	0%	26,0	32,6	2,1	4,8	29	24%	0%	95,00	96,00
96,00	97,00	46,8	53,5	2,4	4,4	56	20%	0%	43,7	52,9	2,2	4,7	25	8%	0%	96,00	97,00
97,00	98,00	61,1	71,0	2,5	5,2	46	8%	0%	52,3	63,0	2,8	5,9	20	0%	0%	97,00	98,00
98,00	99,00	34,7	42,9	1,9	3,9	8	0%	0%	36,9	41,1	2,9	5,8	28	8%	0%	98,00	99,00
99,00	100,00	37,4	40,5	2,2	4,2	8	0%	0%	43,7	52,2	3,9	6,4	57	28%	4%	99,00	100,00
100,00	101,00	50,5	54,6	2,8	5,2	31	0%	0%	44,9	53,3	1,7	5,3	22	0%	0%	100,00	101,00
101,00	102,00	45,7	52,9	1,8	4,0	18	12%	0%	49,5	53,3	3,0	6,1	35	8%	4%	101,00	102,00
102,00	103,00	48,0	59,9	3,8	4,8	76	12%	4%	61,0	72,3	4,6	8,3	96	36%	24%	102,00	103,00
103,00	104,00	63,4	70,0	4,8	4,9	126	4%	4%	61,8	69,1	4,1	8,9	96	48%	8%	103,00	104,00
104,00	105,00	61,6	74,9	4,9	7,3	151	4%	16%	69,5	78,2	3,0	6,5	49	12%	12%	104,00	105,00
105,00	106,00	62,2	73,9	4,3	9,4	158	20%	20%	61,0	70,7	3,8	5,5	74	36%	8%	105,00	106,00
106,00	107,00	57,0	70,1	3,9	7,9	139	36%	16%	68,5	79,4	3,0	5,4	47	20%	0%	106,00	107,00
107,00	108,00	51,4	64,9	4,4	6,3	166	56%	0%	60,0	72,5	2,6	3,9	18	4%	0%	107,00	108,00
108,00	109,00	56,4	63,8	2,1	5,5	101	12%	0%	59,1	63,1	2,4	4,7	58	8%	0%	108,00	109,00
109,00	110,00	54,8	64,4	2,7	5,1	89	16%	16%	56,5	72,0	3,3	5,1	54	12%	0%	109,00	110,00
110,00	111,00	55,2	60,9	3,0	5,0	84	8%	0%									

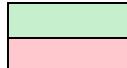
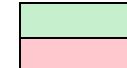
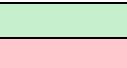
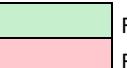
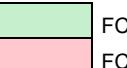
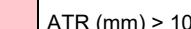
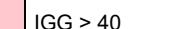
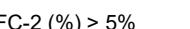
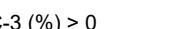
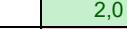
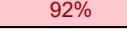
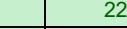
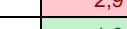
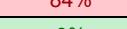
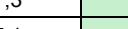
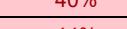
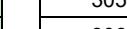
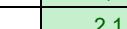
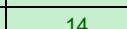
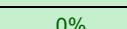
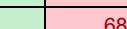
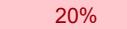
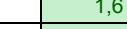
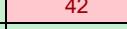
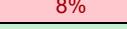
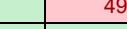
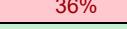
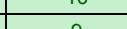
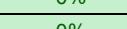
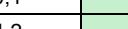
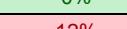
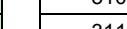
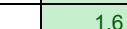
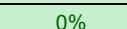
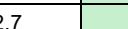
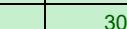
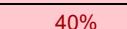
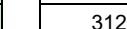
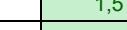
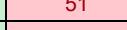
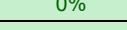
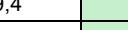
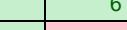
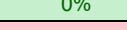
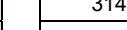
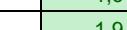
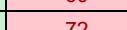
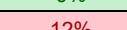
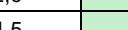
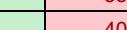
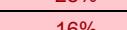
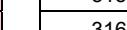
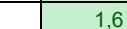
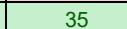
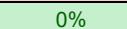
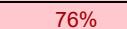
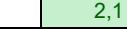
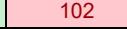
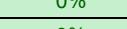
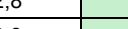
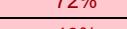
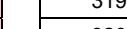
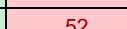
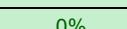
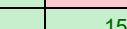
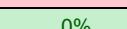
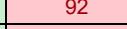
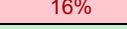
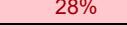
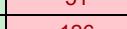
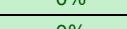
MS-040		LEGENDA							
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0			
km inicial		Faixa 1 - Decrescente			Faixa 1 - Crescente			km inicial	
km inicial	km final	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	km final
111,00	112,00	75,6	87,5	4,3	5,5	171	64%	12%	112,00
112,00	113,00	73,4	83,0	3,8	5,7	168	84%	0%	113,00
113,00	114,00	74,2	86,7	4,8	5,3	186	40%	40%	114,00
114,00	115,00	62,3	70,1	3,5	5,0	155	52%	8%	115,00
115,00	116,00	59,8	67,0	3,1	4,1	111	8%	0%	116,00
116,00	117,00	64,9	69,8	2,9	4,5	109	8%	4%	117,00
117,00	118,00	68,2	77,1	2,5	4,1	54	24%	8%	118,00
118,00	119,00	31,8	41,0	4,0	4,0	135	16%	28%	119,00
119,00	120,00	35,7	44,5	3,7	4,0	126	20%	8%	120,00
120,00	121,00	59,1	66,5	2,6	3,5	70	4%	0%	121,00
121,00	122,00	43,2	57,3	2,9	3,5	112	0%	0%	122,00
122,00	123,00	38,4	48,5	2,8	3,4	24	0%	0%	123,00
123,00	124,00	51,6	62,6	2,9	3,6	81	0%	0%	124,00
124,00	125,00	54,9	62,9	3,0	4,4	109	0%	0%	125,00
125,00	126,00	65,5	68,9	2,7	4,5	115	24%	0%	126,00
126,00	127,00	45,1	50,3	3,5	4,0	43	0%	4%	127,00
127,00	128,00	52,7	59,2	2,9	4,9	100	12%	0%	128,00
128,00	129,00	64,3	74,8	4,7	4,5	132	20%	4%	129,00
129,00	130,00	74,8	80,5	4,4	4,5	149	8%	8%	130,00
130,00	131,00	88,4	95,7	3,4	4,6	136	24%	24%	131,00
131,00	132,00	69,3	78,9	3,6	4,1	113	12%	4%	132,00
132,00	133,00	75,7	85,3	3,8	3,7	131	4%	0%	133,00
133,00	134,00	70,1	72,5	4,5	4,6	166	4%	12%	134,00
134,00	135,00	70,8	73,2	4,7	8,5	181	12%	16%	135,00
135,00	136,00	57,4	64,5	3,4	8,1	137	0%	8%	136,00
136,00	137,00	69,8	75,3	4,2	6,4	143	20%	8%	137,00
137,00	138,00	67,0	79,8	5,6	7,0	191	24%	56%	138,00
138,00	139,00	51,5	63,2	3,9	7,0	170	8%	52%	139,00
139,00	140,00	60,5	68,2	2,1	6,0	120	12%	4%	140,00
140,00	141,00	69,9	78,1	2,8	5,1	105	36%	4%	141,00
141,00	142,00	53,6	62,7	1,6	4,6	91	4%	0%	142,00
142,00	143,00	65,6	73,2	2,0	4,0	139	20%	12%	143,00
143,00	144,00	69,8	76,0	3,2	5,1	179	84%	12%	144,00
144,00	145,00	84,0	96,3	2,2	5,2	135	40%	20%	145,00
145,00	146,00	62,8	84,3	2,6	5,0	131	52%	8%	146,00
146,00	147,00	77,3	104,0	3,2	3,8	165	84%	8%	147,00
147,00	148,00	90,3	112,3	3,1	4,5	114	44%	16%	148,00
148,00	149,00	49,5	55,3	3,7	4,2	89	60%	0%	149,00

MS-040		LEGENDA															
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0											
 IRI (m/km) > 2,7	 ATR (mm) > 10	 IGG > 40	 FC-2 (%) > 5%	 FC-3 (%) > 0													
km inicial	km final	Faixa 1 - Decrescente				Faixa 1 - Crescente				km inicial	km final						
D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3				
149,00	150,00	68,7	75,3	 2,4	 4,1	 75	 64%	 0%	 66,2	 70,2	 3,1	 4,7	 52	16%	0%	149,00	150,00
150,00	151,00	51,0	55,2	 3,5	 5,5	 85	 56%	 0%	 50,3	 56,0	 4,0	 4,4	 61	20%	0%	150,00	151,00
151,00	152,00	71,8	84,2	 3,6	 4,1	 68	 56%	 0%	 51,8	 58,1	 3,4	 5,1	 83	12%	0%	151,00	152,00
152,00	153,00	50,1	53,6	 3,2	 4,8	 67	 32%	 0%	 48,6	 66,1	 4,4	 4,8	 100	32%	0%	152,00	153,00
153,00	154,00	84,5	102,6	 4,0	 4,9	 74	 28%	 8%	 83,7	 99,5	 2,9	 3,9	 59	8%	4%	153,00	154,00
154,00	155,00	58,0	63,5	 3,2	 4,2	 80	 32%	 0%	 77,9	 84,9	 3,9	 4,9	 94	20%	0%	154,00	155,00
155,00	156,00	73,7	78,0	 2,5	 5,6	 43	 12%	 0%	 83,7	 89,1	 4,0	 5,8	 70	8%	4%	155,00	156,00
156,00	157,00	74,6	87,9	 2,6	 4,5	 52	 28%	 0%	 48,2	 58,4	 2,8	 5,1	 43	4%	0%	156,00	157,00
157,00	158,00	63,9	70,2	 1,9	 5,1	 41	 20%	 4%	 67,2	 72,7	 2,8	 6,3	 58	8%	0%	157,00	158,00
158,00	159,00	71,5	82,7	 2,0	 6,0	 50	 32%	 0%	 74,6	 94,7	 4,4	 4,9	 102	12%	0%	158,00	159,00
159,00	160,00	80,5	84,2	 2,9	 6,0	 69	 36%	 0%	 81,9	 91,6	 4,5	 5,3	 81	24%	0%	159,00	160,00
160,00	161,00	69,4	74,8	 5,6	 6,6	 124	 68%	 16%	 77,0	 86,8	 3,5	 5,3	 60	12%	0%	160,00	161,00
161,00	162,00	64,5	70,6	 4,5	 5,3	 171	 64%	 12%	 71,6	 77,9	 4,9	 6,3	 86	28%	0		

MS-040		LEGENDA														
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0										
km inicial		Faixa 1 - Decrescente				Faixa 1 - Crescente				km inicial	km final					
km inicial	km final	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	D0	Dc	IRI					
187,00	188,00	29,3	33,1	 2,0	 3,5	 29	 12%	 0%	33,0	36,3	 2,5	 5,5	 32	 0%	 0%	
188,00	189,00	32,1	36,3	 2,4	 5,0	 37	 20%	 0%	28,9	34,7	 2,2	 5,7	 28	 0%	 0%	
189,00	190,00	43,4	53,9	 1,9	 5,6	 24	 4%	 0%	54,1	64,3	 1,7	 4,6	 15	 0%	 0%	
190,00	191,00	44,6	50,8	 2,6	 6,2	 69	 36%	 0%	42,2	57,8	 3,0	 4,7	 24	 0%	 0%	
191,00	192,00	39,6	44,5	 2,9	 5,9	 72	 36%	 0%	38,5	48,7	 2,6	 5,5	 16	 0%	 0%	
192,00	193,00	45,3	53,1	 2,3	 4,7	 23	 4%	 0%	42,8	45,9	 2,4	 5,8	 23	 0%	 0%	
193,00	194,00	61,3	75,7	 2,6	 6,0	 36	 4%	 0%	67,4	82,7	 2,8	 6,7	 33	 0%	 0%	
194,00	195,00	77,7	84,8	 1,7	 5,0	 27	 0%	 0%	70,3	86,0	 1,7	 5,9	 17	 0%	 0%	
195,00	196,00	48,7	50,5	 1,5	 5,5	 40	 4%	 0%	43,2	52,3	 1,8	 5,4	 24	 0%	 0%	
196,00	197,00	44,8	52,5	 1,6	 4,7	 35	 4%	 0%	53,4	64,0	 2,1	 4,9	 20	 0%	 0%	
197,00	198,00	33,6	39,7	 2,3	 4,2	 17	 0%	 0%	25,1	30,6	 2,7	 3,3	 14	 0%	 0%	
198,00	199,00	54,0	67,9	 1,5	 5,3	 21	 0%	 0%	57,5	68,7	 1,6	 4,2	 15	 0%	 0%	
199,00	200,00	36,4	47,8	 1,4	 4,2	 27	 0%	 0%	40,8	47,7	 1,8	 6,8	 15	 0%	 0%	
200,00	201,00	30,5	40,8	 2,3	 4,8	 38	 12%	 0%	41,1	49,8	 3,1	 4,6	 32	 16%	 0%	
201,00	202,00	29,6	34,0	 1,6	 4,1	 13	 4%	 0%	30,2	36,4	 2,2	 3,5	 18	 4%	 0%	
202,00	203,00	56,3	71,8	 1,5	 4,6	 13	 0%	 0%	53,3	69,6	 1,6	 4,0	 31	 0%	 0%	
203,00	204,00	70,2	77,8	 2,2	 6,4	 86	 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0					
km inicial	km final	Faixa 1 - Decrescente				Faixa 1 - Crescente			km inicial	km final						
		D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3								
225,00	226,00	57,9	66,1	3,8	5,0	47	28%	0%	49,8	55,9						
226,00	227,00	57,5	62,9	3,4	4,0	8	0%	0%	43,5	47,5						
									6,2	3,6						
									18	4%						
									48	57%						
									0%	0%						

1.2.3.2. Rodovia MS-338

MS-338	LEGENDA									
	 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0					
km inicial	km final	Faixa 1 - Decrescente				Faixa 1 - Crescente			km inicial	km final
		D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3		
284,00	285,00	77,2	87,1	4,7	3,7	118	76%	0%	81,6	87,2
285,00	286,00	41,3	61,6	3,5	3,3	27	4%	0%	58,0	83,1
286,00	287,00	56,4	64,7	2,6	2,7	88	24%	24%	59,1	71,1
287,00	288,00	67,0	78,8	3,3	3,2	86	20%	32%	71,9	76,9
288,00	289,00	27,7	33,1	3,3	2,9	79	40%	12%	36,2	45,7
289,00	290,00	25,4	31,1	2,9	3,2	73	28%	16%	28,0	29,7
290,00	291,00	31,2	36,1	3,0	3,5	89	52%	12%	33,1	36,3
291,00	292,00	19,7	25,2	2,0	2,8	27	28%	0%	22,7	27,5
292,00	293,00	31,5	42,4	2,2	2,5	17	8%	0%	31,6	39,7
293,00	294,00	30,8	36,7	2,2	2,3	18	4%	0%	36,5	39,7
294,00	295,00	28,2	35,7	2,3	2,7	37	12%	4%	28,3	32,8
295,00	296,00	38,3	43,7	1,8	3,4	40	32%	4%	42,9	45,7
296,00	297,00	43,3	52,2	2,1	3,5	21	20%	0%	44,4	50,7
297,00	298,00	55,7	62,5	2,1	3,6	110	92%	0%	60,9	66,9
298,00	299,00	47,3	53,3	2,1	4,1	102	92%	0%	51,4	53,4
299,00	300,00	42,7	55,5	1,9	3,9	36	48%	0%	47,1	52,6
300,00	301,00	39,5	50,6	1,9	3,8	59	48%	0%	48,0	53,6
301,00	302,00	33,9	36,9	1,9	3,6	36	36%	0%	36,3	37,8
302,00	303,00	28,3	35,0	1,8	4,0	47	36%	0%	34,0	37,4
303,00	304,00	34,4	43,9	1,7	3,9	48	12%	16%	38,2	44,1

MS-338		LEGENDA															
 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0	 IRI (m/km) > 2,7	 ATR (mm) > 10	 IGG > 40	 FC-2 (%) > 5%	 FC-3 (%) > 0								
km inicial	km final	Faixa 1 - Decrescente							Faixa 1 - Crescente								
D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	km inicial	km final		
304,00	305,00	35,3	41,0	 2,0	4,8	 167	 0%	 92%	36,0	40,1	 1,9	3,3	 22	 24%	 0%	304,00	305,00
305,00	306,00	33,3	35,3	 2,9	3,8	 153	 0%	 84%	36,1	37,3	 2,5	3,0	 43	 40%	 0%	305,00	306,00
306,00	307,00	29,1	33,0	 1,6	2,8	 5	 0%	 0%	32,8	37,1	 2,1	3,2	 48	 44%	 0%	306,00	307,00
307,00	308,00	25,7	30,6	 2,1	2,9	 14	 4%	 0%	28,9	30,4	 2,3	3,2	 68	 64%	 0%	307,00	308,00
308,00	309,00	27,9	34,4	 1,9	2,9	 54	 28%	 8%	28,9	30,7	 2,7	3,2	 103	 20%	 44%	308,00	309,00
309,00	310,00	27,4	31,0	 1,6	2,6	 42	 16%	 8%	32,3	36,0	 2,1	3,5	 49	 36%	 8%	309,00	310,00
310,00	311,00	34,7	38,1	 1,5	2,5	 10	 0%	 0%	36,8	40,1	 1,6	2,0	 5	 0%	 0%	310,00	311,00
311,00	312,00	25,9	31,4	 1,3	2,0	 9	 0%	 0%	31,2	34,2	 1,6	2,3	 11	 12%	 0%	311,00	312,00
312,00	313,00	27,1	32,0	 1,6	2,5	 7	 0%	 0%	30,2	32,7	 1,8	2,3	 30	 40%	 0%	312,00	313,00
313,00	314,00	66,7	88,2	 1,6	2,1	 39	 40%	 0%	58,0	80,9	 1,7	2,4	 30	 28%	 4%	313,00	314,00
314,00	315,00	43,9	53,5	 1,5	2,6	 51	 36%	 0%	60,2	79,4	 1,3	2,2	 6	 0%	 0%	314,00	315,00
315,00	316,00	47,8	51,5	 1,6	3,0	 60	 48%	 0%	50,1	52,6	 2,0	2,5	 55	 28%	 20%	315,00	316,00
316,00	317,00	48,9	53,1	 1,9	2,5	 72	 32%	 12%	53,2	54,5	 1,7	2,3	 40	 16%	 20%	316,00	317,00
317,00	318,00	44,2	55,0	 1,6	3,0	 35	 40%	 0%	49,0	55,6	 2,0	3,1	 73	 76%	 8%	317,00	318,00
318,00	319,00	58,1	70,1	 2,1	3,0	 102	 16%	 40%	60,5	69,7	 2,3	2,8	 64	 68%	 16%	318,00	319,00
319,00	320,00	49,8	71,7	 2,1	3,4	 90	 72%	 0%	60,9	72,8	 2,1	3,1	 54	 72%	 4%	319,00	320,00
320,00	321,00	35,4	41,1	 2,1	2,7	 94	 48%	<img alt="Green box" data-bbox									

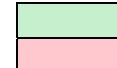
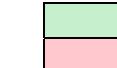
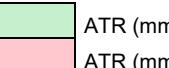
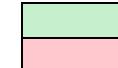
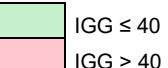
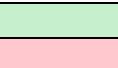
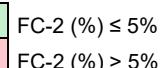
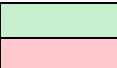
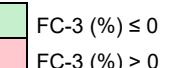
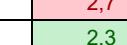
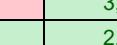
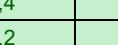
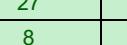
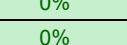
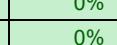
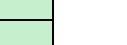
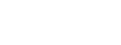
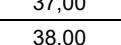
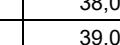
MS-338		LEGENDA															
		[Green Box] IRI (m/km) ≤ 2,7	[Red Box] IRI (m/km) > 2,7	[Green Box] ATR (mm) ≤ 10	[Red Box] ATR (mm) > 10	[Green Box] IGG ≤ 40	[Red Box] IGG > 40	[Green Box] FC-2 (%) ≤ 5%	[Red Box] FC-2 (%) > 5%	[Green Box] FC-3 (%) ≤ 0	[Red Box] FC-3 (%) > 0						
km inicial	km final	Faixa 1 - Decrescente					Faixa 1 - Crescente					km inicial	km final				
		D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3		
342,00	343,00	20,2	22,0	1,5	3,2	10	8%	0%	14,5	17,9	1,7	3,4	12	8%	0%	342,00	343,00
343,00	344,00	17,0	19,8	1,7	2,8	7	4%	0%	21,8	29,0	1,8	3,9	27	24%	0%	343,00	344,00
344,00	344,20	18,0	18,0	2,4	2,5	6	0%	0%	30,0	30,0	2,7	2,3	71	0%	0%	344,00	344,20

1.2.3.3. Rodovia MS-395

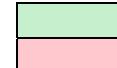
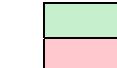
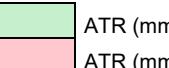
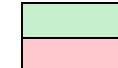
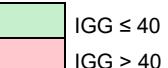
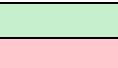
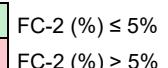
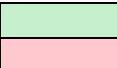
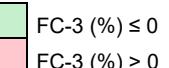
MS-395		LEGENDA															
		[Green Box] IRI (m/km) ≤ 2,7	[Red Box] IRI (m/km) > 2,7	[Green Box] ATR (mm) ≤ 10	[Red Box] ATR (mm) > 10	[Green Box] IGG ≤ 40	[Red Box] IGG > 40	[Green Box] FC-2 (%) ≤ 5%	[Red Box] FC-2 (%) > 5%	[Green Box] FC-3 (%) ≤ 0	[Red Box] FC-3 (%) > 0						
km inicial	km final	Faixa 1 - Decrescente					Faixa 1 - Crescente					km inicial	km final				
		D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3		
65,40	66,00	15,8	16,7	6,1	4,2	9	0%	0%	19,8	20,1	5,8	3,2	7	0%	0%	65,40	66,00
66,00	67,00	41,9	61,0	5,5	4,8	20	0%	0%	17,4	19,8	5,6	3,2	7	0%	0%	66,00	67,00
67,00	68,00	34,1	41,0	2,2	5,0	65	0%	24%	25,6	32,3	1,4	2,6	14	8%	4%	67,00	68,00
68,00	69,00	20,4	23,7	1,6	4,0	8	0%	0%	24,7	31,9	1,3	2,3	18	4%	8%	68,00	69,00
69,00	70,00	40,2	52,8	1,5	3,4	17	0%	4%	21,5	23,8	1,4	1,9	7	0%	0%	69,00	70,00
70,00	71,00	34,8	40,1	1,8	3,2	11	0%	0%	25,7	29,4	1,6	2,1	17	4%	12%	70,00	71,00
71,00	72,00	23,0	25,8	1,5	3,5	42	8%	12%	15,4	15,4	1,5	2,3	7	0%	0%	71,00	72,00
72,00	73,00	31,3	36,6	1,3	2,2	21	0%	16%	22,9	24,1	1,5	2,3	39	8%	16%	72,00	73,00
73,00	73,10	17,7	17,7	2,4	2,2	64	0%	0%	24,5	24,5	2,1	3,1	4	0%	0%	73,00	73,10

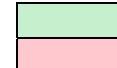
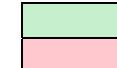
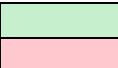
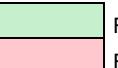
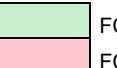
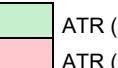
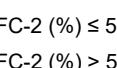
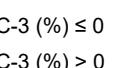
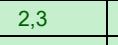
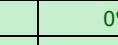
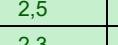
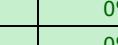
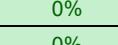
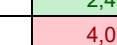
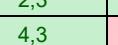
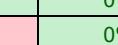
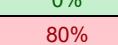
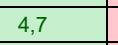
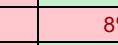
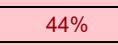
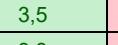
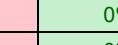
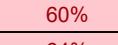
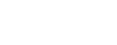
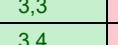
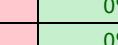
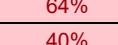
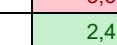
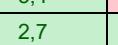
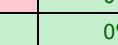
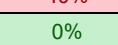
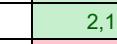
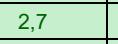
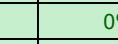
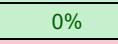
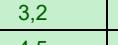
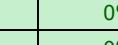
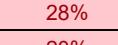
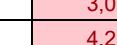
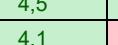
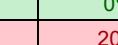
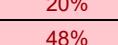
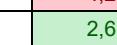
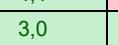
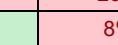
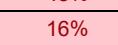
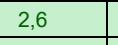
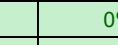
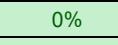
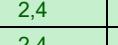
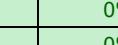
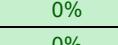
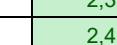
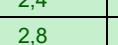
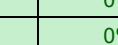
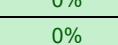
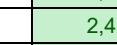
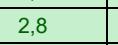
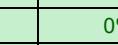
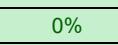
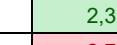
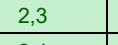
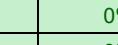
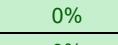
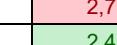
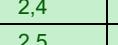
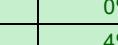
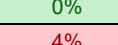
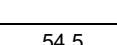
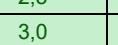
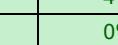
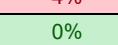
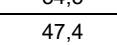
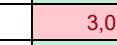
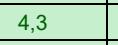
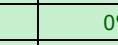
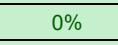
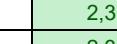
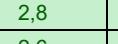
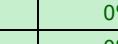
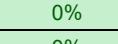
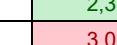
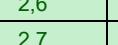
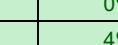
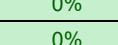
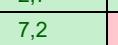
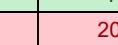
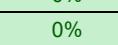
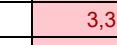
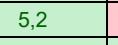
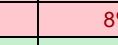
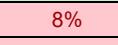
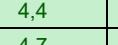
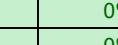
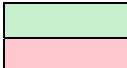
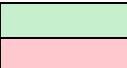
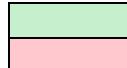
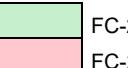
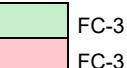
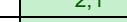
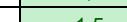
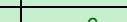
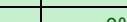
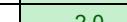
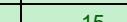
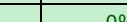
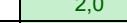
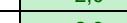
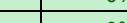
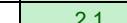
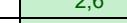
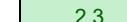
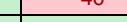
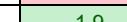
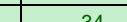
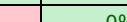
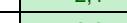
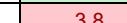
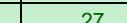
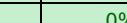
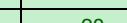
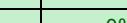
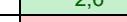
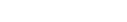
1.2.3.4. Rodovia BR-262

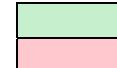
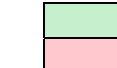
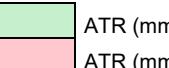
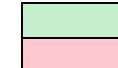
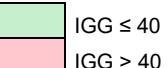
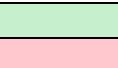
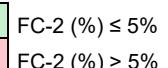
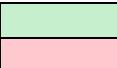
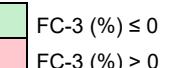
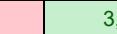
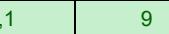
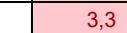
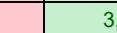
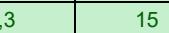
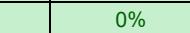
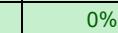
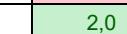
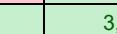
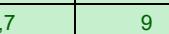
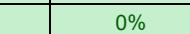
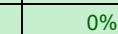
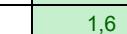
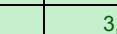
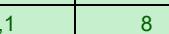
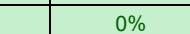
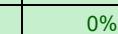
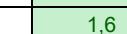
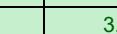
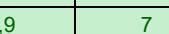
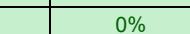
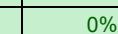
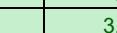
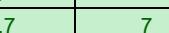
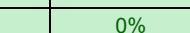
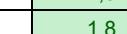
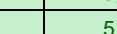
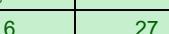
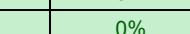
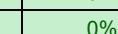
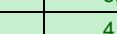
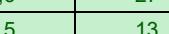
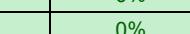
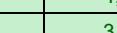
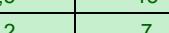
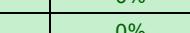
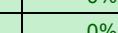
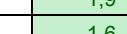
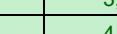
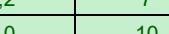
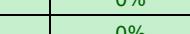
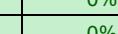
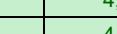
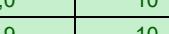
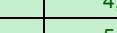
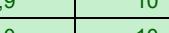
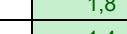
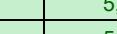
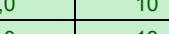
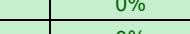
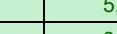
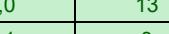
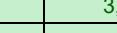
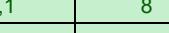
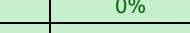
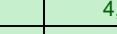
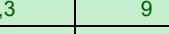
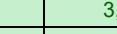
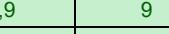
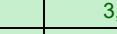
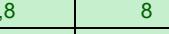
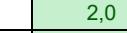
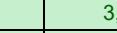
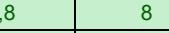
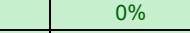
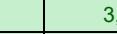
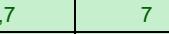
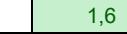
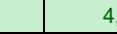
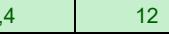
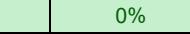
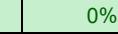
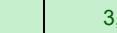
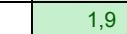
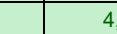
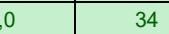
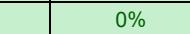
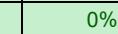
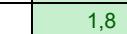
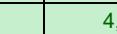
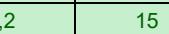
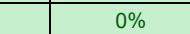
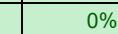
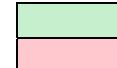
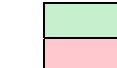
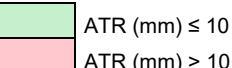
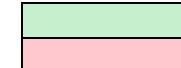
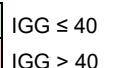
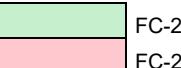
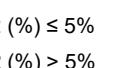
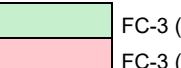
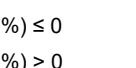
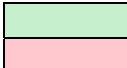
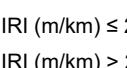
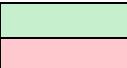
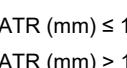
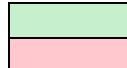
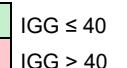
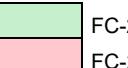
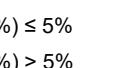
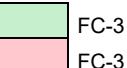
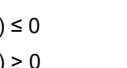
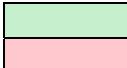
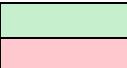
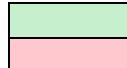
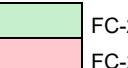
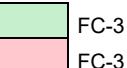
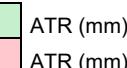
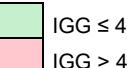
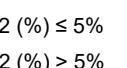
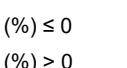
BR-262 (Crescente)		LEGENDA								
		IRI (m/km) ≤ 2,7	ATR (mm) ≤ 10	IGG ≤ 40	FC-2 (%) ≤ 5%	FC-3 (%) ≤ 0				
km inicial	km final	Faixa 1 - Crescente			Faixa 2 - Crescente			km inicial	km final	
		D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3		
0,00	1,00	-	-	3,2	5,4	24	4%	0%		
1,00	2,00	16,3	17,9	3,3	3,4	13	0%	0%		
2,00	3,00	23,7	32,6	2,4	2,7	7	0%	0%		
3,00	4,00	20,0	21,6	3,1	2,5	11	0%	0%		
4,00	5,00	39,1	45,3	4,1	3,9	76	0%	32%		
5,00	6,00	39,8	52,4	2,5	2,1	14	0%	4%		
6,00	7,00	29,2	36,0	1,9	2,4	8	0%	0%		
7,00	8,00	27,1	30,3	2,1	2,3	6	0%	0%		
8,00	9,00	35,3	40,1	3,1	2,7	12	0%	0%		
9,00	10,00	37,7	41,2	4,8	4,8	120	0%	68%		
10,00	11,00	40,7	46,2	4,2	3,7	91	4%	52%		
11,00	12,00	41,0	45,5	4,0	3,5	70	0%	32%		
12,00	13,00	36,7	41,6	2,9	4,4	46	0%	12%		
13,00	14,00	36,4	41,3	5,2	3,8	26	0%	4%		
14,00	15,00	36,1	46,7	3,4	3,5	19	4%	0%		
15,00	16,00	23,3	27,0	2,1	2,0	4	0%	0%		
16,00	17,00	26,5	31,6	2,1	2,0	3	0%	0%		
17,00	18,00	27,8	32,3	2,3	1,9	12	0%	4%		
18,00	19,00	28,6	31,6	2,0	2,6	13	4%	0%		
19,00	20,00	24,4	26,8	2,0	2,2	13	4%	4%		
20,00	21,00	27,6	31,7	2,0	2,1	8	0%	0%		
21,00	22,00	26,7	32,4	1,8	1,9	11	0%	4%		
22,00	23,00	26,0	31,6	2,2	2,0	5	0%	0%		
23,00	24,00	25,7	28,9	2,2	2,2	23	4%	12%		
24,00	25,00	35,0	41,4	2,0	2,3	11	0%	0%		
25,00	26,00	27,7	30,7	2,8	3,4	26	0%	0%		
26,00	27,00	27,8	33,3	2,4	2,7	11	0%	0%		
27,00	28,00	27,3	34,1	2,3	2,3	18	0%	0%		
28,00	29,00	25,6	29,7	1,9	2,0	10	0%	0%		
29,00	30,00	28,5	37,0	2,1	2,2	9	0%	0%		
30,00	31,00	19,4	20,2	2,1	2,1	10	0%	0%		
31,00	32,00	24,9	28,3	1,9	1,7	5	0%	0%		
32,00	33,00	24,6	28,4	2,2	2,1	11	0%	0%		
33,00	34,00	22,8	24,9	2,0	1,8	5	0%	0%		
34,00	35,00	25,9	28,3	2,2	2,9	6	0%	0%		
35,00	36,00	28,2	35,1	2,4	2,4	17	0%	0%		
36,00	37,00	31,9	43,9	2,7	4,4	28	4%	0%		

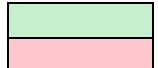
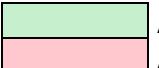
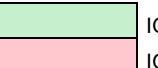
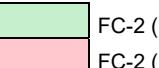
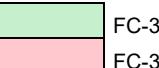
BR-262 (Crescente)		LEGENDA													
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 IRI (m/km) > 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 ATR (mm) > 10	 IGG ≤ 40	 IGG > 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-2 (%) > 5%	 FC-3 (%) ≤ 0	 FC-3 (%) > 0				
km inicial	km final	Faixa 1 - Crescente			Faixa 2 - Crescente			km inicial	km final						
D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3		
37,00	38,00	22,5	25,7	 2,7	3,4	27	0%	0%						37,00	38,00
38,00	39,00	25,3	29,6	 2,3	2,2	8	0%	0%						38,00	39,00
39,00	40,00	27,3	33,0	 2,7	2,4	31	0%	0%						39,00	40,00
40,00	41,00	24,3	28,3	 2,9	3,6	25	0%	0%						40,00	41,00
41,00	42,00	38,2	51,4	 2,7	3,3	16	0%	4%						41,00	42,00
42,00	43,00	27,1	31,5	 2,7	3,2	20	0%	0%						42,00	43,00
43,00	44,00	35,1	43,6	 3,2	3,2	46	0%	16%						43,00	44,00
44,00	45,00	24,8	29,1	 3,0	3,1	33	0%	4%						44,00	45,00
45,00	46,00	30,3	39,6	 2,4	3,0	18	0%	0%						45,00	46,00
46,00	47,00	37,8	46,7	 2,3	2,5	14	0%	0%						46,00	47,00
47,00	48,00	45,3	57,0	 2,3	3,6	15	0%	0%						47,00	48,00
48,00	49,00	33,6	47,7	 2,4	3,0	26	0%	0%						48,00	49,00
49,00	50,00	34,1	41,1	 2,4	2,9	22	0%	0%						49,00	50,00
50,00	51,00	22,2	25,6	 1,9	2,2	13	0%	4%						50,00	51,00
51,00	52,00	23,0	27,2	 2,3	2,4	9	0%	0%						51,00	52,00
52,00	53,00	30,3	36,2	 2,1	2,4	14	12%	0%						52,00	53,00
53,00	54,00	25,6	32,5	 2,0	2,7	10	0%	4%						53,00	54,00
54,00	55,00	26,4	29,7	 2,0	2,3	8	4%	0%						54,00	55,00
55,00	56,00	26,8	30,1	 2,2	2,8	25	0%	12%						55,00	56,00
56,00	57,00	35,4	42,4	 2,1	2,5	29	0%	20%						56,00	57,00
57,00	58,00	27,3	31,6	2,1	2,5	37	0%	8%						57,00	58,00
58,00	59,00	26,4	33,7	2,8	3,3	35	8%	4%						58,00	59,00
59,00	60,00	50,6	62,8	2,3	2,3	4	0%	0%						59,00	60,00
60,00	61,00	29,3	32,5	2,3	2,7	16	0%	0%						60,00	61,00
61,00	62,00	43,6	59,8	3,0	5,0	29	0%	0%						61,00	62,00
62,00	63,00	56,1	69,7	1,9	3,7	7	0%	0%						62,00	63,00
63,00	64,00	46,7	66,1	2,3	4,5	23	0%	8%						63,00	64,00
64,00	65,00	40,0	55,0	2,1	4,4	45	20%	0%						64,00	65,00
65,00	66,00	84,4	109,3	2,4	4,3	60	16%	16%						65,00	66,00
66,00	67,00	60,0	84,5	2,0	3,0	16	0%	4%						66,00	67,00
67,00	68,00	48,7	72,6	1,9	2,4	9	0%	0%						67,00	68,00
68,00	69,00	19,9	22,0	2,0	2,6	20	0%	8%						68,00	69,00
69,00	70,00	28,0	34,3	2,0	3,1	21	8%	0%						69,00	70,00
70,00	71,00	26,6	32,9	1,7	3,6	39	4%	16%						70,00	71,00
71,00	72,00	26,0	29,6	2,0	2,6	10	4%	0%						71,00	72,00
72,00	73,00	47,0	71,5	2,1	2,7	5	0%	0%						72,00	73,00
73,00	74,00	64,9	98,8	2,1	2,6	4	0%	0%						73,00	74,00
74,00	75,00	55,3	79,6	2,1	2,2	4	0%	0%						74,00	75,00

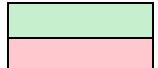
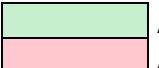
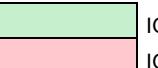
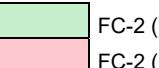
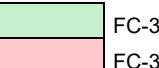
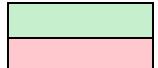
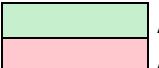
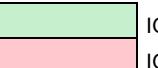
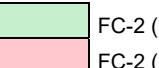
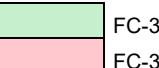
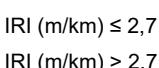
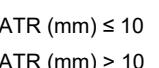
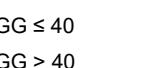
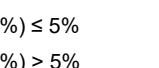
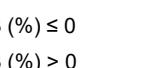
Grupo de CONSULTORES RODOVIÁRIOS

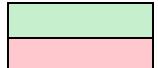
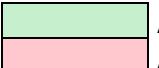
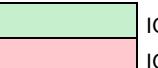
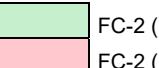
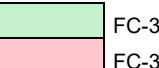
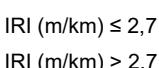
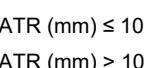
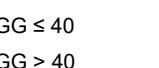
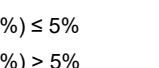
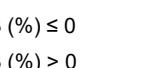
BR-262 (Crescente)		LEGENDA												
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 IRI (m/km) > 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 ATR (mm) > 10	 IGG ≤ 40	 IGG > 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-2 (%) > 5%	 FC-3 (%) ≤ 0	 FC-3 (%) > 0			
km inicial	km final	Faixa 1 - Crescente			Faixa 2 - Crescente			km inicial	km final					
D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	
75,00	76,00	20,0	22,1	 2,0	 3,0	6	0%	0%					75,00	76,00
76,00	77,00	24,7	29,0	 2,0	 2,7	6	0%	0%					76,00	77,00
77,00	78,00	21,7	25,3	 2,2	 2,7	9	0%	0%					77,00	78,00
78,00	79,00	35,9	45,0	 1,8	 2,2	5	0%	0%					78,00	79,00
79,00	80,00	50,2	55,9	 2,8	 3,0	9	0%	0%					79,00	80,00
80,00	81,00	34,4	42,9	 1,9	 2,4	6	0%	0%					80,00	81,00
81,00	82,00	15,5	15,9	 2,4	 2,2	4	0%	0%					81,00	82,00
82,00	83,00	23,6	28,9	 2,3	 2,9	6	0%	0%					82,00	83,00
83,00	84,00	37,7	52,7	 2,2	 2,6	6	0%	0%					83,00	84,00
84,00	85,00	28,3	34,2	 2,1	 2,7	6	0%	0%					84,00	85,00
85,00	86,00	29,2	33,0	 2,2	 4,1	64	0%	28%					85,00	86,00
86,00	87,00	47,9	64,0	 2,4	 2,5	10	0%	0%					86,00	87,00
87,00	88,00	27,9	32,1	 2,3	 2,4	4	0%	0%					87,00	88,00
88,00	89,00	23,4	25,6	 2,3	 2,5	5	0%	0%					88,00	89,00
89,00	90,00	32,1	42,5	 2,3	 2,5	8	0%	0%					89,00	90,00
90,00	91,00	34,5	47,3	 2,1	 2,2	4	0%	0%					90,00	91,00
91,00	92,00	26,1	30,4	 2,3	 2,9	21	0%	0%					91,00	92,00
92,00	93,00	43,8	56,9	 2,5	 2,6	8	0%	0%					92,00	93,00
93,00	94,00	39,0	56,1	 2,0	 2,4	4	0%	0%					93,00	94,00
94,00	95,00	45,4	53,6	 2,0	 2,3	5	0%	0%					94,00	95,00
95,00	96,00	63,3	71,2	 2,3	 2,2	4	0%	0%					95,00	96,00
96,00	97,00	30,4	43,6	 2,6	 2,9	7	0%	0%					96,00	97,00
97,00	98,00	36,7	43,6	 2,3	 3,9	22	0%	0%					97,00	98,00
98,00	99,00	31,4	34,8	 1,7	 2,7	6	0%	0%					98,00	99,00
99,00	100,00	25,2	30,6	 2,0	 3,2	6	0%	0%					99,00	100,00
100,00	101,00	15,9	18,8	 1,6	 2,2	6	0%	0%					100,00	101,00
101,00	102,00	36,7	50,2	 2,0	 2,9	5	0%	0%					101,00	102,00
102,00	103,00	24,9	28,7	 1,5	 3,2	5	0%	0%					102,00	103,00
103,00	104,00	19,9	21,5	 1,5	 2,5	4	0%	0%					103,00	104,00
104,00	105,00	15,6	17,6	 2,1	 3,2	12	0%	0%					104,00	105,00
105,00	106,00	17,4	19,2	 1,6	 2,4	10	0%	0%					105,00	106,00
106,00	107,00	13,5	14,2	 1,5	 2,2	11	0%	0%					106,00	107,00
107,00	108,00	19,6	27,8	 1,3	 2,4	4	0%	0%					107,00	108,00
108,00	109,00	26,1	34,3	 1,3	 2,7	7	0%	0%					108,00	109,00
109,00	110,00	41,0	54,1	 1,9	 2,1	10	0%	0%					109,00	110,00
110,00	111,00	37,8	41,3	 1,8	 2,4	10	0%	0%					110,00	111,00
111,00	112,00	38,9	47,0	 1,8	 2,2	5	0%	0%					111,00	112,00</td

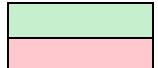
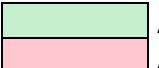
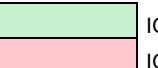
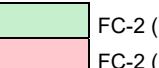
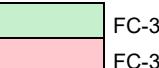
BR-262 (Crescente)		LEGENDA															
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0											
 IRI (m/km) > 2,7	 ATR (mm) > 10	 IGG > 40	 FC-2 (%) > 5%	 FC-3 (%) > 0													
km inicial	km final	Faixa 1 - Crescente			Faixa 2 - Crescente			km inicial	km final								
D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3				
113,00	114,00	34,7	39,9	 1,9	 2,3	 6	 0%	 0%				113,00	114,00				
114,00	115,00	40,5	43,8	 1,5	 2,5	 13	 0%	 0%				114,00	115,00				
115,00	116,00	36,4	43,4	 2,4	 2,3	 34	 0%	 0%				115,00	116,00				
116,00	117,00	38,7	49,5	 4,0	 4,3	 97	 0%	 80%				116,00	117,00				
117,00	118,00	47,8	57,2	 4,4	 4,7	 77	 8%	 44%				117,00	118,00				
118,00	119,00	38,8	47,0	 4,0	 3,5	 92	 0%	 60%				118,00	119,00				
119,00	120,00	42,9	48,2	 4,6	 3,3	 89	 0%	 64%				119,00	120,00				
120,00	121,00	35,1	38,1	 3,6	 3,4	 63	 0%	 40%				120,00	121,00				
121,00	122,00	38,8	46,9	 2,4	 2,7	 4	 0%	 0%				121,00	122,00				
122,00	123,00	30,3	38,2	 2,1	 2,7	 6	 0%	 0%				122,00	123,00				
123,00	124,00	36,5	43,7	 3,1	 3,2	 37	 0%	 28%				123,00	124,00				
124,00	125,00	45,3	55,0	 3,0	 4,5	 36	 0%	 20%				124,00	125,00				
125,00	126,00	52,7	56,2	 4,2	 4,1	 61	 20%	 48%				125,00	126,00				
126,00	127,00	42,6	50,2	 2,6	 3,0	 32	 8%	 16%				126,00	127,00				
127,00	128,00	30,9	38,6	 2,4	 2,6	 7	 0%	 0%				127,00	128,00				
128,00	129,00	25,6	33,3	 2,3	 2,4	 4	 0%	 0%				128,00	129,00				
129,00	130,00	27,6	32,5	 2,3	 2,4	 4	 0%	 0%				129,00	130,00				
130,00	131,00	32,3	37,9	 2,4	 2,8	 10	 0%	 0%				130,00	131,00				
131,00	132,00	26,8	30,7	 2,4	 2,8	 11	 0%	 0%				131,00	132,00				
132,00	133,00	36,9	40,2	 2,3	 2,3	 7	 0%	 0%				132,00	133,00				
133,00	134,00	27,7	38,2	 2,7	 2,4	 11	 0%	 0%				133,00	134,00				
134,00	135,00	41,4	57,9	 2,4	 2,5	 14	 4%	 4%				134,00	135,00				
135,00	136,00	38,2	51,6	 2,5	 3,0	 14	 0%	 0%				135,00	136,00				
136,00	137,00	41,3	52,0	 3,0	 4,3	 26	 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0						
km inicial	km final	Faixa 1 - Crescente			Faixa 2 - Crescente			km inicial	km final								
		D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3									
151,00	152,00	40,1	45,4	 2,2	 3,6	 19	0%	0%	151,00	152,00							
152,00	153,00	49,2	53,8	 2,1	 3,7	 18	0%	0%	152,00	153,00							
153,00	154,00	29,5	35,9	 1,7	 3,2	 16	0%	0%	153,00	154,00							
154,00	155,00	37,7	45,8	 1,5	 2,8	 6	0%	0%	154,00	155,00							
155,00	156,00	28,6	35,4	 1,6	 2,9	 9	0%	0%	155,00	156,00							
156,00	157,00	26,2	28,7	 1,6	 2,6	 5	0%	0%	156,00	157,00							
157,00	158,00	29,7	36,3	 1,7	 3,9	 10	0%	0%	157,00	158,00							
158,00	159,00	35,2	42,4	 2,2	 2,9	 6	0%	0%	158,00	159,00							
159,00	160,00	31,6	40,8	 2,0	 3,0	 15	0%	0%	159,00	160,00							
160,00	161,00	39,6	44,3	 1,9	 2,8	 5	0%	0%	160,00	161,00							
161,00	162,00	32,3	41,9	 2,0	 2,7	 8	0%	0%	161,00	162,00							
162,00	163,00	33,8	45,9	 2,0	 2,8	 13	0%	0%	162,00	163,00							
163,00	164,00	35,0	51,0	 2,3	 2,8	 5	0%	0%	163,00	164,00							
164,00	165,00	34,6	41,5	 2,1	 3,6	 7	0%	0%	164,00	165,00							
165,00	166,00	38,0	47,8	 2,3	 4,1	 23	0%	0%	165,00	166,00							
166,00	167,00	51,6	55,5	 2,6	 4,4	 21	0%	0%	166,00	167,00							
167,00	168,00	49,5	61,7	 2,3	 4,4	 26	0%	0%	167,00	168,00							
168,00	169,00	46,0	59,1	 1,8	 4,7	 27	0%	0%	168,00	169,00							
169,00	170,00	38,5	43,1	 2,3	 4,5	 31	4%	0%	169,00	170,00							
170,00	171,00	42,1	48,2	 3,4	 4,4	 32	24%	0%	170,00	171,00							
171,00	172,00	63,8	70,5	 3,6	 5,7	 46	48%	0%	171,00	172,00							
172,00	173,00	42,4	53,2	 2,7	 3,9	 19	0%	0%	172,00	173,00							
173,00	174,00	41,3	49,7	 1,9	 4,1	 34	8%	0%	173,00	174,00							
174,00	175,00	43,3	50,8	 2,0	 3,2	 24	0%	0%	174,00	175,00							
175,00	176,00	42,4	51,2	 2,8	 3,9	 23	0%	0%	175,00	176,00							
176,00	177,00	40,4	45,9	 2,1	 3,6	 23	0%	0%	176,00	177,00							
177,00	178,00	43,3	52,7	 2,6	 4,1	 19	0%	0%	177,00	178,00							
178,00	179,00	46,4	57,5	 3,8	 3,7	 27	0%	0%	178,00	179,00							
179,00	180,00	58,3	68,0	 2,6	 3,2	 18	0%	0%	179,00	180,00							
180,00	181,00	51,9	65,4	 3,4	 3,8	 27	32%	0%	180,00	181,00							
181,00	182,00	47,4	52,5	 2,5	 3,1	 6	0%	0%	181,00	182,00							
182,00	183,00	42,3	47,7	 2,6	 4,6	 28	0%	0%	182,00	183,00							
183,00	184,00	52,9	56,6	 3,5	 3,9	 22	0%	0%	183,00	184,00							
184,00	185,00	47,9	59,0	 3,0	 3,0	 13	0%	0%	184,00	185,00							
185,00	1																

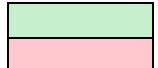
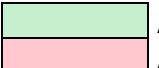
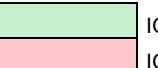
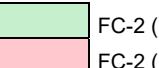
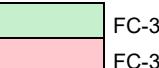
BR-262 (Crescente)		LEGENDA																
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 IRI (m/km) > 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 ATR (mm) > 10	 IGG ≤ 40	 IGG > 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-2 (%) > 5%	 FC-3 (%) ≤ 0	 FC-3 (%) > 0							
km inicial	km final	Faixa 1 - Crescente			Faixa 2 - Crescente			km inicial	km final									
D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3					
189,00	190,00	49,1	56,3	 3,9	 3,1	 9	 0%	 0%						189,00	190,00			
190,00	191,00	43,2	51,0	 3,3	 3,3	 15	 0%	 0%						190,00	191,00			
191,00	192,00	53,6	65,6	 2,0	 3,7	 9	 0%	 0%						191,00	192,00			
192,00	193,00	55,2	74,0	 1,6	 3,1	 8	 0%	 0%						192,00	193,00			
193,00	194,00	34,4	41,2	 1,6	 3,9	 7	 0%	 0%						193,00	194,00			
194,00	195,00	38,1	41,5	 1,5	 3,7	 7	 0%	 0%						194,00	195,00			
195,00	196,00	47,6	56,7	 1,8	 5,6	 27	 0%	 0%						195,00	196,00			
196,00	197,00	27,5	35,3	 1,6	 4,5	 13	 0%	 0%						196,00	197,00			
197,00	198,00	44,2	54,5	 1,9	 3,2	 7	 0%	 0%						197,00	198,00			
198,00	199,00	39,5	47,4	 1,6	 4,0	 10	 0%	 0%						198,00	199,00			
199,00	200,00	49,6	67,5	 1,8	 4,9	 10	 0%	 0%						199,00	200,00			
200,00	201,00	41,1	55,6	 1,8	 5,0	 10	 0%	 0%						200,00	201,00			
201,00	202,00	34,6	49,9	 1,4	 5,0	 13	 0%	 0%						201,00	202,00			
202,00	203,00	23,1	26,2	 1,5	 3,1	 8	 0%	 0%						202,00	203,00			
203,00	204,00	27,8	30,4	 1,4	 4,3	 9	 0%	 0%						203,00	204,00			
204,00	205,00	31,1	37,9	 1,6	 3,9	 9	 0%	 0%						204,00	205,00			
205,00	206,00	37,1	42,4	 1,6	 3,8	 8	 0%	 0%						205,00	206,00			
206,00	207,00	24,0	29,8	 2,0	 3,8	 8	 0%	 0%						206,00	207,00			
207,00	208,00	28,1	31,9	 1,8	 3,7	 7	 0%	 0%						207,00	208,00			
208,00	209,00	24,6	30,3	 1,6	 4,4	 12	 0%	 0%						208,00	209,00			
209,00	210,00	24,6	27,6	 1,8	 3,6	 14	 0%	 0%						209,00	210,00			
210,00	211,00	27,5	33,5	 1,9	 4,0	 34	 0%	 0%						210,00	211,00			
211,00	212,00	33,1	44,6	 1,8	 4,2	 15	 0%	 0%						211,00	212,00			
212,00	213,00	20,1	22,1	 1,6	 4,9	 10	 0%	 0%						212,00	213,00			
213,00	214,00	27,4	32,1	 IRI (m/km) ≤ 2,7	 IRI (m/km) > 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 ATR (mm) > 10	 IGG ≤ 40	 IGG > 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-2 (%) > 5%	 FC-3 (%) ≤ 0	 FC-3 (%) > 0					
km inicial	km final	Faixa 1 - Crescente				Faixa 2 - Crescente				km inicial	km final							
D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3					
227,00	228,00	25,2	28,2	 2,0	 3,3	 6	 0%	 0%					227,00	228,00				
228,00	229,00	23,5	28,4	 2,1	 3,1	 10	 0%	 0%					228,00	229,00				
229,00	230,00	23,9	26,6	 2,1	 4,0	 18	 0%	 0%					229,00	230,00				
230,00	231,00	28,5	34,3	 2,7	 4,0	 13	 0%	 0%					230,00	231,00				
231,00	232,00	29,7	32,0	 1,9	 3,4	 10	 0%	 0%					231,00	232,00				
232,00	233,00	31,1	35,5	 2,3	 3,9	 8	 0%	 0%					232,00	233,00				
233,00	234,00	36,2	45,4	 2,0	 4,4	 12	 4%	 0%					233,00	234,00				
234,00	235,00	39,4	48,7	 1,8	 4,6	 10	 0%	 0%					234,00	235,00				
235,00	236,00	22,9	25,7	 1,9	 3,6	 12	 0%	 0%					235,00	236,00				
236,00	237,00	25,2	29,2	 1,7	 3,2	 11	 0%	 0%					236,00	237,00				
237,00	238,00	20,2	22,3	 1,6	 3,3	 14	 0%	 0%					237,00	238,00				
238,00	239,00	19,4	21,8	 1,8	 3,6	 8	 0%	 0%					238,00	239,00				
239,00	240,00	40,6	49,2	 2,0	 5,8	 25	 0%	 0%					239,00	240,00				
240,00	241,00	28,2	33,7	 1,9	 4,9	 37	 0%	 0%					240,00	241,00				
241,00	242,00	23,3	25,9	 1,7	 3,2	 16	 0%	 0%					241,00	242,00				
242,00	243,00	24,2	27,7	 2,2	 4,1	 23	 0%	 0%					242,00	243,00				
243,00	244,00	22,3	24,8	 1,6	 2,9	 7	 0%	 0%					243,00	244,00				
244,00	245,00	22,1	24,9	 1,9	 3,9	 7	 0%	 0%					244,00	245,00				
245,00	246,00	25,1	28,1	 1,8	 3,0	 42	 0%	 0%					245,00	246,00				
246,00	247,00	25,8	29,8	 1,5	 3,1	 6	 0%	 0%					246,00	247,00				
247,00	248,00	26,4	32,0	 1,6	 3,3	 5	 0%	 0%					247,00	248,00				
248,00	249,00	25,0	29,6	 1,3	 3,7	 7	 0%	 0%					248,00	249,00				
249,00	250,00	22,3	26,2	 1,4	 3,7	 6	 0%	 0%					249,00	250,00				
250,00	251,00	47,2	59,8	 1,3	 3,6	 6	 0%	 0%					250,00	251,00				
251,00	252,00	24,9	30,5	 1,5	 3,5	 IRI (m/km) ≤ 2,7	 IRI (m/km) > 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 ATR (mm) > 10	 IGG ≤ 40	 IGG > 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-2 (%) > 5%	 FC-3 (%) ≤ 0	 FC-3 (%) > 0			
km inicial	km final	Faixa 1 - Crescente				Faixa 2 - Crescente				km inicial	km final							
D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2		D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3					
265,00	266,00	27,8	34,9	 1,7	 2,8	 7	 0%	 0%					265,00	266,00				
266,00	267,00	26,2	28,3	 1,6	 3,4	 9	 0%	 0%					266,00	267,00				
267,00	268,00	32,5	41,1	 1,6	 3,6	 10	 0%	 0%					267,00	268,00				
268,00	269,00	24,2	28,1	 1,5	 4,1	 15	 0%	 0%					268,00	269,00				
269,00	270,00	24,8	29,6	 2,0	 4,3	 21	 0%	 0%					269,00	270,00				
270,00	271,00	33,1	38,1	 2,9	 4,8	 31	 0%	 0%					270,00	271,00				
271,00	272,00	50,1	58,5	 2,7	 5,7	 31	 0%	 0%					271,00	272,00				
272,00	273,00	48,3	56,2	 2,5	 6,2	 31	 0%	 0%					272,00	273,00				
273,00	274,00	40,6	53,0	 2,4	 6,5	 32	 0%	 0%					273,00	274,00				
274,00	275,00	47,9	55,6	 2,7	 6,9	 34	 0%	 0%					274,00	275,00				
275,00	276,00	51,5	60,0	 2,9	 6,1	 28	 0%	 0%					275,00	276,00				
276,00	277,00	60,8	74,8	 2,5	 6,9	 32	 0%	 0%					276,00	277,00				
277,00	278,00	65,5	74,3	 2,8	 6,1	 32	 0%	 0%					277,00	278,00				
278,00	279,00	38,6	47,5	 2,2	 4,3	 15	 0%	 0%					278,00	279,00				
279,00	280,00	30,9	38,8	 1,8	 3,3	 9	 0%	 0%					279,00	280,00				
280,00	281,00	28,4	31,4	 2,0	 2,6	 8	 0%	 0%					280,00	281,00				
281,00	282,00	28,3	31,7	 1,8	 2,4	 13	 0%	 0%					281,00	282,00				
282,00	283,00	22,8	26,9	 1,7	 3,0	 7	 0%	 0%					282,00	283,00				
283,00	284,00	39,7	48,1	 1,5	 2,8	 11	 0%	 0%					283,00	284,00				
284,00	285,00	20,0	23,2	 1,5	 2,8	 12	 0%	 0%					284,00	285,00				
285,00	286,00	37,1	46,9	 1,7	 3,1	 12	 0%	 0%					285,00	286,00				
286,00	287,00	48,4	62,0	 1,5	 3,3	 16	 0%	 0%					286,00	287,00				
287,00	288,00	67,7	81,8	 1,5	 2,8	 12	 0%	 0%					287,00	288,00				
288,00	289,00	32,8	39,4	 1,7	 2,7	 10	 0%	 0%					288,00	289,00				
289,00	290,00	47,1	63,1	 1,8	 2,8	 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0								
 IRI (m/km) > 2,7	 ATR (mm) > 10	 IGG > 40	 FC-2 (%) > 5%	 FC-3 (%) > 0														
km inicial	km final	Faixa 1 - Crescente			Faixa 2 - Crescente			km inicial	km final									
D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3					
303,00	304,00	32,2	41,0	1,8	2,8	10	0%	0%				303,00	304,00					
304,00	305,00	40,8	45,8	1,9	4,3	56	0%	0%				304,00	305,00					
305,00	306,00	41,8	50,2	1,5	2,8	14	0%	0%				305,00	306,00					
306,00	307,00	45,1	51,9	1,7	2,8	20	0%	0%				306,00	307,00					
307,00	308,00	33,3	39,5	2,5	6,4	58	0%	0%				307,00	308,00					
308,00	309,00	37,1	46,1	2,5	5,3	48	0%	0%				308,00	309,00					
309,00	310,00	32,0	36,9	2,6	6,8	36	0%	0%				309,00	310,00					
310,00	311,00	19,7	21,6	2,5	9,5	26	0%	0%				310,00	311,00					
311,00	312,00	22,6	26,0	3,0	6,0	21	0%	0%				311,00	312,00					
312,00	313,00	33,7	39,5	3,4	5,7	22	0%	0%				312,00	313,00					
313,00	314,00	47,2	59,1	2,4	6,4	51	0%	0%				313,00	314,00					
314,00	315,00	34,9	46,1	1,4	2,4	6	0%	0%				314,00	315,00					
315,00	316,00	24,3	26,8	1,7	2,5	32	0%	0%				315,00	316,00					
316,00	317,00	21,1	23,6	1,9	3,6	23	0%	0%				316,00	317,00					
317,00	318,00	28,6	31,9	1,9	3,0	45	0%	0%				317,00	318,00					
318,00	319,00	34,8	39,9	1,9	3,1	6	0%	0%				318,00	319,00					
319,00	320,00	26,0	29,9	2,7	6,8	17	0%	0%				319,00	320,00					
320,00	321,00	27,2	33,4	2,9	5,8	17	0%	0%				320,00	321,00					
321,00	322,00	34,1	39,5	3,2	5,7	20	0%	0%				321,00	322,00					
322,00	323,00	30,4	38,6	2,8	5,0	27	0%	0%				322,00	323,00					
323,00	324,00	25,6	31,0	3,0	4,9	39	0%	0%				323,00	324,00					
324,00	325,00	28,5	34,7	3,4	5,8	16	0%	0%				324,00	325,00					
325,00	326,00	29,9	36,5	2,6	4,6	10	0%	0%				325,00	326,00					
326,00	327,00	36,1	45,8	2,3	4,6	16	0%	0%				326,00	327,00					
327,00	328,00	30,5	38,2	3,8	5,0	12	0%	0%				327,00	328,00					
328,00	329,00	36,6	49,6	3,2	5,5	10	0%	0%				328,00	329,00					

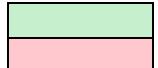
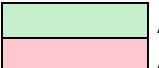
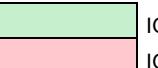
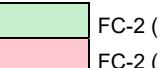
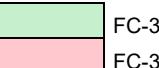
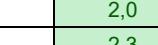
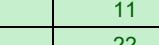
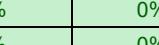
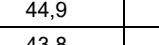
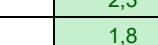
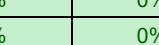
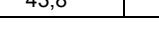
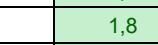
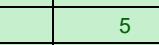
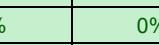
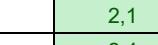
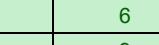
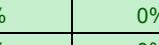
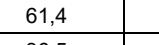
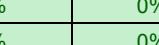
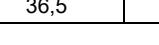
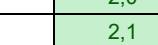
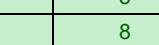
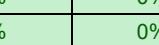
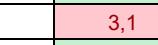
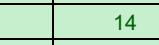
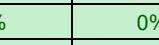
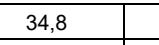
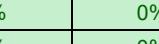
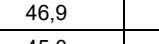
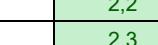
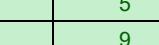
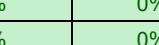
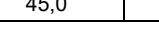
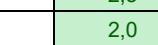
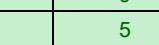
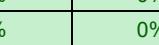
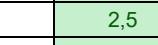
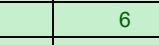
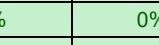
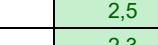
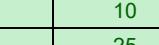
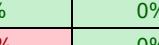
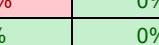
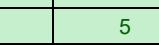
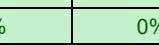
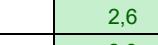
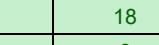
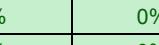
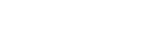
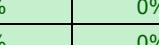
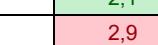
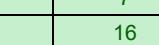
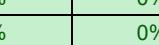
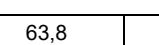
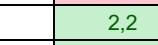
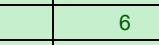
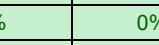
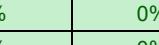
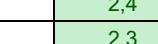
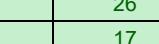
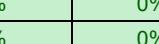
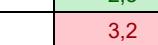
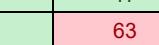
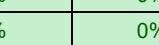
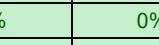
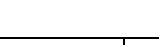
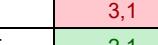
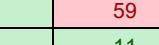
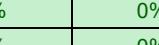
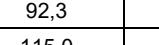
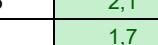
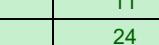
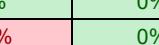
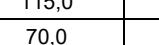
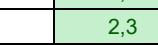
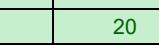
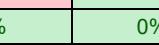
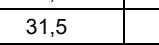
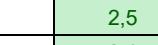
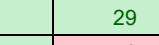
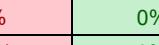
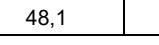
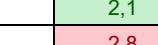
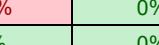
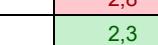
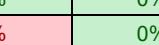
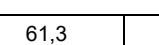
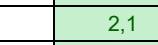
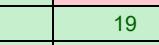
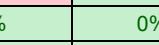
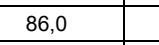
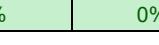
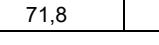
BR-262 (Decrescente)		LEGENDA								
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0				
km inicial		Faixa 1 - Decrescente			Faixa 2 - Decrescente			km inicial	km final	
km inicial	km final	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3		
329,00	328,00	26,9	28,2	1,9	5,8	9	0%	0%	329,00	328,00
328,00	327,00	24,9	27,6	3,3	4,5	8	0%	0%	328,00	327,00
327,00	326,00	34,1	44,4	4,4	5,0	12	0%	0%	327,00	326,00
326,00	325,00	62,0	68,5	2,8	4,6	9	0%	0%	326,00	325,00
325,00	324,00	30,5	40,7	2,6	5,5	12	0%	0%	325,00	324,00
324,00	323,00	29,3	38,8	2,7	5,7	13	0%	0%	324,00	323,00
323,00	322,00	47,9	56,5	3,4	5,1	18	0%	0%	323,00	322,00
322,00	321,00	34,0	42,4	2,4	6,7	28	0%	0%	322,00	321,00
321,00	320,00	38,9	42,9	2,3	6,1	18	0%	0%	321,00	320,00
320,00	319,00	25,6	29,1	2,5	5,9	23	0%	0%	320,00	319,00
319,00	318,00	45,8	58,4	2,1	2,6	8	0%	0%	319,00	318,00
318,00	317,00	46,8	64,2	1,9	2,2	4	0%	0%	318,00	317,00
317,00	316,00	30,7	40,7	2,1	2,6	8	0%	0%	317,00	316,00
316,00	315,00	63,7	81,0	1,8	2,7	5	0%	0%	316,00	315,00
315,00	314,00	38,8	51,4	1,4	3,5	7	0%	0%	315,00	314,00
314,00	313,00	32,4	38,0	2,6	6,1	17	0%	0%	314,00	313,00
313,00	312,00	29,4	35,7	3,6	4,9	12	0%	0%	313,00	312,00
312,00	311,00	34,4	39,9	2,5	6,4	20	0%	0%	312,00	311,00
311,00	310,00	45,1	60,0	2,5	6,7	17	0%	0%	311,00	310,00
310,00	309,00	24,1	27,5	2,6	7,4	28	0%	0%	310,00	309,00
309,00	308,00	25,7	28,7	2,6	6,6	16	0%	0%	309,00	308,00
308,00	307,00	30,8	36,3	2,4	4,8	13	0%	0%	308,00	307,00
307,00	306,00	36,4	48,1	1,7	3,2	8	0%	0%	307,00	306,00
306,00	305,00	59,3	73,6	2,1	4,4	11	0%	0%	306,00	305,00
305,00	304,00	58,9	71,2	2,2	4,8	19	0%	0%	305,00	304,00
304,00	303,00	27,5	32,9	1,7	4,0	9	0%	0%	304,00	303,00
303,00	302,00	32,5	36,7	1,5	3,9	8	0%	0%	303,00	302,00
302,00	301,00	32,6	38,0	2,0	4,4	10	0%	0%	302,00	301,00
301,00	300,00	34,0	42,8	2,9	4,6	12	0%	0%	301,00	300,00
300,00	299,00	24,4	26,3	2,9	4,1	10	0%	0%	300,00	299,00
299,00	298,00	25,1	27,2	3,8	5,6	16	0%	0%	299,00	298,00
298,00	297,00	27,9	38,9	1,8	3,6	9	0%	0%	298,00	297,00
297,00	296,00	34,6	42,5	2,2	3,9	16	0%	0%	297,00	296,00
296,00	295,00	40,3	44,1	2,2	3,7	8	0%	0%	296,00	295,00
295,00	294,00	27,1	33,5	2,1	5,6	12	0%	0%	295,00	294,00
294,00	293,00	32,9	40,4	1,8	4,5	9	0%	0%	294,00	293,00
293,00	292,00	54,4	62,5	1,9	2,9	9	0%	0%	293,00	292,00
292,00	291,00	29,6	36,9	1,8	3,0	9	0%	0%	292,00	291,00

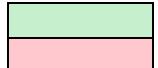
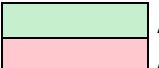
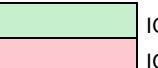
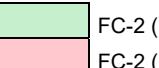
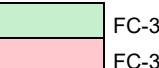
BR-262 (Decrescente)		LEGENDA													
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0									
km inicial	km final	Faixa 1 - Decrescente			Faixa 2 - Decrescente			km inicial	km final						
		D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3							
291,00	290,00	49,2	69,8	 1,6	 3,0	 6	0%	0%	291,00	290,00					
290,00	289,00	79,9	90,5	 1,6	 2,7	 5	0%	0%	290,00	289,00					
289,00	288,00	34,9	45,8	 1,8	 2,8	 7	0%	0%	289,00	288,00					
288,00	287,00	24,2	25,6	 1,9	 3,1	 6	0%	0%	288,00	287,00					
287,00	286,00	25,5	29,9	 1,5	 3,8	 7	0%	0%	287,00	286,00					
286,00	285,00	31,4	37,6	 1,6	 4,0	 7	0%	0%	286,00	285,00					
285,00	284,00	24,3	26,9	 1,7	 3,4	 7	0%	0%	285,00	284,00					
284,00	283,00	29,6	33,2	 2,1	 3,5	 6	0%	0%	284,00	283,00					
283,00	282,00	24,4	26,4	 1,8	 2,9	 5	0%	0%	283,00	282,00					
282,00	281,00	23,1	24,9	 1,8	 3,3	 9	0%	0%	282,00	281,00					
281,00	280,00	17,8	21,4	 2,0	 4,1	 15	0%	0%	281,00	280,00					
280,00	279,00	21,1	25,3	 2,1	 4,1	 19	0%	0%	280,00	279,00					
279,00	278,00	22,9	25,3	 2,4	 4,9	 11	0%	0%	279,00	278,00					
278,00	277,00	37,8	52,0	 2,5	 6,5	 18	0%	0%	278,00	277,00					
277,00	276,00	48,9	58,0	 2,6	 5,9	 21	0%	0%	277,00	276,00					
276,00	275,00	48,5	62,7	 3,2	 5,8	 19	0%	0%	276,00	275,00					
275,00	274,00	51,7	59,7	 2,6	 6,4	 29	0%	0%	275,00	274,00					
274,00	273,00	61,0	73,3	 2,8	 6,8	 29	0%	0%	274,00	273,00					
273,00	272,00	49,4	52,2	 3,3	 8,3	 26	0%	0%	273,00	272,00					
272,00	271,00	32,7	37,6	 2,6	 7,1	 25	0%	0%	272,00	271,00					
271,00	270,00	47,4	53,3	 3,3	 6,7	 29	0%	0%	271,00	270,00					
270,00	269,00	34,5	40,0	 1,8	 4,5	 18	0%	0%	270,00	269,00					
269,00	268,00	40,5	46,7	 1,5	 3,6	 7	0%	0%	269,00	268,00					
268,00	267,00	25,7	29,1	 1,6	 2,8	 6	0%	0%	268,00	267,00					
267,00	266,00	25,7	28,1	 1,7	 2,9	 6	0%	0%	267,00	266,00					
266,00	265,00	34,7	40,7	 1,7	 3,0	 5	0%	0%	266,00	265,00					
265,00	264,00	18,5	19,4	 1,7	 4,0	 8	0%	0%	265,00	264,00					
264,00	263,00	35,0	45,2	 2,0	 5,1	 11	0%	0%	264,00	263,00					
263,00	262,00	47,7	55,1	 1,7	 5,1	 10	0%	0%	263,00	262,00					
262,00	261,00	53,9	73,6	 1,8	 3,9	 7	0%	0%	262,00	261,00					
261,00	260,00	36,2	51,2	 1,6	 3,6	 7	0%	0%	261,00	260,00					
260,00	259,00	19,8	21,2	 1,7	 4,0	 8	0%	0%	260,00	259,00					
259,00	258,00	22,2	22,7	 1,7	 3,9	 7	0%	0%	259,00	258,00					
258,00	257,00	23,0	25,3	 1,6	 4,4	 10	0%	0%	258,00	257,00					
257,00	256,00	25,6	30,2	 1,6	 5,2	 11	0%	0%	257,00	256,00					
256,00	255,00	39,9	50,1	 1,5	 4,6	 10	0%	0%	256,00	255,00					
255,00	254,00	29,4	36,3	 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0							
 IRI (m/km) > 2,7	 ATR (mm) > 10	 IGG > 40	 FC-2 (%) > 5%	 FC-3 (%) > 0											
km inicial	km final	Faixa 1 - Decrescente			Faixa 2 - Decrescente			km inicial	km final						
D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3		
253,00	252,00	23,5	27,0	1,7	5,2	13	0%	0%		253,00	252,00				
252,00	251,00	19,9	22,8	2,5	8,9	24	0%	0%		252,00	251,00				
251,00	250,00	28,5	33,1	1,8	3,6	7	0%	0%		251,00	250,00				
250,00	249,00	42,2	54,8	1,9	4,3	11	0%	0%		250,00	249,00				
249,00	248,00	30,9	41,2	1,7	4,6	9	0%	0%		249,00	248,00				
248,00	247,00	35,2	46,7	1,4	5,0	8	0%	0%		248,00	247,00				
247,00	246,00	24,8	27,8	1,6	4,6	8	0%	0%		247,00	246,00				
246,00	245,00	29,7	37,6	1,7	3,7	7	0%	0%		246,00	245,00				
245,00	244,00	26,1	31,6	1,6	4,6	9	0%	0%		245,00	244,00				
244,00	243,00	18,7	20,5	1,7	3,6	6	0%	0%		244,00	243,00				
243,00	242,00	23,0	26,1	1,7	4,3	9	0%	0%		243,00	242,00				
242,00	241,00	32,9	35,3	1,6	5,2	8	0%	0%		242,00	241,00				
241,00	240,00	26,7	31,4	2,5	8,3	86	0%	0%		241,00	240,00				
240,00	239,00	24,6	27,4	3,1	7,9	131	0%	0%		240,00	239,00				
239,00	238,00	23,1	24,8	2,1	5,0	54	0%	0%		239,00	238,00				
238,00	237,00	30,0	35,1	1,7	3,1	5	0%	0%		238,00	237,00				
237,00	236,00	22,9	25,5	1,8	2,9	7	0%	0%		237,00	236,00				
236,00	235,00	29,1	40,5	2,2	4,3	31	0%	0%		236,00	235,00				
235,00	234,00	50,9	59,0	2,1	4,3	14	0%	0%		235,00	234,00				
234,00	233,00	28,1	33,6	2,1	5,3	11	0%	0%		234,00	233,00				
233,00	232,00	27,4	30,3	2,1	5,5	42	0%	0%		233,00	232,00				
232,00	231,00	25,0	28,6	2,1	4,0	50	0%	0%		232,00	231,00				
231,00	230,00	44,9	63,6	2,5	6,0	102	0%	0%		231,00	230,00				
230,00	229,00	42,3	60,2	2,1	4,9	59	0%	0%		230,00	229,00				
229,00	228,00	24,8	27,1	2,2	3,1	17	4%	0%		229,00	228,00				
228,00	227,00	22,3	24,1	1,6	3,1	10	4%	0%		228,00	227,00				
227,00	226,00	22,3	24,7	1,6	2,9	11	4%	0%		227,00	226,00				
226,00	225,00	27,7	34,4	1,8	2,6	77	0%	0%		226,00	225,00				
225,00	224,00	35,7	43,8	1,9	2,8	12	0%	0%		225,00	224,00				
224,00	223,00	22,0	26,9	1,9	3,4	15	0%	0%		224,00	223,00				
223,00	222,00	17,3	18,4	1,6	2,7	11	0%	0%		223,00	222,00				
222,00	221,00	35,5	50,1	1,5	4,1	7	0%	0%		222,00	221,00				
221,00	220,00	33,0	38,9	1,6	4,1	20	0%	0%		221,00	220,00				
220,00	219,00	41,7	53,4	2,2	4,0	8	0%	0%		220,00	219,00				
219,00	218,00	36,2	49,1	2,2	3,7	20	0%	0%		219,00	218,00				
218,00	217,00	44,4	57,8	2,5	3,7	100	0%	0%		218,00	217,00				
217,00	216,00	32,9	37,6	2,1	4,5	40	0%	0%		217,00	216,00				
216,00	215,00	40,1	49,3	1,9	3,1	33	0%	0%		216,00	215,00				

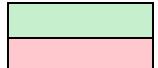
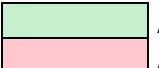
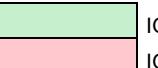
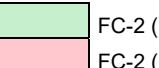
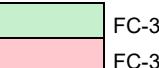
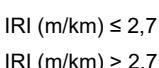
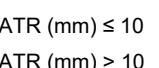
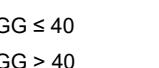
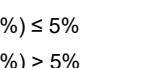
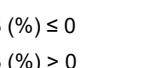
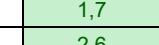
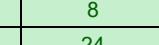
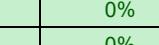
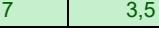
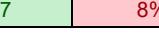
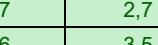
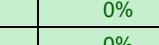
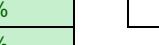
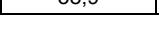
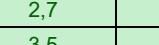
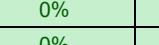
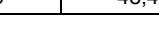
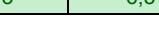
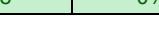
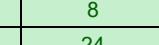
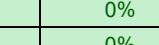
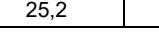
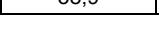
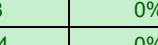
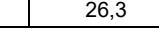
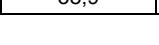
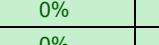
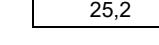
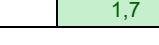
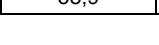
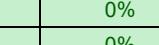
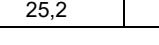
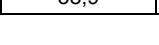
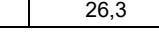
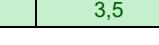
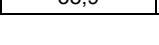
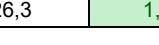
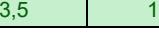
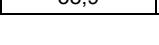
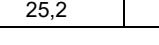
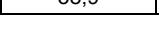
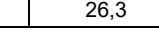
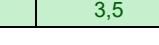
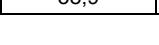
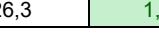
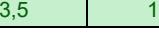
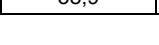
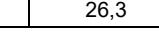
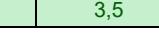
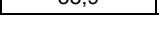
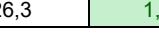
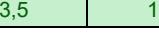
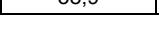
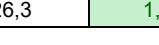
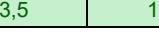
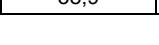
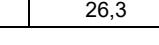
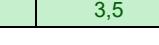
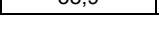
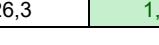
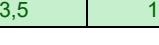
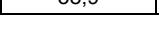
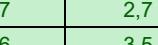
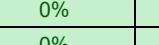
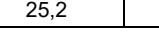
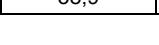
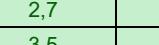
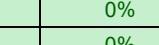
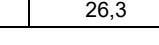
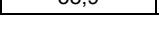
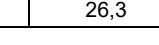
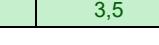
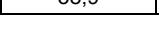
BR-262 (Decrescente)		LEGENDA											
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0							
 IRI (m/km) > 2,7	 ATR (mm) > 10	 IGG > 40	 FC-2 (%) > 5%	 FC-3 (%) > 0									
km inicial	km final	Faixa 1 - Decrescente			Faixa 2 - Decrescente			km inicial	km final				
D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3
215,00	214,00	26,1	29,8	1,8	3,6	10	0%	0%	215,00	214,00			
214,00	213,00	26,3	29,4	1,6	4,0	9	0%	0%	214,00	213,00			
213,00	212,00	26,7	30,3	1,6	4,0	25	0%	0%	213,00	212,00			
212,00	211,00	34,2	41,1	2,0	4,7	14	0%	0%	212,00	211,00			
211,00	210,00	33,7	40,5	1,9	4,7	10	0%	0%	211,00	210,00			
210,00	209,00	35,9	39,9	2,1	3,9	17	0%	0%	210,00	209,00			
209,00	208,00	49,1	58,7	2,1	5,6	11	0%	0%	209,00	208,00			
208,00	207,00	42,2	47,9	1,9	6,1	30	0%	0%	208,00	207,00			
207,00	206,00	31,9	36,7	1,9	5,1	46	0%	0%	207,00	206,00			
206,00	205,00	28,1	33,4	1,7	5,9	29	0%	0%	206,00	205,00			
205,00	204,00	34,7	37,7	1,6	6,7	13	0%	0%	205,00	204,00			
204,00	203,00	34,7	38,6	1,7	7,1	12	0%	0%	204,00	203,00			
203,00	202,00	24,6	28,5	1,9	3,7	12	0%	0%	203,00	202,00			
202,00	201,00	35,9	38,8	1,9	6,5	52	0%	0%	202,00	201,00			
201,00	200,00	27,8	31,5	2,2	6,4	96	0%	0%	201,00	200,00			
200,00	199,00	27,8	30,2	1,7	4,1	19	0%	0%	200,00	199,00			
199,00	198,00	25,2	28,6	1,8	5,1	70	0%	0%	199,00	198,00			
198,00	197,00	25,4	30,0	2,1	4,0	49	0%	0%	198,00	197,00			
197,00	196,00	55,0	61,0	2,1	3,6	27	0%	0%	197,00	196,00			
196,00	195,00	28,3	38,4	1,8	4,3	28	0%	0%	196,00	195,00			
195,00	194,00	36,4	45,5	1,9	4,4	58	0%	0%	195,00	194,00			
194,00	193,00	37,0	44,2	2,1	8,2	112	0%	0%	194,00	193,00			
193,00	192,00	29,5	37,5	1,7	5,4	42	0%	0%	193,00	192,00			
192,00	191,00	42,8	50,7	3,0	10,0	120	0%	0%	192,00	191,00			
191,00	190,00	43,9	52,1	3,1	4,2	9	0%	0%	191,00	190,00			
190,00	189,00	43,1	52,5	3,8	3,9	7	0%	0%	190,00	189,00			
189,00	188,00	36,9	43,5	3,9	3,3	7	0%	0%	189,00	188,00			
188,00	187,00	42,4	47,2	3,5	3,8	12	0%	0%	188,00	187,00			
187,00	186,00	46,3	52,6	3,4	4,6	9	0%	0%	187,00	186,00			
186,00	185,00	50,4	57,0	3,0	4,6	10	0%	0%	186,00	185,00			
185,00	184,00	45,2	52,5	3,5	4,1	34	8%	0%	185,00	184,00			
184,00	183,00	46,5	52,2	3,7	4,0	21	0%	0%	184,00	183,00			
183,00	182,00	44,0	52,5	3,6	4,8	42	20%	0%	183,00	182,00			
182,00	181,00	43,1	46,5	2,8	4,1	11	0%	0%	182,00	181,00			
181,00	180,00	50,3	57,9	3,0	5,4	21	0%	0%	181,00	180,00			
180,00	179,00	43,2	49,0	3,1	4,0	18	0%	0%	180,00	179,00			
179,00	178,00	53,4	62,7	3,0	5,7	31	0%	0%	179,00	178,00			
178,00	177,00	47,5	51,1	2,6	5,6	25	0%	0%	178,00	177,00			

BR-262 (Decrescente)		LEGENDA								
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0				
km inicial	km final	Faixa 1 - Decrescente			Faixa 2 - Decrescente			km inicial	km final	
		D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3		
177,00	176,00	55,9	64,4	2,7	4,7	10	0%	0%	177,00	176,00
176,00	175,00	43,2	54,2	2,5	5,0	11	0%	0%	176,00	175,00
175,00	174,00	35,8	41,2	1,9	4,1	9	0%	0%	175,00	174,00
174,00	173,00	35,4	41,2	3,3	4,9	13	0%	0%	174,00	173,00
173,00	172,00	41,3	46,3	2,7	4,2	10	0%	0%	173,00	172,00
172,00	171,00	58,6	66,4	3,7	6,6	27	0%	0%	172,00	171,00
171,00	170,00	37,3	42,2	4,5	6,3	29	0%	0%	171,00	170,00
170,00	169,00	36,7	42,2	2,3	4,4	10	0%	0%	170,00	169,00
169,00	168,00	47,3	53,3	2,1	4,1	9	0%	0%	169,00	168,00
168,00	167,00	51,1	61,6	3,5	6,8	20	0%	0%	168,00	167,00
167,00	166,00	25,6	29,9	2,3	3,9	9	0%	0%	167,00	166,00
166,00	165,00	38,3	43,4	2,4	4,0	9	0%	0%	166,00	165,00
165,00	164,00	29,0	32,7	1,8	2,5	4	0%	0%	165,00	164,00
164,00	163,00	37,2	45,6	2,1	2,6	5	0%	0%	164,00	163,00
163,00	162,00	20,5	22,1	1,8	3,2	9	0%	0%	163,00	162,00
162,00	161,00	18,6	22,2	2,0	2,9	13	0%	0%	162,00	161,00
161,00	160,00	30,8	37,4	1,9	2,8	6	0%	0%	161,00	160,00
160,00	159,00	39,1	47,5	2,5	4,7	20	0%	0%	160,00	159,00
159,00	158,00	37,6	44,4	2,5	4,4	27	0%	0%	159,00	158,00
158,00	157,00	25,7	29,1	2,1	5,2	42	0%	0%	158,00	157,00
157,00	156,00	27,4	30,3	1,7	6,0	34	0%	0%	157,00	156,00
156,00	155,00	22,4	23,7	2,0	4,3	15	0%	0%	156,00	155,00
155,00	154,00	29,4	39,1	2,1	4,3	9	0%	0%	155,00	154,00
154,00	153,00	35,3	45,7	2,1	4,9	13	0%	0%	154,00	153,00
153,00	152,00	32,3	40,0	2,1	4,0	16	0%	0%	153,00	152,00
152,00	151,00	30,4	33,6	2,6	3,6	10	0%	0%	152,00	151,00
151,00	150,00	39,3	45,9	2,3	2,9	15	0%	0%	151,00	150,00
150,00	149,00	24,5	28,2	2,0	3,3	14	0%	0%	150,00	149,00
149,00	148,00	21,3	24,8	1,8	2,7	6	0%	0%	149,00	148,00
148,00	147,00	35,5	44,9	1,7	2,4	8	0%	0%	148,00	147,00
147,00	146,00	38,3	48,8	2,6	4,0	32	0%	0%	147,00	146,00
146,00	145,00	49,6	54,3	2,3	3,5	7	0%	0%	146,00	145,00
145,00	144,00	45,0	46,9	3,3	5,1	25	0%	0%	145,00	144,00
144,00	143,00	45,4	51,2	3,6	5,1	21	0%	0%	144,00	143,00
143,00	142,00	40,6	46,5	4,3	6,0	28	4%	0%	143,00	142,00
142,00	141,00	56,2	66,4	4,3	6,1	82	28%	4%	142,00	141,00
141,00	140,00	45,0	54,4	4,5	6,3	128	8%	4%	141,00	140,00
140,00	139,00	27,4	32,5	2,7	3,3	76	12%	4%	140,00	139,00

BR-262 (Decrescente)		LEGENDA								
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0				
km inicial	km final	Faixa 1 - Decrescente			Faixa 2 - Decrescente			km inicial	km final	
		D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3		
139,00	138,00	36,1	47,3	3,8	3,1	87	48%	16%	139,00	138,00
138,00	137,00	40,4	46,8	2,3	2,2	11	0%	0%	138,00	137,00
137,00	136,00	41,8	48,4	2,5	3,3	18	0%	0%	137,00	136,00
136,00	135,00	35,5	40,5	3,4	4,0	82	0%	16%	136,00	135,00
135,00	134,00	43,8	48,7	3,8	6,9	79	4%	4%	135,00	134,00
134,00	133,00	32,9	39,8	2,5	3,0	59	0%	4%	134,00	133,00
133,00	132,00	36,3	48,0	2,4	2,9	7	0%	0%	133,00	132,00
132,00	131,00	30,8	34,1	2,8	2,5	52	0%	0%	132,00	131,00
131,00	130,00	31,9	36,4	2,7	2,9	12	0%	0%	131,00	130,00
130,00	129,00	35,9	38,5	4,3	3,9	93	28%	32%	130,00	129,00
129,00	128,00	39,1	42,1	2,6	3,3	6	0%	0%	129,00	128,00
128,00	127,00	36,6	44,3	3,1	2,4	8	4%	0%	128,00	127,00
127,00	126,00	35,8	45,3	4,8	4,0	96	40%	32%	127,00	126,00
126,00	125,00	28,9	35,1	2,4	3,0	27	4%	0%	126,00	125,00
125,00	124,00	47,4	49,9	2,9	3,2	54	0%	24%	125,00	124,00
124,00	123,00	41,7	43,7	2,7	3,1	21	4%	4%	124,00	123,00
123,00	122,00	50,9	57,1	2,2	2,0	3	0%	0%	123,00	122,00
122,00	121,00	34,9	45,7	2,1	2,4	4	0%	0%	122,00	121,00
121,00	120,00	48,7	56,8	4,5	3,8	101	4%	48%	121,00	120,00
120,00	119,00	51,1	55,5	4,2	3,6	79	20%	56%	120,00	119,00
119,00	118,00	51,9	57,5	4,8	4,3	141	80%	20%	119,00	118,00
118,00	117,00	50,6	60,0	4,6	3,4	107	32%	44%	118,00	117,00
117,00	116,00	50,5	62,8	5,3	4,1	158	12%	72%	117,00	116,00
116,00	115,00	42,8	49,6	2,2	3,1	19	4%	0%	116,00	115,00
115,00	114,00	38,4	43,9	1,6	3,4	22	0%	0%	115,00	114,00
114,00	113,00	37,4	41,5	2,0	2,5	7	0%	0%	114,00	113,00
113,00	112,00	36,6	43,3	2,8	3,5	29	0%	0%	113,00	112,00
112,00	111,00	44,7	53,7	2,5	2,7	36	0%	0%	112,00	111,00
111,00	110,00	47,3	52,5	2,8	3,7	39	0%	0%	111,00	110,00
110,00	109,00	26,0	29,5	1,9	2,4	17	0%	0%	110,00	109,00
109,00	108,00	19,0	21,1	1,7	2,8	15	0%	0%	109,00	108,00
108,00	107,00	28,2	31,3	1,6	2,1	13	0%	0%	108,00	107,00
107,00	106,00	18,5	23,8	1,7	2,4	15	0%	0%	107,00	106,00
106,00	105,00	38,7	62,2	1,7	2,2	7	0%	0%	106,00	105,00
105,00	104,00	40,4	51,6	1,9	2,6	4	0%	0%	105,00	104,00
104,00	103,00	24,7	30,5	1,4	3,2	6	0%	0%	104,00	103,00
103,00	102,00	25,6	31,6	1,5	3,3	6	0%	0%	103,00	102,00
102,00	101,00	18,5	21,0	2,7	3,9	24	0%	0%	102,00	101,00

BR-262 (Decrescente)		LEGENDA									
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0					
km inicial		Faixa 1 - Decrescente				Faixa 2 - Decrescente				km inicial	km final
km inicial	km final	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	D0	Dc	IRI
101,00	100,00	34,4	42,3	 2,0	 3,1	 11	0%	0%	44,9	44,9	 2,5
100,00	99,00	28,7	33,9	 2,3	 3,3	 22	0%	0%	43,8	45,1	 2,7
99,00	98,00	25,6	31,5	 1,8	 3,6	 13	0%	0%	61,4	79,4	 2,4
98,00	97,00	42,6	47,8	 1,8	 2,5	 5	0%	0%	36,5	36,5	 2,3
97,00	96,00	48,2	65,4	 2,1	 3,1	 6	0%	0%	34,8	34,8	 2,3
96,00	95,00	27,3	30,0	 2,4	 3,1	 9	0%	0%	46,9	50,3	 2,2
95,00	94,00	17,9	19,9	 2,0	 2,6	 5	0%	0%	45,0	45,6	 2,2
94,00	93,00	17,8	22,4	 2,1	 2,7	 8	0%	0%	63,8	82,6	 2,1
93,00	92,00	27,5	32,2	 3,1	 3,6	 14	4%	0%	34,8	34,8	 2,3
92,00	91,00	35,4	39,4	 2,2	 2,6	 4	0%	0%	46,9	50,3	 2,2
91,00	90,00	36,6	48,9	 2,2	 3,0	 5	0%	0%	45,0	45,6	 2,2
90,00	89,00	25,3	27,6	 2,3	 2,7	 9	0%	0%	6,9	8	 0%
89,00	88,00	28,6	32,2	 2,0	 2,6	 5	0%	0%	16	26	 0%
88,00	87,00	27,0	30,1	 2,5	 2,8	 6	0%	0%	2,1	5,7	 0%
87,00	86,00	26,5	31,7	 2,5	 2,8	 10	0%	0%	8	18	 0%
86,00	85,00	27,4	31,6	 2,3	 3,8	 25	16%	0%	2,2	6,8	 12%
85,00	84,00	44,2	57,0	 2,2	 3,2	 8	0%	0%	7,6	26	 0%
84,00	83,00	35,4	46,5	 2,2	 2,6	 5	0%	0%	2,5	38,0	 2,2
83,00	82,00	32,3	38,9	 2,6	 3,6	 18	0%	0%	6,0	21	 2%
82,00	81,00	23,6	27,0	 2,3	 2,9	 6	0%	0%	6,9	8	 0%
81,00	80,00	40,7	50,3	 2,1	 2,3	 7	0%	0%	2,2	3,1	 0%
80,00	79,00	52,7	69,5	 2,9	 3,5	 16	4%	0%	5,7	16	 0%
79,00	78,00	55,1	70,3	 2,2	 3,1	 6	0%	0%	6,9	8	 0%
78,00	77,00	27,7	32,1	 2,0	 2,4	 6	0%	0%	2,2	3,1	 0%
77,00	76,00	27,6	35,1	 2,4	 4,3	 26	0%	0%	7,6	26	 0%
76,00	75,00	23,4	24,6	 2,3	 3,8	 17	0%	0%	6,0	21	 2%
75,00	74,00	31,4	41,2	 3,2	 3,9	 63	0%	0%	2,8	8	 0%
74,00	73,00	44,7	58,6	 2,8	 2,8	 46	4%	0%	2,2	3,1	 0%
73,00	72,00	47,4	67,0	 3,1	 3,1	 59	0%	0%	8	12	 0%
72,00	71,00	88,9	108,5	 2,1	 3,6	 11	0%	0%	6,9	38	 12%
71,00	70,00	37,0	47,4	 1,7	 3,4	 24	16%	0%	7,6	26	 6%
70,00	69,00	24,7	29,6	 2,3	 3,7	 20	4%	0%</			

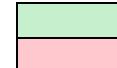
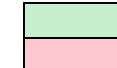
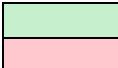
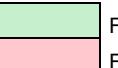
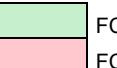
BR-262 (Decrescente)		LEGENDA								
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0				
km inicial		Faixa 1 - Decrescente			Faixa 2 - Decrescente			km inicial	km final	
km inicial	km final	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3		
63,00	62,00	61,1	70,5	2,3	4,3	26	20%	0%	63,00	62,00
62,00	61,00	29,0	33,0	3,0	6,2	97	24%	0%	62,00	61,00
61,00	60,00	24,5	26,7	2,6	4,7	47	16%	0%	61,00	60,00
60,00	59,00	23,4	25,5	2,4	2,9	20	0%	0%	60,00	59,00
59,00	58,00	34,2	36,7	2,3	3,2	23	12%	0%	59,00	58,00
58,00	57,00	30,5	39,7	2,2	3,0	12	0%	0%	58,00	57,00
57,00	56,00	44,5	50,5	2,9	4,2	30	0%	0%	57,00	56,00
56,00	55,00	22,9	28,2	2,9	4,5	27	4%	0%	56,00	55,00
55,00	54,00	31,8	36,0	1,9	3,1	8	0%	0%	55,00	54,00
54,00	53,00	29,9	33,6	1,9	2,9	8	0%	0%	54,00	53,00
53,00	52,00	33,2	44,3	2,2	3,0	11	0%	0%	53,00	52,00
52,00	51,00	53,5	66,7	2,5	3,0	17	0%	0%	52,00	51,00
51,00	50,00	37,1	43,2	2,1	3,2	20	4%	0%	51,00	50,00
50,00	49,00	60,4	70,1	2,7	4,0	20	4%	0%	50,00	49,00
49,00	48,00	38,8	52,6	2,0	4,1	16	8%	0%	49,00	48,00
48,00	47,00	48,1	61,2	2,4	3,4	43	36%	0%	48,00	47,00
47,00	46,00	24,5	30,4	2,7	3,7	22	0%	4%	47,00	46,00
46,00	45,00	30,0	37,9	3,1	4,2	16	0%	0%	46,00	45,00
45,00	44,00	33,2	41,7	3,1	4,1	26	0%	0%	45,00	44,00
44,00	43,00	26,4	31,7	2,5	2,9	17	4%	0%	44,00	43,00
43,00	42,00	21,0	22,0	3,1	4,1	23	0%	0%	43,00	42,00
42,00	41,00	24,5	26,1	2,8	5,5	31	4%	0%	42,00	41,00
41,00	40,00	25,3	29,7	3,6	5,8	62	0%	0%	41,00	40,00
40,00	39,00	33,1	39,7	2,6	2,8	37	0%	0%	40,00	39,00
39,00	38,00	47,1	59,5	2,3	2,7	16	0%	0%	39,00	38,00
38,00	37,00	35,9	45,6	3,5	5,0	29	0%	0%	38,00	37,00
37,00	36,00	33,0	38,2	3,5	6,9	35	0%	0%	37,00	36,00
36,00	35,00	25,2	31,4	2,1	4,8	11	0%	0%	36,00	35,00
35,00	34,00	23,4	26,2	1,8	2,8	10	0%	0%	35,00	34,00
34,00	33,00	22,0	24,5	2,5	3,7	23	0%	0%	34,00	33,00
33,00	32,00	28,6	32,3	2,4	2,7	13	0%	0%	33,00	32,00
32,00	31,00	26,4	29,1	2,6	3,2	13	0%	0%	32,00	31,00
31,00	30,00	20,9	23,2	2,3	3,2	13	0%	0%	31,00	30,00
30,00	29,00	24,2	31,5	2,0	2,9	8	0%	0%	30,00	29,00
29,00	28,00	30,3	38,5	2,5	3,1	26	4%	0%	29,00	28,00
28,00	27,00	25,2	28,6	2,3	3,3	15	0%	0%	28,00	27,00
27,00	26,00	23,4	26,0	2,5	3,3	15	0%	0%	27,00	26,00
26,00	25,00	22,2	27,1	3,0	4,6	35	0%	0%	26,00	25,00

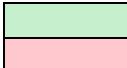
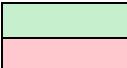
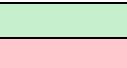
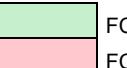
BR-262 (Decrescente)		LEGENDA															
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0											
		 IRI (m/km) > 2,7	 ATR (mm) > 10	 IGG > 40	 FC-2 (%) > 5%	 FC-3 (%) > 0											
km inicial	km final	Faixa 1 - Decrescente			Faixa 2 - Decrescente			km inicial	km final								
		D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3									
25,00	24,00	23,3	26,5	 1,7	 2,7	 8	0%	0%	25,2	26,3	 1,7	 3,5	 17	8%	5%	25,00	24,00
24,00	23,00	22,5	26,2	 2,6	 3,5	 24	0%	0%	36,7	44,6	 2,9	 6,3	 90	0%	38%	24,00	23,00
23,00	22,00	25,4	34,8	 2,3	 2,7	 19	4%	0%	38,9	48,4	 2,3	 6,3	 28	0%	3%	23,00	22,00
22,00	21,00	35,9	48,6	 2,1	 2,4	 20	4%	0%	40,6	44,6	 7,9	 6,9	 85	5%	31%	22,00	21,00
21,00	20,00	22,7	24,8	 2,1	 2,2	 14	0%	0%	38,4	48,2	 4,4	 7,1	 87	20%	6%	21,00	20,00
20,00	19,00	28,0	34,7	 2,1	 2,4	 11	0%	0%	40,7	45,7	 4,1	 6,1	 62	8%	8%	20,00	19,00
19,00	18,00	26,8	35,9	 2,1	 2,2	 13	8%	0%	42,9	46,7	 4,9	 6,1	 59	6%	10%	19,00	18,00
18,00	17,00	25,2	30,2	 2,5	 2,8	 26	32%	0%	48,4	53,1	 7,0	 5,3	 55	25%	16%	18,00	17,00
17,00	16,00	32,7	38,6	 2,2	 2,7	 21	28%	0%	40,6	44,6	 7,9	 6,9	 85	5%	31%	16,00	15,00
16,00	15,00	27,4	33,2	 2,1	 2,6	 5	0%	0%	38,4	48,2	 4,4	 7,1	 87	20%	6%	15,00	14,00
15,00	14,00	49,1	64,7	 4,1	 4,3	 47	12%	8%	40,7	45,7	 4,1	 6,1	 62	8%	8%	14,00	13,00
14,00	13,00	34,3	42,4	 5,2	 4,8	 53	8%	8%	42,9	46,7	 4,9	 6,1	 59	6%	10%	13,00	12,00
13,00	12,00	32,8	38,8	 4,2	 5,4	 53	24%	0%	48,4	53,1	 7,0	 5,3	 55	25%	16%	12,00	11,00
12,00	11,00	39,6	52,1	 3,4	 4,8	 70	16%	20%	40,6	44,6	 7,9	 6,9	 85	5%	31%	11,00	10,00
11,00	10,00	36,3	42,3	 3,4	 4,1	 57	0%	12%	38,4	48,2	 4,4	 7,1	 87	20%	6%	10,00	9,00
10,00	9,00	35,2	39,9	 3,4	 5,5	 73	20%	16%	40,7	45,7	 4,1	 6,1	 62	8%	8%	9,00	8,00
9,00	8,00	33,8	38,6	 4,2	 3,3	 35	4%	12%	38,4	48,2	 4,4	 7,1	 87	20%	6%	8,00	7,00
8,00	7,00	41,5	50,3	 2,6	 3,4	 17	4%	4%	40,7	45,7	 4,1	 6,1	 62	8%	8%	7,00	6,00
7,00	6,00	46,9	55,2	 2,2	 3,6	 12	0%	0%	42,9	46,7	 4,9	 6,1	 59	6%	10%	6,00	5,00
6,00	5,00	47,8	52,0	 3,0	 3,3	 15	0%	0%	48,4	53,1	 7,0	 5,3	 55	25%			

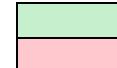
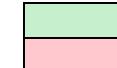
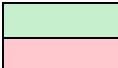
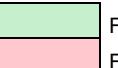
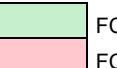
1.2.3.5. Rodovia BR-267

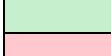
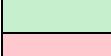
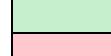
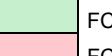
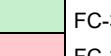
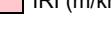
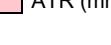
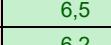
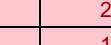
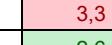
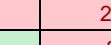
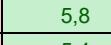
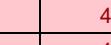
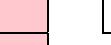
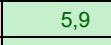
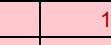
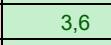
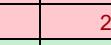
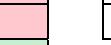
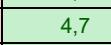
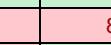
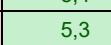
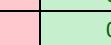
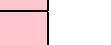
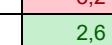
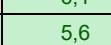
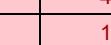
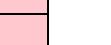
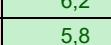
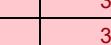
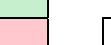
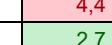
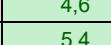
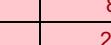
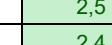
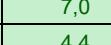
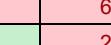
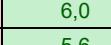
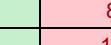
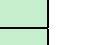
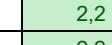
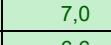
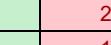
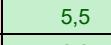
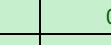
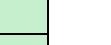
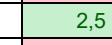
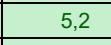
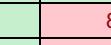
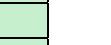
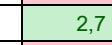
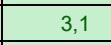
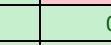
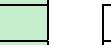
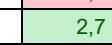
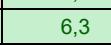
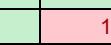
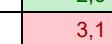
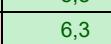
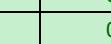
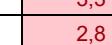
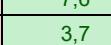
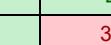
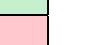
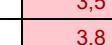
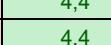
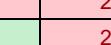
BR-267 (Crescente)		LEGENDA												
		IRI (m/km) ≤ 2,7	ATR (mm) ≤ 10	IGG ≤ 40	FC-2 (%) ≤ 5%	FC-3 (%) ≤ 0								
km inicial	km final	Faixa 1 - Crescente			Faixa 2 - Crescente			km inicial	km final					
D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	
0,00	1,00	OAE (Pav. Rígido)												
1,00	2,00	-	4,6	4,3	57	36%	0%	31,4	40,1	2,7	4,8	22	0%	0%
2,00	3,00	15,9	16,6	3,3	4,2	59	28%	34,0	38,1	3,3	6,5	25	2%	0%
3,00	4,00	9,2	12,7	2,5	3,8	61	36%	25,0	25,0	2,2	6,2	17	0%	0%
4,00	5,00	6,6	8,5	2,0	4,2	45	36%	53,3	70,2	3,6	7,6	73	45%	26%
5,00	6,00	7,0	8,6	1,8	4,5	29	4%	23,5	25,3	2,8	6,9	37	18%	2%
6,00	7,00	7,1	8,7	2,1	3,3	75	72%	27,2	33,0	3,3	6,8	35	4%	2%
7,00	8,00	10,0	11,9	2,1	2,9	35	40%	43,3	52,5	2,4	5,0	18	6%	2%
8,00	9,00	9,6	12,3	1,9	3,4	19	4%	39,9	46,4	2,3	3,6	8	0%	0%
9,00	10,00	5,8	7,1	1,9	3,0	13	0%	62,8	65,8	2,3	7,1	59	30%	16%
10,00	11,00	10,2	10,2	2,0	2,8	12	0%	32,1	35,1	1,8	6,4	30	9%	3%
11,00	12,00	31,4	40,1	2,5	3,1	12	0%	38,7	56,4	2,9	4,4	23	17%	0%
12,00	13,00	34,0	38,1	1,7	3,4	6	0%	43,3	52,5	2,4	5,0	18	6%	2%
13,00	14,00	20,1	22,9	2,4	5,0	16	0%	39,9	46,4	2,3	3,6	8	0%	0%
14,00	15,00	29,9	31,9	2,4	5,7	11	0%	53,3	70,2	3,6	7,6	73	45%	26%
15,00	16,00	26,3	38,2	2,2	6,4	37	12%	23,5	25,3	2,8	6,9	37	18%	2%
16,00	17,00	33,5	41,6	1,8	8,5	46	8%	27,2	33,0	3,3	6,8	35	4%	2%
17,00	18,00	22,0	22,7	1,5	9,3	17	0%	43,3	52,5	2,4	5,0	18	6%	2%
18,00	19,00	35,7	39,9	2,7	6,4	32	4%	39,9	46,4	2,3	3,6	8	0%	0%
19,00	20,00	20,9	22,8	2,2	7,4	42	20%	53,3	70,2	3,6	7,6	73	45%	26%
20,00	21,00	34,2	42,4	1,7	6,4	18	4%	23,5	25,3	2,8	6,9	37	18%	2%
21,00	22,00	20,9	22,8	2,2	7,4	42	20%	27,2	33,0	3,3	6,8	35	4%	2%
22,00	23,00	22,3	25,6	2,0	6,4	38	12%	43,3	52,5	2,4	5,0	18	6%	2%
23,00	24,00	22,3	22,6	2,4	6,1	55	24%	39,9	46,4	2,3	3,6	8	0%	0%
24,00	25,00	22,4	24,1	2,5	5,9	39	20%	53,3	70,2	3,6	7,6	73	45%	26%
25,00	26,00	26,5	30,5	2,9	6,8	108	12%	23,5	25,3	2,8	6,9	37	18%	2%
26,00	27,00	30,9	35,4	3,6	6,2	57	20%	27,2	33,0	3,3	6,8	35	4%	2%
27,00	28,00	43,5	56,3	2,7	3,6	32	24%	43,3	52,5	2,4	5,0	18	6%	2%
28,00	29,00	20,9	21,8	2,1	3,1	12	4%	39,9	46,4	2,3	3,6	8	0%	0%
29,00	30,00	17,8	18,9	2,6	3,8	8	0%	53,3	70,2	3,6	7,6	73	45%	26%
30,00	31,00	21,3	24,0	2,1	3,4	13	0%	23,5	25,3	2,8	6,9	37	18%	2%
31,00	32,00	25,0	29,7	2,1	5,9	27	12%	27,2	33,0	3,3	6,8	35	4%	2%
32,00	33,00	29,3	32,9	1,7	4,1	10	0%	43,3	52,5	2,4	5,0	18	6%	2%
33,00	34,00	52,6	54,4	1,6	3,0	9	0%	39,9	46,4	2,3	3,6	8	0%	0%
34,00	35,00	40,6	61,4	2,2	5,6	35	24%	53,3	70,2	3,6	7,6	73	45%	26%
35,00	36,00	36,6	46,3	2,4	4,1	33	20%	23,5	25,3	2,8	6,9	37	18%	2%
36,00	37,00	37,5	44,6	2,3	7,4	55	44%	27,2	33,0	3,3	6,8	35	4%	2%

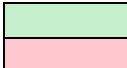
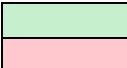
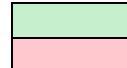
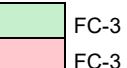
Grupo de CONSULTORES RODOVIÁRIOS

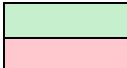
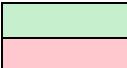
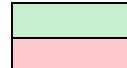
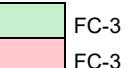
BR-267 (Crescente)		LEGENDA									
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0					
km inicial	km final	Faixa 1 - Crescente				Faixa 2 - Crescente			km inicial	km final	
		D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3			
37,00	38,00	35,0	41,9	2,4	8,2	76	56%	12%	37,00	38,00	
38,00	39,00	28,2	35,0	2,6	7,4	81	44%	20%	38,00	39,00	
39,00	40,00	25,8	27,6	1,9	9,1	48	20%	4%	39,00	40,00	
40,00	41,00	24,4	27,0	1,6	9,1	21	4%	0%	40,00	41,00	
41,00	42,00	22,5	27,1	1,7	8,2	28	4%	4%	41,00	42,00	
42,00	43,00	19,9	21,1	1,4	5,7	22	12%	0%	42,00	43,00	
43,00	44,00	37,1	48,9	1,7	6,3	39	36%	0%	43,00	44,00	
44,00	45,00	38,1	44,7	1,7	6,1	28	8%	4%	44,00	45,00	
45,00	46,00	31,0	33,5	4,3	6,2	70	48%	12%	45,00	46,00	
46,00	47,00	31,2	37,5	4,4	6,9	73	32%	36%	46,00	47,00	
47,00	48,00	52,9	61,8	4,2	6,0	69	56%	16%	47,00	48,00	
48,00	49,00	42,0	51,8	3,3	6,3	31	20%	0%	48,00	49,00	
49,00	50,00	24,5	29,3	3,1	7,2	53	24%	20%	49,00	50,00	
50,00	51,00	35,2	44,3	4,9	6,9	114	4%	92%	50,00	51,00	
51,00	52,00	42,4	51,1	4,1	6,4	97	36%	48%	51,00	52,00	
52,00	53,00	33,0	46,6	2,7	7,1	53	48%	8%	52,00	53,00	
53,00	54,00	31,0	38,1	2,4	6,1	64	56%	0%	53,00	54,00	
54,00	55,00	24,9	27,8	2,3	5,6	46	56%	0%	54,00	55,00	
55,00	56,00	23,9	26,8	2,9	4,2	55	52%	12%	55,00	56,00	
56,00	57,00	26,3	29,2	2,6	3,4	41	8%	28%	56,00	57,00	
57,00	58,00	31,9	35,9	2,6	3,9	46	48%	0%	57,00	58,00	
58,00	59,00	30,8	39,3	3,2	4,1	70	68%	12%	58,00	59,00	
59,00	60,00	33,3	44,0	3,1	4,0	63	24%	32%	59,00	60,00	
60,00	61,00	33,2	43,7	3,5	4,0	71	64%	0%	60,00	61,00	
61,00	62,00	33,3	39,9	2,5	3,6	54	20%	0%	61,00	62,00	
62,00	63,00	33,5	44,8	3,1	3,4	64	44%	0%	62,00	63,00	
63,00	64,00	34,7	39,3	2,8	3,5	48	20%	0%	63,00	64,00	
64,00	65,00	37,7	43,6	1,7	3,7	13	8%	0%	64,00	65,00	
65,00	66,00	37,3	47,6	2,0	3,9	31	16%	0%	65,00	66,00	
66,00	67,00	29,1	40,6	2,1	4,7	11	0%	0%	66,00	67,00	
67,00	68,00	31,4	36,8	2,8	4,1	38	24%	0%	67,00	68,00	
68,00	69,00	48,7	60,0	2,9	4,3	49	76%	0%	68,00	69,00	
69,00	70,00	38,7	45,3	2,1	3,0	9	0%	0%	69,00	70,00	
70,00	71,00	28,0	33,2	2,5	2,8	9	4%	0%	70,00	71,00	
71,00	72,00	37,4	51,1	2,0	2,8	6	0%	0%	71,00	72,00	
72,00	73,00	47,7	57,9	2,1	2,4	5	0%	0%	72,00	73,00	
73,00	74,00	45,4	67,2	2,2	2,5	9	4%	0%	73,00	74,00	
74,00	75,00	38,9	46,7	2,4	3,5	23	12%	0%	74,00	75,00	

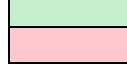
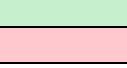
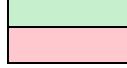
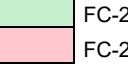
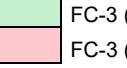
BR-267 (Crescente)		LEGENDA											
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0							
km inicial	km final	Faixa 1 - Crescente				Faixa 2 - Crescente			km inicial	km final			
D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3
75,00	76,00	36,6	49,1	2,0	4,6	12	0%	0%				75,00	76,00
76,00	77,00	23,5	25,9	2,2	4,8	29	32%	0%				76,00	77,00
77,00	78,00	22,9	26,0	2,2	4,5	36	48%	0%				77,00	78,00
78,00	79,00	22,9	25,3	1,9	4,5	25	24%	0%				78,00	79,00
79,00	80,00	25,2	28,3	2,2	4,6	20	12%	0%				79,00	80,00
80,00	81,00	34,3	43,3	3,3	4,4	11	0%	0%				80,00	81,00
81,00	82,00	38,3	43,3	2,7	5,0	16	4%	0%				81,00	82,00
82,00	83,00	45,9	62,5	2,8	5,0	10	0%	0%				82,00	83,00
83,00	84,00	59,2	68,0	2,5	3,7	27	0%	0%				83,00	84,00
84,00	85,00	66,7	77,1	2,2	4,1	16	0%	0%				84,00	85,00
85,00	86,00	36,6	40,3	2,4	4,7	12	0%	0%				85,00	86,00
86,00	87,00	46,4	51,7	3,0	3,8	30	20%	0%				86,00	87,00
87,00	88,00	35,0	45,3	2,7	3,1	18	8%	0%				87,00	88,00
88,00	89,00	33,6	41,1	2,6	4,4	22	8%	0%				88,00	89,00
89,00	90,00	36,3	45,4	2,2	3,1	22	4%	0%				89,00	90,00
90,00	91,00	43,1	54,0	2,2	3,5	32	4%	4%				90,00	91,00
91,00	92,00	31,6	39,6	2,6	5,7	54	28%	4%				91,00	92,00
92,00	93,00	23,1	26,7	2,3	3,8	52	8%	8%				92,00	93,00
93,00	94,00	32,5	37,5	2,8	5,1	75	52%	4%				93,00	94,00
94,00	95,00	32,8	40,9	2,2	4,1	44	24%	4%				94,00	95,00
95,00	96,00	36,6	43,6	2,2	3,6	38	16%	0%				95,00	96,00
96,00	97,00	25,9	29,9	2,8	4,1	75	64%	4%				96,00	97,00
97,00	98,00	31,3	37,9	3,2	3,9	59	20%	4%				97,00	98,00
98,00	99,00	50,6	66,3	2,2	3,7	38	20%	4%				98,00	99,00
99,00	100,00	31,8	36,9	1,9	2,5	26	0%	0%				99,00	100,00
100,00	101,00	28,3	33,0	1,6	2,2	12	4%	0%				100,00	101,00
101,00	102,00	36,8	42,6	2,1	3,0	47	12%	8%				101,00	102,00
102,00	103,00	25,3	28,6	2,2	3,0	32	28%	0%				102,00	103,00
103,00	104,00	36,6	39,9	2,2	3,0	41	16%	8%				103,00	104,00
104,00	105,00	25,5	29,0	1,7	3,1	18	0%	0%				104,00	105,00
105,00	106,00	34,4	44,0	2,3	3,5	33	32%	0%				105,00	106,00
106,00	107,00	29,6	39,0	2,0	3,2	27	16%	0%				106,00	107,00
107,00	108,00	47,1	55,5	2,4	3,6	63	32%	12%				107,00	108,00
108,00	109,00	41,5	57,7	1,9	3,0	41	20%	8%				108,00	109,00
109,00	110,00	25,6	27,3	2,1	3,3	47	28%	4%				109,00	110,00
110,00	111,00	40,8	56,3	3,2	4,5	101	48%	36%				110,00	111,00
111,00	112,00	43,7	52,1	2,9	3,7	61	32%	12%				111,00	112,00
112,00	113,00	32,8	40,3	2,0	2,9	33	32%	0%				112,00	113,00

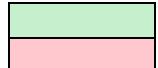
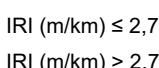
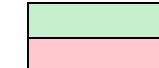
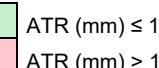
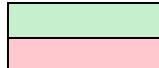
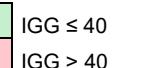
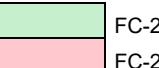
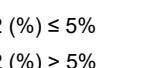
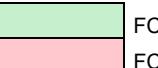
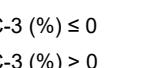
BR-267 (Crescente)		LEGENDA								
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0				
km inicial	km final	Faixa 1 - Crescente			Faixa 2 - Crescente			km inicial	km final	
		D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3		
113,00	114,00	35,5	46,3	2,8	3,4	66	48%	20%	113,00	114,00
114,00	115,00	24,6	27,3	1,7	3,2	37	16%	0%	114,00	115,00
115,00	116,00	30,8	39,0	1,7	3,9	36	28%	0%	115,00	116,00
116,00	117,00	42,0	48,5	1,8	3,8	45	48%	4%	116,00	117,00
117,00	118,00	31,4	34,8	1,6	2,1	24	16%	8%	117,00	118,00
118,00	119,00	24,4	27,1	1,9	2,9	17	8%	4%	118,00	119,00
119,00	120,00	26,8	33,0	2,6	3,0	52	8%	4%	119,00	120,00
120,00	121,00	31,7	37,1	1,7	2,6	45	8%	8%	120,00	121,00
121,00	122,00	28,9	34,1	1,6	2,2	11	0%	0%	121,00	122,00
122,00	123,00	24,3	26,3	1,8	2,4	9	0%	0%	122,00	123,00
123,00	124,00	27,2	33,1	1,6	3,1	14	4%	0%	123,00	124,00
124,00	125,00	38,0	44,4	3,8	3,9	61	12%	20%	124,00	125,00
125,00	126,00	28,9	34,3	5,9	4,3	108	16%	40%	125,00	126,00
126,00	127,00	25,8	29,8	3,1	3,5	30	16%	0%	126,00	127,00
127,00	128,00	42,7	52,9	6,2	5,5	125	8%	80%	127,00	128,00
128,00	129,00	36,9	46,4	5,8	5,9	125	0%	100%	128,00	129,00
129,00	130,00	39,4	51,3	6,6	6,1	127	24%	52%	129,00	130,00
130,00	131,00	33,9	41,5	5,0	5,6	118	36%	44%	130,00	131,00
131,00	132,00	47,6	55,6	4,9	5,0	93	24%	16%	131,00	132,00
132,00	133,00	43,3	51,0	4,6	5,1	108	20%	48%	132,00	133,00
133,00	134,00	25,6	31,3	3,9	4,7	74	24%	48%	133,00	134,00
134,00	135,00	33,9	37,2	3,7	5,3	88	28%	48%	134,00	135,00
135,00	136,00	36,2	48,0	2,5	3,5	43	64%	0%	135,00	136,00
136,00	137,00	50,9	60,4	2,7	3,2	41	56%	8%	136,00	137,00
137,00	138,00	42,0	52,3	3,3	3,5	68	28%	36%	137,00	138,00
138,00	139,00	49,9	63,0	5,6	4,0	116	28%	44%	138,00	139,00
139,00	140,00	33,7	47,1	6,2	6,1	137	0%	80%	139,00	140,00
140,00	141,00	96,0	144,4	5,5	6,5	142	12%	76%	140,00	141,00
141,00	142,00	76,2	117,8	3,1	4,6	56	40%	0%	141,00	142,00
142,00	143,00	35,6	47,6	2,3	3,7	23	12%	0%	142,00	143,00
143,00	144,00	41,3	53,4	4,3	5,5	83	56%	0%	143,00	144,00
144,00	145,00	48,5	61,8	4,2	5,9	85	32%	8%	144,00	145,00
145,00	146,00	35,8	39,0	3,7	5,8	68	0%	24%	145,00	146,00
146,00	147,00	32,9	36,2	4,3	5,2	104	52%	16%	146,00	147,00
147,00	148,00	29,1	35,7	4,0	6,3	105	36%	36%	147,00	148,00
148,00	149,00	55,9	76,4	3,7	5,8	61	12%	16%	148,00	149,00
149,00	150,00	48,4	73,4	3,5	5,9	68	4%	12%	149,00	150,00
150,00	151,00	31,5	35,5	4,6	8,9	128	8%	8%	150,00	151,00

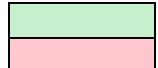
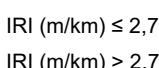
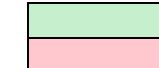
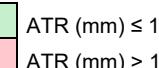
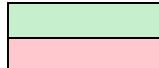
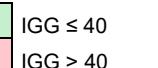
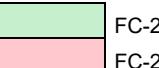
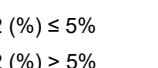
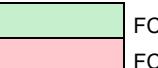
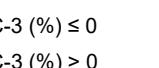
BR-267 (Crescente)		LEGENDA											
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0							
 IRI (m/km) > 2,7	 ATR (mm) > 10	 IGG > 40	 FC-2 (%) > 5%	 FC-3 (%) > 0									
km inicial	km final	Faixa 1 - Crescente			Faixa 2 - Crescente			km inicial	km final				
D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3
151,00	152,00	34,1	43,4	 3,1	 6,5	 86	20%	 20%				151,00	152,00
152,00	153,00	46,4	52,4	 4,5	 6,2	 121	12%	 48%				152,00	153,00
153,00	154,00	40,3	53,6	 3,3	 3,9	 79	24%	 24%				153,00	154,00
154,00	155,00	58,4	66,7	 2,6	 3,4	 38	8%	 0%				154,00	155,00
155,00	156,00	46,7	64,0	 4,9	 5,8	 99	44%	 28%				155,00	156,00
156,00	157,00	38,2	48,9	 6,6	 5,4	 143	40%	 44%				156,00	157,00
157,00	158,00	37,0	42,9	 5,0	 5,9	 110	16%	 44%				157,00	158,00
158,00	159,00	48,4	57,6	 3,2	 4,3	 72	20%	 20%				158,00	159,00
159,00	160,00	60,2	69,1	 2,9	 3,6	 44	24%	 4%				159,00	160,00
160,00	161,00	35,4	50,6	 2,7	 3,5	 24	0%	 0%				160,00	161,00
161,00	162,00	50,8	70,3	 5,5	 4,7	 132	8%	 76%				161,00	162,00
162,00	163,00	52,5	57,6	 6,1	 5,4	 106	0%	 48%				162,00	163,00
163,00	164,00	43,2	53,7	 6,9	 5,3	 127	0%	 76%				163,00	164,00
164,00	165,00	29,7	32,7	 3,2	 6,1	 67	40%	 12%				164,00	165,00
165,00	166,00	30,2	38,5	 2,6	 5,6	 59	12%	 20%				165,00	166,00
166,00	167,00	49,0	57,3	 3,5	 6,2	 80	36%	 0%				166,00	167,00
167,00	168,00	43,5	53,6	 5,6	 5,8	 140	36%	 48%				167,00	168,00
168,00	169,00	37,2	47,1	 4,4	 4,6	 150	8%	 92%				168,00	169,00
169,00	170,00	31,9	38,6	 2,7	 5,4	 47	20%	 0%				169,00	170,00
170,00	171,00	28,8	34,2	 2,5	 7,0	 54	68%	 0%				170,00	171,00
171,00	172,00	36,3	45,0	 2,4	 4,4	 31	24%	 0%				171,00	172,00
172,00	173,00	30,2	35,8	 3,5	 6,0	 29	8%	 0%				172,00	173,00
173,00	174,00	44,0	59,0	 2,9	 5,6	 20	12%	 0%				173,00	174,00
174,00	175,00	33,9	46,2	 2,2	 7,0	 33	20%	 0%				174,00	175,00
175,00	176,00	38,5	44,6	2,2	6,6	38	12%	0%				175,00	176,00
176,00	177,00	32,5	42,1	3,2	5,5	13	0%	0%				176,00	177,00</

BR-267 (Crescente)		LEGENDA									
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0					
km inicial	km final	Faixa 1 - Crescente				Faixa 2 - Crescente			km inicial	km final	
		D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3			
189,00	190,00	54,3	74,8	3,3	6,6	60	16%	4%	189,00	190,00	
190,00	191,00	46,2	56,1	4,8	5,1	120	20%	56%	190,00	191,00	
191,00	192,00	53,1	60,6	3,9	3,5	148	0%	100%	191,00	192,00	
192,00	193,00	41,1	51,9	2,8	3,1	49	4%	12%	192,00	193,00	
193,00	194,00	49,4	63,3	4,5	4,3	82	76%	4%	193,00	194,00	
194,00	195,00	73,2	94,9	4,6	4,6	86	44%	24%	194,00	195,00	
195,00	196,00	82,5	100,1	4,5	4,1	103	12%	64%	195,00	196,00	
196,00	197,00	45,5	58,4	4,1	4,4	64	48%	12%	196,00	197,00	
197,00	198,00	63,1	91,0	3,1	3,9	79	44%	16%	197,00	198,00	
198,00	199,00	50,8	64,2	3,0	4,0	85	60%	4%	198,00	199,00	
199,00	200,00	46,9	52,0	3,7	4,5	118	16%	76%	199,00	200,00	
200,00	201,00	56,8	71,8	3,1	3,6	59	36%	4%	200,00	201,00	
201,00	202,00	49,5	61,9	3,2	4,2	60	80%	0%	201,00	202,00	
202,00	203,00	29,0	30,5	3,5	4,4	50	68%	0%	202,00	203,00	
203,00	204,00	41,8	54,3	2,5	3,3	23	12%	0%	203,00	204,00	
204,00	205,00	42,4	62,0	3,6	4,0	44	48%	0%	204,00	205,00	
205,00	206,00	30,0	33,9	2,5	3,6	22	20%	0%	205,00	206,00	
206,00	207,00	37,2	44,9	2,5	4,0	25	16%	0%	206,00	207,00	
207,00	208,00	71,7	86,8	3,5	6,1	75	56%	16%	207,00	208,00	
208,00	209,00	71,1	80,2	2,5	6,2	37	28%	0%	208,00	209,00	
209,00	210,00	32,2	39,8	3,0	6,4	79	8%	44%	209,00	210,00	
210,00	211,00	39,2	47,6	2,9	7,4	78	20%	56%	210,00	211,00	
211,00	212,00	35,9	40,8	3,6	5,9	45	8%	4%	211,00	212,00	
212,00	213,00	55,3	74,4	4,5	6,1	93	8%	52%	212,00	213,00	
213,00	214,00	43,0	57,2	4,1	6,2	108	8%	64%	213,00	214,00	
214,00	215,00	66,7	78,0	5,3	7,8	139	0%	100%	214,00	215,00	
215,00	216,00	53,0	63,7	5,1	8,3	81	20%	20%	215,00	216,00	
216,00	217,00	47,4	54,1	4,8	6,6	75	20%	28%	216,00	217,00	
217,00	218,00	63,3	88,8	4,3	6,3	93	12%	60%	217,00	218,00	
218,00	219,00	35,4	51,0	2,8	5,9	41	20%	8%	218,00	219,00	
219,00	220,00	35,3	47,0	3,8	7,3	92	0%	36%	219,00	220,00	
220,00	221,00	52,1	61,7	3,8	7,1	98	12%	64%	220,00	221,00	
221,00	222,00	37,0	48,9	4,5	6,0	81	16%	36%	221,00	222,00	
222,00	223,00	35,8	48,4	4,9	6,5	120	8%	84%	222,00	223,00	
223,00	224,00	73,1	80,8	3,7	4,6	79	8%	32%	223,00	224,00	
224,00	225,00	46,9	66,0	4,6	7,6	50	12%	0%	224,00	225,00	
225,00	226,00	55,4	73,0	4,9	6,2	60	56%	0%	225,00	226,00	
226,00	227,00	42,6	53,8	4,2	7,7	62	24%	24%	226,00	227,00	

BR-267 (Crescente)		LEGENDA									
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0					
km inicial	km final	Faixa 1 - Crescente			Faixa 2 - Crescente			km inicial	km final		
		D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3			
227,00	228,00	50,6	70,1	4,1	7,1	39	24%	4%	227,00	228,00	
228,00	229,00	45,2	56,4	3,3	5,4	29	12%	0%	228,00	229,00	
229,00	230,00	55,4	73,0	3,6	6,9	38	20%	0%	229,00	230,00	
230,00	231,00	56,8	74,4	3,4	5,6	24	0%	0%	230,00	231,00	
231,00	232,00	26,4	31,5	3,8	6,1	44	24%	0%	231,00	232,00	
232,00	233,00	51,3	62,5	3,9	6,4	50	20%	4%	232,00	233,00	
233,00	234,00	49,1	67,7	5,8	6,5	128	8%	88%	233,00	234,00	
234,00	235,00	43,5	62,6	5,3	6,7	119	0%	96%	234,00	235,00	
235,00	236,00	83,5	91,7	5,4	6,0	128	12%	80%	235,00	236,00	
236,00	237,00	50,3	54,9	4,5	5,9	118	0%	88%	236,00	237,00	
237,00	238,00	64,5	79,5	5,2	6,4	152	0%	96%	237,00	238,00	
238,00	239,00	60,2	66,8	5,1	6,4	120	24%	56%	238,00	239,00	
239,00	240,00	83,2	96,4	3,4	6,3	103	48%	28%	239,00	240,00	
240,00	241,00	32,2	40,5	3,0	6,2	51	20%	8%	240,00	241,00	
241,00	242,00	39,0	51,9	4,2	6,7	67	28%	20%	241,00	242,00	
242,00	243,00	49,6	57,3	3,8	5,9	67	12%	0%	242,00	243,00	
243,00	244,00	65,7	85,7	3,7	5,1	50	0%	0%	243,00	244,00	
244,00	245,00	44,1	55,9	1,7	2,7	5	0%	0%	244,00	245,00	
245,00	246,00	60,2	78,8	1,8	3,7	8	0%	0%	245,00	246,00	
246,00	247,00	53,4	74,0	1,7	3,4	9	0%	0%	246,00	247,00	
247,00	248,00	64,7	72,2	1,9	3,5	9	0%	0%	247,00	248,00	
248,00	249,00	37,2	55,2	1,9	2,9	9	0%	0%	248,00	249,00	

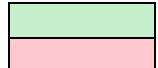
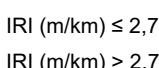
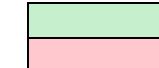
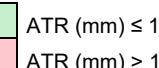
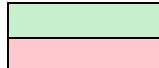
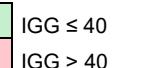
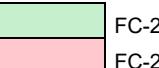
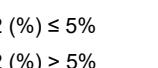
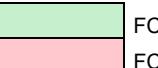
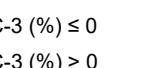
BR-267 (Decrescente)		LEGENDA									
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0					
km inicial	km final	Faixa 1 - Decrescente			Faixa 2 - Decrescente			km inicial	km final		
		D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3			
249,00	248,00	32,3	35,8	1,7	3,0	8	0%	0%	37,7	40,4	
248,00	247,00	26,6	29,2	2,1	4,7	21	0%	0%	32,2	36,1	

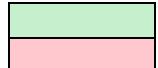
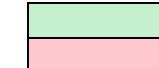
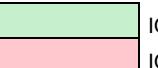
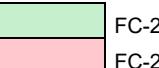
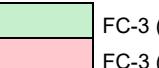
BR-267 (Decrescente)		LEGENDA												
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 IRI (m/km) > 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 ATR (mm) > 10	 IGG ≤ 40	 IGG > 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-2 (%) > 5%	 FC-3 (%) ≤ 0	 FC-3 (%) > 0			
km inicial	km final	Faixa 1 - Decrescente				Faixa 2 - Decrescente				km inicial	km final			
D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	
247,00	246,00	32,1	37,3	2,5	7,2	42	12%	0%					247,00	246,00
246,00	245,00	30,2	33,5	1,8	5,1	13	0%	0%					246,00	245,00
245,00	244,00	52,9	68,0	1,6	4,1	10	0%	0%					245,00	244,00
244,00	243,00	49,4	59,0	3,9	5,0	38	0%	0%					244,00	243,00
243,00	242,00	37,0	42,1	4,5	5,2	58	8%	0%					243,00	242,00
242,00	241,00	41,0	55,1	4,2	6,0	43	24%	4%					242,00	241,00
241,00	240,00	67,3	73,2	4,3	7,1	74	20%	48%					241,00	240,00
240,00	239,00	73,2	98,1	4,3	6,5	92	28%	52%					240,00	239,00
239,00	238,00	63,0	81,5	4,9	5,8	106	32%	48%					239,00	238,00
238,00	237,00	41,0	47,2	6,6	6,1	130	0%	100%					238,00	237,00
237,00	236,00	47,6	50,0	5,9	5,7	165	12%	80%					237,00	236,00
236,00	235,00	51,9	56,3	5,2	6,4	130	0%	88%					236,00	235,00
235,00	234,00	74,5	83,0	5,5	5,8	154	20%	76%					235,00	234,00
234,00	233,00	62,9	72,1	7,0	8,8	183	0%	100%					234,00	233,00
233,00	232,00	32,2	37,3	5,2	8,0	107	12%	40%					233,00	232,00
232,00	231,00	34,2	40,6	2,6	3,8	10	0%	0%					232,00	231,00
231,00	230,00	28,9	30,5	4,1	6,6	53	28%	0%					231,00	230,00
230,00	229,00	34,2	41,3	3,5	5,1	57	24%	20%					230,00	229,00
229,00	228,00	48,8	57,7	4,0	6,7	36	12%	0%					229,00	228,00
228,00	227,00	59,8	68,4	4,6	6,1	83	28%	52%					228,00	227,00
227,00	226,00	34,0	46,8	5,4	6,7	83	44%	28%					227,00	226,00
226,00	225,00	53,0	63,3	4,9	6,9	66	28%	24%					226,00	225,00
225,00	224,00	43,2	54,8	4,8	6,6	57	8%	24%					225,00	224,00
224,00	223,00	66,1	87,5	4,3	5,3	55	4%	8%					224,00	223,00
223,00	222,00	69,0	81,9	6,3	8,0	128	0%	100%					223,00	222,00
222,00	221,00	44,5	52,4	6,3	7,5	173	0%	100%					222,00	221,00
221,00	220,00	41,2	44,7	4,9	6,2	186	0%	100%					221,00	220,00
220,00	219,00	37,8	44,7	5,1	7,5	152	0%	92%					220,00	219,00
219,00	218,00	48,6	67,8	2,5	5,3	30	0%	4%					219,00	218,00
218,00	217,00	53,6	77,6	4,0	5,7	129	0%	68%					218,00	217,00
217,00	216,00	66,3	86,1	4,9	7,2	134	0%	72%					217,00	216,00
216,00	215,00	46,8	54,9	5,1	6,6	147	8%	76%					216,00	215,00
215,00	214,00	52,3	59,1	5,7	7,9	145	0%	100%					215,00	214,00
214,00	213,00	36,9	49,9	4,5	6,2	117	0%	96%					214,00	213,00
213,00	212,00	36,8	39,3	3,9	6,9	80	4%	44%					213,00	212,00
212,00	211,00	36,4	41,3	4,0	6,0	43	8%	16%					212,00	211,00
211,00	210,00	34,0	39,3	3,1	6,5	42	4%	20%					211,00	210,00
210,00	209,00	44,3	61,4	3,3	6,5	97	12%	60%					210,00	209,00

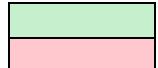
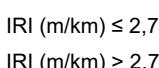
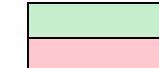
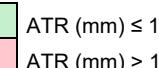
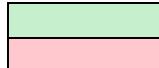
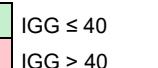
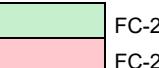
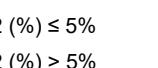
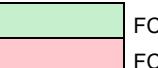
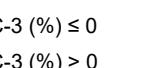
BR-267 (Decrescente)		LEGENDA											
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 IRI (m/km) > 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 ATR (mm) > 10	 IGG ≤ 40	 IGG > 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-2 (%) > 5%	 FC-3 (%) ≤ 0	 FC-3 (%) > 0		
km inicial	km final	Faixa 1 - Decrescente				Faixa 2 - Decrescente				km inicial	km final		
D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3
209,00	208,00	83,1	95,8	3,3	5,2	55	44%	8%	209,00	208,00			
208,00	207,00	68,3	80,6	3,2	6,0	51	48%	0%	208,00	207,00			
207,00	206,00	32,8	42,7	3,1	5,9	35	20%	0%	207,00	206,00			
206,00	205,00	33,8	42,9	3,3	5,1	36	20%	0%	206,00	205,00			
205,00	204,00	34,6	39,1	4,0	4,7	62	56%	4%	205,00	204,00			
204,00	203,00	36,5	46,3	3,6	4,4	37	36%	0%	204,00	203,00			
203,00	202,00	57,0	65,7	3,2	5,8	35	16%	4%	203,00	202,00			
202,00	201,00	45,8	56,0	2,9	5,4	43	52%	0%	202,00	201,00			
201,00	200,00	36,0	40,6	3,7	4,1	76	76%	0%	201,00	200,00			
200,00	199,00	53,8	62,3	3,7	3,6	110	48%	52%	200,00	199,00			
199,00	198,00	27,8	31,2	3,6	3,7	153	4%	92%	199,00	198,00			
198,00	197,00	50,2	66,1	3,2	3,2	60	32%	16%	198,00	197,00			
197,00	196,00	51,2	61,9	3,1	4,3	70	40%	24%	197,00	196,00			
196,00	195,00	35,8	44,6	4,1	4,4	127	16%	60%	196,00	195,00			
195,00	194,00	49,8	70,0	5,1	5,2	148	0%	88%	195,00	194,00			
194,00	193,00	28,4	35,5	5,4	4,9	106	16%	64%	194,00	193,00			
193,00	192,00	30,9	36,3	3,8	3,9	74	36%	4%	193,00	192,00			
192,00	191,00	30,2	33,3	3,7	4,5	49	16%	0%	192,00	191,00			
191,00	190,00	44,2	57,6	4,1	4,2	94	56%	8%	191,00	190,00			
190,00	189,00	43,5	59,5	4,2	4,3	91	40%	20%	190,00	189,00			
189,00	188,00	35,9	40,5	4,4	3,9	90	56%	28%	189,00	188,00			
188,00	187,00	34,3	38,5	3,0	3,2	45	32%	4%	188,00	187,00			
187,00	186,00	46,7	54,8	3,2	4,2	29	0%	0%	187,00	186,00			
186,00	185,00	26,8	31,6	3,3	5,5	32	0%	0%	186,00	185,00			
185,00	184,00	29,4	33,9	2,6	7,3	42	40%	0%	185,00	184,00			
184,00	183,00	50,9	60,9	3,5	6,6	23	0%	0%	184,00	183,00			
183,00	182,00	41,0	47,1	2,7	9,3	32	4%	0%	183,00	182,00			
182,00	181,00	35,4	43,5	2,9	7,3	41	8%	0%	182,00	181,00			
181,00	180,00	26,9	30,4	2,4	6,5	21	0%	0%	181,00	180,00			
180,00	179,00	22,4	24,3	2,5	5,8	24	4%	0%	180,00	179,00			
179,00	178,00	33,8	43,9	2,3	5,2	18	0%	0%	179,00	178,00			
178,00	177,00	50,4	58,3	2,9	5,9	17	0%	0%	178,00	177,00			
177,00	176,00	36,7	49,3	2,8	5,0	20	0%	0%	177,00	176,00			
176,00	175,00	31,9	38,0	2,3	7,0	23	0%	0%	176,00	175,00			
175,00	174,00	41,5	56,1	2,4	4,4	16	0%	0%	175,00	174,00			
174,00	173,00	39,6	48,1	2,2	4,6	10	0%	0%	174,00	173,00			
173,00	172,00	28,2	30,7	2,4	6,3	20	0%	0%	173,00	172,00			
172,00	171,00	28,3	33,1	2,7	5,3	17	0%	0%	172,00	171,00			

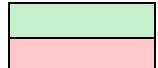
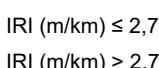
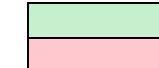
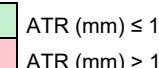
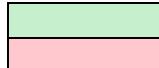
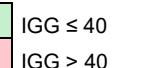
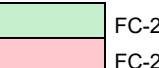
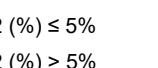
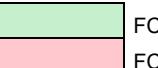
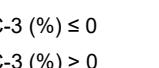
Grupo de CONSULTORES RODOVIÁRIOS

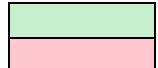
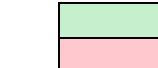
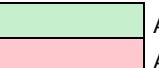
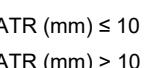
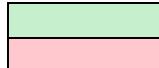
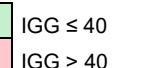
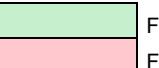
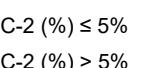
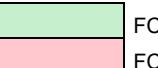
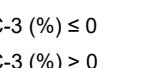
 Proficenter  INFRAPLAN Engenharia de tráfego e transportes  Moysés & Pires Sociedade de advogados  VALLYA BUILDING TRUST  pavesys ENGENHARIA DE PAVIMENTOS  ecoworld

BR-267 (Decrescente)		LEGENDA													
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 IRI (m/km) > 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 ATR (mm) > 10	 IGG ≤ 40	 IGG > 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-2 (%) > 5%	 FC-3 (%) ≤ 0	 FC-3 (%) > 0				
km inicial	km final	Faixa 1 - Decrescente				Faixa 2 - Decrescente				km inicial	km final				
D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3		
171,00	170,00	29,0	32,0	2,5	6,8	32	0%	0%	58,8	58,8	4,1	9,3	119	30%	20%
170,00	169,00	26,2	28,4	2,6	6,1	30	0%	0%	65,5	80,9	5,4	8,6	132	12%	58%
169,00	168,00	26,6	31,9	3,6	5,2	33	0%	4%	61,1	68,1	6,6	7,6	160	0%	90%
168,00	167,00	27,1	31,3	4,5	7,0	75	8%	20%	60,8	60,8	4,8	6,2	127	0%	100%
167,00	166,00	23,6	27,9	3,5	6,1	77	40%	0%	171,00	170,00					
166,00	165,00	25,7	29,4	3,4	6,1	59	4%	0%	170,00	169,00					
165,00	164,00	25,4	30,4	3,2	5,6	44	8%	0%	169,00	168,00					
164,00	163,00	29,7	36,2	3,8	5,8	56	12%	0%	168,00	167,00					
163,00	162,00	40,6	47,5	3,7	4,9	41	0%	4%	167,00	166,00					
162,00	161,00	25,1	28,1	4,6	4,5	50	8%	4%	166,00	165,00					
161,00	160,00	55,9	73,6	2,8	6,4	26	0%	0%	165,00	164,00					
160,00	159,00	34,3	42,4	3,5	6,8	35	4%	0%	164,00	163,00					
159,00	158,00	32,3	42,0	4,0	6,1	91	12%	8%	163,00	162,00					
158,00	157,00	55,6	68,3	2,8	4,2	75	68%	0%	162,00	161,00					
157,00	156,00	53,3	59,8	2,4	3,2	53	20%	32%	161,00	160,00					
156,00	155,00	40,4	50,3	3,0	7,0	62	8%	4%	160,00	159,00					
155,00	154,00	45,3	59,9	3,1	5,9	51	4%	12%	159,00	158,00					
154,00	153,00	49,2	65,8	3,8	5,8	98	12%	32%	158,00	157,00					
153,00	152,00	43,1	61,3	4,4	6,8	90	36%	12%	157,00	156,00					
152,00	151,00	46,9	58,0	5,2	11,3	152	28%	36%	156,00	155,00					
151,00	150,00	30,9	36,2	5,5	13,6	142	48%	4%	155,00	154,00					
150,00	149,00	46,2	54,1	4,0	7,3	91	8%	24%	154,00	153,00					
149,00	148,00	40,6	47,4	3,8	5,1	72	12%	28%	153,00	152,00					
148,00	147,00	48,3	58,8	4,9	7,6	115	48%	0%	152,00	151,00					
147,00	146,00	29,6	37,7	4,0	7,0	124	16%	28%	151,00	150,00					
146,00	145,00	31,6	35,8	4,1	5,7	58	0%	16%	150,00	149,00					
145,00	144,00	49,9	58,4	4,1	7,7	85	0%	28%	149,00	148,00					
144,00	143,00	30,9	35,8	4,7	5,4	89	8%	32%	148,00	147,00					
143,00	142,00	43,2	52,7	4,8	6,1	53	4%	8%	147,00	146,00					
142,00	141,00	62,3	70,4	3,6	5,0	64	8%	24%	146,00	145,00					
141,00	140,00	76,2	84,4	6,3	6,8	143	16%	72%	145,00	144,00					
140,00	139,00	50,3	57,6	4,9	5,8	119	4%	72%	144,00	143,00					
139,00	138,00	38,9	48,6	4,6	5,6	121	12%	72%	143,00	142,00					
138,00	137,00	44,5	55,0	4,9	5,6	127	4%	76%	142,00	141,00					
137,00	136,00	36,6	46,3	3,6	7,3	42	4%	4%	141,00	140,00					
136,00	135,00	31,2	40,2	3,3	6,5	59	20%	12%	140,00	139,00					
135,00	134,00	59,8	66,1	3,3	4,8	55	28%	8%	139,00	138,00					
134,00	133,00	69,6	81,5	3,0	4,0	59	24%	24%	138,00	137,00					

BR-267 (Decrescente)		LEGENDA								
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 IGG ≤ 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-3 (%) ≤ 0				
km inicial	km final	Faixa 1 - Decrescente			Faixa 2 - Decrescente			km inicial	km final	
		D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3		
133,00	132,00	56,1	62,6	4,1	4,6	74	28%	36%	133,00	132,00
132,00	131,00	48,7	60,6	5,0	5,5	145	0%	88%	132,00	131,00
131,00	130,00	26,1	31,2	5,4	7,2	138	0%	68%	131,00	130,00
130,00	129,00	23,1	26,7	5,7	7,6	118	16%	48%	130,00	129,00
129,00	128,00	37,0	50,6	5,8	4,8	85	68%	20%	129,00	128,00
128,00	127,00	41,2	48,6	5,5	5,4	137	4%	72%	128,00	127,00
127,00	126,00	39,1	50,9	5,3	4,1	112	12%	44%	127,00	126,00
126,00	125,00	46,1	56,1	4,4	4,5	53	16%	16%	126,00	125,00
125,00	124,00	25,2	26,9	4,4	4,6	37	8%	20%	125,00	124,00
124,00	123,00	23,5	26,0	1,7	3,2	16	0%	0%	124,00	123,00
123,00	122,00	24,1	28,2	1,9	3,3	18	0%	0%	123,00	122,00
122,00	121,00	31,5	35,0	2,1	3,3	32	0%	0%	122,00	121,00
121,00	120,00	25,9	31,8	2,3	5,7	54	0%	0%	121,00	120,00
120,00	119,00	25,0	28,7	2,4	3,7	62	0%	8%	120,00	119,00
119,00	118,00	29,8	34,6	2,3	3,3	44	0%	8%	119,00	118,00
118,00	117,00	28,6	32,1	2,2	3,7	41	0%	16%	118,00	117,00
117,00	116,00	33,2	39,1	1,9	3,3	31	0%	16%	117,00	116,00
116,00	115,00	40,3	43,6	2,0	5,0	46	0%	16%	116,00	115,00
115,00	114,00	25,8	30,5	1,7	4,3	29	0%	4%	115,00	114,00
114,00	113,00	31,3	36,7	2,4	4,3	56	8%	28%	114,00	113,00
113,00	112,00	50,8	64,2	1,9	2,6	24	0%	12%	113,00	112,00
112,00	111,00	27,7	39,7	1,8	2,0	7	0%	0%	112,00	111,00
111,00	110,00	26,7	28,5	2,8	3,8	64	4%	44%	111,00	110,00
110,00	109,00	23,0	25,6	1,8	3,5	28	0%	12%	110,00	109,00
109,00	108,00	35,2	40,5	1,5	2,8	12	0%	0%	109,00	108,00
108,00	107,00	31,3	36,4	2,2	4,0	60	0%	44%	108,00	107,00
107,00	106,00	38,3	42,6	2,2	3,2	41	4%	8%	107,00	106,00
106,00	105,00	33,1	38,8	2,0	3,0	19	0%	8%	106,00	105,00
105,00	104,00	32,4	38,7	1,6	4,7	12	0%	0%	105,00	104,00
104,00	103,00	23,9	27,4	2,0	4,1	20	4%	0%	104,00	103,00
103,00	102,00	33,8	38,1	2,2	4,4	44	36%	0%	103,00	102,00
102,00	101,00	24,9	30,7	1,9	4,1	36	12%	8%	102,00	101,00
101,00	100,00	30,3	36,0	2,1	3,6	52	40%	8%	101,00	100,00
100,00	99,00	21,9	25,5	1,8	3,8	21	4%	0%	100,00	99,00
99,00	98,00	25,0	29,7	2,0	4,6	13	0%	0%	99,00	98,00
98,00	97,00	31,0	36,3	2,4	4,7	28	4%	0%	98,00	97,00
97,00	96,00	24,4	28,1	2,6	4,9	36	16%	0%	97,00	96,00
96,00	95,00	29,6	38,9	1,9	4,3	24	8%	0%	96,00	95,00

BR-267 (Decrescente)		LEGENDA											
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 IRI (m/km) > 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 ATR (mm) > 10	 IGG ≤ 40	 IGG > 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-2 (%) > 5%	 FC-3 (%) ≤ 0	 FC-3 (%) > 0		
km inicial	km final	Faixa 1 - Decrescente				Faixa 2 - Decrescente				km inicial	km final		
D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3
95,00	94,00	60,7	72,1	2,0	5,7	36	12%	0%				95,00	94,00
94,00	93,00	40,2	47,9	2,9	5,1	55	52%	8%				94,00	93,00
93,00	92,00	33,1	39,8	2,5	4,7	64	40%	8%				93,00	92,00
92,00	91,00	59,3	74,0	2,2	4,1	29	16%	0%				92,00	91,00
91,00	90,00	33,7	41,2	2,3	3,1	43	16%	16%				91,00	90,00
90,00	89,00	29,2	38,5	2,2	4,0	18	4%	0%				90,00	89,00
89,00	88,00	28,5	37,3	2,5	4,7	21	0%	0%				89,00	88,00
88,00	87,00	55,1	63,1	2,6	5,1	13	0%	0%				88,00	87,00
87,00	86,00	63,2	79,3	2,3	4,2	16	0%	0%				87,00	86,00
86,00	85,00	56,6	72,2	1,9	3,6	7	0%	0%				86,00	85,00
85,00	84,00	63,1	69,4	2,1	3,1	14	16%	0%				85,00	84,00
84,00	83,00	60,2	76,8	2,5	3,8	14	12%	0%				84,00	83,00
83,00	82,00	33,1	43,3	2,2	5,0	20	8%	0%				83,00	82,00
82,00	81,00	40,7	46,2	2,4	5,4	27	16%	0%				82,00	81,00
81,00	80,00	34,9	43,7	2,9	3,9	20	12%	0%				81,00	80,00
80,00	79,00	28,2	34,6	2,3	3,6	42	56%	0%				80,00	79,00
79,00	78,00	37,9	47,9	1,9	4,6	41	40%	0%				79,00	78,00
78,00	77,00	41,2	54,1	3,3	5,2	42	36%	0%				78,00	77,00
77,00	76,00	37,4	46,2	3,0	5,9	47	32%	0%				77,00	76,00
76,00	75,00	32,1	38,4	2,3	4,4	29	28%	0%				76,00	75,00
75,00	74,00	25,6	28,0	2,9	4,6	39	48%	0%				75,00	74,00
74,00	73,00	34,7	42,1	2,4	4,2	37	48%	0%				74,00	73,00
73,00	72,00	31,7	39,5	2,4	3,6	49	80%	0%				73,00	72,00
72,00	71,00	37,0	44,4	2,8	4,3	45	60%	0%				72,00	71,00
71,00	70,00	58,1	78,5	2,4	2,9	12	12%	0%				71,00	70,00
70,00	69,00	76,8	86,1	2,1	2,8	5	0%	0%				70,00	69,00
69,00	68,00	59,2	73,5	2,1	3,0	13	0%	0%				69,00	68,00
68,00	67,00	49,4	58,0	3,0	3,4	25	24%	0%				68,00	67,00
67,00	66,00	40,6	54,3	3,3	3,4	51	16%	12%				67,00	66,00
66,00	65,00	19,5	20,9	2,4	4,5	24	8%	0%				66,00	65,00
65,00	64,00	22,2	26,1	2,0	3,7	18	0%	0%				65,00	64,00
64,00	63,00	25,3	29,2	2,3	3,5	26	0%	0%				64,00	63,00
63,00	62,00	29,9	36,6	2,6	4,8	19	0%	0%				63,00	62,00
62,00	61,00	38,0	48,4	2,4	4,2	27	4%	0%				62,00	61,00
61,00	60,00	27,2	32,7	3,0	5,8	50	0%	16%				61,00	60,00
60,00	59,00	30,3	36,0	3,2	5,5	75	32%	16%				60,00	59,00
59,00	58,00	45,9	56,5	3,7	5,8	96	28%	44%				59,00	58,00
58,00	57,00	39,3	49,3	3,7	6,2	71	48%	16%				58,00	57,00

BR-267 (Decrescente)		LEGENDA											
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 IRI (m/km) > 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 ATR (mm) > 10	 IGG ≤ 40	 IGG > 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-2 (%) > 5%	 FC-3 (%) ≤ 0	 FC-3 (%) > 0		
km inicial	km final	Faixa 1 - Decrescente				Faixa 2 - Decrescente				km inicial	km final		
D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3
57,00	56,00	36,7	40,9	4,6	5,0	61	28%	12%				57,00	56,00
56,00	55,00	31,5	34,5	3,9	5,5	60	36%	12%				56,00	55,00
55,00	54,00	28,4	31,9	4,7	5,6	96	36%	20%				55,00	54,00
54,00	53,00	31,6	41,0	4,6	6,9	90	52%	4%				54,00	53,00
53,00	52,00	33,4	43,1	3,7	7,1	66	40%	0%				53,00	52,00
52,00	51,00	45,3	49,4	4,6	7,4	75	52%	0%				52,00	51,00
51,00	50,00	32,9	35,9	4,4	6,3	97	4%	60%				51,00	50,00
50,00	49,00	24,0	32,1	3,0	6,6	42	8%	24%				50,00	49,00
49,00	48,00	35,3	47,7	3,6	6,3	45	12%	0%				49,00	48,00
48,00	47,00	45,9	59,3	3,3	7,3	62	32%	20%				48,00	47,00
47,00	46,00	38,5	45,6	3,7	7,5	79	56%	16%				47,00	46,00
46,00	45,00	28,0	36,1	3,4	7,1	50	8%	8%				46,00	45,00
45,00	44,00	29,1	36,4	2,4	6,6	60	40%	20%				45,00	44,00
44,00	43,00	29,6	34,1	2,4	9,1	83	52%	32%				44,00	43,00
43,00	42,00	28,3	34,8	2,7	8,5	98	36%	36%				43,00	42,00
42,00	41,00	27,0	35,4	2,3	7,4	64	48%	8%				42,00	41,00
41,00	40,00	28,1	35,5	1,5	5,7	23	8%	4%				41,00	40,00
40,00	39,00	39,3	49,3	1,7	4,2	15	0%	4%				40,00	39,00
39,00	38,00	38,4	45,8	1,4	3,5	10	0%	0%				39,00	38,00
38,00	37,00	32,6	40,7	1,8	5,5	25	12%	0%				38,00	37,00
37,00	36,00	39,3	50,8	2,2	4,2	25	16%	0%				37,00	36,00
36,00	35,00	38,3	47,5	2,4	4,5	24	8%	0%				36,00	35,00
35,00	34,00	23,0	28,9	2,8	6,5	70	52%	0%				35,00	34,00
34,00	33,00	21,5	24,7	2,2	7,4	38	20%	4%				34,00	33,00
33,00	32,00	27,9	37,9	2,0	6,9	34	28%	0%				33,00	32,00
32,00	31,00	53,8	60,1	1,9	4,2	15	4%	0%				32,00	31,00
31,00	30,00	32,1	40,8	2,2	3,2	12	8%	0%				31,00	30,00
30,00	29,00	18,2	19,9	2,4	3,1	8	0%	0%				30,00	29,00
29,00	28,00	19,1	21,8	2,2	2,9	5	0%	0%				29,00	28,00
28,00	27,00	27,9	34,5	4,0	5,2	29	4%	0%				28,00	27,00
27,00	26,00	66,1	82,6	2,9	5,4	28	8%	0%				27,00	26,00
26,00	25,00	61,1	69,7	1,3	3,4	10	0%	0%				26,00	25,00
25,00	24,00	62,0	75,3	2,0	4,0	19	12%	0%				25,00	24,00
24,00	23,00	25,7	30,3	2,9	6,0	65	40%	4%				24,00	23,00
23,00	22,00	29,4	35,8	2,6	7,7	66	0%	32%				23,00	22,00
22,00	21,00	26,8	33,6	1,8	7,1	45	12%	16%				22,00	21,00
21,00	20,00	28,5	36,4	1,8	6,1	16	0%	4%				21,00	20,00
20,00	19,00	30,2	35,1	3,4	6,3	44	4%	8%				20,00	19,00

BR-267 (Decrescente)		LEGENDA											
		 IRI (m/km) ≤ 2,7	 IRI (m/km) > 2,7	 ATR (mm) ≤ 10	 ATR (mm) > 10	 IGG ≤ 40	 IGG > 40	 FC-2 (%) ≤ 5%	 FC-2 (%) > 5%	 FC-3 (%) ≤ 0	 FC-3 (%) > 0		
km inicial	km final	Faixa 1 - Decrescente				Faixa 2 - Decrescente				km inicial	km final		
D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3	D0	Dc	IRI	ATR	IGG	%FC2	%FC3
19,00	18,00	31,0	35,1	2,4	6,6	54	4%	24%				19,00	18,00
18,00	17,00	41,9	49,8	1,9	7,7	29	8%	4%				18,00	17,00
17,00	16,00	28,7	41,5	1,9	6,5	13	0%	4%				17,00	16,00
16,00	15,00	47,0	58,1	2,4	6,0	17	0%	4%				16,00	15,00
15,00	14,00	40,7	44,8	2,3	6,3	16	4%	0%				15,00	14,00
14,00	13,00	46,6	55,4	2,6	5,0	11	0%	0%				14,00	13,00
13,00	12,00	33,8	36,0	2,6	4,1	11	0%	0%				13,00	12,00
12,00	11,00	8,9	12,9	1,6	3,3	7	0%	0%				12,00	11,00
11,00	10,00	7,9	10,3	1,6	4,8	18	0%	0%				11,00	10,00
10,00	9,00	8,5	10,1	1,9	4,8	29	12%	0%				10,00	9,00
9,00	8,00	8,3	10,6	1,9	4,9	19	0%	0%				9,00	8,00
8,00	7,00	9,3	11,4	3,2	4,4	75	60%	4%				8,00	7,00
7,00	6,00	8,6	10,7	2,0	3,6	27	20%	0%				7,00	6,00
6,00	5,00	8,3	11,8	3,9	4,1	96	80%	0%				6,00	5,00
5,00	4,00	10,5	12,0	3,4	3,6	80	48%	0%				5,00	4,00
4,00	3,00	12,4	13,6	4,1	4,4	55	48%	0%				4,00	3,00
3,00	2,00	-	-	4,4	3,8	20	0%	0%				3,00	2,00
2,00	1,00											2,00	1,00
1,00	0,00											1,00	0,00
OAE (Pav. Rígido)													

1.3. Sinalização e dispositivo de segurança

O cadastro da sinalização e dispositivos de proteção e segurança foi realizado por meio de inspeção visual na rodovia, sendo o levantamento dos dispositivos de sinalização e segurança feito com o auxílio de equipamento de GPS, aliado a fotografias georreferenciadas, que permitiram o registro da localização de cada um dos elementos cadastrados.

O cadastro foi realizado por SRE, registrando-se a latitude e longitude dos elementos levantados, quilômetro da rodovia e sentido da pista (crescente e decrescente).

Neste cadastro foram identificadas as sinalizações horizontais e verticais, analisando-se seu estado de conservação, existências de defensas metálicas, balizadores ou delineadores, marcadores de obstáculo, e início e fim de trechos com barreiras de concreto.

As sinalizações horizontais, tais como: linhas de borda, faixas seccionadas, zebrados, tachas e tachões refletivos encontram-se em razoável estado de conservação, apresentando desgaste quanto à área pintada ou capacidade de retrorrefletância.

As sinalizações verticais existentes, tais como: placas de orientação, regulamentação e advertência, pórticos e bandeiras, inclusive os marcos quilométricos instalados, estão com boa refletância e o estado de conservação razoável, bem como os suportes de sustentação, entretanto existem exceções, há uma quantidade de placas e suportes a ser reposta e outras danificadas, que apesar de estarem ainda em operação, deverão ser substituídas.

Quanto aos dispositivos de proteção e segurança cadastrados, pôde-se verificar que as defensas metálicas instaladas, estão em boas condições de conservação em sua grande maioria, apresentando alguns pontos de avarias.

Por outro lado, em relação ao dispositivo de proteção denominado de barreiras de concreto tipo New Jersey, praticamente não são encontrados na totalidade da rodovia, os cadastrados estão locados, em sua grande maioria, junto as obras de arte especiais.

Para se determinar o estado de conservação dos dispositivos de proteção e segurança, durante as vistorias realizadas foram analisadas as seguintes condições:

- Sinalização horizontal: limpeza, reforma e substituição;
- Sinalização vertical: limpeza, reforma e substituição;
- Defensas metálicas: limpeza e recomposição de pequenos segmentos;
- Barreiras rígidas de concreto: limpeza e correções localizadas.

Desta forma, serão apresentadas, a seguir, as fichas de cadastro identificando os quantitativos existentes nas rodovias estaduais MS-040, MS-338 e MS-395, e das rodovias federais BR-262 e BR- 267, conforme visto no item Características específicas, deste presente estudo, na seguinte ordem:

- Cadastro de Sinalização Horizontal;
- Cadastro de Sinalização Vertical; e
- Cadastro dos Dispositivos de Proteção e Segurança.

1.4. Obras de Arte Especiais

O levantamento das OAEs foi realizado por meio de inspeção visual, durante a qual foram anotados dados e características de cada elemento, gerando um banco de dados e documentação em fotografias digitais.

Na inspeção foram registrados a localização de cada OAE e os dados básicos de dimensão e de estrutura. Quanto aos tipos de estrutura, foram indicados os números de vãos e de vias, bem como a geometria longitudinal, a geometria transversal e o material componente da estrutura.

As obras-de-arte especiais, identificadas na vistoria efetuada no sistema rodoviário, possuem de forma geral, características específicas:

- Todas as estruturas das obras de arte especiais, tais como: pontes, viadutos e passagens inferiores e superiores foram construídas em concreto armado pré-moldado e/ou moldado “in loco”; algumas dessas OAEs possuem vigas longarinas e transversinas metálicas como o suporte para o tabuleiro;
- A seção transversal dessas obras-de-arte especiais, incluindo as pistas de rolamento e o eventual passeio para pedestres, tem larguras variáveis entre o mínimo de 8,50 m, e o máximo de 19,00 m;
- Todas possuem defensas metálicas e/ou barreiras do tipo New Jersey de proteção e algumas possuem guarda-corpo de concreto para passagem para pedestres. De forma geral as defensas de proteção encontram-se em bom estado de conservação;
- O estado de conservação no aspecto geral dessas OAEs pode ser definido como bom, tendo sido identificados defeitos em algumas partes do pavimento, nos guarda-corpos e nos seus encontros com os terraplenos.

Para se determinar o estado de conservação dessas obras-de-arte especiais, durante as vistorias realizadas foram analisadas as seguintes condições:

- Limpeza do tabuleiro e elementos de drenagem;
- Reparos superficiais (trincas, desagregações e armaduras expostas);
- Juntas de dilatação e aparelhos de apoio;

- Recomposição de guarda-corpos;
- Taludes de encontro;
- Pavimentos;
- Elementos de segurança;
- Sinalização.

A planilha a seguir apresenta o Resumo das OAEs, com as informações características de cada obra de arte existem nas rodovias estaduais MS-040, MS-338 e MS-395, e das rodovias federais BR-262 e BR- 267.

Tabela 1-7 - Cadastro – OAE – Obras de Arte Especiais

CADASTRO DE OAE										
SITUAÇÃO ATUAL										
SEGMENTO	TIPO	LARGURA m	CRESCENTE			TIPO	LARGURA m	DECRESCENTE		
			KM	KM	KM			KM	KM	KM
Rodovia MS-040										
040EMS0010	Concreto	13,00	0,459	0,474	0,015	Concreto	7,40	7,798	7,783	0,015
	Concreto	7,50	2,570	2,585	0,015	Concreto	7,50	4,360	4,345	0,015
	Concreto	7,50	4,251	4,266	0,015	Concreto	7,50	2,629	2,614	0,015
	Concreto	7,40	7,701	7,711	0,010	Concreto	13,00	0,489	0,479	0,010
	Concreto	13,30	16,165	16,175	0,010					
040EMS0166	Concreto	9,50	119,658	119,688	0,030	Concreto	10,00	16,252	16,242	0,010
040EMS1225						Concreto	9,50	119,737	119,707	0,030
040EMS1421	Concreto	13,80	186,44	186,567	0,130					
040EMS1896	Concreto	10,40	205,559	205,589	0,030	Concreto	10,40	205,619	205,589	0,030
						Concreto	13,80	186,624	186,494	0,130
040EMS2130	Concreto	10,60	223,141	223,171	0,030	Concreto	10,30	223,185	223,155	0,030
Rodovia MS-395										
395EMS0715	Concreto	10,30	71,755	72,105	0,350	Concreto	10,30	71,960	71,610	0,350
Rodovia BR-262										
262BMS1260	Concreto	13,00	0,051	1,456	1,405	Concreto	13,00	1,417	0,012	1,405
262BMS1305	Concreto	11,00	79,77	79,791	0,021	Concreto	11,00	100,912	100,853	0,059
	Concreto	11,00	92,23	92,267	0,036	Concreto	11,00	92,331	92,295	0,036

CADASTRO DE OAE										
SITUAÇÃO ATUAL										
SEGMENTO	TIPO	LARGURA m	CRESCENTE			TIPO	LARGURA m	DECRESCENTE		
			KM	KM	KM			KM	KM	KM
	Concreto	11,00	100,72	100,779	0,059	Concreto	11,00	79,859	79,838	0,021
262BMS1316	Concreto	11,00	146,134	146,219	0,085	Concreto	11,00	146,226	146,141	0,085
262BMS1320	Concreto	10,00	228,31	228,345	0,035	Concreto	10,00	235,488	235,370	0,118
	Concreto	10,00	230,45	230,482	0,032	Concreto	10,00	233,353	233,313	0,040
	Concreto	11,00	233,20	233,243	0,040	Concreto	11,00	230,589	230,557	0,032
	Concreto	11,00	235,08	235,197	0,118	Concreto	11,00	228,389	228,354	0,035
262BMS1325	Concreto	11,00	287,82	287,860	0,038	Concreto	11,00	301,288	301,281	0,007
	Concreto	11,00	294,783	294,813	0,030	Concreto	11,00	294,955	294,925	0,030
	Concreto	11,00	301,286	301,293	0,007	Concreto	11,00	287,866	287,828	0,038
Rodovia BR-267										
267BMS0870	Concreto	13,00	0,008	2,558	2,550					
267BMS0880	Concreto	13,00	3,147	3,337	0,190	Concreto	13,00	3,379	3,189	0,190
						Concreto	13,00	2,628	0,078	2,550
267BMS0950	Concreto	15,00	245,188	245,199	0,011	Concreto	15,00	245,200	245,189	0,011

Para facilitar o entendimento, os dados obtidos nas vistorias das obras-de-arte especiais estão apresentados a seguir no Cadastro Geral das Obras de Arte, onde as mesmas estão identificadas em seus respectivos segmentos apresentados no item **Erro! Fonte de referência não encontrada..**

1.5. Sistema de drenagem e obras de arte correntes

O cadastro de drenagem e obras-de-arte correntes, realizado juntamente com o cadastro viário, foi aferido por meio de inspeção visual na rodovia, sendo levantados os dispositivos das drenagens superficial e profunda, com o auxílio de equipamento de GPS, aliado a fotografias georreferenciadas, que permitiram o registro da localização de cada um dos elementos cadastrados.

O cadastro foi realizado por SRE, registrando-se a latitude e longitude dos elementos levantados, quilômetro da rodovia e sentido da pista (crescente e decrescente).

Para os dispositivos de drenagem superficial foram registrados início e fim dos trechos de meio feio e canaletas, e trechos com a localização das descidas d'água. Já para os dispositivos de drenagem profunda foram registrados os bueiros tubulares e/ou as galerias celulares de concreto.

O estado de conservação dos sistemas de drenagem e obras de arte correntes foi averiguado, durante as vistorias realizadas, através de análises as seguintes condições:

- Limpeza de detritos nos elementos de drenagem superficial;
- Retirada da vegetação no entorno dos elementos de drenagem superficial;
- Danos no concreto dos elementos de drenagem superficial;
- Estado da boca dos bueiros;
- Estado do corpo dos bueiros; e
- Assoreamento dos bueiros.

De forma geral os sistemas de drenagem cadastrados estão em bom estado de conservação, necessitando, em sua maioria, de limpeza nos sistemas drenantes superficiais. A mesma situação encontra-se para os sistemas de drenagem profunda, sendo necessário, limpeza e desassoreamentos.

O cadastro do sistema de drenagem e obras-de-arte correntes nas rodovias estaduais MS-040, MS-338 e MS-395, e das rodovias federais BR-262 e BR- 267 estão apresentados no item **Erro! Fonte de referência não encontrada..**

1.6. Faixa de domínio

A faixa de domínio consiste, conforme Lei Nº 3.344, de 22 de dezembro de 2006, do Estado do Mato Grosso do Sul, na proteção e contenção veicular estrutura de forma contínua à qual assenta a rodovia, destinada a preservar a segurança do usuário e a continuidade do tráfego, dentro da faixa de 20,0m de cada lado, partindo do eixo da rodovia.

Sendo assim, o cadastro da faixa de domínio e consequentemente do canteiro central foi realizado por meio de inspeção visual na rodovia, sendo levantados, por localização e tipo, todos os elementos existentes na faixa de domínio, estruturas delimitadoras e tipos de vegetação rasteira predominantes.

O levantamento foi feito com o auxílio de equipamento de GPS, aliado a fotografias digitais georreferenciadas, que permitiram o registro da localização de cada um dos elementos cadastrados.

Seguindo as determinações do estudo, o cadastro foi realizado por SRE, registrando-se a latitude e longitude dos elementos levantados, quilômetro da rodovia e sentido da pista (crescente e decrescente).

Atualmente não se encontra delimitações das faixas de domínio existentes nas rodovias, a exceção de alguns trechos que estão em situação irregular.

Para se determinar o estado de conservação da faixa de domínio, durante as vistorias realizadas foram analisadas as seguintes condições:

- Limpeza superficial;
- Estado da vegetação (corte, poda e recomposição de gramas);
- Cercas (recomposição e implantação).

Nas faixas de domínio foram identificadas áreas com excesso de vegetação nas proximidades da rodovia, além de algumas edificações próximas a rodovia que estão dentro da área da faixa de domínio.

1.7. Contenções e terraplenos

A caracterização das contenções terraplenos das rodovias estaduais MS-040, MS-338 e MS-395, e das rodovias federais BR-262 e BR- 267, consistem no levantamento em campo das imperfeições de cortes e aterros, além da identificação de área com risco de erosão ou de má formação de terraplenos.

Para isso, o levantamento do cadastro foi realizado por meio de inspeção visual, avaliando a situação dos terraplenos e das estruturas de contenção existentes nas rodovias estaduais MS-040, MS-338 e MS-395, e das rodovias federais BR-262 e BR-267, levando em consideração os critérios geotécnicos e ambientais, gerando um conjunto de passivos ambientais.

As irregularidades de terrapleno e nas contenções, existentes nos segmentos da rodovia, ocorreram por ações naturais, como chuvas intensas que provocam o escorregamento do talude; por baixa coesão do solo; por inclinações acentuadas dos taludes; e por falhas na cobertura vegetal.

A determinação do estado de conservação dos terraplenos e das estruturas de contenção, durante as vistorias do cadastramento realizado, ocorreu com a análise das seguintes condições dos mesmos:

- Escorregamento de taludes com danos nas bases;
- Necessidade de implantação de estruturas de contenção;
- Erosões localizadas;
- Danos na drenagem superficial de proteção.

O cadastro dos passivos ambientais levantados nas rodovias estaduais MS-040, MS-338 e MS-395, e das rodovias federais BR-262 e BR- 267 estão apresentados no Anexo I - Fichas Cadastrais dos Passivos Ambientais das Rodovias, complemento do Caderno 2 - MOD. TÉCNICA - Produto 3 - Estudos Socioambientais.

1.8. Acessos

A realização do cadastro dos acessos ocorreu por meio de inspeção visual nas rodovias estaduais MS-040, MS-338 e MS-395, e das rodovias federais BR-262 e BR-267, sendo levantados, por localização, tipo e caracterização local. Todos os levantamentos tiveram o auxílio de equipamento de GPS, aliado a fotografias digitais

georreferenciadas, que permitiram o registro da identificação de cada um dos acessos cadastrados.

Seguindo as determinações do estudo, o cadastro foi realizado por SRE, registrando-se a latitude e longitude dos elementos levantados, quilômetro da rodovia e sentido da pista (crescente e decrescente) para os acessos oficiais e não oficiais.

Neste item estão apresentados os diversos tipos de acesso às rodovias, sejam eles de natureza privada (propriedades particulares) ou pública (rodovias vicinais, municipais, estaduais ou federais).

Tabela 1-8- Rodovia MS-040 - Acessos Existentes - Sentido Crescente.

Rodovia MS-040 - MATO GROSSO DO SUL								
ACESSO EXISTENTE - CRESCENTE								
Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
SRE 040EMS0010 - KM 0 a KM 16,5								
Acesso Público	0,151	x			x		20°33'16,46 "	54°33'20,57 "
Acesso Público	0,269	x		x			20°33'19,76 "	54°33'19,25 "
Acesso Privado	1,203		x	x			20°33'47,65 "	54°33'06,35 "
Acesso Privado	2,098		x	x			20°34'16,35 "	54°33'05,27 "
Acesso Público	3,384		x		x		20°34'44,38 "	54°32'33,78 "
Acesso Privado	4,153		x		x		20°35'08,47 "	54°32'26,46 "
Acesso Público	6,656		x	x			20°36'25,12 "	54°31'56,64 "
Acesso Privado	7,964		x	x			20°37'04,75 "	54°31'40,67 "
Acesso Privado	8,614		x	x			20°37'24,98 "	54°31'34,17 "
Acesso Público	8,812		x	x			20°37'30,94 "	54°31'32,15 "
Acesso Privado	10,034		x	x			20°38'06,98 "	54°31'15,99 "
Acesso Privado	10,462		x	x			20°38'18,82 "	54°31'08,17 "
Acesso Público	11,470		x	x			20°38'42,68 "	54°30'47,34 "
Acesso Privado	12,761		x	x			20°38'59,96 "	54°30'06,07 "
Acesso Privado	13,138		x	x			20°39'02,99 "	54°29'53,14 "
Acesso Público	13,610		x	x			20°39'08,23 "	54°29'39,37 "
Acesso Privado	13,987		x	x			20°39'15,29 "	54°29'31,15 "
Acesso Privado	15,519		x	x			20°39'29,07 "	54°29'18,50 "

Rodovia MS-040 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - CRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso Privado	14,816		x	x			20°39'3757"	54°29'11,98"
Acesso Privado	14,958		x	x			20°39'41,60"	54°29'09,05"
Acesso Privado	15,161		x		x		20°39'46,96"	54°29'04,84"
Acesso Privado	15,409		x			x	20°39'53,44"	54°28'59,96"
Acesso Privado	15,800		x		x		20°40'03,70"	54°28'52,05"
Acesso Público	16,419	x		x			20°40'22,16"	54°28'37,98"
Acesso Público	16,480	x		x			20°40'23,44"	54°28'37,27"
Acesso Público	16,525	x		x			20°40'24,57"	54°28'36,21"
Acesso Público	16,544	x		x			20°40'25,04"	54°28'36,09"

SRE 040EMS0166 - KM 16,5 a KM 119,7

Acesso Privado	19,508		x		x		20°41'44,12"	54°27'48,30"
Acesso Privado	22,890		x			x	20°41'07,48"	54°25'59,92"
Acesso Privado	23,945		x	x			20°41'01,56"	54°25'22,68"
Acesso Público	25,841		x	x			20°40'51,64"	54°24'18,32"
Acesso Privado	27,242		x		x		20°40'53,71"	54°23'31,60"
Acesso Público	31,508		x	x			20°42'02,97"	54°21'24,17"
Acesso Público	31,953		x	x			20°42'02,42"	54°21'09,25"
Acesso Público	32,500		x	x			20°42'00,92"	54°20'50,17"
Acesso Público	34,917		x		x		20°41'54,23"	54°19'25,16"
Acesso Público	37,951		x	x			20°41'45,78"	54°17'42,31"
Acesso Público	38,717		x	x			20°41'43,54"	54°17'15,97"
Acesso Privado	45,222		x	x			20°42'42,08"	54°13'55,88"
Acesso Público	45,855		x	x			20°42'54,86"	54°13'38,46"
Acesso Privado	47,280		x			x	20°43'21,56"	54°12'54,27"
Acesso Privado	55,327		x	x			20°46'49,00"	54°10'23,08"
Acesso Privado	62,443		x	x			20°50'26,94"	54°09'00,61"

Grupo de CONSULTORES RODOVIÁRIOS

 Proficenter

 INRAPLAN
Engenharia de tráfego e transportes

M^P
Moysés & Pires
Sociedade de advogados

 VALLYA
BUILDING TRUST

 pavesys
ENGENHARIA DE PAVIMENTOS

 ecoworld

Rodovia MS-040 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - CRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso Privado	65,951		x	x			20°52'17,85"	54°08'32,13"
Acesso Privado	69,533		x	x			20°54'10,58"	54°08'04,78"
Acesso Público	71,197		x			x	20°55'03,48"	54°07'51,93"
Acesso Privado	72,350		x		x		20°55'40,11"	54°07'42,87"
Acesso Privado	75,189		x		x		20°56'56,01"	54°06'51,31"
Acesso Privado	81,147		x		x		20°58'39,17"	54°03'39,17"
Acesso Privado	85,403		x		x		20°59'53,95"	54°01'55,51"
Acesso Privado	90,920		x	x			21°01'31,01"	53°59'14,85"
Acesso Privado	91,626		x	x			21°01'45,84"	53°58'56,09"
Acesso Privado	94,486		x			x	21°02'34,09"	53°57'31,19"
Acesso Privado	95,671	x				x	21°03'11,90"	53°56'27,65"
Acesso Privado	97,748	x			x		21°03'31,09"	53°55'56,21"
Acesso Privado	99,407	x			x		21°04'00,04"	53°55'07,92"
Acesso Público	105,538	x		x			21°05'47,67"	53°52'09,38"
Acesso Privado	110,611	x			x		21°06'29,65"	53°49'25,99"
Acesso Privado	112,387	x			x		21°06'30,46"	53°48'24,37"
Acesso Privado	113,144	x				x	21°06'30,87"	53°47'58,24"
Acesso Privado	114,561	x				x	21°06'31,60"	53°47'09,35"
Acesso Público	117,343	x		x			21°06'33,08"	53°45'33,01"

SRE 040EMS1225 - KM 119,7 a KM 139,0

Acesso Privado	121,507	x		x			21°05'58,19"	53°43'20,04"
Acesso Público	123,238		x			x	21°05'58,01"	53°4225,10"
Acesso Privado	124,729	x				x	21°06'07,42"	53°41'31,78"
Acesso Privado	130,697	x				x	21°06'51,19"	53°38'11,16"
Acesso Privado	131,191	x				x	21°06'55,33"	55°37'53,65"
Acesso Privado	138,854		x	x			21°07'51,21"	53°33'33,93"

Rodovia MS-040 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - CRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
SRE 040EMS1421 - KM 139,0 a KM 186,5								
Acesso Privado	144,246		x	x			21°08'21,60"	53°30'30,93"
Acesso Privado	153,679		x	x			21°08'32,61"	53°25'22,14"
Acesso Privado	166,034		x		x		21°11'27,27"	53°19'17,92"
Acesso Público	172,757		x	x			21°10'37,25"	53°15'39,71"
Acesso Privado	174,666		x	x			21°10'00,69"	53°14'46,70"
Acesso Público	176,880	x		x			21°09'18,19"	53°13'44,40"
Acesso Privado	179,526		x	x			21°08'40,95"	53°12'24,03"
SRE 040EMS1896 - KM 186,5 a KM 209,9								
Acesso Privado	188,949		x	x			21°08'26,79"	53°07'06,47"
Acesso Privado	191,813		x	x			21°08'58,58"	53°05'34,46"
Acesso Privado	201,311		x	x			21°11'11,78"	53°00'46,70"
Acesso Privado	203,913		x		x		21°12'23,02"	53°59'58,20"
Acesso Privado	211,985		x	x			21°14'36,31"	52°56'25,65"
Acesso Privado	212,303		x	x			21°14'45,08"	52°56'17,07"
Acesso Privado	215,171		x	x			21°15'31,47"	52°54'51,15"
Acesso Público	217,262		x	x			21°16'00,87"	52°53'46,68"
Acesso Público	219,728		x	x			21°16'28,57"	52°52'29,19"

Tabela 1-9 - Rodovia MS-040 - Acessos Existentes - Sentido Decrescente.

Rodovia MS-040 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - DECRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Baixa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
SRE 040EMS2130 - KM 224,4 a KM 209,9								
Acesso Privado	224,170		x	x			21°17'54,10"	52°50'31,10"
Acesso Privado	221,825		x	x			21°17'17,14"	52°51'38,60"
Acesso Privado	221,444		x	x			21°17'08,50"	52°51'47,73"

Rodovia MS-040 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - DECRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso Público	217,166		x	x			21°15'59,13"	52°53'49,44"
Acesso Público	217,055		x	x			21°15'57,46"	52°53'53,02"
Acesso Privado	216,543		x		x		21°15'50,34"	52°54'08,74"
Acesso Privado	215,169		x	x			21°15'30,63"	52°54'51,76"
SRE 040EMS1896 - KM 209,9 a KM 186,5								
Acesso Privado	203,916		x	x			21°12'22,72"	52°59'57,70"
Acesso Privado	201,315		x	x			21°11'11,68"	53°00'46,22"
Acesso Privado	200,157		x	x			21°10'39,87"	53°01'07,91"
Acesso Privado	196,832		x	x			21°09'56,03"	53°02'51,71"
Acesso Privado	193,300		x	x			21°09'15,31"	53°04'46,40"
Acesso Privado	191,814		x	x			21°08'58,24"	53°05'34,24"
Acesso Público	188,943		x	x			21°08'24,91"	53°07'07,62"
SRE 040EMS1421 - KM 186,5 a KM 139,0								
Acesso Privado	185,978		x	x			21°08'25,73"	53°08'45,89"
Acesso Privado	179,525		x	x			21°08'39,90"	53°12'24,21"
Acesso Público	176,888		x	x			21°09'18,14"	53°13'44,49"
Acesso Privado	174,657		x	x			21°10'00,73"	53°14'47,60"
Acesso Privado	172,756		x	x			21°10'36,62"	53°15'41,24"
Acesso Privado	164,454		x	x			21°11'27,99"	52°20'12,62"
Acesso Privado	153,689		x	x			21°08'32,37"	53°25'21,31"
Acesso Privado	144,247		x	x			21°08'21,01"	53°30'30,87"
Acesso Privado	141,639		x	x			21°08'13,68"	53°32'00,33"
Acesso Privado	140,989		x	x			21°08'08,42"	53°32'21,81"
Acesso Público	139,061	x		x			21°07'52,25"	53°33'28,51"
SRE 040EMS1225 - KM 139,0 a KM 119,7								
Acesso Público	131,193		x			x	21°06'51,42"	53°37'53,93"
Acesso Privado	127,136		x		x		21°06'24,87"	53°40'10,18"
Acesso Privado	123,235		x	x			21°05'55,58"	53°42'21,13"
Acesso Privado	121,530	x			x		21°05'57,65"	53°43'19,93"
Acesso Privado	120,659	x		x			21°06'09,64"	53°43'49,52"
SRE 040EMS0166 - KM 119,7 a KM 16,5								
Acesso Privado	116,909	x		x			21°06'32,35"	53°45'47,77"
Acesso Privado	112,390	x		x			21°06'29,13"	53°48'24,21"
Acesso Privado	105,543	x		x			21°05'47,21"	53°52'09,12"
Acesso Privado	104,873	x		x			21°05'35,26"	53°52'28,48"
Acesso Privado	100,336	x		x			21°04'13,56"	53°54'38,66"
Acesso Privado	99,414	x		x			21°03'59,60"	53°55'07,57"
Acesso Privado	96,668	x				x	21°03'11,78"	53°56'27,07"
Acesso Privado	94,505	x		x			21°02'31,84"	53°57'27,95"

Rodovia MS-040 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - DECRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso Público	91,633	x		x			21°01'43,09"	53°58'52,07"
Acesso Privado	90,922		x	x			21°01'30,70"	53°59'14,43"
Acesso Privado	81,145		x	x			20°58'38,65"	54°03'59,09"
Acesso Privado	80,025		x	x			20°58'18,23"	54°04'31,72"
Acesso Privado	78,227		x	x			20°57'50,54"	54°05'25,70"
Acesso Privado	72,376		x	x			20°55'40,58"	54°07'42,01"
Acesso Privado	71,192		x	x			20°55'03,48"	54°07'51,88"
Acesso Privado	68,217		x	x			20°53'28,90"	54°08'13,93"
Acesso Privado	65,965		x	x			20°52'17,91"	54°08'31,36"
Acesso Privado	62,709		x	x			20°50'35,75"	54°08'56,68"
Acesso Privado	62,110		x	x			20°50'16,35"	54°09'03,34"
Acesso Privado	60,091		x	x			20°49'59,28"	54°09'10,08"
Acesso Público	59,446		x	x			20°48'54,47"	54°09'34,03"
Acesso Privado	55,344		x	x			20°46'49,05"	54°10'21,79"
Acesso Privado	49,854		x	x			20°44'11,33"	54°11'47,47"
Acesso Privado	46,168		x	x			20°43'00,02"	54°13'29,58"
Acesso Público	44,440		x	x			20°42'26,50"	54°14'17,42"
Acesso Privado	42,990		x	x			20°42'03,86"	54°15'01,28"
Acesso Público	43,452		x	x			20°42'26,27"	54°16'16,06"
Acesso Privado	38,392		x	x			20°41'40,73"	54°17'27,61"
Acesso Privado	37,048		x	x			20°41'47,56"	54°18'13,54"
Acesso Privado	34,730		x	x			20°41'54,41"	54°19'33,39"
Acesso Privado	32,316		x	x			20°42'00,99"	54°20'56,46"
Acesso Privado	31,514		x	x			20°42'02,17"	54°21'24,05"
Acesso Privado	30,122		x	x			20°41'41,40"	54°22'05,94"
Acesso Privado	28,058		x	x			20°41'06,68"	54°23'07,32"
Acesso Privado	27,526		x	x			20°40'57,92"	54°23'22,70"
Acesso Privado	24,963		x	x			20°41'00,67"	54°25'22,24"
Acesso Público	22,682		x	x			20°41'07,70"	54°26'05,61"
Acesso Privado	16,686		x	x			20°40'27,01"	54°28'34,20"

SRE 040EMS0010 - KM 16,5 a KM 0

Acesso Privado	16,352		x	x			20°40'17,93"	54°28'40,06"
Acesso Privado	14,086		x	x			20°39'18,09"	54°29'26,47"
Acesso Privado	13,806		x	x			20°39'12,46"	54°29'34,10"
Acesso Privado	13,628		x	x			20°39'09,24"	54°29'38,70"
Acesso Privado	13,220		x	x			20°39'02,95"	54°29'51,23"
Acesso Privado	12,900		x	x			20°38'58,37"	54°29'59,18"
Acesso Privado	12,031		x	x			20°38'50,79"	54°30'29,78"
Acesso Privado	11,462		x	x			20°38'42,47"	54°30'47,26"

Rodovia MS-040 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - DECRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso Público	10,726		x	x			20°38'25,85"	54°31'04,54"
Acesso Privado	10,015		x	x			20°38'06,07"	54°31'16,07"
Acesso Privado	9,175		x	x			20°37'42,15"	54°31'28,42"
Acesso Público	8,774	x		x			20°37'29,83"	54°31'31,74"
Acesso Público	7,950		x	x			20°37'06,11"	54°31'39,86"
Acesso Privado	7,541		x	x			20°36'51,53"	54°31'45,28"
Acesso Privado	7,480		x	x			20°36'49,78"	54°31'46,01"
Acesso Privado	7,322		x	x			20°36'44,73"	54°31'47,96"
Acesso Privado	7,048		x	x			20°36'36,64"	54°31'51,23"
Acesso Privado	6,843		x	x			20°36'23,97"	54°31'55,56"
Acesso Privado	6,129		x	x			20°36'08,50"	54°32'02,80"
Acesso Privado	5,892		x	x			20°35'59,97"	54°32'03,09"
Acesso Privado	5,231		x	x			20°35'41,26"	54°32'13,21"
Acesso Privado	4,186		x	x			20°35'09,48"	54°32'25,78"
Acesso Privado	4,053		x	x			20°35'05,37"	54°32'26,47"
Acesso Público	3,300		x	x			20°34'41,89"	54°32'60,64"
Acesso Público	1,750		x	x			20°34'03,40"	54°33'05,25"
Acesso Privado	1,650		x	x			20°34'02,93"	54°33'05,26"
Acesso Privado	1,600		x	x			20°33'59,75"	54°33'04,93"
Acesso Privado	1,204		x	x			20°33'47,50"	54°33'05,74"
Acesso Público	0,939		x	x			20°33'39,64"	54°33'09,40"
Acesso Privado	0,896		x	x			20°33'38,06"	54°33'09,92"
Acesso Privado	0,793		x	x			20°33'35,33"	54°33'11,42"
Acesso Privado	0,717		x	x			20°33'33,01"	54°33'12,40"
Acesso Privado	0,540		x	x			20°33'27,84"	54°33'14,94"
Acesso Privado	0,500		x	x			20°33'26,23"	54°33'15,77"
Acesso Privado	0,330		x	x			20°33'21,11"	54°33'18,09"
Acesso Privado	0,060		x	x			20°33'13,47"	54°33'21,64"

Tabela 1-10 - Rodovia MS-338 - Acessos Existentes - Sentido Crescente

Rodovia MS-338 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - CRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
SRE 338EMS2861 - KM 286,1 a KM 287,3								
Acesso Público	287,280		x		x		21°18'56,59"	52°49'42,87"
SRE 338EMS2873 - KM 287,3 a KM 346,3								

Rodovia MS-338 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - CRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso Público	287,351		X		X		21°18'57,99"	52°49'39,70"
Acesso Particular	288,207		X	X			21°19'25,73"	52°49'35,06"
Acesso Particular	288,883		X		X		21°19'45,83"	52°49'26,63"
Acesso Particular	289,012		X	X			21°20'16,85"	52°49'13,21"
Acesso Particular	290,978		X		X		21°20'46,40"	52°48'45,97"
Acesso Particular	292,040		X	X			21°21'03,78"	52°48'19,12"
Acesso Particular	292,388		X	X			21°21'11,42"	52°48'10,18"
Acesso Particular	292,910		X			X	21°21'22,83"	52°47'56,56"
Acesso Particular	295,764		X	X			21°22'25,71"	52°46'44,51"
Acesso Particular	297,100		X		X		21°22'55,22"	52°46'10,22"
Acesso Particular	297,700		X	X			21°23'08,58"	52°45'55,00"
Acesso público	299,684		X	X			21°23'51,63"	52°45'03,52"
Acesso Particular	300,272		X	X			21°24'04,28"	52°44'46,67"
Acesso público	301,450		X	X			21°24'21,61"	52°44'11,14"
Acesso público	304,585		X	X			21°25'13,51"	52°42'37,76"
Acesso público	309,933		X	X			21°26'42,02"	52°39'68,00"
Acesso Particular	313,574		X			X	21°27'45,98"	52°38'11,37"
Acesso Particular	314,326		X	X			21°27'59,79"	52°37'49,12"
Acesso Particular	316,145		X	X			21°28'32,06"	52°36'56,47"
Acesso Particular	319,485		X	X			21°29'31,27"	52°35'19,66"
Acesso Particular	331,590		X	X			21°34'13,64"	52°30'37,43"
Acesso Particular	332,999		X	X			21°34'45,71"	52°30'02,31"
Acesso público	333,904		X		X		21°35'06,55"	52°29'39,59"
Acesso Particular	335,322		X	X			21°35'38,69"	52°29'04,21"
Acesso público	337,758		X	X			21°36'34,49"	52°28'04,38"
Acesso público	339,687		X	X			21°37'20,90"	52°27'13,42"
Acesso Particular	341,166		X	X			21°37'50,50"	52°26'38,86"
Acesso Particular	343,720		X	X			21°38'34,32"	52°25'23,32"
Acesso Particular	343,755		X	X			21°38'34,81"	52°25'22,68"
Acesso público	346,262		X	X			21°39'32,87"	52°24'25,08"

Tabela 1-11 - Rodovia MS-338 - Acessos Existentes - Sentido Decrescente

MS-338 - MATO GROSSO DO SUL								
ACESSO EXISTENTE - DECRESCENTE								
Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
SRE 338EMS2873 - KM 346,3 a KM 287,3								
Acesso Particular	345,717		X	X			21°39'05,09"	52°24'41,36"
Acesso Particular	344,444		X	X			21°38'45,51"	52°25'01,50"
Acesso Particular	342,935		X	X			21°38'21,37"	52°25'47,02"
Acesso Particular	342,472		X	X			21°38'15,21"	52°26'01,60"
Acesso Particular	339,792		X	X			21°37'20,25"	52°27'13,34"
Acesso Particular	339,066		X	X			21°37'03,87"	52°27'31,32"
Acesso Público	336,732		X	X			21°36'10,76"	52°28'28,62"
Acesso Particular	332,438		X	X			21°34'31,18"	52°30'12,99"
Acesso Particular	329,118		X	X			21°33'18,72"	52°31'39,70"
Acesso Particular	319,177		X	X			21°29'25,34"	52°35'28,37"
Acesso Público	316,146		x			x	21°28'30,80"	52°36'56,11"
Acesso Particular	314,216		x	x			21°27'57,17"	52°37'52,49"
Acesso Particular	311,408		x			x	21°27'0,726"	52°39'13,89"
Acesso Particular	309,532		x	x			21°26'34,92"	52°40'09,22"
Acesso Particular	305,777		x	x			21°25'32,91"	52°42'01,60"
Acesso Particular	300,605		x	x			21°24'06,75"	52°44'35,51"
Acesso Público	299,700		x	x			21°23'49,83"	52°45'00,26"
Acesso Particular	297,250		x			x	21°22'58,26"	52°46'05,91"
Acesso Particular	296,523		x	x			21°22'40,51"	52°46'21,91"
Acesso Particular	295,400		x		x		21°22'17,53"	52°46'52,97"
Acesso Público	294,772		x	x			21°22'03,63"	52°47'09,07"
Acesso Particular	293,795		x		x		21°21'41,61"	52°47'34,05"
Acesso Particular	292,524		x	x			21°21'13,80"	52°48'06,09"
Acesso Particular	290,296		x	x			21°20'24,61"	52°49'02,94"
Acesso Particular	288,771		x	x			21°19'42,13"	52°49'26,80"

MS-338 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - DECRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
SRE 338EMS2861 - KM 287,3 a KM 286,1								
Acesso Particular	286,578		x	x			21°18'34,22"	52°49'30,91"

Tabela 1-12 - MS-395 - Acessos Existentes - Sentido Crescente

MS-395 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - CRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
SRE 395EMS0672 - KM 67,3 a KM 71,7								
Acesso privado entrada	68,215	x		x			21°41'58,07"	52°24'49,95"
Acesso privado entrada	68,685		x	x			21°41'41,79"	52°24'38,97"
Acesso privado saída	69,093		x	x			21°41'32,39"	52°24'35,07"
Acesso privado entrada	69,160		x		x		21°41'30,30"	52°24'33,52"
Acesso privado saída	69,195		x	x			21°41'29,22"	52°24'33,39"
Acesso privado	69,740		x	x			21°41'12,46"	52°24'22,64"
Acesso privado	70,678		x	x			21°40'46,69"	52°24'10,74"
SRE 395EMS0715 - KM 71,7 a KM 73,1								
Acesso privado	72,129		x	x			21°40'02,10"	52°24'11,96"
Acesso privado	72,884		x	x			21°39'38,42"	52°24'20,60"

Tabela 1-13 - MS-395 - Acessos Existentes - Sentido Decrescente

MS-395 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - DECRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
SRE 395EMS0715 - KM 73,1 a KM 71,7								
Acesso privado saída	73,016		x	x			21°39'35,05"	52°24'23,15"
Acesso privado entrada	72,909		x	x			21°39'38,74"	52°24'21,01"
Acesso privado entrada	72,756		x			x	21°39'42,86"	52°24'19,36"
SRE 395EMS0672 - KM 71,7 a KM 67,3								

MS-395 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - DECRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso privado saída	70,679		x	x			21°40'46,32"	52°24'10,89"
Acesso privado	70,128		x	x			21°41'02,09"	52°24'19,73"
Acesso privado	69,709		x	x			21°41'14,69"	52°24'25,96"
Acesso privado	69,349		x	x			21°41'22,60"	52°24'30,33"
Acesso privado	69,317		x	x			21°41'25,84"	52°24'31,76"
Acesso privado	69,182		x	x			21°41'29,86"	52°24'34,01"
Acesso Público	68,734		x	x			21°41'42,55"	52°24'41,50"

Tabela 1-14 - BR-262 - Acessos Existentes - Sentido Crescente

BR-262 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - CRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
SRE 262BMS1295 - KM 17,72 a KM 49,4								
Acesso Privado	18,417		x	x			20°49'00,62"	51°46'12,71"
Acesso Privado	22,140	x		x			20°49'06,21"	51°48'18,26"
Acesso Público	23,125	x		x			20°48'57,17"	51°48'53,36"
Acesso Privado	25,450		x	x			20°48'37,29"	51°50'08,66"
Acesso Privado	28,660		x	x			20°48'09,38"	51°51'55,69"
Acesso Privado	29,400	x		x			20°48'03,06"	51°52'21,10"
Acesso Privado	30,343		x	x			20°47'54,94"	51°52'51,98"
Acesso Privado	30,900		x	x			20°47'50,21"	51°53'10,15"
Acesso Privado	31,620		x	x			20°47'43,84"	51°53'34,65"
Acesso Privado	31,790		x	x			20°47'42,37"	51°53'40,19"
Acesso Privado	32,200		x	x			20°47'38,57"	51°53'53,57"
Acesso Privado	32,545		x	x			20°47'35,32"	51°54'04,89"
Acesso Privado	32,641	x		x			20°47'35,03"	51°54'08,69"
Acesso Privado	32,800		x	x			20°47'33,23"	51°54'15,07"
Acesso Privado	33,900		x	x			20°47'23,80"	51°54'50,81"
Acesso Privado	36,222		x	x			20°47'03,42"	51°56'07,93"
Acesso Privado	36,538		x	x			20°47'00,92"	51°56'18,28"
Acesso Privado	39,340		x	x			20°46'32,89"	51°58'04,87"
Acesso Privado	41,490		x	x			20°46'14,98"	51°59'02,25"
Acesso Privado	43,034		x	x			20°46'04,54"	51°59'54,50"
Acesso Privado	44,400		x	x			20°45'52,01"	52°00'39,95"

BR-262 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - CRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso Privado	44,595		x	x			20°45'50,53"	52°00'46,74"
Acesso Privado	45,300		x	x			20°45'43,68"	52°01'10,53"
Acesso Privado	45,600		x	x			20°45'41,42"	52°01'20,64"
Acesso Privado	45,885		x	x			20°45'38,29"	52°01'29,16"
Acesso Privado	46,220		x	x			20°45'36,19"	52°01,40,99"

SRE 262BMS1300 - KM 49,4 a KM 69,1

Acesso Privado	49,830		x	x			20°45'29,91"	52°02'03,38"
Acesso Privado	50,184		x	x			20°45'27,67"	52°02'12,65"
Acesso Privado	50,440		x	x			20°45'25,64"	52°02'21,23"
Acesso Privado	50,600		x	x			20°45'22,99"	52°02'26,37"
Acesso Público	50,780		x	x			20°45'22,75"	52°02'32,97"
Acesso Privado	50,880		x	x			20°45'21,78"	52°02'35,92"
Acesso Privado	51,510		x	x			20°45'16,33"	52°02'56,84"
Acesso Público	52,190	x		x			20°45'09,77"	52°03'19,60"
Acesso Público	52,230	x		x			20°45'08,94"	52°03'20,44"
Acesso Público	49,800		x	x			20°45'06,03"	52°03'35,40"
Acesso Privado	50,529		x	x			20°44'59,78"	52°03'59,81"
Acesso Público	51,800		x	x			20°44'45,54"	52°04'41,96"
Acesso Público	53,017		x	x			20°44'38,94"	52°05'19,09"
Acesso Público	53,200		x	x			20°44'34,52"	52°05'25,93"
Acesso Público	57,200		x	x			20°43'39,70"	52°07'32,03"
Acesso Público	61,110		x	x			20°42'38,67"	52°09'26,11"
Acesso Privado	62,574		x	x			20°42'18,81"	52°10'10,55"
Acesso Público	69,100		x	x			20°40'53,46"	52°13'37,30"

SRE 262BMS1305 - KM 69,1 a KM 139,6

Acesso Privado	73,535		x	x			20°39'53,83"	52°15'58,16"
Acesso Privado	74,577		x	x			20°39'37,27"	52°16'30,18"
Acesso Público	75,900	x		x			20°39'21,76"	52°17'12,77"
Acesso Público	78,130		x	x			20°38'51,92"	52°18'22,79"
Acesso Público	79,000		x	x			20°38'41,15"	52°18'48,28"
Acesso Público	80,360		x	x			20°38'19,88"	52°19'30,54"
Acesso Privado	81,129		x	x			20°38'11,97"	52°19'57,09"
Acesso Privado	82,480		x	x			20°37'53,90"	52°20'39,63"
Acesso Público	84,847		x			x	20°37'22,49"	52°20'54,33"
Acesso Privado	86,100		x	x			20°37'05,67"	52°22'33,66"
Acesso Privado	87,550		x	x			20°36'45,99"	52°23'20,55"
Acesso Privado	88,850		x	x			20°36'28,82"	52°24'00,05"
Acesso Privado	94,270		x	x			20°35'18,70"	52°26'43,77"
Acesso Privado	95,570		x	x			20°34'59,95"	52°27'22,44"

Grupo de CONSULTORES RODOVIÁRIOS

BR-262 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - CRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso Privado	97,460		x	x			20°34'36,36"	52°28'24,08"
Acesso Público	99,100		x	x			20°33'59,92"	52°29'05,11"
Acesso Privado	99,844		x	x			20°33'54,29"	52°29'30,32"
Acesso Privado	101,320		x	x			20°33'49,54"	52°30'21,39"
Acesso Privado	105,170		x	x			20°33'59,35"	52°32'22,43"
Acesso Privado	108,653		x		x		20°32'11,51"	52°34'12,35"
Acesso Público	109,363		x			x	20°32'01,60"	52°34'33,24"
Acesso Privado	109,897		x		x		20°31'52,62"	52°34'47,44"
Acesso Privado	111,823		x		x		20°31'28,33'	52°35'50,44"
Acesso Privado	111,926		x	x			20°31'24,93"	52°35'52,80"
Acesso Público	112,534		x			x	20°31'18,90"	52°36'13,23"
Acesso Público	112,820		x	x			20°31'13,44"	52°36'19,40"
Acesso Público	113,980		x	x			20°31'00,95"	52°36'59,58"
Acesso Público	116,830		x	x			20°30'42,74"	52°58'35,25"
Acesso Público	118,573		x	x			20°30'31,75"	52°39'34,27"
Acesso Privado	119,723		x	x			20°30'24,25"	52°40'15,28"
Acesso Público	119,928		x	x			20°30'23,28"	52°40'20,79"
Acesso Público	120,822		x	x			20°30'17,31"	52°40'50,84"
Acesso Privado	121,575		x	x			20°30'12,55"	52°41'16,19"
Acesso Privado	123,235		x	x			20°30'02,22"	52°42'12,34"
Acesso Privado	124,846		x	x			20°29'51,88"	52°43'06,59"
Acesso Privado	126,790		x	x			20°29'39,63"	52°44'12,58"
Acesso Público	127,015		x	x			20°29'38,72"	52°44'19,75"
Acesso Privado	128,560		x	x			20°29'27,87"	52°45'11,70"
Acesso Privado	129,740		x	x			20°29'20,94"	52°45'52,97"
Acesso Privado	130,156		x	x			20°29'05,68"	52°47'14,12"
Acesso Privado	133,735		x		x		20°28'56,05"	52°48'07,68"
Acesso Privado	133,920		x	x			20°28'54,71"	52°48'14,37"
Acesso Público	134,130		x		x		20°28'51,91"	52°48'21,38"
Acesso Privado	134,700		x	x			20°28'43,10"	52°48'38,39"
Acesso Privado	135,390		x	x			20°28'24,96"	52°48'46,61"
Acesso Privado	136,423		x	x			20°27'54,92"	52°49'00,13"
Acesso Privado	137,000		x	x			20°27'40,24"	52°49'13,08"
Acesso Privado	137,080		x	x			20°27'37,82"	52°49'14,64"
Acesso Privado	137,800		x	x			20°27'24,65"	52°49'34,07"
Acesso Privado	137,040		x	x			20°27'19,78"	52°49'35,34"
SRE 262BMS1310 - KM 139,6 a KM 143,3								
Acesso Privado	138,967		x	x			20°26'59,08"	52°50'03,26"
Acesso Privado	141,770	x		x			20°26'44,99"	52°51'41,80"

BR-262 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - CRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso Privado	141,915		x	x			20°26'44,74"	52°51'46,63"
Acesso Privado	142,103		x	x			20°26'45,06"	52°51'53,65"
Acesso Público	142,150		x	x			20°26'44,62"	52°51'54,93"

SRE 262BMS1316 - KM 144,2 a KM 191,1

Acesso Privado	146,260		x	x			20°26'47,48"	52°54'10,47"
Acesso Público	146,703		x	x			20°26'54,53"	52°54'24,02"
Acesso Privado	146,830	x		x			20°26'56,59"	52°54'28,56"
Acesso Público	148,400		x			x	20°27'23,88"	52°55'13,94"
Acesso Privado	150,300		x			x	20°27'52,18"	52°56'09,14"
Acesso Privado	153,815		x		x		20°27'54,73"	52°58'06,03"
Acesso Privado	155,550		x	x			20°27'41,73"	52°59'04,43"
Acesso Público	161,627		x	x			20°26'56,24"	53°02'27,92"
Acesso Privado	162,600		x	x			20°26'49,11"	53°03'00,36"
Acesso Privado	163,100		x	x			20°26'45,28"	53°03'18,00"
Acesso Público	164,910	x		x			20°26'31,32"	53°04'19,04"
Acesso Público	165,039	x		x			20°26'30,67"	53°04'22,52"
Acesso Privado	165,127	x		x			20°26'29,94"	53°04'25,78"
Acesso Privado	168,205		x	x			20°25'33,08"	53°05'51,18"
Acesso Privado	172,223		x	x			20°25'06,24"	53°08'07,10"
Acesso Público	176,566	x		x			20°24'46,88"	53°10'35,64"
Acesso Privado	176,993		x	x			20°24'45,02"	53°10'50,00"
Acesso Privado	187,818		x	x			20°26'24,52"	53°16'20,57"
Acesso Público	191,100		x	x			20°26'46,05"	53°18'10,83"

SRE 262BMS1320 - KM 191,1 a KM 239,4

Acesso Público	201,459		x	x			20°27'54,04"	53°23'58,04"
Acesso Público	204,000		x	x			20°28'01,72"	53°25'24,44"
Acesso Público	206,711		x	x			20°27'58,78"	53°26'57,90"
Acesso Privado	208,579		x	x			20°27'56,17"	55°28'02,12"
Acesso Público	209,100		x	x			20°27'55,28"	53°28'20,32"
Acesso Público	209,715		x	x			20°27'55,21"	53°28'41,60"
Acesso Público	212,627		x	x			20°27'51,32"	53°30'21,80"
Acesso Público	214,703		x	x			20°27'54,40"	53°31'33,40"
Acesso Público	220,260		x	x			20°28'08,77"	53°34'44,37"
Acesso Privado	227,230		x			x	20°28'25,34"	53°38'43,93"
Acesso Público	227,542		x			x	20°28'19,00"	53°38'54,39"
Acesso Público	232,665		x	x			20°27'50,17"	53°41'46,20"
Acesso Privado	233,830		x	x			20°27'40,73"	53°42'25,48"
Acesso Público	234,460	x		x			20°27'35,91"	53°42'46,42"
Acesso Privado	235,580		x			x	20°27'26,60"	53°43'23,30"

Grupo de CONSULTORES RODOVIÁRIOS

BR-262 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - CRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
SRE 262BMS1325 - KM 239,4 a KM 324,8								
Acesso Privado	244,953	x		x			20°26'59,72"	53°48'43,59"
Acesso Público	246,141		x	x			20°26'36,11"	53°49'16,16"
Acesso Público	247,530		x	x			20°26'08,44"	53°49'53,98"
Acesso Público	248,384		x			x	20°25'51,48"	53°50'17,23"
Acesso Público	249,092	x			x		20°25'37,54"	53°50'36,39"
Acesso Público	249,440		x		x		20°25'30,26"	53°50'46,02"
Acesso Privado	251,500	x		x			20°24'52,54"	53°51'40,52"
Acesso Privado	253,000		x			x	20°24'26,18"	53°52'27,57"
Acesso Privado	255,580	x		x			20°24'00,28"	53°53'51,92"
Acesso Privado	259,000		x	x			20°24'24,85"	53°55'49,48"
Acesso Público	259,726	x		x			20°24'34,87"	53°56'09,13"
Acesso Privado	263,903	x		x			20°25'37,86"	53,58'09,59"
Acesso Privado	266,676		x	x			20°26'13,03"	53°59'37,27"
Acesso Público	268,206		x			x	20°26'30,90"	54°00'26,72"
Acesso Privado	272,392		x			x	20°27'42,45"	54°02'20,54"
Acesso Privado	274,000		x	x			20°27'52,84"	54°03'15,08"
Acesso Privado	275,646		x	x			20°28'03,45"	54°04'10,51"
Acesso Privado	275,826		x	x			20°28'04,72"	54°04'16,51"
Acesso Privado	278,320	x		x			20°28'20,73"	54°05'40,84"
Acesso Público	278,510	x		x			20°28'21,84"	54°05'47,21"
Acesso Privado	283,059	x		x			20°28'51,28"	54°08'21,41"
Acesso Privado	284,670		x	x			20°29'01,71"	54°09'15,39"
Acesso Privado	284,940	x		x			20°29'03,38"	54°09'24,43"
Acesso Privado	285,159		x	x			20°29'04,78"	54°09'31,57"
Acesso Privado	286,475		x	x			20°29'13,11"	54°10'16,67"
Acesso Privado	288,603		x	x			20°29'28,10"	54°11'27,25"
Acesso Privado	289,700		x			x	20°29'35,66"	54°12'05,25"
Acesso Privado	291,087	x		x			20°29'45,46"	54°12'51,59"
Acesso Privado	296,915		x			x	20°30'23,23"	54°16'08,09"
Acesso Privado	297,850		x			x	20°30'27,72"	54°16'39,94"
Acesso Privado	299,625	x		x			20°29'58,89"	54°17'31,73"
Acesso Público	301,630		x	x			20°29'41,29"	54°18'37,12"
Acesso Privado	304,150	x		x			20°29'19,94"	54°19'52,53"
Acesso Público	304,581	x		x			20°29'08,78"	54°20'01,72"
Acesso Privado	304,625	x		x			20°29'08,24"	54°20'02,63"
Acesso Privado	306,226		X	X			20°28'43,72"	54°20'47,61"
Acesso Privado	306,360		X		X		20°28'45,68"	54°20'54,03"
Acesso Privado	307,06		X		X		20°28'40,79"	54°21'17,89"

BR-262 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - CRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso Privado	307,344		X		X		20°28'41,27"	54°21'27,23"
Acesso Público	307,707		X		X		20°28'39,05"	54°21'40,25"
Acesso Público	308,270		X		X		20°28'37,39"	54°21'59,11"
Acesso Público	308,786		X		X		20°28'33,84"	54°22'13,99"
Acesso Privado	309,137		X		X		20°28'33,60"	54°22'28,51"
Acesso Público	309,818		X		X		20°28'28,75"	54°22'50,12"
Acesso Privado	310,690		X		X		20°28'27,35"	54°23'21,97"
Acesso Privado	311,023		X		X		20°28'25,90"	54°23'33,29"
Acesso Privado	312,484		X		X		20°28'21,84"	54°24'23,09"
Acesso Privado	313,940		x	x			20°28'19,93"	54°25'13,83"
Acesso Privado	315,713		x	x			20°28'17,65"	54°26'14,50"
Acesso Público	316,566		x	x			20°28'16,35"	54°26'44,08"
Acesso Privado	317,077	x		x			20°28'15,88"	54°27'01,84"
Acesso Público	317,265	x		x			20°28'15,70"	54°27'07,98"
Acesso Privado	317,546		x	x			20°28'14,96"	54°27'17,77"
Acesso Público	318,128		x		x		20°28'14,32"	54°27'37,50"
Acesso Privado	318,242		x	x			20°28'14,33"	54°27'41,74"
Acesso Privado	318,459		x	x			20°28'14,16"	54°27'49,18"
Acesso Privado	318,956		x	x			20°28'13,34"	54°28'06,03"
Acesso Privado	319,127		x	x			20°28'13,17"	54°28'12,14"
Acesso Privado	319,305		x	x			20°28'11,64"	54°28'18,12"
Acesso Privado	319,447		x	x			20°28'12,65"	54°28'23,19"
Acesso Privado	319,515		x	x			20°28'12,41"	54°28'25,47"
Acesso Privado	319,855		x			x	20°28'11,63"	54°28'36,60"
Acesso Privado	319,978		x		x		20°28'12,11"	54°28'41,55"
Acesso Privado	320,307		x		x		20°28'11,51"	54°28'52,75"
Acesso Privado	320,376		x			x	20°28'11,49"	54°28'55,18"
Acesso Privado	321,846		x	x			20°28'09,36"	54°29'45,64"

Tabela 1-15 - BR-262 - Acessos Existentes - Sentido Decrescente

BR-262 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - DECRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
SRE 262BMS1325 - KM 324,8 a KM 239,4								
Acesso Público	320,756	x		x			20°28'11,98"	54°29'07,34"

Grupo de CONSULTORES RODOVIÁRIOS

 Proficenter

 INRAPLAN
Engenharia de tráfego e transportes

Moysés & Pires
Sociedade de advogados

 VALLYA
BUILDING TRUST

 pavesys
ENGENHARIA DE PAVIMENTOS

 ecoworld

BR-262 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - DECRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso Público	319,980		x	x			20°28'12,58"	54°28'41,63"
Acesso Público	319,936		x	x			20°28'12,57"	54°28'39,99"
Acesso Público	319,790		x	x			20°28'13,10"	54°28'34,81"
Acesso Público	319,350		x	x			20°28'13,33"	54°28'19,90"
Acesso Privado	318,457		x	x			20°28'14,83"	54°27'49,32"
Acesso Privado	318,430		x	x			20°28'14,67"	54°27'48,27"
Acesso Privado	317,520		x		x		20°28'15,82"	54°27'17,01"
Acesso Público	317,105		x	x			20°28'16,42"	54°27'02,00"
Acesso Privado	316,688		x			x	20°28'17,37"	54°26'48,40"
Acesso Privado	315,788		x	x			20°28'18,10"	54°26'17,13"
Acesso Privado	315,250		x			x	20°28'18,95"	54°25'58,37"
Acesso Público	312,555		x	x			20°28'23,08"	54°24'25,09"
Acesso Privado	311,435		x	x			20°28'25,02"	54°23'47,74"
Acesso Privado	311,036		x			x	20°28'26,41"	54°23'33,69"
Acesso Privado	310,877		x	x			20°28'27,46"	54°23'28,52"
Acesso Privado	310,560		x		x		20°28'28,62"	54°23'17,50"
Acesso Privado	310,357		x	x			20°28'29,31"	54°23'10,61"
Acesso Privado	309,792		x			x	20°28'31,50"	54°22'51,80"
Acesso Privado	309,670		x	x			20°28'32,35"	54°22'47,07"
Acesso Privado	309,350		x	x			20°28'33,79"	54°22'36,01"
Acesso Privado	307,476		x	x			20°28'41,43"	54°21'32,64"
Acesso Privado	304,620		x	x			20°29'09,02"	54°20'03,16"
Acesso Público	304,517		x			x	20°29'10,06"	54°20'01,79"
Acesso Público	104,146		x	x			20°29'20,26"	54°19'52,69"
Acesso Privado	302,515		x	x			20°29'47,00"	54°19'06,76"
Acesso Público	301,373		x	x			20°29'40,06"	54°18'28,50"

Grupo de CONSULTORES RODOVIÁRIOS

BR-262 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - DECRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso Público	300,810		x			x	20°29'43,17"	54°18'09,97"
Acesso Privado	299,629		x			x	20°30'01,84"	54°17'34,04"
Acesso Público	298,000		x			x	20°30'27,33"	54°16'43,42"
Acesso Público	297,840		x			x	20°30'31,33"	54°16'40,82"
Acesso Privado	295,268		x	x			20°30'14,89"	54°15'18,26"
Acesso Privado	293,900		x	x			20°30'04,46"	54°14'26,45"
Acesso Privado	292,385		x	x			20°29'54,37"	54°13'35,03"
Acesso Público	291,338		x	x			20°29'47,70"	54°12'59,44"
Acesso Privado	291,100		x	x			20°29'46,12"	54°12'51,47"
Acesso Privado	287,314		x	x			20°29'19,44"	54°10'44,52"
Acesso Privado	286,493		x			x	20°29'13,56"	54°10'16,71"
Acesso Público	282,961		x	x			20°28'51,85"	54°08'17,63"
Acesso Privado	278,513		x	x			20°28'22,64"	54°05'47,12"
Acesso Privado	275,865		x	x			20°28'05,35"	54°04'17,72"
Acesso Privado	275,650		x	x			20°28'03,87"	54°04'10,02"
Acesso Privado	275,489		x		x		20°28'03,08"	54°04'05,15"
Acesso Privado	275,338		x		x		20°28'02,35"	54°03'59,67"
Acesso Privado	274,517		x		x		20°27'57,06"	54°03'32,09"
Acesso Público	271,264		x		x		20°27'35,33"	54°01'41,80"
Acesso Privado	270,082		X			X	20°27'07,67"	54°01'15,11"
Acesso Privado	267,113		X	x			20°26'18,91"	53°59'51,46"
Acesso Privado	263,933		X	x			20°25'39,43"	53°58'10,48"
Acesso Privado	261,955		X		x		20°25'22,02"	53°57'05,07"
Acesso Privado	260,360		X	x			20°24'50,65"	53°56'21,37"
Acesso Privado	257,610		X	x			20°24'08,72"	53°55'02,25"
Acesso Privado	254,282		X	x			20°24'10,71"	53°53'08,39"

Grupo de CONSULTORES RODOVIÁRIOS

BR-262 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - DECRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso Privado	252,125		X	X			20°24'41,26"	53°52'02,25"
Acesso Privado	249,770		X	X			20°25'26,80"	53°50'57,62"
Acesso Privado	248,386		X	X			20°25'54,70"	53°50'18,76"
Acesso Privado	247,484		X	X			20°26'09,92"	53°49'53,10"
Acesso Privado	246,145		X	X			20°26'36,96"	53°49'16,55"

SRE 262BMS1320 - KM 239,4 a KM 191,1

Acesso Privado	221,272		X	X			20°28'11,70"	53°35'18,98"
Acesso Privado	221,127		X	X			20°28'11,23"	53°35'13,59"
Acesso Público	214,979		X		X		20°27'56,29"	53°31'42,49"
Acesso Público	214,725		X		X		20°27'55,81"	53°31'34,18"
Acesso Público	212,635		X		X		20°27'52,00"	53°30'21,74"
Acesso Privado	209,800		x	x			20°27'55,84"	53°28'44,41"
Acesso Público	209,727		X		X		20°27'55,54"	55°28'41,70"
Acesso Privado	204,920		x	x			20°28'01,67"	53°25'56,59"
Acesso Privado	203,130		x	x			20°28'03,69"	53°24'54,29"
Acesso Público	199,298		x	x			20°27'40,46"	53°22'44,42"
Acesso Público	193,350		x	x			20°27'01,43"	53°19'25,01"
Acesso Público	191,100		x	x			20°26'47,02"	53°18'11,05"

SRE 262BMS1316 - KM 191,1 a KM 144,2

Acesso Privado	186,748		x	x			20°26'17,95"	53°15'44,54"
Acesso Privado	185,647		x		x		20°26'01,67"	53°15'11,41"
Acesso Privado	178,100	x		x			20°24'41,35"	53°11'28,57"
Acesso Privado	177,014		X		X		20°24'45,47"	53°10'50,84"
Acesso Privado	176,590		X	X			20°24'47,35"	53°10'35,90"
Acesso Privado	175,171		X	X			20°24'52,40"	53,09'56,67"
Acesso Privado	172,224		X	X			20°25'07,16"	53°08'07,54"

BR-262 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - DECRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso Privado	171,192		X		X		20°25'14,91"	53°07'32,71"
Acesso Público	168,204		X	X			20°25'36,58"	53°05'52,46"
Acesso Público	167,115		X	X			20°25'52,37"	53°05'20,42"
Acesso Público	166,405		X	X			20°26'08,09"	53°05'01,65"
Acesso Privado	164,800		X	X			20°26'33,11"	53°04'14,64"
Acesso Privado	163,030		X	X			20°26'46,44"	53°03'15,14"
Acesso Privado	162,584		X	X			20°26'52,64"	53°03'01,11"
Acesso Privado	159,819		X	X			20°27'13,29"	53°01'28,59"
Acesso Privado	159,480		X	X			20°27'13,28"	53°01'16,26"
Acesso Público	158,966	x	x				20°27'16,92"	53°00'58,76"
Acesso Privado	153,811	x	x				20°27'55,16"	52°58'06,17"
Acesso Privado	150,000	x	x				20°27'49,14"	52°56'02,19"
Acesso Privado	149,640	x	x				20°27'43,98"	52°55'50,17"
Acesso Público	147,520	x		x			20°27'07,44"	52°54'48,31"
Acesso Privado	147,230	x		x			20°27'03,81"	52°54'40,89"
Acesso Privado	146,870	x	x				20°26'57,36"	52°54'28,63"
Acesso Privado	146,800	x	x				20°26'57,39"	52°54'23,38"
Acesso Privado	146,281	x	x				20°26'48,32"	52°54'10,91"

SRE 262BMS1305 - KM 139,6 a KM 69,1

Acesso Privado	138,900	x	x				20°27'00,13"	52°50'07,46"
Acesso Privado	138,845	x	x				20°27'01,05"	52°50'05,94"
Acesso Privado	138,810	x	x				20°27'01,91"	52°50'04,97"
Acesso Privado	138,200	x	x				20°27'16,37"	52°49'45,35"
Acesso Privado	137,940	X	X				20°27'21,82"	52°49'38,41"
Acesso Privado	135,660	X	X				20°28'18,99"	52°48'52,86"
Acesso Privado	134,500	X	X				20°28'50,92"	52°48'33,53"

BR-262 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - DECRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso Privado	134,113		X	X			20°28'53,77"	52°48'20,71"
Acesso Privado	133,313		X			X	20°28'59,14"	52°47'53,13"
Acesso Público	130,420		x	x			20°29'17,30"	52°46'15,49"
Acesso Público	128,960		x	x			20°29'26,88"	52°45'26,53"
Acesso Público	128,000		x	x			20°29'33,14"	52°44'51,76"
Acesso Público	125,437		x		x		20°29'48,94"	52°43'27,16"
Acesso Privado	121,640		x	x			20°30'12,86"	52°41'18,57"
Acesso Privado	119,938		x		x		20°30'23,71"	52°40'21,18"
Acesso Privado	118,575		x	x			20°30'32,80"	52°39'34,99"
Acesso Público	116,835		x	x			20°30'43,30"	52°38'35,51"
Acesso Privado	116,000		x		x		20°30'48,72"	52°38'07,13"
Acesso Público	114,720		x		x		20°30'57,47"	52°37'23,83"
Acesso Privado	113,366		x		X		20°30'08,39"	52°36'39,69"
Acesso Privado	109,910		x	x			20°30'54,43"	52°34'50,80"
Acesso Público	109,000		x	x			20°32'06,68"	52°34'21,98"
Acesso Privado	108,635		x	x			20°32'12,25"	52°34'11,14"
Acesso Público	105,735		X	X			20°32'52,59"	52°32'40,51"
Acesso Público	101,840		X	X			20°33'46,28"	52°30'38,63"
Acesso Privado	101,330		X	X			20°33'50,29"	52°30'21,46"
Acesso Público	100,571		X	X			20°33'53,68"	52°29'54,48"
Acesso Privado	99,798		X	X			20°33'54,76"	52°29'28,68"
Acesso Privado	97,456		X	X			20°33'36,74"	52°28'24,88"
Acesso Privado	96,392		X	X			20°34'51,09"	52°27'51,58"
Acesso Privado	95,700		X		X		20°35'00,48"	52°27'29,57"
Acesso Privado	94,823		X	X			20°35'12,07"	52°27'01,80"
Acesso Público	90,977		X	X			20°36'01,19"	52°25'07,42"

Grupo de CONSULTORES RODOVIÁRIOS

BR-262 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - DECRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso Público	89,400		X	X			20°36'22,07"	52°24'17,97"
Acesso Público	86,525		X	X			20°37'00,54"	52°22'47,37"
Acesso Público	85,785		X	X			20°37'10,24"	52°22'24,22"
Acesso Privado	84,690		X	X			20°37'25,02"	52°21'49,36"
Acesso Privado	82,600		X			X	20°37'52,88"	52°20'43,49"
Acesso Privado	82,510		X		X		20°37'54,49"	52°20'40,18"
Acesso Privado	82,460		X		X		20°37'54,80"	52°20'38,97"
Acesso Privado	81,822		X		X		20°38'03,37"	52°20'18,65"
Acesso Público	77,175		X		X		20°39'08,24"	52°17'54,08"
Acesso Privado	76,380		X		X		20°39'16,38"	52°17'27,66"
Acesso Privado	74,300		X		X		20°39'44,15"	52°16'22,62"
Acesso Público	69,330		X		X		20°40'50,33"	52°13'45,95"

SRE 262BMS1300 - KM 69,1 a KM 49,4

Acesso Privado	63,770		X		X		20°42'05,04"	52°10'48,26"
Acesso Privado	62,580		X		X		20°42'20,18"	52°10'12,90"
Acesso Público	57,024		X	X			20°43'44,45"	52°07'28,17"
Acesso Público	54,736		x		x		20°44'20,23"	52°06'18,56"
Acesso Público	52,945		x		x		20°44'39,39"	52°05'19,85"
Acesso Público	50,520		x		x		20°45'00,69"	52°04'00,00
Acesso Público	49,400	x		x			20°45'10,86"	52°03'22,34"
Acesso Privado	50,453		x		x		20°45'25,94"	52°02'21,93"
Acesso Privado	48,409		x		x		20°45'43,85"	52°01'14,04"
Acesso Público	48,409		x		x		20°45'43,85"	52°01'14,04"

SRE 262BMS1295 - KM 49,4 a KM 17,72

Acesso Público	48,310		x		x		20°45'44,73"	52°01'10,60"
Acesso Público	48,200		x		x		20°45'45,77"	52°01'06,69"

BR-262 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - DECRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso Público	43,730		x		x		20°45'58,61"	52°00'17,90"
Acesso Público	42,375		x		x		20°46'10,66"	51,59'32,66"
Acesso Público	37,100		x		x		20°46'56,51"	51°56'37,46"
Acesso Privado	36,420		x		x		20°47'02,61"	51°56'14,45"
Acesso Privado	36,205		x		x		20°47'03,80"	51°56'04,18"
Acesso Privado	35,400		x		x		20°47'09,47"	51°55'47,55"
Acesso Privado	35,400		x			x	20°47'11,55"	51°55'39,17"
Acesso Privado	34,984		x		x		20°47'17,85"	51°55'27,75"
Acesso Privado	34,243		x		x		20°47'21,32"	51°55'01,93"
Acesso Privado	32,484		x		x		20°47'36,85"	51°54'03,43"
Acesso Privado	31,794		x			x	20°47'43,04"	51°53'40,39"
Acesso Privado	31,113		x			x	20°47'50,79"	51°53'17,82"
Acesso Privado	29,935		x			x	20°47'59,01"	51°52'38,56"
Acesso Privado	29,330		x			x	20°48'04,30"	51°52'18,57"
Acesso Privado	28,370		x			x	20°48'12,64"	51°51'46,13"
Acesso Privado	27,554		x			x	20°48'19,80"	51°51'18,97"
Acesso Privado	27,065		x		x		20°48'24,39"	51°51'02,48"
Acesso Privado	26,750		x		x		20°48'27,53"	51°50'52,38"
Acesso Privado	25,870		x		x		20°48'34,60"	51°50'23,22"
Acesso Privado	25,031		x		x		20°48'41,86"	51,49'54,87"
Acesso Público	22,155		x		x		20°49'06,88"	51°48'18,94"
Acesso Público	18,416		x		x		20°49'01,10"	51°46'12,61"
Acesso Público	17,400		x		x		20°48'54,59"	51°45'37,70"
SRE 262BMS1290 - KM 17,72 a KM 13,4								
Acesso Privado	16,280		x		x		20°48'50,75"	51°44'59,47"
Acesso Público	15,030		x		x		20°48'48,44"	51°44'16,92"

Grupo de CONSULTORES RODOVIÁRIOS

Proficenter

INFRAPLAN
Engenharia de tráfego e transportes

Moysés & Pires
Sociedade de advogados

VALLYA
BUILDING TRUST

pavesys
ENGENHARIA DE PAVIMENTOS

ecoworld

Tabela 1-16 - BR-267 - Acessos Existentes - Sentido Crescente

BR-267 - MATO GROSSO DO SUL								
ACESSO EXISTENTE - CRESCENTE								
Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
SRE 267BMS0880 - KM 2,5 a KM 27,2								
Acesso Público	13,585	x		x			21°43'30,95"	52°16'10,52"
Acesso Privado	13,975		x		x		21°43'30,50"	52°16'23,76"
Acesso Privado	15,110		x	x			21°43'28,59"	52°17'02,33"
Acesso Privado	15,220		x	x			21°43'31,49"	52°17'07,07"
Acesso Público	16,105		x	x			21°43'32,05"	52°17'37,96"
Acesso Público	16,628		x	x			21°43'32,85"	52°17'56,32"
Acesso Público	17,601		x	x			21°43'33,16"	52°18'29,85"
Acesso Privado	18,235		x			x	21°43'34,11"	52°18'52,04"
Acesso Privado	18,353		x	x			21°43'34,34"	52°18'56,03"
Acesso Privado	18,702		x	x			21°43'34,62"	52°19'08,60"
Acesso Privado	18,932		x	x			21°43'34,74"	52°19'015,93"
Acesso Público	19,101		x	x			21°43'34,77"	59°18'22,13"
Acesso Privado	20,300		x	x			21°43'35,90"	52°20'02,42"
Acesso Privado	20,510		x	x			21°43'35,89"	52°20'10,60"
Acesso Público	20,606		x	x			21°43'36,01"	52°20'14,47"
Acesso Privado	22,301		x	x			21°43'3735"	52°21'13,31"
Acesso Privado	23,265		x	x			21°43'28,05"	52°21'47,00"
Acesso Privado	23,584		x	x			21°43'36,65"	52°21'58,31"
Acesso Privado	26,651		x	x			21°43'23,39"	52°23'43,25"
SRE 267BMS0890 - KM 30,2 a KM 123,8								
Acesso Privado	31,396		x	x			21°43'41,47"	52°26'38,90"
Acesso Privado	31,640		x			x	21°43'45,49'	52°26'45,69"
Acesso Privado	32,569		x	x			21°44'00,98"	52°27'13,83"

BR-267 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - CRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso Privado	33,390		x	x			21°44'15,45"	52°27'38,96"
Acesso Privado	34,270		x	x			21°44'31,55"	52°28'02,97"
Acesso Privado	34,485		x	x			21°44'36,65"	52°28'07,93"
Acesso Privado	35,200	x		x			21°44"53,25"	52°28'27,20"
Acesso Privado	35,300	x		x			21°44'53,68"	52°28'28,00"
Acesso Público	35,470	x		x			21°44'59,18"	52°28'33,17"
Acesso Privado	37,924		x	x			21°45'53,93"	52,29'53,93"
Acesso Privado	41,022		x	x			21°47'09,19"	52°30'45,87"
Acesso Privado	44,300		x	x			21°48'34,86"	52°31'54,24"
Acesso Privado	45,077		x	x			21°48'45,16"	52°31'17,38"
Acesso Privado	45,564		x	x			21°48'49,52"	52°32'34,95"
Acesso Privado	46,627		x		x		21°48'56,41"	52°33'09,91"
Acesso Privado	47,516		x	x			21°48'59,75"	52°33'40,73"
Acesso Privado	49,798		x	x			21°49'17,73"	52°34'57,85"
Acesso Privado	52,827		x			x	21°49'39,01"	52°36'40,96"
Acesso Privado	53,238	x		x			21°49'42,42"	52°36'55,19"
Acesso Privado	53,393	x		x			21°49'43,40"	52°37'00,16"
Acesso Público	54,602	x		x			21°49'51,88"	52°37'41,47"
Acesso Público	58,597	x		x			21°50'19,41"	52°39'57,18"
Acesso Privado	61,942	x		x			21°50'43,11"	52°41'54,92"
Acesso Privado	66,158	x		x			21°51'11,16"	52°44'14,35"
Acesso Privado	68,352	x		x			21°51'25,79"	52°45'29,43"
Acesso Privado	71,377	x		x			21°51'46,87"	52°47'46,87"
Acesso Privado	71,760		x	x			21°51'48,79"	52°47'25,31"
Acesso Público	72,323		x	x			21°51'53,58"	52°47'44,32"
Acesso Privado	76,946		x	x			21°52'25,19"	52°50'22,11"

Grupo de CONSULTORES RODOVIÁRIOS

Proficenter

INFRAPLAN
Engenharia de tráfego e transportes

Moysés & Pires
Sociedade de advogados

VALLYA
BUILDING TRUST

pavesys
ENGENHARIA DE PAVIMENTOS

ecoworld

BR-267 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - CRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso Privado	80,561		x	x			21°52'45,66"	52°52'25,38"
Acesso Privado	84,550		x	x			21°52'16,39"	52°54'40,62"
Acesso Privado	86,632		x	x			21°52'00,83"	52°55'50,86"
Acesso Público	90,573		x	x			21°51'40,68"	52°58'05,76"
Acesso Público	91,229		x	x			21°51'38,31"	52°58"27,92"
Acesso Público	92,922		x	x			21°51'24,85"	52°59'24,90"
Acesso Privado	96,028		x	x			21°51'23,32"	53°01'11,62"
Acesso Privado	99,260		x	x			21°50'44,04"	53°02'53,12"
Acesso Público	100,928		x	x			21°50'27,28"	53°03'48,31"
Acesso Público	102,065		x	x			21°50'16,20"	53°04'25,82"
Acesso Público	102,211		x	x			21°50"14,81"	53°04'30,70"
Acesso Público	103,876		x	x			21°49'57,40"	53°05'25,41"
Acesso Privado	108,435		x	x			21°48'49,03"	53°07'46,16"
Acesso Privado	108,476		x	x			21°48'46,96"	53°07'44,63"
Acesso Privado	112,993		x	x			21°47'33,69"	53°10'02,49"
Acesso Privado	113,070		x	x			21°47'32,46"	53°10'04,80"
Acesso Privado	113,235		x	x			21°47'29,76"	53°10'08,12"
Acesso Privado	114,125		x	x			21°47'12,57"	53°10'34,65"
Acesso Público	115,228		x	x			21°46'56,61"	53°11'09,56"
Acesso Público	116,754		x	x			21°46'28,06"	53°11'53,45"
Acesso Público	118,737		x	x			21°46'01,02"	53°12'55,97"
Acesso Privado	120,600		x	x			21°45'34,81"	53°14'01,82"
Acesso Privado	121,130		x	x			21°45'30,91"	53°14'11,90"
Acesso Privado	121,389		x	x			21°45'29,44"	53°14'21,54"
Acesso Privado	123,070		x	x			21°45'24,43"	53°15'05,98"
Acesso Privado	123,225		x	x			21°45'28,64"	53°15'26,03"

Grupo de CONSULTORES RODOVIÁRIOS

 Proficenter

 INRAPLAN
Engenharia de tráfego e transportes

MP
Moysés & Pires
Sociedade de advogados

 VALLYA
BUILDING TRUST

 pavesys
ENGENHARIA DE PAVIMENTOS

 ecoworld

BR-267 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - CRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso Privado	123,362		x	x			21°45'27,93"	53°15'29,96"
SRE 267BMS0915 - KM 124,8 a KM 135,6								
Acesso Público	128,630		x	x			21°44'01,94"	53°18'08,28"
Acesso Público	131,444		x	x			21°43'15,60"	53°19'32,83"
Acesso Público	133,930		x	x			21°42'34,55"	53°20'47,21"
SRE 267BMS0920 - KM 135,6 a KM 189,2								
Acesso Público	139,179		x	x			21°41'08,16"	53°23'25,38"
Acesso Público	143,004		x	x			21°40'08,39"	53°25'21,00"
Acesso Privado	143,900		x	x			21°39'53,90"	53°25'49,76"
Acesso Público	146,553		x		x		21°39'11,52"	53°27'08,80"
Acesso Privado	148,937		x	x			21°38'41,46"	53°28'24,51"
Acesso Público	150,547		x	x			21°38'32,89"	53°29"19,72"
Acesso Privado	152,787		x		x		21°38'22,15"	53°30'35,85"
Acesso Privado	154,291		x		x		21°38'17,47"	53°31'28,73"
Acesso Privado	156,124		x		x		21°38'10,49"	53°32'31,79"
Acesso Privado	157,964		x	x			21°38'02,70"	53°33'35,12"
Acesso Privado	158,429		x		x		21°38'00,76"	53°33'50,88"
Acesso Privado	160,945		x	x			21°37'48,35"	53°35'17,85"
Acesso Privado	163,865		x	x			21°37'36,53"	53°36'57,81"
Acesso Privado	166,594		x	x			21°37'28,14"	53°38'33,00"
Acesso Privado	167,818		x	x			21°37'23,53"	53°39'15,36"
Acesso Privado	170,754		x	x			21°37'08,77"	53°40'56,36"
Acesso Público	171,353		x	x			21°37'05,57"	53°41'16,32"
Acesso Privado	172,359		x	x			21°37'01,41"	53°41'50,94"
Acesso Privado	175,554		x	x			21°36'48,23"	53°43'41,56"
Acesso Privado	175,720		x	x			21°36'47,76"	53°43'47,34"

BR-267 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - CRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso Privado	181,319		x	x			21°36'24,52"	53°47'00,51"
Acesso Privado	182,095		x			x	21°36'21,27"	53°47'26,77"
Acesso Privado	183,195		x	x			21°36'17,04"	53°48'04,43"
Acesso Privado	186,622		x	x			21°36'07,76"	53°49'55,03"
Acesso Privado	186,766		x	x			21°36'06,65"	53°50'08,66"
Acesso Privado	186,868		x	x			21°36'06,26"	53°50'11,73"
Acesso Privado	187,940		x			x	21°36'03,03'	53°50'48,78"
Acesso Privado	188,294		x	x			21°36'00,75"	53°51'00,90"

SRE 267BMS0930 - KM 189,2 a KM 222,9

Acesso Público	190,000		x		x		21°35'56,33"	53°52'01,33"
Acesso Privado	193,310		x		x		21°35'32,67"	53°53'51,46"
Acesso Privado	193,923		x		x		21°35'25,51"	53°54'10,73"
Acesso Privado	198,058		x	x			21°35'10,15"	53°56'29,50"
Acesso Privado	204,487		x		x		21°35'26,95"	54°00'12,25"
Acesso Privado	207,698		x	x			21°35'35,57"	54°02'03,08"
Acesso Privado	208,140	x		x			21°35'36,77"	54°02'19,81"
Acesso Privado	208,343	x		x			21°35'37,24"	54°02'25,76"
Acesso Privado	208,400	x		x			21°35'37,61"	54°02'27,91"
Acesso Privado	208,450	x		x			21°35'37,78"	54°02'29,21"
Acesso Privado	208,600	x		x			21°35'37,90"	54°02'33,84"
Acesso Público	210,252		x	x			21°35'42,25"	54°03'32,17"
Acesso Privado	214,652		x	x			21°35'14,15"	54°05'59,52"
Acesso Público	216,311		x	x			21°34'42,37"	54°06'43,21"
Acesso Público	216,618		x	x			21°34'34,77"	54°06'50,55"
Acesso Público	221,300		x	x			21°32'55,32"	54°08'52,06"
Acesso Público	222,900		x	x			21°32'24,48"	54°09'40,45"

BR-267 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - CRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
SRE 267BMS0950 - KM 222,9 a KM 246,7								
Acesso Privado	223,390		x			x	21°32'23,47"	54°09'55,95"
Acesso Público	225,031		x		x		21°32'17,14"	54°10'54,58"
Acesso Público	226,311		x	x			21°32'12,61"	54°11'38,89"
Acesso Público	226,950		x	x			21°32'10,28"	54°12'00,86"
Acesso Público	229,400		x	x			21°31'39,73"	54°13'16,40"
Acesso Público	230,376		x	x			21°31'21,38"	54°13'44,35"
Acesso Público	231,740		x	x			21°30'55,12"	54°14'21,61"
Acesso Público	233,460		x	x			21°30'21,86"	54°15'10,36"
Acesso Público	234,876		x	x			21°29'54,01"	54°15'49,46"
Acesso Público	235,500		x	x			21°29'41,03"	54°16'04,35"
Acesso Público	236,040		x	x			21°29'32,43"	54°16'21,94"
Acesso Público	237,460		x	x			21°29'13,03"	54°17'05,31"
Acesso Público	328,737		x	x			21°29'08,44"	54°17'49,59"
Acesso Público	239,300		x	x			21°29'06,42"	54°18'09,59"
Acesso Público	239,450		x	x			21°29'05,28"	54°18'13,74"
Acesso Público	240,597		x	x			21°29'01,73"	54°18'53,71"
Acesso Público	241,939		x	x			21°28'57,34"	54°19'40,16"
Acesso Público	243,850		x	x			21°28'50,89"	54°20'46,47"
Acesso Público	244,845		x	x			21°28'44,77"	54°21'20,00"
Acesso Público	246,620		x	x			21°28'29,39"	54°22'19,80"

Tabela 1-17 - BR-262 - Acessos Existentes - Sentido Decrescente

BR-267 - MATO GROSSO DO SUL							
ACESSO EXISTENTE - DECRESCENTE							
Acesso	km	Situação		Condição		Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	
SRE 267BMS0950 - KM 246,7 a KM 222,9							
Acesso Público	246,490		x		x		21°28'31,44" 54°22'14,52"
Acesso Público	246,254		x	x			21°28'33,34" 54°22'07,01"
Acesso Privado	245,327		x	x			21°28'41,03" 54°21'36,45"
Acesso Privado	243,851		x	x			21°28'51,35" 54°20'45,97"
Acesso Privado	243,715		x	x			21°28'52,49" 54°20'41,78"
Acesso Público	243,355		x	x			21°28'56,06" 54°20'29,64"
Acesso Privado	242,400		x	x			21°28'56,60" 54°19'56,14"
Acesso Público	241,945		x	x			21°28'57,97" 54°19'40,22"
Acesso Público	238,739		x	x			21°29'09,11" 54°17'49,74"
Acesso Público	237,454		x	x			21°29'13,13" 54°17'05,78"
Acesso Público	235,837		x	x			21°29'38,92" 54°16'18,97"
Acesso Público	233,471		x	x			21°30'22,73" 54°15'10,49"
Acesso Público	229,617		x	x			21°31'41,75" 54°13'16,53"
Acesso Privado	228,322		x	x			21°21'02,39" 54°12'46,37"
Acesso Privado	227,480		x	x			21°32'09,34" 54°12'18,53"
Acesso Público	227,360		x	x			21- 32'09,69" 54°12'14,62"
Acesso Privado	227,195		x	x			21°32'10,45" 54°12'08,94"
Acesso Privado	226,954		x	x			21°32'13,70" 54°12'00,12"
Acesso Público	226,612		x	x			21°32'12,52" 54°11'49,14"
Acesso Público	226,304		x	x			21°32'13,35" 54°11'38,88"
SRE 267BMS0930 - KM 222,9 a KM 189,2							
Acesso Público	222,000		x	x			21°32'43,29" 54°09'13,70"
Acesso Público	219,800		x	x			21°33'28,02" 54°08'14,37"
Acesso Público	216,910		x	x			21°34'27,72" 54°06,57,18"

BR-267 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - DECRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso Público	215,685		x	x			21°34'59,75"	54°06'30,43"
Acesso Público	214,516		x	x			21°35'15,97"	54°05'55,33"
Acesso Público	212,802		x	x			21°35'32,70"	54°04'58,36"
Acesso Público	212,678		x	x			21°35'34,38"	54°04'54,51"
Acesso Privado	210,936		x	x			21°35'44,73"	54°03'55,16"
Acesso Privado	210,047		x	x			21°35'47,34"	54°03'26,54"
Acesso Privado	207,697		x	x			21°35'36,41"	54°02'03,21"
Acesso Privado	203,877		x	x			21°35'26,03"	53°59'51,23"
Acesso Privado	200,722		x	x			21°35'18,18"	53,35'18,18"
Acesso Privado	198,063		x	x			21°35'11,54"	53°56'29,47"
Acesso Privado	193,680		x	x			21°35'30,51"	53°54'03,88"
Acesso Privado	192,425		x			x	21°35'51,55"	53°53'26,68"
Acesso Público	191,600		x	x			21°35'52,23"	53°52'56,60"

SRE 267BMS0920 - KM 189,2 a KM 135,6

Acesso Público	188,680		x			x	21°36'01,05"	53°51'14,72"
Acesso Público	187,335		x	x			21°36'05,52"	53°50'27,50"
Acesso Público	186,870		x		x		21°36'06,65"	53°50'11,98"
Acesso Privado	186,363		x	x			21°36'08,45"	53,49'54,40"
Acesso Privado	181,263		x	x			21°36'25,55"	54°46'58,10
Acesso Público	177,833		x	x			21°62'38,59"	53°45'11,38
Acesso Público	175,508		x	x			21°36'49,42"	53°43'39,66"
Acesso Público	173,367		x	x			21°37'00,93"	53°42'26,23"
Acesso Público	171,680	x		x			21°37'04,71"	53°41'27,55"
Acesso Público	171,024		x	x			21°37'08,10"	53°41'05,56"
Acesso Privado	169,900		x	x			21°37'14,24"	53°40'27,03"
Acesso Privado	167,210		x	x			21°37'26,25"	53°38'54,38"

BR-267 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - DECRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso Público	165,960		x	x			21°37'31,11" "	53°38'11,60"
Acesso Público	163,445		x	x			21°37'41,56" "	53°36'44,35"
Acesso Privado	162,718		x	x			21°37'44,44" "	53°36'19,58"
Acesso Público	159,983		x	x			21°37'55,62" "	53°34'45,41"
Acesso Público	158,865		x	x			21°38'02,47" "	53°34'06,47"
Acesso Privado	157,150		x	x			21°38'06,71" "	53°33'07,52"
Acesso Privado	156,110		x	x			21°38'11,02" "	53°31'31,46"
Acesso Privado	154,400		x	x			21°38'18,06" "	53°31'32,84"
Acesso Privado	152,749		x	x			21°38'23,78" "	53°30'35,52"
Acesso Público	152,350		x	x			21°38'24,77" "	53°30'21,50"
Acesso Privado	143,905		x	x			21°39'55,01" "	53°25'49,09"
Acesso Privado	140,493		x	x			21°40'47,86" "	53°24'04,93"
Acesso Privado	138,267		x	x			21°41'24,28" "	53°22'58,25"
Acesso Público	135,620	x		x			21°42'10,43" "	53°21'38,22"

SRE 267BMS0915 - KM 135,6 a KM 124,8

Acesso Privado	132,840		x	x			21°42'53,51" "	53°20'14,72"
Acesso Privado	131,620		x	x			21°43'13,42" "	53°19'38,02"
Acesso Privado	128,475		x	x			21°44'06,33" "	53°18'03,52"
Acesso Privado	126,415		x	x			21°44'39,27" "	53°17'01,91"
Acesso Privado	125,749		x		x		21°44'50,13" "	53°16'42,13"
Acesso Privado	124,855		x	x			21°45'04,92" "	53°16'15,32"

SRE 267BMS0910 - KM 124,8 a KM 123,8

Acesso Público	124,425	x		x			21°45'12,64" "	53°16'02,61"
Acesso Público	124,126		x	x			21°45'17,23" "	53°15'53,55"
Acesso Público	123,800		x	x			21°45'26,46" "	53°15'44,89"

SRE 267BMS0890 - KM 123,8 a KM 30,2

Acesso Privado	123,650	x		x			21°45'24,99" "	53°15'39,33"
----------------	---------	---	--	---	--	--	-------------------	--------------

Grupo de CONSULTORES RODOVIÁRIOS

 Proficenter

 INRAPLAN
Engenharia de tráfego e transportes

Moysés & Pires
Sociedade de advogados

 VALLYA
BUILDING TRUST

 pavesys
ENGENHARIA DE PAVIMENTOS

 ecoworld

BR-267 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - DECRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso Privado	122,957		x	x			21°45'29,52"	53°15'16,38"
Acesso Privado	122,888		x	x			21°45'29,32"	53°15'13,51"
Acesso Privado	121,346		x	x			21°45'30,19"	53°14'19,87"
Acesso Privado	112,511		x	x			21°47'45,00"	53°09'47,37"
Acesso Público	110,476		x	x			21°48'15,81"	53°08'47,64"
Acesso Público	110,208		x	x			21°48'20,38"	53°08'39,19"
Acesso Público	110,374		x	x			21°48'29,98"	53°08'21,87"
Acesso Público	108,826		x	x			21°48'43,21"	53°07'57,97"
Acesso Público	107,215		x	x			21°49'09,95"	53°07'09,71"
Acesso Privado	106,684		x	x			21°49'19,29"	53°06'53,80"
Acesso Público	103,876		x	x			21°49'58,42"	53°05'26,02"
Acesso Público	99,946		x	x			21°50'37,58"	53°03'15,79"
Acesso Público	97,779		x	x			21°51'11,39"	53°02'10,25"
Acesso Privado	92,188		x	x			21°51'31,33"	52°59'00,28"
Acesso Privado	91,403		x	x			21°51'36,08"	52,58'40,70"
Acesso Privado	91,413		x	x			21°51'37,47"	52°58'34,13"
Acesso Privado	89,094		x	x			21°51'43,37"	52°57'14,90"
Acesso Privado	86,482		x	x			21°52'03,24"	52°55'46,32"
Acesso Privado	86,234		x	x			21°52'07,33"	52°55'38,50"
Acesso Privado	83,780		x	x			21°52'22,34"	52°54'14,49"
Acesso Privado	78,234		x	x			21°52'34,77"	52°51'05,61"
Acesso Privado	74,000		x	x			21°52'05,79"	52°48'42,17"
Acesso Privado	73,094		x	x			21°52'02,50"	52°48'10,25"
Acesso Privado	69,338		x	x			21°51'34,03"	52°46'02,94"
Acesso Privado	66,000		x	x			21°51'10,88"	52°44'10,26"
Acesso Privado	64,909		x	x			21°51'03,30"	52,43'32,19"

Grupo de CONSULTORES RODOVIÁRIOS

BR-267 - MATO GROSSO DO SUL

ACESSO EXISTENTE - DECRESCENTE

Acesso	km	Situação		Condição			Coordenadas	
		Regularizada	A regularizar	Boa	Ruim	Péssima	Latitude	Longitude
Acesso Público	61,469		x	x			21°50'39,53"	52°41'34,48"
Acesso Público	60,060		x	x			21°50'29,96"	52°40'47,14"
Acesso Privado	58,596		x	x			21°50'19,86"	52°39'57,04"
Acesso Privado	57,315		x	x			21°50'11,19"	52°39'13,68"
Acesso Público	53,523		x	x			21°49'44,81"	52°37'04,57"
Acesso Privado	52,602		x	x			21°49'38,41"	52°36'33,18"
Acesso Privado	49,828		x	x			21°49'19,04"	52°34'59,19"
Acesso Privado	47,475		x	x			21°49'03,77"	52°33'39,46"
Acesso Privado	47,115		x	x			21°49'00,78"	52°33'27,80"
Acesso Privado	45,767		x	x			21°48'51,12"	52°32'40,17"
Acesso Privado	45,101		x	x			21°48'46,78"	52°32'17,47"
Acesso Privado	44,281		x	x			21°48'34,74"	52°31'53,09"
Acesso Privado	38,634		x	x			21°46'09,63"	52°29'52,03"
Acesso Privado	36,602		x	x			21°46'25,01"	52°29'00,69"

SRE 267BMS0880 - KM 27,2 a KM 2,5

Acesso Privado	23,597	x		x			21°43'37,62"	52°21'58,56"
Acesso Privado	20,603		x	x			21°43'36,75"	52°20'14,36"
Acesso Privado	20,035		x	x			21°43'37,17"	52°19'54,29"
Acesso Privado	19,171		x	x			21°43'36,25"	52°19'24,43"
Acesso Privado	19,015		x	x			21°43'36,08"	52°19'19,11"
Acesso Privado	17,600		x	x			21°43'34,31"	52°18'29,96"
Acesso Privado	16,942		x	x			21°43'33,58"	52°18'07,14"
Acesso Privado	15,814		x	x			21°43'32,70"	52°17'27,77"
Acesso Privado	14,980		x	x			21°43'32,39"	52°16'58,86"
Acesso Privado	13,798		x	x			21°43'31,60"	52°16'17,30"