

ESTADO DE SANTA CATARINA

PREFEITURA MUNICIPAL DE ARROIO TRINTA

***AMARP - ASSOCIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DO
ALTO VALE DO RIO DO PEIXE***



TRECHO RUA JACOB CASALETTI

Projeto Básico de Engenharia Rodoviária

***VOLUME 2
MEMORIAL DESCRITIVO
ORÇAMENTO E CRONOGRAMA***

Extensão: 450,00m

Arroio Trinta, Maio de 2022.

ARROIO TRINTA

Título do Projeto

Projeto de Pavimentação com Concreto Asfáltico Usinado a Quente

Descrição

1. GENERALIDADES

A construção deverá ser feita rigorosamente de acordo com o projeto aprovado.

Nos projetos apresentados, caso haja divergência entre as medidas tomadas em escala e medidas determinadas pôr cotas, prevalecerão sempre às últimas.

Caberá a empreiteira proceder à instalação da obra dentro das normas gerais de construção.

É de sua responsabilidade manter atualizados, no canteiro de obras:

Alvará, certidões e licenças, evitando interrupções por embargo.

Assim como ter um jogo completo aprovado e atualizado dos projetos, especificações, orçamentos e demais elementos que interessam ao serviço.

Todos os serviços deverão ter a aprovação previa da fiscalização, no que concerne às fases de execução do projeto.

Não serão aceitos materiais e serviços que não atendam as normas específicas, projeto, caderno de encargos e este memorial.

O canteiro deverá estar de acordo com a norma de segurança vigente NR-18.

Os detalhes e materiais não descritos neste memorial deverão ser esclarecidos pelo Engenheiro fiscal da PMAT.

A qualquer momento a fiscalização poderá solicitar corpos de provas de concreto asfáltico e outros materiais, sendo que os custos de sua obtenção e demais ensaios de verificações deverão ser custeados integralmente pela empreiteira. Em caso do não atendimento imediato dos ensaios solicitados à execução dos serviços serão imediatamente suspensos, até a liberação da fiscalização.

Para facilitar o trabalho da fiscalização a contratada deverá especificar o horário em o Eng. Responsável pela obra estará na mesma. Este horário será fixado entre o Eng. Fiscal da PMAT e a contratada, devendo o mesmo estar compreendido no período das 8 até as 12 e das 13 até as 17 horas, deverá ser diário (de segunda a sexta feira) e no mínimo de 8 horas diárias sempre no mesmo horário.

2. DESCRIÇÃO GERAL DA OBRA

A obra a ser executada compõe-se de pavimentação asfáltica com drenagem das águas pluviais e obras de arte das ruas abaixo descritas, conforme segue:

- A drenagem pluvial será composta por bueiros de 30, 40 e 60cm.
- A drenagem profunda será feita através de dreno no vão central da rua, composto por tubo PEAD 10cm (furado) e camadas granulares de brita variando de pedra pulmão a brita 0(zero).
- O solo deverá ser previamente preparado através de cortes e aterros conforme projeto, compactado (grau de compactação proctor intermediário).
- No Trecho Rua Jacob Casaletti a pavimentação asfáltica será composta de pedra pulmão h=22cm compactada, brita graduada h=16cm compactada, com imprimação da base com CM-30, sobre a qual será executada camada de concreto asfáltico de 5cm compactado.
- Foi considerado uma camada de cascalho existente de 30cm sendo que onde não se verificar esta camada devera ser executada reforço até atingir a espessura.

- A massa asfáltica deverá apresentar acabamento liso e total impermeabilidade que será comprovada através de testes adequados.
- A terraplanagem compreende os serviços de corte, escavações, aterros e compactação de material de 1ª e 3ª categoria inclusive da tubulação de drenagem.
- Para efeitos de projeto adotou-se como superfície de corte $h=0,1m$ e aterro $h=0,20m$.
- Os serviços gerais compreendem:
 - Locação da obra e outros serviços de topografia.
 - Placas de Identificação da obra (padrão PREFEITURA 1:3), sinalização, e registro histórico a serem fornecidos pela empreiteira conforme modelos definidos pelo Município de Arroio Trinta.
 - Ensaios gerais abaixo descritos, taxas de ART e outras.

3. DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

O projeto de pavimentação com asfalto CBUQ do Trecho Rua Jacob Casaletti, será executado conforme projeto e especificações deste memorial.

O projeto de terraplanagem teve pôr objetivo a definição da seção transversal e o cálculo dos volumes dos materiais destinados à conformação da plataforma. Neste caso específico adotou-se como superfície de corte $h=0,1m$ e aterro $h=0,20m$ e deverão ser observados pontos onde se fará necessário aterros com Mat. 1ª.

O projeto de drenagem compreende um sistema formado por bueiros de tubos de concreto com diâmetro de 30,40 e 60 cm com bocas de lobo, de maneira a captar toda a água oriunda das chuvas. A drenagem profunda deverá ser executada de forma a impedir a elevação da umidade ao pavimento.

A densidade do CBUQ adotada para este projeto é de 2,45 ton./m³.

O projeto de pavimentação definiu a largura de sua plataforma e a adoção de uma espessura de CBUQ constante de 5 cm no do Trecho Rua Jacob Casaletti, com inclinação de 3,0% . Esta camada obteve-se por tratar-se de área em urbanização , com pouco tráfego e predominância de veículos leves.

A Rua terá passeio acessível sendo que os postes e faixa de serviço ficarão fora do passeio.

Os meios Fios serão em concreto com Fck 15Mpa.

Deverão ser observadas todas as normas da ABNT e também do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Santa Catarina.

Todos os serviços deverão ter a aprovação prévia da fiscalização , no que concerne às fases de execução do projeto.

Não serão aceitos materiais e serviços que não atendam as normas específicas, projeto e este memorial.

O canteiro de obras deverá estar de acordo com a norma de segurança vigente NR-18.

Antes de iniciar os serviços a usina e o britador deverão ter LAO (Licença Ambiental de Operação da FATMA).

Nenhum serviço será executado sem a liberação por escrito do Eng. Fiscal da AMARP, sem o qual será suspenso os boletins de medição e os pagamentos.

O modelo de liberação será fornecido pela fiscalização ao empreiteiro.

Deverá ser mantido na obra o diário de obra.

A empreiteira deverá garantir livre acesso à fiscalização.

Qualquer desrespeito as condições técnicas acima será automaticamente paralisada a obra.

4. ÁREAS A PAVIMENTAR

A relação das áreas a pavimentar, bem como as demais especificações das seções e extensão das ruas encontram-se definidas no Volume 01 página 03 do projeto de Pavimentação e Drenagem.

5. TIPO DE PAVIMENTO

A obra de pavimentação do Trecho Rua Jacob Casaletti com passeio acessível, do município de Arroio Trinta será executada em Concreto Betuminoso Usando a Quente pela aplicação regional e bom desempenho do mesmo.

6. MATERIAIS UTILIZADOS E ESPECIFICAÇÕES

6.1 Base:

A base da pavimentação será de pedra pulmão e Brita graduada para assentamento da camada asfáltica, sendo isento de qualquer material estranho a sua consistência e distribuído num colchão de 0,38m (conforme projeto, 22cm de pedra pulmão e 16 cm de brita graduada), no Trecho Rua Jacob Casaletti e compactada com rolo 10ton.

Primer: Será aplicada sobre a base de brita graduada um primer com ADPCM-30, com quantidade de 1,2 l/m². Em todo o carregamento de ADP que chegar a sua obra serão realizados os seguintes ensaios:

- viscosidade Saybolt-Furol - com aceitação menor ou igual a 10%
- ponto de fulgor - com aceitação menor ou igual a 10%;
- o controle de temperatura será feito por instrumento adequado e o controle de uniformidade será visual.

É condição essencial que o serviço seja executado de modo a atender as quantidades determinadas, na temperatura recomendada para o ADP que está sendo utilizado.

6.2 Revestimento com Concreto Asfáltico:

A execução deste serviço constituirá no revestimento com uma camada de mistura devidamente dosada e misturada a quente, constituída de agregado mineral graúdo e material betuminoso, espalhado e comprimido à quente.

Esta camada terá espessura de 5cm no do Trecho Rua Jacob Casaletti conforme especificada em projeto.

Os equipamentos que serão utilizados serão:

Usina misturadora, sistema de aquecimento, filtros, etc;

Vibro acabadora ;

Rolos compressores;

Caminhão irrigador;

Carreta;

Demais equipamentos e máquinas para a execução do pavimento Asfáltico.

Todos os equipamentos deverão ser de propriedade da empreiteira, e estarem no canteiro de obras logo do início dos serviços, cabendo a mesma sua manutenção, isentando a prefeitura de qualquer obrigação referente a estas.

O método de execução será assim descrito:

I - Preparo dos materiais;

II - Preparo da mistura betuminosa(dosagem e usinagem);

III - Transporte e espalhamento;

IV – Compressão e acabamento.

I – Preparo dos Materiais

O agregado mineral deverá apresentar a seguinte granulometria:

Designação da peneira Abertura (mm)	% do material que passa Granulometria
19.100	100
12.700	95-100
9.520	--
4.760	60-80
2.380	44-60
0.590	--
0.420	25-35
0.297	--
0.177	18-27
0.074	6-12

Para a graduação a fração retida entre qualquer par de peneiras, não deverá ser inferior a 4% do total.

50% da fração que passa na peneira nº 200(0.074) deverá ser constituída de “filler” “calcário.

A brita deverá constituir de fragmentos angulares, limpos, duros, tenazes e isentos de fragmentos moles ou alterados, de fácil desintegração. Deverá apresentar boa adesividade.

A areia deverá ser lavada e isenta de substâncias nocivas, tais como: argila, mica, madeira orgânica, etc.

O “filler” deverá ser constituído de pó calcário, cimento Portland ou cal hidratada, o qual deverá ser utilizado seco e isento de pelotas. A granulometria apresentada deverá ser a seguinte:

Designação da peneira Abertura (mm)	% do material que passa Granulometria
0.590	100
0.149	85
0.074	65

O material betuminoso a ser empregado deverá ser o cimento asfáltico de penetração 50-60 (CP 20), e deverá atender todas as especificações referentes ao mesmo.

II - Preparo da mistura betuminosa (dosagem e usinagem)

Antes do início dos serviços deverá ser encaminhado, para exame e aprovação, o projeto da mistura betuminosa. O projeto deverá Ter aprovação também pelos fiscais do Município. Deverá ser citado neste projeto a procedência dos agregados. Caso a procedência seja mudada, o projeto da mistura betuminosa deverá ser refeito. O projeto deverá ser executado com o procedimento indicado pelo método Marshall (conforme especificações e normas), ou seja, para as condições de vazios, estabilidade e fluência, que devem satisfazer os seguintes valores:

Pressão interna prevista	(1lb/pol ²)	100
Vazios	(%)	3 a 5
Relação betume / vazios	(%)	75 a 85
Estabilidade mínima	(lb)	500
Fluência	(1/100")	8 a 18
Vazios no agregado mineral (%)	(mínimo)	15

As frações dos agregados deverão ser reunidas na proporção tal que acompanham o agregado na graduação especificada.

O agregado deverá ser misturado seco através de aquecimento, não superando, em hipótese alguma, a temperatura do material betuminoso em mais de 15°C, devendo ao ser lançado na mistura estar, de preferência, na temperatura de aquecimento prevista para o ligante que deverá estar compreendida entre 140/160°C.

A mistura não poderá deixar a usina com temperatura inferior a 135°C.

A temperatura de espalhamento da mistura não poderá ser inferior a 120°C.

A usinagem será efetuada pelo tempo mínimo de 30 segundos, devendo o aglutinante envolver completamente o agregado.

III – Transporte e espalhamento

A mistura será transportada em caminhões basculantes. Deverá ser recoberta por encerado, para evitar perda de temperatura.

Caso o tempo esteja sujeito à intempérie, como chuva, não será permitido seque a usinagem.

As superfícies internas das básculas poderão ser lubrificadas levemente com óleo fino, para evitar a aderência da mistura às paredes da mesma.

A mistura somente poderá ser espalhada depois da superfície subjacente ter sido aceita pela fiscalização.

A superfície de contato da boca de lobo com a camada a ser executada deverá ser pintada com uma camada delgada de material betuminoso, emulsão asfáltica de quebra rápida, a uma temperatura compreendida entre 20/50°C.

A mistura betuminosa deverá ser espalhada de forma tal que permita a obtenção de uma camada, na espessura indicada, sem novas adições.

IV – Compressão e acabamento

Inicia-se a rolagem, quando a temperatura da mistura estiver compreendida entre 80/120°C.

A compressão deverá começar nos lados e progredir, longitudinalmente, para o centro, de modo que os rolos cubram uniformemente em cada passada, pelo menos a metade da largura do seu rastro da passagem anterior.

Nas curvas, a rolagem deverá progredir do lado mais baixo para o mais alto, paralelamente ao eixo da via, e nas mesmas condições de recobrimento do rastro.

Os rolos compressores deverão operar nas passagens iniciais, de modo que as faixas das juntas transversais ou longitudinais, na largura de 0,15m, não sejam comprimidas.

Depois de espalhada a camada adjacente, a compactação da mesma deverá abranger a faixa de 0,15m da camada anterior.

A compactação deverá prosseguir até a textura e o grau de compactação da camada se tornarem uniformes e a sua superfície, perfeitamente comprimida, não apresente sinais dos rolos.

Os rolos compressores deverão operar numa velocidade compreendida entre 3,5/5 Km/h.

Poderá ser utilizada água para impedir a aderência da mistura às rodas dos rolos compressores, não se permitindo excessos.

Não serão permitidas manobras sobre a camada que estiver sendo compactada.

Nos lugares inacessíveis ao equipamento de compactação, os mesmos serão rolados por meio de compactador manual.

As depressões ou saliências que apareçam após a compressão deverão ser corrigidas pelo afofamento, regularização e recompactação da mistura, até que a mesma adquira densidade igual à do material circunjacente.

Deverá existir, junto à usina misturadora, laboratório que permita a regularização de ensaios destinados ao controle tecnológico da mistura produzida.

Deverão ser executados os seguintes controles durante a usinagem da mistura e execução do serviço:

- Uniformidade de granulometria de cada um dos agregados: 1(um) ensaio, periodicamente;
- Quantidade de ligante: controlada periodicamente;
- Graduação da mistura de agregados: deverá ser efetuada periodicamente, 2(duas) amostras de cada vez, sendo que uma das amostras deverá ser colhida após dosagem, sem ligante;
- Temperatura: Tanto na usina como no local de aplicação. Na usina deverão ser controladas e anotadas as temperaturas do agregado, do ligante e da mistura betuminosa. No local de aplicação, as temperaturas de espelhamento e de início de rolagem.

Os caminhões transportadores deverão conter anotados:

Temperatura da mistura na usina, hora de saída e hora de chegada ao destino.

Na camada acabada, a fiscalização executará as seguintes verificações:

- Uniformidade de espessura: A espessura média de um trecho não deve diferir de mais de 8% da espessura projetada. Diferenças locais não devem ser superiores a 12%;
- A densidade aparente do material extraído da pista será executada de acordo com o ME-45, não sendo inferior a 95% da densidade aparente de projeto;
- O teor de ligante será determinado de acordo com o ME-44 e não deverá diferir em mais de 0,5% do teor do projeto;
- A granulometria será realizada com agregados resultantes da determinação do teor do ligante.

A distribuição granulométrica não deve afastar-se da do projeto mais do que as seguintes tolerâncias:

% passando na peneira 1/4" e maiores	± 7%
% passando na peneira nº 4	± 5%
% passando na peneira nº 8	± 5%
% passando na peneira nº 40	± 5%
% passando na peneira nº 80	± 3%
% passando na peneira nº 200	± 2%

Todo e qualquer serviço ou ensaio executado pela empreiteira deverá ter a manifestação por escrito por parte do Engenheiro fiscal do Município de Arroio Trinta, sem o qual não serão liberados os pagamentos dos serviços.

6.3 Execução da Base: Sobre o colchão de solo preparado, o “encarregado fará o piqueteamento das canchas com espaçamento de 1,00m no sentido transversal, e de 5m até 10m no sentido longitudinal de modo a conformar o perfil projetado. Assim as linhas mestras formam um articulado, facilitando o trabalho de assentamento e evitando desvios em relação aos elementos do projeto. Nessa marcação o “encarregado” verifica a declividade transversal e longitudinal e no caso das curvas. Após segue-se o espalhamento da pedra pulmão e brita graduada e conformação, e em seguida processa-se a compactação da mesma com rolo de 10ton.

6.5 Execução da Imprimação: Antes da execução da imprimação, a camada subjacente deve estar regularizada, compactada e isenta de materiais estranhos. O tipo de asfalto diluído usado é o CM-30. A taxa média de ADP aplicada é de 1.20l/m². O tempo de cura para este asfalto é de aproximadamente 48h. A fim de se obter uma boa imprimação, a penetração do ligante deve ser de 0,5 a 1,0 cm.

6.6 Rebaixamento Calçada: A calçada será rebaixada nas esquinas conforme indicado no projeto, em uma extensão total de 5,10m para futura execução de piso podotátil de mudança de direção, com as dimensões que constam no projeto.

6.7 Base : A base da pavimentação do passeio será executada com compactação do leito em toda a largura da calçada. Sobre o leito já compactado será executado lastro de brita com espessura de 5cm.

6.8 Pavimento da Calçada: Os passeios terão aterro de 1ºcat de empréstimo, compactado de modo a conformar o mesmo, que após receberá uma camada de pó de pedra cm e pavimentação com paver concreto dormido com $fck=30MPa$ com lajotas podotátil de $h=6cm$, assentadas na camada de pó de pedra conforme demonstrado em projeto. Para a contenção do passeio será executado guia em concreto tipo meio-fio $8 \times 25 \times 80cm$.

7. DRENAGEM

7.1. Disposições Gerais :

Os cálculos foram realizados de maneira a comprovar a eficiência do sistema quanto ao escoamento e captação das águas oriundas de precipitações.

No mapa abaixo temos a delimitação da bacia total.



Delimitação da maior bacia – vista tridimensional.



.Calculo eletrônico da área da maior bacia.

As vias nas quais serão assentadas as tubulações caracterizam-se como sendo de topografia ondulada conforme mostra o projeto de altimetria.

A proximidade de córrego local permite o deságüe fácil em 30 pontos , sendo que a bacia contribuinte é menor que 100.000m² o que resulta num dimensionamento de rede com tubulação mínima de 80 cm. A tubulação existente, já atende a contento a drenagem local, porém, limitou-se as bacias sendo que os 19 pontos de coleta de água pluvial foram aumentados para 30 pontos, onde inseriu-se 11 pontos nos locais de maior bacia contribuinte.

7.2. Sistema de Sarjetas

As sarjetas foram dimensionadas de maneira a conduzirem as águas até as bocas de lobo. O seu calculo em função da declividade resultou em sarjetas com as seguintes características:

Geometria:	
Largura da Sarjeta (m):	0,30
Altura da Sarjeta:	0,15
Tangente θ :	10,0
Velocidade Mínima (m/s):	0,35
Velocidade Máxima (m/s):	5,00
n Manning:	0,016

Largura da Sarjeta (m): Valor construtivo, definido em função de normas locais;

Altura da Sarjeta: Valor previamente definido em função da altura padronizada das guias

Tangente θ : Valor previamente definido em função da padronização das guias. Este valor é dado em função da tangente do ângulo entre o espelho e a vertical

Velocidade Mínima (m/s), Velocidade Máxima (m/s): Valores limites admissíveis para o escoamento nas sarjetas;

n Manning: Valor admitido em função do material e das condições de acabamento da superfície da sarjeta. Adotado , para sarjetas de concreto adota-se $n=0,014$.

7.3. Cálculo das Galerias :

As galerias foram introduzidas em pontos onde se esgotou a capacidade de escoamento das sarjetas. Para coletar as águas pluviais foram lançadas bocas de bueiro. As bocas de bueiro foram instaladas no início dos coletores e nos pontos onde as sarjetas não tinham capacidade de escoamento.

Trecho	Extensão (m)	Vazão (m³/s)	Diâmetro (m)	Declividade (m/m)	y --- D	Vel. Real (m/s)	Q Seção Plena (m³/s)	V Seção Plena (m/s)	Cota Ter. Montante (m)	Cota Ter. Jusante (m)	Cota Gal. Montante (m)	Cota Gal. Jusante (m)	Prof. Gal. Montante (m)	Prof. Gal. Jusante (m)	n Manning
T1	6,18	0,318	0,8	0,0005	0,729	0,81	0,372	0,74	757,985	758,000	756,979	756,975	1,806	1,825	0,011
T2	5,09	0,720	1,1	0,0005	0,719	0,98	0,856	0,90	758,000	758,000	756,975	756,973	2,125	2,127	0,011
T7	6,55	0,109	0,6	0,0005	0,583	0,64	0,172	0,61	736,556	736,625	735,336	735,332	1,820	1,893	0,011
T5	28,04	0,624	0,6	0,0246	0,497	4,45	1,260	4,46	736,625	735,000	734,620	733,931	2,605	1,669	0,010
T8	6,2	0,320	0,5	0,0081	0,631	2,45	0,451	2,30	779,750	779,700	778,750	778,700	1,500	1,500	0,010
T9	5,92	0,640	1	0,0005	0,810	0,94	0,669	0,85	779,700	779,700	778,637	778,634	2,063	2,066	0,011
T12	7,94	0,658	0,6	0,0180	0,566	3,99	1,087	3,84	840,162	840,019	839,162	839,019	1,600	1,600	0,010
T13	42,8	1,120	0,6	0,0138	0,000	0,00	0,014	0,05	840,019	839,429	839,019	838,429	1,600	1,600	0,000
T16	3,36	0,000	0,4	0,0005	0,000	0,00	0,001	0,01	832,050	832,450	831,050	831,048	1,400	1,802	0,000
T17	8,2	0,000	0,4	0,0005	0,000	0,00	0,001	0,01	832,450	833,800	831,048	831,044	1,802	3,156	0,000
T20	8	0,320	0,4	0,0401	0,543	4,59	0,563	4,48	794,546	794,000	793,321	793,000	1,625	1,400	0,010
T21	6,45	0,640	1	0,0005	0,810	0,94	0,669	0,85	794,000	794,071	793,000	792,997	2,000	2,075	0,011
T24	8,47	0,320	0,8	0,0005	0,733	0,81	0,372	0,74	841,003	841,000	839,946	839,942	1,857	1,858	0,011
T25	6,67	0,640	1	0,0005	0,810	0,94	0,669	0,85	841,000	841,000	839,863	839,860	2,137	2,140	0,011
T28	10,28	0,192	0,6	0,0246	0,260	3,28	1,191	4,21	838,714	837,750	837,003	836,750	2,312	1,600	0,010
T29	11,38	0,434	0,6	0,0246	0,403	4,07	1,240	4,39	837,750	836,733	835,989	835,709	2,361	1,624	0,010
T3	6,08	0,320	0,6	0,0009	0,000	0,00	0,004	0,01	744,055	744,050	743,054	743,049	1,601	1,601	0,000
T4	28,63	0,515	0,6	0,0246	0,444	4,25	1,250	4,42	744,050	741,025	740,563	739,859	4,087	1,765	0,010
T6	38,82	0,515	0,6	0,0246	0,444	4,25	1,250	4,42	741,025	736,625	736,579	735,625	5,045	1,600	0,010
T10	6,39	0,320	0,6	0,0016	0,000	0,00	0,005	0,02	830,577	830,567	829,575	829,565	1,602	1,602	0,000
T11	5,67	0,640	0,6	0,0061	0,000	0,00	0,009	0,03	830,567	830,530	829,564	829,530	1,602	1,601	0,000

T14	6,04	0,720	1,1	0,0005	0,719	0,98	0,856	0,90	819,889	819,947	818,872	818,869	2,117	2,178	0,011
T15	34,94	1,325	1,5	0,0005	0,620	1,15	1,915	1,08	819,947	826,870	818,869	818,851	2,578	9,519	0,011
T18	4,97	0,800	0,6	0,0005	0,000	0,00	0,003	0,01	833,000	833,000	831,754	831,751	1,846	1,849	0,000
T19	12,39	1,600	0,8	0,0005	0,000	0,00	0,006	0,01	833,000	833,000	831,751	831,745	2,049	2,055	0,000
T22	8,49	0,320	0,8	0,0005	0,733	0,81	0,372	0,74	819,917	820,539	818,904	818,900	1,813	2,439	0,011
T23	9,73	0,640	1	0,0005	0,810	0,94	0,669	0,85	820,539	821,571	818,876	818,871	2,662	3,700	0,011
T26	10,87	0,323	0,6	0,0246	0,343	3,77	1,223	4,32	839,167	838,364	837,589	837,322	2,178	1,642	0,010
T27	7,16	0,783	0,6	0,0246	0,572	4,68	1,272	4,50	838,364	837,500	836,676	836,500	2,288	1,600	0,010
T30	8,32	0,509	0,6	0,0267	0,430	4,37	1,300	4,60	835,143	834,533	833,755	833,533	1,988	1,600	0,010

7.4. Destino das Águas :

As águas pluviais captadas nos bueiros terão disposição final em locais que facilitem o seu escoamento superficial para córregos locais.

8. DIMENSIONAMENTO DO PAVIMENTO

8.1. Estudo de trafego :

Os estudos de trafego foram desenvolvidos com o objetivo da obtenção dos parâmetros e dados de trafego necessários a avaliação da via com características urbana, para que fosse possível dimensionar seus elementos adaptados a demanda de veículos ao longo de sua vida útil.

Efetuuou-se a contagem do mesmo em dias consecutivos e seguidos cujos valores são apresentados em planilha anexa.

8.2. Estudo geotécnico :

O estudo geotécnico foi efetuado através de vistorias “in loco”, e tomados como parâmetros de calculo os valores das bibliografias especializadas para o solo existente.

A caracterização do material constituinte do greide local apresentou-se como material de decomposição de basalto.

Os materiais foram caracterizados nas planilhas em anexo quanto a:

- Granulometria ;
- Limite de liquidez;
- Limite de plasticidade;
- Compactação e
- Índice de Suporte Califórnia (ISC)

8.3. Calculo das solicitações :

Tendo como base a contagem de trafego e os boletins de sondagem de solo elaborado pela prefeitura, cujas cópias estão anexadas, calculou-se o número de solicitações, ficando estas até 5×10^5 o que determina um trafego médio com predominância de veículos leve.

8.4. Dimensionamento do pavimento :

Com os dados acima calculado determinou-se então o calculo da espessura de cada camada, tomando-se em conta o novo método do DNER e auxiliado por ábacos constantes no livro Pavimento com solos lateríticos e gestão de manutenção de vias urbanas e gráficos do anexo IV do manual de normas do DER/SP.

9. LOCAÇÃO

9.1. Disposições Gerais :

A locação das ruas será através do projeto geométrico em anexo, sendo o mesmo constituído de 16 pranchas.

A locação deverá ser feita a partir de pontos de referência (RNs) fornecidos pela Prefeitura de Arroio Trinta.

10. DETALHAMENTO DA EXECUÇÃO DA REDE PLUVIAL

10.1. DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

O projeto de drenagem do Trecho Rua Jacob Casaletti terá passeio acessível e ciclovia ambos iluminados., compreende um sistema formado pôr tubos de concreto com diâmetro de 30, 40 e 60 cm e bocas de bueiro , de maneira a captar toda a água oriunda das chuvas nos pontos específicos das sarjetas.

Serão executadas novas redes nos pontos indicados no projeto, sendo as demais galerias existentes desobstruídas e verificadas quanto sua integridade.

Para as novas galerias deverão ser observadas todas as normas da ABNT referente a materiais e serviços.

Todos os serviços deverão ter a aprovação previa da fiscalização , no que concerne às fases de execução do projeto.

Não serão aceitos materiais e serviços que não atendam as normas específicas, projeto e este memorial.

10.2. DRENOS PROFUNDOS

Serão executados drenos profundos em parte do Trecho Rua Jacob Casaletti com tubo corrugado em PVC para dreno com preenchimento com brita até a cota da sub-base.

10.3. TUBULAÇÃO

A tubulação de concreto será assentada em cota do terreno mínima de 200% da altura do tubo para os tubos menores de 40 cm e 100% para os demais diâmetros.

Os tubos até 60cm serão de concreto simples. As demais serão em concreto armado.

As tubulações de concreto deverão obedecer às normas NBR 9794/87 e 9793/87.

10.4. BOCAS DE LOBO/BUEIROS

As bocas de lobo serão executadas em concreto armado , com especial cuidado para as declividades especificadas em projeto.

Serão prismáticas, na superfície da rua, com largura mínima de 60cm e comprimento de 60cm e profundidade variável em função das cotas do terreno.

A grelha será constituída de grade concreto resistência 125KN acabado de modo a não existirem pontas que causem mau aspecto ou acidentes a transeuntes.

10.5. MEIO FIO

Os meios-fios utilizados serão de concreto pre moldado com as seguintes dimensões:

espessura	-	0,12/15m
altura	-	0,30m
comprimento	-	1,00m

Os meios-fios deverão ter aterro com material de 1º categoria, de maneira a conformar o passeio. A altura media a aterrar é de 15cm e a largura é de 1,20m.

O aterro será executado até o topo do meio-fio.

10.6. ESCAVAÇÕES MECÂNICAS E REATERO

As escavações serão feitas pôr pá carregadeira e escavadeira nas alturas adequadas ao assentamento de cada tipo de tubo, tomando-se o cuidado de respeitar a declividade mínima de projeto de modo a garantir o escoamento das águas conforme projetado.

O reaterro devera ser executado com material de granulometria fina limpo e sem detritos vegetais, de modo a não comprometer a integridade dos tubos assentados.

Os valos deverão sofrer uma leve compactação de modo a refazer o greide natural das ruas.

11. SINALIZAÇÃO VERTICAL VIÁRIA

As placas terão as seguintes dimensões:

Placa Parada Obrigatória : Padrão R1
Lado mínimo 0,25m
Orla Inferior Branca mínimo 0,020m
Orla Exterior Vermelha mínimo 0,010m

Placa Velocidade : Padrão R19
Diâmetro mínimo 0,40m
Tarja mínimo 0,040m
Orla mínimo 0,040m

11.1 Poste suporte em madeira para placas.

Instalação por engastamento.

Dimensões:

Dimensões: 80x80mm

Comprimento: 3.500mm.

Deverá ser construída em madeira de Lei com garantia mínima de 2 (dois) anos com dimensões de 80x80mm (oitenta milímetros) e 3.000mm

Na parte superior do poste suporte deverão existir dois furos de 100mm, a 500mm para posterior fixação da placa com 2 parafusos 5/16" x 1 1/2" e 2 parafusos 5/16 x 4" providos de porcas e arruelas lisas galvanizadas respectivamente.

11.2 Tratamento superficial do suporte em madeira:

Para proteção do poste suporte, deverá ser submetido à pintura à óleo.

A pintura deverá ser executada em toda a peça, devendo as superfícies receber uma deposição mínima de óleo tendo em sua superfície uma camada uniforme em toda sua extremidade, isenta de falhas.

11.3 Sistema de fixação.

Deverão ser fixados no poste suporte com dois parafusos sextavados de 5/16 x 2 1/2 , providos de porcas e arruelas lisas galvanizadas.

11.4 Material a ser utilizado na confecção das placas.

Chapa em aço SAE 1010/1020, bitola nº 18, galvanizada, fabricada de acordo com o dispositivo da NBR – 11904 da ABNT.

11.5 Frontal da placa.

Orla interna; tarjas; mensagens; setas e fundos dos pictogramas: deverão ser com adesivo polimérico com garantia mínima de 5 (cinco) anos.

Cor no fundo das mensagens das placas: deverão ser refletivas com película de micro esferas inclusas.

A simbologia dos pictogramas deverá ser semi fosco.

O verso da placa deverá ser em preto fosco.

Película refletiva:

A película refletiva com micro esferas inclusas deverão apresentar as seguintes características:

- Durabilidade e desempenho, tanto sem impressão ou com impressão satisfatória de 05 (cinco) anos.
- Adesão em chapas conforme a norma ASTH-D-903-49.

Reflexão e iluminação.

Totalmente refletivas, deverão apresentar a forma e a cor correta durante os períodos diurno e noturno com altíssima visibilidade, legibilidade e durabilidade.

12. SINALIZAÇÃO VERTICAL IDENTIFICAÇÃO RUAS

IDENTIFICADOR DE VIAS E LOGRADOUROS PÚBLICOS

12.1. CONTEÚDO INFORMATIVO

12.1.1. Nas placas deverão constar as seguintes informações em ambos os lados:

12.1.1.1. tipo de logradouro;

12.1.1.2. nome do logradouro;

12.1.1.3. numeração do primeiro e último lotes da face da quadra, dentro do alinhamento do passeio em que estará fixada a placa;

12.1.1.4. bairro;

12.2. ESPECIFICAÇÕES TIPOGRÁFICAS

12.2.1. FONTE: Arial Rounded MT Bold, em caixa alta para as letras que iniciam as palavras relativas ao tipo e ao(s) nome(s) do logradouro e em caixa baixa para todo o restante, inclusive preposições e artigos, salvo em casos específicos onde a grafia estrangeira impuser o contrário;

12.2.2. Tamanho máximo da fonte:

12.2.2.1. tipo de logradouro: 76 pt;

12.2.2.2. nome do logradouro: 110 pt;

12.2.2.3. numeração do primeiro e último lotes da face da quadra, dentro do alinhamento do passeio em que estará fixada a placa: 72 pt;

12.2.2.4. bairro: 48 pt;

12.2.3. as fontes poderão ser reduzidas para ajustar as palavras para melhor conformidade da placa

12.3. DIMENSÕES/MATERIAIS

12.3.1. Placa com denominação do logradouro tamanho 20 x 43cm;

12.3.1.1. PLACA: chapa em aço SAE 1010/1020, nº 18, galvanizada, fabricada de acordo com o dispositivo da NBR – 11904 da ABNT.

a) orla interna; tarjas; mensagens; setas e fundos dos pictogramas deverão ser com vinil refletivo com película de micro esferas inclusas, polimérico com garantia mínima de 5 (cinco) anos.

b) Cor no fundo das mensagens das placas deverão ser refletivas com película de micro esferas inclusas.

c) A película refletiva com micro esferas inclusas deverão apresentar características de durabilidade e desempenho, sem impressão ou com impressão satisfatória de 05 (cinco) anos e com adesão em chapas conforme a norma ASTM-D-903-49.

d) A reflexão e iluminação, deverão apresentar a forma e a cor correta durante os períodos diurno e noturno com altíssima visibilidade, legibilidade e durabilidade.

12.3.1.2. As placas deverão ser fixadas duas a duas no poste de sustentação, em mesmo nível, conforme diagrama ilustrativo;

12.3.1.3. Cores:

a) Letras na cor branca.

b) Faixa na cor branca, com 0,50 cm de altura e 43 cm de comprimento,

fixada entre o logradouro e o bairro.

c) Fundo na cor azul.

12.3.2. POSTE SUPORTE PARA PLACA: tubo em aço galvanizado SAE 1020 com espessura de parede de 3.00mm (três milímetros) DIN 2440 EB 182 ABNT; com diâmetro externo de 2”; comprimento 3.000mm; e deverá conter fechamento superior e trava para concreto na parte inferior.

12.3.2.1. Tratamento superficial do suporte em aço galvanizado:

a) Para proteção do poste suporte, deverá ser submetido a galvanização a fogo.

b) A galvanização deverá ser executada nas partes internas e externas das peças, devendo as superfícies receber uma deposição mínima de 350g. (trezentos e cinquenta gramas) de zinco por m² nas extremidades e 400g. (quatrocentas gramas) de zinco por m² nas demais áreas exceto nos pontos de soldagem que deverá receber tratamento anticorrosivo.

c) A galvanização deverá ser uniforme, isenta de falhas de zincagem.

12.3.2.2. Sistema de fixação das placas:

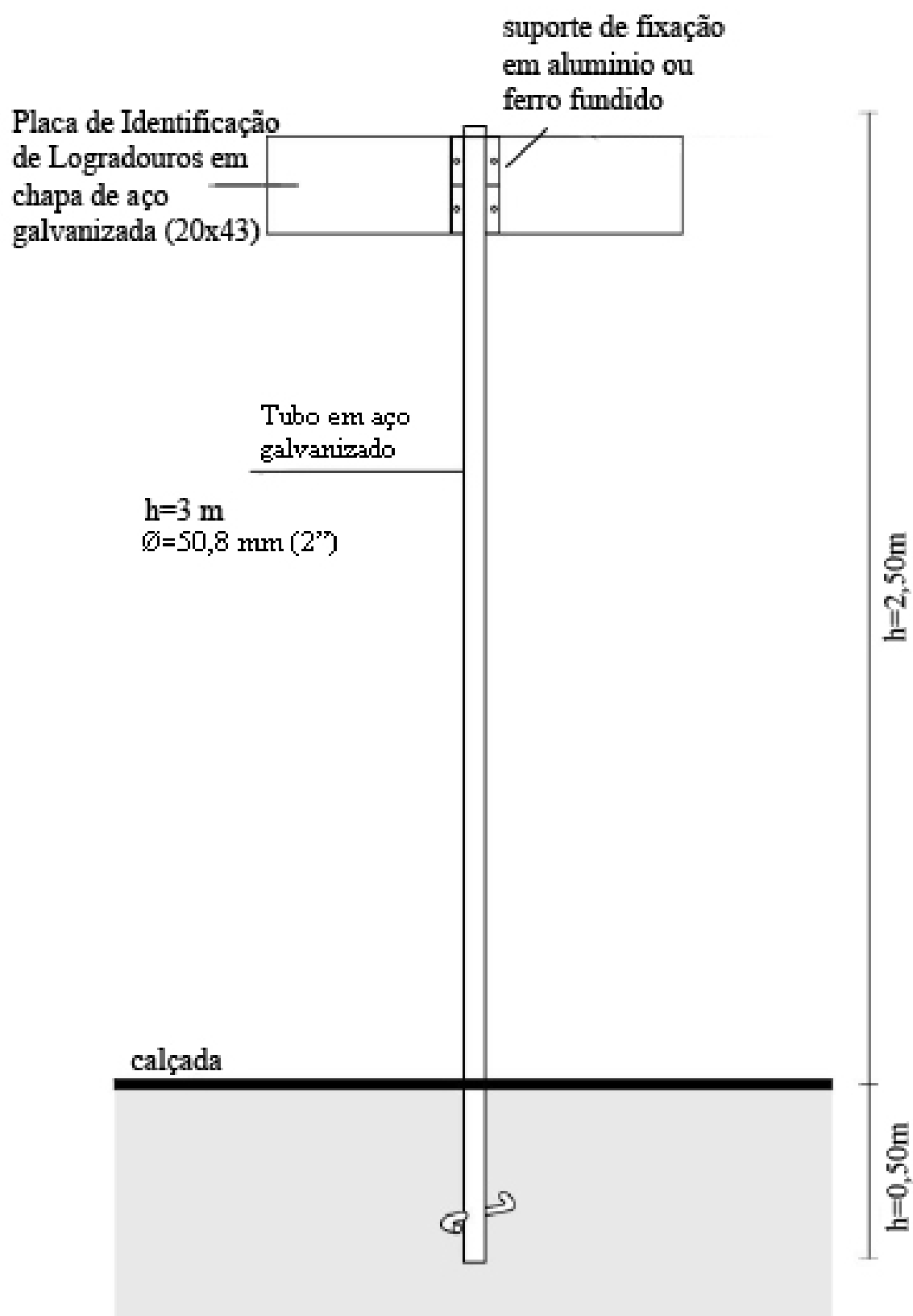
a) Deverão ser fixados no poste/suporte aletas que servem como trava antigiro.

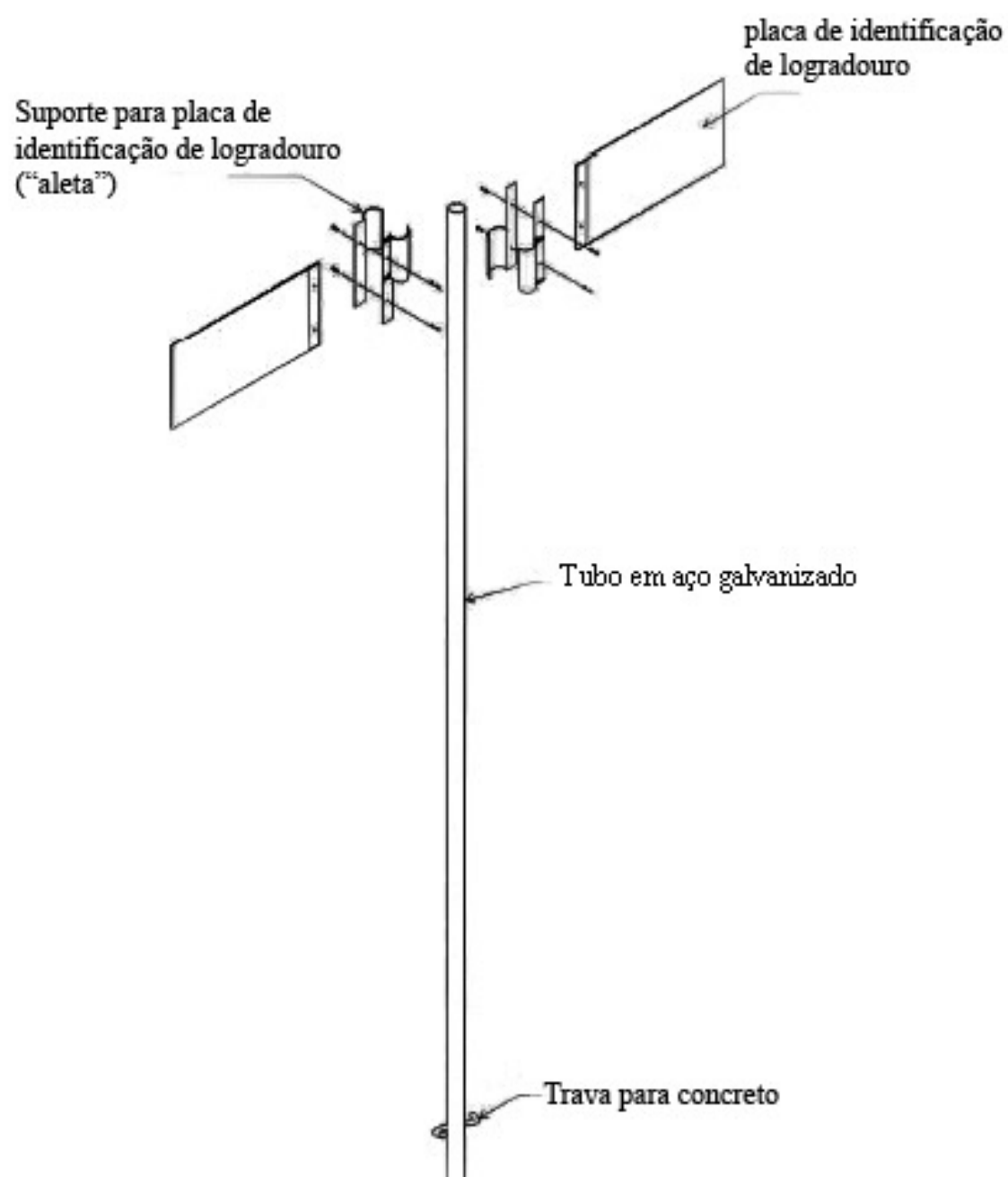
b) As placas deverão ser fixadas com parafusos franceses de 5/16 x 2 ½”, providos de porcas e arruelas lisas galvanizadas.

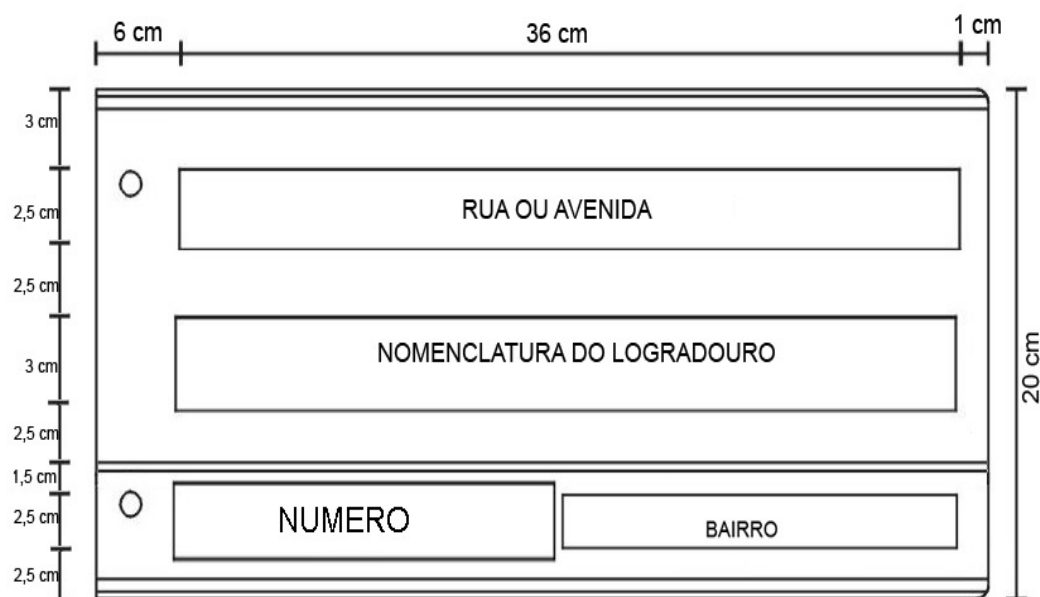
12.3.3.3. Sistema de fixação no solo:

a) O poste deverá ser fixado h=0,50m no solo com sapata de concreto.

b) O poste deverá ficar com h=2,50m acima da calçada.







- Avenida**

João Marques Vieira

- 151 a 161**

Centro

EXEMPLO

- Rua

Luxemburgo

- 151 a 161 **Bairro das Nações**

EXEMPLO

13 SINALIZAÇÃO HORIZONTAL:

É um subsistema da sinalização viária que se utiliza de linhas, marcações, símbolos e legendas, pintados ou apostos sobre o pavimento das vias.

Tem como função organizar o fluxo de veículos e pedestres; controlar e orientar os deslocamentos em situações com problemas de geometria, topografia ou frente a obstáculos; complementar os sinais verticais de regulamentação, advertência ou indicação.

A sinalização horizontal devera ser executada conforme projeto.

13.1 CARACTERÍSTICAS:

Diferentemente dos sinais verticais, a sinalização horizontal mantém alguns padrões cuja mescla e a forma de colocação na via definem os diversos tipos de sinais.

13.2 PADRÃO DE TRAÇADO:

Seu padrão de traçado pode ser:

- Contínua: são linhas sem interrupção pelo trecho da via onde estão demarcando; podem estar longitudinalmente ou transversalmente opostas à via;
- Tracejada ou Seccionada: são linhas seccionadas com espaçamentos de extensão igual ou maior que o traço;
- Símbolos e Legendas: são informações escritas ou desenhadas no pavimento indicando uma situação ou complementando sinalização vertical.

13.3 CORES:

A sinalização horizontal se apresenta em cinco cores:

- Amarela: utilizada na regulação de fluxos de sentidos opostos, na delimitação de espaços proibidos para estacionamento e/ou parada e na marcação de obstáculos;
- Vermelha: utilizada na regulação de espaço destinado ao deslocamento de bicicletas leves (ciclovias). Símbolos (Hospitais e Farmácias/cruz);
- Branca: utilizada na regulação de fluxos de mesmo sentido; na delimitação de espaços especiais, de trechos de vias, destinados ao estacionamento regulamentado de veículos em condições especiais; na marcação de faixas de travessias de pedestres; na pintura de símbolos e legendas. utilizada na regulação de fluxos de mesmo sentido; na delimitação de espaços especiais, de trechos de vias, destinados ao estacionamento regulamentado de veículos em condições especiais; na marcação de faixas de travessias de pedestres; na pintura de símbolos e legendas;
- Azul: utilizada nas pinturas de símbolos em áreas especiais de estacionamento ou de parada para embarque e desembarque;
- Preto: utilizada para proporcionar contraste entre o pavimento e a pintura.

13.4 CLASSIFICAÇÃO:

A sinalização horizontal é classificada em:

- Marcas longitudinais;
- Marcas transversais;
- Marcas de canalização;
- Marcas de delimitação e controle de Estacionamento e/ou Parada;
- Inscrições no pavimento.

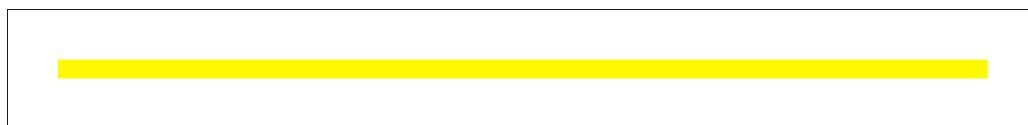
13.5 MARCAS LONGITUDINAIS:

Separam e ordenam as correntes de tráfego, definindo a parte da pista destinada ao rolamento, a sua divisão em faixas, a divisão de fluxos opostos, as faixas de uso exclusivo de um tipo de veículo, as reversíveis, além de estabelecer as regras de ultrapassagem.

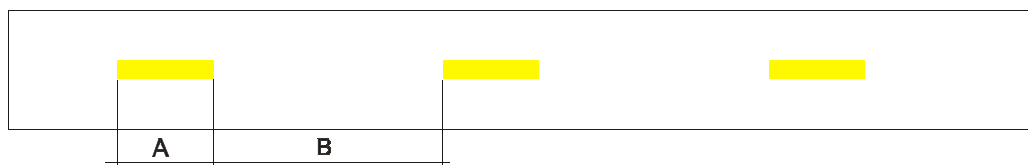
De acordo com a sua função as marcas longitudinais são subdivididas nos seguintes tipos:

a) LINHAS DE DIVISÃO DE FLUXOS OPOSTOS (**COR AMARELA**):

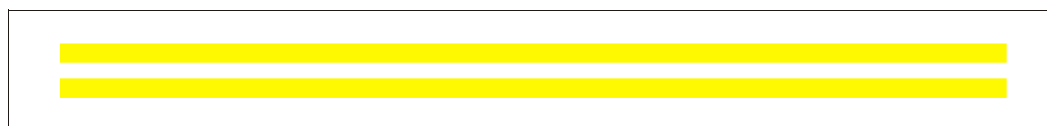
SIMPLES CONTÍNUA



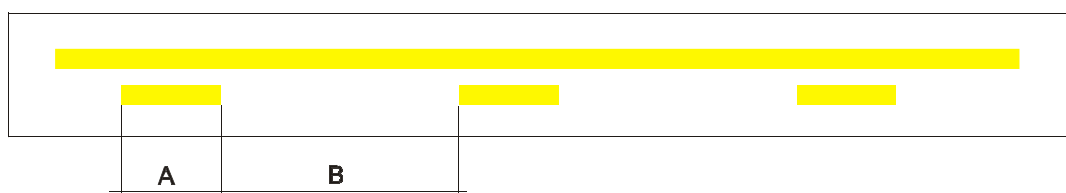
SIMPLES SECCIONADA



DUPLA CONTÍNUA



DUPLA CONTÍNUA / SECCIONADA



Largura das Linhas:
Mínima - 0,100 m.

Máxima - 0,150 m.

Distância entre as Linhas:

Mínima - 0,100 m.

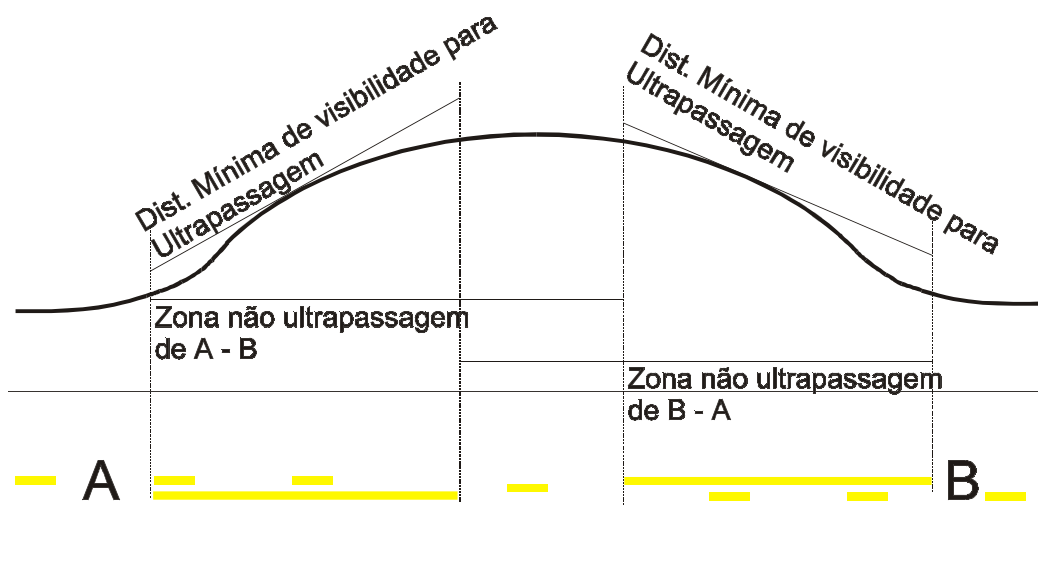
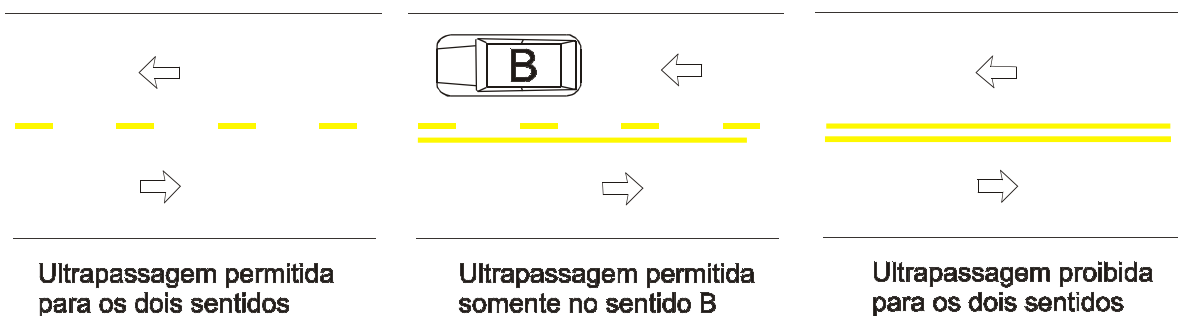
Máxima - 0,150 m.

Relação entre A e B:

Mínima - 1:2.

Máxima - 1:3.

Exemplos de Aplicação:



Zonas de ultrapassagem em curvas verticais

As tintas a serem utilizadas serão de primeira linha.

Serão utilizadas tinta de demarcação viária a base de tiner, com aplicação final de pó de vidro para a mesma tornar-se refletiva.

As cores serão determinadas conforme aplicação específica do projeto de sinalização.