



PREFEITURA MUNICIPAL DE BOM JESUS DOS PERDÕES

R. Dom Duarte Leopoldo, n.º 83 – centro – CEP 12.955-000
CNPJ 52.359.692/0001-62 Fone: (011) 4012-1005

Bom Jesus dos Perdões, 22 de fevereiro de 2024.

Resposta ao Requerimento nº 02/2024 - Câmara Municipal de Bom Jesus dos Perdões

Excelentíssimos Senhores Vereadores,

Em atenção ao respeitável requerimento supra referenciado, informo que a Polícia Militar e a Polícia Rodoviária Estadual são órgãos do Estado.

Ainda assim, no intuito de cooperar na resposta juntamos a documentação anexa com os limites de atuação.

Sem mais, colhemos do ensejo para ratificar a V.S^a. nossos mais altos protestos de estima e respeito, subscrevemo-nos.

Atenciosamente,


Benedito Rodrigues da Silva Filho
Prefeito Municipal

Ao
Exmo. Sr. José Fernando de Oliveira
Presidente da Câmara Municipal de Bom Jesus dos Perdões.

ANEXO 02
SITUAÇÃO ATUAL

Volume 1/5
Caracterização do Sistema

ÍNDICE

1. O CORREDOR DE EXPORTAÇÃO
2. O LOTE D. PEDRO I
 - 2.1. Caracterização física da região
 - 2.2. Municípios atravessados pelo sistema rodoviário
3. CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO
 - 3.1. Características Técnicas da Rodovia
 - 3.2. Traçado Funcional Retográfico
 - 3.3. Localização das Obras de Arte Especiais
 - 3.4. Serviços e Instalações de Apoio
 - 3.5. Interseções

1. O CORREDOR DE EXPORTAÇÃO CAMPINAS – VALE DO PARAÍBA – LITORAL NORTE

O projeto de implantação do Corredor de Exportação tem o propósito de criar uma rota mais eficiente para a exportação de mercadorias de alto valor agregado produzidas no Vale do Paraíba e no pólo de Campinas. Com isso, o Governo do Estado visa a utilizar a infra-estrutura viária existente, procedendo às ampliações necessárias e integrando-a diretamente com o Porto de São Sebastião, cuja capacidade de movimentação de cargas será ampliada e de onde já são embarcados produtos destinados ao mercado externo.

Ao sistema rodoviário composto pelos eixos das rodovias D. Pedro I (SP 065), Ayrton Senna – Carvalho Pinto (SP 070) e Tamoios (SP 099), devem associar-se a malha ferroviária operada pela MRS e as instalações aeroportuárias de Viracopos e de São José dos Campos – CTA operadas pela INFRAERO, de modo a criar uma logística de comércio exterior mais consistente, aumentando a competitividade do Estado de São Paulo, mercê do baixo custo das tarifas do Porto de São Sebastião e da proximidade das fontes de produção industrial.

A região onde será implantado o Corredor de Exportação e que será objeto de seus benefícios diretos é quase que totalmente circunscrita pelas Regiões Metropolitanas de São Paulo e de Campinas e pelas Regiões Perimetropolitanas do Vale do Paraíba e Litoral Norte, formando o que a EMLASA (1996) denominou de Complexo Metropolitano Expandido.

A outorga sob forma de concessão das rodovias SP 065 e SP 083 e de parte das rodovias SP 063, SP 332 e SP 360 constitui o passo inicial para a viabilização do Corredor de Exportação Campinas – Vale do Paraíba – Litoral Norte.

Esta área de influência direta é responsável por aproximadamente 20% do PIB brasileiro, nela vivendo cerca de 25 milhões de habitantes e circulando perto de 10 milhões de veículos. Quando se leva em conta as regiões que serão beneficiadas de forma indireta, em face de sua proximidade com os pólos econômicos diretamente contemplados, a exemplo da Região Metropolitana da Baixada Santista, Sorocaba e Ribeirão Preto, o total da população passa a representar ao redor de 85% da população do Estado de São Paulo.



AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

Anexo 02 - CORREDOR DOM PEDRO I

Folha 4 de 51



AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

MOSAICO GERAL
CORREDOR DE EXPORTAÇÃO
CAMPINAS - VALE DO PARAIBA - LITORAL NORTE

Folha
ÚNICA

2. LOTE D. PEDRO I

O lote D. Pedro I faz parte do Corredor de Exportação Campinas – Vale do Paraíba – Litoral Norte e constitui o eixo principal deste lote, que inclui os seguintes trechos de rodovias:

- SP 065 - Rodovia D. Pedro I, do km 0 + 000 no município de Jacareí (entroncamento com a SP 070) ao km 145+500 no município de Campinas (entroncamento com a SP 330);
- SPI 084/066 – Interligação SP 066 com a SP 065, início do trecho no km 0,00, no entroncamento com a SP 066, km 84+000; final do trecho no km 1+400, no entroncamento com a SP 070, km 73+000, Jacareí;
- SP 083 – Rodovia José Roberto Magalhães Teixeira, do km 0 + 000 no município de Campinas (entroncamento com a SP 065) ao km 12 + 300 no município de Campinas (entroncamento com a SP 330);
- SP 332 – Rodovia General Milton Tavares de Souza, do km 110 + 280 no município de Campinas ao km 187+310 no município de Engenheiro Coelho;
- SP 063 – Rodovias Romildo Prado e Luciano Consoline, do km 0 + 000, entroncamento com a SP 330, no município de Louveira, ao km 15+700 no município de Itatiba (entroncamento com a SP 360)
- SP 360 – Rodovia Constâncio Cintra, do km 61 + 900, entroncamento com a SP 330, no município de Jundiaí, ao km 81+220, no município de Itatiba, (entroncamento com a SP 063).
- Acessos, com extensão total de 7,25 km:
 - SPA – 122/065 - acesso Valinhos
 - SPA – 067/360 - acesso Jundiaí
 - SPA – 114/332 - acesso Campinas (Barão Geraldo)
- Trechos rodoviários que serão construídos: prolongamentos da Rodovia José Roberto Magalhães Teixeira SP 083 (Anel Sul de Campinas) – ligação entre a SP 330 e SP 348 e ligação entre SP 348 e SP 324; e Via Perimetral de Itatiba, com início na intersecção da SP 063 com a SP 360 até as proximidades da SP 065, km 101 + 900, totalizando 18,100 km.

O conjunto desses trechos rodoviários tem extensão total de 296,6 km, dos quais 275,8 km em pista dupla e 20,8 km em pista simples.

- Segmentos Transversais D. Pedro I

Ainda na composição do Lote D. Pedro, estão incluídos: segmentos transversais, trevos, obras de arte e instalações complementares do tipo urbano ou rodoviário da rodovia SP-065 e do Anel de Contorno de Campinas que foram outorgados à DERSA- Desenvolvimento Rodoviário S/A por meio do Decreto nº 28.206 de 09 de fevereiro de 1988. Isso também se aplica aos componentes que foram posteriormente incorporados à responsabilidade da DERSA durante o período de concessão. Os principais segmentos transversais mencionados totalizam 11,3 km e estão localizados no: km 65 (intersecção com a SP 036); km 72+500 (intersecção com a SP 008); km 79 (intersecção com a Estrada dos Pires); km 87 (intersecção com a SP 354); km 102 (intersecção com a SP 063 e marginal); km 129 (intersecção com a Av. Mackenzie); e em trechos correspondentes às variantes da SP 065 (antigo traçado) localizados entre os km 5 (correspondente indireto do antigo km 0) e km 8 (antigo km 3) e entre os km 10 e km 15.

2.1. Caracterização Física da Região

A bacia do Piracicaba, Capivari e Jundiá possui uma área de 14.042 km², correspondendo à área drenada das bacias do rio Piracicaba com 11.313 km², o rio Capivari com 1.612 km² e da bacia do rio Jundiá com 1.118 km².

As rodovias SP-065 e SP-083 estão dentro da segunda área mais densamente antropizada do Estado de São Paulo, correspondendo à Região Metropolitana de Campinas. A essa bacia pertencem as cidades de Campinas, Jundiá, Piracicaba, Limeira, Americana, Sumaré, Santa Bárbara do Oeste, Rio Claro, Atibaia e Bragança Paulista.

A bacia do Rio Piracicaba possui um desnível topográfico de 1.400 metros na extensão de 370 km, desde a sua cabeceira na Serra da Mantiqueira, na região de Joanópolis e do Estado de Minas Gerais até a sua foz no rio Tietê. Os principais formadores do Rio Piracicaba são os rios Atibaia e Jaguari, este último com a contribuição do rio Camanducaia.

A região onde está inserida a SP-065 localiza-se em área de proteção de mananciais, pois faz parte do Sistema Cantareira, para atendimento ao abastecimento de água da cidade de São Paulo.

2.1.1. Geologia

A região está geologicamente classificada como de *Formação Cenozóica*, localizada nas formações do vale do Tietê e do Paraíba, compreendendo os terraços e o leito maior e menor dos rios Piracicaba, Capivari e Jundiá.

A Rodovia D. Pedro I situa-se na região leste/nordeste do Estado de São Paulo e sudoeste do Estado de Minas Gerais e está localizada na zona fisiográfica denominada de Planalto Atlântico. O Planalto Atlântico começa, onde termina o Litoral por uma escarpa abrupta, de grande ruptura de declive, dentro de uma faixa estreita de menos de cinco quilômetros. É o domínio da região cristalina de São Paulo constituída por terras altas. Dentro do Planalto Atlântico estão encaixadas as bacias: do Alto Tietê, do Rio Piracicaba (onde se encontra a rodovia) e do Paraíba do Sul.

A região está geologicamente inserida no embasamento cristalino, delimitador da Bacia de São Paulo com formação no Proterozóico Superior, representado pelo Complexo Embu no trecho inicial e pelo Complexo Pilar no trecho final.

Em alguns poucos lugares podem aparecer secundariamente intrusões representadas pelas Suítes Graníticas Sintectônicas – Facies Cantareira (PS_{γc}) ou ainda deposições mais recentes da Formação São Paulo (TQs) à medida que se aproxima do Rio Tietê e nos cursos d'água os Sedimentos Aluvionares (Qa).

O Complexo Embu (PseM) é caracterizado por migmatitos heterogêneos de estruturas variadas, predominando estromatitos de paleossoma xistoso, gnáisico ou anfibólico; migmatitos homogêneos variados predominando os de natureza homofânica, oftalmítica e facoidal, com ocorrência subordinada de corpos metabásicos.

O Complexo Pilar se caracteriza pelos quartzo-mica xistos, biotita-quartzo xistos, muscovita-quartzo xistos, granada-biotita xistos, xistos grafitosos, clorita xistos, talco xistos, magnetita xistos e calcoxistos com intercalações subordinadas de filitos, quartzitos, mármore, calcossilicáticas e metasiltitos de filitos, quartzo filitos e metasiltitos com intercalações subordinadas e micaxistos e quartzitos.

A Área de Interesse está inserida em três grandes compartimentos geomorfológicos do Estado de São Paulo: o Planalto Atlântico, situado a leste, caracterizado pelo embasamento cristalino, a Depressão Periférica, composta por sedimentos finos, localizada na porção centro - oeste da bacia e as Cuestas Basálticas, restritas a uma pequena faixa localizada no extremo oeste da região.

As formas de relevos presentes são:

Morrotes baixos – relevo ondulado, onde predominam amplitudes locais menores que 50 m, topos arredondados, vertentes com perfis convexos a retilíneos. Drenagem de alta intensidade, padrão em treliça, vales fechados a abertos, planícies aluviais interiores restritas. Presença eventual de colinas nas cabeceiras dos cursos d'água principais;

Morros paralelos – topos arredondados, vertentes com perfis retilíneos a convexos. Drenagem de alta intensidade, padrão em treliça a localmente sub-dentrítica, vales fechados a abertos, planícies aluviais interiores restritas;

Colinas pequenas com espigões locais – predominam interflúvios sem orientação, com área inferior a 1 km², topos aplainados e arredondados, vertentes ravianadas com perfis convexos a retilíneos. Drenagem de média a baixa intensidade, padrão subparalelo a dentrítico, vales fechados, planícies aluviais interiores restritas; e

Planícies aluviais – terrenos baixos e mais ou menos planos, junto as margens dos rios, sujeitos periodicamente a inundações.

2.1.2. Clima

Pela sua posição geográfica, a região da rodovia encontra-se sob a influência das massas de ar Tropicais Atlântica e Continental e Polar Atlântica. As massas de ar podem apresentar diferenças, principalmente, pela distância do mar e influência do relevo, atuando na circulação da região, afetando a distribuição e a ocorrência das chuvas e do regime térmico.

O regime pluviométrico é o tropical típico, com um período chuvoso, com início em outubro e final em abril. O período de estiagem inicia em maio e se estende a setembro, variando localmente o início e o término de cada um dos períodos. Os índices de precipitação pluviométrica situam-se entre 1.200 e 1.700 mm anuais.

O regime térmico apresenta características tropicais e subtropicais, conforme a área.

A região é classificada pelo sistema de Köppen como Cwb, apresentando clima mesotérmico de inverno seco, em que a temperatura média do mês mais quente é menor que 22° C .

O total de chuvas do mês mais seco não ultrapassa a 30 mm. Esse clima é denominado de “tropical de altitude”, não chegando a ser verdadeiramente clima temperado, conservando as características tropicais que caracteriza o clima Aw, fora o abrandamento da temperatura.

O índice pluviométrico deste tipo climático varia de 1.100 a 1.700 mm, podendo chegar em determinados locais a 2.000 mm anuais de chuvas. A estação seca nesta região ocorre no período que vai de maio a setembro, tendo em julho o mês mais seco. Tem, no entanto, uma evaporação relativamente pequena devido ao abrandamento da temperatura nos meses de inverno. O mês mais chuvoso oscila entre janeiro e fevereiro.

O clima Cwb é característico de terras altas, constituindo dois grupos a saber:

- a. Orla do vale do Paraíba e bacia de São Paulo formada por terras altas abrigadas entre espigões das serras do Mar e da Mantiqueira. Estas serras são os anteparos que provocam a precipitação da massa Polar Atlântica. Essa massa fria vinda do oceano encontra na serra do Mar o primeiro anteparo, possibilitando altas precipitações nesta região, mesmo nos meses de inverno. Parte dessa frente polar que consegue atingir maiores altitudes passa através da Serra do Mar, não se precipita no vale do Paraíba e nem na bacia de São Paulo indo de encontro ao segundo anteparo que é a serra da Mantiqueira, precipitando-se então nessa região;

- b. Terras Altas - diversas áreas mais elevadas espalhadas pela região geográfica do clima *Cwa*, principalmente na região leste deste tipo climático. Nessa região a mudança do tipo climático *Cwa* para *Cwb* é devida a altitude que ameniza a temperatura, fazendo com que a temperatura do mês mais quente não ultrapasse 22º C.

Entre os fenômenos climáticos, as geadas figuram como um dos mais importantes por limitarem o desenvolvimento de certas culturas em determinadas áreas geográficas.

A área está sujeita a neblina, principalmente nos meses mais frios.

2.2 - Municípios atravessados pelo sistema rodoviário

Município	População (2006)	Área (km²)	PIB (2004) (mil reais)
Jacareí	208.766	463	3.477.250
Igaratá	9.759	301	58.250
Nazaré Paulista	16.196	322	85.350
Bom Jesus dos Perdões	15.592	120	111.080
Atibaia	129.760	478	1.036.350
Jarinu	21.414	200	176.230
Itatiba	94.960	325	1.387.320
Valinhos	91.338	111	1.824.540
Campinas	1.041.508	887	14.716.830
Louveira	29.207	54	1.248.490
Jundiaí	349.938	450	6.862.870
Engenheiro Coelho	12.596	112	115.770
Conchal	25.281	212	211.920
Paulínia	62.624	145	10.010.040
Cosmópolis	51.475	166	424.850
Artur Nogueira	140.659	192	266.050

Fonte: SEADE

3. CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO

3.1. A Rodovia D. Pedro I (SP 065)

A ligação Campinas - Jacareí foi construída entre os anos de 1969 e 1972, em pista única. Já nessa época estava prevista a sua duplicação, o que explica a largura da faixa de domínio igual a 100 m e o fato da primeira pista ter sido construída excentricamente em relação ao eixo dessa faixa.

Nesse mesmo período foi construída uma parte do Anel Viário de Campinas, ligando a Rodovia D. Pedro I (Trevo de Souza) à Via Anhangüera (km 104). Esse trecho de rodovia foi executado, já nessa época, com pista dupla.

Entre 1988 e 1990 foi realizada a duplicação da Rodovia D. Pedro I (SP 065) entre Jacareí e o Trevo de Souza, ficando duplicado, com isso, o trecho entre a Via Dutra e a Via Anhangüera. Essa duplicação, assim como a duplicação da Rodovia SP 075 (ligação Campinas – Sorocaba) e a duplicação da SP-055 entre Guarujá e Praia Grande, fez parte do Anel Viário Macro Metropolitano, formado por um conjunto de vias planejadas pelo Governo do Estado, interligando as principais rodovias radiais e os grandes pólos de desenvolvimento localizados a cerca de 100 km da capital.

A rodovia esteve sob responsabilidade do DER desde a sua construção até 1989, quando foi transferida para a DERSA, responsável pela sua administração até o presente.

Em 1990, a DERSA elaborou um projeto para a remodelação do Anel Viário de Campinas, com a construção de marginais e remodelação das interseções entre o Trevo de Souza e a Via Anhangüera (km 104), bem como a complementação deste Anel entre o Trevo dos Souza e a Via Anhangüera (km 86).

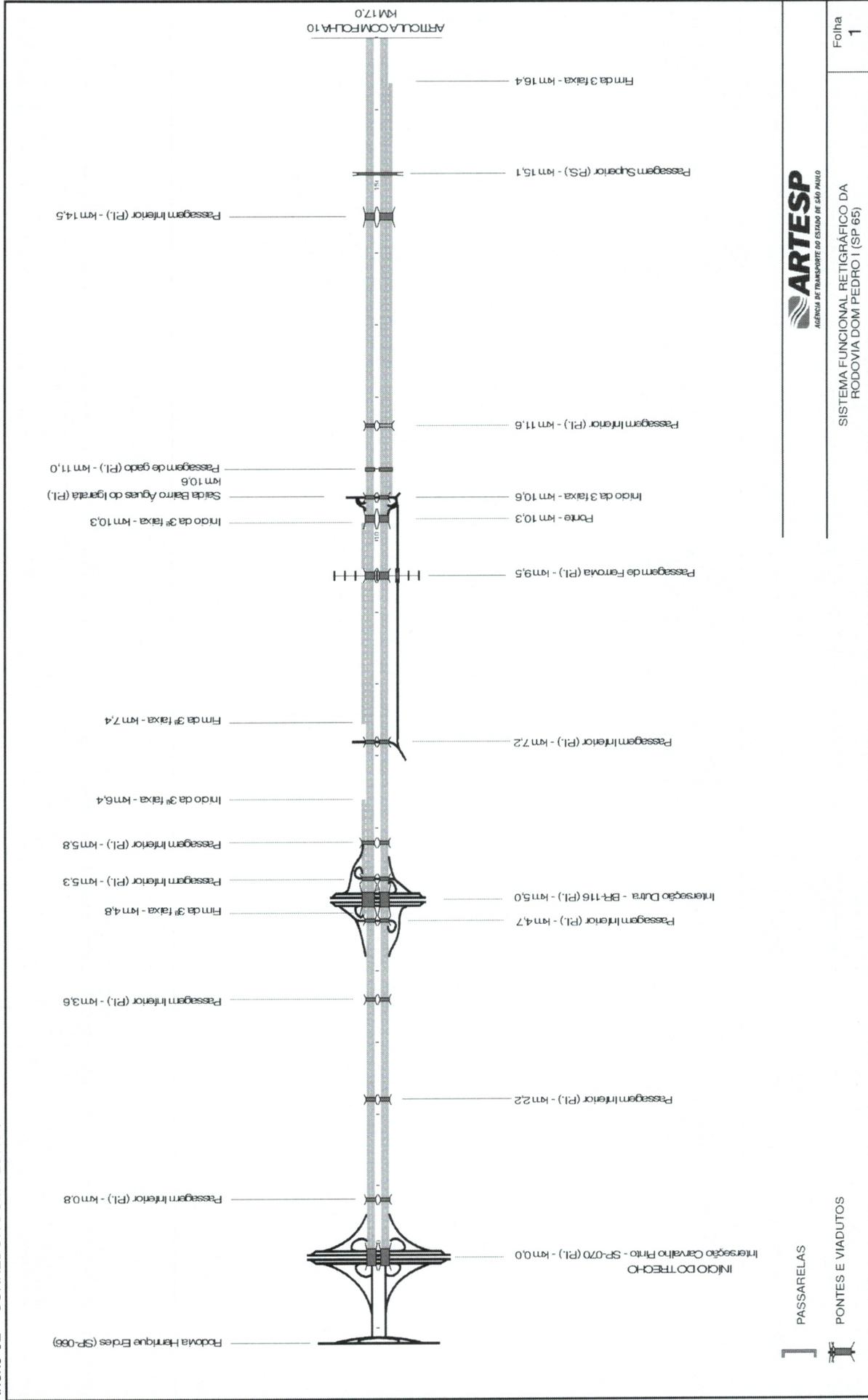
A obra de complementação do Anel Viário de Campinas teve início e sofreu paralisação até o ano 2000, quando foi retomada e concluída, recebendo a denominação de Rodovia José Roberto Magalhães Teixeira (SP 083). No restante do segmento entre o Trevo de Souza e a Via Anhangüera (km 104) foram construídas faixas adicionais em cada uma das pistas, alguns segmentos de marginais e obras de remodelação de alguns trevos.

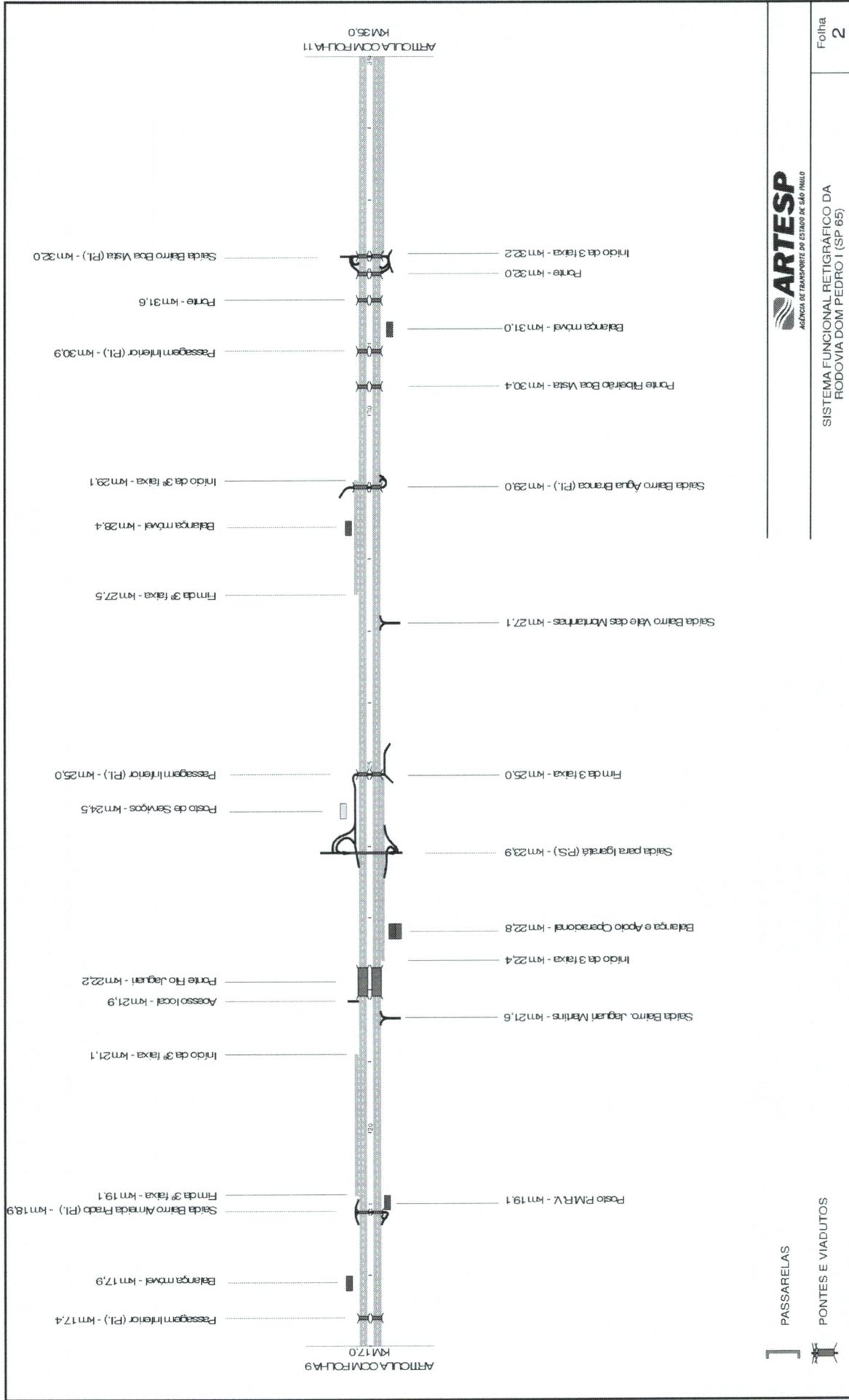
Do ponto de vista de sua constituição física, a rodovia SP 065 apresenta as seguintes características:

- Pista dupla com canteiro central, comprimento total igual a 145,4 km;
- 2 x 2 faixas de rolamento, largura da faixa igual a 3,60 m;
- Largura do canteiro central: 20,0 m
- Largura do acostamento: 3,00 m;
- Rampa máxima igual 5%;
- Raio mínimo de curva horizontal igual a 300,0 m;
- Raio mínimo de curva vertical igual a 5.000,0 m.
- Faixa de Domínio: largura padrão de 100,00 m.

3.2. Traçado Funcional Retigráfico

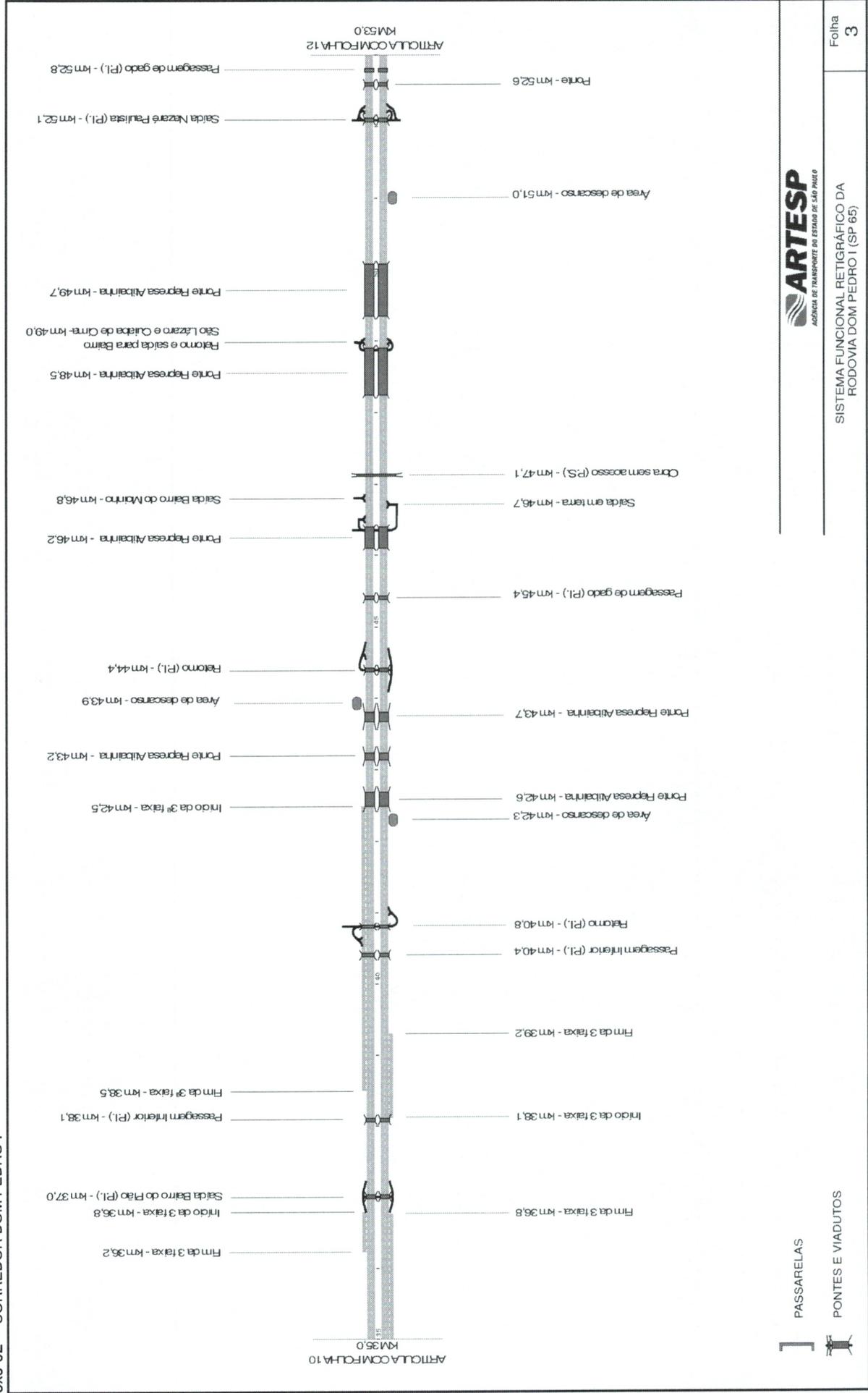
Nas folhas seguintes estão apresentados os traçados funcionais retigráficos das rodovias SP 065, SP 083, SP 332, SP 063 e SP 360, que compõem o Corredor D. Pedro I.





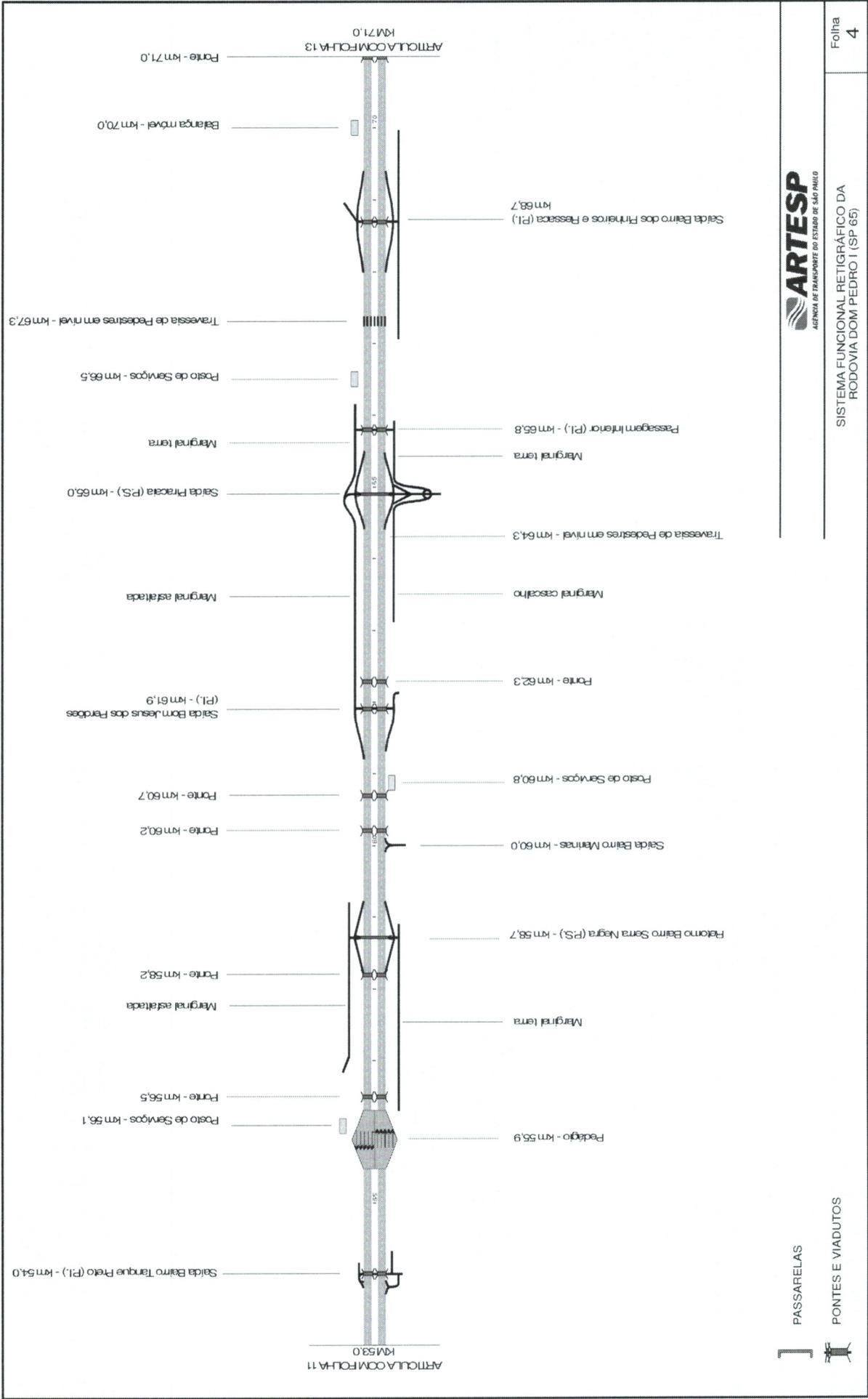
PASSARELAS

PONTES E VIADUTOS



PASSARELAS

PONTES E VIADUTOS

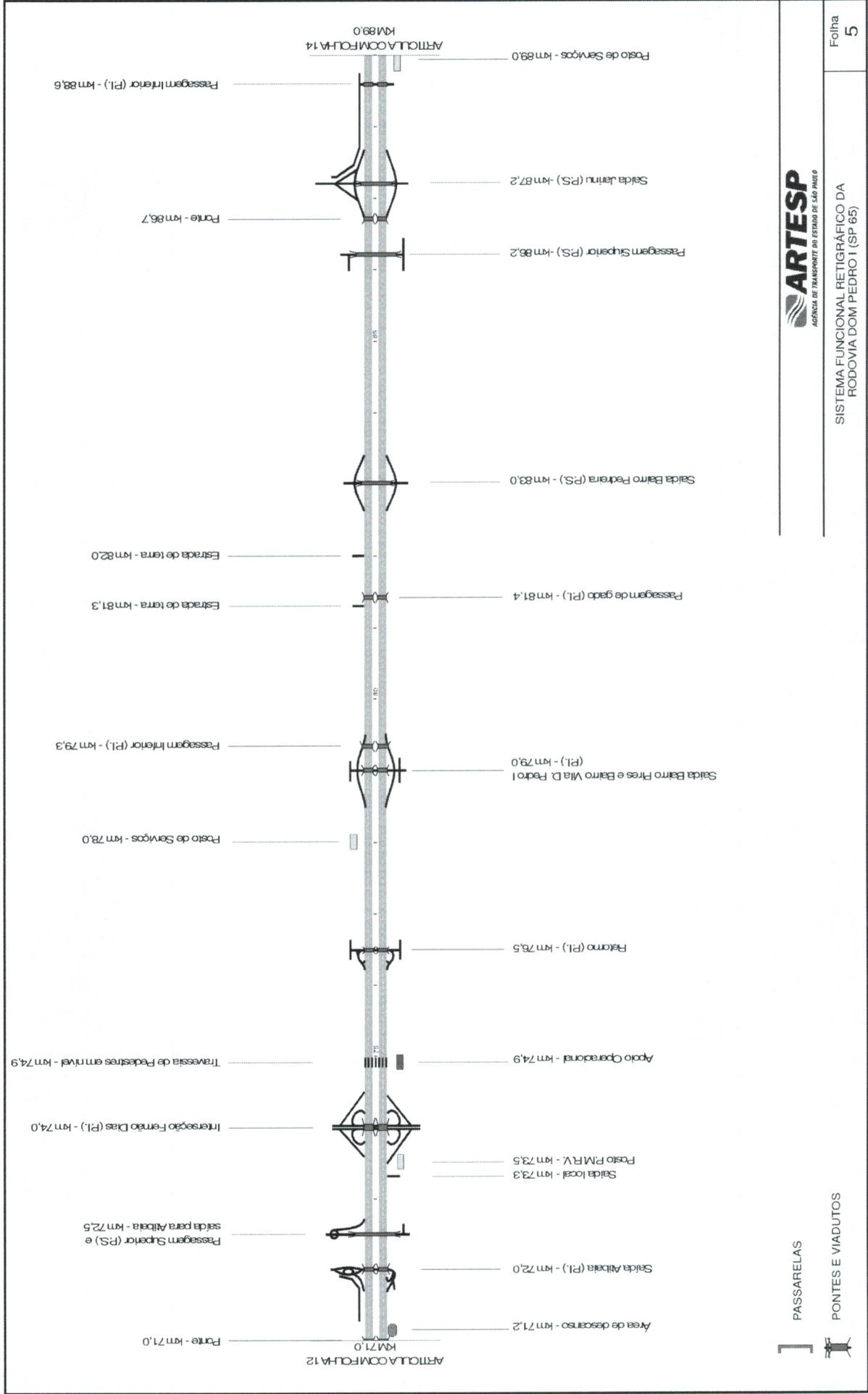




AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

Anexo 02 - CORREDOR DOM PEDRO I

Folha 17 de 51

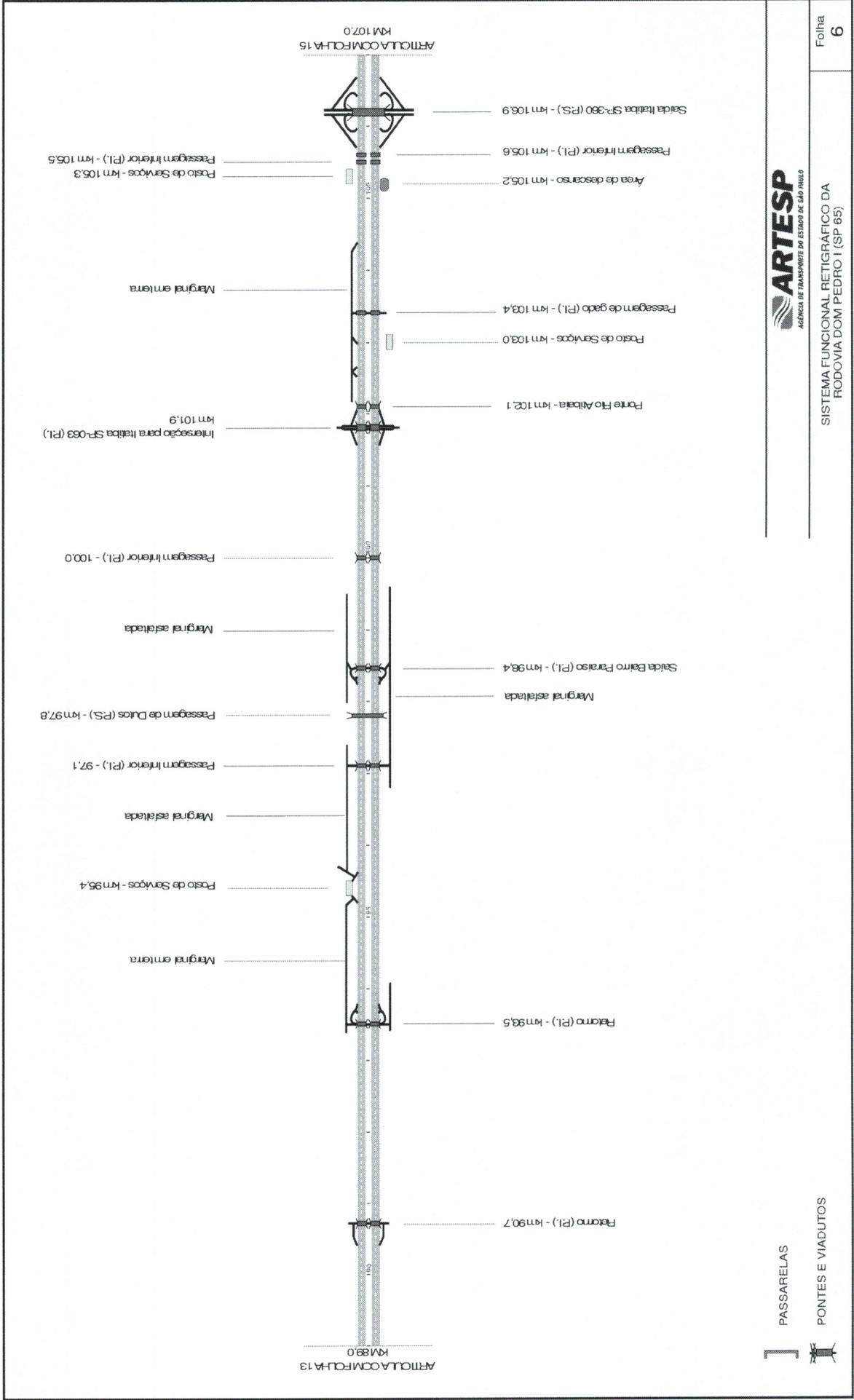


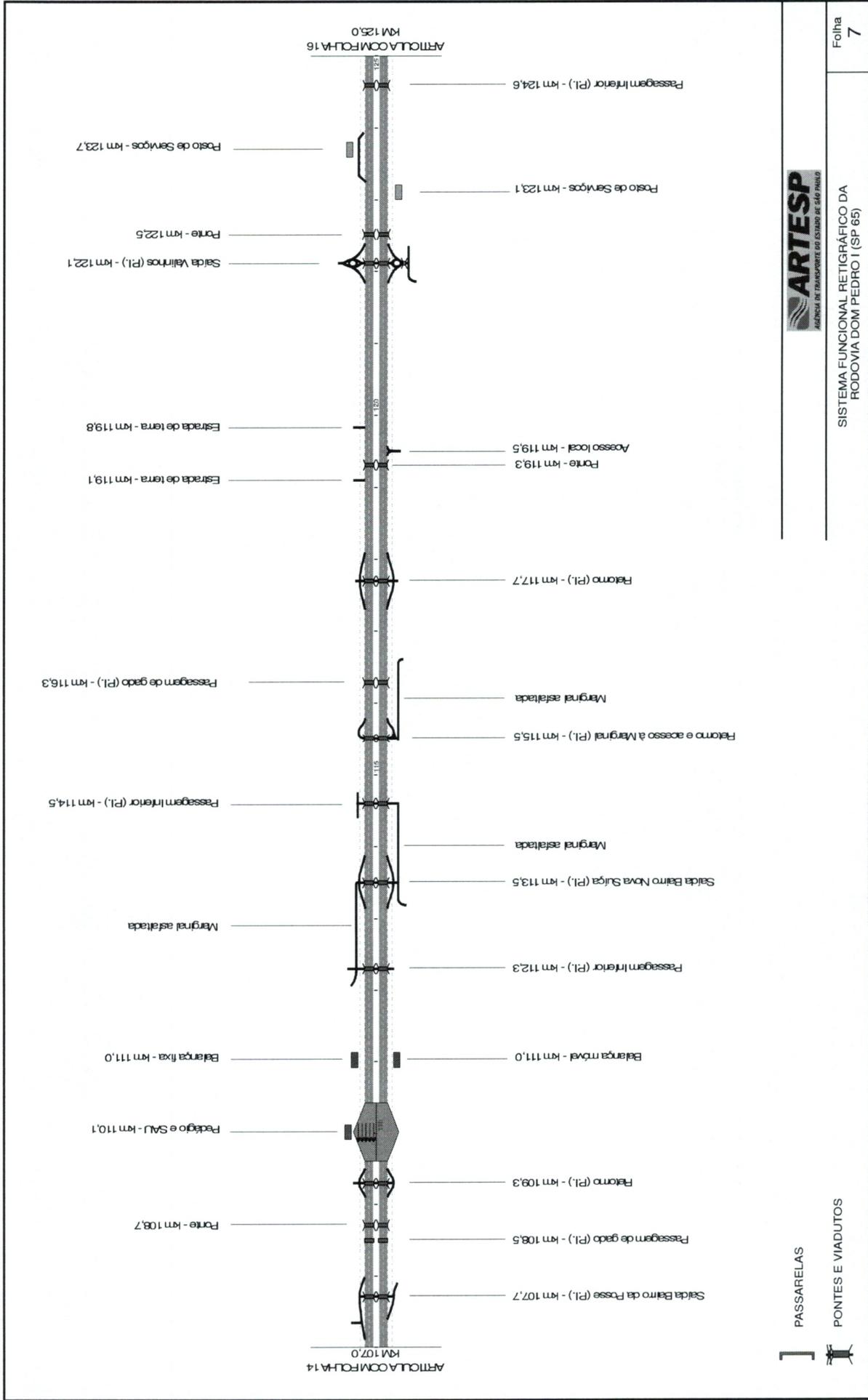
PASSARELAS

PONTES E VIADUTOS



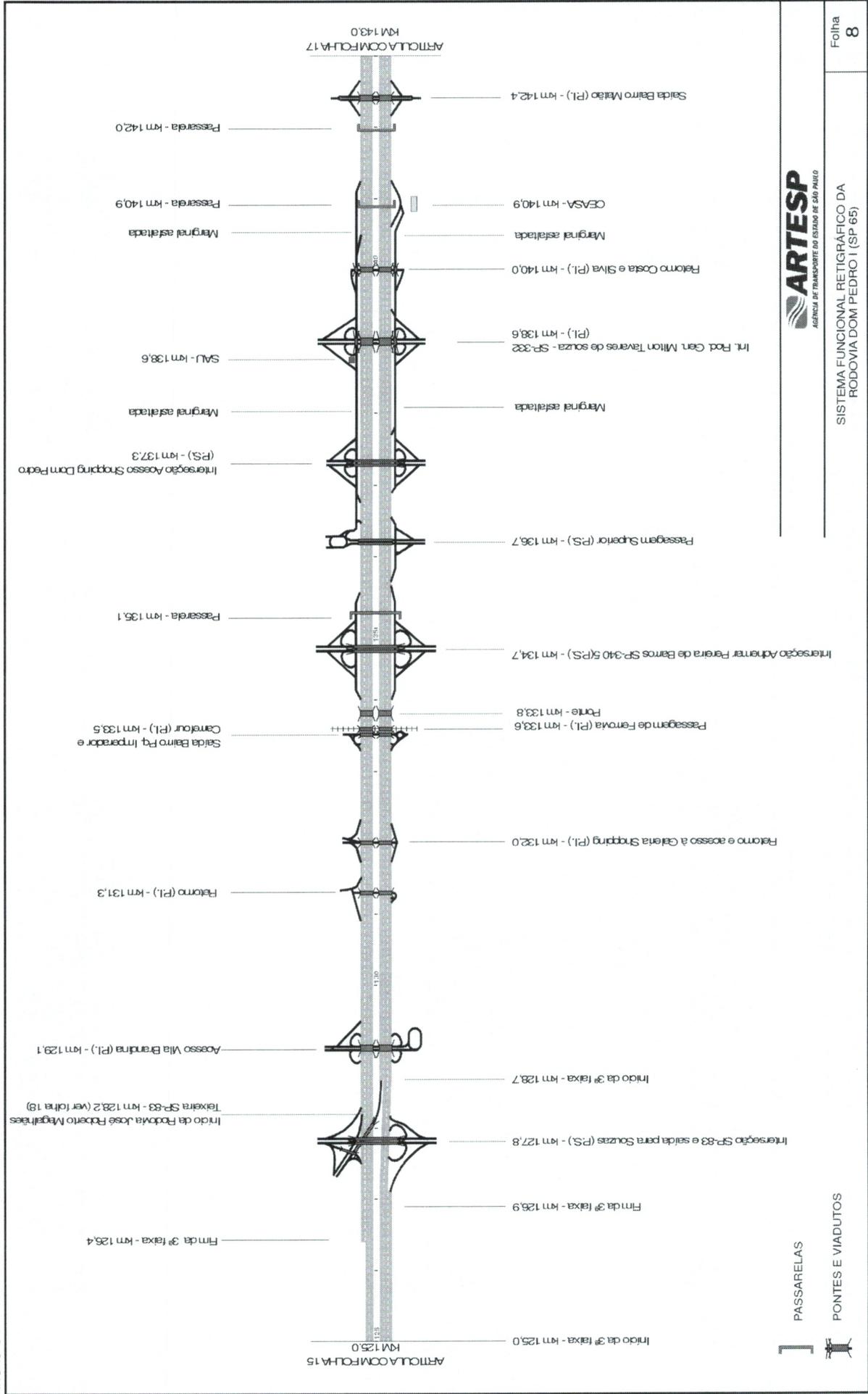
SISTEMA FUNCIONAL RETIFRÁFICO DA RODOVIA DOM PEDRO I (SP 65)





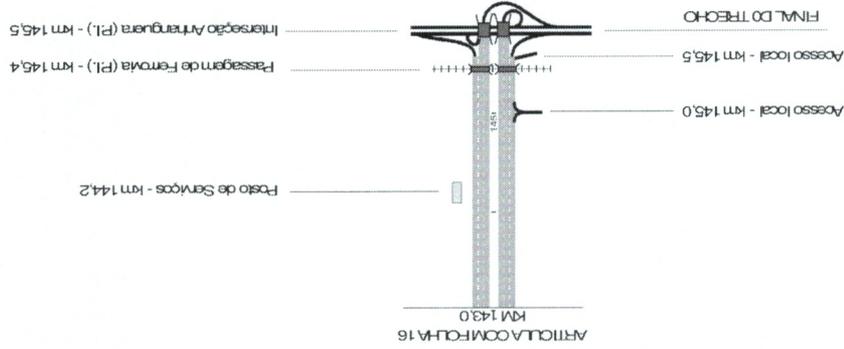
PASSARELAS

PONTES E VIADUTOS



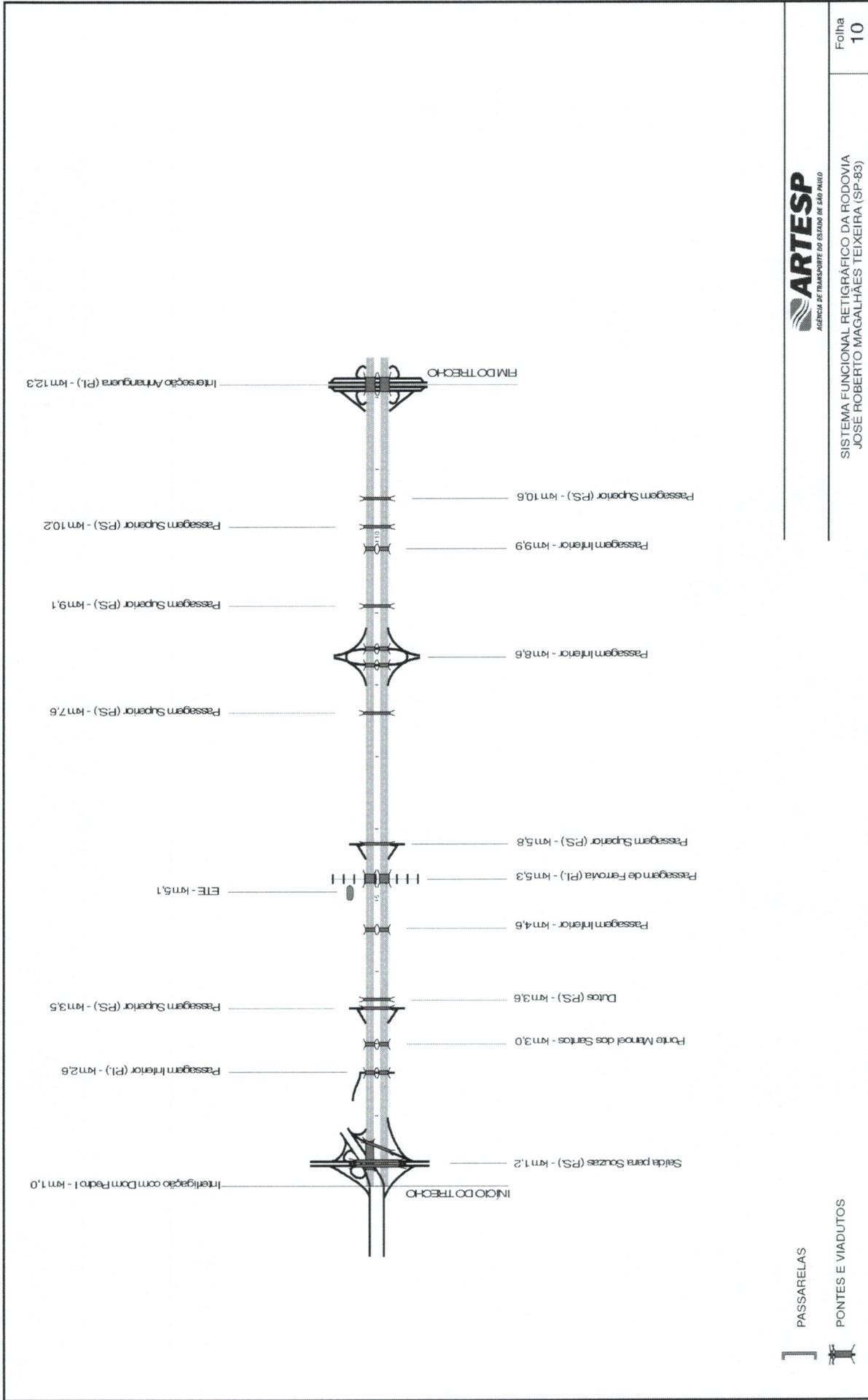
PASSARELAS

PONTES E VIADUTOS



] PASSARELAS

⌋ PONTES E VIADUTOS

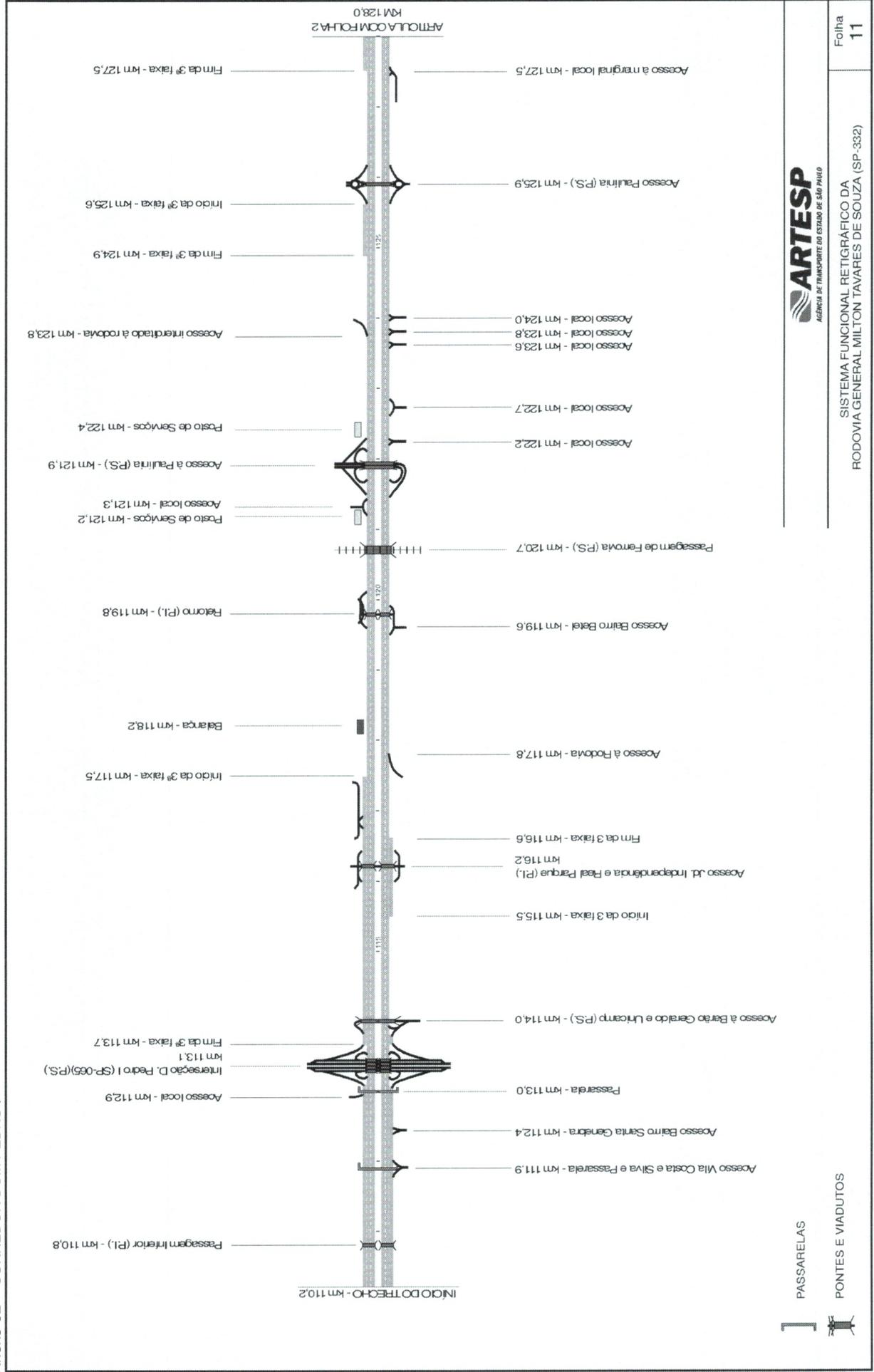


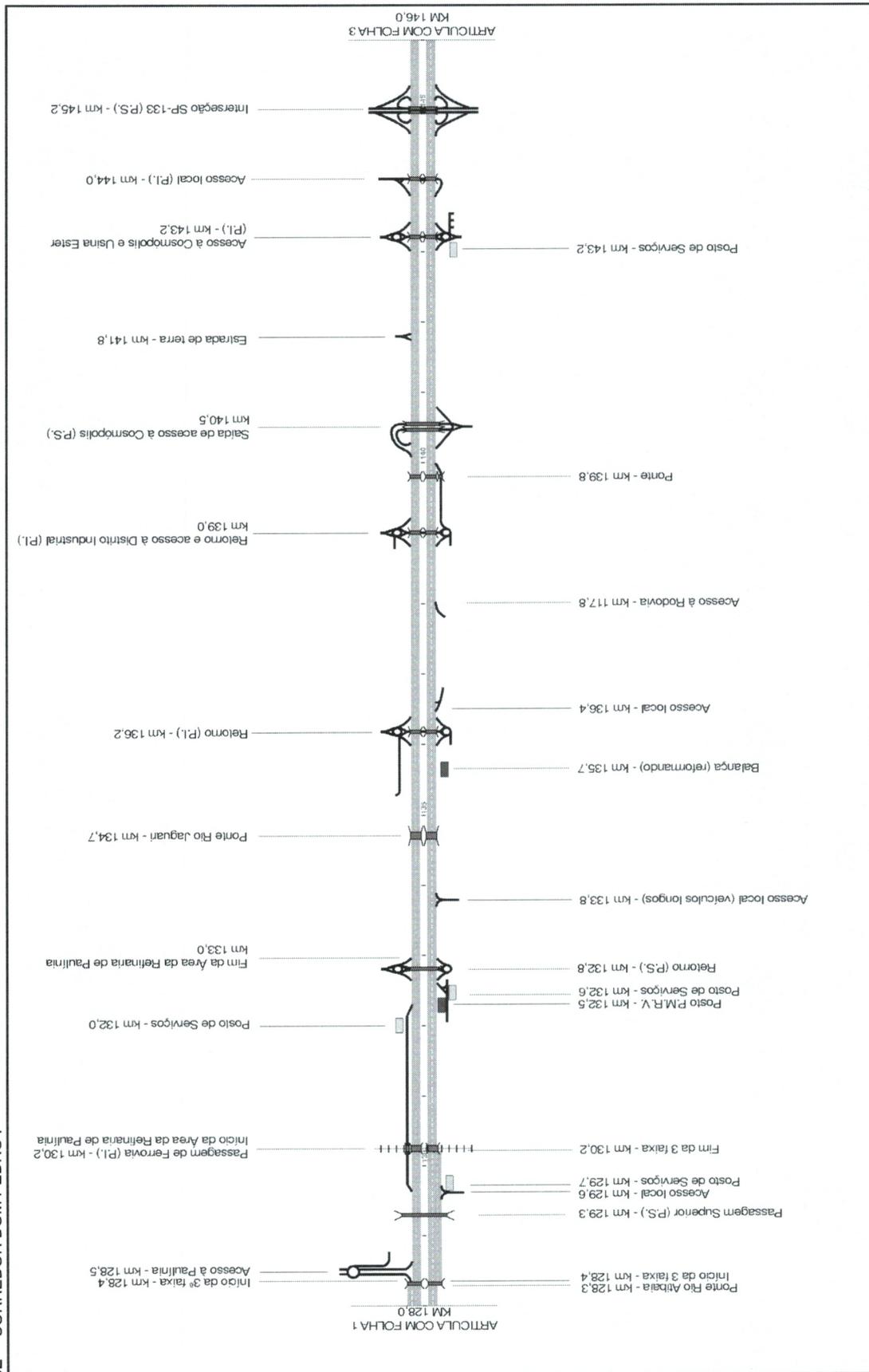
]

PASSARELAS



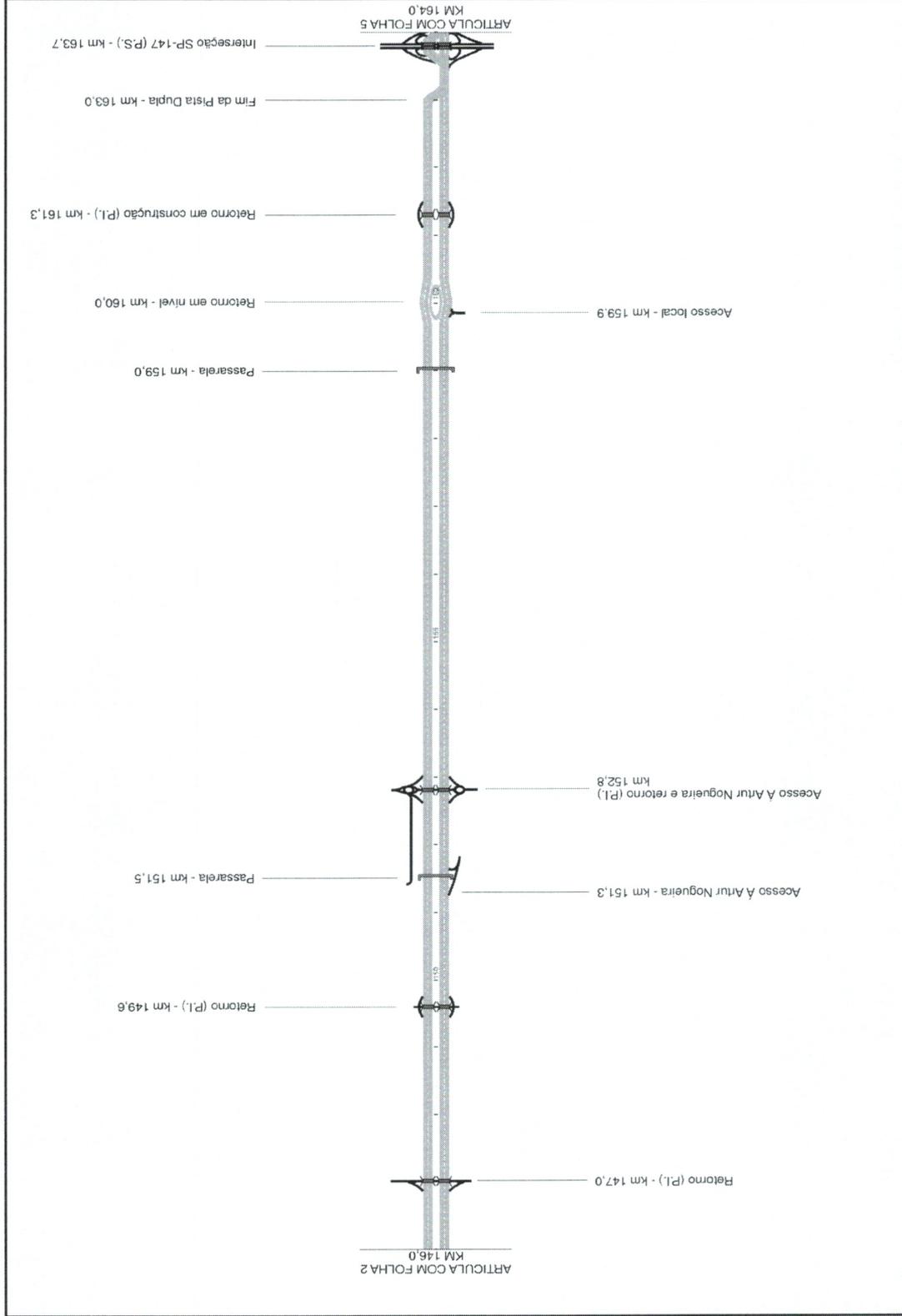
PONTES E VIADUTOS



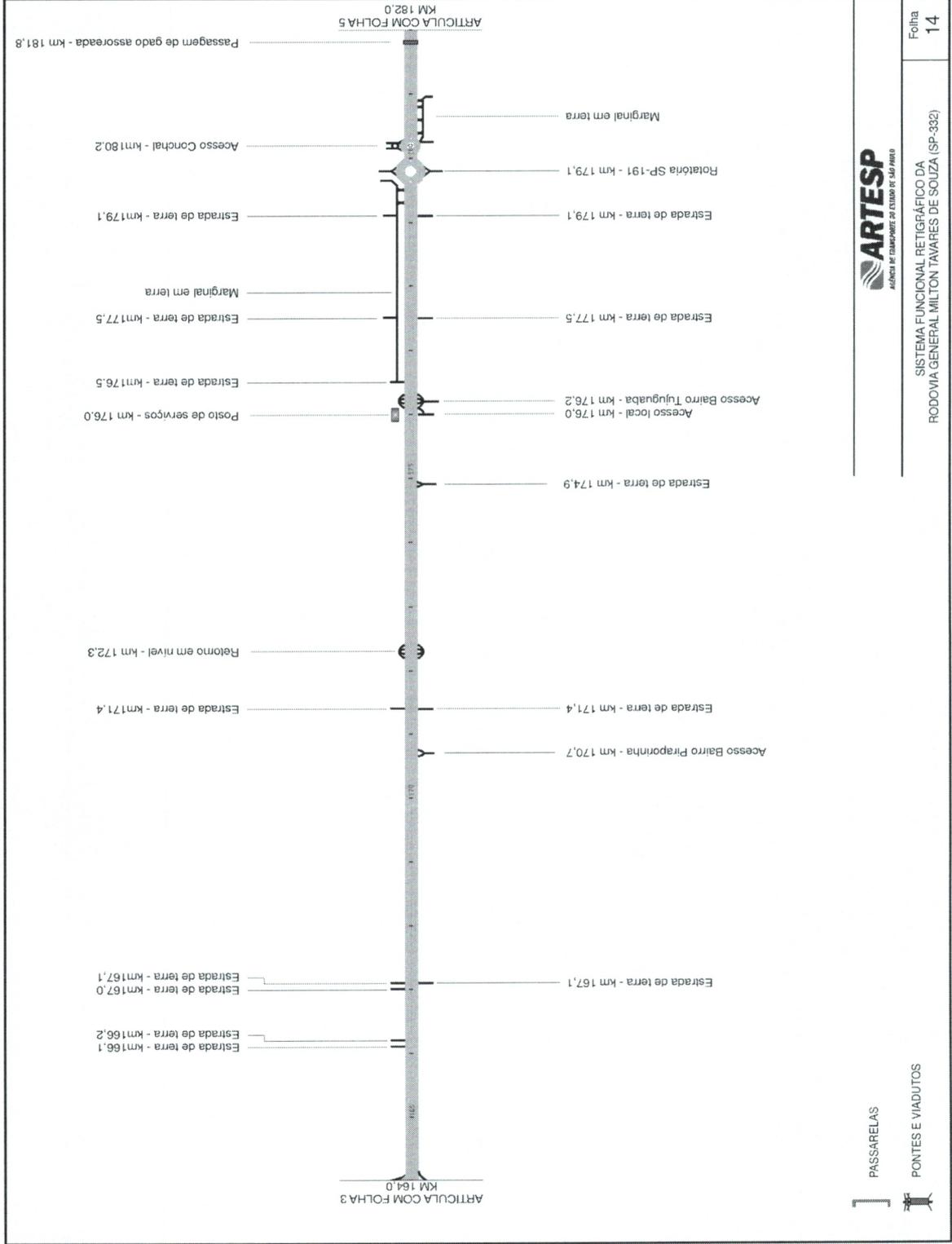


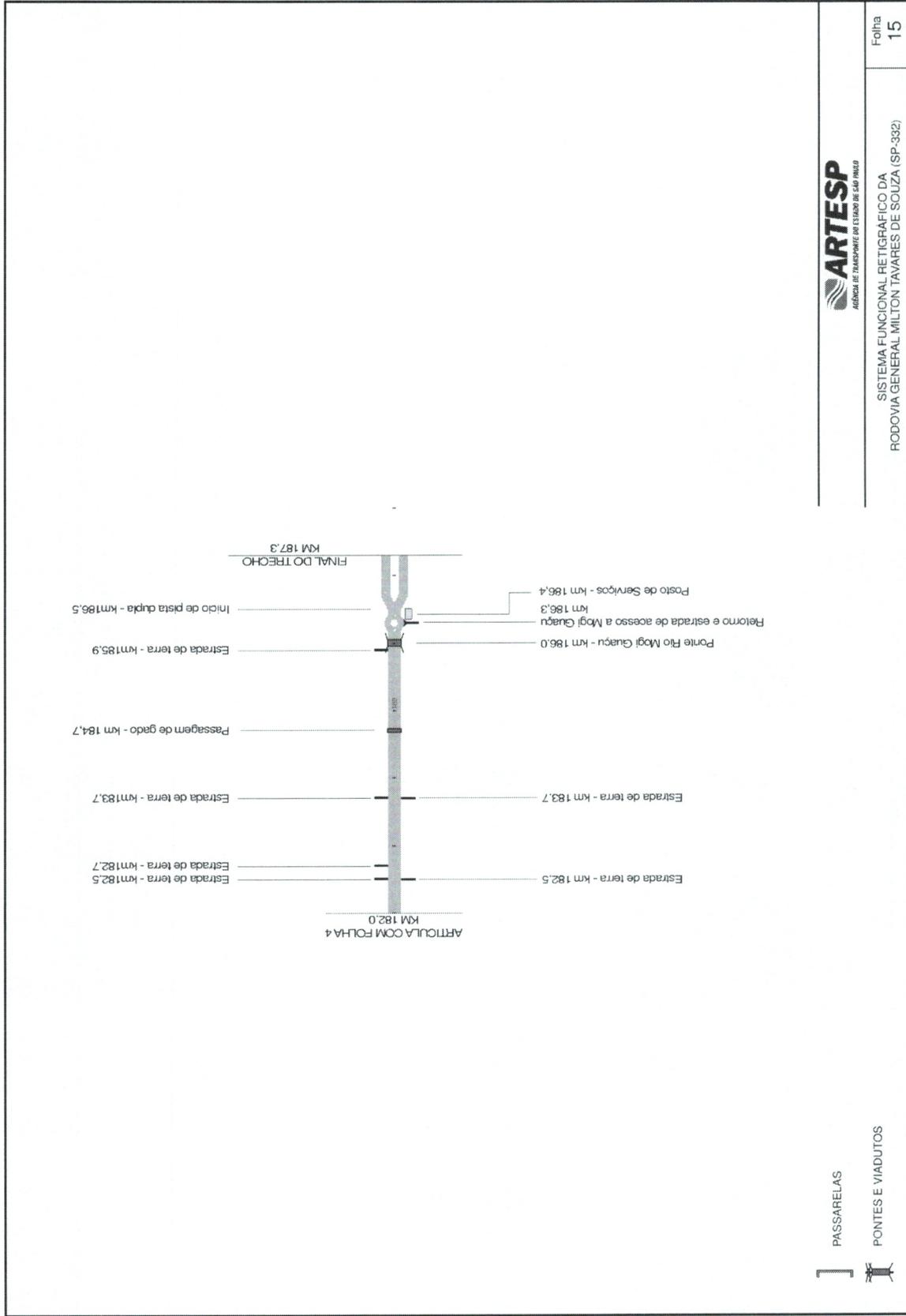
PASSARELAS

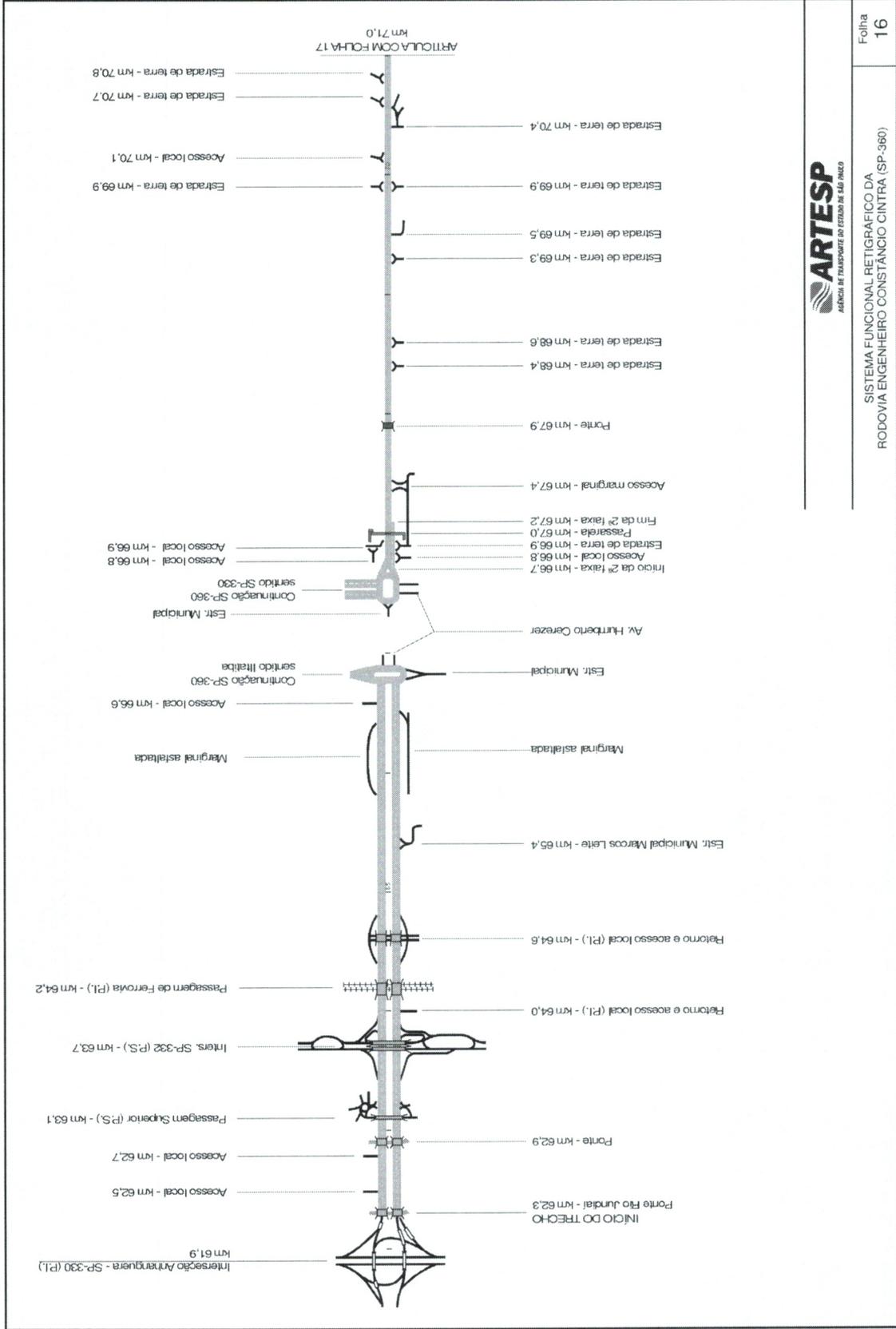
PONTES E VIADUTOS



 <p>AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO</p>	
<p>SISTEMA FUNCIONAL RETILOGRÁFICO DA RODOVIA GENERAL MILTON TAVARES DE SOUZA (SP-332)</p>	
<p>PASSARELAS</p>	<p>PONTES E VIADUTOS</p>
	<p>Folha 13</p>





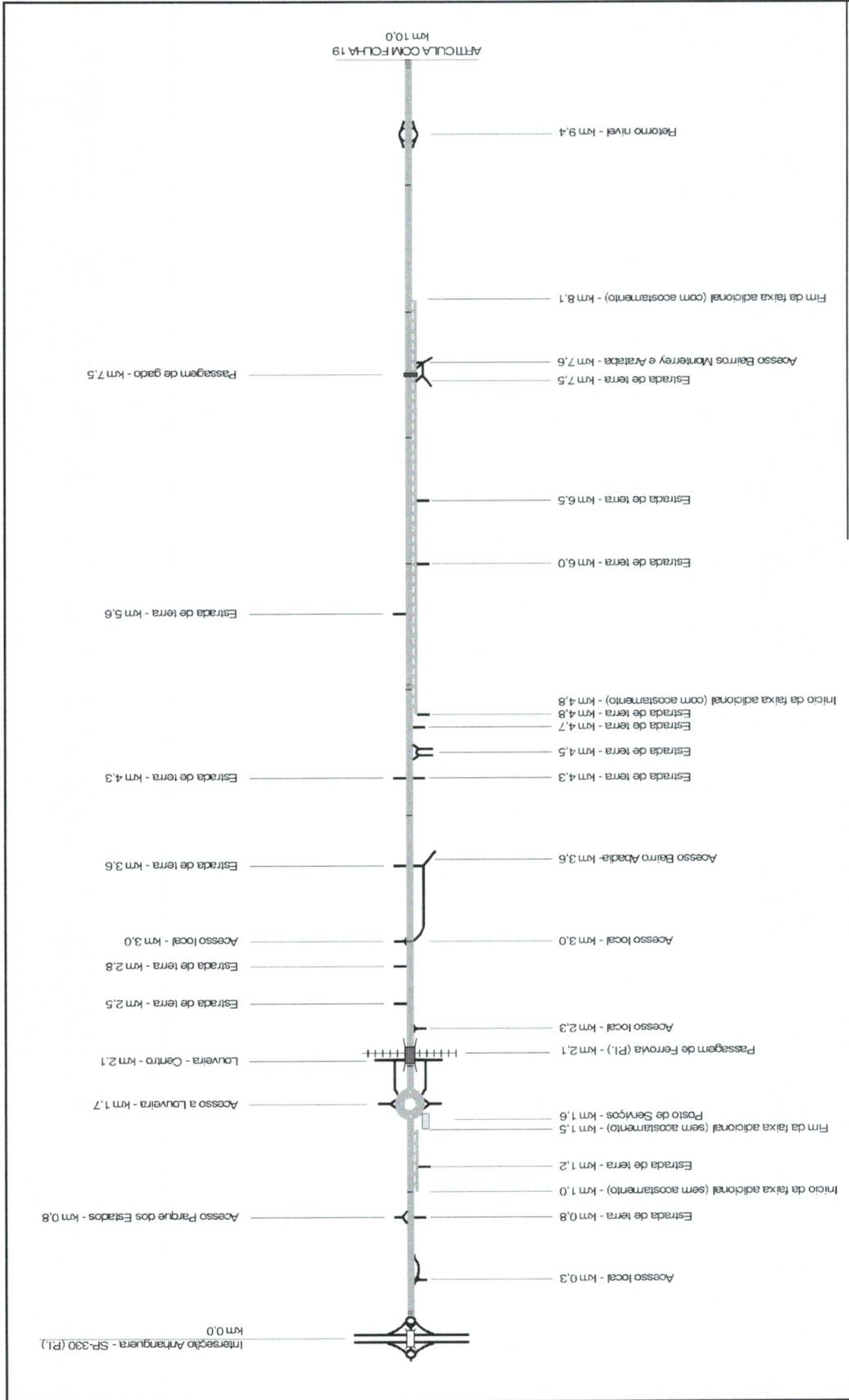




AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

Anexo 02 - CORREDOR DOM PEDRO I

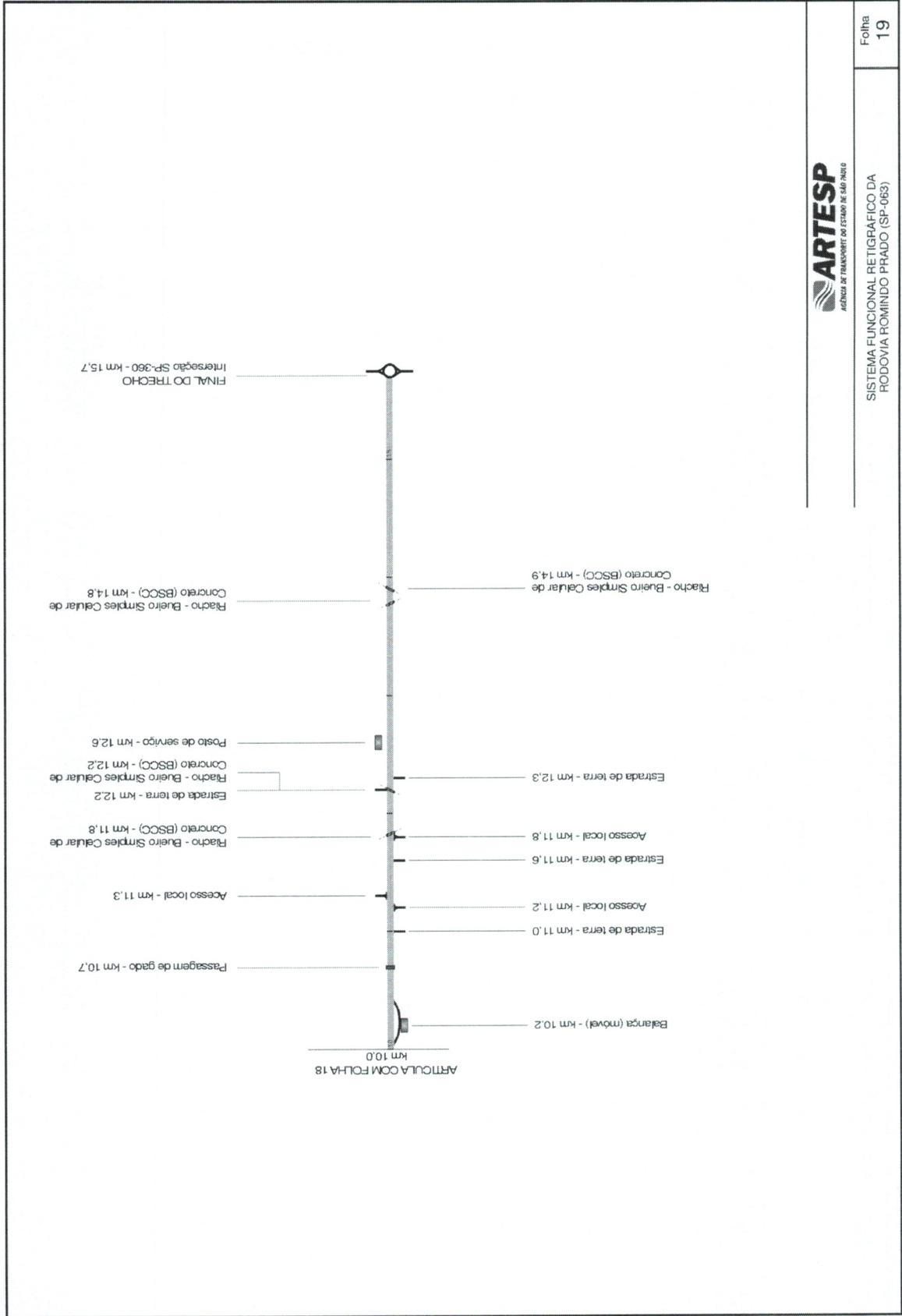
Folha 30 de 51

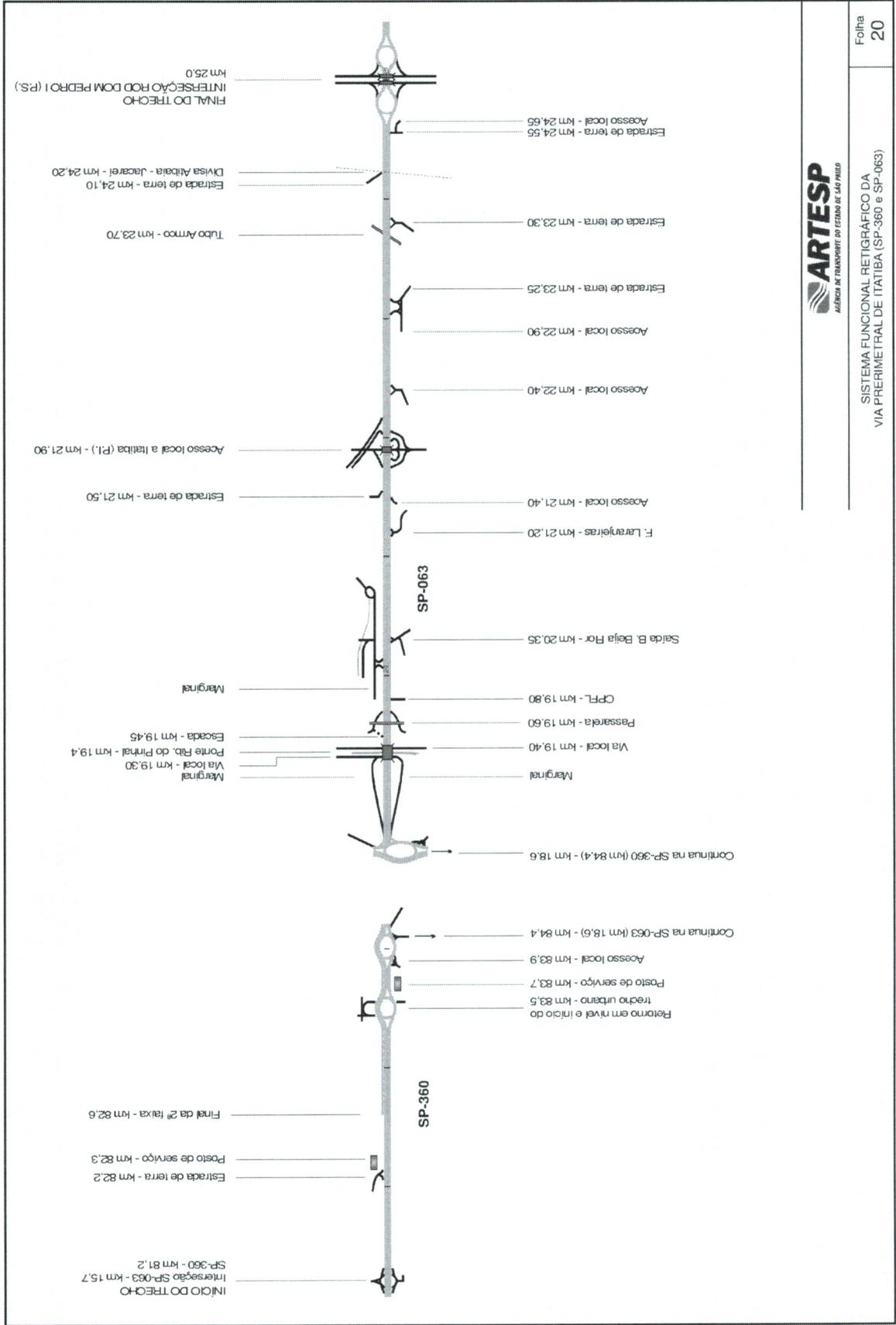


SISTEMA FUNCIONAL RETILOGRÁFICO DA
RODOVIA ROMINDO PRADO (SP-063)

Folha
18

AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO
R. Urussuí, 300 - Itaim Bibi - 11º andar - CEP 04542-051 - São Paulo - SP - FONE/FAX: (11) 3465-2000





3.3. Localização das Obras de Arte Especiais

Ao longo das rodovias SP 065, SP 083, SP 332, SP 063 e SP 360 estão implantados viadutos (PS e PI) e pontes, com eixo reto ou em curva, com tabuleiros com esquemas estruturais diversos, predominando os tipos em caixão e em vigas pré-moldadas de concreto. Não estão relacionadas as obras de arte especiais dos acessos, que deverão ser levantadas e cadastradas pelo Licitante.

A relação das obras com as respectivas localizações é a seguinte:

Nº	RODOVIA	QUANT. OBRAS	KM	DESCRIÇÃO
1	SP – 065	02	0,0	PASSAGEM INFERIOR (PI)
2	SP – 065	02	0,8	PASSAGEM INFERIOR (PI)
3	SP – 065	02	2,2	PASSAGEM INFERIOR (PI)
4	SP – 065	02	3,6	PASSAGEM INFERIOR (PI)
5	SP – 065	02	4,7	PASSAGEM INFERIOR (PI)
6	SP – 065	02	5,0	PASSAGEM INFERIOR (PI)
7	SP – 065	02	5,3	PASSAGEM INFERIOR (PI)
8	SP – 065	02	5,8	PASSAGEM INFERIOR (PI)
9	SP – 065	02	7,2	PASSAGEM INFERIOR (PI)
10	SP – 065	02	9,5	PASSAGEM DE FERROVIA (PI)
11	SP – 065	02	10,3	PONTE
12	SP – 065	02	10,6	SAÍDA BAIRRO ÁGUAS DE IGARATÁ (PI)
13	SP – 065	02	11,0	PASSAGEM DE GADO (PI)
14	SP – 065	02	11,6	PASSAGEM INFERIOR (PI)
15	SP – 065	02	14,5	PASSAGEM INFERIOR (PI)
16	SP – 065	01	15,1	PASSAGEM SUPERIOR (PS)
17	SP – 065	02	17,4	PASSAGEM INFERIOR (PI)
18	SP – 065	02	18,9	SAÍDA BAIRRO ALMEIDA PRADO (PI)
19	SP – 065	02	22,2	PONTE RIO JAGUARI
20	SP – 065	01	23,9	SAÍDA PARA IGARATÁ (PS)
21	SP – 065	02	25,0	PASSAGEM INFERIOR (PI)
22	SP – 065	02	29,0	SAÍDA BAIRRO ÁGUA BRANCA (PI)
23	SP – 065	02	30,4	PONTE RIBEIRÃO BOA VISTA
24	SP – 065	02	30,9	PASSAGEM INFERIOR (PI)
25	SP – 065	02	31,6	PONTE
26	SP – 065	02	32,0	PONTE
27	SP – 065	02	32,2	SAÍDA BAIRRO BOA VISTA (PI)
28	SP – 065	02	37,0	SAÍDA BAIRRO DO PIÃO (PI)
29	SP – 065	02	38,1	PASSAGEM INFERIOR (PI)
30	SP – 065	02	40,4	PASSAGEM INFERIOR (PI)
31	SP – 065	02	40,8	RETORNO (PI)
32	SP – 065	02	42,6	PONTE REPRESA ATIBAINHA
33	SP – 065	02	43,2	PONTE REPRESA ATIBAINHA
34	SP – 065	02	43,7	PONTE REPRESA ATIBAINHA
35	SP – 065	02	44,4	RETORNO (PI)

Nº	RODOVIA	QUANT. OBRAS	KM	DESCRIÇÃO
36	SP - 065	02	45,4	PASSAGEM DE GADO (PI)
37	SP - 065	02	46,2	PONTE REPRESA ATIBAINHA
38	SP - 065	01	47,1	PASSAGEM SUPERIOR (PS)
39	SP - 065	02	48,5	PONTE REPRESA ATIBAINHA
40	SP - 065	02	49,7	PONTE REPRESA ATIBAINHA
41	SP - 065	02	52,1	SAÍDA NAZARÉ PAULISTA
42	SP - 065	02	52,6	PONTE
43	SP - 065	02	52,8	PASSAGEM DE GADO (PI)
44	SP - 065	02	54,0	SAÍDA BAIRRO TANQUE PRETO (PI)
45	SP - 065	02	56,5	PONTE
46	SP - 065	02	58,2	PONTE
47	SP - 065	01	58,7	RETORNO BAIRRO SERRA NEGRA (PS)
48	SP - 065	02	60,2	PONTE
49	SP - 065	02	60,7	PONTE
50	SP - 065	02	61,9	SAÍDA BOM JESUS DOS PERDÕES (PI)
51	SP - 065	02	62,3	PONTE
52	SP - 065	01	65,0	SAÍDA PIRACAIA (PS)
53	SP - 065	02	65,8	PASSAGEM INFERIOR (PI)
54	SP - 065	02	68,7	SAÍDA BAIRRO DOS PINHEIROS E RESSACA (PI)
55	SP - 065	02	71,0	PONTE
56	SP - 065	02	72,0	SAÍDA ATIBAIA (PI)
57	SP - 065	01	72,5	PASSAGEM SUPERIOR (PS) E SAÍDA PARA ATIBAIA
58	SP - 065	02	74,0	INTERSEÇÃO FERNÃO DIAS (PI)
59	SP - 065	02	76,5	RETORNO (PI)
60	SP - 065	02	79,0	SAÍDA BAIRRO PIRES E BAIRRO VILA D. PEDRO I (PI)
61	SP - 065	02	79,3	PASSAGEM INFERIOR (PI)
62	SP - 065	02	81,4	PASSAGEM INFERIOR (PI)
63	SP - 065	01	83,0	SAÍDA BAIRRO PEDREIRA (PS)
64	SP - 065	01	86,2	PASSAGEM SUPERIOR (PS)
65	SP - 065	02	86,7	PONTE
66	SP - 065	01	87,2	SAÍDA JARINU (PS)
67	SP - 065	02	88,6	PASSAGEM INFERIOR (PI)
68	SP - 065	02	90,7	RETORNO (PI)
69	SP - 065	02	93,5	RETORNO (PI)
70	SP - 065	02	97,1	PASSAGEM INFERIOR (PI)
71	SP - 065	01	97,8	PASSAGEM DE DUTOS (PS)
72	SP - 065	02	98,4	SAÍDA BAIRRO PARAISO (PI)
73	SP - 065	02	100,0	PASSAGEM INFERIOR (PI)
74	SP - 065	02	101,7	INTERSEÇÃO PARA ATIBAIA SP-63 (PI)

Nº	RODOVIA	QUANT. OBRAS	KM	DESCRIÇÃO
75	SP - 065	02	102,1	PONTE RIO ATIBAIA
76	SP - 065	02	103,4	PASSAGEM DE GADO (PI)
77	SP - 065	02	105,5	PASSAGEM INFERIOR (PI)
78	SP - 065	02	105,6	PASSAGEM INFERIOR (PI)
79	SP - 065	01	106,2	SAÍDA ITATIBA SP-360 (PS)
80	SP - 065	02	107,7	SAÍDA BAIRRO DE POSSE (PI)
81	SP - 065	02	108,5	PASSAGEM DE GADO (PI)
82	SP - 065	02	108,7	PONTE
83	SP - 065	02	109,3	PASSAGEM INFERIOR (PI)
84	SP - 065	02	112,3	PASSAGEM INFERIOR (PI)
85	SP - 065	02	113,5	SAÍDA BAIRRO NOVA SUIÇA (PI)
86	SP - 065	02	114,5	PASSAGEM INFERIOR (PI)
87	SP - 065	02	115,5	RETORNO E ACESSO À MARGINAL (PI)
88	SP - 065	02	116,3	PASSAGEM DE GADO (PI)
89	SP - 065	02	117,7	RETORNO (PI)
90	SP - 065	02	119,3	PONTE
91	SP - 065	02	122,1	SAIDA VALINHOS (PI)
92	SP - 065	02	122,5	PONTE
93	SP - 065	02	124,6	PASSAGEM INFERIOR (PI)
94	SP - 065	02	127,8	INTERSEÇÃO SP-83 E SAÍDA PARA SOUZAS (PS)
95	SP - 065	02	129,1	ACESSO VILA BRANDINA (PI)
96	SP - 065	02	131,3	RETORNO (PI)
97	SP - 065	02	132,0	RETORNO E ACESSO À GALERIA SHOPPING (PI)
98	SP - 065	02	133,5	SAÍDA BAIRRO PQ IMPERADOR (P.I)
99	SP - 065	02	133,6	PASSAGEM DE FERROVIA (PI)
100	SP - 065	02	133,8	PONTE
101	SP - 065	02	134,7	INTERSEÇÃO ADHEMAR P. DE BARROS SP-340 (PS)
102	SP - 065	01	135,1	PASSARELA
103	SP - 065	02	136,7	PASSAGEM SUPERIOR (PS)
104	SP - 065	02	137,3	INTERSEÇÃO ACESSO SHOPPING DOM PEDRO (PS)
105	SP - 065	02	139,0	INTERSEÇÃO ACESSO PAULÍNIA (PI)
106	SP - 065	02	140,0	RETORNO COSTA E SILVA (PI)
107	SP - 065	01	140,9	PASSARELA
108	SP - 065	01	142,0	PASSARELA
109	SP - 065	02	142,4	SAÍDA BAIRRO MATÃO (PI)
110	SP - 065	02	145,4	PASSAGEM DE FERROVIA (PI)
111	SP - 065	02	145,8	INTERSEÇÃO ANHANGUERA (PI)
112	SP - 083	02	1,2	SAÍDA PARA SOUZA (PS)
113	SP - 083	02	2,6	PASSAGEM INFERIOR (PI)
114	SP - 083	02	3,0	PONTE MANOEL DOS SANTOS

Nº	RODOVIA	QUANT. OBRAS	KM	DESCRIÇÃO
115	SP - 083	01	3,5	PASSAGEM SUPERIOR (PS)
116	SP - 083	01	3,6	PASSAGEM DE DUTOS (PS)
117	SP - 083	02	4,6	PASSAGEM INFERIOR (PI)
118	SP - 083	02	5,3	PASSAGEM DE FERROVIA (PI)
119	SP - 083	01	5,8	PASSAGEM SUPERIOR (PS)
120	SP - 083	01	7,6	PASSAGEM SUPERIOR (PS)
121	SP - 083	04	8,4	PASSAGEM INFERIOR (PI)
122	SP - 083	01	9,1	PASSAGEM SUPERIOR (PS)
123	SP - 083	02	9,9	PASSAGEM INFERIOR (P.I)
124	SP - 083	01	10,2	PASSAGEM SUPERIOR (PS)
125	SP - 083	01	10,6	PASSAGEM SUPERIOR (PS)
126	SP - 083	02	12,2	INTERSEÇÃO ANHANGUERA (PI)
127	SP - 332	02	110,8	PASSAGEM INFERIOR (PI)
128	SP - 332	01	111,9	PASSARELA
129	SP - 332	01	113,0	PASSARELA
130	SP - 332	01	114,0	PASSAGEM SUPERIOR (PS)
131	SP - 332	02	116,2	PASSAGEM INFERIOR (PI)
132	SP - 332	02	119,8	RETORNO (PI)
133	SP - 332	01	120,7	PASSAGEM DE FERROVIA (PS)
134	SP - 332	02	121,9	PASSAGEM SUPERIOR (PS)
135	SP - 332	01	125,9	PASSAGEM SUPERIOR (PS)
136	SP - 332	02	128,3	PONTE RIO ATIBAIA
137	SP - 332	01	129,3	PASSAGEM SUPERIOR (PS)
138	SP - 332	02	130,2	PASSAGEM DE FERROVIA (PI)
139	SP - 332	01	132,8	RETORNO (PS)
140	SP - 332	02	134,7	PONTE RIO JAGUARI
141	SP - 332	02	136,2	RETORNO (PI)
142	SP - 332	02	139,0	RETORNO (PI)
143	SP - 332	02	139,8	PONTE
144	SP - 332	02	140,5	SAIDA COSMÓPOLIS (PS)
145	SP - 332	02	143,2	ACESSO COSMÓPOLIS (PI)
146	SP - 332	02	144,0	ACESSO LOCAL (PI)
147	SP - 332	02	145,2	INTERSEÇÃO SP 133 (PS)
148	SP - 332	02	147,0	RETORNO (PI)
149	SP - 332	02	149,6	RETORNO (PI)
150	SP - 332	01	151,5	PASSARELA
151	SP - 332	02	152,8	RETORNO (PI)
152	SP - 332	01	159,0	PASSARELA
153	SP - 332	02	161,3	RETORNO (PI)
154	SP - 332	02	164,0	INTERSEÇÃO SP 147 (PS)
155	SP - 332	01	181,8	PASSAGEM DE GADO (PI)
156	SP - 332	01	184,7	PASSAGEM DE GADO (PI)
157	SP - 332	01	186,0	PONTE RIO MOGI-GUAÇU

Nº	RODOVIA	QUANT. OBRAS	KM	DESCRIÇÃO
158	SP - 360	02	62,3	PONTE RIO JUNDIAÍ
159	SP - 360	02	62,9	PONTE
160	SP - 360	01	63,1	PASSAGEM SUPERIOR (PS)
161	SP - 360	02	63,7	PASSAGEM SUPERIOR (PS)
162	SP - 360	02	64,2	PASSAGEM DE FERROVIA (PI)
163	SP - 360	02	64,6	PASSAGEM INFERIOR (PI)
164	SP - 360	01	67,0	PASSARELA
165	SP - 360	01	67,9	PONTE
166	SP - 360	01	72,1	PASSARELA
167	SP - 063	01	2,1	PASSAGEM INFERIOR (PI)
168	SP - 063	01	19,4	PONTE
169	SP - 063	01	19,6	PASSARELA
170	SP - 063	01	21,9	ACESSO LOCAL (PI)

Total de OAEs no lote: 301

3.4. Serviços e Instalações de Apoio

A Rodovia D. Pedro I - SP 065 conta com os seguintes serviços e instalações de apoio:

- Praças de Pedágio:	Nazaré Paulista km 55 Itatiba km 110,1
- Balança Fixa:	Igaratá km 22,8 Norte Itatiba km 110,0 Sul
- Balança Móvel:	Jacareí km 17,9 Sul Igaratá km 28,4 Sul Igaratá km 31,2 Norte Atibaia km 69,9 Sul Itatiba km 110,0 Norte
- SAU:	Igaratá km 22,8 Norte Atibaia km 75 Norte Campinas km 139 Sul
Centro de Operações (CODE):	Atibaia km 73 Norte
Polícia Militar (PMRv)	Igaratá km 19,1 Atibaia km 73,5 Norte

A Rodovia General Milton Tavares de Souza conta com um Posto da PMRv no km 132,5.

NOTA:O terreno de cerca de 35.750,52 m², localizado na Estrada Municipal Juca Sanches, nº 868 – Jardim Brogotá – Atibaia, altura do Km 72 da Rodovia D. Pedro I, assim como as edificações e bens não farão parte da CONCESSÃO.

3.5. Interseções

Os dispositivos de interconexão das rodovias com os demais sistemas rodoviários são os seguintes:

3.5.1. Rodovia D. Pedro I (SP 065)

- Interseção Carvalho Pinto (SP 070) km 0,00
- Interseção Dutra (BR 116) km 5,0
- Interseção Fernão Dias (BR 381) km 74,0
- Interseção com SP 063 km 101,9
- Interseção com SP 360 km 106,2
- Interseção com SP 083 km 127,8
- Interseção com SP 340 km 134,5
- Interseção com SP 332 km 138,6
- Interseção Anhangüera (SP 330) km 145,5

3.5.2. Rodovia José Roberto Magalhães Teixeira (SP 083)

- Interseção Via Local km 8,5
- Interseção Anhangüera (SP 330) km 12,3

3.5.3. Rodovia Gal. Milton Tavares de Souza (SP 332)

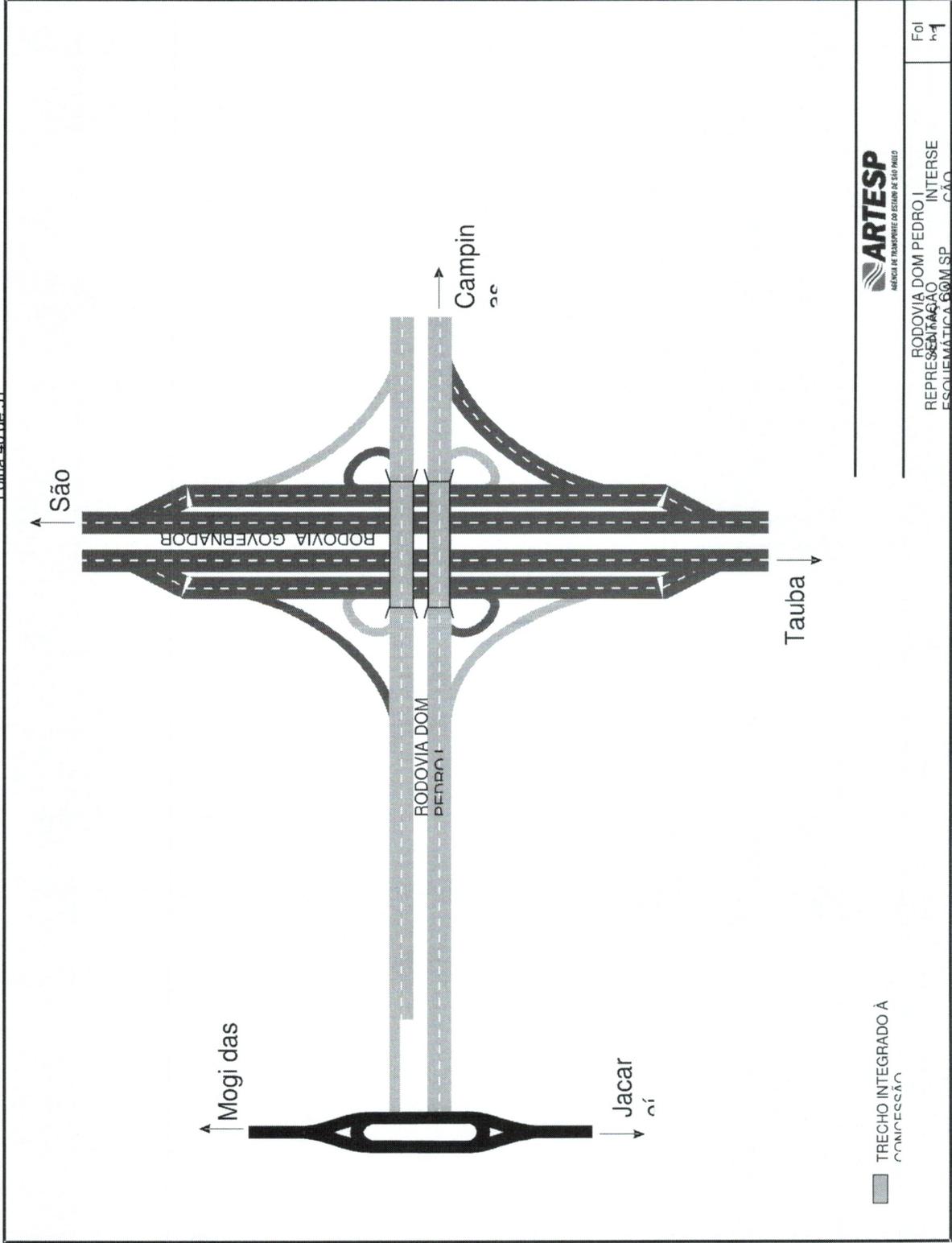
- Interseção com SP 133 km 145,2
- Interseção com SP 147 km 163,7

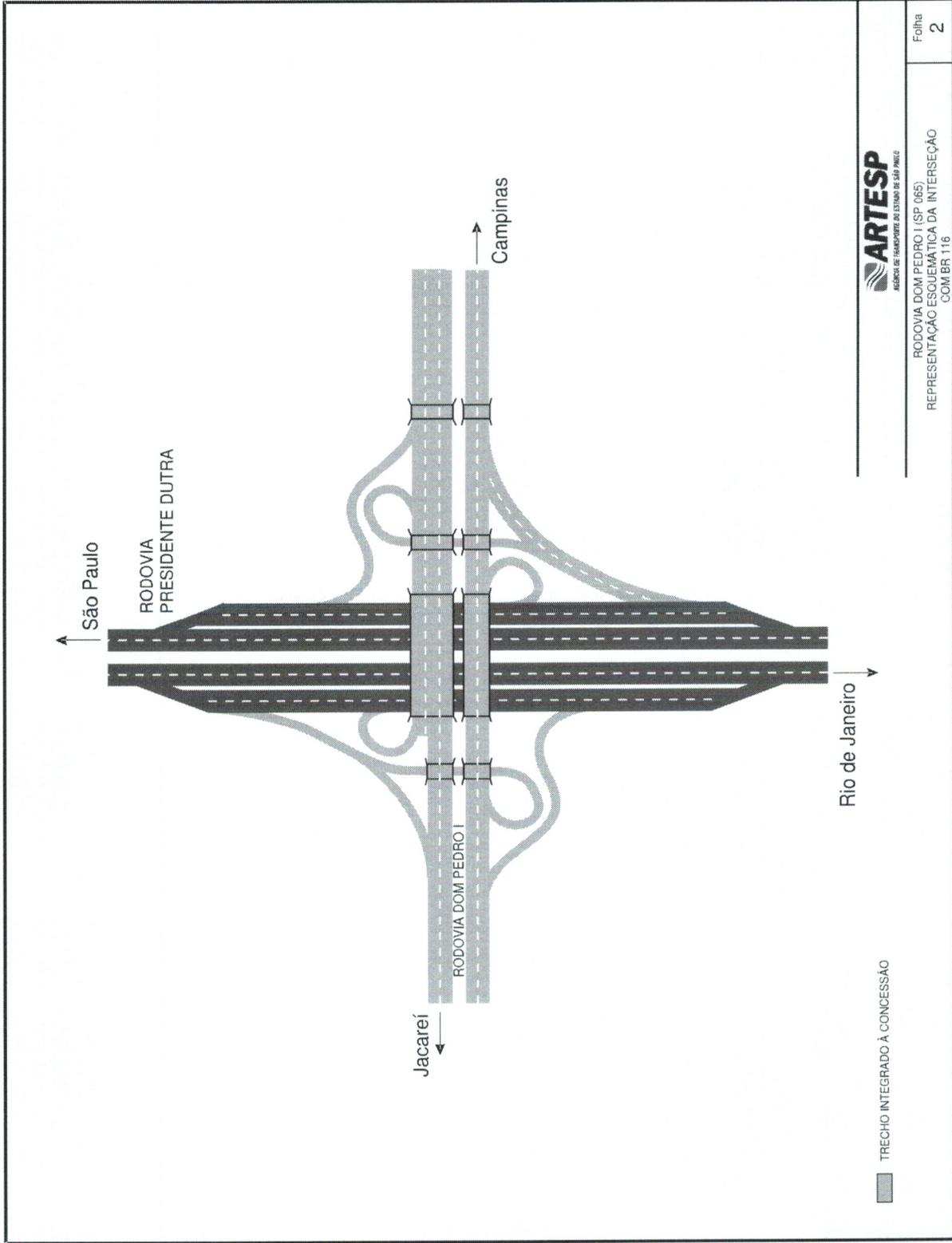
3.5.4. Rodovia Engenheiro Constâncio Cintra (SP 360)

- Interseção com SP 332 km 63,7

Nas folhas seguintes estão representados, de modo esquemático, os dispositivos de interconexão das rodovias SP 065, SP 083, SP 332, SP 063 e SP 360 com as demais rodovias estaduais, federais e vias locais.

Nestas representações estão assinaladas as alças que devem ser consideradas integrantes do lote de concessão, levando em conta que a alça tem início e fim no respectivo nariz físico.

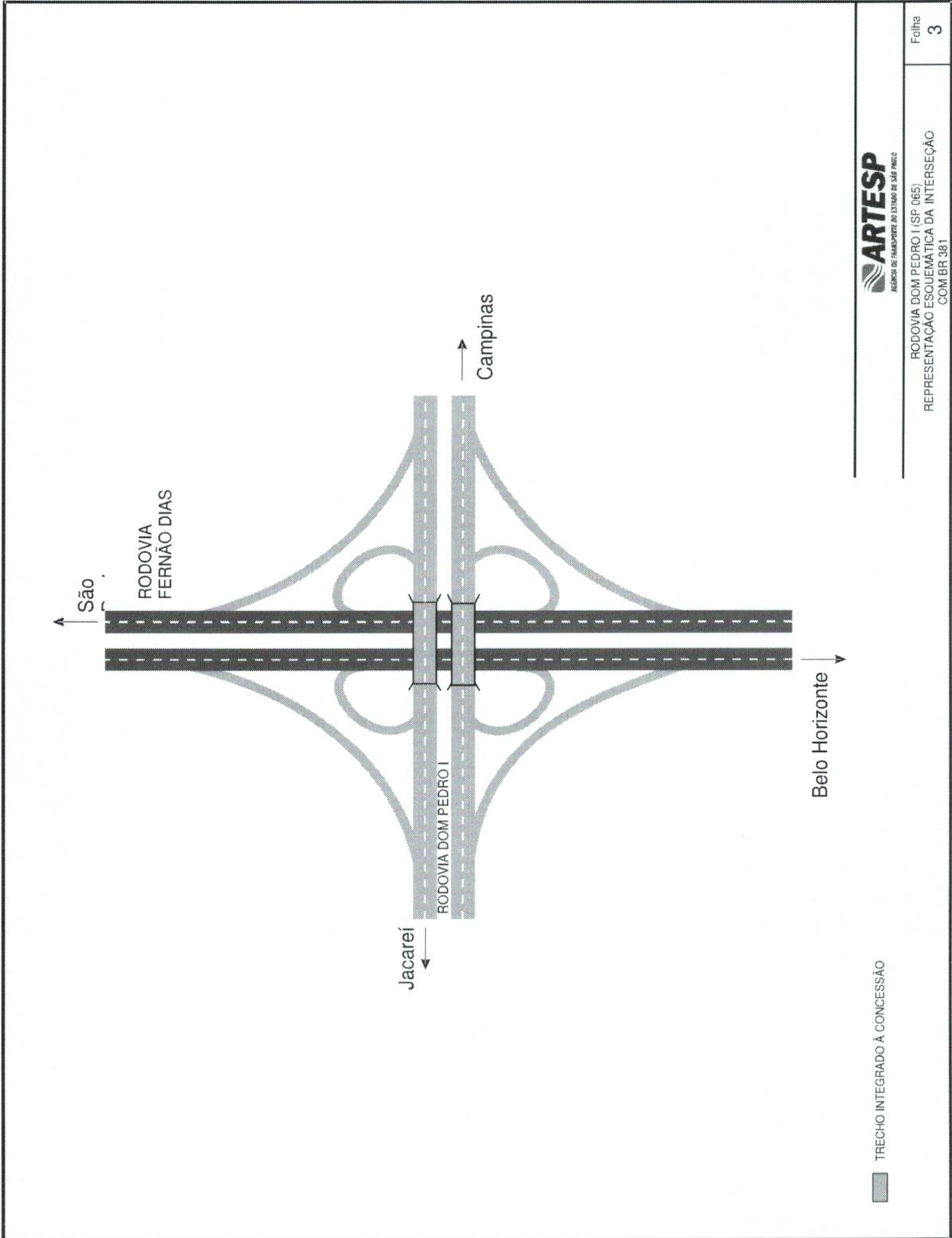




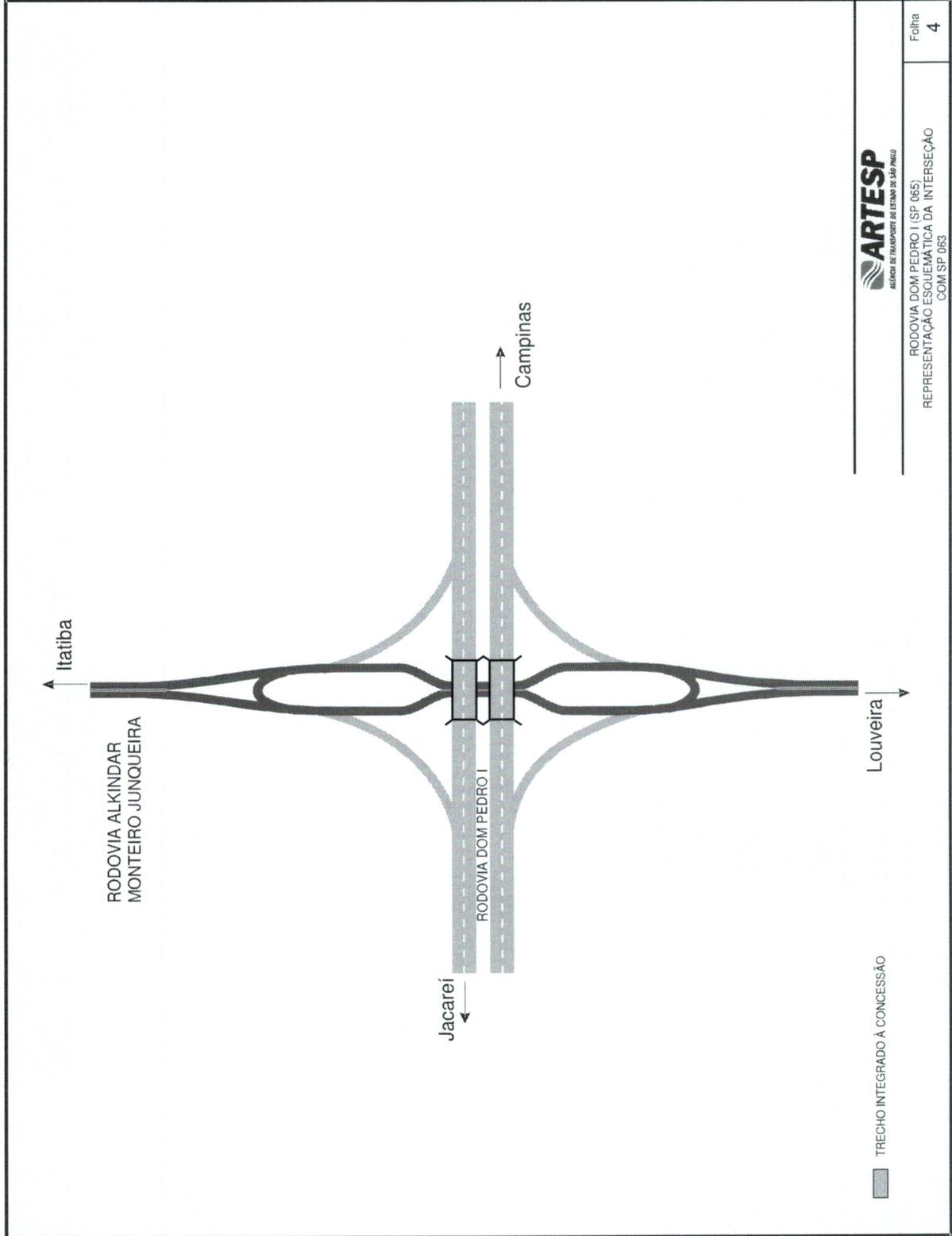
■ TRECHO INTEGRADO À CONCESSÃO

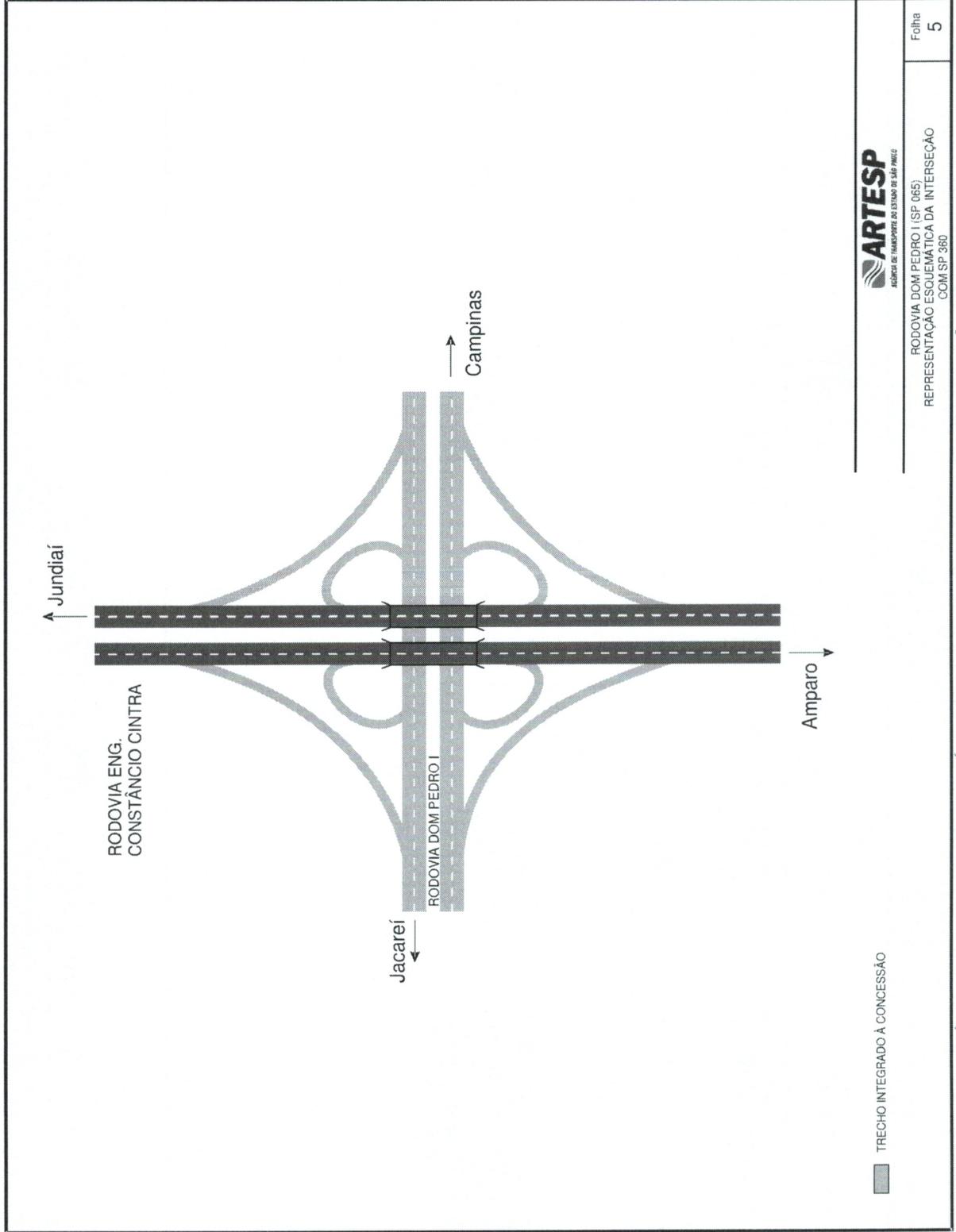


RODOVIA DOM PEDRO I (SP 065)
 REPRESENTAÇÃO ESQUEMÁTICA DA INTERSEÇÃO
 COM BR 116

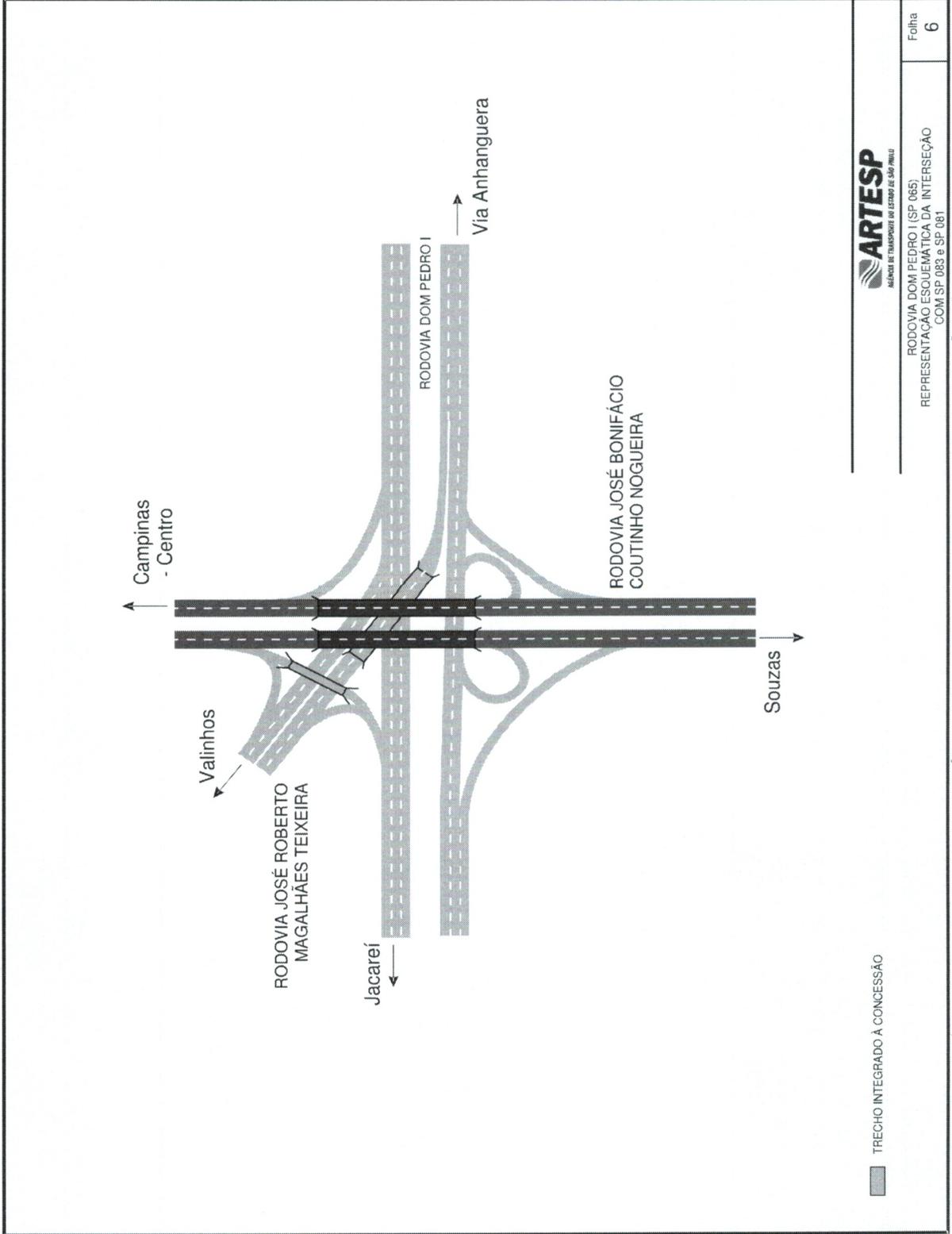


■ TRECHO INTEGRADO À CONCESSÃO





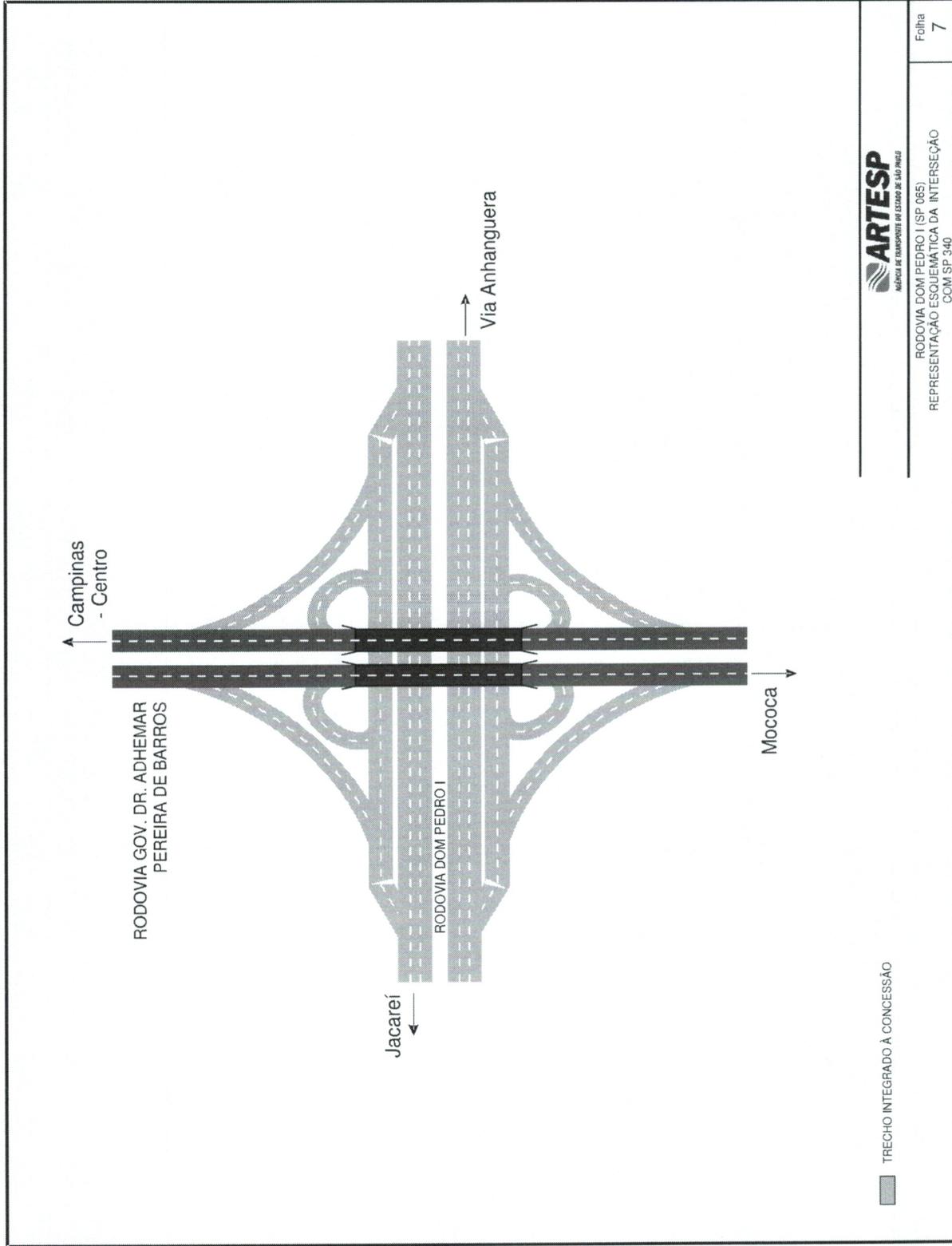
TRECHO INTEGRADO À CONCESSÃO

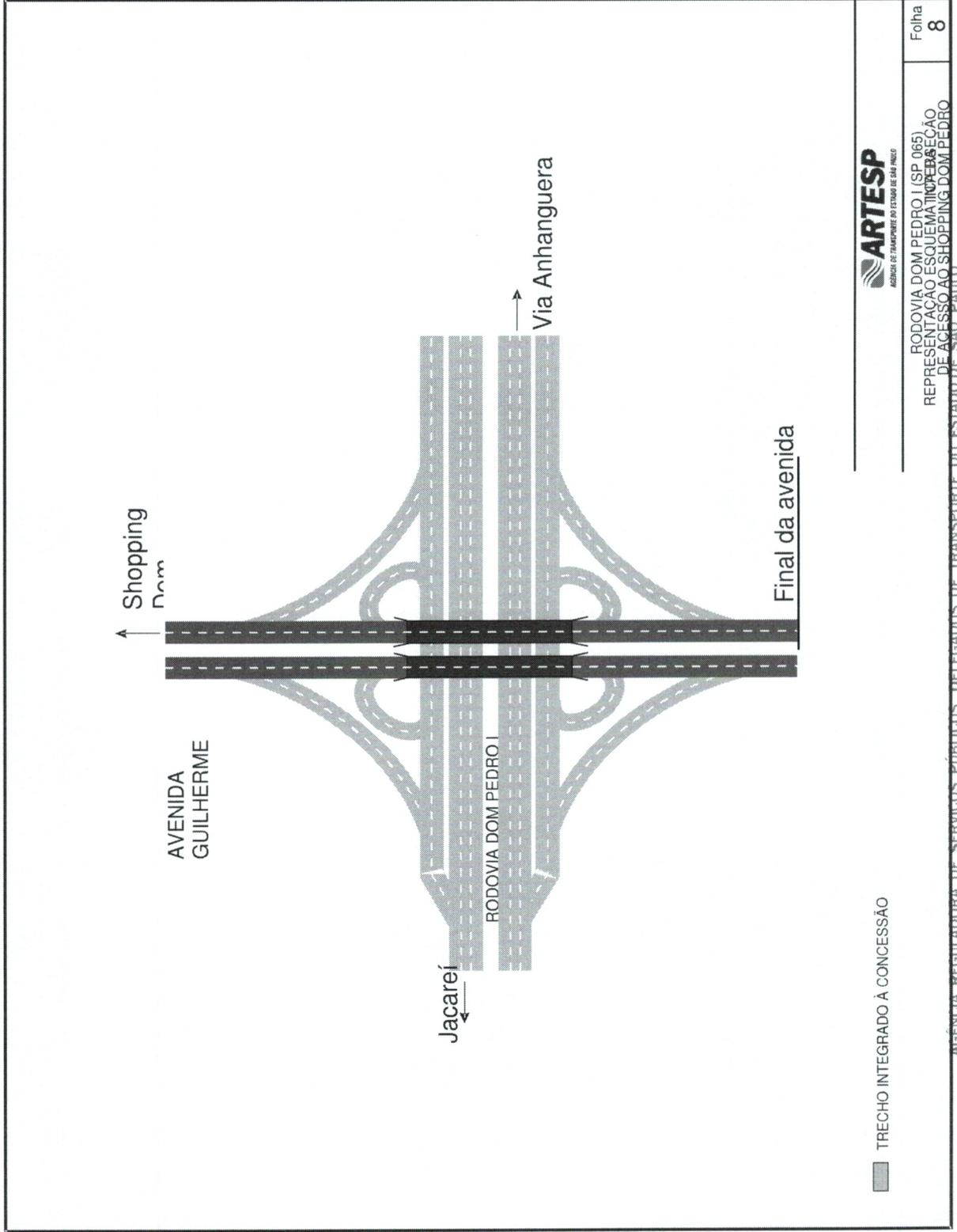


TRECHO INTEGRADO À CONCESSÃO

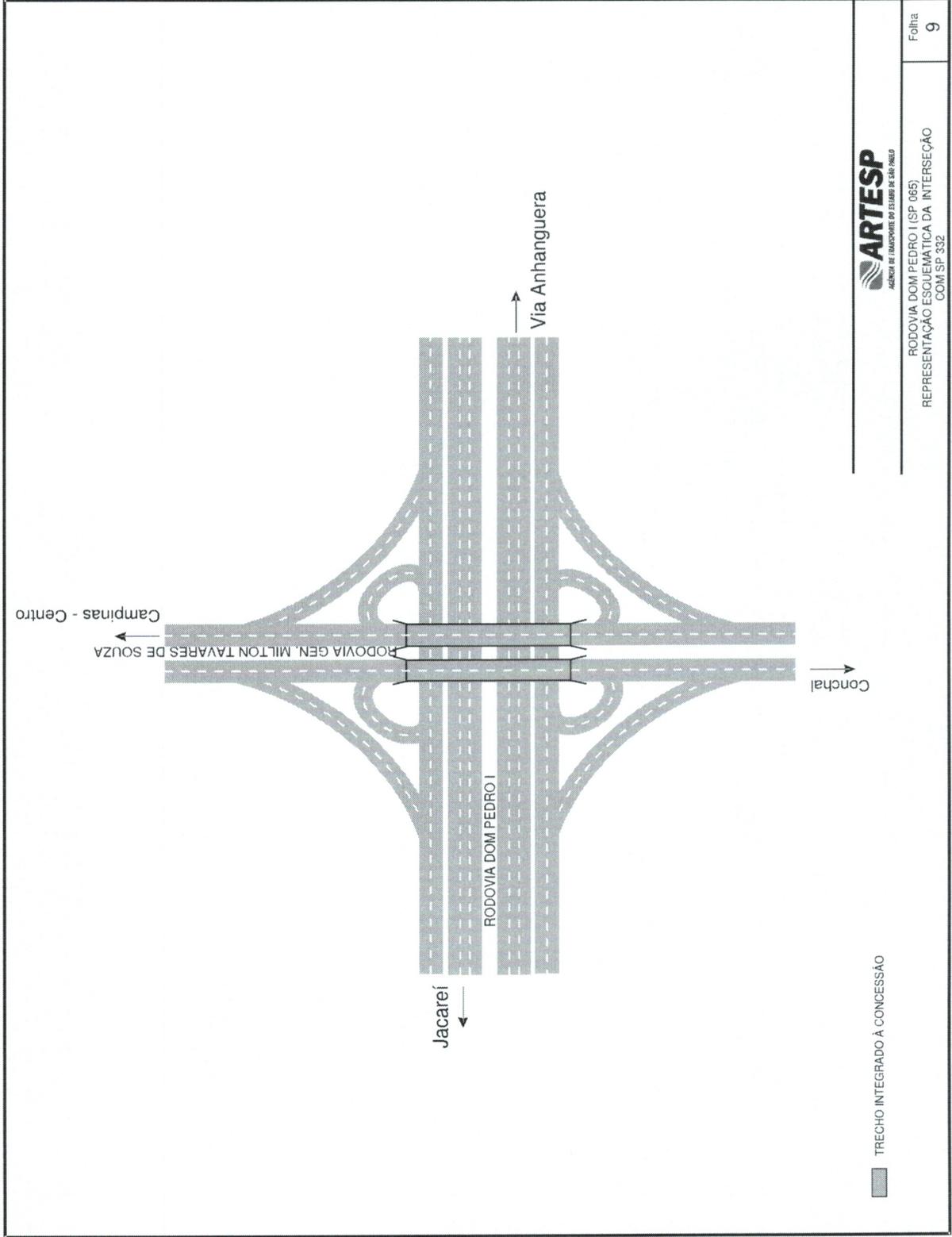


RODOVIA DOM PEDRO I (SP 065)
 REPRESENTAÇÃO ESQUEMÁTICA DA INTERSEÇÃO
 COM SP 083 e SP 081





■ TRECHO INTEGRADO À CONCESSÃO



■ TRECHO INTEGRADO À CONCESSÃO

