



OBRA: Capeamento Asfáltico da R. João Bagatini

MEMORIAL DESCRITIVO E ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

Coqueiro Baixo, junho de 2024.

SUMÁRIO

1 APRESENTAÇÃO	1
2 SERVIÇOS PRELIMINARES	2
3 REPAROS LOCALIZADOS	3
4 CAPEAMENTO ASFÁLTICO	4
<i>4.1 Pintura de Ligação</i>	<i>4</i>
<i>4.2 Concreto betuminoso usinado a quente</i>	<i>5</i>
5 ACESSIBILIDADE	6
6 SINALIZAÇÃO VIÁRIA.....	7
<i>6.1 Sinalização horizontal</i>	<i>7</i>
<i>6.2 Sinalização vertical</i>	<i>7</i>

1 APRESENTAÇÃO

O presente Relatório de Projeto apresenta os trabalhos a serem executados na recuperação e conservação da Avenida Itália.

O estudo de viabilidade foi desenvolvido pela Equipe Técnica da Prefeitura Municipal de Coqueiro Baixo. A mão-de-obra a ser empregada na obra deverá ser composta de operários tecnicamente capazes e conhecedores de suas funções. Com isto espera-se obter a melhor execução e o melhor acabamento em todos os serviços, que só serão aceitos nestas condições. A Empresa executora da obra deverá assumir inteira responsabilidade pela resistência e estabilidade da mesma.

O trecho de recuperação possui extensão de 430,74m partindo do Km 0+000,00, na Tv. Da Avenida Itália, até o Km 0+430,74, no entroncamento com a Rua. Maximino Matuela. A área total de capeamento é de 4.181,23m², deste total, 300,00m² são referentes à acessos e áreas adicionais. A largura média da Rua João Bagatini é de 9,01m.

2 SERVIÇOS PRELIMINARES

Inicialmente será feita a mobilização dos equipamentos até a referida obra. Após isso será adquirida e instalada a placa da obra, caso necessário. Logo após, a Empresa executora da obra, através de sua equipe de topografia, irá fazer a marcação dos locais de recuperação do pavimento para posterior aplicação da camada final de asfalto.

Para o transporte dos materiais de pavimentação foi calculada uma média de três usinas próximas ao município, resultando em uma DMT de 73km.

3 REPAROS LOCALIZADOS

Para a remoção de borrachudos e afundamentos na pista, deverá ser cortado e removido o pavimento existente, o paralelepípedo abaixo da camada asfáltica, e a escavação do material inadequado com o transporte para bota-fora indicado pelo Município. Após isso deverá ser executado o preenchimento da vala com material granular rachão, na espessura de 30 cm, base de brita graduada, na espessura de 20 cm. Posteriormente deverão ser executados os serviços de imprimção da base de brita graduada e em seguida, a execução de uma camada asfáltica com CBUQ na espessura de 5cm.

Salienta-se aqui que a área levantada para a execução destes serviços foi definida visualmente. Portanto, durante a execução da obra poderão surgir mais locais para intervenção, até mesmo aumento de profundidade das remoções. Neste caso, o município deverá ser alertado imediatamente para que forneça as soluções necessárias.

4 CAPEAMENTO ASFÁLTICO

Antes de serem executados os serviços de capeamento, a pista deverá ser rigorosamente limpa, para promover máxima aderência entre o paralelepípedo existente e a camada de CBUQ a ser aplicada.

4.1 Pintura de Ligação

Refere-se a pintura asfáltica sobre a camada asfáltica existente, antes da execução do capeamento de 3cm sobre o pavimento existente, visando promover a aderência entre as camadas.

Para a varredura da superfície a receber pintura de ligação utilizam-se, de preferência, vassouras mecânicas rotativas. A distribuição do ligante deverá ser feita na taxa de 0,40 a 0,60 litros/m² por carros equipados com bomba reguladora de pressão e sistema completo de aquecimento, que permitam a aplicação do material betuminoso em quantidade uniforme. As barras de distribuição deverão ser do tipo de circulação plena, com dispositivo que possibilite ajustamentos verticais e larguras variáveis de espalhamento de ligante. Os carros distribuidores deverão dispor de termômetros, em locais de fácil observação, e, ainda, um espargidor manual para tratamento de pequenas superfícies e correções localizadas. O depósito de material betuminoso, quando necessário, deve ser equipado com dispositivo que permita o aquecimento adequado e uniforme do conteúdo do recipiente. O depósito deve ter capacidade tal que possa armazenar a quantidade de material betuminoso a ser aplicado em pelo menos, um dia de trabalho.

4.2 Concreto betuminoso usinado a quente

Concreto asfáltico é o revestimento flexível, resultante da mistura a quente, em usina adequada, de agregado mineral graduado, material de enchimento e material betuminoso, espalhado e comprimido a quente sobre a base imprimada. A camada terá espessura, conforme está especificada na seção tipo pavimentação. A execução deste serviço seguirá a Especificação de Serviço DAER-ES-P 16/91 e deverá estar em conformidade com a ABNT.

Equipamentos a serem utilizados:

- Usina de asfalto;
- Rolos compactadores lisos e com pneus;
- Caminhões;
- Vibro acabadora com controle eletrônico;
- Placa Vibratória.

Materiais a serem utilizados:

- CAP-50/70;
- Agregado britado devidamente enquadrado nas normas e na granulometria especificadas pelo DAER para recuperação dos locais problemáticos.

5 ACESSIBILIDADE

As áreas de passeio serão executadas conforme projeto de acessibilidade, contendo lastro de brita N° 0 com espessura de 5 cm, para receber a concretagem com espessura de 7 cm e 1,50 m de largura juntamente ao lado da pista. Deverá ser colocado sarrafos de madeira transversalmente a cada 5 m ao longo da extensão do trecho concretado, para posteriormente servir como juntas de dilatação. O concreto utilizado deve ter resistência mínima $f_{ck}=15\text{Mpa}$. Além disso, deverá ser executado piso tátil de alerta próximo aos rebaixes de meio-fio nos acessos para a via e direcional ao longo da área de passeio.

As calçadas danificadas serão demolidas com rompedor manual e o entulho destinado ao bota fora.

O fundo da vala deve ser regularizado e devidamente compactado.

As rampas de acessibilidade deverão seguir o especificado nas plantas de projetos de sinalização e acessibilidade.

Deverá ser executado piso tátil direcional e alerta de acordo com o apresentado em plantas e detalhamentos.

6 SINALIZAÇÃO VIÁRIA

O Projeto de Sinalização consiste na execução de sinalização vertical e horizontal.

6.1 Sinalização horizontal

As linhas de bordo e eixo deverão ter as dimensões indicadas no projeto de sinalização.

Nos locais indicados em planta deverão ser executadas faixas de segurança com extensão de 4,00m, largura de 0,40m e espaçamento de 0,40m. Antes das faixas de segurança deverão ser executadas faixas de retenção com largura de 0,40m.

A tinta para a Sinalização Horizontal deverá ser do tipo plástico a frio retro-refletiva à base de resinas acrílicas ou vinílicas, aplicadas por "spray" por meio de máquinas apropriadas. Sua espessura deverá ser de 0,6 mm e seguir as especificações da ABNT e DAER ES-OC-03/91.

6.2 Sinalização vertical

A sinalização vertical é composta por placas de sinalização que tem por objetivo aumentar a segurança, ajudar a manter o fluxo de tráfego em ordem e fornecer as informações aos usuários da via.

As placas deverão ser confeccionadas em chapas de aço laminado a frio, galvanizado, com espessura de 1,25mm para placas laterais à rodovia. A reflexibilidade das tarjas, setas, letras do fundo será executada mediante a aplicação de películas refletivas de alta intensidade, com coloração invariável, tanto para o dia quanto para a noite. Os postes deverão ser de aço galvanizado, com diâmetro de 2,5", paredes 2mm e extensão de 3,5m. Para fixação dos sinais nos postes serão utilizados parafusos francês, zincados, com reforço em travessas de madeira, conforme indicações no projeto. Utilizar como referência Especificação de Serviço DAER-ES-OC 03/91.