

RELATÓRIO DE VISTORIA TÉCNICA GO 330 – IPAMERI/ PONTE VERÍSSIMO

Março/2025

1.0 INTRODUÇÃO

No dia 27/03/2025, os Engenheiros Flauber Lucas Resplandes e Vitória Xavier Ludovico de Almeida realizaram a vistoria técnica na Rodovia GO-330, Trecho: Ipameri - Ponte Veríssimo. A inspeção teve como objetivo obter informações sobre as condições atuais do segmento, considerando os serviços de pavimentação e demais elementos associados à infraestrutura rodoviária, a fim de subsidiar a elaboração do Termo de Referência para a contratação do projeto de duplicação do referido trecho.

2.0 LEVANTAMENTO DAS INFORMAÇÕES DO TRECHO

2.1 Referenciamento das Informações

Para tal inspeção as informações foram referenciadas inicialmente de acordo com odômetro do carro, juntamente com as coordenadas de cada ponto para a determinação do real posicionamento, através de fotos que serão apresentadas no desenvolvimento do presente relatório.

Objetivando maior e melhor referenciamento das informações coletadas da situação do segmento, apresenta-se na sequência o segmento e o sentido do estaqueamento, ou seja, o km de referência.

O trecho se inicia no Perímetro Urbano de Ipameri, tendo como referência a rotatória no Centro de Ipameri ($17^{\circ}43'46.82''S$ $48^{\circ}9'44.40''O$), e finaliza nas coordenadas $17^{\circ}54'40.78''S$ $48^{\circ}5'8.08''O$), rumo a Ponte Verissimo, totalizando uma distância em pista simples de 24,8 km.

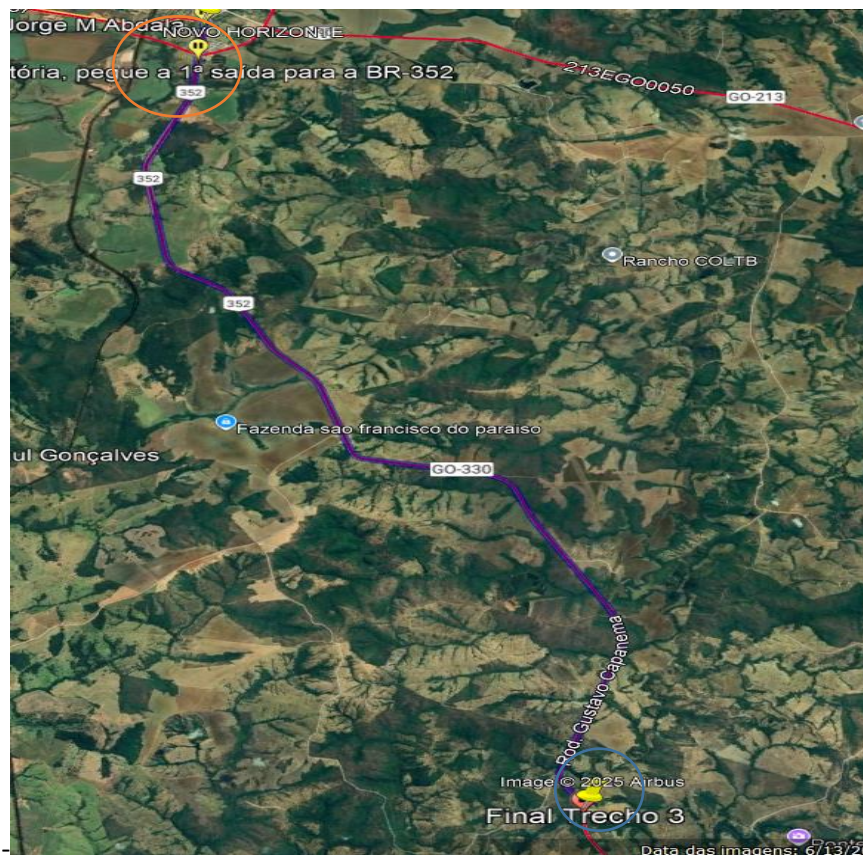
Início do Perímetro Urbano – Ipameri (Km 0,00).



Início do Perímetro Urbano – Ipameri (Km 0,00).



Representação no mapa do Início e Final do Trecho.



2.1.2 Levantamentos

O presente trecho apresenta uma extensão aproximada de 24,9 km, desenvolvida em região predominantemente ondulada, com plataforma de pavimentação de 9,60 m de largura, ou seja 7,00 m de pista e 1,30 m de acostamentos de cada lado, pista abaulada.

A vistoria efetuada buscou observar os seguintes aspectos:

- Aspectos de Topografia e Traçado;
- Aspectos de Interseção;
- Aspectos das condições do Pavimento existente;
- Aspectos de Terraplenagem/Pavimentação;
- Aspectos de Drenagem;
- Aspectos de Obras de Artes Especiais;
- Aspectos Ambientais;
- Aspectos de Sinalização;
- Ocorrência de algum aspecto relacionado a interferências, desapropriação, que deve ser considerado para o desenvolvimento do projeto de duplicação.

Constatou-se que o trecho, em questão, se desenvolve em uma região predominantemente ondulada consistindo no traçado de curvas com raios satisfatórios interligadas por boas tangentes, oferecendo ao usuário da via condições adequadas de trafegabilidade quanto à geometria. No projeto de duplicação, caso seja definido valor superior à da velocidade diretriz atual (80 km), deverão ser analisados a otimização de raios das curvas e outros elementos correlatos que definem as características geométricas da pista.

Quanto ao aspecto de interseção, percebeu-se que logo no km 1,1, deverá ser avaliada a necessidade de implantação de dispositivo de interseção em níveis, devido a confluência de várias vias, incluindo o Anel Viário em execução, gerando riscos à segurança dos usuários, aumentando a probabilidade de acidentes, (vide em anexo).



Imagem retirada do Google Earth referente a intersecção no Km 1,1.

O pavimento existente, apresenta atualmente várias patologias que interferem nas condições de rolamento da via, que de acordo com a frequência de suas ocorrências

determinam o estado de rolagem o qual varia de regular a péssimo. As principais patologias detectadas foram:

- Desgaste acentuado;
- Grande quantidade de remendos;
- Predominância de trincas; ocorrendo até desagregação em determinados pontos;
- Existência de panelas;
- Segmentos com ondulações, escorregamento e afundamentos, caracterizando os segmentos em péssimo estado de condições;

A pista existente, abaulada, apresenta largura de 7,00 m e acostamentos de 1,30 m revestidos em C.B.U.Q. com espessura média de 4,0 cm, não apresentando desníveis entre pista e acostamento em grande parte do trecho.

O fato do abaulamento deve ser levado em consideração quanto à elaboração do projeto de restauração e nos encaixes entre a pista nova e pista antiga, onde houver a necessidade de reversão de pistas.

Por se tratar de região ondulada constata-se que a terraplenagem executada se constituiu de considerável movimentação de terra apresentando cortes de altura mediana, mas aterros com altura mais significativas, exigindo além do material proveniente dos cortes, importação de materiais de empréstimos laterais e concentrados.

Na visita ao trecho constatou-se corte com afloramento de material rochoso no km 7,8 LE, bem como vários pontos de ocorrência de material granular (Jazida), ao longo do trecho, como na área localizada no lado direito do km 14,5. Em alguns pontos baixos, o revestimento asfáltico apresenta alguns defeitos que podem estar relacionados à umidade excessiva, devendo ser analisados para a devida solução para a reabilitação do pavimento.

Observando os dispositivos de drenagem existentes no trecho, percebeu-se que grande parte de descidas d'água, valetas e meio-fio se encontram danificados, necessário a verificação do estado de conservação e funcionalidade de todas as obras de arte correntes, averiguando todos os pontos encontrados ao longo do trecho.

Vale ressaltar que devido à falta de acessibilidade em alguns pontos, poderá ocorrer a existência de obras de arte correntes não registradas neste relatório, assim como não descarta a necessidade de um novo estudo ao ser iniciado os estudos para elaboração do projeto.

Com relação a Obras de Arte Especiais, o trecho apresenta bueiros como os citados acima, nos K 1,9; Km 3,9; Km 5,8; Km 7,8; também possui ao longo do trecho, uma transposição efetuada através de ponte de concreto armado (PCA), localizada no Km 19,3 (extensão aproximada de 40 metros).

Quanto aos aspectos ambientais não foi constatado impactos expressivos, como processos erosivos consideráveis, sendo apresentado apenas pontos com erosões passíveis de progressão se medidas e correções na drenagem superficial não forem implantadas.

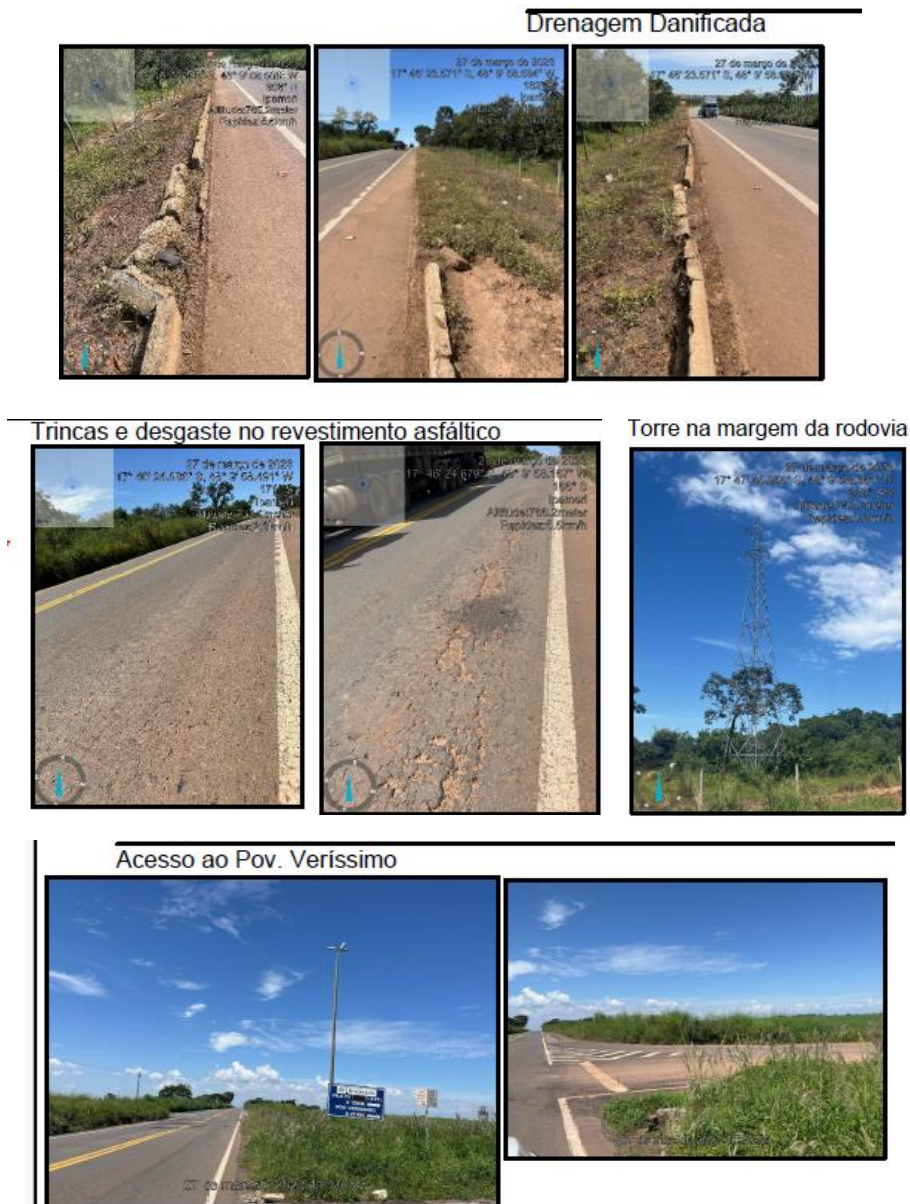
Presenciou-se também durante a visita, animais silvestres cruzando a pista, o que convém salientar a necessidade de estudos que possam determinar a possibilidade de implantação de passagem de fauna e os locais adequados.

A sinalização horizontal e vertical se encontra presente no trecho, porém grande parte das placas de sinalização se encontram danificadas e com a visibilidade afetada devido a vegetação muito alta.

No que se refere à interferências, salienta-se aqui que no Km 7,8, onde há ocorrência de material rochoso em corte situado no lado esquerdo, a existência de torre de transmissão no lado direito, o que deve ser levado em consideração na duplicação do segmento, bem como na otimização da geometria.

2.1.3 Registro Fotográfico

Segue alguns registros com relação a degradações, interferências ou pontos de relevância ao longo do trecho.





Ponte - Ribeirão Chilon - Extensão 40 m

Ponte - Rio Veríssimo - Extensão 64 m



3.0 Parecer sobre o Trecho

Conforme visita técnica efetuada, salienta-se que o projeto de duplicação, contemplando também a restauração do pavimento existente, deverá levar em consideração além do abaulamento da pista existente, a largura da plataforma, bem como as questões de drenagem oriundas deste abaulamento, principalmente no canteiro entre as duas pistas.

Atenção especial deverá ser destinada ao tráfego que determina juntamente com os estudos geotécnicos a estrutura do pavimento. Então uma contagem atualizada irá determinar as medidas a serem adotadas na restauração do pavimento existente, bem como o estudo das camadas constituintes dele, principalmente para conhecer a causa das patologias atuais apresentadas.

As obras de artes especiais se encontram aparentemente em bom estado de conservação, devendo ser objeto de vistoria mais detalhada para parecer conclusivo, balizando também a contratação dos projetos das obras para a pista em duplicação.

Ressalta-se que o Termo de Referência a ser elaborado deve levar em consideração a possível implantação de um viaduto no projeto, a ser implantado no Km 1,1 ponto de confluência de várias vias, objetivando melhor e maior grau de segurança, bem como oferecer maior conforto aos usuários.

As Obras de Artes Especiais registradas neste relatório, possuem a seguinte localização:

PONTES DE CONCRETO ARMADO (PCA)			
LOCALIZAÇÃO ODÔMETRO (KM)	CURSO D'ÁGUA	EXTENSÃO (m)	OBSERVAÇÃO
19,3	Ribeirão Chilon	40	Obra implantada
24,8	Rio Veríssimo	64	Obra implantada

Vale ressaltar que na elaboração do Projeto em questão, deve ser realizado uma nova vistoria, assim como todos os estudos que se fazem necessários para a entrega de um Projeto de qualidade.

Goiânia, 27 de março de 2023

Comissão Técnica:

Flauber Lucas Resplandes de Oliveiras
Eng^a Civil CREA /D-GO
Vitória Xavier Ludovico de Almeida
Eng^a Civil CREA 61905/ D-GO