



Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba

Estado de São Paulo

REQUERIMENTO

Ementa: solicitando informar como esta o projeto de rebaixamento da Linha Férrea, solicitando informar ainda, se ja foi analisado e aprovado os itens que faltavam ser entregues ao DNIT. E se sim, solicitamos envio de cópia de projeto na integra.



Protocolo: 0002419/2013
10/06/2013 - 13:33:15

REQ Requerimento 1469/2013

Autor: JOSÉ CARLOS GOMES

Ementa: SOLICITANDO INFORMAR COMO ESTÁ O PROJETO DE REBAIXAMENTO DA LINHA FÉRREA, SOLICITANDO INFORMAR AINDA, SE JÁ FOI ANALISADO E APROVADO OS ITENS QUE FALTAVAM SER ENTREGUES AO DNIT. E SE SIM, SOLICITAMOS ENVIO DE CÓPIA DE PROJETO NA ÍNTEGRA.

APROVADO

10 JUN 2013

Vereador Ricardo Piorino
Presidente

Considerando que na Legislatura anterior foi enviado um requerimento de nº 1181/2012, e recebemos a resposta de nº 1387/2012-GAB, onde foi informado que:

Conforme reportado pela Secretaria de Obras e Serviços, até o momento a situação permanece a mesma constante de nosso ofício nº 16/2012- GAB, de 10 de janeiro de 2012.

Considerando que recebemos também uma resposta ofício de nº 0407-2012/CD/GABAFS, onde foi informado que:

“Reportamo-nos ao Requerimento de nº 1181/2012, de autoria do Vereador José Carlos Gomes – Cal, e que foi de nosso conhecimento, através de ofício oriundo dessa presidência.

Sobre o assunto , encaminhamos cópia de ofício recebido da Diretoria d E Infraestrutura Ferroviária, sobre o assunto , e que intercedemos em favor junto ao DNIT.

Considerando que recebemos cópia do ofício De nº 639/2012/DIF Diretoria de Infraestrutura Ferroviária, endereçado ao Sr Deputado Federal Arnaldo Faria de Sá. Onde nos informa que:

O Departamento de Infraestrutura de Transportes – DNIT recebeu o referido projeto, cujo assunto é o rebaixamento da linha Férrea no Município de Pindamonhangaba/SP, e que em resposta ao Ofício nº 0340-2012/CD/GABAFS, que se refere ao ofício nº 1048/2012/DL- tbc, encaminhado cópia da Carta da Empresa Contécnica Consultoria Técnica Ltda., com a análise do Projeto Básico Revisado e a Análise da Resposta ao Parecer PDM-IF04-MJG-2012, com vistas à Câmara de Vereadores do Município de Pindamonhangaba/SP, informando que a documentação em questão está em Análise nesta Diretoria Ferroviária.

Considerando que a Contécnica Consultoria Técnica Ltda., em atendimento ao Contrato com a Prefeitura Municipal de Pindamonhangaba, encaminhou a V. Sa a revisão do Projeto Básico – RP-02, em atendimento à analise “ PARECER TÉCNICO PDM-INF04-MJG-2012” referentê a “ Elaboração do Projeto Executivo de Engenharia para o rebaixamento da Ferrovia Operada pela MRS -na área urbana



Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba Estado de São Paulo

Município de Pindamonhangaba”, como segue anexo:

Considerando que no relatório enviado pela Contécnica Consultoria Técnica Ltda, a parte onde indica a conclusão diz que:

“ A análise técnica do material apresentado apontou incorreções e recomendações que devem ser atendidas pela projetista.

Os itens técnicos de engenharia a serem atendidos são: 4-a, 4.2.1, 4.2.1, 4.4.2, 4.6.1, 4.9.1, 4.10.1, 4.10.4, 4.11.1, 4.11.3; 4.12.1 e 4.12.3.

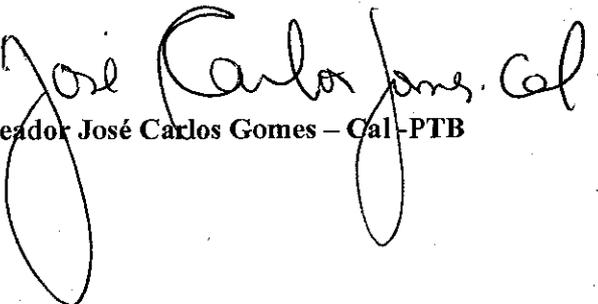
As demais recomendações, consideradas de forma, deverão ser atendidas até a edição final do projeto básico”.

Considerando que foi publicada uma matéria em um jornal da cidade na qual consta “ Perigo ronda pedestres à noite nos baixos do viaduto (..) É comum o registro de casos de roubos , agressões, furtos de veículos e até tentativa de estupros quase toda noite”. Situações essas que se extinguiriam com o rebaixamento da Linha.

Senhor Presidente:

REQUEIRO à Mesa, consultado o Plenário, seja oficiado ao Exmo. Prefeito Municipal, Vito Ardito Lerário, solicitando apoio do Deputado Federal Arnaldo Faria de Sá/PTB , solicitando informar como esta o projeto de rebaixamento da Linha Férrea, solicitando informar ainda, se ja foi analisado e aprovado os itens que faltavam ser entregues ao DNIT. E se sim, solicitamos envio de cópia de projeto na integra.

Plenário Dr. Francisco Romano de Oliveira, 10 de junho de 2013.


Vereador José Carlos Gomes – Cal-PTB



Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba
Estado de São Paulo

REQUERIMENTO

Ementa: em reiteração ao requerimento nº 516/2012, solicitando informar o processo de rebaixamento da linha férrea. Solicitando informar, ainda, se já foi analisado e aprovado pelo DNIT. Se sim, solicitamos envio de cópia de projeto na íntegra.



Protocolo: 0001586
20/08/2012 - 17:23:00

REQ Requerimento 1181/2012

Autor: JOSÉ CARLOS GOMES

Ementa: EM REITERAÇÃO AO REQUERIMENTO Nº 516/2012, SOLICITANDO INFORMAR O PROCESSO DE REBAIXAMENTO DA LINHA FÉRREA. SOLICITANDO INFORMAR, AINDA, SE JÁ FOI ANALISADO E APROVADO PELO DNIT. SE SIM, SOLICITAMOS O ENVIO DE CÓPIA DE PROJETO NA ÍNTEGRA.

APROVADO

20 AGO. 2012

Vereador Ricardo Piorino
Presidente

Senhor Presidente:

Considerando que em resposta ao requerimento nº 516/2012, por meio do ofício nº 637/12 – GAB, foi informado que “até o momento a situação permanece a mesma constante de nosso ofício nº 016/12 - GAB”

Considerando que no ofício nº 016/12 – GAB foi informado que “o citado projeto não depende somente desta Prefeitura, mas, também, em grande parte, do Governo Federal (DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), órgão com o qual temos mantido contato no sentido de agilizar o processo. O projeto ainda se encontra em fase de análise no DNIT em Brasília. Após a aprovação do mesmo poderemos encaminhar cópia a essa Câmara.”

Considerando que foi publicada uma matéria em um jornal da cidade na qual consta “perigo ronda pedestres à noite nos baixos do viaduto (..) É comum o registro de casos de roubos, agressões, furtos de veículos e até tentativa de estupros quase toda noite”. Situações essas que se extinguiriam com o rebaixamento da linha.

Considerando que no dia 15 de agosto a presidente Dilma anunciou “o maior pacote de concessões em rodovias e ferrovias já feito no País, no valor de R\$ 133 bilhões – verba essa que, futuramente, pode auxiliar na execução do projeto.

Considerando que gostaríamos de saber se o referido projeto já foi analisado e aprovado pelo DNIT, pois é uma promessa de campanha do prefeito João Ribeiro, que está no final do mandato.



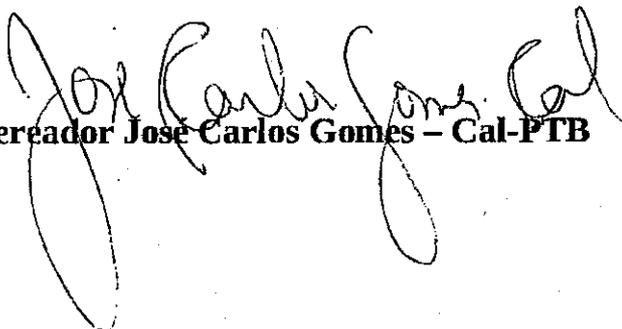
Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba Estado de São Paulo

Considerando que segundo o Secretário de Planejamento, Sr. Maurício Marcondes, em entrevista para um site, afirmou que a entrega do projeto executivo estava prevista para junho ou julho de 2010.

Considerando que na reunião sobre o orçamento de 2012, foi declarado pelo Secretário de Obras e Serviços, Sr. Ricardo Amadei, que o projeto de rebaixamento da linha férrea estaria pronto, faltando enviar para a aprovação da ANTT.

REQUEIRO à Mesa, consultado o Plenário, à Mesa, consultado o Plenário, seja oficiado ao Exmo. Sr. Prefeito Municipal, Sr. João Antônio Salgado Ribeiro; solicitando apoio do Deputado Federal Arnaldo Faria de Sá/PTB e do Deputado Estadual Campos Machado/PTB, em reiteração ao requerimento nº 516/2012, solicitando informar o processo de rebaixamento da linha férrea. Solicitando informar, ainda, se já foi analisado e aprovado pelo DNIT. Se sim, solicitamos envio de cópia de projeto na íntegra.

Plenário Dr. Francisco Romano de Oliveira, 20 de agosto de 2012.


Vereador José Carlos Gomes - Cal-PTB



Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba
Estado de São Paulo

CIDADES
jornal Líder da Cidade
PINDAMONHANGABA, 11 de Agosto de 2012.

Perigo ronda pedestres à noite nos baixos do viaduto

PINDAMONHANGABA

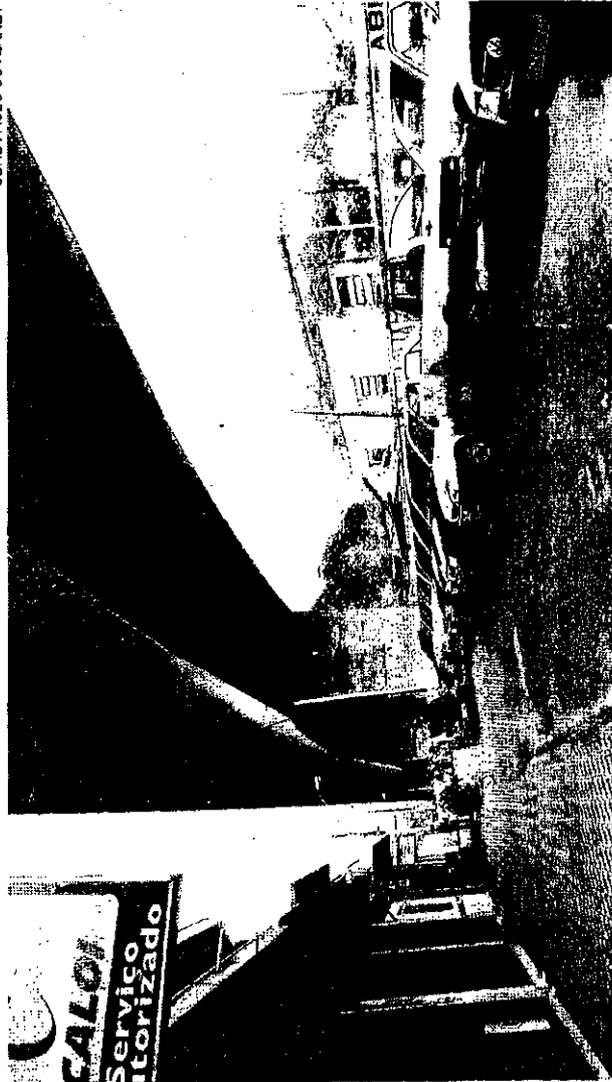
A região do "baixos do viaduto" central de Pindamonhangaba, durante o dia, é cheia de vida. Comerciantes, consumidores e pedestres fazem de trecho em torno de 200m um local muito movimentado e seguro.

Mas quando o sol se põe e a noite cai, o perigo e insegurança rondam os pedestres que por ali se aventuram. É comum o registro de casos de roubos, agressões, furtos de veículos e até tentativas de estúpro quase toda noite.

"Precisei passar por ali uma noite para ir à farmácia e fui abordado e roubado por dois indivíduos aparentemente drogados", disse uma das vítimas.

Antonio Dias disse: "Deixei meu carro parado ali durante um hora para ir a casa de um amigo e quando voltei o veículo estava

JOÃO PAULO OUVÉREY



Baixos do viaduto ficam muito perigosos durante a noite

arrombado, com a porta torta e o aparelho de som tinha sumido". "A Prefeitura e Polícia precisam local - indo ou vindo do centro da cidade - é um terror, pode ser agarrada, roubada ou violentada, em pleno centro da cidade", diz Maria de Fátima

ESTADÃO.COM.BR/Economia

Governo muda de rota com plano bilionário de privatização de estradas e ferrovias

Pacote prevê investimentos de R\$ 133 bilhões pela iniciativa privada, mas especialistas dizem que só terá efeito a longo prazo

16 de agosto de 2012 | 3h 04

VERA ROSA, LU AIKO OTTA / BRASÍLIA - O Estado de S.Paulo

Sem capacidade para tocar investimentos ambiciosos, o governo abraçou a iniciativa privada e anunciou ontem o maior pacote de concessões em rodovias e ferrovias já feito no País, no valor de R\$ 133 bilhões, com a expectativa de impulsionar a economia depois de 2013.

O choque na infraestrutura foi comparado a um modelo de privatização até por empresários presentes à cerimônia no Palácio do Planalto, mas a presidente Dilma Rousseff não só rejeitou o termo como criticou a venda de estatais ocorrida na gestão do PSDB.

"Nós, aqui, não estamos desfazendo de patrimônio público para acumular caixa ou reduzir dívida", disse Dilma, numa referência à privatização de empresas no governo Fernando Henrique Cardoso (1995-2002). "Estamos fazendo parceria para ampliar a infraestrutura do País, beneficiar sua população e seu setor privado, saldar uma dívida de décadas de atraso em investimentos em logística e, sobretudo, para assegurar o menor custo logístico possível, sem monopólios."

Na avaliação do governador de São Paulo, Geraldo Alckmin, o programa lembra o "choque de gestão" adotado por administrações do PSDB e criticado por petistas. "O governo não deve ser executor de tudo, nem financiar tudo. O governo tem papel de planejador. Essa é a visão moderna, que já fizemos em São Paulo há 15 anos. Vai dar certo."

As medidas divulgadas ontem integram a primeira etapa do Programa de Investimentos em Logística (PIL), que também contempla portos, aeroportos e energia e passa para o setor privado a responsabilidade por obras de infraestrutura nos próximos 30 anos. Mas o efeito sobre o desempenho da economia - que neste ano poderá crescer menos de 2% - somente deverá ser sentido de forma plena a partir de 2014, ano de eleição presidencial. Dilma quer um crescimento na faixa de 5%. Dos R\$ 133 bilhões previstos para estradas e ferrovias, mais da metade (R\$ 79,5 bilhões) serão aplicados nos cinco primeiros anos.

Guinada. Ao abrir um volume colossal de concessões à iniciativa privada, Dilma mudou a rota adotada até agora por governos petistas. Defensora de um Estado forte, a presidente tinha, até então, concedido apenas a administração de três aeroportos (Guarulhos, Viracopos e Brasília) e uma rodovia, no Espírito Santo, à iniciativa privada.

Diante de uma plateia formada por dez governadores, ministros, parlamentares e pesos pesados da



indústria, Dilma também anunciou a criação da Empresa de Planejamento e Logística. "O nosso propósito é nos unir para obter o melhor que a iniciativa privada pode oferecer em eficiência e o melhor que o Estado pode e deve oferecer em planejamento, gestão de recursos públicos e mediação de interesses legítimos."

Em geral, especialistas elogiaram o pacote, mas levantaram dúvidas sobre sua execução. Uma delas diz respeito ao cronograma, considerado muito otimista se for levado em conta o histórico de concessões. O governo quer licitar as rodovias em abril do ano que vem e as ferrovias em junho. Espera, ainda, fazer o leilão do trem-bala em maio. "São prazos ambiciosos", admitiu o ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Passos.

O presidente da Associação Brasileira de Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), Paulo Godoy, acredita ser possível reduzir prazos de execução das obras. De qualquer forma, ele se mostrou cauteloso quanto às condições de risco, rentabilidade e estabilidade jurídica dos novos negócios.

Houve, porém, reações de entusiasmo. "Agora, baixando o custo da energia, a indústria será mais competitiva ainda. É um kit felicidade para o Brasil", resumiu Eike Batista, presidente do grupo EBX. Eliezer Batista, pai dele e referência em planejamento de infraestrutura no País, foi homenageado na cerimônia.





PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA

ESTADO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

Pindamonhangaba, 12 de setembro de 2012.

Ofício nº 1387/2012-GAB

Senhor Presidente:

Em resposta ao Requerimento nº 1181/2012, de autoria do ilustre Vereador JOSÉ CARLOS GOMES – CAL, em que indaga sobre o andamento do processo de rebaixamento da linha férrea, cumpre-nos informar que, conforme reportado pela Secretaria de Obras e Serviços, até o momento a situação permanece a mesma constante de nosso ofício nº 16/2012 – GAB, de 10 de janeiro de 2012.

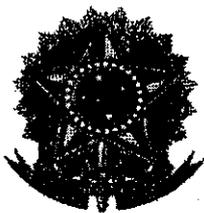
Na oportunidade, aproveitamos para externar nossos votos de apreço e consideração.

Atenciosamente,

João Antonio Salgado Ribeiro
Prefeito Municipal

Exmo. Sr.
Vereador Ricardo Piorino
D.D. Presidente da Câmara
Nesta

522131



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal ARNALDO FARIA DE SÁ

Ofício n.º 0342-2012/CD/GABAFS

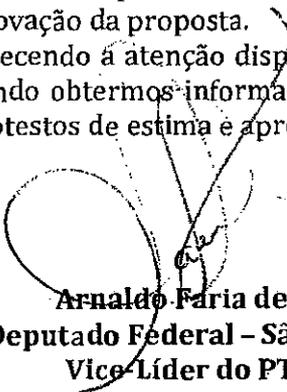
Brasília, 17 de setembro de 2012.

Ilustre Vereador,
Ricardo Piorino:

Recebemos o Ofício 1.048/2012, oriundo dessa Presidência, onde nos encaminham cópia de Requerimento 1181/2012, de autoria do Nobre Vereador José Carlos Gomes - CAL.

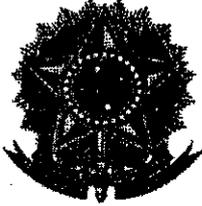
Informamos que providenciamos consulta ao DNIT, onde requeremos informações acerca do processo de rebaixamento d elinha férrea, bem como ainda da análise e aprovação da proposta.

Agradecendo a atenção dispensada ao presente, bem como das providências tomadas, visando obtermos informações de nosso pleito, aproveitamos para renovarmos nossos protestos de estima e apreço.


Arnaldo Faria de Sá
Deputado Federal - São Paulo
Vice-Líder do PTB

Ilustríssimo Senhor
Vereador Ricardo Piorino
Rua Acides Ramos Nogueira, 860
Loteamento Real Ville
12400-900 Pindamonhangaba SP

Câmara dos Deputados - Anexo IV Gabinete 929 - CEP 70.160-900 - Brasília - DF - Fone 61.3215.5929
Av. Eng.º George Corbisier, 1.127/Jabaquara/04345-001 São Paulo/SP Fone 11.5011.8285



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal ARNALDO FARIA DE SÁ

Ofício n.º 0407-2012/CD/GABAFS

Brasília, 19 de novembro de 2012.

Senhor Presidente,
Vereador Ricardo Piorino

- Reportamo-nos ao Requerimento n.º 1181/2012, de autoria do Vereador José Carlos Gomes – CAL e que foi de nosso conhecimento, através de ofício oriundo dessa presidência.

Sobre o assunto, encaminhamos para cópia de Ofício recebido da Diretoria de Infra Estrutura Ferroviária, sobre o assunto, e que intercedemos em favor junto ao DNIT.

Ao ensejo, nobre Vereador, reiteramos nossos préstimos, aqui no Congresso Nacional e em nosso Gabinete em São Paulo.

Arnaldo Faria de Sá
Deputado Federal – São Paulo
Vice-Líder do PTB

Ilustríssimo Senhor
Vereador Ricardo Piorino
Presidente da Câmara Municipal de Pindamonhangaba
Rua Alcides Ramos Nogueira, 860
Moambaca
12400-900 Pindamonhangaba SP

Câmara dos Deputados – Anexo IV Gabinete 929 -CEP 70.160-900 - Brasília – DF - Fone 61.3215.5929
Av. Eng.º George Corbisier, 1.127/Jabaquara/04345-001 São Paulo/SP Fone 11.5011.8285



DIRETORIA DE INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA
OFÍCIO Nº 639 /2012/DIF

Brasília, 16 de novembro de 2012.

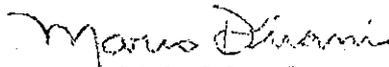
Ao Prezado Senhor
Arnaldo Faria de Sá
Deputado Federal – São Paulo
Vice-Líder do PTB
Câmara dos Deputados
Anexo IV – Gabinete 929
CEP: 70.160-900 / Brasília – DF

Assunto : Convênio nº 262/2009 – Prefeitura Municipal de Pindamonhangaba/SP.

Prezado Senhor Deputado Federal,

1. Informamos que o Departamento de Infraestrutura de Transportes – DNIT recebeu o referido projeto, cujo assunto é o rebaixamento da linha férrea no Município de Pindamonhangaba/SP, e que em resposta ao Ofício nº 0340-2012/CD/GABAFS, que se refere ao Ofício nº 1048/2012/DL-tbc., encaminho cópia da Carta da Empresa Contécnica Consultoria Técnica Ltda., com a Análise do Projeto Básico Revisado e a Análise da Resposta ao Parecer PDM-INF04-MJG-2012, com vistas à Câmara de Vereadores do Município de Pindamonhangaba/SP, informando que a documentação em questão está em análise nesta Diretoria Ferroviária.

Atenciosamente,


Mário Dirani

Diretor de Infraestrutura Ferroviária – DIF

CS 1057088

GAN - Setor de Autarquias Norte - Quadra 3 - Lote A
Edifício Núcleo dos Transportes - Fone: (01) 3315-4003
CEP: 70.902-902 - Brasília/DF - www.dnit.gov.br

CON-239/12
Belo Horizonte, 27 de setembro de 2012

Ao
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT
SAN Quadra 03 Lote A - Edifício Núcleo dos Transportes
Brasília - DF

At.: Engº Mário Dirane

Ref.: Contrato nº 262/2009 - Prefeitura Municipal de Pindamonhangaba

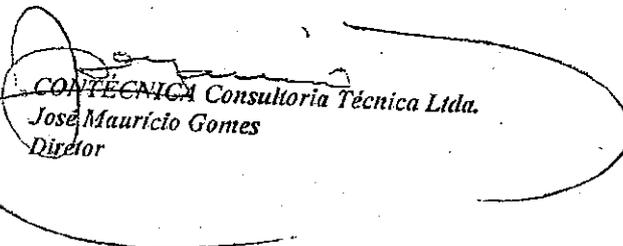
Assunto: Encaminha Atendimento a Análise - Revisão do RP-02

Prezado Senhor,

A CONTÉCNICA Consultoria Técnica Ltda., em atendimento ao Contrato supra citado, com a Prefeitura Municipal de Pindamonhangaba, encaminha a V.Sa. a revisão do Projeto Básico - RP-02, em atendimento à análise "PARECER TÉCNICO PDM-INF04-MJG-2012" referente a "Elaboração do Projeto Executivo de Engenharia para o Rebaixamento da Ferrovia Operada pela MRS na Área Urbana do Município de Pindamonhangaba", como segue:

- > Volume 1 - Relatório do Projeto Básico (formato A4);
- > Volume 2 - Projeto Básico de Execução (formato A3);
- > Volume 4 - Orçamento Básico da Obra (formato A4).

Atenciosamente,


CONTÉCNICA Consultoria Técnica Ltda.
José Maurício Gomes
Diretor

PARECER TÉCNICO

PDM-INF05-MJG-2012

PROJETO EXECUTIVO DE ENGENHARIA PARA O REBAIXAMENTO DA FERROVIA OPERADA PELA MRS NA ÁREA URBANA DO MUNICÍPIO DE PINDAMONHANGABA/SP

ANÁLISE DO PROJETO BÁSICO REVISADO E ANÁLISE DA RESPOSTA AO PARECER PDM-INF04-MJG-2012

IDENTIFICAÇÃO DO PROJETO

Etapa do Projeto:	Relatório Periódico 02 – Projeto Básico
Tipo de Obra:	Rebaixamento Ferroviário
Ferrovia:	EF – 105
Trecho:	Barra Mansa/RJ – Cubatão/SP
Subtrecho:	Bairros Moçambaba e Santa Cecília
Empreendimento:	Pindamonhangaba / SP
Processo nº:	Nº 50600.005478/2006-39
Convênio nº:	DIF/TT Nº – 169/2008

IDENTIFICAÇÃO DA EMPRESA RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO PROJETO

Contécnica Consultoria Técnica Ltda.



CONTROLE DE PARECERES

Nº ORDEM	PARECER TÉCNICO	DATA DE CONCLUSÃO
01	01/2010 – FMD	28/04/2010
02	02/2010 – FMD	19/07/2010
03	03/2010 – FMD	21/09/2010
04	PDM-INF04-MJG-2012 Análise do Projeto Básico	21/08/2012
05	PDM-INF05-MJG-2012 Análise do Projeto Básico Revisado	31/10/2012

1 INTRODUÇÃO

Os trabalhos contratados pela Prefeitura de Pindamonhangaba à Contécnica consistem na elaboração de projeto executivo de engenharia ferroviária para o rebaixamento da ferrovia operada pela MRS na área urbana do município de Pindamonhangaba/SP, em lote único, visando a solução do problema existente, através da implantação de trecho de ferrovia, dotando-a de melhores condições operacionais e de segurança, preservando as condições ambientais.

O projeto consiste no rebaixamento da ferrovia e construção de novo pátio de manobras na área urbana do município de Pindamonhangaba/SP.

A extensão total do trecho projetado é de 6.020m, sendo 1.715m em túnel.

O projeto deverá considerar a execução da obra mantendo a linha existente em operação.

2 ESCOPO DOS SERVIÇOS PREVISTO NO TERMO DE REFERÊNCIA DO EDITAL

Os serviços contratados compreendem:

- Elaboração de estudos topográficos, geológicos, geotécnicos e hidrológicos;
- Elaboração de projetos executivos de infraestrutura e superestrutura ferroviária;
- Projeto de urbanização a adequação ao sistema viário.

A consultora deverá realizar todas as etapas inerentes à elaboração dos estudos e projetos que compreendem:

- Estudos Topográficos;
- Estudos Hidrológicos;
- Estudos Geológicos e Geotécnicos;
- Projeto Geométrico;
- Projeto de Terraplenagem;
- Projeto de Drenagem e Obras-de-Arte Correntes;
- Projeto de Obras-de-Arte Especiais;
- Projeto de Túnel;
- Projeto de Contenção de Taludes;
- Projeto de Remanejamento de Interferências e Obras Complementares;
- Projeto de Superestrutura da Via Permanente;
- Projeto de Urbanização e Adequação do Sistema Viário.

Além de relacionar os serviços a serem desenvolvidos acima, o Termo de Referência estabelece, ainda, que os serviços devem atender as normas da Prefeitura, do DNIT, da VALEC e da ABNT. Esta análise está baseada nas Normas e Instruções de Serviço (IS) em vigor no DNIT, a quem cabe a aprovação dos projetos.

3 IDENTIFICAÇÃO DO RELATÓRIO

O Relatório em análise é o Relatório Periódico nº 02 (RP-02) – Projeto Básico, constituído dos seguintes volumes:

Volume 1 – Relatório do Projeto Básico e Documentos para Referência – RP02 (Revisado)
(TOMOS I e II);

Volume 2 – Projeto Básico de Execução – RP02 (Revisado).

4 ANÁLISE TÉCNICA DO MATERIAL APRESENTADO

Além da análise do material apresentado, apuraremos o atendimento ao Parecer Técnico PDM-INF04-MJG-2012, último parecer encaminhado.

Para facilitar o entendimento, reproduziremos aqui o referido Parecer PDM-INF04-MJG-2012 e analisaremos suas respostas (em vermelho), acrescentando as observações necessárias:

a) Dos estudos listados não foram apresentados os estudos Geológicos - Providenciar.

RESPOSTA DA PROJETISTA: Atendido. Apresentado no item 3.4 do Volume 1.

* ANÁLISE: Não atendido. O referido item 3.4 se refere aos Estudos Ambientais, o qual não contempla os Estudos Geológicos.

b) Dos projetos básicos relacionados não foi apresentado o Projeto Básico de Remanejamento de Interferências – Providenciar.

RESPOSTA DA PROJETISTA: Considerando que o projeto foi todo executado na projeção da segunda linha, com o rebaixamento através do túnel em concreto, não houve nenhuma interferência com equipamentos que possam inviabilizar a construção, já que todas as atividades estão dentro da faixa de domínio da MRS.

Na região central, onde houve urbanização, todo o sistema de esgoto e águas pluviais da cidade possui independência provocada pela própria ferrovia, já que a Cidade foi crescendo ao longo da Ferrovia.

A única interferência significativa ocorreu quando o túnel atingiu uma galeria no córrego da Galega, obrigando a um projeto específico para a transposição, que por exigência do próprio DNIT foi incorporado ao Projeto, inclusive o projeto do canal de jusante que foi rebaixado em aproximadamente dois metros.

* ANÁLISE: Deverá ser incluído, no Volume 1, item específico intitulado "Projeto Básico de Remanejamento de Interferências" informando que não há interferências e acrescentando a justificativa acima.

4.1 Observações e Anotações Gerais (itens 2 e 3.4 do parecer 03/2010-FMD):

4.1.1 Nas recomendações iniciais do parecer 03/2010-FMD foram listados os volumes a serem apresentados pela Projetista na fase de Projeto Básico, conforme Instruções do DNIT. Dos três volumes relacionados, foram apresentados os Volumes 1 (Relatório do Projeto Básico) e 2 (Projeto Básico de Execução). O Volume 3 (Orçamento Básico de Obras) não foi encaminhado para análise deste Consórcio.

RESPOSTA DA PROJETISTA: O Volume 4 - Orçamento Básico de Obras está sendo apresentado junto à revisão do RP-02.

* ANÁLISE: O Volume 4 – Orçamento não foi recebido para análise deste Consórcio.

4.1.2 Conforme indicado na introdução deste Parecer e na própria apresentação, tanto do "Volume 1 – Relatório do Projeto Básico" como do "Volume 2 – Projeto Básico de Execução", o projeto consiste no "rebaixamento da ferrovia e construção de novo pátio de manobras". O material apresentado contempla, apenas, o desenvolvimento do projeto de rebaixamento da ferrovia. Em relação ao pátio de manobras, existem apenas as seguintes referências:

Vol. 1 – Item 4.1.3 (Conhecimento e Interferências do Trecho – Pág. 184): "Km 3+360 – início da implantação do pátio", ponto inicial da "Variante 3";

Vol. 1 – Item 4.1.4 (Projeto Geométrico das Variantes – Págs. 184 e 185): "Para execução das obras ... levando em consideração a necessidade de se manter a operação da mesma, estão sendo criadas três variantes" ... "Após a implantação da via férrea projetada e sua entrada em operação, as linhas Variantes 01 e 02 ... deverão ser removidas" ... "a linha da Variante 03 ... deverá ser mantida para compor a área de implantação do pátio de cruzamento"; e

Vol. 2 – Pranchas GM-05 a GM-09: "Observação 5- Linha férrea Variante (3), implantada na 1ª etapa para implantação do pátio".

Ou seja, a "Variante 03", projetada para se iniciar no Km 3+360 (mesmo local previsto como "início de implantação do pátio"), será mantida para futura implantação do pátio. No entanto, o projeto não indica a localização do pátio, sua extensão e o respectivo estudo de implantação, o que contraria o escopo do projeto contratado.

RESPOSTA DA PROJETISTA: Atendido. A "Variante 03" corresponde ao "pátio de cruzamento". Para tornar mais claro o entendimento foi eliminado o nome "Variante 03" (apresentado equivocadamente) e dado o nome "pátio de cruzamento".

ANÁLISE: Ratificamos que, conforme indicado na própria apresentação, tanto do Volume 1 como do Volume 2, elaborados pela projetista, o projeto consiste no "rebaixamento da ferrovia e construção de novo pátio de manobras". Sugerimos alterar este texto, deixando claro que o projeto não contempla construção de "pátio de manobras", mas apenas a "implantação de um pátio de cruzamento".

4.1.3 Conforme estabelecido na apresentação do Termo de Referência, os projetos devem ser desenvolvidos "de acordo com as normas pertinentes DNIT e da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT". No entanto, no material apresentado, a projetista faz diversas referências a normas da VALEC, o que deve ser revisto, não só na menção às normas, como principalmente em relação aos parâmetros adotados nos estudos e projetos, que devem atender preferencialmente as normas do DNIT.

RESPOSTA DA PROJETISTA: No item "2. ESCOPO DOS SERVIÇOS" do Termo de Referência consta "Os serviços constantes do escopo deverão ser desenvolvidos de acordo com normas, instruções e especificações de serviços estabelecidos pela PREFEITURA, DNIT, VALEC e as pertinentes da ABNT".

ANÁLISE: A recomendação do nosso Parecer era apenas para que fossem referenciadas preferencialmente as normas do DNIT. Embora essa recomendação não tenha sido atendida (exemplos: itens 4.1.2.2 e 4.2.3 do Volume 1), o Termo de Referência admite a indicação de normas da VALEC.

4.1.4 Nas pranchas do Volume 2 – Projeto Básico de Execução, onde couberem, os textos das legendas, cotas, notas e rodapés deverão ter a sua fonte ampliada, a fim de torná-las mais legíveis.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida.

ANÁLISE: Atendido.

4.1.5 Todas as pranchas do Volume 2 deverão ter seus carimbos padronizados (dimensões, fonte, etc.), devendo constar a identificação (nome, nº do CREA) dos responsáveis pelo projeto.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida.

ANÁLISE: Atendido.

4.1.6 No índice do Volume 2, as pranchas do Projeto de Sinalização constam como numeradas de "SI-01" a "SI-12". No entanto, os carimbos das próprias pranchas receberam o título de "Projeto de Segurança Viária" com a numeração de "SV-01" a "SV-12". OS carimbos dessas pranchas deverão ser corrigidos, recebendo a nomenclatura correta de "Projeto de Sinalização" com a numeração de "SI-01" a "SI-12", conforme o índice.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida.

ANÁLISE: Atendido.

4.1.7 Nas "Anotações Gerais" do parecer 03/2010-FMD (item 3.4) foi registrado que, no Volume 1, deveriam ser incluídos os Projetos Básicos de Sinalização e de Desapropriação, além da apresentação do Plano de Execução da Obra e o Orçamento Básico da Obra. Desses documentos, os dois últimos não foram apresentados. Deverão ser elaborados, portanto, o "Plano Básico de Execução da Obra" e o "Orçamento Básico da Obra", em conformidade com as IS 222 e 220 do DNIT, respectivamente.

RESPOSTA DA PROJETISTA: Os projetos de sinalização e desapropriação não são parte integrante deste contrato. A desapropriação, caso haja, será fora da área da ferrovia em decorrência da reurbanização e será de responsabilidade da Prefeitura. Com relação ao Plano de execução da obra informamos que o mesmo está sendo apresentado no Volume 1.

ANÁLISE: O projeto de Sinalização já havia sido apresentado na versão anterior do RP-02 e devidamente analisado.

O Plano de Execução da Obra foi apresentado nesta nova versão revisada.

Conforme registrado no item 4.1.1 deste Parecer, o Volume 4 – Orçamento não foi recebido para análise deste Consórcio.

Quanto ao projeto de Desapropriação, deverá ser incluído, no Volume 1, item específico intitulado "Projeto de Desapropriação" contendo as informações e justificativa acima.

4.1.8 Nas mesmas "Anotações Gerais" do parecer 03/2010-FMD foi solicitada e não atendida a inclusão do "Cronograma Geral dos Serviços". O material solicitado deve ser incluído no Volume 1.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida.

ANÁLISE: Atendido.

4.2 Descrição do Alinhamento

4.2.1 O trecho projetado, com extensão de 6,02 km, se inicia, no sentido Rio de Janeiro – Taubaté, no marco Km 323+430 da ferrovia, adotado como Km 0+000 do projeto e finaliza no marco km 330+700 (Km 6+020 do projeto). Observa-se que a extensão entre os marcos inicial (km 323+430) e final do trecho (km 330+700) é de 7,27 km, contra os 6,02 km projetados. Considerando que o trecho será apenas rebaixado, sem alteração do traçado original, a projetista deverá esclarecer a diferença entre essas extensões.

RESPOSTA DA PROJETISTA: Os marcos implantados pela MRS apresentam uma diferença em seus intervalos. Desta forma, ocorreu uma divergência com o nosso eixo projetado que corresponde às distâncias reais.

* ANÁLISE: Acrescentar justificativa acima ao texto do item 4.1.2.1 do Volume 1 (pág. 187). Texto idêntico foi apresentado no Item 3.4.1 do mesmo Volume (pág. 134), o qual também deverá ser corrigido.

4.2.2 Para execução das obras, levando em consideração a necessidade de manter a linha em operação, foram criadas três variantes no projeto:

Variante 01: 0,88 km de extensão (entre os kms 0+220 e 1+100 do trecho), iniciando 280m antes do início da 1ª contenção e terminando 290m após o início do túnel (km 0+810);

Variante 02: 0,42 km de extensão (km 2+880 ao 3+300), iniciando 355m após a saída do túnel (km 2+525) e terminando 200m após o final da 2ª contenção (km 3+100); e

Variante 03: 2,64 km de extensão (km 3+360 ao 6+000), iniciando 60m após o final da Variante 02 e terminando 20m antes do fim do trecho.

RESPOSTA DA PROJETISTA: Afirmativo. Nesta revisão, a variante 03 que compunha o Pátio projetado para substituir o existente, teve a sua denominação mudada para "Pátio de Cruzamento".

* ANÁLISE: Ver análise do item 4.1.2 deste Parecer.

4.3 Mapa de Situação (item 2.1 do parecer 03/2010-FMD)

No parecer 03/2010-FMD foi registrado que "não consta a nomenclatura da ferrovia conforme o PNV – Plano Nacional de Viação e os pontos quilométricos onde ocorrem as interseções". Foi sugerida, ainda, "ser criada uma página com um mapa detalhado do trecho a ser rebaixado".

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida – A projetista acrescentou uma nova página no item 2 – Mapa de Situação, tanto no Volume 1 (Pág. 7), quanto no Volume 2, detalhando o trecho.

ANÁLISE: Atendido.

4.4 Quadro de Quantidades

4.4.1 O "Quadro de Quantidades" de Superestrutura, apresentado na folha QT-04 do Volume 1 (pág. 264), relaciona um total de 3 AMVs. As locações dos AMVs não foram indicadas no projeto geométrico do trecho projetado (pranchas GM-01 a GM-09 do Volume 2). Por outro lado, foram indicadas 4 AMVs no projeto geométrico das variantes (pranchas GM-10 a GM-16 do Volume 2): uma no início variante 1, uma no final variante 2, uma no início da variante 3 e a última no final da variante 3 – Esclarecer o quantitativo correto de AMVs, incluir suas locações nas pranchas do projeto geométrico (tanto do trecho projetado quanto das variantes) e, se for o caso, corrigir o quadro de quantidades.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida com as modificações propostas.

✱ ANÁLISE: Parcialmente atendido. Com as correções efetuadas, o projeto passou a ter um total de 6 AMVs (um na entrada e outro na saída de cada uma das 3 variantes). As locações dos AMVs foram corretamente indicadas nas pranchas do Projeto Geométrico, conforme solicitado.

No entanto, o item 10 do Quadro de Quantidades "QT-04" (pág. 319 do Volume 1) continua relacionando um total de 3 AMVs, o que deve ser corrigido.

O sexto AMV projetado foi equivocadamente identificado como "AMV 01", tanto na prancha "GM-09" (Trecho) como na prancha "GM-16" (Pátio), ambas do Volume 2 – Corrigir para "AMV 06".

4.4.2 Na prancha QT-06 do Volume 2 está especificada a utilização de arame liso, contrariando a IS-218 do DNIT – Projeto de Cercas que especifica arame farpado para instalação de cercas.

RESPOSTA DA PROJETISTA: Item não respondido.

ANÁLISE: Não atendido.

4.5 Estudos Topográficos (item 3.1.1 do parecer 03/2010-FMD)

Devem atender à IS-204 do DNIT.

4.5.1 A rede de apoio básico, a rede de referência de nível (RRNN) e a locação dos pontos do eixo do traçado estão caracterizadas.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida.

ANÁLISE: Atendido.

4.5.2 O item 3.1.3 do Relatório (pág. 10) informa que a materialização dos marcos foi feita por chapas de alumínio e nas oito monografias dos marcos implantados apresentadas (págs. 13 a 20) estão descritas, para o mesmo serviço, chapas de bronze. A projetista deverá indicar corretamente o material.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida.

ANÁLISE: Atendido. Foi especificada a materialização dos marcos com chapas de alumínio.

4.5.3 A numeração dos subitens do item 3.1 (págs. 10 a 12) foi iniciada equivocadamente como "3.1.2", quando deveria iniciar como "3.1.1". Conseqüentemente, toda a numeração do item deve ser refeita.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida.

ANÁLISE: Atendido.

4.6 Estudos Hidrológicos (item 3.1.2 do parecer 03/2010-FMD)

Devem atender à IS-203 do DNIT.

No parecer 03/2010-FMD foi registrado que *"Em Estudos Hidrológicos deverão ser atendidas as recomendações pertinentes ao Parecer Técnico Nº 02/2010"*. Essas recomendações foram parcialmente atendidas, com as seguintes pendências:

4.6.1 Na Nota do item 3.2.1 do Volume 1 (pág. 22) a projetista informa que *"O prolongamento e as interferências com a drenagem existente à jusante não foram contempladas neste trabalho, pois não fazem parte do escopo contratual. A Prefeitura Municipal de Pindamonhangaba deverá contratar a elaboração deste projeto complementar e executar as obras necessárias, visando evitar problemas de insuficiência da drenagem existente à jusante"*.

Ratificamos o registrado no parecer anterior, ou seja: A solução apresentada para drenagem sem a realização do projeto a jusante fica comprometida uma vez que o escoamento sofrerá alteração.

Ratifica-se, ainda, que a aprovação do projeto de drenagem do rebaixamento da via férrea fica condicionada à análise e aprovação do projeto complementar de drenagem a jusante a ser elaborado pela prefeitura. Deve ser considerada, também, a sua interferência com as redes de serviço existentes, tais como: redes de esgoto, redes de fibra ótica, redes de drenagem, etc.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida – Com a solicitação de incorporação do projeto do Córrego da Galega ao projeto de Rebaixamento da Ferrovia, a Prefeitura contratou o projeto, que passou a fazer parte integrante desta minuta.

Foi elaborado e está sendo apresentado o projeto para canalização do Córrego da Galega.

ANÁLISE: Parcialmente atendido. O referido "projeto para canalização do Córrego da Galega" foi apresentado, atendendo às exigências técnicas pertinentes, e incorporado ao Projeto da Ferrovia.

Entretanto, o texto da "nota" do item 3.2.1 do Volume 1 (pág. 21) foi mantido. Esse texto deverá ser alterado, acrescentando que o mencionado "projeto complementar" foi elaborado e incorporado ao Projeto de Rebaixamento da Ferrovia, conforme resposta acima.

4.6.2 No mapa, na tabela e nas figuras apresentadas no item 3.2.4 (págs. 24 à 27), não foram indicados os respectivos títulos e suas fontes.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida.

ANÁLISE: Atendido.

4.6.3 O mapa apresentado no relatório extraído do software Pluvio (pág. 29) permanece ilegível. Conforme solicitado anteriormente, a resolução deverá ser melhorada, possibilitando a sua correta visualização e o seu entendimento.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida.

ANÁLISE: Atendido.

4.6.4 A legenda da segunda coluna da tabela do item 3.2.8 (pág. 34) deverá ser corrigida para "Coeficiente de Deflúvio - C".

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida.

ANÁLISE: Atendido.

4.6.5 No parecer 03/2010-FMD foi registrado que o "mapa de bacias" encontrava-se ilegível no RP-01 apresentado, sendo sugerida a sua apresentação de forma separada (uma a uma, em formato A3) no Volume 2. Essa solicitação foi atendida, porém os mapas (DR-01 e DR-05) foram apresentados "de cabeça para baixo", o que deve ser corrigido.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida.

ANÁLISE: Atendido.

4.7 Estudos Geotécnicos (item 3.1.3 do parecer 03/2010-FMD)

O estudos apresentados atendem à IS-206 do DNIT no que se refere à infraestrutura, devendo ser observadas eventuais sugestões e/ou observações constantes dos pareceres específicos de Obras de Arte Especiais elaborados por este Consórcio.

4.8 Estudos Ambientais (item 3.1.4 do parecer 03/2010-FMD)

Os Estudos Ambientais (item 3.4 – págs. 124 a 174) serão analisados pela Coordenação Geral de Meio Ambiente do DNIT (CGMAB).

4.9 Projeto Básico Geométrico (item 3.1.5 do parecer 03/2010-FMD)

Deve atender à IS-208 do DNIT.

Não houve restrições a esse item no parecer anterior.



4.9.1 O item "4.1.1 – Considerações", do Volume 1 (pág. 177), estabelece a "Rampa máxima compensada" em 0,71%. No entanto, os perfis apresentados nas pranchas GM-01 a GM-16 não indicam as inclinações das rampas projetadas – Providenciar.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida. Os textos indicativos das rampas mencionadas aparecem no rodapé do perfil do projeto geométrico.

ANÁLISE: Revisar – Rampas sem indicação de inclinação ou com indicações incompletas nas seguintes pranchas do Volume 2: GM-02, GM-03, GM-04 e GM-08.

4.9.2 Locação dos AMVs nas pranchas do projeto geométrico – Ver item 4.3.1 deste parecer.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida.

ANÁLISE: Ver item 4.3.1 deste Parecer.

4.9.3 No Volume 2 – Projeto Básico de Execução, as pranchas do item "4.1 – Rebaixamento da Ferrovia", foram numeradas com a sequência de "GM-01" a "GM-16" e as pranchas do item "4.2 – Travessia Urbana de Pindamonhangaba", receberam a numeração "GM-01" a "GM-09", caracterizando duplicidades nas numerações. Obedecendo ao padrão das demais pranchas do projeto, as pranchas do item 4.2 devem ser renumeradas, recebendo a numeração sequencial de "GM-17" a "GM-25".

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida.

ANÁLISE: Atendido.

4.9.4 Na página 185 do Volume 1, corrigir a numeração do item "Projeto Geométrico do Rebaixamento, Variante 01, 02 e 03, e Seções Transversais" de 3.5.5 para 4.1.5.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida.

ANÁLISE: Atendido.

4.9.5 No item "4.1.2.5 – Apresentação" do Volume 1 (página 178), corrigir o texto de "O relatório ... RP-01... Volume 03..." para "O relatório ... RP-02... Volume 02...".

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida.

ANÁLISE: Atendido.

4.9.6 No item "4.1.3 – Conhecimento e Interferências do Trecho" do Volume 1 (páginas 183 e 184), corrigir a descrição dos bueiros "BSCC" dos Kms 2+560,595, 4+283,750, 4+793,800 e 5+232,964 de "Bueiro Simples Tubular de Concreto" para "Bueiro Simples Celular de Concreto".

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida.

ANÁLISE: Atendido.

4.9.7 No perfil da Prancha GM-02, corrigir a cota 576 para 565.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida.

ANÁLISE: A cota foi corrigida na margem direita da prancha, porém permanece errada na margem esquerda.

4.9.8 Na planta da Prancha GM-06, corrigir a indicação "Ver Nota 05" para "Ver Nota 04".

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida.

ANÁLISE: Atendido.

*** 4.10** Projeto Básico de Terraplenagem (item 3.1.6 do parecer 03/2010-FMD)

Deve atender à IS-209 do DNIT.

*** 4.10.1** Os "Quadros de Distribuição de Materiais" apresentados nas pranchas TR-77 a TR-80 do Volume 2 indicam os materiais destinados a bota fora. Não foi indicada, no entanto, a destinação final desse material – Providenciar.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida.

ANÁLISE: Não atendido. Não foi apresentado croquis de localização do bota fora, nem referenciada a respectiva distância de transporte.

4.10.2 No parecer 03/2010-FMD foi solicitada uma justificativa para a adoção de "camada de sublastro de 20 cm". No item "4.2.5 – Metodologia Utilizada" do Volume 1 (pág. 187) permanece a mesma informação, ainda sem justificativa. A Projetista deverá apresentar a memória de cálculo do dimensionamento do sublastro, de forma a justificar a altura da camada de sublastro adotada.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida.

ANÁLISE: Atendido.

4.10.3 O item 4.2.5 do Volume 1 (Pág. 187) informa que "nos segmentos onde o material de subleito não apresentou as condições de suporte indicadas no projeto, indicou-se a substituição desse material". Não foram indicados, no entanto, os pontos do traçado onde foram identificados esses segmentos. A projetista deverá informar os locais exatos onde será necessária a substituição do material de subleito.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida.

ANÁLISE: Atendido. Foi anexado o quadro de "Substituição de Materiais" ao referido item 4.2.5 do Volume 1 (pág. 198).

4.10.4 Os perfis das pranchas GM-02 a GM-04 do projeto geométrico (Vol. 2) indicam uma camada de 1,30m de sublastro no interior do túnel projetado. No entanto, as seções transversais do projeto de terraplanagem (pranchas TR-10 a TR-30 do Vol. 2) não apresentam camada de sublastro. Justificar.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida – Não foi projetado sublastro dentro do túnel e rampas de aproximação. A espessura indicada refere-se à laje de fundo, dimensionada para suportar as pressões neutras.

ANÁLISE: Não esclarecido.

As pranchas GM-02 a GM-04 do Volume 2 apresentam, abaixo da referida camada de 1,30m, uma outra camada de 0,40m, ambas sem legendas que as identifiquem. Essa camada não "aparece" nas seções transversais do túnel do projeto de terraplanagem (pranchas TR-07 a TR-35 do Volume 2) nem na seção transversal do túnel do projeto de superestrutura (prancha SE-02). Apenas nos "Métodos Construtivos" do projeto de OAE localizamos camada semelhante, também sem legenda ou identificação. Nos demais projetos de OAE essa camada também não "aparece".

A projetista deverá esclarecer a função dessa camada e, se for o caso, incluí-la nos demais projetos, inserindo as devidas legendas indicativas.

Deverá, ainda, incluir texto explicativo no item 16 das "Características Técnicas da Ferrovia" do projeto de superestrutura (pág. 240 do Volume 1) especificando que "não foi projetado sublastro dentro de túnel", acrescentando a devida justificativa, conforme resposta acima.

4.11 Projeto Básico de Superestrutura (item 3.1.7 do parecer 03/2010-FMD)

Foi apresentada no item 4.5.3 do Volume 1 (Pág. 230) a memória de cálculo do dimensionamento da superestrutura ferroviária solicitada no parecer 03/2010-FMD.

4.11.1 Não foi especificado o material de lastro ferroviário, seus métodos de ensaio, faixa granulométrica aceitável e indicação da(s) rocha(s) onde será extraído esse material – Providenciar.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida. Apresentado no “Resumo das Soluções Propostas – Projeto Básico de Superestrutura”.

ANÁLISE: Parcialmente atendido. Material devidamente especificado no item 15 das “Características Técnicas da Ferrovia” (pág. 239 do Volume 1).

Não foi(foram) indicado(s), no entanto, o(s) local(is) de extração.

4.11.2 Não foi especificado, também, o tipo de Placa de Apoio a ser utilizada.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida. Apresentado no “Resumo das Soluções Propostas – Projeto Básico de Superestrutura”.

ANÁLISE: Atendido. Material especificado no item 14 das “Características Técnicas da Ferrovia” (pág. 238 do Volume 1).

4.11.3 Na alínea 11 do quadro “Características Técnicas da Ferrovia” (item 4.5.2 do Volume 1, pág. 228), está definido que serão utilizados trilhos longos soldados (TLS) de 240 m. Não foi especificado, no entanto, a comprimento das barras dos trilhos nem tipo de solda a ser utilizado – Providenciar. Para definição do tipo de solda, deverá ser apresentado, ainda, um estudo comparativo de custos entre solda elétrica e solda aluminotérmica.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida. Apresentado no “Resumo das Soluções Propostas – Projeto Básico de Superestrutura”.

ANÁLISE: Parcialmente atendido. Especificadas barras de 12m e solda elétrica no item 11 das “Características Técnicas da Ferrovia” (pág. 238 do Volume 1).

Não foi apresentado o estudo comparativo de custos entre solda elétrica e solda aluminotérmica solicitado.

4.11.4 Ainda em relação ao quadro acima, na alínea 4 são destacados os “pontos relevantes do projeto geométrico”. Alguns dos estaqueamentos desses “pontos relevantes” estão indicados em relação ao trecho total e outros em relação ao subtrecho destacado (túnel, variantes, contenções), tornando confusa as suas localizações. Sugerimos padronizar a identificação da localização desses pontos, indicando seus estaqueamentos apenas em relação ao trecho total.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida.

ANÁLISE: Atendido.

4.11.5 No item "Superestrutura" do Quadro de Quantidades do Volume 1 (pág. 264) e do Volume 2 (prancha QT-04) alterar a especificação do Trilho de "115-RE Arema" para "TR-57".

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida.

ANÁLISE: Não atendido. A especificação não foi corrigida.

4.12 - Projeto Básico de Drenagem (item 3.1.8 do parecer 03/2010-FMD)

Deve atender à IS-210 do DNIT.

4.12.1 No projeto de drenagem apresentado permanece a situação relatada no parecer 03/2010-FMD a respeito do desencontro de algumas alocações de bueiros nos perfis em relação às respectivas plantas baixas. Todas as pranchas deverão, portanto, ser revistas, observadas as Normas Técnicas e Instruções de Serviço do DNIT.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida.

ANÁLISE: Atendido.

Solicitamos rever as indicações dos dispositivos de drenagem representados nas plantas e perfis das pranchas DR-07 a DR-15 do Volume 2 em relação às listagens constantes das pranchas DR-02 a DR-24.

Exemplos: Na prancha DR-07, estaca 0+500, consta um dispositivo "DAD-02" e na listagem da prancha DR-22 consta, na mesma estaca, dispositivo "DEB-02".

Na listagem da prancha DR-23, estaca 0+480, consta um dispositivo "DEB-02". Este dispositivo está representado na prancha DR-07, porém sem identificação da estaca e do tipo do dispositivo.

4.12.2 Nos item 4.3.3 – Drenagem Superficial do Rebaixamento e 4.3.4 – Drenagem Urbana (págs. 210 a 215) do Volume 1 são apresentados diversos dispositivos de drenagem não especificados e/ou com nomenclatura distinta do "Álbum de Projetos-tipos de Dispositivos de Drenagem" do DNIT (IPR-725/2006). A projetista deverá adequar os dispositivos de drenagem projetados ao referido álbum ou apresentar a memória de cálculo dos dispositivos projetados.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida.

ANÁLISE: Atendido. Dispositivos revistos, atendendo ao "Álbum de Projetos-tipos de Dispositivos de Drenagem" do DNIT.

4.12.3 Por se tratar de túnel em rebaixamento, com leito abaixo do nível d'água, faz-se necessária a elaboração de Projeto de Drenagem Subterrânea ou Profunda, com o objetivo de "interceptar e rebaixar o lençol d'água subterrâneo para impedir a deterioração progressiva dos suportes das camadas dos terraplenos e pavimentos", conforme alínea "d" do item 3.1.4 (pág. 304) da IS-210.

RESPOSTA DA PROJETISTA: A solicitação foi atendida. O Projeto Estrutural do Túnel foi dimensionado para suportar as pressões decorrentes do elevado nível d'água ao longo da região.

Assim, há previsão de rebaixamento do lençol freático apenas durante a execução da obra, com o objetivo de permitir a escavação após a execução das paredes diafragmas e consequente travamento estrutural da laje superior.

A camada drenante que aparece sob a laje de fundo tem a função apenas de permitir execução e interligação do conjunto estrutural, servindo como regularização de fundo durante o processo de concretagem da laje que receberá a superestrutura.

Após a conclusão, todo o conjunto estará sujeito a pressões que estarão variando de zero a oito metros de coluna d'água devendo ser garantida a estanqueidade máxima das paredes.

ANÁLISE: Inserir texto explicativo no Volume 1, conforme resposta acima.

4.13 Relatório Básico de Avaliação Ambiental – RBAA (item 3.3 do parecer 03/2010-FMD)

Será analisado pela Coordenação Geral de Meio Ambiente do DNIT (CGMAB).

4.14 Relatório e Projeto Básico de Desapropriação

Será analisado pela Coordenação Geral de Desenvolvimento e Projetos do DNIT (CGDESP).

5 Conclusão

A análise técnica do material apresentado apontou incorreções e recomendações que devem ser atendidas pela projetista.

Os itens técnicos de engenharia a serem atendidos são: 4-a, 4.1.2, 4.2.1, 4.4.2, 4.6.1, 4.9.1, 4.10.1, 4.10.4, 4.11.1, 4.11.3, 4.12.1 e 4.12.3.

As demais recomendações, consideradas de forma, deverão ser atendidas até a edição final do projeto básico.

Brasília, 31 de outubro de 2012

De acordo:


Engº. Marcos Jobim Gomes
CREA/RJ 55.888/D
Consórcio STE/SISCON


Engº. Jailson de Oliveira Santos
CREA/MG 44.819-D
Consórcio STE/SISCON



Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba
Estado de São Paulo

Ofício n.º 1048/2012/DL-tbc.

Em, 21 de agosto de 2012.

Exmo. Sr.

Arnaldo Faria de Sá

Deputado Federal

Gabinete 929 – Anexo IV

Câmara dos Deputados – Praça dos Três Poderes

Brasília / DF

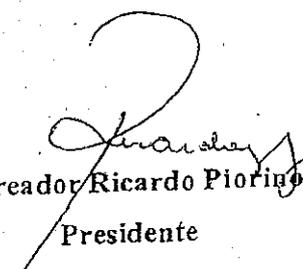
CEP: 70.160-900

Assunto: *encaminha propositura.*

Senhor Deputado:

Encaminhamos a Vossa Excelência cópia do **REQUERIMENTO** n.º 1181/2012, de autoria do Vereador José Carlos Gomes - Cal, aprovado em Sessão Ordinária realizada no último dia 20 de agosto, para conhecimento e providências cabíveis.

Atenciosamente,


Vereador Ricardo Piorino
Presidente



Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba Estado de São Paulo

Considerando que segundo o Secretário de Planejamento, Sr. Maurício Marcondes, em entrevista para um site, afirmou que a entrega do projeto executivo estava prevista para junho ou julho de 2010.

Considerando que na reunião sobre o orçamento de 2012, foi declarado pelo Secretário de Obras e Serviços, Sr. Ricardo Amadei, que o projeto de rebaixamento da linha férrea estaria pronto, faltando enviar para a aprovação da ANTT.

REQUEIRO à Mesa, consultado o Plenário, à Mesa, consultado o Plenário, seja oficiado ao Exmo. Sr. Prefeito Municipal, Sr. João Antônio Salgado Ribeiro; solicitando apoio do Deputado Federal Arnaldo Faria de Sá/PTB e do Deputado Estadual Campos Machado/PTB, em reiteração ao requerimento nº 516/2012, solicitando informar o processo de rebaixamento da linha férrea. Solicitando informar, ainda, se já foi analisado e aprovado pelo DNIT. Se sim, solicitamos envio de cópia de projeto na íntegra.

Plenário Dr. Francisco Romano de Oliveira, 20 de agosto de 2012.

Vereador José Carlos Gomes – Cal-PTB



Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba
Estado de São Paulo

CIDADES

jornal Líder da Cidade

PINDAMONHANGABA, 11 de Agosto de 2012

Perigo ronda pedestres à noite nos baixos do viaduto

PINDAMONHANGABA

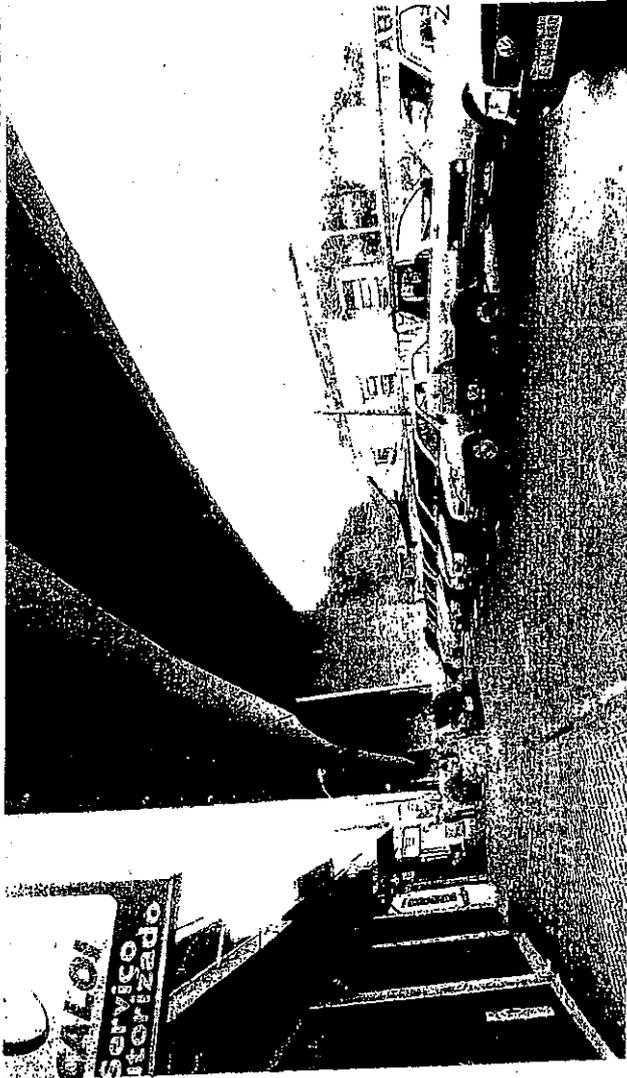
A região do "baixos do viaduto" central de Pindamonhangaba, durante o dia, é cheia de vida. Comerciantes, consumidores e pedestres fazem de trecho em trecho de 200m um local muito movimentado e seguro.

Mas quando o sol se põe e a noite cai, o perigo e insegurança rondam os pedestres que por ali se aventuram. E com um registro de casos de roubos, agressões, furtos de veículos e até tentativas de estúpos quase toda noite.

"Precisei passar por ali uma noite para ir a farmácia e fui abordado e roubado por dois indivíduos aparentemente drogados", disse uma das vítimas.

Antonio Dias disse: "Deixei meu carro parado ali durante um hora para ir a casa de um amigo e quando voltei o veículo estava

JOÃO PAULO QUERNEY



Baixos do viaduto ficam muito perigosos durante a noite

arrombado, com a porta torta e o aparelho de som linha sumido".
"A Prefeitura e Polícia precisam local - indo ou vindo do centro da cidade - é um terror, pode ser agarrada, roubada ou violentada, em pleno centro da cidade", diz Maria de Fátima

Diretoria Executiva
Memorando n.º 669 /2012/DIREX

Brasília, 09 de outubro de 2012.

A: Diretoria de Infraestrutura Ferroviária/DNIT

Assunto: Informações sobre o Processo de Rebaixamento da Linha Férrea

Senhor Diretor,

De ordem do Sr. Diretor Executivo, encaminhamos o Ofício n.º 0340-2012/CD/GABAFS de 17 de setembro de 2012, do Excelentíssimo Sr. Deputado Federal Arnaldo Faria de Sá – Vice-Líder do PTB/SP, para análise e manifestação quanto ao pleito formulado.

Atenciosamente,

ZENO JOSÉ ANDRADE GONÇALVES
Gerente de Projeto/DIREX

DIF/DNIT
A COFER
Para conhecimento e providências.
Brasília, DF 10/10/2012
<i>Mário Diani</i>
Mário Diani
Diretor de Infraestrutura Ferroviária

DIF/DNIT
Recebi em 09/10/2012
Hora: 17:16
Nome: <i>Tant</i>

indústria, Dilma também anunciou a criação da Empresa de Planejamento e Logística. "O nosso propósito é nos unir para obter o melhor que a iniciativa privada pode oferecer em eficiência e o melhor que o Estado pode e deve oferecer em planejamento, gestão de recursos públicos e mediação de interesses legítimos."

Em geral, especialistas elogiaram o pacote, mas levantaram dúvidas sobre sua execução. Uma delas diz respeito ao cronograma, considerado muito otimista se for levado em conta o histórico de concessões. O governo quer licitar as rodovias em abril do ano que vem e as ferrovias em junho. Espera, ainda, fazer o leilão do trem-bala em maio. "São prazos ambiciosos", admitiu o ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Passos.

O presidente da Associação Brasileira de Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), Paulo Godoy, acredita ser possível reduzir prazos de execução das obras. De qualquer forma, ele se mostrou cauteloso quanto às condições de risco, rentabilidade e estabilidade jurídica dos novos negócios.

Houve, porém, reações de entusiasmo. "Agora, baixando o custo da energia, a indústria será mais competitiva ainda. É um kit felicidade para o Brasil", resumiu Eike Batista, presidente do grupo EBX. Eliezer Batista, pai dele e referência em planejamento de infraestrutura no País, foi homenageado na cerimônia.