



**MEMORIAL DESCRITIVO E ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**  
**RECAPEAMENTO EM C.A.U.Q DO ACESSO A CIDADE ALTA EM CAPINZAL/SC**

INTERESSADO:               PREFEITURA MUNICIPAL DE CAPINZAL - SC  
OBRA:                         PAVIMENTAÇÕES ASFÁLTICAS EM C.B.U.Q.  
LOCAL:                        ACESSO CIDADE ALTA  
ENGº RESPONSÁVEL:       MAX MOOSHAMMER – CREA/SC 139.164-0

Capinzal – SC, agosto de 2019.

## SUMÁRIO

1.	<b>IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDIMENTO .....</b>	<b>4</b>
1.1	PAVIMENTAÇÃO ALFÁLTICA (C.B.U.Q.) .....	4
2.	<b>GENERALIDADES .....</b>	<b>4</b>
3.	<b>SERVIÇOS INICIAIS .....</b>	<b>5</b>
3.1	DOCUMENTAÇÃO .....	5
3.2	PLACA DE OBRA .....	6
4.	<b>PROJETOS .....</b>	<b>6</b>
5.	<b>RESPONSABILIDADE TÉCNICA .....</b>	<b>6</b>
6.	<b>DEMOLIÇÕES.....</b>	<b>7</b>
7.	<b>PROJETO GEOMÉTRICO.....</b>	<b>7</b>
7.1	ESTUDOS TOPOGRÁFICOS .....	7
7.2	PROJETO GEOMÉTRICO.....	7
7.3	PROJETO PLANIALTIMÉTRICO .....	7
7.4	PROJETO DE PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA.....	8
7.4.1	<b>Base .....</b>	<b>8</b>
7.4.2	<b>Sub-base.....</b>	<b>8</b>
7.4.3	<b>Revestimento .....</b>	<b>9</b>
7.5	EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS .....	9
7.5.1	<b>Reforço no Sub-leito.....</b>	<b>9</b>
7.5.2	<b>Camada de Rachão .....</b>	<b>9</b>
7.5.3	<b>Camada de Brita Graduada .....</b>	<b>9</b>
7.5.4	<b>Fresagem.....</b>	<b>10</b>
7.5.5	<b>Pintura de ligação dos locais fresados .....</b>	<b>10</b>
7.5.6	<b>Recomposição do pavimento.....</b>	<b>10</b>
7.5.7	<b>Limpeza do Pavimento .....</b>	<b>10</b>
7.5.8	<b>Imprimação.....</b>	<b>10</b>
7.5.9	<b>Pintura de Ligação em base nova.....</b>	<b>11</b>
7.5.10	<b>Camada de Concreto Asfáltico Usinado a Quente .....</b>	<b>11</b>
7.5.11	<b>Materiais Asfálticos .....</b>	<b>11</b>
7.5.12	<b>Laudo Técnico de Controle Tecnológico .....</b>	<b>12</b>



<b>8.</b>	<b>FAIXA ELEVADA DE TRAVESSIA .....</b>	<b>12</b>
8.1	PINTURA DA FAIXA ELEVADA.....	12
<b>9.</b>	<b>ONDULAÇÕES TRANSVERSAIS (LOMBADAS) .....</b>	<b>13</b>
9.1	TIPO E DIMENSÕES.....	13
9.2	DEMARCAÇÃO .....	13
<b>10.</b>	<b>MEIO-FIO DA CAIXA DA RUA.....</b>	<b>15</b>
<b>11.</b>	<b>SARJETA EM CONCRETO.....</b>	<b>16</b>
<b>12.</b>	<b>DRENAGEM SUPERFICIAL DE ÁGUAS PLUVIAIS.....</b>	<b>16</b>
12.1	CARACTERÍSTICAS GERAIS .....	17
12.2	DIMENSIONAMENTO .....	17
<b>12.2.1</b>	<b>Justificativa do Dimensionamento: .....</b>	<b>18</b>
12.3	DESTINO DAS ÁGUAS .....	18
12.4	BOCAS DE LOBO.....	18
12.5	RECUPERAÇÃO DE BASE EM VALAS DE DRENAGEM .....	18
<b>12.5.1</b>	<b>Reaterro de valas com brita Nº 2.....</b>	<b>19</b>
<b>13.</b>	<b>SINALIZAÇÃO VIÁRIA .....</b>	<b>19</b>
13.1	SINALIZAÇÃO DE OBRAS .....	19
13.2	SINALIZAÇÃO VERTICAL .....	19
<b>13.2.1</b>	<b>Placas de Informações Complementares.....</b>	<b>19</b>
<b>13.2.2</b>	<b>Material de Confecção das Placas.....</b>	<b>19</b>
<b>13.2.3</b>	<b>Suporte das Placas .....</b>	<b>20</b>
<b>13.2.4</b>	<b>Dispositivos de Fixação .....</b>	<b>21</b>
13.3	SINALIZAÇÃO HORIZONTAL.....	26
<b>14.</b>	<b>ABRIGO DE ÔNIBUS.....</b>	<b>28</b>
14.1	FUNDAÇÕES .....	28
14.2	SUPRAESTRUTURA.....	28
14.3	FECHAMENTOS .....	29
14.4	COBERTURA .....	29
14.5	ACESSÓRIOS .....	29
14.6	LIMPEZA .....	29
<b>15.</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>30</b>

## 1. IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Este Memorial Descritivo tem por objetivo complementar o desenho relativo ao projeto de Pavimentação Asfáltica em C.B.U.Q. do Acesso a Cidade alta, localizada no perímetro urbano no município de CAPINZAL – SC.

***Alterações na obra só serão permitidas por meio de aviso prévio ao engenheiro responsável pelo projeto e ao fiscal da obra, qualquer item executado diverso ao projetado sem autorização incluindo defeitos (substituição, reparos ou mesmo refazer o serviço) acarretará em custos adicionais que serão de inteira responsabilidade da empresa vencedora do processo licitatório.***

### 1.1 PAVIMENTAÇÃO ALFÁLTICA (C.B.U.Q.)

Projetamos o recapeamento asfáltico do Acesso a Cidade Alta para atender a necessidade da população local.

A Rua encontra-se aberta com pavimentação existente e será considerado como base para receber o revestimento asfáltico em C.B.U.Q.

## 2. GENERALIDADES

Deverão ser mantidas na obra, em local determinado pela fiscalização, placas:

- Da AMMOC, responsável pelo projeto;
- Da Empreiteira, com os Responsáveis Técnicos pela execução;
- Do órgão concedente dos recursos (descrita abaixo em item específico);

A pavimentação deverá ser feita rigorosamente de acordo com o projeto aprovado, sendo que toda e qualquer alteração que por ventura deva ser introduzida no projeto ou nas especificações, visando melhorias, só será admitida com autorização do Responsável Técnico pelo projeto.

Poderá a fiscalização paralisar os serviços, ou mesmo mandar refazê-los quando os mesmos não se apresentarem de acordo com as especificações, detalhes ou normas de boa técnica.



Nos projetos apresentados, entre as medidas tomadas em escala e medidas determinadas por cotas, prevalecerão sempre as últimas.

Caberá à empreiteira proceder à instalação da obra, dentro das normas gerais de construção, com previsão de depósito de materiais, mantendo o canteiro de serviços sempre organizado e limpo. Deve também manter serviço ininterrupto de vigilância da obra, até sua entrega definitiva, responsabilizando-se por quaisquer danos decorrentes da execução da mesma.

É de responsabilidade sua manter atualizados, no canteiro de obras, Alvará, Diário de obras, Certidões e Licenças, evitando interrupções por embargo, assim como possuir os cronogramas e demais elementos que interessam aos serviços.

Deverão ser observadas as normas de segurança do trabalho em todos os aspectos.

Todo material a ser empregado na obra deverá receber aprovação da fiscalização antes de começar a ser utilizado. Deve permanecer no escritório uma amostra dos mesmos.

No caso de a empreiteira querer substituir materiais ou serviços que constam nesta especificação, deverá apresentar memorial descritivo, memorial justificativo para sua utilização e a composição orçamentária completa, que permita comparação, pelo autor do projeto, com materiais e/ou serviços semelhantes, além de catálogos e informações complementares.

### 3. SERVIÇOS INICIAIS

#### 3.1 DOCUMENTAÇÃO

Antes do início dos serviços a empreiteira deverá providenciar, e apresentar para o órgão contratante:

- a) ART de execução;
- b) Alvará de construção;
- c) CEI da Previdência Social;
- d) Livro de registro dos funcionários;
- e) Programas de Segurança do Trabalho;
- f) Diário de obra de acordo com o Tribunal de Contas.



### 3.2 PLACA DE OBRA

Deverá ser fixada uma placa conforme modelo abaixo e outra conforme exigências do agente financiador.



8Y

A

B

C

Y

2Y

5Y

2Y

**Área total**

- Proporção de 8y x 5y

**Dimensões mínimas**

- 2m x 1,25m

**Área do nome do Município (A)**

- Cor de fundo: Branca
- Fonte: Next Art Bold

**Área de informações da obra (B)**

- Cor de fundo: Verde
- Fonte: Next Art Bold e Regular
- Cor da fonte: Branca e Preta

**Área dos responsáveis (C)**

- Cor de fundo: Branca
- Fonte: Next Art Regular
- Cor da fonte: Preta

## 4. PROJETOS

O projeto refere-se aos projetos de PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA EM C.B.U.Q. do Acesso a Cidade Alta. O projeto compõe-se de:

- ⇒ Projeto de pavimentação;
- ⇒ Projeto de drenagem;
- ⇒ Projeto de sinalização;
- ⇒ Orçamentação, Memorial Descritivo e Cronograma.

## 5. RESPONSABILIDADE TÉCNICA

O projeto terá sua Anotação de Responsabilidade Técnica (ART), anotada perante o CREA/SC, pelo Engenheiro Civil Max Mooshammer, sob o CREA/SC nº 139.164-0,



funcionário da AMMOC – Associação dos Municípios do Meio Oeste Catarinense. A ART de execução deverá ser apresentada pela empresa executora.

## 6. DEMOLIÇÕES

Os serviços de demolições compreendem a retirada dos paralelepípedos, rampas, muros e passeios existentes nas áreas indicadas em cada projeto, a fim de liberar o canteiro de obra.

## 7. PROJETO GEOMÉTRICO

### 7.1 ESTUDOS TOPOGRÁFICOS

Para o acesso a locação foi efetuada através do levantamento topográfico *in loco*, com o auxílio de estação total. Não serão necessárias mudanças na geometria existente.

### 7.2 PROJETO GEOMÉTRICO

Os projetos geométricos das ruas foram desenvolvidos tendo por base as características técnicas preconizadas nas Normas para Projetos Geométricos de Logradouros Urbanos, e foi ordenado aos elementos básicos reconhecidos pelos estudos Topográficos.

Para a execução do projeto geométrico, buscou-se realizar alguns estudos a fim de viabilizar a realização da pavimentação de cada rua. Esse estudo tem por finalidade os seguintes objetivos:

- Execução do projeto horizontal e vertical da pavimentação em concreto asfáltico;
- Dimensionamento de drenagem e das pavimentações;
- Orçamento do trecho a ser pavimentado.

### 7.3 PROJETO PLANIALTIMÉTRICO



O projeto Planialtimétrico constitui-se na representação gráfica dos dados obtidos nos Estudos Topográficos, resultando da exploração realizada em campo com Estação Total. Os projetos planialtimétricos das Ruas estão inclusos nas pranchas em anexo.

#### 7.4 PROJETO DE PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA

O Projeto de pavimentação tem por finalidade definir as espessuras das camadas do pavimento, o tipo de pavimento, o tipo de material a ser empregado, de acordo com o tipo de material existente no sub-leito, bem como a topografia da região. O mesmo define a seção transversal do pavimento, e sua variação ao longo do eixo. Estabelece também o tipo de pavimentação definindo o tipo de revestimento e as demais camadas estruturais capazes de suportar as cargas previstas durante o período de vida útil.

Além disso, define geometricamente as diferentes camadas componentes estabelecendo os materiais constituintes, especificando valores mínimos e máximos das características físico-mecânicas desses materiais.

##### 7.4.1 Base

Tendo em vista a disponibilidade de material basáltico na região, optou-se por este tipo de material, será utilizado rachão, com diâmetro máximo de no máximo 4". Este material permite uma melhor drenagem principalmente nos locais onde possa existir afloramento de águas subterrâneas e de suma importância para a dissipação dos esforços provenientes do tráfego de veículos.

##### 7.4.2 Sub-base

O material empregado para sub-base, será a brita graduada de diâmetro máximo de 1", que servirá para travamento do rachão. Conforme os diâmetros empregados no material de base e sub-base haverá uma inserção de parte da brita graduada na camada de rachão, estima-se de acordo com estudos comprovados uma taxa de 30%, já inclusa no valor fornecido pelas tabelas SINAPI ou SICRO.



### 7.4.3 Revestimento

Determinou-se que o revestimento utilizado será em CAUQ (Concreto Asfáltico Usinado a Quente). O mesmo será espalhado com vibroacabadora e compactado com rolo compactador conforme indica o detalhe das seções transversais do pavimento, está terá uma declividade transversal de 3% cada pista de rolamento.

## 7.5 EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS

### 7.5.1 Reforço no Sub-leito

Após a retirada do material existente nos locais indicados no projeto, e posteriormente feita a regularização da superfície, deverá ser executado reforço de sub-leito em pedra arrumada, utilizando macadame seco (rachão). Este reforço confere maior capacidade de suporte e permite uma melhor drenagem, principalmente nos locais onde possa existir afloramento de águas subterrâneas.

### 7.5.2 Camada de Rachão

Após os serviços de regularização do subleito, será executada, na espessura e largura projetadas, a camada de rachão. Neste serviço estão incluídas todas as operações e o fornecimento e transporte de todos os materiais necessários à sua execução.

Os serviços foram orçados em metros cúbicos incluso o travamento e os quantitativos correspondentes indicados no Orçamento dos serviços de pavimentação. Estes serviços deverão atender ao que preceitua as **Especificações Gerais do DEINFRA-SC**.

### 7.5.3 Camada de Brita Graduada

Após a execução e aceitação dos serviços de Camada de base, será executada na espessura e largura projetadas, a camada de brita graduada. Neste serviço estão incluídas todas as operações e o fornecimento e transporte de todos os materiais necessários a sua completa execução.



Os serviços de camada de brita graduada foram orçados em metros cúbicos e os quantitativos correspondentes indicados no Orçamento dos Serviços de Pavimentação. Este serviço deverá atender ao que preceitua as **Especificações Gerais do DEINFRA-SC**.

#### **7.5.4 Fresagem**

Nos locais demarcados no projeto deverá ser executada fresagem do pavimento existente na espessura de 4 cm.

#### **7.5.5 Pintura de ligação dos locais fresados**

Nos locais onde houve fresagem do pavimento existente, deverá ser executada pintura de ligação com emulsão asfáltica RR-2C na taxa de 0,5 l/m<sup>2</sup> a fim de promover aderência entre a superfície fresada e a camada de material asfáltico de recomposição.

#### **7.5.6 Recomposição do pavimento**

Nos locais indicados no projeto, deverá ser executada a remoção do pavimento, da base e da sub-base existentes, para que posteriormente seja realizado reforço do sub-leito com macadame seco (rachão), na espessura indicada no projeto.

#### **7.5.7 Limpeza do Pavimento**

O pavimento deverá ser limpo com utilização de vassouras mecânica a fim de que seja removida toda sujeira e resíduos do paralelepípedo existente e do material fresado.

#### **7.5.8 Imprimação**

A pintura asfáltica de imprimação será feita após a aceitação da camada de brita graduada, numa taxa de 1 l/m<sup>2</sup>, com a função de aumentar a coesão superficial, conferir certo grau de impermeabilidade e promover condições de aderência entre a camada de base e o



revestimento asfáltico a ser sobreposto. Neste serviço estão incluídas todas as operações e o fornecimento de todos os materiais necessários à sua completa execução.

Os serviços de imprimação foram orçados em metros quadrados e os quantitativos correspondentes indicados no Orçamento dos Serviços de Pavimentação. Este serviço deverá atender ao que preceitua as **Especificações Gerais do DEINFRA-SC**.

#### 7.5.9 Pintura de Ligação em base nova

A pintura asfáltica de ligação será feita previamente ao lançamento da camada de revestimento asfáltico, numa taxa de 0,5 l/m<sup>2</sup>. A pintura de ligação será feita com o objetivo de promover a aderência entre a camada de base e o revestimento asfáltico a ser sobreposto, nos segmentos em que a imprimação tenha ficado exposta ao tempo por mais de 07 dias ou tenha recebido tráfego intenso. Neste serviço estão incluídas todas as operações e o fornecimento e transporte de todos os materiais necessários à sua completa execução.

Os serviços de pintura asfáltica de ligação foram orçados em metros quadrados. Este serviço deverá atender ao que preceitua as **Especificações Gerais do DEINFRA-SC**.

#### 7.5.10 Camada de Concreto Asfáltico Usinado a Quente

Determinou-se recapeamento asfáltico C.A.U.Q. nas espessuras indicadas em projeto para cada trecho. O CAUQ será espalhado com vibro-acabadora, e terá um abaulamento transversal de 3% conforme seção transversal em anexo. As espessuras das camadas tanto para o reperfilamento como a capa estão especificados no projeto anexo.

A capa será na largura conforme planta geométrica demonstrada no projeto em anexo. Este serviço deverá atender ao que preceitua as **Especificações Gerais do DEINFRA-SC**. As faixas granulométricas das misturas de agregados a serem adotadas são: Faixa C, para a camada de revestimento da pista de rolamento.

#### 7.5.11 Materiais Asfálticos

Os materiais a serem utilizados nos Tratamentos Superficiais Asfálticos por Penetração podem ser do tipo:



- Cimento Asfáltico de Petróleo – CAP-20;
- Emulsões asfálticas de Ruptura Rápida – RR-1C e RR-2C;
- Outros tipos de matérias asfálticas poderão ser admitidos, desde que devidamente justificados.

Nota Importante: **Todo o processo de tratamento superficial deve seguir as orientações de serviços do DER-SC-ES-08/92.**

### 7.5.12 Laudo Técnico de Controle Tecnológico

O corpo de prova do asfalto e a realização de ensaios de verificação de espessura, densidade e traço deverá ser realizado por empresa especializada de acordo com as Normas técnicas vigentes e do DNIT, todos assinados por responsável técnico acompanhado com a respectiva ART, Anotação de Responsabilidade Técnica.

Deverá ser realizado o laudo, após a execução dos serviços e poderá a fiscalização solicitar que sejam retirados em pontos estratégicos os testemunhos para a verificação das espessuras e do traço utilizado e o custo com esse serviço será de inteira responsabilidade da empresa executora.

Será condicionante para liberação do último desembolso a apresentação do Laudo Técnico de Controle Tecnológico e os resultados dos ensaios realizados em cada etapa dos serviços.

## 8. FAIXA ELEVADA DE TRAVESSIA

Deverá ser executada faixa elevada para travessia de pedestres nos locais indicados no projeto.

O material empregado na execução da faixa será o CAUQ (concreto asfáltico usinado a quente), sendo que as dimensões definidas em projeto e na Resolução 495/2014 do CONTRAN deverão ser seguidas.

### 8.1 PINTURA DA FAIXA ELEVADA



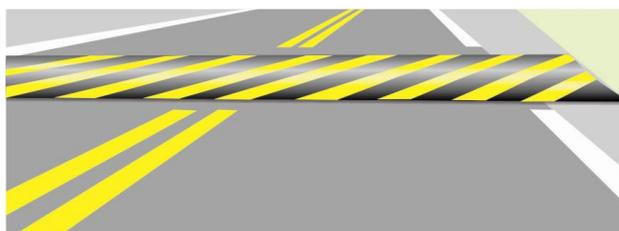
Conforme determina a Resolução 495/2014 do CONTRAN, as rampas de acesso à plataforma da faixa elevada deverão receber pintura em forma de triângulos de cor amarela e a plataforma da faixa elevada deverá receber pintura de faixa de pedestre na cor branca.

Deverão ser usados os materiais (tinta e microesferas de vidro), especificadas de acordo com as normas técnicas.

Os detalhes da pintura da faixa elevada podem ser encontrados no projeto em anexo.

## 9. ONDULAÇÕES TRANSVERSAIS (LOMBADAS)

As ondulações transversais deverão seguir as mesmas especificações de material e preparo descrito no 0 item de CBUQ, Devendo seguir as dimensões e indicações de projeto, juntamente com a sinalização vertical e horizontal.



### 9.1 TIPO E DIMENSÕES

As Ondulações transversais (Lombadas) deverão ser do **Tipo “A”** tendo as seguintes dimensões:

- L (Largura): igual à da pista, acostamento e baia para estacionamento e/ou parada de veículos, mantendo-se as condições de drenagem superficial em suas laterais;
- C (Comprimento) = 3,70 m;
- H (altura) = 0,10 m.

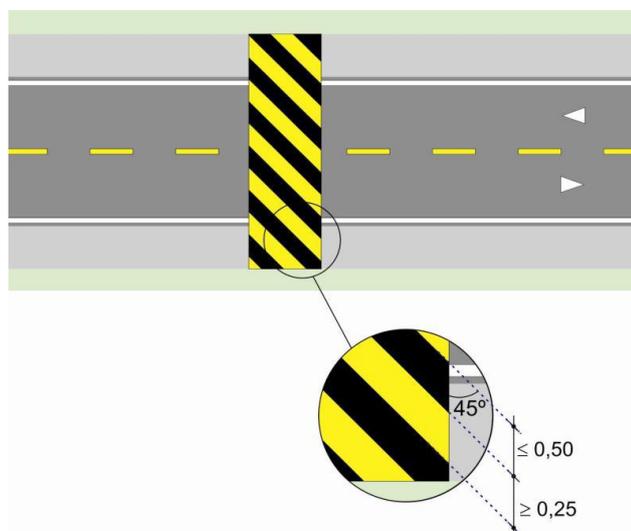
Deverá seguir os detalhes de projeto.

### 9.2 DEMARCAÇÃO



A ondulação transversal deve ser demarcada com faixas oblíquas na cor amarela, inclinadas a 45° em relação à seção transversal da via, no sentido anti-horário, com largura mínima de 0,25 m, espaçadas entre si de no máximo de 0,50m, alternadamente sobre a ondulação.

No caso de pavimentos que necessitem melhor definição de contraste, os intervalos entre as faixas amarelas devem demarcados com cor preta, admitindo-se também a pintura de toda a ondulação transversal na cor amarela.



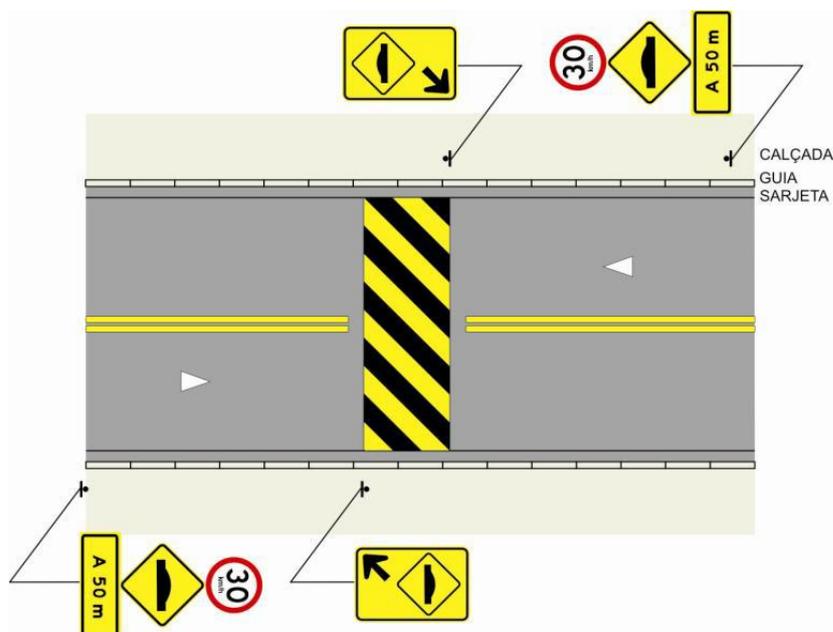
A ondulação transversal TIPO A **só pode** ser implantada em local, onde ocorre a necessidade de limitar a velocidade em 30 km/h e em:

- via rural (rodovia), somente em travessia de trecho urbanizado;
- via urbana coletora; e
- via urbana local.

Para implantação de ondulações transversais do TIPO A **devem** ainda ser atendidas, simultaneamente, as seguintes características relativas à via e ao tráfego local:

- em rodovia: declividade inferior a 4% ao longo do trecho;
- em via urbana e em ramos de acesso de rodovias: declividade inferior a 6% ao longo do trecho;
- ausência de curva ou interferências que impossibilitem boa visibilidade do dispositivo;

- d) existência de pavimento em bom estado de conservação.
- e) ausência de guia rebaixada para entrada e saída de veículos;
- f) ausência de calçada rebaixada para pedestres.



## 10. MEIO-FIO DA CAIXA DA RUA

Esta especificação tem por objetivo fixar as características exigidas para os meios fios de concreto moldado *in-loco* empregados nas obras viárias do Município.

Conceituar-se-á como meio-fio a peça prismática retangular de dimensões e formatos adiante discriminados, destinada a oferecer solução de descontinuidade entre a pista de rolamento e o passeio ou o acostamento da via pública. Estas peças são também chamadas de "guias" ou "cordões".

Nas especificações da SECRETARIA DE OBRAS DO MUNICÍPIO será sempre empregada a denominação "meio-fio".

Os meios-fios e peças especiais de concreto que deverão atender, quanto aos materiais e métodos executivos empregados, as disposições da NBR - 5732, NBR - 5733, NBR 5735 e NBR - 5736.

Deverão atender, ainda, as seguintes condições:

- Consumo mínimo de cimento: 300 Kg/m<sup>3</sup>.

- Resistência à compressão simples: (25 MPa).

- Textura: as faces aparentes deverão apresentar uma textura lisa e homogênea resultante do contato direto com as formas metálicas ou de madeira. Não serão aceitos com defeitos construtivos, lascados, retocados ou acabados com trinchas e desempenadeiras.

Os meios-fios de concreto armado conforme detalhes em projeto, deverão ser construídos antes da pavimentação asfáltica, serão do modelo retangular (14 cm x 30 cm) largura x altura. Deverão ser executados meio fios nos locais indicado em projeto.

Também será feito meio fio em concreto extrusado moldado in loco nas dimensões descritas em projeto.

## 11. SARJETA EM CONCRETO

Deverão ser executadas sarjetas em concreto conforme detalhes e indicação no projeto. A resistência deverá ser de 25 Mpa.

## 12. DRENAGEM SUPERFICIAL DE ÁGUAS PLUVIAIS

O projeto de drenagem foi elaborado com vistas ao estabelecimento dos dispositivos necessários para a captação, interceptação e condução das águas superficiais, objetivando conduzi-las para locais de deságues seguro, sem comprometer o pavimento, residências e terrenos que margeiam a rua.

Fica desde já esclarecido que o critério usado para classificar e quantificar as microbacias para sua respectiva avaliação foi feito “in loco” por corpo técnico.

Isso ocorre devido a impossibilidade de a prefeitura realizar ensaios geológicos e pedológicos, estudos geotécnicos do local e levantamento hidrográficos das bacias hidrográficas.

Para justificar a decisão de projetar utilizando como coeficiente de escoamento superficial “runoff”, arbitrou-se, com respeito ao tipo de descrição da área, sendo caracterizado por áreas sem melhoramentos, com respectivo coeficiente de escoamento



superficial adotado de 0,60, para ficarmos a favor da segurança sem correr riscos no dimensionamento dos ramais de ligação e das galerias pluviais.

## 12.1 CARACTERÍSTICAS GERAIS

Toda a tubulação será executada com tubos de concreto do tipo ponta e bolsa. Serão assentados sobre uma camada de brita, e rejuntados com argamassa de cimento e areia 1:4.

Sua declividade seguirá a do perfil da rua no sentido longitudinal, porém nunca inferior a 5%.

Para o cálculo dos diâmetros da tubulação, utilizou-se o método de cálculo racional de dimensionamento.

## 12.2 DIMENSIONAMENTO

$$Q = C \times im \times A \quad \text{onde} \quad \begin{array}{l} Q = \text{vazão de dimensionamento em lts/segundo} \\ C = \text{coeficiente de escoamento} \\ im = \text{intensidade média das chuvas} \\ A = \text{Área da bacia de contribuição} \end{array}$$

Definição dos dados:

- im = Valor das precipitações para 100 mm de recorrência, tirado de mapas de isoietas da região = 100 mm/h = 0,10 m/h
- C = coeficiente de deflúvio, para regiões onduladas = 0,40
- A = Área da bacia de contribuição.

Em nosso projeto tratou-se de situação conjunta dependendo das características da via, utilizando a área da bacia de contribuição dimensionarmos as tubulações para a situação mais crítica, o que proporcionará uma segurança com tempo de recorrência de 10 anos.

O diâmetro da tubulação, para a rua está demonstrado no projeto específico juntamente com os deságues da via conforme o projeto em anexo.

No local projetado a tubulação será aterrada com material drenante brita nº 2.

Adotaram-se tubos de bitolas variadas, conforme mostra em projeto.



### 12.2.1 Justificativa do Dimensionamento:

De conformidade com os dados anteriormente relacionados, e calculando a vazão necessária, procurou-se dimensionar as galerias pela ocorrência mais crítica, o que proporcionará uma segurança com tempo de recorrência de 10 anos. Os diâmetros das tubulações das ruas estão especificadas em projeto, levando em consideração que a bacia de contribuições é relativamente pequena.

### 12.3 DESTINO DAS ÁGUAS

Conforme o estudo topográfico da bacia em que se encontram a rua, os deságues serão direcionados para os mesmos já existentes na Rua, conforme indicações em projeto.

### 12.4 BOCAS DE LOBO

No projeto em anexo existem serviços a serem executados nas bocas de lobo.

As descrições de “**bocas de lobo**” no projeto indicam a construção de bocas de lobo novas incluindo desde a abertura do buraco até a fixação da grade metálica.

Serão executadas em concreto armado, com armação tipo gaiola com barras de 6,3mm espaçadas a cada 15cm.

Sua dimensão externa será conforme projeto em anexo. Em sua parte superior, ao nível do pavimento, deverá ser colocada uma grade que terá a finalidade de reter gravetos e lixos, para que não cause entupimento da tubulação.

Esta grade deverá ser fabricada nas dimensões conforme projeto (0,70m x 1,00m) constituída de aço chato laminado com perfil de 1 ½”x 3/8”, espaçadas a cada 3,15 cm, apoiadas em grade executado com cantoneira de abas de ferro, tipo L de 1 ½” x 3/16”.

Na parte inferior será executado concreto magro com uma resistência de 15 Mpa, espessura de 10,00 cm e na parte superior uma cinta de concreto de (15x10) cm com resistência de 15 Mpa.

### 12.5 RECUPERAÇÃO DE BASE EM VALAS DE DRENAGEM



### 12.5.1 Reaterro de valas com brita Nº 2

Após a execução da drenagem, será executada na espessura e largura projetadas, a camada de reaterro de vala com brita nº 2. Neste serviço estão incluídas todas as operações e o fornecimento e transporte de todos os materiais necessários à sua completa execução.

Os serviços de camada de brita graduada foram orçados em metros cúbicos e os quantitativos correspondentes indicados no Orçamento dos Serviços de Pavimentação. Este serviço deverá atender ao que preceitua as **Especificações Gerais do DEINFRA-SC**.

## 13. SINALIZAÇÃO VIÁRIA

### 13.1 SINALIZAÇÃO DE OBRAS

A sinalização de obras é de fundamental importância na prevenção de acidentes, devendo ela advertir o motorista quanto a situação, com a necessária antecedência, regulamentar a velocidade e outras condições que se façam necessárias, canalizar e ordenar o fluxo de modo a evitar dúvidas ao condutor e minimizar congestionamentos.

Toda a sinalização da obra fica a cargo da Empresa executora da via, devendo ter boa visibilidade e legibilidade, além de estar adaptada às características da obra.

### 13.2 SINALIZAÇÃO VERTICAL

#### 13.2.1 Placas de Informações Complementares

Sendo necessário acrescentar informações para complementar os sinais de regulamentação, como período de validade, características e uso do veículo, condições de estacionamento, além de outras, deve ser utilizada uma placa adicional ou incorporada à placa principal, formando um só conjunto, na forma retangular, com as mesmas cores do sinal de regulamentação.

#### 13.2.2 Material de Confecção das Placas



Deverá ser utilizado material de chapa de aço galvanizado. As placas de sinalização vertical de vias urbanas devem ser confeccionadas em chapas de aço, espessura mínima de 1,25 mm, revestidas com zinco pelo processo contínuo de imersão a quente, conforme Norma NBR 7008-1 (2012), grau ZC, revestimento mínimo Z275. As placas deverão ser furadas antes de receberem o tratamento. Após cortadas em duas dimensões finais e furadas, as chapas deverão ter as bordas lixadas e deverão receber tratamento preliminar que compreenda desengraxamento e decapagem. Devem, portanto, ser perfeitamente planas, lisas, sem empolamento e isentas de rebarbas ou bordas cortantes, laminadas, resistentes à corrosão atmosférica, devidamente tratadas, sem manchas e sem oxidação, prontas para receber o revestimento com película refletiva ou pintura. O verso deve ser pintado em preto semifosco. As placas devem obedecer às especificações técnicas em conformidade com a Norma ABNT NBR-11904/2015 (Sinalização Vertical Viária – Placas de Aço Zincado), com os seguintes requisitos conforme tabela abaixo:

Tabela 1 - Requisitos para Material de Confeção das Placas

PLACA	REQUISITOS		
	MÍNIMO	MÁXIMO	NORMA TÉCNICA
Espessura do revestimento	0,025 mm	-	ASTM D-1005
Brilho a 60°	40	50	ASTM D-523
Flexibilidade	8 e	-	NBR-10545
Aderência	-	Gr 1	BNR-11003
Resistência ao impacto	18 j	-	ASTM D-2794
Resistência à névoa salina	240 h	-	NBR-8094
Resistência à umidade	240 h	-	NBR-8095
Intemperismo artificial	300 h	-	ASTM G-153

FONTE: Especificações de Serviços Rodoviários (DER-PR, 2005)

### 13.2.3 Suporte das Placas

O suporte deve ser confeccionado em tudo de aço carbono SAE 1010/1020, galvanizado a quente, grau C, de seção circular, com costuras e pontas lisas, em coluna simples e em conformidade com a Norma ABNT NBR-8261/2010, podendo ser aceita também a Norma DIN2440. Deve atender às seguintes dimensões:

- Diâmetro Interno: 2”
- Espessura da Parede: 3,0 mm



- Diâmetro Externo: 60,3 mm

A galvanização deverá ser executada após as operações de furação e solda e deverá ser executada nas partes internas e externas da peça, devendo as superfícies apresentarem uma deposição mínima de zinco igual a 350 g/m<sup>2</sup>, quando ensaiado conforme a Norma ABNT NBR7397/2007.

A galvanização não deverá se separar do material de base quando submetido ao ensaio de aderência pelo Método do Dobramento, conforme a Norma ABNT NBR-7398/2015. A espessura de galvanização (revestimento de zinco) deverá ser, no mínimo, de 50 micra, quando ensaiada conforme a Norma ABNT NBR-7399/2015. A galvanização deverá ser uniforme, não devendo existir falhas de zincagem. As peças, quando ensaiadas conforme a Norma ABNT NBR-7400/2015, deverão suportar no mínimo 6 (seis) imersões (Ensaio de Preece) sem apresentar sinais de depósito de cobre e devem permanecer com a cor natural, ou seja, não devem ser pintadas.

A extremidade superior do suporte deve ser fechada com peça de PVC específica para essa vedação com 4 cm de altura (ver detalhe abaixo). Os suportes devem ser fixados de modo a manter rigidamente as placas em sua posição permanente e apropriada, evitando que sejam giradas ou deslocadas.

### 13.2.4 Dispositivos de Fixação

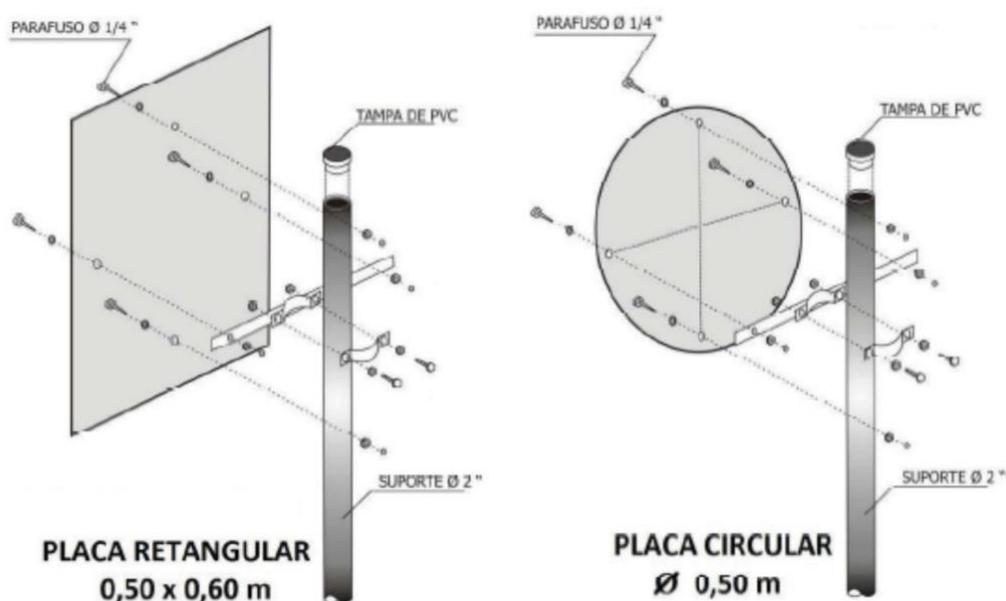
#### 13.2.4.1 Longarinas e Abraçadeiras

Deverão ser confeccionados em aço carbono SAE 1010/1020 galvanizado a quente, após as operações de furação e solda. As especificações para a galvanização são as mesmas apresentadas para o suporte. Essas peças não poderão apresentar trincas, fissuras, rebarbas ou bordas cortantes e deverão ser limpas, isenta de terra, óleo, graxa, sais ou ferrugem. Toda escória de solda, bem como respingos, deverão ser removidas e seguidos de escoamento.

#### 13.2.4.2 Porcas, parafusos e arruelas

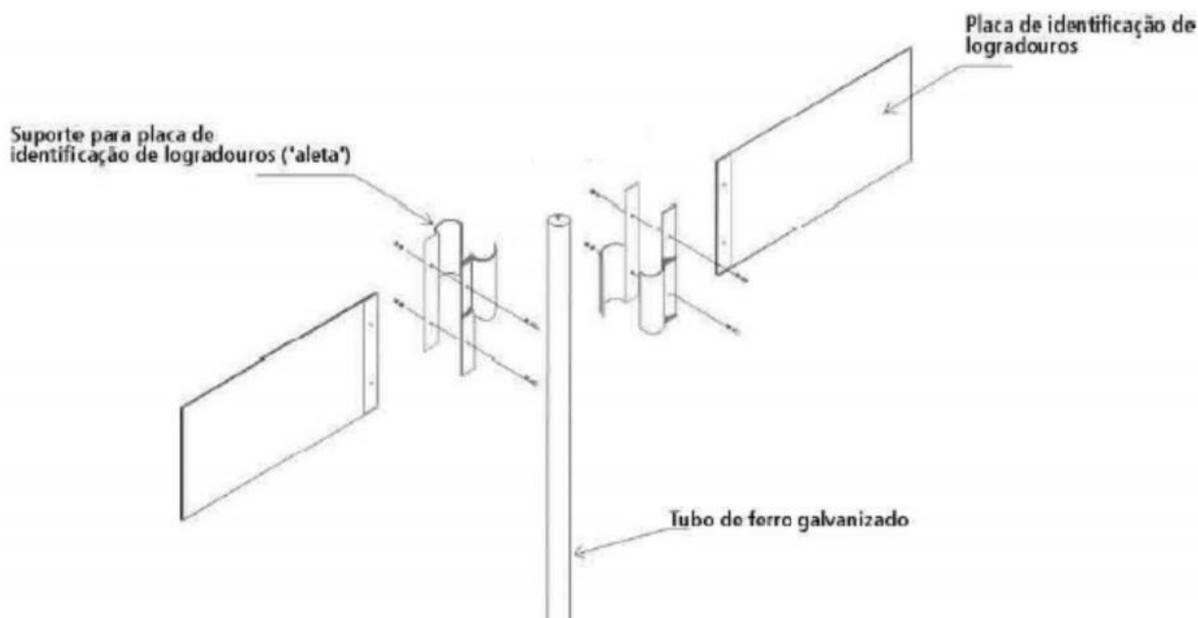


As porcas, parafusos e arruelas (D=1/4") deverão ser de aço galvanizado a fogo e centrifugado. A figura a seguir apresenta o detalhe construtivo da fixação do suporte à placa utilizando-se longarina, abraçadeira, parafusos, porcas e arruelas.



FONTE: Especificações Técnicas de Sinalização Vertical (BHTrans, 2013)

Figura 1 - Detalhe Fixação Placas



FONTE: Especificações de Concorrência Pública - EMURB (PMSP, 2005)

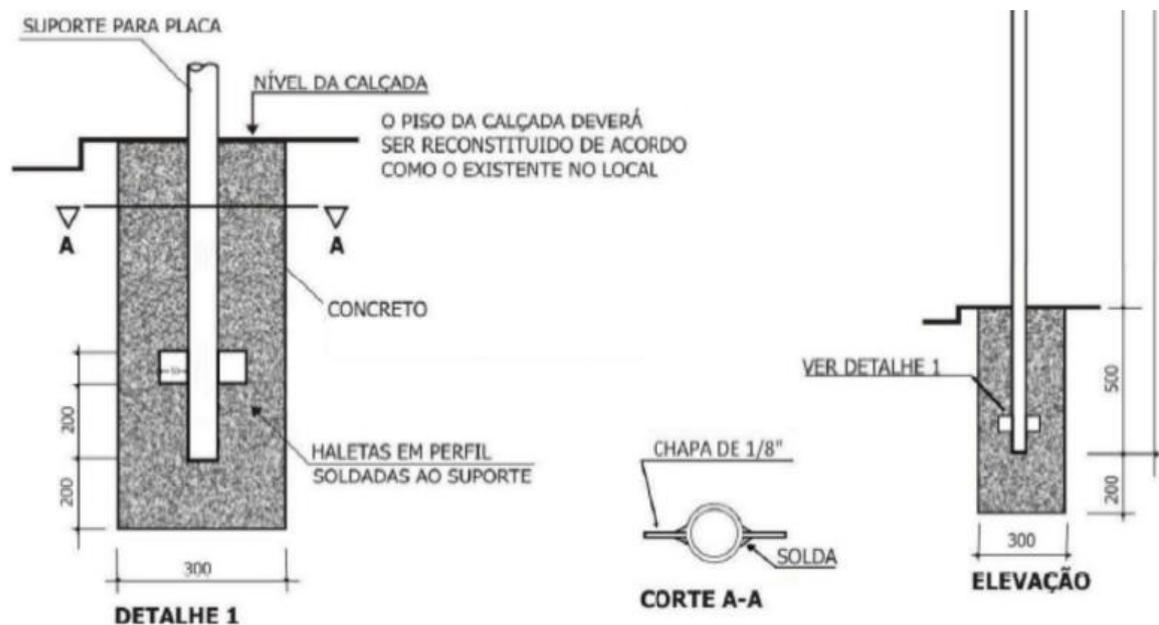
Figura 2 - Detalhe Fixação Placas de Identificação de Rua

#### 13.2.4.3 Dispositivo Anti-Giro

Na parte inferior do suporte, deverão ser soldadas 02 (duas) peças de 15 cm de ferro chato 1/8" x 3/4", no sentido transversal, distando de 100 a 300 mm da base (a ser imerso na Fundação) (Figura a Seguir). Esse dispositivo tem a finalidade de propiciar à placa de sinalização reação contrária à ações externas que tendem a fazer a placa girar sobre seu eixo vertical.

#### 13.2.4.4 Fundação da Placa

A Fundação da placa, fixação do suporte ao solo, deverá ser feita utilizando-se concreto fck de 15 MPa e acabamento com argamassa de cimento e areia no traço em volume 1:3 (cimento, areia) ou compatível com o piso existente na calçada.

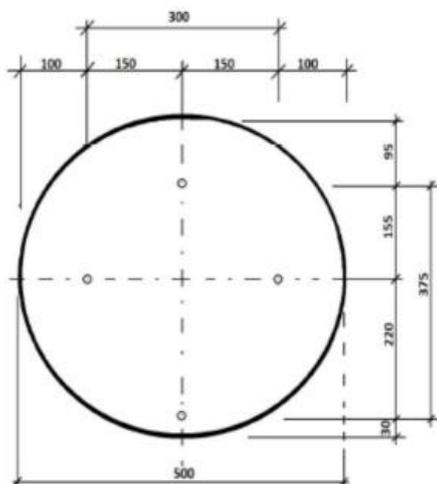


FONTE: Especificações Técnicas de Sinalização Vertical (BHTrans, 2013)

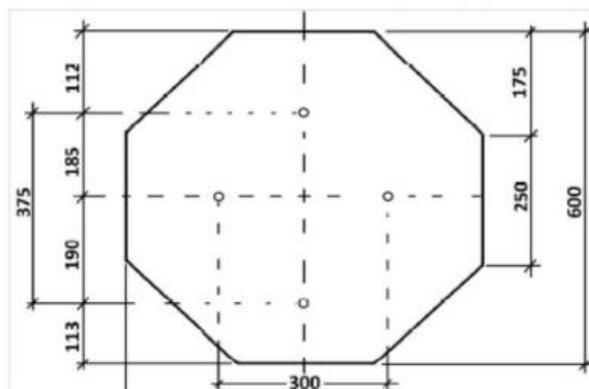
Figura 3 - Detalhe do Dispositivo Anti-Giro e da Fundação

#### 13.2.4.5 Furação

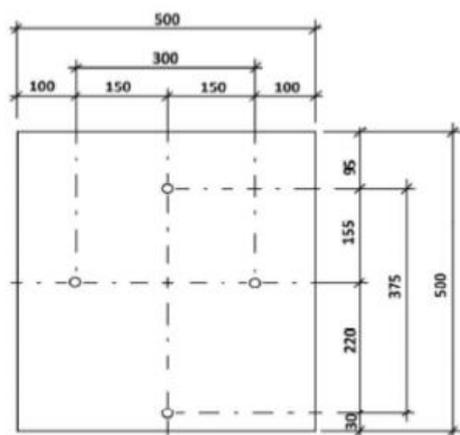
A furação de placas deve ser compatível com o tipo e as dimensões de cada placa, de modo a se encaixar perfeitamente aos dispositivos de fixação e ao próprio suporte. No entanto, a furação das longarinas e abraçadeiras seguem o padrão, partindo do eixo do suporte. Os furos são de diâmetro necessário para parafusos  $D=1/4"$ . O processo de furação deve ser anterior ao processo de galvanização, para que a galvanização não seja danificada pela furação e também para que as paredes laterais do furo recebam a galvanização e não representem um ponto frágil na peça.



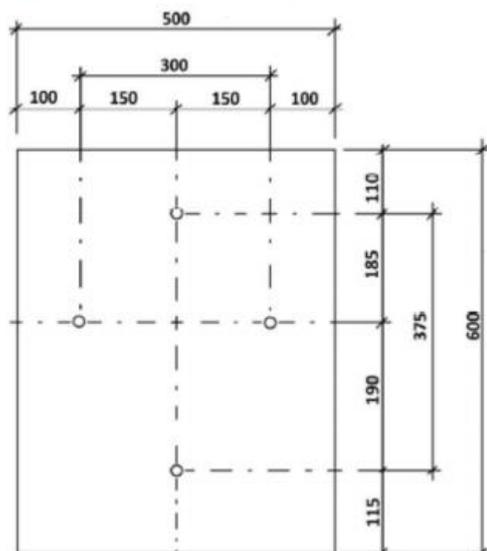
**PLACA CIRCULAR  $\varnothing$  0,50 m**



**PLACA OCTOGONAL L 0,25 m**



**PLACA 0,50 x 0,50 m**



**PLACA 0,50 x 0,60 m**

#### 13.2.4.6 Altura da Placa de Fixação

O Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito especifica que as placas de sinalização de vias urbanas devem estar entre 2,0 e 2,5 metros de altura em relação ao piso acabado. Para efeitos de padronização, deverá ser fixada a altura de 2,1 metros entre o piso acabado e a borda inferior da placa (altura padrão de uma porta residencial).

### 13.3 SINALIZAÇÃO HORIZONTAL

A sinalização horizontal é um subsistema da sinalização viária composta de marcas, símbolos e legendas, apostos sobre o pavimento da pista de rolamento. Tem por finalidade, fornecer informações que permitam aos usuários das vias adotarem comportamentos adequados, de modo a aumentar a segurança e fluidez do trânsito, ordenar o fluxo de tráfego, canalizar e orientar os usuários da via e transmitir mensagens aos condutores e pedestres, possibilitando sua percepção e entendimento, sem desviar a atenção do leito da via.

O projeto prevê a execução de Marcas de Delimitação e Controle de Parada e, Estacionamento – delimitam e propiciam o controle das áreas onde é proibido ou regulamentado o estacionamento e/ou a parada de veículos na via.

#### 13.3.1 Especificações Técnicas

A empresa contratada deverá seguir, rigorosamente, o projeto de sinalização viária, quanto à execução de sinalização horizontal, de acordo com a Resolução CONTRAM.

#### 13.3.2 Padrão de Cor

As sinalizações horizontais, previstas no projeto, serão de cores: “branca” com tonalidade (padrão Munsell) “N 9,5” e “amarela” com tonalidade (padrão Munsell) “10 YR ,5/14”.

#### 13.3.3 Dimensões

A largura das linhas transversais e o dimensionamento dos símbolos e legendas são definidos em função das características físicas da via, do tipo de linha e/ou da velocidade regulamentada para a via.

#### 13.3.4 Material



Toda as pinturas de faixa contínuas e tracejadas (eixos e bordos), faixa de segurança para pedestre e lombadas serão em TINTA TERMOPLÁSTICA POR EXTRUSÃO - ESPESSURA 3,00 mm. Estes materiais atendem as especificações do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem.

### 13.3.5 Tachões e Tachinhas

Os tachões deverão ser em resina de poliéster, de alta resistência mecânica, na cor amarela, medindo 250x150x50mm (comprimento, largura e altura), com dois pinos para fixação, bidirecional: com 02 (dois) refletivos nas laterais da peça (âmbar).

As tachas deverão ser em resina de poliéster, de alta resistência mecânica, na cor branca, medindo 95x95x17mm (comprimento, largura e altura), com um pino de fixação, bidirecional: com 02 (dois) refletivos nas laterais das peças (cristal e rubi).

Os tachões serão distanciados a cada 4,00 m um do outro. As tachinhas serão distanciadas a cada 4,00 m uma da outra. Os pinos de fixação devem ser constituídos de parafusos de rosca, aço 1010/1020, com proteção contra a oxidação. Os elementos refletivos devem ser constituídos por elementos refletivos de vidro lapidado e espelhado, ou outro material com características de dureza, resistência à abrasão e retro-refletividade superior ao vidro lapidado.

Após a furação do pavimento asfáltico, deve-se proceder a limpeza do furo para fixação dos pinos e limpeza do espaço destinado ao dispositivo, o furo deve ser totalmente preenchido com cola, com consumo médio de 200g por tachão e 100g por tachinhas. Em seguida, espalha-se a cola sobre o pavimento no local de aplicação do corpo do dispositivo.

O adesivo deve preencher totalmente as cavidades e ranhuras existentes na parte inferior do dispositivo. Após a colocação do dispositivo, deve-se firmá-lo no chão, pressionando-o contra o pavimento, para obter aderência uniforme de todo o corpo do dispositivo. Não se admitirá trechos do corpo do dispositivo em balanço. Quando a superfície do pavimento for irregular, a cola deve ser o nivelador das irregularidades.

Para evitar que a cola cubra os elementos refletivos, estes devem ser cobertos com fita adesiva até a secagem final da cola. Os excessos de cola devem ser removidos. Os coeficientes mínimos de intensidade luminosa (Ri) obtidos pela razão entre a intensidade luminosa do retrorrefletor na direção de observação, pela luminância do retrorrefletor num



plano perpendicular à direção da luz incidente, deve satisfazer aos valores indicados na NBR 14636.

Os tachões e as tachinhas devem obedecer o que diz a NBR 14636 (Sinalização Horizontal Viária - Tachas Refletivas Viárias - Requisitos), quanto aos valores de carga de compressão dos dispositivos, nem devem permitir a penetração de água no elemento refletivo.

#### Cores do Refletivo



### 13.3.6 Consideração Complementares

A execução dos serviços será manualmente, a cargo da empresa contratada. A superfície a ser pintada deverá estar limpa e regularizada, com gabaritos e marcações (de acordo com o projeto de sinalização viária), não sendo permitidos desalinhamentos ou incoerência nas medidas. Serão recusadas sinalizações que estejam em desconformidade com o projeto, cabível de correções a cargo da empresa contratada.

## 14. ABRIGO DE ÔNIBUS

### 14.1 FUNDAÇÕES

As fundações serão constituídas por sapatas isoladas com dimensões em planta de 40x40 cm e altura de 30 cm, em concreto armado com fck mínimo de 20 MPa.

Estas sapatas terão como função estruturar o equipamento e fixa-lo ao passeio público como forma de chumbadores e também garantir o nivelamento do equipamento conforme a topografia do local.

### 14.2 SUPRAESTRUTURA



A estrutura do equipamento é totalmente metálica, em alumínio branco, conforme as especificações do projeto. A fixação dos elementos será através de parafusos e rebites.

#### 14.3 FECHAMENTOS

Os fechamentos do fundo e da cobertura do abrigo de passageiros (conforme projeto anexo) serão executadas em policarbonato compacto com espessura de 4 mm na coloração escolhida pela fiscalização, garantido segurança e conforto térmico. As placas de policarbonato serão fixadas em perfis “U” em alumínio branco.

O fechamento lateral do abrigo será em painéis de ACM cortados a laser com o símbolo do município, conforme o apresentado no projeto em anexo.

O fechamento superior frontal constitui-se de um painel de ACM com altura de 30 cm, estampado com as informações da rua e da prefeitura municipal, conforme demonstrado no projeto em anexo.

#### 14.4 COBERTURA

A cobertura será em policarbonato compacto, espessura de 4 mm, de coloração fume ou a definir pela fiscalização. A instalação das placas de policarbonato deverá ser executada de acordo com as orientações do fabricante.

#### 14.5 ACESSÓRIOS

O abrigo de passageiros deverá ser equipado por banco metálico, confeccionado com tubos industriais oblongos 20x48 mm e espessura de 1,50 mm. O banco terá dimensões 2,60 x 0,55 x 0,70 m.

O banco deverá ser fixado na estrutura metálica do abrigo através de parafusos.

#### 14.6 LIMPEZA

Após o término dos serviços, será feita a limpeza total da obra e externamente deverá ser removido todo o entulho ou detritos ainda existentes.



## 15. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Já foi referido em outras passagens deste Memorial, mas é bom reforçar alguns itens:  
É sempre conveniente que seja realizada uma visita ao local da obra para tomar conhecimento da extensão dos serviços.

Sugestões de alterações devem ser feitas ao autor do projeto e à fiscalização, obtendo deles a autorização para o pretendido, sob pena de ser exigido o serviço como inicialmente previsto, sem que nenhum ônus seja debitado ao Contratante.

O diário de obra deverá ser feito conforme modelo fornecido pela prefeitura municipal. Deverá ser mantido na obra e preenchido diariamente.

