ESTADO DE SANTA CATARINA

MUNICÍPIO DE UNIÃO DO OESTE

Projeto: **Pavimentação Asfáltica**
Memorial descritivo

Local: Estrada Municipal EMUO - 110
Linha Gruta

ASSOCIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DO OESTE DE SANTA CATARINA

SUMÁRIO

1.0 LOCALIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO 3

2.0 ESTUDOS REALIZADOS 3

2.1. ESTUDO DE TRÁFEGO 3
2.1.1. Tráfego futuro 3
2.1.2. Número "N" 4
2.2. ESTUDO TOPOGRÁFICO 5
2.3. ESTUDO GEOLÓGICO 5
2.3.1. Caracterização geológica da região 5
2.3.2. Caracterização geológica local 5
2.4. ESTUDOS GEOTÉCNICOS 5
2.4.1. Análise do estudo geotécnico 5
2.5. ESTUDOS AMBIENTAIS 6

3.0 PROJETOS ELABORADOS 6

3.1. PROJETO GEOMÉTRICO 6
3.2. PROJETO DE TERRAPLENAGEM 6
3.2.1. Seção transversal tipo 6
3.2.2. Serviços de terraplenagem 6
3.2.3. Cortes 7
3.2.4. Aterros 7
3.2.5. Bota Fora 7
3.2.6. Determinação dos volumes 7
3.2.7. Distribuição dos volumes 7
3.3. PROJETO DE DRENAGEM E OBRAS DE ARTE CORRENTE 7
3.3.1. Drenagem Superficial 7
3.3.2. Transposição de segmentos de sarjetas 10
3.3.3. Obras de Arte Correntes 10
3.4. PROJETO DE PAVIMENTAÇÃO 10
3.4.1. Passeios Públicos 11
3.4.2. Sub-base granular – Rachão 11
3.4.3. Base granular – Brita graduada 11
3.4.4. Pavimentação Asfáltica 12
3.4.5. Critérios de medição 16
3.4.6. Fiscalização do pavimento asfáltico 17
3.4.7. Especificações 17
3.5. PROJETO DE OBRAS COMPLEMENTARES 18
3.5.1. Sinalização viária 18
3.5.2. Sinalização vertical 18
3.5.3. Sinalização horizontal 19

MEMÓRIA DE CÁLCULO 21

APRESENTAÇÃO

O presente projeto contém as metodologias e critérios utilizados na elaboração do projeto e informações gerais para a execução da obra de pavimentação asfáltica da estrada vicinal EMUO-110, rodovia municipal que dá acesso à comunidade da Linha Gruta.

Neste trecho, será executada uma pavimentação asfáltica com CBUQ sobre uma base granular. A extensão total do trecho que será pavimentado nesta etapa é de 134,652 metros.

1.0 LOCALIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

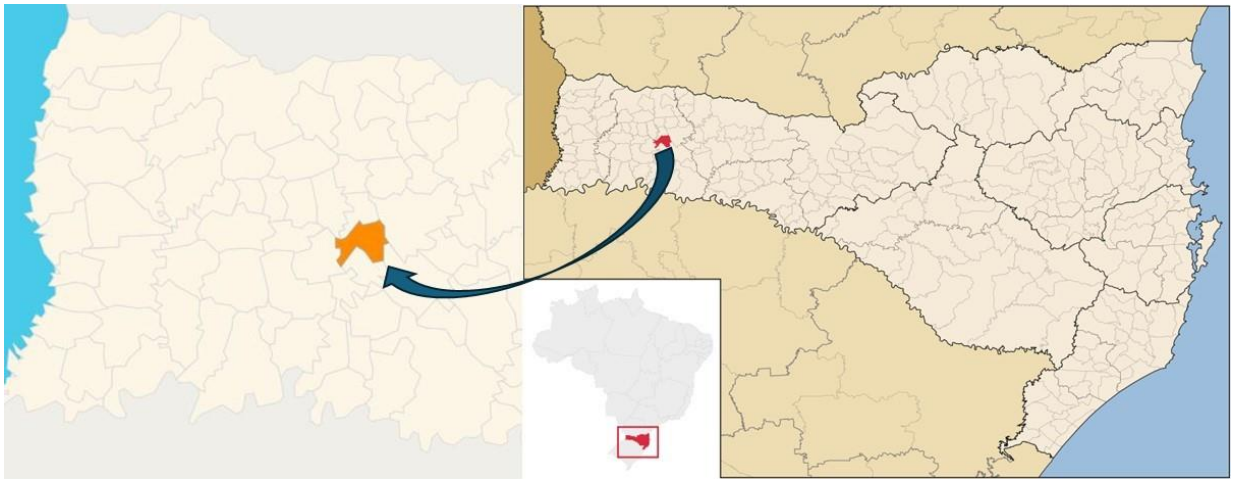

Figura 01 – Localização do Empreendimento.

2.0 ESTUDOS REALIZADOS

2.1. ESTUDO DE TRÁFEGO

O Estudo de Tráfego foi desenvolvido com base nas informações repassadas pela Prefeitura Municipal de União do Oeste e teve por objetivo caracterizar o tráfego existente e previsto para o trecho, durante toda a vida útil do projeto, fornecendo os parâmetros e embasamentos a serem empregados no dimensionamento das soluções de geometria, pavimentação, sinalização e outros.

Para a estimativa do volume de tráfego atual e futuro no trecho, foram tomados valores para o número de eixos padrão que circularão no trecho com base em outros projetos no município e região.

2.1.1. Tráfego futuro

2.1.1.1. Taxa de crescimento

Para a escolha da taxa de crescimento adotou-se o critério do DNIT, que admite taxas máximas de 4,0% para projetos de rodovias planejadas que irão atender áreas de expansão agrícola.

As taxas de crescimento adotadas foram:

- Veículos de Passeio: 2,0%
- Ônibus: 3,00%
- Veículos de carga: 3,00%

2.1.2. Número "N"

2.1.2.1. Cálculo do "N"

A determinação do número "N" - Número de Repetições do Eixo Padrão de 8,2 t, foi feita com base na expressão:

$$N = \frac{365.Fr.\ \Sigma(Vi\ Fvi)}{Fp}$$

Onde:

Fr = Fator Climático Regional = 1 (sugerido pelo manual do DNIT);
Fp = Fator de pista = 2 (rodovia de 1 pista com 2 faixas de tráfego);
Vi = Número de veículos da categoria "i";
Fvi = Fator de equivalência de veículo da categoria "i".

Para os Fatores de Equivalência de Veículo (Fvi), foram adotados os valores preconizados pela Gerência de Pavimentos do SIE/SC (Secretária de Estado da Infraestrutura e Mobilidade), a saber:

- Automóveis 0,000
- Ônibus 0,790
- Caminhões Simples 1,149
- Caminhões Duplo 4,767
- Reboque e Semi-Reboque 12,078

A tabela seguinte apresenta o cálculo do número "N" (USACE) para a rodovia do projeto, com base nos dados acima e na projeção do tráfego desde 2025, considerado o ano de abertura da rodovia com o pavimento concluído, até 2035, ano final para a vida útil do pavimento do trecho em estudo.

ANO	O	CS	CD	S+SR	N - no ano	N -acumulado
2025	4	18	4	0	7,83E+03	7,83E+03
2026	4	19	4	0	8,04E+03	1,59E+04
2027	4	19	4	0	8,04E+03	2,39E+04
2028	4	20	4	0	8,25E+03	3,22E+04
2029	5	20	5	0	9,26E+03	4,14E+04
2030	5	21	5	0	9,47E+03	5,09E+04
2031	5	21	5	0	9,47E+03	6,04E+04
2032	5	22	5	0	9,68E+03	7,01E+04
2033	5	22	5	0	9,68E+03	7,97E+04
2034	5	23	5	0	9,89E+03	8,96E+04
2035	5	24	5	0	1,01E+04	9,97E+04

Tabela 01 – Estimativa de Tráfego

Foi adotado o número “N” com o valor de $9,97 \times 10^4$.

2.2. ESTUDO TOPOGRÁFICO

O estudo topográfico do trecho foi desenvolvido pela equipe de agrimensura da Amosc e abrangeu os seguintes serviços:

- Implantação de rede de marcos de coordenadas básicas;
- Elaboração de poligonais fechadas dos marcos;
- Nivelamento e contranivelamento dos marcos;
- Cadastro de propriedades e benfeitorias;
- Cadastro de cursos d'água e valas, cercas, muros, postes, meios fios, estrada existente, pontes, etc.;
- Levantamento de bueiros existentes e dispositivos de drenagem.

2.3. ESTUDO GEOLÓGICO

Os estudos geológicos objetivam caracterizar o segmento sob o aspecto das ocorrências geológicas, identificar possíveis jazidas e pedreiras a serem utilizadas, além de fornecer subsídios para a elaboração dos projetos geométrico, de terraplenagem, drenagem, pavimentação e meio ambiente.

2.3.1. Caracterização geológica da região

O trecho em foco está localizado na Região Geográfica Meio Oeste do Estado de Santa Catarina, no Planalto Catarinense, desenvolvendo-se integralmente nos domínios da Formação Serra Geral.

A geologia do oeste de Santa Catarina é relativamente monótona, pois há uma nítida predominância das rochas constituintes da Formação Serra Geral. Esta formação se caracteriza por derrames basálticos com suas feições típicas, podendo apresentar ou não, no seu topo, rochas mais ácidas constituídas por riodacitos.

2.3.2. Caracterização geológica local

A estrada EMUO-110 inicia na SC-159 em direção a Linha Gruta, se desenvolvendo por uma distância de 134,652 metros sobre região ondulada. A elevação máxima de 466,893m ocorre na estaca E0, e a menor elevação ocorre na estaca E6+14,652, com a cota de 454,729m.

A espessura de solo é pequena, variando de 0,50m a 2,00m, predominando o tipo argilo-siltoso ou argilo-arenoso, residual de rochas basálticas.

Na estrada existente os cortes são em sua maioria em seção mista, apresentam taludes em solo com alturas variáveis. Não há ocorrências de instabilidades de taludes ou encostas e nem problemas de fundações de aterros.

2.4. ESTUDOS GEOTÉCNICOS

Os estudos geotécnicos objetivam a identificação, a determinação das características físico-mecânicas e a classificação dos materiais constituintes dos cortes e outras ocorrências de materiais destinados aos serviços de terraplenagem e pavimentação, fornecendo ainda informações sobre a presença e altura do lençol freático, com vistas ao dimensionamento do pavimento e dispositivos de drenagem profunda.

2.4.1. Análise do estudo geotécnico

A estratigrafia da região é bastante simples. A unidade dominante é a Formação Serra Geral, constituída por derrames de lava basáltica.

A espessura de solo é pequena, variando de 0,50 a 2,00 m, apresentando pedregulhos, matacões e blocos em seu meio.

A região onde se desenvolve o trecho situa-se na Bacia Hidrográfica do Rio Uruguai, no

compartimento denominado Planalto Catarinense, modelado sobre rochas vulcânicas

As análises da observação do local permitiram concluir que predominam os solos argilo siltosos, com CBR adotado para o projeto com valor de 7,0%.

2.5. ESTUDOS AMBIENTAIS

Ficará a cargo do município de União do Oeste a realização dos estudos prévios com relação ao licenciamento ambiental do empreendimento, assim como eventuais compensações ambientais solicitadas pelos órgãos responsáveis. Por esta razão recomenda-se que seja verificado a necessidade e o tipo de licenciamento ambiental necessário para a referida obra antes do início dos serviços de execução da pavimentação asfáltica.

3.0 PROJETOS ELABORADOS

3.1. PROJETO GEOMÉTRICO

A estrada vicinal tem seu início na SC-159, desenvolvendo-se pela estrada EMUO-110, sentido Oeste. O projeto da rodovia tem a extensão total de 134,652 metros, tendo início na estaca E0 até a estaca E6+14,652 (Entroncamento com a SC-159).

3.2. PROJETO DE TERRAPLENAGEM

O objetivo do projeto de terraplenagem é a distribuição dos volumes a serem movimentados para a implantação da rodovia, com a indicação dos locais de deposição dos materiais escavados, incluindo os locais de bota fora. Onde os principais tópicos a serem considerados na concepção do projeto foram a minimização e otimização de movimentos de terras, em consonância com a distribuição de volumes de forma a racionalizar a fase de construção e de se obter a camada final composta por material com índice de suporte compatível com o projeto de pavimentação.

3.2.1. Seção transversal tipo

No projeto desta rodovia, a plataforma foi contemplada com uma largura de 6,50m, assim distribuída:

- Duas faixas de rolamento com 3,00 m cada;
- Folga de 0,50m para o lado direito (ordem crescente do estaqueamento).

A declividade transversal, da pista de rolamento, em reta é de 2,00% e em curva a superelevação máxima será de 6,00%.

Os taludes adotados foram os seguintes:

- Corte em solo ou em alteração de rocha: 1,5 (V): 1 (H)
- Corte em rocha ou em rocha alterada: 4 (V): 1 (H)
- Aterros em solo ou em rocha: 1 (V): 1,5 (H)

3.2.2. Serviços de terraplenagem

Está prevista a execução de aterros em solos, em rocha e aterros mistos, os quais deverão atender a Especificação DEINFRA-SC-ES-T-05/92 - Aterros. As escavações de cortes deverão, por sua vez, atender a Especificação DEINFRA-SC-ES-T-03/92 - Cortes. **Os volumes de corte e aterro orçados são valores estimados, pode haver variação para mais ou menos, por isso deverá ser acompanhado os serviços pela fiscalização do município.**

Além disso, existem alguns pontos que não foram previstos sarjeta, porém deverá ser executado serviço de terraplenagem visando ajustar o terreno para que a água possa escoar, evitando erosões na pavimentação asfáltica e terrenos subjacentes. Sendo assim, todos os

pontos em que não terá sarjeta deverá ter o nivelamento do terreno favorecendo o escoamento pluvial.

3.2.3. Cortes

Nos segmentos em cortes, classificados em 1a. categoria, com baixa capacidade de suporte, serão executados rebaixos de 0,60 m e preenchidos com material selecionado que atenda o CBR de projeto.

Nos segmentos em cortes, classificados em 3a. categoria, serão executados rebaixos de 0,30 m os quais serão preenchidos com material selecionado do próprio corte.

3.2.4. Aterros

Nos aterros com pequena altura, assente sobre a rodovia existente, deverá ser executada a escarificação do subleito na profundidade de 0,15 m.

Nos alargamentos de aterros existentes, ou aterros em meia encosta, deverão ser executados denteamentos (escalonamentos) objetivando a consolidação adequada do novo aterro com o já executado.

Os aterros em rocha serão construídos em camadas sucessivas, com espessura máxima de 0,70 m, com pedra de diâmetro máximo igual a 0,60 m. Os 0,90 m finais deverão ser executados em camadas de no máximo 0,30 m de espessura, com pedras de diâmetro inferior a 0,20 m.

As camadas finais dos aterros deverão ser feitas com material dos cortes que atendam o CBR de projeto.

3.2.5. Bota Fora

Os materiais em excesso que foram destinados a bota-foras serão depositados em áreas que não prejudiquem o aspecto paisagístico e as normas de proteção ambiental. Poderão, também, ser utilizados para conformar ou revestir os acessos a distritos e a propriedades.

3.2.6. Determinação dos volumes

Os volumes de cortes e aterros foram elaborados com elementos do projeto geométrico, através de programas computacionais, utilizando a metodologia da soma das áreas pela semi-distância.

3.2.7. Distribuição dos volumes

A distribuição dos volumes foi elaborada visando à minimização das distâncias de transporte, levando em consideração as características geotécnicas dos materiais e o emprego dos mesmos na construção dos aterros.

Foi adotado um coeficiente de relação volume de corte / volume de aterro de 1,30 para materiais de primeira e de segunda categoria. Este coeficiente absorve a variação de massa específica entre o solo no estado natural e o solo compactado e é conhecido por empolamento.

Especial atenção deverá ser dada à origem dos materiais a serem utilizados nas camadas superiores dos aterros, para que fique garantido o CBR mínimo adotado para o projeto do pavimento.

3.3. PROJETO DE DRENAGEM E OBRAS DE ARTE CORRENTE

O projeto de drenagem visa a definição dos dispositivos de coleta e condução das águas superficiais e subterrâneas, para resguardar o corpo estradal da ação das mesmas.

3.3.1. Drenagem Superficial

O sistema de drenagem superficial tem por objetivo captar e interceptar as águas que

precipitam sobre o corpo estradal, taludes e áreas que a eles convergem, conduzindo-as para locais de deságue seguro, sem causar erosão nas áreas vizinhas ou comprometer a estabilidade do maciço.

As vazões de contribuição foram determinadas através do método racional, adotando-se os parâmetros a seguir:

- Asfalto e concreto: C = 0,90
- Talude gramado: C = 0,70
- Área entre offset e valeta de coroamento: C = 0,50
- Período de recorrência para bueiros tubulares: 25 anos
- Período de recorrência para bueiros celulares: 25 anos
- Período de recorrência para demais dispositivos: 10 anos
- Tempo de concentração: 6 minutos
- Intensidade de precipitação para Tr = 10 anos: 161,80 mm/h.

Na determinação da capacidade de vazão utilizou-se a fórmula de Manning, aliada à equação da continuidade.

$$V = \frac{1}{n} \times R^{2/3} \times \sqrt{i_L}$$

Onde:

- V = velocidade, em m/s;
- n = coeficiente de rugosidade de Manning, adimensional;
- R = raio hidráulico, em m;
- i_L = declividade longitudinal, em m/m;

$$Q = V \times A$$

onde:

- Q = vazão afluente, em m^3/s;
- V = velocidade, em m/s;
- A = área da seção molhada, em m².

Adotou-se, para o presente projeto, coeficiente de rugosidade n = 0,014, tanto para superfícies revestidas em concreto quanto asfaltadas.

3.3.1.1. Valeta de Proteção

As valetas de proteção têm por objetivo proteger os taludes de corte e de aterro da ação das águas que a eles convergem.

Foi adotada a seção transversal trapezoidal do Álbum de Projetos Tipo de Drenagem do DEINFRA, revestida com grama em leiva para ambas as valetas.

Os dispositivos escolhidos recebem, no Álbum de Projetos de Drenagem do DEINFRA/SC, a denominação VPC (corte), VPA (aterro), com seção trapezoidal, taludes 1 (H) : 1 (V), largura da base 0,40 m e altura de 0,40m.

a) Corte

As valetas de proteção de corte têm a função de interceptar e conduzir as águas que demandam aos taludes de corte para locais adequados, tais como talvegues, valas ou bueiros. Esses dispositivos são posicionados a uma distância mínima de 3,00 m do offset.

Quando houver necessidade de declividades mais suaves, para evitar erosão na valeta, esta será progressivamente afastada da crista do corte.

b) Aterro

As valetas de proteção de pé de aterro têm a função de proteger o talude de aterro da erosão. São recomendadas quando a declividade transversal do terreno natural está voltada em direção ao talude. São posicionadas a 1,00 m do offset, de forma a coletar e conduzir as águas para locais que não tragam prejuízo aos taludes.

3.3.1.2. Sarjetas

As sarjetas foram projetadas ao longo dos cortes para drenar as águas precipitadas sobre a plataforma e taludes de corte. Sua seção é triangular e seu revestimento em concreto. Foi adotada para a sarjeta em concreto, a seção triangular para corte em solo tipo STC 100-20 do álbum de Projetos Tipo de Drenagem do DNIT.

3.3.1.3. Dimensionamento de valetas e sarjetas

O dimensionamento hidráulico das valetas, sarjetas e meios-fios foi elaborado com o emprego da fórmula de Manning, associada à Equação da Continuidade. Consiste em determinar a extensão máxima admissível sem que ocorra o transbordamento, ou seja, o comprimento crítico.

Assim, para extensões maiores que o limite admissível deve ser implantada uma saída ou um dispositivo de captação para esgotamento das valetas, sarjetas e meios-fios.

Com base nas características físicas das seções das valetas, sarjetas e meios-fios e considerando uma largura de contribuição, calculou-se a capacidade (vazão máxima de escoamento), a velocidade e comprimento crítico para várias inclinações longitudinais.

Para tanto, foi adotado o coeficiente de Manning para revestimento de concreto, n=0,015. A velocidade limite para o escoamento em dispositivos com revestimento em concreto é 4,0 m/s.

As fórmulas empregadas no cálculo da vazão máxima, da velocidade e comprimento crítico das valetas, sarjetas e meios-fios são apresentadas a seguir. Para o cálculo do comprimento crítico, usou-se a fórmula do Método Racional, onde "d" é o comprimento crítico e L a largura máxima da área de contribuição. Adotou-se, também, o coeficiente de escoamento superficial da área de contribuição como sendo c=0,90.

$$Q = \frac{A \times R^{2/3} \times I^{1/2}}{n}$$

$$V = \frac{R^{2/3} \times I^{1/2}}{n}$$

$$d = 36 \times 10^{4} \times \frac{Q}{c \times i \times L}$$, onde:

- Q =vazão máxima admissível (m^3/s);
- A = área molhada (m^2);
- R = raio hidráulico (m);
- I = declividade longitudinal (m/m);
- n = coeficiente de rugosidade;
- V = velocidade de escoamento (m/s);
- d = comprimento crítico (m);
- c = coeficiente de escoamento da área de contribuição;
- i = intensidade pluviométrica (cm/h); e
- L= largura máxima da área de contribuição (m).

Admitiu-se um tempo de concentração de 6 minutos e período de recorrência de 10 anos, resultando, assim, uma intensidade pluviométrica de i=16,18 cm/h.

3.3.2. Transposição de segmentos de sarjetas

Nos locais onde existem acessos secundários que coincidam com segmentos das sarjetas foram projetadas as transposições. As transposições serão executadas com tubos de 0,30 m de diâmetro, envelopado com concreto fck > 11,0 MPa.

3.3.3. Obras de Arte Correntes

Os bueiros têm por objetivo permitir a passagem das águas que escoam pelo terreno natural ou por quaisquer dispositivos de drenagem, de um lado para o outro do corpo estradal.

Deste modo, o sistema de drenagem aqui proposto consiste na condução das águas provindas de talvegues, sarjetas e valetas até as caixas coletoras ou bocas, onde serão captadas e conduzidas, através de bueiros para deságue em local apropriado.

Foram projetados, também, bueiros de greide ao longo do trecho. Sua função é a de captar as águas provenientes dos dispositivos de drenagem superficiais e profundos, conduzindo estas águas para locais apropriados.

No projeto foram previstos bueiros tubulares e/ou celulares com dimensões variadas sendo estas, de acordo com as descargas das bacias hidrográficas calculadas nas planilhas de dimensionamento hidrológico.

O dimensionamento hidráulico para a verificação da capacidade das obras existentes foi feito com o emprego da fórmula de Manning, aliada à equação da continuidade:

$$V = \frac{1}{n} \times R^{2/3} \times \sqrt{i_L} \qquad Q = V \times A$$

onde:

- V = velocidade, em m/s;
- Q = vazão afluente, em m^3/s;
- *n* = coeficiente de rugosidade de Manning, adimensional;
- R = raio hidráulico, em m;
- i_L = declividade longitudinal, em m/m;
- A = área da seção molhada, em m^2.

Adotou-se coeficiente de rugosidade *n* = 0,017, para considerar o aumento da rugosidade com o passar dos anos e lâmina de no máximo 70% da altura da seção de vazão.

O dimensionamento geométrico foi feito com base no levantamento topográfico das seções transversais no local de cada uma das obras.

3.3.4. Fiscalização e medição dos sistemas de drenagem

A medição dos sistemas de drenagem será feita com base na execução das sarjetas in loco, sendo efetuada a medição em metros lineares de sarjeta executada para cada tipo de sarjeta projetada (STC 100-20), efetuando-se o pagamento correspondente a metragem executada. Da mesma forma deverá ser efetuada a medição dos demais equipamentos de drenagem.

3.4. PROJETO DE PAVIMENTAÇÃO

O Projeto de pavimentação teve por objetivo a definição da seção transversal do pavimento, bem como o estabelecimento do tipo do pavimento, definindo geometricamente as diferentes

camadas componentes, estabelecendo os materiais constituintes e especificando valores mínimos e/ou máximos das características físicas e mecânicas desses materiais.

3.4.1. Passeios Públicos

Os passeios públicos serão executados em etapa posterior, sendo assim, ao serem executados deverão seguir as normas de projeto e de acessibilidade de acordo com a normativa vigente à época de projeto/execução da obra de pavimentação dos passeios.

3.4.2. Sub-base granular – Rachão

Sobre o subleito preparado será executada uma sub-base com rachão na espessura de 20,0 cm que será travada com a camada final da base com brita graduada na espessura de 12,0 cm. O rachão é uma camada do pavimento constituída pelo entrosamento de um agregado graúdo (pedra britada, escória ou cascalho) devidamente bloqueado e preenchido por agregado miúdo (britado ou natural) de faixa granulométrica adequada. A execução de sub-base com produto total de britagem primária, consistirá no fornecimento, espalhamento e rolagem dos materiais e compactação adequada.

O material que constituirá a referida sub-base deverá ser disposto uniformemente sobre o leito da estrada em camadas e espalhado de forma a evitar a segregação. As camadas com produto total de britagem primária devem ter um mínimo de 15cm para agregado de diâmetro de 4" ou 18cm na hipótese de 5". Em áreas inacessíveis ao equipamento usual de espalhamento e compactação, a camada poderá ser executada por processos especiais. Após o espalhamento, o material deverá ser compactado por meio de rolos de grelha e rolos vibratórios, ou ainda por outro equipamento que obtenha os mesmos resultados.

A compressão será executada com rolo de grelha pesando de 12 a 15 t ou rolo vibratório liso. A passagem deve ser feita em velocidade reduzida. Nos trechos em tangente, a compressão deve partir sempre das bordas para o eixo, e nas curvas, da borda interna para a externa. Em cada deslocamento do rolo compressor, a faixa anterior comprimida deve ser recoberta de, pelo menos, metade da largura da roda traseira do rolo. Após se obter-se a cobertura completa da área em compressão, será feita uma nova verificação do greide longitudinal e da seção transversal, efetuando-se as correções necessárias.

Quando a espessura da sub-base for de 0,20 m ou menos, o material que a constitui pode ser espalhado e compactado em uma única camada. Quando houver necessidade de executar camadas de sub-base com espessura final superior a 0,20 m, estas serão subdivididas em camadas parciais, nenhuma delas excedendo à espessura de 0,20 m. A espessura mínima de qualquer camada da sub-base será de 0,12 m após a compactação. O grau de compactação deverá ser, no mínimo, 100% em relação à massa específica aparente seca máxima, obtida no ensaio do Proctor Intermediário, sendo o ISC ≥ 30%.

3.4.3. Base granular – Brita graduada

Para a base será feita uma camada estabilizada granulometricamente com brita graduada numa espessura de 12 cm, executada sobre a sub-base, devidamente regularizada e compactada.

Os materiais destinados à confecção da base devem apresentar composição granulométrica satisfazendo a faixa C do DNIT e apresentar Índice Suporte Califórnia – ISC ≥ 60%, e a expansão máxima será de 0,5%, com energia de compactação do Método B.

A execução da base compreende as operações de mistura e pulverização, umedecimento ou secagem dos materiais realizados na pista ou em central de mistura, bem como o espalhamento, compactação e acabamento na pista devidamente preparada na largura desejada, nas quantidades que permitam, após a compactação, atingir a espessura projetada.

Quando houver necessidade de se executar camada de base com espessura final superior a 20 cm, estas serão subdivididas em camadas parciais. A espessura mínima de qualquer camada de base será 10 cm, após a compactação.

3.4.4. Pavimentação Asfáltica

Para a execução da pavimentação asfáltica, deverá ser feita a utilização das normas criadas pelo DNIT. Para isto, devem ser analisados e definidos alguns pontos básicos, como por exemplo, o traço da mistura, a espessura do revestimento, o controle tecnológico dos procedimentos básicos de execução. Estas informações também podem ser visualizadas nas DNER-ME – Métodos de Ensaio.

Relatório do projeto

O presente projeto de pavimentação asfáltica tem por objetivo conceber uma estrutura construída destinada a:

- Melhorar as condições de rolamento do tráfego, proporcionando economia, comodidade e segurança;
- Resistir e distribuir ao subleito (terreno de fundação do pavimento a ser construído) os esforços verticais oriundos do tráfego de veículos;
- Resistir aos esforços horizontais que nele atuam, tornando mais durável a superfície de rolamento;

A princípio o pavimento será constituído das camadas, quais sejam:

- SUB-BASE e BASE: camadas de material granular destinadas a resistir às deformações e distribuir os esforços verticais oriundos das tensões (pressões) dos veículos, e sobre as quais se executará a capa de rolamento. No presente projeto a sub-base será de pedra rachão e a base de brita graduada.
- CAPA DE ROLAMENTO: camada composta de agregados e material betuminoso, tanto quanto possível impermeável e coesa, que recebe diretamente a ação de rolamento dos veículos e intempéries como água, vento, temperatura, atritos, impactos mecânicos e outros, destinada a resistir aos esforços tangenciais de cisalhamento, frenagem, aceleração movimentação centrífuga e outros.

Para este projeto optou-se pelo pavimento de concreto betuminoso asfáltico a quente – CBUQ, comumente utilizado nas obras de pavimentação urbana e rural de Santa Catarina, que vem apresentando um fator “custo x benefício” bastante apropriado para a maioria dos municípios de pequeno e médio porte do estado.

Sendo o pavimento constituído por um sistema de camadas de espessuras finitas, assentadas sobre um semiespaço infinito que é o subleito, o problema geral do dimensionamento deste tipo de pavimento consiste em considerar um ponto P qualquer do sistema, no subleito ou no pavimento, e determinar, para este ponto, quando o sistema é solicitado por uma carga de roda Q, o estado de tensão, a deformação e se vai, ou não, haver ruptura.

O sistema será considerado satisfatório, do ponto de vista do dimensionamento, quando não houver ruptura em nenhum ponto, ou quando a deformação máxima satisfizer os limites previamente fixados, sendo as espessuras das camadas aquelas necessárias e suficientes.

Este projeto tomará como referência o Método de Dimensionamento de Pavimento Flexível do DNER/DNIT – 66/79.

Estudo de tráfego

Com referência a este projeto, a pavimentação asfáltica será executada em área agrícola, com predominância de tráfego de caminhões. Para que se possa sistematizar um procedimento de dimensionamento de pavimento flexível e utilizar o método citado, considerar-se-á a incidência de um número de solicitações de um eixo padrão de 8,2 toneladas devido ao tráfego (número N) que representa uma média adotada em ruas semelhantes ao presente projeto, ou seja, $N=10^5$.

Capacidade de suporte do subleito – CBR

Neste projeto optou-se por adotar um valor de índice de Suporte Califórnia (ISC/CBR) do subleito considerando que o pavimento existente com revestimento em cascalho é existente e com muitos anos de tráfego sobre o mesmo e considerando que parte do revestimento será removido para abertura da pista e também para atingir as cotas necessárias. Portanto, o CBR mínimo do subleito adotado é de **7,0%.**

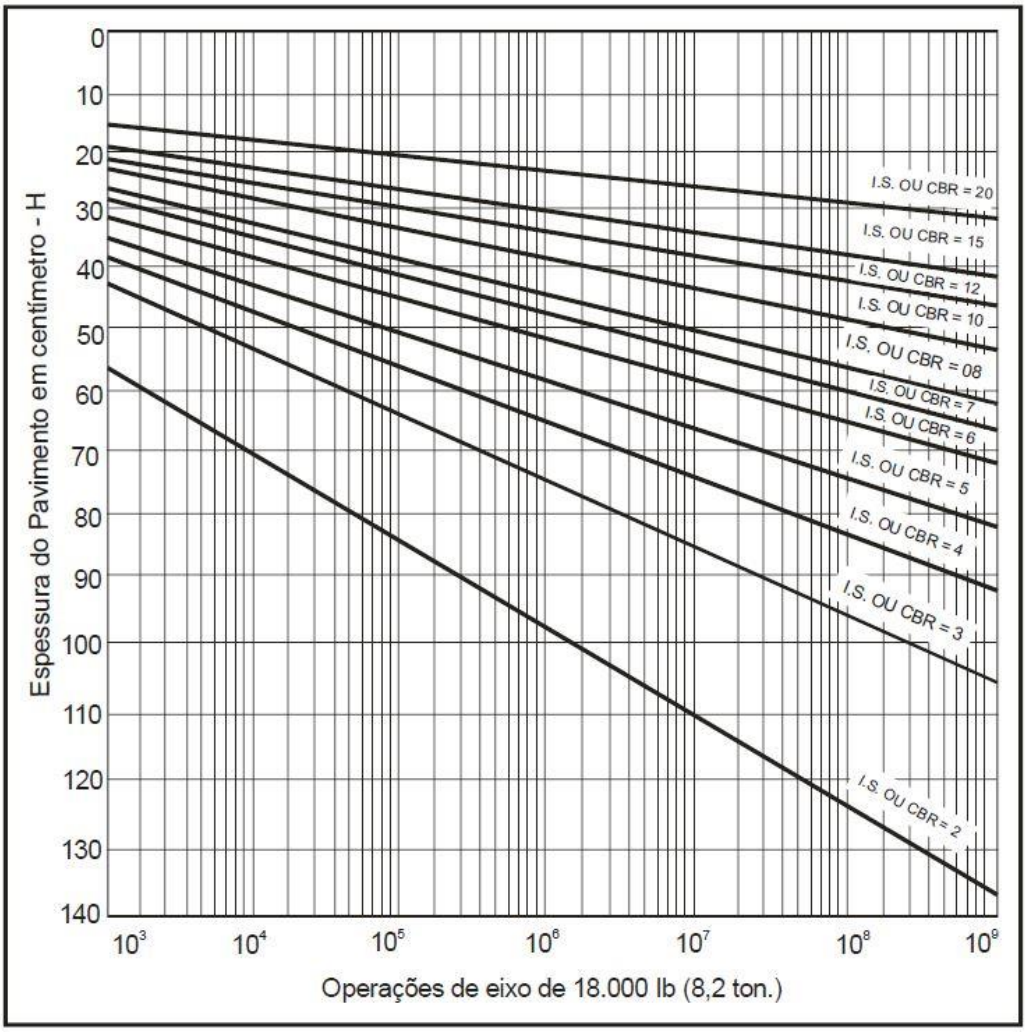

Figura 02 – Ábaco para dimensionamento de espessuras de pavimentos

DIMENSIONAMENTO DA PAVIMENTAÇÃO

Espessura mínima de revestimentos betuminosos:

N	Espessura Mínima de Revestimento Betuminoso
$N \leq 10^6$	Tratamentos superficiais betuminosos
$10^6 < N \leq 5 \times 10^6$	Revestimentos betuminosos com 5,0 cm de espessura
$5 \times 10^6 < N \leq 10^7$	Concreto betuminoso com 7,5 cm de espessura
$10^7 < N \leq 5 \times 10^7$	Concreto betuminoso com 10,0 cm de espessura
$N > 5 \times 10^7$	Concreto betuminoso com 12,5 cm de espessura

Tabela 02 – Espessuras mínimas da camada betuminosa. Fonte: DNIT (2006)

Uma vez definidos os parâmetros N e CBR do subleito, pode-se dimensionar o pavimento através do ábaco de dimensionamento e das inequações abaixo:

$$R\,Kr + B\,Kb \geq H20 \qquad (1)$$

$$R\,Kr + B\,Kb + h20\,Ks \geq Hn \qquad (2)$$

Onde:

R = espessura do revestimento
B = espessura da base
H20 = espessura de sub-base
Kr = coeficiente estrutural do revestimento
Kb = coeficiente estrutural do material da base (solo granular)
Ks = coeficiente estrutural do material da sub-base (solo granular)
h20 = espessura necessária acima da sub-base, admitindo material com CBR = 20%
Hn = espessura necessária acima do subleito com CBR = n, no caso deste projeto n = 7%

Notas:
1 – Devido às condições de tráfego desta via, adotamos a proteção da camada granular ou capa de rolamento com CBUQ executada em uma camada com espessura de 5,0 cm. A camada betuminosa então será: R = 5,0cm.
2 – Para o revestimento adotado: Kr = 2,0;
3 – Para solo granular: Kb e Ks = 1,0

Componentes do Pavimento	Coeficiente K
Base ou revestimento do concreto betuminoso	2,00
Base ou revestimento pré-misturado a quente, de graduação densa	1,70
Base ou revestimento pré-misturado a frio, de graduação densa	1,40
Base ou revestimento betuminoso por penetração	1,20
Camadas granulares	**1,00**
Solo cimento com resistência à compressão a 7 dias, superior a 45Kg/cm	1,70
Idem, com resistência à compressão a 7 dias, entre 45Kg/cm e 28Kg/cm	1,40
Idem, com resistência à compressão a 7 dias, entre 28Kg/cm e 21Kg/cm	1,20

Tabela 03 – Coeficiente de equivalência estrutural – K
Fonte: Manual de Técnicas de Pavimentação – Wlastermiler de Senço

Portanto temos em (1):

$R\ Kr + B\ Kb \geq H20$

No ábaco de dimensionamento para $N = 10^5$ e CBR = 20%, obtemos: H20 = 20cm

Substituindo, temos:

$5 \times 2 + B \times 1 \geq 20cm$

$B \geq 10,0\ cm$

A espessura da camada de base deve ser no mínimo de 10,0 cm. Será adotada base em brita graduada com espessura de 12 cm.

Em (2) temos:

$R\ Kr + B\ Kb + h20\ Ks \geq Hn$

No ábaco de dimensionamento para $N = 10^5$ e CBR = 7%, obtemos: Hn = 42cm

Substituindo, temos:

$5 \times 2 + 12 \times 1 + h20 \times 1 \geq 42cm$

$h20 \geq 20cm$

A espessura da camada de sub-base deve ser no mínimo de 20cm. Será adotada camada com espessura de 20cm.

RESUMO DO DIMENSIONAMENTO

- Capa de rolamento em CBUQ = 5,0 cm
- Base granular com brita graduada = 12,0 cm
- Sub-base com pedra rachão = 20,0 cm

PROCESSO EXECUTIVO

Imprimação

Generalidades

A imprimação consiste numa pintura ligante, que recobre a camada da base, e tem por função proporcionar o fechamento e impermeabilização das camadas de suporte.

O material utilizado para a imprimação é derivado do petróleo, conhecido como asfalto diluído CM-30, a taxa de aplicação do material deverá ser na ordem de 1,20 litros/m².

A imprimação será executada após a base estar perfeitamente limpa e seca, utilizando-se para tal o caminhão espargidor.

Execução

O material betuminoso deverá ser aplicado de maneira uniforme, sempre através de barras de aspersão e sob pressão. Antes do início da distribuição do material deve-se verificar se todos os bicos da barra de distribuição estão abertos. A aplicação poderá também ser executada manualmente utilizando-se a caneta sob pressão acoplada ao caminhão espargidor.

A área a ser imprimada deve estar seca ou ligeiramente umedecida. É vedado proceder ao serviço com a superfície molhada ou quando a temperatura do ambiente estiver inferior a 10° C ou ainda em condições atmosféricas desfavoráveis.

A área que apresentar taxas abaixo da mínima especificada deverá receber uma segunda aplicação de forma a completar a quantidade recomendada.

Não se deve permitir o trânsito sobre a superfície imprimada.

Pintura de ligação

Generalidades

A pintura de ligação consiste numa pintura ligante, que recobre a camada da base (calçamento), e tem por função proporcionar a ligação entre a camada de base (calçamento) e a capa de rolamento (CBUQ).

O material utilizado para a pintura de ligação é derivado do petróleo, conhecido como emulsão asfáltica RR-2C, a taxa de aplicação do material deverá ser na ordem de 0,5 litros/m². A pintura de ligação será executada após a base estar perfeitamente limpa e seca, utilizando-se para tal o caminhão espargidor.

Execução

O material betuminoso deverá ser aplicado de maneira uniforme, sempre através de barras de aspersão e sob pressão. Antes do início da distribuição do material deve-se verificar se todos os bicos da barra de distribuição estão abertos. A aplicação poderá também ser executada manualmente utilizando-se a caneta sob pressão acoplada ao caminhão espargidor.

A área a ser pintada deve estar seca ou ligeiramente umedecida. É vedado proceder com o serviço com a superfície molhada ou quando a temperatura do ambiente estiver inferior a 10° C ou ainda em condições atmosféricas desfavoráveis.

A área que apresentar taxas abaixo da mínima especificada deverá receber uma segunda aplicação de forma a completar a quantidade recomendada. Não se deve permitir o trânsito sobre a superfície pintada.

Revestimento em concreto asfáltico

Generalidades

Concreto asfáltico é um revestimento flexível, resultante da mistura a quente, em uma usina adequada, de agregado mineral graduado, material de enchimento e material betuminoso, espalhado e compactado a quente sobre uma base pintada (pintura de ligação).

Materiais

- Material Betuminoso

Deverá ser empregado como material betuminoso o cimento asfáltico de petróleo (CAP-50/70).

- Agregado Graúdo

O agregado graúdo deve ser de pedra britada, com partículas de forma cúbica ou piramidal, limpas, duras, resistentes e de qualidade razoavelmente uniforme. O agregado deverá ser isento de pó, matérias orgânicas ou outro material nocivo e não deverá conter fragmentos de rocha alterada ou excesso de partículas lamelares ou chatas.

- Agregado Miúdo

O agregado miúdo é composto de pedrisco e pó de pedra, de modo que suas partículas individuais apresentem moderada angulosidade, sejam resistentes e estejam isentas de torrões de argila ou outras substâncias nocivas.

- Composição da Mistura

O teor de asfalto será de 5,0%, sendo que este valor poderá ser ajustado através do ensaio Marshall e dados dos materiais que serão utilizados na obra em questão, sendo que a porcentagem de betume se refere à mistura de agregados, considerada como 100%.

Execução

O revestimento será em CBUQ (Concreto Betuminoso Usinado à Quente), e deve obedecer a faixa C especificada pelo DNIT.

O CBUQ será executado sobre a superfície após a realização da pintura de ligação. A massa asfáltica deverá deixar a usina a uma temperatura de no máximo 177° C, e chegar no local da obra a uma temperatura não inferior a 120° C. O transporte deste material deverá ser feito através da utilização de caminhões providos de caçamba metálica juntamente com lonas para a proteção e conservação da temperatura.

A aplicação do CBUQ sobre a pista deverá ser realizada através da vibroacabadora (camadas com espessura de acordo com o determinado em projeto). A rolagem deverá ser feita com a utilização do rolo pneumático e o fechamento com o rolo liso (tandem).

A rolagem deve ser iniciada à temperatura de 120°C e encerrada sem que a temperatura caia abaixo de 80°C. A compactação deverá ser iniciada nas bordas e progredir longitudinalmente para o centro, de modo que os rolos cubram uniformemente em cada passada pelo menos a metade da largura de seu rastro da passagem anterior. Nas curvas, a rolagem deverá progredir do lado mais baixo para o lado mais alto, paralelamente ao eixo da guia e nas mesmas condições do recobrimento do rastro.

Os compressores não poderão fazer manobras sobre a camada que está sofrendo rolagem. A compressão requerida em lugares inacessíveis aos compressores será executada por meio de soquete manual ou placa vibratória. As depressões ou saliências que aparecerem após a rolagem deverão ser corrigidas pelo afrouxamento e compressão da mistura até que a mesma adquira densidade igual ao material circundante.

3.4.5. Critérios de medição

Os serviços serão medidos de acordo com os critérios estabelecidos no Edital de Licitação dos serviços ou, na falta destes critérios, de acordo com as seguintes disposições gerais:

a) O concreto asfáltico será medido em toneladas de mistura efetivamente aplicada na pista.

b) O transporte do concreto asfáltico efetivamente aplicado será medido com base na distância entre a refinaria e o canteiro de serviço;

c) Nenhuma medição será processada se a ela não estiver anexado um relatório de controle da qualidade contendo os resultados dos ensaios e determinações devidamente interpretados, caracterizando a qualidade do serviço executado.

3.4.6. Fiscalização do pavimento asfáltico

Todos os materiais utilizados na fabricação de Concreto Asfáltico (Insumos) devem ser examinados em laboratório, obedecendo à metodologia indicada pelo DNIT, e satisfazer às especificações em vigor, sendo eles o cimento asfáltico de petróleo - CAP e os agregados (DNIT 031/2006 – ES).

De acordo com o DNIT um dos ensaios deve ser o de controle da quantidade de ligante na mistura. Devem ser efetuadas extrações de asfalto a cada 700 m² de pista, de amostras coletadas na pista, logo após a passagem da acabadora (DNER-ME 053). A porcentagem de ligante na mistura deve respeitar os limites estabelecidos no projeto da mistura, devendo-se observar a tolerância máxima de ± 0,3%.

Também deverá ser feito o ensaio de controle das características da mistura. Devem ser realizados ensaios Marshall em três corpos-de-prova de cada mistura por jornada de oito horas de trabalho (DNER-ME043). Os resultados obtidos deverão ser comparados com os parâmetros especificados em projeto.

O controle do grau de compactação - GC da mistura asfáltica deve ser feito, medindo-se a densidade aparente de corpos-de-prova extraídos da mistura espalhada e compactada na pista, por meio de brocas rotativas e comparando-se os valores obtidos com os resultados da densidade aparente de projeto da mistura. Devem ser realizadas determinações em locais escolhidos, aleatoriamente, durante a jornada de trabalho, não sendo permitidos GC inferiores a 97% ou superiores a 101%, em relação à massa específica aparente do projeto da mistura.

Ensaio de Granulometria conforme DNER-ME 083). A curva granulométrica deve manter-se contínua, enquadrando-se dentro das tolerâncias especificadas no projeto da mistura.

Também deverá ser verificada a espessura da camada e para isso deve ser medida por ocasião da extração dos corpos-de-prova na pista, ou pelo nivelamento, do eixo e dos bordos; antes e depois do espalhamento e compactação da mistura. Admite-se a variação de ± 5% em relação às espessuras de projeto. Para este ensaio deverão ser coletados no mínimo de 6 pontos.

Após a execução de todos os ensaios descritos acima a empresa executora deverá realizar o laudo técnico. O laudo técnico deverá ser realizado por empresa idônea e deverá ser acompanhado de ART do profissional responsável pelo serviço.

3.4.7. Especificações

As especificações para construção serão as Especificações Gerais para Obras Rodoviárias do DEINFRA-SC (DER-SC) e Especificações Complementares (EC), constantes abaixo.

- DER-SC-ES-P- 01/16 - Regularização do Subleito;
- DER-SC-ES-P- 02/16 - Camadas Estabilizadas Granulometricamente;
- DER-SC-ES-P- 03/15 - Camada de Macadame Seco;
- DER-SC-ES-P- 04/15 - Pinturas Asfálticas;
- DER-SC-ES-P- 05/16 - Camadas de Misturas Asfálticas Usinadas a Quente.

3.5. PROJETO DE OBRAS COMPLEMENTARES

O Projeto de Obras Complementares compreende a implantação de toda sinalização viária, tanto provisória quanto definitiva, os equipamentos como abrigos para passageiros nos refúgios das paradas de ônibus, além das interferências e remanejamento das redes de serviços públicos, como relocação de postes, redes de água, telefonia, etc., caso seja necessário.

3.5.1. Sinalização viária

O projeto de sinalização foi elaborado atendendo as seguintes diretrizes e disposições:

- DIRETRIZES DE MARCAÇÃO DE ESTRADAS Partes 1 e 2 - 1999, do Departamento de Estradas de Rodagem de Santa Catarina - DEINFRA;
- CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO, Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997;
- MANUAL DE SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA - 1999 do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER, atual DNIT;
- MANUAL DE SINALIZAÇÃO DE OBRAS E EMERGÊNCIAS - 1996, do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER, atual DNIT;
- Especificação de Serviço ES-OC-03/92 - - 1999, do Departamento de Estradas de Rodagem de Santa Catarina - DER/SC, atual DEINFRA.

A sinalização da rodovia consiste num sistema que objetiva principalmente, em favor da segurança dos usuários, despertar e estimular a acuidade sensorial, aumentando principalmente, a capacidade visual do usuário, com o fim de captar a tempo de discernir, os elementos que compõem as situações de cada instante durante o uso da rodovia.

A sinalização compreende basicamente a sinalização rodoviária definitiva e a sinalização de obras no trecho rural, e a sinalização viária no segmento urbano quando existir.

A sinalização de obras se faz necessária em função dos desvios e interrupções de meia pista, além de sinalização provisória para que no transcorrer da obra as partes prontas sejam sinalizadas.

Os elementos que fazem parte desta sinalização são representados, quer pelo balizamento da pista em toda sua extensão através da sinalização horizontal, quer pelos indicadores dos pontos fundamentais de mudança de direção, de obstáculos ou de outros riscos que estejam expostos os usuários e veículos, quer pelos indicadores de opções ou de restrições obrigatórias, quer ainda pela sinalização vertical.

3.5.2. Sinalização vertical

Abrange basicamente o emprego de símbolos e palavras colocadas em placas na posição vertical implantadas lateralmente nas bordas da rodovia. E tem com finalidade regulamentar o uso da via, prevenir ou advertir a respeito das condições da mesma, informar o usuário a respeito da orientação direcional dos serviços e outros equipamentos disponíveis ao longo do trecho, além de educar o usuário da mesma.

As placas deverão ser confeccionadas em chapas metálicas preta laminada a frio, recozimento azul, dureza T-415 com laminados de envergamento SMG bitola 18, em rolo ou em chapa, pintadas com primes.

A pintura das placas deverá ser feita com tinta à base de poliuretano para metais, nas cores indicadas. Finalmente, serão aplicadas películas refletivas de alta intensidade para formação de módulos, números, símbolos e letras que cada tipo exige.

As placas deverão ser implantadas lateralmente a pista de rolamento após a banqueta pavimentada (acostamento) e dentro do campo visual dos motoristas, afastadas da pista condicionadas pelos fatores segurança e visibilidade.

Na rodovia projetada o afastamento mínimo recomendado é de 2,00 m entre borda da pista de rolamento e a borda lateral da placa, medidos horizontalmente. As placas devem

ser fixadas numa altura igual a 1,20 m entre o nível da pista e a borda inferior da placa.

A fixação das placas de sinalização no trecho rural, através de moldura de madeira de dimensões 1/2"x2", em cruz para as placas redondas e quadradas, se fará em postes de madeira de lei de seção quadrada de 3"x3" (com cantos biselados). Estes postes deverão ter comprimento suficiente que permita enterrar 0,75 metros no solo para sua fixação.

As molduras e os postes de madeira, antes de utilizados, deverão ser tratados com óleo queimado. Os postes deverão, posteriormente, ser pintados na cor branca, em duas demãos. As placas indicativas de quilometragem deverão ser dispostas ao longo da rodovia no trecho rural, a cada quilômetro, posicionando-se as de quilometragem com números pares à direita e as com números ímpares à esquerda.

As cores das placas deverão estar de acordo com o CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO.

Sinalização de regulamentação

São destinadas à regulamentação do tráfego, impondo limitações, restrições e proibições. O não cumprimento das mesmas constitui em infrações, puníveis de acordo com o Código Nacional de Trânsito.

A velocidade máxima permitida definida em função do tipo da via e condições geométricas é de 40 km/h.

As placas de regulamentação a serem implantadas de forma circular deverão ter diâmetro de 0,75 m, as de forma triangular lado igual a 0,70 metros. Por vezes a placa de regulamentação pode ser conjugada com uma placa de advertência com texto de tamanho 2,50 x 1,00 m tendo, neste caso, seu diâmetro reduzido para 0,60 metros. As placas octogonais a serem implantadas nas vias que dão acesso à rodovia deverão ter lado igual a 0,35 metros.

Sinalização de advertência

As placas de advertência têm por finalidade alertar ao usuário para situações de perigo em potencial existentes na rodovia ou nas suas vizinhanças.

As placas deverão ser quadradas de 0,60 x 0,60 metros. Quando compostas deverão ser de 2,50 x 1,00 metros, sendo que o sinal de advertência, neste caso, deverá ser de 0,55 x 0,55 metros.

Sinalização de indicação

As placas indicativas têm por finalidade identificar as rodovias e de subministrarem aos usuários informações úteis para o desenvolvimento da viagem, indicando, também os serviços auxiliares como postos de abastecimento, pontos de ônibus e áreas de estacionamento e turística.
As placas serão retangulares 0,60 x 1,00 m, 2,00 x 1,00 m, 2,00 x 0,50 m.

3.5.3. Sinalização horizontal

A sinalização horizontal se compõe basicamente da pintura de linhas (faixas) de demarcação, sinais, símbolos, palavras e legendas aplicadas diretamente, mediante pintura sobre o pavimento, e elementos separadores de tráfego como tachas refletivas, se necessário.

Pintura sobre o pavimento

A marcação das faixas de tráfego visa regulamentar a circulação, advertir o usuário e ordenar os fluxos de trafego, através de delimitação das mesmas, separando sentidos opostos, demarcando limites extremos e regulamentando manobras de mudança de faixa de tráfego. Além de realçarem e delimitarem a presença de obstáculos ou áreas onde a presença de veículos é indesejada; servem ainda como referência ao posicionamento dos veículos na pista.

As linhas de limitação de pistas de trânsito serão executadas na cor branca-neve, em faixa contínua,

com 0,10 m de largura, pintada a 0,05 m da borda da pista. Junto aos acessos e refúgios as linhas de borda serão segmentadas, com 1,0 m de pintura espaçadas de 1,0 m.

As linhas de condução serão contínuas na cor amarela e com largura de 0,10 m. As linhas de condução em faixa adicional, quando houver, deverão ser na cor branca-neve com 3,0 m de pintura espaçados de 6,0 m e espessura igual a 0,10 m.

A proibição de ultrapassagem é caracterizada por faixas contínuas de cor amarela, com largura de 0,10 m e foram projetadas sempre que a distância de visibilidade for inferior a distância mínima de ultrapassagem permitida para a classe da rodovia em projeto. A distância entre as linhas duplas de condução será de 0,12 m.

3.5.3.1. 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.

Para desempenhar estas funções a sinalização de obra deverá sempre apresentar boa visibilidade e legibilidade, além de estar adaptada às características da obra. Outro ponto fundamental no bom funcionamento é a credibilidade da sinalização de obras. Assim sendo, é de fundamental importância que a sinalização seja retirada imediatamente após o término da obra.

3.5.3.2. Sinalização provisória

A sinalização provisória será executada, durante a fase de obras, se necessário, nos trechos com revestimento acabado a cada 3 km. Será constituída de sinalização horizontal executada na linha de limitação de faixa de trânsito e terá 10 centímetros de largura. Quando segmentada, de acordo com o projeto final, será com 3 metros de pintura espaçados de 9 metros, de forma a ser sobreposta pela pintura horizontal definitiva.

O material a ser utilizado será de menor duração, uma vez que tem caráter provisório, mas deverá ter os mesmos índices de retro reflexão que a pintura horizontal definitiva.

Chapecó, 21 de outubro de 2025.

gov.br
Documento assinado digitalmente
IGOR LEONARDO LOEBLEIN FURRAER
Data: 21/10/2025 16:57:03-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Igor Leonardo Loeblein Furraer
Eng. Civil – CREA/SC 153.213-3

MEMÓRIA DE CÁLCULO

O presente memorial de cálculo refere-se ao levantamento dos quantitativos físicos do projeto de pavimentação asfáltica do presente projeto. Os levantamentos foram feitos levando-se em consideração os dados dos projetos gráficos anexos.

– Serviços iniciais e administração da obra

Placa da obra = 3,0 x 1,0 = **3,00 m²**

Transporte dos equipamentos = 6 equipamentos x 2,0 horas/equip. = **12,00 horas**

– Obras de arte

– Drenagem pluvial

Escavações em solo = Recomposição de talude lateral + comprimento de sarjeta concreto (80x15cm) x 0,1364m³ + comprimento de meio-fio em concreto MFC 01 x 0,0975m³ + comprimento transposição de sarjeta com tubo D=30cm x 1,0m³ + comprimento de tubo d=80 x 2,8m³ + 1,0m³ por boca de lobo, caixa de ligação e caixa coletora = (2x0,7x12) + (179,54x0,1364) + (8,48x0,0975) + (18 x 1) = **60,12 m³**

Reaterro de vala sem controle de compactação = escavação menos o volume dos equipamentos e das tubulações (considerado o preenchimento com solo atrás de sarjeta e meio-fio conforme necessário) = 60,12 - (18x1) - (179,54x0,1364) - (8,48x0,0975) = **16,80 m³**

Sarjeta triangular em concreto 80 x 15 cm: **179,54 m**

Transposição de sarjeta com tubo d = 40 cm = **18,00 metros**

Meio-fio em concreto – MFC 01 = **8,48 metros**

– Base e camada asfáltica

Preparo do subleito (L = 6,50m), sub-base (L = 6,50m) e base (L = 6,50m):

Regularização e compactação do subleito: (120x6,50) + 101,02 m² = **881,02 m²**

Sub-base de macadame seco: área da via x 0,20m = (120x6,50) + 101,02 m² = 881,02 x 0,20 = **176,20 m³**

Transporte – DMT 30 km (densidade 1,55 t/m³) = 176,20 x 1,55 x 20 = **5.462,20 t x km**

Base-travamento com brita graduada: área da via x 0,15m = (120x6,50) + 101,02 m² = 881,02 x 0,15 = **132,15 m³**

Transporte – DMT 30 km (densidade 1,65 t/m³) = 132,15 x 1,65 x 20 = **4.360,95 t x km**

Imprimação–asfalto diluído CM-30: área da via = (120x6,50) + 101,02 m² = **881,02 m²**

Camada asfáltica – largura de 6,0m e espessura de 5,0cm:

Área de pavimentação com CBUQ: (120 x 6,00) + 93,75 = **813,75 m²**

Pintura de ligação–Emulsão asfáltica RR-2C: área via = (120 x 6,00) + 93,75 = **813,75 m²**

Concreto betuminoso usinado quente: área da via x 0,05 = 813,75 x 0,05 x 2,5 = **101,72 T**

Transporte – DMT 50 km (densidade 2,50 t/m³) = 101,72 x 50 = **5.086,00 t x km**

Carga, manobra e descarga de mat. betumin. a quente = 813,75 x 0,05 x 2,5 = **101,72 T**

Aquisição de CAP 50-70: Quant. Massa asfáltica x teor de CAP (**5%**) = 101,72x**0,05** = **5,09 T**

Aquisição de Asfalto diluído CM 30 para imprimação: Área de imprimação x Taxa de aplicação = 881,02 m² x **0,0012** T/m² = **1,06 T**

Aquisição de emulsão asfáltica RR-2C: Área de pintura de ligação x Taxa de aplicação = 813,75 m² x **0,0005** T/m² = **0,41 T**

– Sinalização viária

Faixa longitudinal contínua lateral (branco) = 139,67 + 140,00 = **279,67 m**

Faixa longitudinal contínua central (amarelo) = 124,48 = **124,48 m**

Área de pintura de faixas = comprimento de faixas x largura faixa: (279,67 + 124,48) x 0,10 + (7 x 3 x 0,4) + (2 x 2,6 x 0,4) = **50,90 m²**

Placas de regulamentação octogonais de parada obrigatória (Lado=0,45m) = **01 un**

Placas de regulamentação circulares de velocidade máxima (40km) (D=0,80m) = **02 un**

Placas de regulamentação circulares de proibido ultrapassar (D=0,80m) = **02 un**

Chapecó, 21 de outubro de 2025.

gov.br
Documento assinado digitalmente
IGOR LEONARDO LOEBLEIN FURRAER
Data: 21/10/2025 16:55:06-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

_____

Igor Leonardo Loeblein Furraer
Eng. Civil – CREA/SC 153.213-3