

PAVIMENTAÇÃO EM PARALELEPIPEDO NO MUNICÍPIO DE ALTOS - PI COM 3.515,00 M²

VOL. 01 – MEMORIAL DESCRITIVO MEMÓRIA DE CÁLCULO E ORÇAMENTO

OUTUBRO / 2025

Sumário

1	APRESENTAÇÃO	5
2	LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO	5
3	JUSTIFICATIVA	6
4	OBJETIVO	6
5	META	7
6	ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS	7
6.1	SERVIÇOS INICIAIS	7
6.2	SERVIÇOS PRELIMINARES	8
6.2.1	Limpeza do terreno	9
6.2.2	Locação da obra	9
6.3	SERVIÇOS DE TERRAPLENAGEM	9
6.3.1	Escavações	9
6.3.2	Remoção	9
6.3.3	Aterro compactado	9
6.3.4	Regularização do subleito	10
6.4	SERVIÇOS DE PAVIMENTAÇÃO EM PARALELEPÍPEDO	10
6.4.1	Material usado	10
6.4.2	Assentamento das pedras	11
6.4.3	Apiloamento	11
6.4.4	Caldeamento	11
6.4.5	Contenção da pavimentação	12
6.5	SERVIÇOS DE DRENAGEM SUPERFICIAL	12
6.5.1	Execução e dimensões	12
6.5.2	Abertura de valas	13

6.5.3	Rejuntamento do meio-fio	13
6.5.4	Sarjetas em concreto	13
6.5.5	Quebra Mola	13
7	SERVIÇOS DE SINALIZAÇÃO	13
7.1	PLACA DE IDENTIFICAÇÃO DE RUAS.....	13
7.1.1	Materiais utilizados	14
7.1.2	Instalação	15
7.1.3	Alfabeto.....	15
7.1.4	Orla.....	16
8	PLACAS DE REGULARMENTAÇÃO E ADVERTÊNCIA	17
8.1	REGURLAMENTAÇÃO.....	17
8.1.1	Definição e função	17
8.2	ADVERTÊNCIA.....	18
8.2.1	Definição e função	18
8.2.2	Informações complementares	19
8.2.3	Abrangência dos sinais.....	19
8.2.4	Formas e cores	19
8.2.5	Padrões alfanuméricos	20
8.3	MATERIAL DE CONFEÇÃO DAS PLACAS (Chapa de alumínio com pintura refletiva)	21
8.4	SUPORTE DAS PLACAS (Tubo de aço galvanizado 2").....	21
8.5	DISPOSITIVOS DE FIXAÇÃO	22
8.5.1	Longarinas e abraçadeiras	22
8.5.2	Porcas, parafusos e arruelas	22
8.6	DISPOSITIVO ANTI-GIRO	22



8.7	FUNDAÇÃO	23
8.8	FURAÇÃO	23
8.9	ALTURA DE INSTALAÇÃO DA PLACA	23
8.10	POSICIONAMENTO NA VIA.....	23
9	FAIXA DE PASSAGEM DE PEDESTRE.....	24
9.1	FAIXA DE PASSAGEM DE PEDESTRE	24
10	SERVIÇOS DE ACESSIBILIDADE – CALÇADA.....	24
10.1	ACESSIBILIDADE.....	24
10.2	CALÇADA.....	25
11	MEDIÇÃO.....	26
12	PAGAMENTO	26

1 APRESENTAÇÃO

Apresentamos o Memorial Descritivo, Memória de Cálculo e Orçamento que é parte integrante do Projeto de Engenharia para Pavimentação em Paralelepípedo de Vias Públicas no Município de Altos-PI.

O projeto totaliza o valor R\$ 499.717,76 (Quatrocentos e noventa e nove mil, setecentos e dezessete reais e setenta e seis centavos) sendo, para execução das obras de engenharia.

Os custos apresentados estão em conformidade com os preços praticados no local ou com adotados pela tabela SINAPI - setembro/2025, SICRO3 - 07/2025 - Piauí.

Todo o orçamento consta com preços unitários com BDI de 25,58% na condição COM DESONERAÇÃO.

2 LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO

O município está localizado na microrregião de Teresina (figura 2), A área do município é de aproximadamente 957,6 km², as coordenadas geográficas são cerca de 5° 02' 20" S de latitude e 42° 27' 39" W de longitude, está próximo da capital do estado, Teresina — estimadamente 38 a 40 km de distância e entre os municípios limítrofes ou muito próximos estão: José de Freitas, Campo Maior, Pau-d'arco do Piauí, e ainda a capital Teresina.

Figura 1: Localização do município de Altos-PI



3 JUSTIFICATIVA

O município de Altos é carente em pavimentação, e por isso, sujeito ao acúmulo de água, produzindo lama no período chuvoso, e muita poeira no período seco. Isso provoca o aparecimento de doenças respiratórias nas crianças e idosos, além e prejudicar o acesso dos moradores as suas próprias residências, dificultadas pela má qualidade do piso natural que dependendo do período do ano se torna intransitável, justificando-se assim a pavimentação dessas áreas degradadas. Estas melhorias ajudarão, também a diminuir o índice de doenças transmissíveis através de meios hídricos durante o período chuvoso ou pelo acúmulo de poeira verificada durante o período seco.

4 OBJETIVO

4.1 GERAL

Proporcionar melhores condições de vida da comunidade em geral.

4.2 ESPECÍFICO

Urbanização desta área, melhorando as condições de tráfego eliminando o acúmulo de água no inverno e de poeira no período seco na via a ser pavimentada.

5 META

EXCECUÇÃO DE PAVIMENTAÇÃO EM PARALELEPÍPEDO NOS TRECHOS
ABAIXO:

NOME DO TRECHO	COMP	COORD
RUA PROJETADA 01 TRECHO 01 – 205 x 5 m	1025,00	INICIO -5.107287°° - 42.480104° FIM -5.108040° -42.481770°
RUA PROJETADA 01 TRECHO 02 – 415 x 6 m	2490,00	INICIO -5.108040° - 42.481770° FIM -5.110834° -42.481829°
TOTAL	3.515,00	

6 ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

6.1 SERVIÇOS INICIAIS

A placa da obra deverá ser confeccionada em chapa metálica galvanizada nº 22 e, fixada com pregos 1.1/4 x 14, em uma estrutura de madeira (sarrafos de 10 x 2,5 cm). O suporte para instalação deverá ser em madeira (viga de 6 x 12 cm, pontalete de 3” x 3”). A sua pintura, cores e tonalidades, conteúdo a ser inscrito, obedecerão, orientações do modelo padrão do Governo Federal.

Será fixada 01 (uma) placa (3,00m x 1,50m), no próprio local da obra, ou em outro, que favoreça uma boa visualização para publicidade do empreendimento.



Área total:

- Proporção de 8Y x 4Y.

Dimensões mínimas:

- 2,4m x 1,2m

Nota: A placa deve possuir tamanho adequado para visualização no canteiro de obras.

Área do nome da obra (A):

- Cor de fundo: verde - Pantone 3425C.
- Fonte: Signika Bold, caixa alta e baixa.
- Cor da fonte: branca.

Área de informações da obra (B):

- Cor de fundo: verde - Pantone 370C.
- Fonte: Signika Regular, caixa alta e baixa.
- Cor da fonte: amarela - Pantone 116C e Branca.
- Entrelinhas: 1
- Espaço entre letras: 0,2

Área das assinaturas (C):

- Cor de fundo: branca.
- As assinaturas devem estar centralizadas.



6.2 SERVIÇOS PRELIMINARES

6.2.1 Limpeza do terreno

Será procedida a limpeza do leito da rua, removendo-se quaisquer entulhos ou material orgânico.

6.2.2 Locação da obra

É determinado em projeto, estaqueamento de 20 e 20m, no eixo longitudinal das ruas e, neste estaqueamento serão colocadas as cotas de arrasamento nas respectivas estacas de vinte em vinte metros, dando assim sua declividade.

A firma contratada localará a obra rigorosamente com o projeto ou sob a orientação da fiscalização, respeitando o alinhamento das ruas, sendo desta forma responsável por qualquer erro de alinhamento ou nível, correndo exclusivamente por sua conta a demolição e reconstrução dos serviços verificados como imperfeitos pela fiscalização.

6.3 SERVIÇOS DE TERRAPLENAGEM

6.3.1 Escavações

As escavações deverão ser procedidas em conformidade com os relatórios de volumes anexos ao projeto, devendo atingir a cota de linha do projeto, sob acompanhamento e orientação da equipe de fiscalização da Prefeitura Municipal de Teresina. Os trechos onde houver decorrências de grandes volumes devem apresentar taludes na proporção 1:1.

6.3.2 Remoção

Todo o material escavado e não reaproveitado, deverá ser removido para locais previamente indicados pela fiscalização.

6.3.3 Aterro compactado

O aterro apiloado deverá ser executado em camadas sucessivas de 20cm (vinte centímetros), uniformemente umedecido, próximo da umidade ótima e fortemente compactado. Os materiais a serem utilizados na confecção dos aterros, deverão ser de preferência, solos areno-argilosos, lateríticos, piçarra de seixo rolado, podendo ser utilizado areia fina quando as condições de umidade do terreno assim o indicarem.

O material a ser usado como colchão será areia grossa, conforme necessidade de aplicação dos mesmos.

6.3.4 Regularização do subleito

O serviço de Regularização do Subleito definisse-se como operação destinada a conformar o leito estradal, quando necessário, transversal e longitudinalmente, compreendendo cortes ou aterros até 20cm de espessura e de acordo com os perfis transversais e longitudinais indicados no projeto.

A regularização será executada prévia e isoladamente da construção de outra camada do pavimento.

Os cortes e aterros, além de 20cm máximo, serão executados de acordo com as especificações de terraplenagem.

Não será permitida a execução dos serviços destas Especificações em dias de chuva.

Os materiais na regularização do subleito serão os do próprio. Em caso de substituição ou adição de material, estes, deverão ser provenientes de ocorrências de materiais indicados no projeto e apresentar as seguintes características:

1 - Não possuir partículas com diâmetro máximo acima de 76mm (3 polegadas);

2 - Índice Suporte Califórnia – ISC – igual ou maior aos indicados no projeto, e Expansão \leq 2%, determinados através dos ensaios:

Ensaio de compactação – DNER-ME 129 (Método A);

Ensaio de Índice Suporte Califórnia – DNER-ME 049, com a energia do ensaio de compactação.

6.4 SERVIÇOS DE PAVIMENTAÇÃO EM PARALELEPÍEDO

6.4.1 Material usado

O colchão de areia a ser executado, deverá ser de areia grossa isenta de argilas, material orgânico e pulverulento e outras impurezas danosas à sua estabilidade estrutural.

As pedras de paralelepíedros deverão ter: face relativamente plana para o rolamento, não apresentar indício de decomposição, possuir boa resistência ao impacto e fricção. Não serão aceitas pedras arenosas, friáveis e de origem sedimentar.

6.4.2 Assentamento das pedras

Inicialmente serão assentadas as pedras mestras com espaçamento de 1,00m (um metro) a 1,50m (um metro e meio) no sentido transversal e cerca de 4,00m (quatro metros) no sentido longitudinal. Segue – se após, o assentamento das demais pedras, com as faces de rolamento cuidadosamente escolhidas, entrelaçadas e bem unidas, de modo que as juntas fiquem alternadas com relação às duas fiadas vizinhas e, no máximo dentro do terço médio do paralelepípedo ou peça vizinha.

Não será aceito o emprego de pedras com espessura inferior a 15cm (quinze centímetros) e, as que uma vez assentadas, fiquem com partes em balanço.

6.4.3 Apiloamento

Concluindo o assentamento, deverá ser feito o apiloamento para melhor fixação das pedras. Toda a área a ser apiloada deverá ser molhada (evitando – se o excesso de água), procedendo em seguida à compactação. Qualquer irregularidade ou depressão, que venha a surgir na ocasião da compactação, deverá ser imediatamente corrigida para que seja restabelecido o nível normal.

6.4.4 Caldeamento

Deverá ser executado com argamassa de cimento e areia grossa, cuja coloração antes de se molhar, resulte em uma cor uniforme. A mistura será feita fora da área a ser caldeada, e, de modo manual ou mecânico. É aconselhável misturar apenas a quantidade para 01 (uma) hora de aplicação, este cuidado, evita que a argamassa endureça ou perca a plasticidade.

Antes de se executar o caldeamento, e, após o assentamento e compactação das pedras, é feita uma varrição prévia, com a finalidade de limpar as juntas formadas entre as pedras. É importante, observar, que a profundidade mínima destas juntas deverá ter 7cm (sete centímetros), para haver um perfeito rejuntamento das pedras. A seguir, as pedras são molhadas, antes do espalhamento da argamassa ou caldeamento.

À medida que ocorre o caldeamento, será exigida uma batção com malho, a fim de proporcionar um melhor embrechamento nas juntas e, conseqüentemente uma melhor fixação das pedras.

Toda a área caldeada, decorrido 10 horas, deverá ser mantida úmida por um período de 03 dias.

6.4.5 Contenção da pavimentação

As ruas cuja extremidade pavimentada não for unida com a pavimentação existente deverão ter contenção de pavimento com uso de meio – fio, conforme detalhes nas plantas anexas.

Observações importantes

As pedras utilizadas na execução da pavimentação deverão apresentar diâmetro não inferior a 15cm (quinze centímetros) em todas as direções. As pedras com diâmetros menores só poderão ser usadas para possíveis embrechamento, desde que possuam altura superior a 15cm (quinze centímetros).

Antes de se aplicar a pedra a utilizar na pavimentação, a firma contratada para a execução dos serviços, deverá solicitar a aprovação da mesma, no local, pelo Engenheiro Fiscal da Obra.

Toda a areia a utilizar nas argamassas deverá ser do tipo: areia grossa, lavada e isentas de impurezas (barro, maçarã, matéria orgânica, etc.);

Todos os traços especificados deverão ser medidos através de padiolas com as dimensões (45cm x 35cm x 26,5cm).

Toda e qualquer modificação que venha a surgir, por ocasião da execução dos serviços, deverá ser imediatamente comunicada à fiscalização, afim de que, a mesma se pronuncie e ordene as providências a serem tomadas.

Todos os Empreiteiros deverão por obrigação acatar as ordens da equipe de fiscalização da Prefeitura Municipal.

A pavimentação somente será aberta ao tráfego, depois que, devidamente examinada, aprovada e autorizada pela fiscalização.

6.5 SERVIÇOS DE DRENAGEM SUPERFICIAL

6.5.1 Execução e dimensões

O meio – fio será executado em concreto pré-moldado (cimento, areia grossa e seixo lavado ou brita) misturado homogeneamente e, deverá ter seção trapezoidal com dimensões de 12cm (doze centímetros) na face superior e 15 cm na face inferior, 30cm (trinta centímetros) na altura e 100cm (um metro) de comprimento, possuir resistência superior ou igual a 10Mpa. As fôrmas usadas para a

sua execução deverão ser feitas com chapa compensada e sarrafos de madeira serrada com seção retangular 3x5cm.

6.5.2 Abertura de valas

As valas para assentamento do meio – fio, deverão ter profundidade, tal que, o meio – fio fique enterrado no mínimo 15cm (quinze centímetros).

O fundo das valas onde serão assentados os meios – fios deverão ser regularizados.

O assentamento dos meios – fios deverão ser executados após a regularização da via pública.

6.5.3 Rejuntamento do meio-fio

Todo o rejuntamento do meio–fio pré-moldado deverá ser feito com argamassa decimento e areia grossa no traço 1:3.

6.5.4 Sarjetas em argamassa

As sarjetas serão executadas em argamassa de cimento e areia média traço 1:3, conforme especificações do traço, com preparo mecânico com misturador de eixo horizontal de 600 KG, devendo ter largura de 30,0cm, espessura de 2,5cm e inclinação de 17,0%;

6.5.5 Quebra Mola

Quebra mola simples em concreto Tamanho: comprimento de 5,40m e uma altura entre 8 cm e 10 cm. Ondulação transversal tipo B – para aqueles locais em que há a necessidade de limitação da velocidade máxima para 20 km/h. Tamanho: largura de 0,40 m e altura entre 6 cm e 8 cm.

7 SERVIÇOS DE SINALIZAÇÃO

7.1 PLACA DE IDENTIFICAÇÃO DE RUAS

7.1.1 Materiais utilizados

Para a confecção de todas as placas deverão ser utilizados materiais de primeira qualidade, sempre observando as determinações e especificações exigidas nas normas de sinalização do DNER-340. Para este projeto serão utilizados os seguintes materiais:

7.1.1.1 Substrato

Chapa de aço galvanizado a fogo na espessura de 1,25mm (um milímetro e vinte e cinco centésimos), bitola nº 18, com os cantos ligeiramente arredondados a fim de afastar o risco de acidentes causados pelas arestas pontiagudas.

7.1.1.2 Cores

As cores de fundo serão de acordo com o tipo de informação a ser fornecido:

- Azul: o fundo será sempre na cor azul.
- Branco: as letras serão sempre em branco, bem como a faixa separando as informações na placa será também em branco.
- A pintura das placas deverá ser por sistema contínuo e cura a temperatura de 350°C, com tratamento à base de cromo, fósforo e pintura com 05(cinco) micra de primer epóxi, mais 20(vinte) micra de poliéster, nas CORES DEFINIDAS ANTERIORMENTE nas duas faces.

7.1.1.3 Imagem

Confeccionada em película adesiva recortada por sistema de plotter computadorizado, pois as características finais pertinentes à durabilidade e homogeneizações das cores são superiores ao sistema convencional de pintura.

7.1.1.4 Braçadeiras de fixação

A fixação das placas no poste deverá ser feita através de braçadeiras, de aço 1010/1020, zincadas a fogo, com desenho e dimensões conforme layout anexo.

7.1.1.5 Poste para fixação

Em aço tubular Ø 11/2”, galvanizado a fogo espessura da parede 3mm, com 3,00m de altura total. Deverá conter travas antigiro.

7.1.2 Instalação

A instalação do poste para placa de nomenclatura vias e logradouros será feita através de uma camada de concreto magro de seção circular Ø 20cm por 45cm de profundidade e uma segunda camada superior de cimento liso que após o acabamento todo piso deve totalizar 50cm. Durante a colocação os postes deverão estar alinhados vertical e horizontalmente.

As placas serão fixadas nos postes através de abraçadeiras com auxílio de 2 (dois) parafusos tipo francês com arruelas e porcas sextavadas. Durante a colocação as placas deverão estar alinhadas vertical e horizontalmente.

Os serviços deverão ser executados sem causar prejuízo para a circulação de veículos no sistema viário. A CONCESSIONÁRIA deverá verificar previamente as condições de campo do local indicado no projeto. As interferências subterrâneas e aéreas deverão ser observadas visando uma perfeita instalação e uma boa visualização da sinalização. Os danos causados às redes de concessionárias, órgãos públicos ou terceiros correrão por ônus e sob responsabilidade da CONCESSIONÁRIA.

7.1.3 Alfabeto

O tipo de letra adotado para este projeto de sinalização foi amplamente experimentado e reúne as melhores características quanto à estética e visibilidade. A seguir apresentamos algumas características técnicas do alfabeto a ser utilizado:

7.1.3.1 Fonte utilizada

Será utilizada para todos os textos de informações das placas projetadas, a fonte “Arial – TrueType Outlines 3.0”.

7.1.3.2 Maiúsculas e minúsculas

Todas as informações deverão conter caracteres maiúsculos/minúsculos.

7.1.3.3 Altura da letra

Considerando que a média de legibilidade é de 600 vezes a altura da letra, dependendo do local ser implantado, deverá ser adotada a seguinte altura mínima:

PLACA

H mínima = 25,00 mm

7.1.3.4 Separação entre letras

A separação entre duas letras deve ser sempre a mesma. Isto quer dizer que a separação não deve aumentar quando a palavra for muito curta, nem comprimir quando a mesma seja excessivamente longa. Deve-se:

- a) Utilizar abreviaturas, quando admissível ou necessário.
- b) Não deformar a fonte para alongar ou encurtar palavras.

7.1.4 Orla

A orla é um elemento que caracteriza fortemente a sinalização, portanto é imprescindível que sua utilização tenha a maior uniformidade possível. Sua função é conseguir que um sinal se destaque devidamente além de proporcionar uma maior qualidade visual de toda a placa. A orla também deverá ser usada em grupos de informações afins.

7.1.4.1 Cor

A cor da orla deverá ser sempre em branco.

7.1.4.2 Raio e espessura

A espessura da orla e os raios das esquinas serão proporcionais ao tamanho da letra. Portanto, tomando por referência a letra de maior tamanho da placa, a orla deverá ter espessura igual a 20% da sua altura, admitindo-se uma tolerância de aproximadamente 15% em sua espessura. Quanto ao raio nas esquinas das placas, será utilizado valor igual a uma vez a espessura da orla para o raio interno

8 PLACAS DE REGULARMENTAÇÃO E ADVERTÊNCIA

8.1 REGULAMENTAÇÃO

8.1.1 Definição e função

A sinalização vertical de regulamentação tem por finalidade transmitir aos usuários as condições, proibições, obrigações ou restrições no uso das vias urbanas. Assim, o desrespeito aos sinais de regulamentação constitui infrações previstas no capítulo XV do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (DENATRAN, 2008).

8.1.1.1 Informações complementares

Sendo necessário acrescentar informações para complementar os sinais de regulamentação e advertência, 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.

Não se admite acrescentar informação complementar para os seguintes sinais:

- R-1: Parada obrigatória

8.1.1.2 Formas e cores

A forma padrão do sinal de regulamentação é a circular, e as cores são vermelha, preta e branca.

Constituem exceção, quanto à forma, os sinais R-1 (Parada Obrigatória).

8.1.1.3 Padrões alfanuméricos

Para mensagens complementares dos sinais de regulamentação em áreas urbanas devem ser utilizadas as fontes de alfabetos e números dos tipos Helvética Medium, Arial, Standard Alphabets for Highway Signs and Pavement Markings ou similar.

8.1.1.4 Material de confecção dos sinais: pintura e/ ou película

Em vias urbanas, recomenda-se que as placas R-1 (Parada Obrigatória), R- 2 (Dê a Preferência) e R-19 (Velocidade Máxima) sejam retrorrefletivas. Em vias urbanas de trânsito rápido não dotadas de iluminação pública, todas as placas devem ser retrorrefletivas.

Os demais sinais, que não se enquadram nas recomendações acima, podem ser aplicados em placas pintadas. Na frente, deve ser utilizada pintura eletrostática e, no verso, esmalte sintético semifosco na cor preta.

Os sinais retrorrefletivos devem ser confeccionados com película refletiva do Tipo I-A da Norma ABNT NBR-14644/2013, utilizados para confecção de símbolos, números, letras, tarjas efundo. Essas películas devem apresentar os valores mínimos de coeficiente de retrorreflexão constantes na Tabela 6, utilizando equipamento que possua ângulo de observação de 0,2° a 0,5° e ângulo de entrada de -4° e +30°, expressos em candelas por lux por metro quadrado.

8.2 ADVERTÊNCIA

8.2.1 Definição e função

A sinalização vertical de advertência tem por finalidade alertar aos usuários as condições potencialmente perigosas, obstáculos ou restrições existentes na via ou adjacentes a ela, indicando a natureza dessas situações à frente, quer sejam permanentes ou eventuais, deve ser utilizada sempre que o perigo não se evidencie por si só. Essa sinalização exige geralmente uma redução de velocidade com o objetivo de propiciar maior segurança de trânsito.

A aplicação da sinalização de advertência deve ser feita após estudos de engenharia, levando -se em conta os aspectos: físicos, geométricos, operacionais, ambientais, dados estatísticos de acidentes, uso e ocupação do solo lindeiro.

A decisão de colocação desses sinais depende de exame apurado das condições do local e do conhecimento do comportamento dos usuários da via. seu uso se justifica tanto nas vias rurais quanto urbanas, quando detectada a sua real necessidade, devendo -se evitar o seu uso indiscriminado ou excessivo, pois compromete a confiabilidade e a eficácia da sinalização. Placas de sinalização de advertência devem ser imediatamente retiradas, quando as situações que exigiram sua implantação deixarem de existir a sinalização.

8.2.2 Informações complementares

Com o objetivo de facilitar seu entendimento, os 69(sessenta e nove) sinais de advertência estão subdivididos em grupos e subgrupos, conforme sua natureza, função, característica e aspecto do trânsito que advertem.

Os grupos e subgrupos são os seguintes:

- a) Curvas horizontais;
- b) Curvas isoladas;
- c) Sequência de curvas;
- d) Interseções;
- e) Controle de tráfego;
- f) Interferência de transporte;
- g) Condições da superfície da pista;
- h) Perfil Longitudinal;
- i) Traçado da pista;
- j) Obras;
- k) Sentido de circulação;
- l) Situações de risco eventual;
- m) Pedestres e ciclistas;
- n) Restrições de dimensões e peso de veículo;

8.2.3 Abrangência dos sinais

Devem ser implantados antes dos locais que requerem atenção dos usuários de maneira que tenham tempo para percebê-lo, compreender a mensagem e reagir de forma adequada à situação.

8.2.4 Formas e cores

A forma padrão dos sinais de advertência é a quadrada, devendo uma das diagonais ficar na posição vertical, e as cores são: amarela e preta. Constituem exceção quanto a forma os sinais A-26 a – “Sentido único”, A-26b – “Sentido duplo” e A-41 – “Cruz de Santo André”. Constituem exceção

quanto a cor os sinais A- 14 – “Semáforo à frente” e A-24 – “Obras”. Na sinalização de obras, o fundo e a orla externa devem ser na cor laranja.

8.2.5 Padrões alfanuméricos

Para mensagens complementares dos sinais de advertência em áreas urbanas, devem ser utilizadas as fontes de alfabetos e números dos tipos Helvetica Medium, Arial, Standard Alphabets for Highway Signs and Pavement Markings ou similar. Em áreas rurais devem ser utilizadas as fontes de alfabetos e números do tipo Standard Alphabets for Highway Signs and Pavement Markings, series “D” ou “E (M)”. 4.8 retrorefletividade e iluminação.

Os sinais de advertência podem ser aplicados em placas pintadas, retrorefletivas, luminosas (dotadas de iluminação interna) ou iluminadas (dotadas de iluminação externa frontal). Nas rodovias ou vias de trânsito rápido, não dotadas de iluminação pública, as placas devem ser retrorefletivas, luminosas ou iluminadas.

Estudos de engenharia podem demonstrar a necessidade de utilização das placas retrorefletivas, luminosas ou iluminadas em vias com deficiência de iluminação ou situações climáticas adversas. As placas confeccionadas em material retrorefletivo, luminosas ou iluminadas devem apresentar o mesmo formato, dimensões e cores nos períodos diurno e noturno. 4.9 Materiais das placas.

Os materiais mais adequados para serem utilizados como substratos para a confecção das placas de sinalização são o aço, alumínio, plástico reforçado e madeira imunizada. Os materiais mais utilizados para confecção dos sinais são as tintas e películas. As tintas utilizadas são: esmalte sintético, fosca ou semi-fosca ou pintura eletrostática. As películas utilizadas são: plásticas (não retrorefletivas) ou retrorefletivas dos seguintes tipos: de esferas inclusas, de esferas encapsuladas ou de lentes prismáticas, a serem definidas de acordo com as necessidades de projeto.

Poderão ser utilizados outros materiais que venham a surgir a partir de desenvolvimento tecnológico, desde que possuam propriedades físicas e químicas que garantam as características essenciais do sinal, durante toda sua vida útil, em quaisquer condições climáticas, inclusive após execução do processo de manutenção. Em função do comprometimento com a segurança da via, não deve ser utilizada tinta brilhante ou películas retrorefletivas do tipo “esferas expostas”.

O verso da placa deve ser na cor preta, fosca ou semi-fosca. Em casos de sinalização temporária podem ser utilizados como substrato para confecção das placas outros materiais,

desde que garantam as características dos sinais e a segurança viária durante o período de sua utilização.

8.3 MATERIAL DE CONFEÇÃO DAS PLACAS (Chapa de alumínio com pintura refletiva)

As placas de sinalização vertical de vias urbanas devem ser confeccionadas em chapa de alumínio com pintura refletiva, espessura mínima de 2,00mm, 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.

8.4 SUPORTE DAS PLACAS (Tubo de aço galvanizado 2")

O suporte deve ser confeccionado em tubo 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 DIN-2440.

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/m², quando ensaiado conforme a Norma ABNT NBR-7397/2007.

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)immersões (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 dessa Especificação Técnica).

8.5 DISPOSITIVOS DE FIXAÇÃO

8.5.1 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 agalvanização 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, deverá ser removida e seguida de escoamento.

8.5.2 Porcas, parafusos e arruelas

As porcas, parafusos e arruelas ($D=1/4''$) deverão ser de aço galvanizado a fogo e centrifugado.

8.6 DISPOSITIVO ANTI-GIRO

Na parte inferior do suporte, deverão ser soldadas 2 (duas) peças de 15 cm de ferro chato $1/8'' \times 3/4''$, no sentido transversal, distando de 100 a 300 mm da base (a ser imerso na Fundação).

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.

8.7 FUNDAÇÃO

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.

8.8 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. Portanto, serão apresentados na Figura 8 apenas alguns modelos de furação. Os casos aqui não retratados devem ser detalhados individualmente, conforme será citado em no Item 6 (Casos Omissos).

Os detalhes apresentados na Figura 8 ilustram somente a placa. No entanto, a furação das longarinas e abraçadeiras seguem o mesmo 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.

8.9 ALTURA DE INSTALAÇÃO DA PLACA

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).

8.10 POSICIONAMENTO NA VIA

A regra geral de posicionamento das placas de sinalização consiste em colocá-las no lado direito da via no sentido do fluxo de tráfego que devem regulamentar.

As placas de sinalização devem ser colocadas na posição vertical, fazendo um ângulo de 93° a 95° em relação ao sentido do fluxo de tráfego, voltadas para o lado externo da via. Esta inclinação tem por objetivo assegurar boa visibilidade e leitura dos sinais, evitando o reflexo

especular que pode ocorrer com incidência de faróis de veículos ou de raios solares sobre a placa.

Nas vias urbanas de trânsito rápido recomenda-se manter uma distância mínima de 50(cinquenta) metros entre uma placa e outra, de modo a permitir a leitura de todos os sinais, em função do tempo necessário para a percepção e reação dos condutores.

O afastamento lateral das placas (Figura 11), medido entre a borda lateral da mesma e da pista (meio-fio), deve ser, no mínimo, de:

- Trechos Retos: 30 cm
- Trechos em Curva: 40 cm

9 FAIXA DE PASSAGEM DE PEDESTRE

9.1 FAIXA DE PASSAGEM DE PEDESTRE

A Faixa de passagem será executada na própria pavimentação poliédrica para dar maior resistência ao concreto e não haver recalque, da seguinte forma; será rebaixado o calçamento em 7,00 cm de profundidade, 4,00m de largura na extensão da rua, além disso, será executado com concreto de $f_{ck} = 20$ Mpa, traço 1:2,7:3 (cimento/ areia/ brita 1) com preparo mecânico com betoneira 600 l. Além do mais, O lançamento será em uso de baldes, adensamento e acabamento de concreto em estruturas. A faixa de passagem receberá piso tátil centralizado de acordo com o projeto, com peças de dimensões 40x40cm, aplicado com argamassa industrializada AC – II, rejuntado, exclusive regularização de base.

Sobre a faixa de passagem será aplicado pintura de faixa de pedestre, na cor branca, conforme apresentada nas plantas de sinalização e detalhes.

10 SERVIÇOS DE ACESSIBILIDADE – CALÇADA

10.1 ACESSIBILIDADE

A acessibilidade é a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos.

Informações visuais devem seguir premissas de textura, dimensionamento e contraste de cor dos textos e das figuras para que sejam perceptíveis por pessoas com baixa visão. As informações visuais podem estar associadas aos caracteres em relevo.

A textura da sinalização tátil de alerta consiste em um conjunto de relevos tronco-cônicos. A modulação do piso deve garantir a continuidade de textura e o padrão de informação.

- ABNT NBR 9050:2004 – Acessibilidade às edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

10.2 CALÇADA

Calçada é parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pessoas e, quando possível, à implantação de elementos de urbanização. A calçada será executada em aterro manual.

A calçada deve ser de concreto armado moldado in loco. Por ser de fácil manuseio, devido sua plasticidade e homogeneidade é geralmente o sistema mais utilizado. Pode ser executado no local da obra ou adquirido no mercado, do tipo usinado. Admite-se uma resistência mínima de 250 Kg/m². O solo para seu posterior lançamento deve estar muito bem compactado. Permite acabamentos tipo texturizado ou estampado.

O concreto utilizado deve ser armado com uma tela de aço soldada nervurada, CA-60, (3,11 KG/M²), com fios de 5,00 mm, largura de 2,45 m com o espalhamento da malha sendo de 10 x 10cm.

Dependendo do acabamento final de sua superfície, a mão de obra exige maior especialização. Sua execução deve ser sempre acompanhada por profissional habilitado e registrado, o qual estabelecerá a resistência, o material a ser utilizado, bem como o traço e o sistema executivo necessários. Esse tipo de piso requer juntas de dilatação e deve ser executado em módulos regulamentados pelo município.

Os pisos devem ter superfície regular, firme, estável, que não provoque trepidação em dispositivos com rodas (cadeiras de rodas ou carrinhos de bebê), resistentes e principalmente antiderrapantes sob qualquer condição. Devem estar bem assentados para não permitir sua ruptura.

O piso tátil direcional e/ou alerta, de concreto, na cor natural, p/deficientes visuais, dimensões 25x25cm, aplicado com argamassa industrializada AC-II, rejuntado, exclusive regularização de base.

Admite-se inclinação transversal da superfície até 2% para pisos internos e 3% para pisos externos e inclinação longitudinal máxima de 5%. Inclinações superiores a 5% são consideradas rampas, devendo ser implantados seguindo normas técnicas específicas. No encontro dos pisos da calça da junto ao limítrofe da divisa de responsabilidade de cada proprietário de imóvel, não pode ocorrer desnível.

Uma calçada segura deve garantir boa circulação, ser desprovida de obstáculos, com ativa manutenção substituindo-se pisos danificados, livre de depósito de materiais de obra e mercadorias, contêineres para calças, entre outros.

A Acessibilidade deve estar contida em todas as calçadas, que devem conter uma faixa acessível bem definida e sinalizada, com pisos táteis de alerta e direcional, onde a utilização for autorizada, e transmitir segurança principalmente ao deficiente visual.

11 MEDIÇÃO

Todos os serviços serão medidos através da área executada, em metros quadrados, obedecendo a seção transversal do projeto.

12 PAGAMENTO

Os serviços serão pagos pelo Preço Unitário Contratual para a área, medidos conforme o item anterior, estando nele incluído todos os custos das fases de execução, tais como: utilização de equipamentos, veículos, ferramentas, armazenamento e perdas dos materiais, custos de agregados, mão de obra, encargos, transportes, impostos, eventuais, bem a indenização da aquisição de materiais, quando o mesmo não é fornecido pelo Contratante e lucro.