



**PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS**  
Secretaria de Transportes

Protocolo: 16609/1/2015

Campinas, 29 de setembro de 2015.

**INSTRUMENTO DE CONVOCAÇÃO**

O Secretário Municipal de Transportes, no uso de suas atribuições e em atendimento ao disposto no art. 39 da Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993 faz saber a quem possa interessar a realização de **AUDIÊNCIA PÚBLICA** para a **DISCUSSÃO DA ELABORAÇÃO DOS PROJETOS EXECUTIVOS E IMPLANTAÇÃO DAS OBRAS DOS CORREDORES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS CAMPO GRANDE, OURO VERDE E PERIMETRAL NO PADRÃO BRT (*BUS RAPID TRANSIT*)**, a ser realizada no **Salão Vermelho do Paço Municipal**, localizado à Avenida Anchieta, 200, Centro, Campinas/SP, aos quinze dias do mês de outubro do corrente, a partir das 10 horas da manhã.

Atendendo ainda ao disposto no art. 16 do Decreto Municipal nº 17.827, de 27 de dezembro de 2012, divulga, no ANEXO I, as informações preliminares pertinentes ao projeto.

**CARLOS JOSÉ BARREIRO**  
Secretário Municipal de Transportes



# PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS

## Secretaria de Transportes

Protocolo: 16609/1/2015

### ANEXO I

#### PROJETO BRT CAMPINAS

##### 1. OBJETO

Processo Administrativo com as informações para subsidiar a Audiência Pública referente à elaboração de projeto executivo e execução das obras dos corredores de transporte coletivo de passageiros Campo Grande, Ouro Verde e Perimetral no padrão *Bus Rapid Transit – BRT*.

##### 2. JUSTIFICATIVA DO PROJETO

A Prefeitura Municipal de Campinas tem procurado aprimorar as condições de mobilidade da população, entendendo como vital o direito social ao transporte público do cidadão. Assim, o transporte coletivo é preocupação fundamental e constante do poder público.

Em virtude das carências e deficiências históricas do sistema de transporte coletivo, Campinas definiu como prioridade a implantação de corredores de ônibus para melhorar o desempenho do transporte coletivo. Inicialmente foram realizados estudos e os projetos básicos para a implantação de dois corredores convencionais de ônibus nos eixos estruturais Campo Grande e Ouro Verde, conforme estabelecido no edital de concessão do sistema de transporte de Campinas (2005). Também foram estudadas alternativas com tecnologia *tramway* híbrida, materializada do Projeto Funcional do VLP Ouro Verde (2010).

Após a revisão das necessidades operacionais do sistema de transporte de Campinas, e de análise de viabilidade baseada em critério de benefício - custo, optou-se por implantar tais corredores no padrão *Bus Rapid Transit*, concebendo um plano de intervenções para implantação de uma infraestrutura de transportes integrada à rede de transporte coletivo, e levando em consideração a íntima relação entre mobilidade, qualidade de vida, meio ambiente urbano e sustentabilidade da economia do sistema de transporte, local e regional.



# PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS

## Secretaria de Transportes

Protocolo: 16609/1/2015

A implantação dos corredores de ônibus no padrão BRT implicará em reduções significativas nos tempos de viagem em função das características deste sistema frente aos corredores comuns. A partir da modelagem da rede, estimou-se para o Corredor Campo Grande a redução de cerca de 30% no tempo médio de viagem e para o Corredor Ouro Verde uma redução de 18%. O Corredor Perimetral, a ser implantado no antigo leito do VLT, servirá para ligação entre os dois corredores, além de promover a reutilização de uma área hoje praticamente abandonada.

A rede integrada, apoiada na implantação destes três corredores no padrão BRT, estabelece uma hierarquização para os serviços bem como a articulação entre eles. Para atender aos eixos de maior demanda são propostas linhas estruturais, sendo que as linhas alimentadoras integram-se a elas através de pontos de contato entre os trajetos, permitindo aos usuários uma combinação de viagens, da forma que lhes for mais conveniente, evitando trajetos negativos.

Os projetos dos corredores BRT Ouro Verde, BRT Campo Grande e BRT Perimetral foram selecionados para receber recursos no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC2 - Mobilidade Grandes Cidades, do Ministério das Cidades do Governo Federal.

Já foram executados, com recursos provenientes do Programa, os projetos básicos no padrão BRT, conforme cronograma contratado entre o Município e a Caixa Econômica Federal - CEF (Mandatária da União).

Há compromisso firmado entre o Município e a CEF para o prosseguimento das próximas etapas de contratação de Projetos Executivos e Obras, para a efetiva implantação dos sistemas de BRT em Campinas.



# PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS

## Secretaria de Transportes

Protocolo: 16609/1/2015

### 3. DESCRIÇÃO DOS CORREDORES

#### a) CORREDOR CAMPO GRANDE

Com o total de 17,9 Km de extensão, o Corredor Campo Grande está dividido em 4 trechos, com um total de 21 paradas, estações e terminais, conforme descritos a seguir.

##### a) TRECHO 1 (4,3Km)

- Inicia-se junto ao Terminal Mercado
- Rua Saldanha Marinho
- Rua Marquês de Três Rios
- Viaduto (a ser construído) para conexão com Leito Ferroviário do Antigo VLT
- Segue pelo Leito Ferroviário do Antigo VLT
- Alça de Acesso do Leito do antigo VLT (a ser construída) para Av. John Boyd Dunlop

##### b) TRECHO 2 (5Km)

- Alça de Acesso do Leito do antigo VLT (a ser construída) para Av. John Boyd Dunlop
- Segue pela Av. John Boyd Dunlop até altura da Rodovia dos Bandeirantes

##### c) TRECHO 3 (6,4Km)

- Av. John Boyd Dunlop (a partir da Rodovia dos Bandeirantes)
- Rua Manoel Machado Pereira (até Terminal Campo Grande)

##### d) TRECHO 4 (2,2Km)

- Segue pela Rua Manoel Machado Pereira (a partir do novo Terminal Campo Grande)
- Rua Professora Araci Caixeta Barbosa
- Rua Cássio Soares Couto (até Terminal Itajaí)



# PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS

## Secretaria de Transportes

Protocolo: 16609/1/2015

### 3.a.1. OBRAS DE ARTE DO CORREDOR CAMPO GRANDE

Fazem parte do Corredor Campo Grande as seguintes obras de arte a serem implantadas, cujo projeto executivo e obras serão integralmente a cargo da CONTRATADA:

#### 3.a.1.1. Trecho 1

- a) Passagem inferior dupla na rua Marquês de Três Rios, sob a rua Dr. Ricardo e saída do Terminal Metropolitano;
- b) Passagem inferior no acesso da R. Dr. Mascarenhas;
- c) Viaduto sobre a Av. Barão de Itapura;

#### 3.a.1.2. Trecho 2

- d) Alça de Acesso e viaduto a partir do Leito do antigo VLT para Av. John Boyd Dunlop;
- e) Ponte sobre o Córrego do Asilo;
- f) Passagem inferior no cruzamento com a Av. José Pancetti;
- g) Passagem inferior na Av. Transamazônica, sob a Av. John Boyd Dunlop;
- h) Passagem superior Jd. Roseiras - PUCC II;
- i) Novo viaduto sobre a Rodovia dos Bandeirantes;

#### 3.a.1.3. Trecho 3

- j) Passagem inferior sob a via férrea (ALL);
- k) Passagem superior da Av. John Boyd Dunlop sobre a Av. Nelson Ferreira de Sousa;
- l) Nova ponte sobre o Córrego do Piçarrão.



PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS  
Secretaria de Transportes

Protocolo: 16609/1/2015

3.a.2. RESUMO DOS EQUIPAMENTOS DE TRANSFERÊNCIA E  
EMBARQUE/DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS NO  
CORREDOR CAMPO GRANDE

	Trecho	Local	Tipo	Nº Portas	Nº Catracas
Terminais	1	Mercado	Dupla - Bidirec.	24	10
	3	Campo Grande	2x Tripla - Unidirec.	36	11
Estações	1	Rodoviária	Simple - 2 Unidirec.	12	6
	2	Londres	Simple - 2 Unidirec.	12	16
	2	Ipaussurama	Dupla - Bidirec.	12	6
	3	Satélite Iris	Tripla - Bidirec.	36	13
Paradas	1	Bonfim	Simple -Bidirec.	12	8
	1	Alberto Sarmiento	Simple -Bidirec.	12	4
	1	Vila Teixeira	Simple -Bidirec.	12	4
	1	Aurélia	Simple -Bidirec.	12	8
	2	Jd. Garcia	Simple - 2 Unidirec.	12	8
	2	Roseiras	Dupla -Bidirec.	24	6
	3	Bandeirantes	Simple -Bidirec.	12	6
	3	Bela Aliança	Simple -Bidirec.	12	8
	3	Florence	Simple -Bidirec.	12	6
	3	Rossin	Simple -Bidirec.	12	8
	3	Nova Esperança	Simple -Bidirec.	12	6
Terminal Sistema Intercamp	4	Itajaí ***			
Paradas Típicas Sistema Intercamp Padrão BRT	4	Concórdia			
	4	Santa Clara			
	4	Maracanã			

\*\*\* - Terminal Existente - Manter Sistema Intercamp



# PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS

## Secretaria de Transportes

Protocolo: 16609/1/2015

### **b) CORREDOR OURO VERDE**

Com o total de aproximadamente 14,6 km de extensão que compreende o Corredor Ouro Verde, divididos em 3 trechos com um total de 19 paradas, estações e terminais.

#### **a) TRECHO 1 (4,8Km)**

- Inicia-se no Terminal Central de Campinas
- Av. João Jorge
- Av. das Amoreiras.
- Segue pela Av. das Amoreiras até a nova Estação Campos Elíseos (a ser construída)

#### **b) TRECHO 2 (5,7Km)**

- Inicia-se na Av. das Amoreiras, na nova Estação Campos Elíseos (a ser construída)
- Rua Bragança Paulista
- Rua Cosmópolis
- Rua Piracicaba até a Av. Ruy Rodriguez
- Av. Ruy Rodriguez até o Terminal Ouro Verde

#### **c) TRECHO 3 (4,1Km)**

- Av. Ruy Rodriguez a partir do Terminal Ouro Verde
- Av. Camucim
- Estrada do Friburgo até o Terminal Vida Nova

### **3.b.1. OBRAS DE ARTE DO CORREDOR OURO VERDE**

Fazem parte do Corredor Ouro Verde as seguintes obras de arte:

#### **3.b.1.1. Trecho 1**

- a) Passagem inferior na Av. Prefeito Faria Lima sob a Av. Das Amoreiras;



**PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS**  
Secretaria de Transportes

Protocolo: 16609/1/2015

**3.b.1.2. Trecho 2**

- b) Nova ponte sobre o Córrego do Lixão (Av. Piracicaba);
- c) Nova ponte sobre o Rio Capivari (Jd. Morumbi);
- d) Nova Passarela da Estação Terminal Ouro Verde;

**3.b.1.3. Trecho 3**

- e) Viaduto sobre a ferrovia (Jardim Mauro Marcondes);
- f) Ponte sobre o Córrego do Friburgo.

**3.2.2. RESUMO DOS EQUIPAMENTOS DE TRANSFERÊNCIA, EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS NO CORREDOR OURO VERDE**

	Trecho	Local	Tipo	Nº Portas	Nº Catracas
Terminais	3	Vida Nova	2x Simples - Unidirec.	12	6
	2	Ouro Verde	Dupla - Bidirec.	24	8
			Simples - Unidirec.	6	
1	Mercado (O.V.) **	Simples - 1 Unidirec.	6	6	
Estações	1	João Jorge****	2x Simples - Unidirec.	12	12
	1	São Bernardo	Simples - Bidirec.	12	8
	1	Anhanguera	Simples - Bidirec.	12	6
	1	Campos Elíseos	2x Dupla - Bidirec.	48	11
			2x - Unidirec.	12	
2	Santa Lúcia	Tripla - Bidirec.	36	17	
Paradas	1	Mario Gatti	Simples - Bidirec.	12	6
	1	Pq. Industrial	Simples - 2 Unidirec.	12	12
	1	Vila Rica	Simples - 2 Unidirec.	12	6
	2	Piracicaba	Simples - Bidirec.	12	6
	2	Capivari	2x Simples - Unidirec.	12	16
	2	Morumbi	Simples - Bidirec.	12	6
Paradas Típicas	1	João Jorge *			
	3	Coaciara			



**PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS**  
Secretaria de Transportes

Protocolo: 16609/1/2015

<b>Sistema Intercamp Padrão BRT</b>	<b>3</b>	<b>Arymana</b>			
	<b>3</b>	<b>Vista Alegre</b>			
	<b>3</b>	<b>São Jose</b>			
	<b>3</b>	<b>Campina Verde</b>			

\* - Parada Junto com Estação (outros atendimentos porta direita)

\*\* - Parada Junto ao Terminal - Modulo para uso do corredor Ouro Verde

\*\*\*\*- Estação Compartilhada - BRS Santos Dumont

**c) CORREDOR PERIMETRAL**

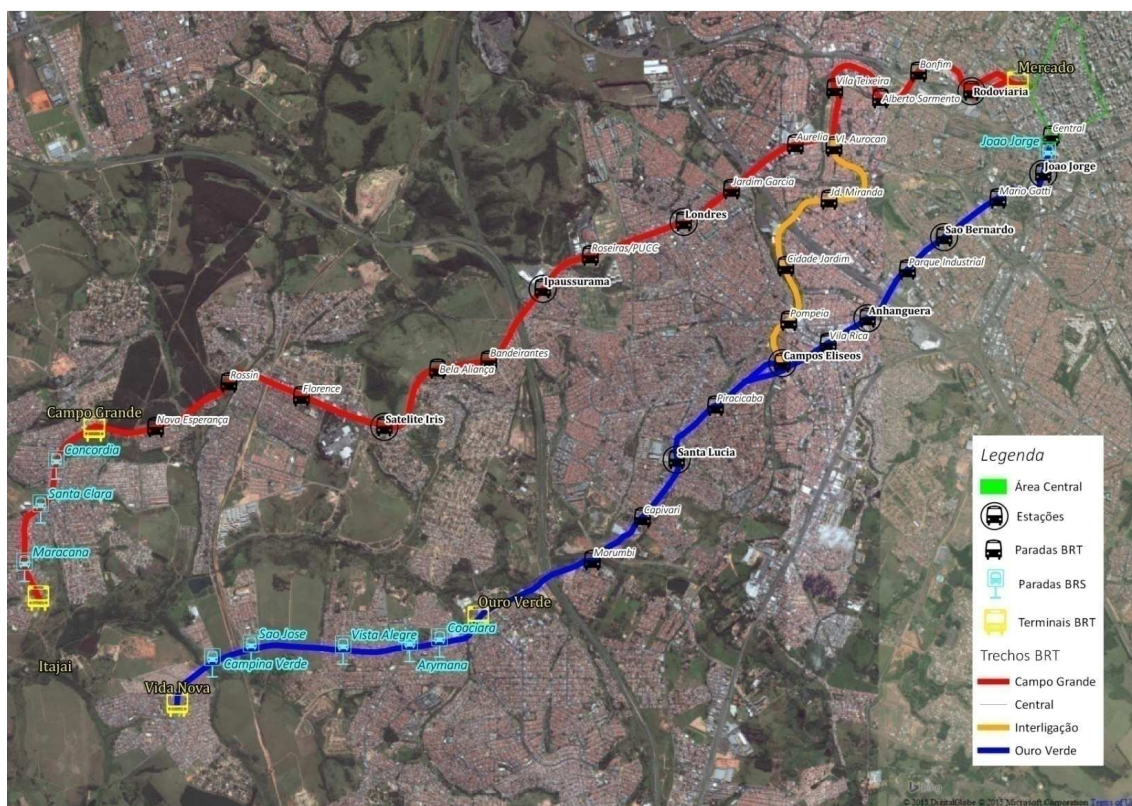
O corredor Perimetral inicia-se na Estação Campos Elíseos e segue pelo leito férreo desativado do antigo sistema VLT até o viaduto sobre a Av. John Boyd Dunlop, totalizando 4,1 km de extensão. Neste corredor estão previstas 4 paradas.

**3.2.1. RESUMO DOS EQUIPAMENTOS DE TRANSFERÊNCIA, EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS NO CORREDOR PERIMETRAL**

	<b>Local</b>	<b>Tipo</b>	<b>Nº Portas</b>	<b>Nº Catracas</b>
<b>Paradas</b>	<b>Pompéia</b>	Simples -Bidirec.	12	8
	<b>Cidade Jardim</b>	Simples -Bidirec.	12	6
	<b>Jd. Miranda</b>	Simples -Bidirec.	12	6
	<b>Aurocan</b>	Simples -Bidirec.	12	8



#### 4. MAPA ILUSTRATIVO DOS CORREDORES



#### 5. CARACTERÍSTICAS DOS CORREDORES

A proposta de melhoria do tem como prerrogativa básica em seu projeto um sistema de transportes que agrega elementos importantes como a infraestrutura, planejamento e o controle operacional. Neste contexto o BRT foi planejado e estruturado por um sistema que compreende:

- ✓ Implantação de obras de pontes e viadutos para garantir melhor fluidez viária;
- ✓ Adotar pavimento rígido em toda a extensão do corredor;
- ✓ Garantir em todas suas instalações e veículos, acessibilidade universal;
- ✓ Permitir ultrapassagem em todas as paradas;



# PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS

## Secretaria de Transportes

Protocolo: 16609/1/2015

- ✓ Reestruturar a circulação e o tráfego do entorno dos corredores;
- ✓ Sinalização de trânsito contínua e uniforme, garantindo prioridade ao transporte coletivo, segurança dos usuários e fluidez do trânsito;
- ✓ Implantar estações e paradas de forma modular;
- ✓ Concepção das estações de forma a garantir conforto térmico, segurança e comodidade aos usuários e funcionários.
- ✓ Veículos articulados ou bi-articulados;
- ✓ Embarque e desembarque pela esquerda, embarque em nível;
- ✓ Pagamento desembarcado e sistema mais seguro, rápido, eficiente e confiável.

O sistema de Transporte será tronco alimentado através de linhas alimentadoras provenientes dos bairros onde o passageiro, ao desembarcar, devera ingressar ao sistema e neste trajeto estarão garantidas as premissas mitigadoras da acessibilidade às estações do BRT conforme elucidado acima. Com esse sistema tronco alimentado existirão 03 tipos de serviços com linhas Paradoras, Semi Expressas e Expressas, e para cada tipo de serviço, existirão as estações relacionadas a seguir:

- Para as **linhas Paradoras** o modal realizara parada em todas as estações, e sua alimentação será feita por ônibus convencionais que desembarcarão seus passageiros nas vias próximas ao acesso do sistema BRT (corredor).

Os aspectos construtivos e de Arquitetura para estas estações seguirão uma padronização de projeto em módulos, a fim de facilitar e aperfeiçoar sistemas construtivos agregando identidade visual arrojada com sistema estrutural do tipo metálico. Será totalmente fechada, com paredes em vidro blindex transparente a fim de proporcionar total integração visual com meio ambiente, alternando-se com painéis metálicos providos de aberturas para contribuir com ventilação natural. Sua cobertura será executada com sistema de aberturas que permitirão, em conjunto com



# PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS

## Secretaria de Transportes

Protocolo: 16609/1/2015

painéis metálicos, ventilação natural e conforto térmico dentro das estações.

- Para as **linhas Semi Expressas** o modal realizará parada somente nas estações de transferência, e a alimentação será efetuada por ônibus convencionais que desembarcarão seus passageiros no sitio das estações de transferência para acessarem ao sistema BRT.

Os aspectos construtivos e de Arquitetura dessas estações também seguirão uma padronização de projeto em módulos, a fim de facilitar e aperfeiçoar sistemas construtivos, contudo, em geral, essas estações possuirão dimensões maiores que as estações paradoras, possuirão pátio de interligação entre os dois módulos das estações bem como seguirão a identidade visual arrojada com sistema estrutural do tipo metálico. Serão totalmente fechadas, com paredes em vidro blindex transparente a fim de proporcionar total integração visual com meio ambiente, alternando-se com painéis metálicos providos de aberturas para contribuir com ventilação natural. O pátio de interligação receberá cobertura seguindo o mesmo padrão das estações, e, no lugar de paredes de vidro, serão implantando gradil de proteção.

- **Para as linhas Expressas** o modal interligara Terminais e não realizarão paradas em seu trajeto. Neste sentido todos os ônibus convencionais efetuarão o embarque e desembarque de passageiros em seu interior para acessarem ao sistema BRT, estes Terminais foram dimensionados para receber uma grande demanda de passageiros.

Já os aspectos construtivos e de Arquitetura para os Terminais seguirão as premissas de garantir identidade visual arrojada, em sistema estrutural metálico, contudo, diante de suas extensas dimensões e pelo grande número de veículos e passageiros que devera receber, terá tratamento



# PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS

## Secretaria de Transportes

Protocolo: 16609/1/2015

diferenciado e será incluído todo um sistema de infraestrutura de apoios operacionais, logísticos, humanos e afins.

Todas as estações e terminais projetos possuirão acessibilidade em rampa, de acordo com predisposto nas normas e padrões da NBR 9050, a fim garantir o acesso dos portadores de deficiência e dificuldades de locomoção, bem como piso tátil destinado a garantir a acessibilidade e direcionamento aos portadores de deficiência visual não somente no interior das estações como também nas vias das imediações e trajetos para o acesso as mesmas. O acesso se dará por meio de catracas (bilhetagem desembarcada), das quais também estarão sendo previstas catracas destinadas e adaptadas a atender aos portadores de deficiência e dificuldades de locomoção.

O acesso aos ônibus se dará em nível através das portas de acesso da estação aos veículos, estas portas deverão ser automatizadas com abertura e fechamento sinalizados e complementadas por dispositivos sonoros de aviso da abertura e fechamento das mesmas.

Todo um sistema de mídia eletrônica sonora e visual através de displays informativos e painéis ilustrativos estarão disponibilizados aos usuários, bem como em sistema Braille para deficiente visuais.

Todas as estações e terminais possuirão paraciclos em suas imediações, a fim de garantir e contribuir a integração dos deslocamentos cicloviários da cidade e das regiões de intervenção.

As ruas de acesso às estações e o entorno ao longo dos corredores, como Ruas transversais e cruzamentos semaforizados, receberão tratamento urbanístico devendo ser revitalizado com novos passeios, iluminação, mobiliário urbano, guias rebaixadas para cadeirantes, faixa de travessia de pedestres elevadas (lombofaixa), paisagismo, sinalizações horizontais com pintura de travessia de pedestres, legendas PARE,



**PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS**  
Secretaria de Transportes

Protocolo: 16609/1/2015

DEVAGAR, faixas delimitadoras de fluxos e sinalizações verticais com colocação placas de regulamentação, advertência e orientação.