



Formulário		DFIL.001
Macroprocesso	Fomento Municipal para Ações de Infraestrutura e Logística -- Modal Rodoviário	
Assunto	Plano de Trabalho	Página 1/7

01 – DADOS CADASTRAIS			
Entidade Proponente PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA		CNPJ: 76.417.055/0001-86	
Endereço: AVENIDA CANDIDO DE ABREU 817, CENTRO.			
Cidade: CURITIBA	CEP: 80530.908	DDD/Telefone: (41) 3250-8484	Personalidade jurídica Direito Público
Nome do Responsável: RAFAEL VALDOMIRO GRECA DE MACEDO		C.P.F.: 232.242.319-04	
C.I./Órgão Expedidor: 531.233-7 / SSP.Pr		Cargo : PREFEITO MUNICIPAL	
Endereço Residencial: RUA CORONEL DULCIDIO 303, AP. 121		CEP: 80420-170	
Município: CURITIBA	UF: PARANÁ	DDD/Celular: -----	
E-mail 1 : RAFAELGRECA@PMC.CURITIBA.PR.GOV.BR E-mail 2 : GABVIRTUAL@PMC.CURITIBA.PR.GOV.BR		DDD/Telefone: (41) 3350.8006	

2 – DO PROJETO		
2.1 Objeto Contratação do Projeto Executivo de Engenharia e execução dessas obras para transposição em desnível na Linha Verde.	PERÍODO DE EXECUÇÃO DO CONVÊNIO	
	INICIO Mês 01- Publicação DOE	TÉRMINO Mês 57 (1710 dias)
2.2 Serviços / Localização		
TRINARIO DA MARECHAL : implantação de dois novos viadutos nas ruas Ane Frank e Tenente Francisco Ferreira de Souza e suas vias de acesso, além da implantação de estrutura metálica para usuários do transporte coletivo no viaduto na Av. Marechal Floriano Peixoto. Avenida Marechal Floriano Peixoto > Longitude 675621.40 E Latitude 7182106.66 S Rua Ane Frank > Longitude 675621.01 E Latitude 7182012.20 S Rua Tenente Francisco Ferreira de Souza > Longitude 675449.00 E Latitude 7181229.00 S		
TRANSPosição ESTAÇÃO SÃO PEDRO : implantação de duas trincheiras interligando as ruas Omar Raymundo Pichet com Mar. Althair Roszanni e rua Barão do Santo Angelo com Ipiranga, bem como adequações dos seus acessos. Rua Raimundo Pichet > Longitude 672489.36 E Latitude 7177911.96 S Rua Santo Angelo > Longitude 672375.58 E Latitude 7177761.39 S		

Formulário

DFIL.001

Macroprocesso

Fomento Municipal para Ações de Infraestrutura e Logística – Modal Rodoviário

Assunto **Plano de Trabalho**

Página

2/9

2.3 – Justificativas (Sócio-Econômica + Relação custo/benefício)

A Rodovia Federal BR-116, construída na segunda metade da década de 1950, foi projetada com um traçado que passava a leste e muito além da então área urbanizada do município de Curitiba.

Com a promulgação da Lei 2.828, de 31 de julho de 1966, que aprovava o Plano Diretor de Curitiba, foram fixadas as diretrizes físicas de expansão e adensamento de forma linear no sentido nordeste - sudoeste, ao longo dos Eixos Estruturais.

A opção pela concentração e expansão induzidas nos eixos estruturais tinha como objetivo principal orientar o crescimento da cidade em um momento em que a área central começava a apresentar os primeiros sinais de congestionamento. Na época, a cidade tinha uma população aproximada de 450mil habitantes.

Nesses eixos eram oferecidas novas alternativas para habitação em alta densidade, comércio de médio porte e prestação de serviços, bem como um sistema de transporte de massa que pudesse ser continuamente ajustado à demanda gerada pelo progressivo adensamento.

Entretanto, entre o planejamento desejado e as condições econômicas da população, a restrita capacidade de investimento do município e a velocidade de crescimento da cidade, surgiram condicionantes de difícil controle. Fatos como a valorização dos eixos estruturais, além de outros aspectos, levaram parcela considerável da população a buscar alternativas à habitação em áreas desprovidas de infra-estrutura, justamente as de menor valor comercial.

Esse foi o caso dos bairros que nasceram “no outro lado” da BR-116, embora fossem áreas não recomendadas à ocupação urbana pelo Plano Diretor, e que nesta época começavam a apresentar problemas de acessibilidade e de qualidade ambiental ocasionadas, fundamentalmente, pela falta de obras viárias para transpor a rodovia e pela ausência de infra-estrutura básica na região.

A BR-116, a partir de então, deixara de ser o limite da cidade e se tomara uma barreira, um divisor.

Esse desafio absorveu alguns anos na busca de soluções que levassem em consideração os princípios do Plano Diretor, ancorado em três vetores: Uso do Solo; Sistema Viário e Transporte Coletivo. A situação passava também por um aspecto legal, pois a rodovia era federal.

Finalmente, com a implantação do Contorno Leste, foi possível a conexão direta entre as rodovias BR-116 (sentidos São



Formulário

DFIL.001

Macroprocesso **Fomento Municipal para Ações de Infraestrutura e Logística – Modal Rodoviário**

Assunto **Plano de Trabalho**

Página 3/9

Paulo e Porto Alegre), BR-277 (sentido Paranaguá), BR-376 (sentido Florianópolis) e o Contorno Sul de Curitiba. Esse anel rodoviário definiu uma nova configuração viária destinada ao tráfego de passagem entre diversos municípios da Região Metropolitana de Curitiba.

Em 2004 o Convênio de Delegação da União liberando o trecho da BR-116, entre os bairros Atuba e Pinheirinho, permitiu à Prefeitura de Curitiba desenvolver estudos para solucionar aquela situação.

Assim nasce o Eixo de Integração Metropolitana, denominado Linha Verde, que contempla, de forma imediata, na sua área de abrangência, o município de Curitiba e, ainda, diretamente, oito municípios do 1º anel metropolitano. Na prática, beneficia, além dos atuais 1,9 milhão de habitantes da capital, outros 950 mil nas cidades conurbadas, além do tráfego de passagem. São 22 quilômetros de extensão (pelo leito da antiga BR-116, posteriormente BR-476) que ligam a cidade desde o Sul até o Norte, ao longo de 22 bairros, entre o Pinheirinho e o Atuba nos seus extremos.

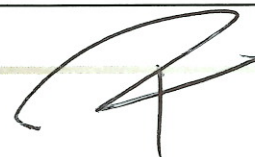
Entre as intervenções urbanas planejadas estão aquelas de transposição do **Eixo de Integração Metropolitana - Linha Verde**, além de obras complementares na malha viária e de arte, o que inclui ainda travessias sinalizadas. O objetivo desse conjunto de ações é intensificar a integração das duas margens do eixo com fluidez e segurança, de maneira a promover a inserção definitiva, no tecido urbano, daquilo que antes o dividia.

Atualmente a Linha Verde com uma fluidez do tráfego de veículos nas vias marginais - com velocidade permitida de 70 km/h - gera, hoje, retenções nos fluxos devido às intersecções semaforicas existentes nas vias transversais.

No médio prazo, com a conclusão das obras do eixo e o sistema de transporte estiver integralmente em operação essa dificuldade será agravada, acarretando sérios transtornos operacionais às linhas do transporte coletivo e a circulação de veículos.

A proposta para contornar estes "pontos de estrangulamento" é implantar transposições em desnível nestes locais para permitir de forma simultânea a fluidez de circulação tanto para o eixo como para a malha viária transversal.

Assim, optou-se pela execução de obras nas intersecções das estações Marechal Floriano e São Pedro.





Formulário		DFIL.001
Macroprocesso	Fomento Municipal para Ações de Infraestrutura e Logística – Modal Rodoviário	
Assunto Plano de Trabalho	Página	4/9

Com relação ao custo x benefício das intervenções propostas, podemos mensurá-los em ganhos de velocidade e de tempo em forma direta para os usuários do transporte público e privado e também em forma indireta pela valorização financeira dos lotes adjacentes às intervenções.

Ganho por acréscimo de velocidade: estima-se que o tempo de viagem para toda a extensão da linha verde represente um ganho de 20%, ou seja, o tempo total, hoje de 30 minutos será reduzido para 24. Considerando o fluxo atual de 5.000 uvp/hora, na hora de maior movimento e um total de 42 mil ao longo do dia, representa um ganho de $(42.000 \times 0,1)$ 4.200 horas / dia.

Formulário

DFIL.001

Macroprocesso

Fomento Municipal para Ações de Infraestrutura e Logística – Modal Rodoviário

Assunto **Plano de Trabalho**

Página

5/9

3 – CRONOGRAMA DO CONVÊNIO

Meta	Fase	Especificação	Intervenção	Duração (Meses)	
				Início	Término
1	1.1	Elaboração do TR + Licitação e Contratação do PFE	Trinário da Marechal Floriano Peixoto	Mês 01	Mês 04
1	1.2	Elaboração PFE		Mês 05	Mês 16
1	1.3	Aprovação do PFE e elaboração dos TR para licitação		Mês 17	Mês 20
1	1.4	Desapropriações		Mês 17	Mês 24
1	1.5	Licitação e contratação obras		Mês 21	Mês 24
1	1.6	Realização das obras		Mês 25	Mês 54
2	2.1	Elaboração do TR + Licitação e Contratação do PFE	Transposição na estação São Pedro	Mês 04	Mês 06
2	2.2	Elaboração PFE		Mês 07	Mês 18
2	2.3	Aprovação do PFE e elaboração dos TR para licitação		Mês 19	Mês 22
2	2.4	Desapropriações		Mês 19	Mês 25
2	2.5	Licitação e contratação obras		Mês 22	Mês 25
2	2.6	Realização das obras		Mês 26	Mês 57

TR = Termo de Referência

PFE = Projeto final de Engenharia.

4 – PLANO DE APLICAÇÃO

Rubrica	Natureza da despesa	Estado	Município
44906100	Desapropriações	---	R\$ 28.884.000,00
44404200	Auxilio a municípios	R\$ 87.725.766,67	---



Formulário

DFIL.001

Macroprocesso

Fomento Municipal para Ações de Infraestrutura e Logística – Modal Rodoviário

Assunto **Plano de Trabalho**

Página

6/9

5 – CRONOGRAMA FINANCEIRO

Mês	Estado (R\$)	Município (R\$)	
		Pecúnia	Serviços
01	0,00	0,00	0,00
02	0,00	0,00	0,00
03	0,00	0,00	0,00
04	0,00	0,00	0,00
05	108.500,96	0,00	0,00
06	108.500,96	0,00	0,00
07	178.371,64	0,00	0,00
08	178.371,64	0,00	0,00
09	178.371,64	0,00	0,00
10	178.371,64	0,00	0,00
11	178.371,64	0,00	0,00
12	178.371,64	0,00	0,00
13	191.934,26	0,00	0,00
14	191.934,26	0,00	0,00
15	200.668,09	0,00	0,00
16	200.668,09	0,00	0,00
17	78.604,51	1.116.000,00	0,00
18	78.604,51	1.116.000,00	0,00
19	0,00	3.857.760,00	0,00
20	0,00	3.857.760,00	0,00
21	0,00	3.857.760,00	0,00
22	0,00	3.857.760,00	0,00



Formulário		DFIL.001
Macroprocesso	Fomento Municipal para Ações de Infraestrutura e Logística – Modal Rodoviário	
Assunto Plano de Trabalho	Página	7/9

23	0,00	4.043.760,00	0,00
24	0,00	4.239.600,00	0,00
25	1.491.804,82	2.937.600,00	0,00
26	2.564.883,64	0,00	0,00
27	2.564.883,64	0,00	0,00
28	2.564.883,64	0,00	0,00
29	2.564.883,64	0,00	0,00
30	2.564.883,64	0,00	0,00
31	2.564.883,64	0,00	0,00
32	2.564.883,64	0,00	0,00
33	2.564.883,64	0,00	0,00
34	2.564.883,64	0,00	0,00
35	2.564.883,64	0,00	0,00
36	2.564.883,64	0,00	0,00
37	2.564.883,64	0,00	0,00
38	2.564.883,64	0,00	0,00
39	2.564.883,64	0,00	0,00
40	2.564.883,64	0,00	0,00
41	2.564.883,64	0,00	0,00
42	2.564.883,64	0,00	0,00
43	2.564.883,64	0,00	0,00
44	2.564.883,64	0,00	0,00
45	2.564.883,64	0,00	0,00
46	2.564.883,64	0,00	0,00
47	2.564.883,64	0,00	0,00
48	2.564.883,64	0,00	0,00



Formulário		DFIL.001
Macroprocesso	Fomento Municipal para Ações de Infraestrutura e Logística – Modal Rodoviário	
Assunto Plano de Trabalho	Página	8/9

49	2.564.883,64	0,00	0,00
50	2.564.883,64	0,00	0,00
51	2.564.883,64	0,00	0,00
52	2.564.883,64	0,00	0,00
53	2.564.883,64	0,00	0,00
54	2.922.576,58	0,00	0,00
55	2.922.576,58	0,00	0,00
56	2.922.576,58	0,00	0,00
57	3.419.844,85	0,00	0,00
Sub-totais	87.725.766,67	28.884.000,00	0,00
Total geral	116.609.766,67		

6 – DECLARAÇÃO DO PREFEITO

6.1) Na qualidade de representante legal da prefeitura municipal de Curitiba, declaro para os devidos fins de prova junto à Secretaria de Infraestrutura e Logística do Estado do Paraná, para os efeitos e sob as penas da lei, que :

- O município possui condições físico e financeira para arcar com a sua contrapartida no valor de R\$ 28.884.000,00 (vinte oito milhões, oitocentos oitenta e quatro mil reais).
- A inexistência de qualquer de qualquer debito em mora ou situação de inadimplência com qualquer entidade da Administração Pública Estadual, no que concerne às exigências legais, em especial à lei de Diretrizes Orçamentarias em vigor, e a lei Complementar Federal nº 101 de 04/05/2000, que impeça a transferência de recursos oriundos de dotações consignadas nos orçamentos do Estado do Paraná, na forma deste Plano de Trabalho.
- Município adotará, no momento oportuno, as Licenças de Instalação e Operação se necessárias à luz da norma legal.
- O município providenciará no momento as Anotações de Responsabilidade Técnica de fiscalização e execução.

6.2) Forma de execução pretendida : () Administração direta (X) Contratação () Mista

Mista (breve detalhamento) :



Formulário		DFIL.001
Macroprocesso	Fomento Municipal para Ações de Infraestrutura e Logística – Modal Rodoviário	
Assunto Plano de Trabalho	Página	9/9

Local : Curitiba - PR

Data : 21/03/2018



RAFAEL VALDOMIRO GRECA DE MACEDO
PREFEITO MUNICIPAL
CPF: 232.242.319-04

7 – APROVAÇÃO PELO CONCEDENTE (Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística – SEIL)

Aprovado	
	Aprovo o presente Plano de Trabalho e autorizo a realização da presente despesa.
	Em, _____
	Jose Richa Filho Secretário de Infraestrutura e Logística
Local: Curitiba/PR	
Data:	

8 – OBSERVAÇÕES

9.1) De conformidade com o art. 5º, inciso II, da Resolução nº 04/2006 do Tribunal de Contas do Estado – TCE/PR, seguem em anexo os seguintes documentos técnicos : ART e representações gráficas do Ante-Projeto, Orçamentos estimativos, Cronograma físico-financeiro e Memorial descritivo.