



PROJETO DE PAVIMENTAÇÃO ROTA TURÍSTICA DAS ÁGUAS E VALES

MEMORIAL DESCRITIVO

PREFEITURA MUNICIPAL DE DOIS LAJEADOS- RS



SUMÁRIO

1.	CONSIDERAÇÕES INICIAIS	3
1.1.	Serviços iniciais	3
1.2.	Sinalização provisória	3
1.3.	Mobilização da equipe	4
2.	TERRAPLANAGEM.....	4
2.1.	Escavação, carga e transporte (material 1ª categoria).....	4
2.2.	Aterro compactado.....	4
2.3.	Preparação da cancha para pavimentação.....	5
3.	PAVIMENTAÇÃO ASFALTICA	5
3.1.	Definição CBR e regularização do sub leito.....	5
3.2.	Determinação do número N	6
3.3.	Dimensionamento do pavimento asfáltico.....	6
3.4.	Dimensionamento camada revestimento	7
3.5.	Camada de brita para bloqueio sub-base	7
3.6.	Camada de base brita graduada	8
3.7.	Camada de sub-base de brita graduada	9
3.8.	Imprimação	9
3.9.	Pintura de ligação.....	10
3.10.	Camada C. B. U. Q.	11
4.	SINALIZAÇÃO	13
4.1.	Sinalização vertical de regulamentação	13
4.2.	Sinalização horizontal.....	14
5.	ESPECIFICAÇÕES DO SERVIÇO	14
6.	DISPOSIÇÕES FINAIS.....	15
6.1.	Seguranças com veículos e pedestres	15
6.2.	Limpeza	15
6.3.	Disposições finais	15



APRESENTAÇÃO

Este memorial tem por objetivo a execução de serviços de PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA na Estrada Antiga Geral Bento Gonçalves, entre as cidades de Dois Lajeados e São Valentim do Sul.

O memorial é apresentado em volume único, com o objetivo de apresentar o desenvolvimento das atividades relevantes para o desenvolvimento do projeto de pavimentação, bem como apresentar elementos gráficos e diretrizes para execução do projeto.

1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

1.1. Serviços iniciais

Inicialmente a empresa executora da obra (contratada), através de sua equipe de topografia, irá fazer a marcação dos “off sets” o qual deve seguir rigorosamente o projeto em anexo, somente após as marcações da topografia, deverão iniciar os serviços de limpeza e demarcação.

A CONTRATADA deverá fixar no início da obra ou em outro local escolhido pela Fiscalização uma placa da obra, conforme modelo atualizado exigido pelo ministério gestor (dimensões, tipo de placa, estrutura de fixação, etc).

Os serviços seguirão as diretrizes deste Memorial, Projetos, Normas do DNIT, Normas da ABNT e determinações da Prefeitura. Os materiais a serem empregados deverão ser de primeira qualidade, normatizados, sujeitos à aceitação da Prefeitura e a ensaios de controle tecnológico.

Os danos causados as redes públicas, pavimentação, entre outros, em decorrência dos serviços, serão de responsabilidade da contratada. Caso necessárias remoções de postes para ajuste do traçado da estrada, deverá ser providenciado pela Prefeitura.

A responsabilidade pela mobilização e desmobilização total das equipes de trabalho será da empresa contratada, sendo considerado para orçamento os equipamentos descritos no item pavimentação. Qualquer outro equipamento necessário e ou substituição destes descritos o custo será de responsabilidade da empresa contratada.

Antes de se iniciar qualquer serviço referente à obra, deverá ser entregue ao fiscal designado pela Prefeitura Municipal a Matrícula da Obra no INSS e a ART – Anotação de responsabilidade técnica, referente a todos os serviços a serem executados pela empresa contratada.

1.2. Sinalização provisória

Com o objetivo de proporcionar segurança para a execução da obra será realizada sinalização provisória com possibilidade de desvio de tráfego. Caso haja necessidade de desvio do tráfego, a CONTRATADA deverá apresentar o plano de sinalização, de acordo com as etapas de execução da obra por trechos.

Para garantir a correta aplicação das normas de segurança da obra deverão ser adotadas todas as diretrizes a serem definidas pela Prefeitura Municipal. Nenhum serviço deverá ser iniciado sem a implantação prévia da sinalização de segurança, devendo ser rigorosamente



observada a sua manutenção enquanto perdurarem as condições de obra que o justifiquem. Recomenda-se especial atenção na manutenção da sinalização horizontal e vertical nos locais de desvio de tráfego.

1.3. Mobilização da equipe

Quanto à mobilização, a Contratada deverá iniciar imediatamente após a liberação da Ordem de Serviço, e em obediência ao cronograma físico-financeiro.

A mobilização compreenderá o transporte de máquinas, equipamentos, pessoal e instalações provisórias necessárias para a perfeita execução das obras. A desmobilização compreenderá a completa limpeza dos locais da obra, retirada das máquinas e dos equipamentos da obra e o deslocamento dos empregados da Contratada.

2. TERRAPLANAGEM

A locação da obra deverá ser feita pela equipe de topografia da contratada, com acompanhamento e fiscalização da prefeitura.

Serão realizados os serviços de terraplanagem, definidos como escavação, carga transporte e descarga de materiais classificados em:

- Escavação, Carga e Transporte (Material 1ª categoria).
- Aterro Compactado com Material de Jazida

Os serviços de terraplanagem deverão ser realizados pela contratada conforme as descrições abaixo:

2.1. Escavação, carga e transporte (material 1ª categoria)

O corte do terreno natural deverá obedecer ao perfil longitudinal e as seções de corte definidas em projeto, que definem o nível da estrada, a operação de corte consiste em:

- Escavação do terreno natural até o greide de terraplanagem indicado em projeto;
- Carga e transporte do material para aterros ou bota-fora.

Serão empregados tratores equipados com lâminas, carregadoras conjugadas com outros equipamentos, escavadeira hidráulica e transportadores diversos. A operação incluirá, complementarmente, a utilização de tratores e motoniveladoras, para escarificação, manutenção de caminhos de serviço e áreas de trabalho, além de tratores esteira.

2.2. Aterro compactado

Aterros de pista são segmentos que deverão ser depositados materiais reaproveitados da escavação dos cortes, desde que seja material de boa qualidade e dentro dos limites especificados em anexo a esse memorial.

Sua compactação deverá atingir o índice de 100% PN e sua DMT não deverá ser maior do que 15km.



Após a locação, marcação e nivelamento da topografia as operações de aterro compreendem:

Escavações, carga, transporte, descarga, espalhamento, conveniente umedecimento ou aeração e compactação dos materiais de cortes ou empréstimos, para a construção do corpo do aterro até as cotas indicadas em projeto.

A execução dos aterros deverá prever a utilização racional de equipamentos apropriados atendidas as condições locais e a produtividade exigida.

Na construção dos aterros poderão ser empregados tratores de lâmina, caminhões basculantes, motoniveladoras, rolos liso e pé-de-carneiro vibratório, arados, grade de disco, caminhões pipa etc.

Será realizado ensaio de grau de compactação de pista a fim de verificar a compactação do material empregado, caso seja granulometria grande será feito teste de carga.

A medição do serviço de aterro e compactação será feita em metros cúbicos, executado na pista.

2.3.Preparação da cancha para pavimentação

Os serviços de regularização do subleito e o fornecimento de brita e pó de brita serão realizados pela empresa contratada. Os níveis e cotas deverão obedecer às indicações dos profissionais designados pela Administração Municipal, a fim de estabelecer o acesso de veículos e entradas de pedestres em seus lotes individualizados.

3. PAVIMENTAÇÃO ASFALTICA

A compactação e regularização do subleito será executada pela empresa contratada obedecendo os níveis e cotas determinados pelo município.

3.1.Definição CBR e regularização do sub leito

O dimensionamento de um pavimento consiste basicamente na determinação das espessuras das camadas da estrutura desse pavimento, visando atender o número N. Para esse dimensionamento será utilizado o Índice de Suporte Califórnia (ISC ou CBR) mínimo. Conforme apresentado pelas diretrizes para projeto de pavimentação foi adotado o **CBR mínimo de 9%** para efetuar o dimensionamento das camadas de pavimento.

Após a execução da terraplenagem das ruas, a empresa contratada deverá realizar a coletas amostras verificar o valor real do CBR existente no local, e realizar possíveis alterações de projeto, caso o CBR do subleito seja menor do que o mínimo estipulado anteriormente.

Esta especificação se aplica à regularização e compactação com equipamentos apropriados do sub-leito da via a ser pavimentada após a conclusão da terraplenagem.

O sub-leito/Leito é o local onde a superfície é obtida pela terraplanagem ou obra de arte onde foi conformada em conformidade com o greide e seção transversal.



Havendo comprovação de necessidade de reforço do sub-leito este deverá ser realizado com uma camada de espessura constante transversalmente e variável longitudinalmente de acordo com o dimensionamento do pavimento, fazendo parte integrante do sub-leito por circunstâncias técnico-econômicas este reforço poderá ser executado sobre o sub-leito regularizado. O reforço do sub-leito serve para melhorar a qualidade do sub-leito e regularizar a espessura da base.

Regularização é a operação que é executada prévia e isoladamente na construção de outra camada do pavimento, destinada a conformar o subleito, quando necessário, transversal e longitudinalmente.

São indicados os seguintes tipos de equipamentos para execução da regularização: motoniveladora com escarificador; carro tanque distribuidor de água; rolos compactadores tipo pé-de-carneiro, liso vibratório; grade de discos, etc. Os equipamentos de compactação e mistura, serão escolhidos de acordo com o tipo de material empregado e poderão ser utilizados outros, que não os especificados acima.

3.2.Determinação do número N

O pavimento é dimensionado em função do número equivalente (N) de operações de um eixo tomado como padrão, durante o período de projeto (p) escolhido. O número N deverá ser calculado o número de operações de eixo padrão (N) para projeto de 10 anos, com taxa de crescimento de 5% ao ano.

Onde foi calculado o valor de $N = 2.73 \times 10^5$.

3.3.Dimensionamento do pavimento asfáltico

Tendo em vista o valor de N encontrado visto anteriormente e o CBR visto no item 4.1, é utilizada a Equação 01 para determinar a espessura total mínima para a estrutura de base do pavimento.

$$H_t = 77.67 \cdot N^{0.0482} \cdot CBR^{-0.598}$$

Equação 1- Altura total do pavimento

Adotando o valor de 27.05 cm para o valor total da soma da espessura do revestimento, base, sub-base e reforço (caso necessário).

Para determinar a espessura de cada camada adotasse um coeficiente de equivalência estrutural para cada cama do pavimento, vista na Figura 1:



Componentes dos pavimentos	Coefficiente de equivalência estrutural (K)
Base ou revestimento de 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 por penetração	1,20
Base granular	1,00
Sub-base granular	0,77(1,00)
Reforço do subleito	0,71 (1,00)
Solo-cimento com resistência à compressão a 7 dias, superior a 45 Kg/cm ²	1,70
Solo-cimento com resistência à compressão a 7 dias, entre 45 Kg/cm ² e 28 Kg/cm ²	1,40
Solo-cimento com resistência à compressão a 7 dias, entre 28 Kg/cm ² e 21 Kg/cm ²	1,20
Bases de Solo-Cal	1,20

Figura 1- Coeficiente de equivalência

3.4.Dimensionamento camada revestimento

Após a definição do número N no capítulo 4.2, é possível determinar a espessura mínima da camada de revestimento asfáltico. Onde na Figura 2 temos os parâmetros para definir a espessura da camada de revestimento em função do número N.

N	Espessuras mínimas do revestimento
$N < 10^6$	Tratamentos superficiais
$10^6 < N < 5 \times 10^6$	Concreto asfáltico com 5,0 cm de espessura
$5 \times 10^6 < N < 10^7$	Concreto asfáltico com 7,5 cm de espessura
$10^7 < N < 5 \times 10^7$	Concreto asfáltico com 10,0 cm de espessura
$N > 5 \times 10^7$	Concreto asfáltico com 12,5 cm de espessura

Figura 2- Espessuras mínimas do revestimento

Nesse projeto em função do uso e ocupação do pavimento, chegamos a espessura de pavimento considerada tratamento superficial, com valor mínimo de 4cm, entretanto foi feito arredondamento para cima, adotando para altura do revestimento o valor de 5cm.

3.5.Camada de brita para bloqueio sub-base

Esta especificação se aplica à execução de uma camada com 3 cm de brita granular nº 1 ou 2 (pedra basalto), para o bloqueio do agregado graúdo.



Compreenderá as seguintes operações:

- Fornecimento;
- Transporte;
- Descarregamento e espalhamento,
- Compactação e acabamento.

Os serviços de execução da camada de brita deverão ser executados mecanicamente, constando o equipamento mínimo necessário tais como: motoniveladora; carro tanque distribuidor de água; caminhões basculantes para o transporte do material e carregadeira.

Após a regularização do sub leito será executado camada de 3,00 cm de brita anti extrusiva.

3.6.Camada de base brita graduada

Tendo definido o valor da espessura total do pavimento, é possível determinar a partir da Figura 3 abaixo a uma serie de equações que irá determinar a espessura de cada camada da pavimentação.

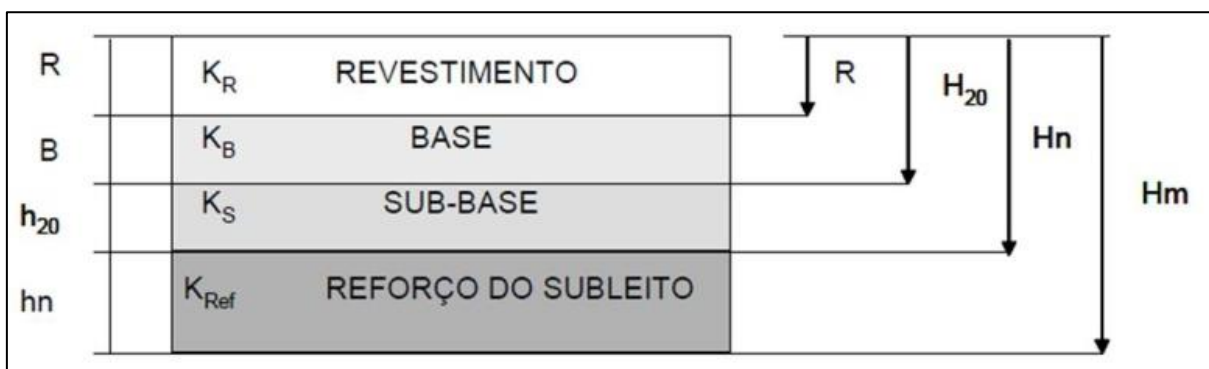


Figura 3- Camadas do pavimento

Sendo assim para determinar a espessura da base, é necessário primeiramente definir a espessura de H_{20} , determinado pela Equação 2, tendo o valor de CBR igual a 20%.

$$H_{20} = 77,67 \cdot N^{0,0482} \cdot CBR^{-0,598}$$

Equação 2- Altura do revestimento mais base

Assim temos para espessura de revestimento mais base o valor de 23.67cm (H_{20}).



Sabendo o valor de H_{20} , revestimento e os coeficientes é possível então determinar a espessura da base (B) pela Equação 3:

$$Kr * R + Kb * B \geq H_{20}$$

Equação 3- Base

Chegando assim, numa altura de base de 13.77cm, conforme memorial de cálculo em anexo, entretanto para facilitar execução é feito o arredondamento para cima desse valor, adotando para base a altura de 15cm.

3.7. Camada de sub-base de brita graduada

Ainda pela Figura 3 é possível definir a equação para determinar a espessura da sub-base (h_{20}), que é dada pela Equação 4, vista a seguir:

$$Kr.R + Kb.B + ks.h_{20} \geq H_n$$

Equação 4- Sub base

Sendo assim, chegamos numa altura de sub base (h_{20}) de 2.05cm, conforme memorial de cálculo em anexo, entretanto para facilitar a execução é feito o arredondamento para cima, adotando então para sub base o valor de 5cm.

Por fim, temos a espessura total do pavimento, em função de N e CBR do sub leito de 27.05cm.

E espessura total dimensionada com altura de 32cm, conforme é visto na Tabela 01 abaixo.

RESUMO			
CAMADA	Espessuras (cm)		Fator de Equivalência
	Real	Estrutural	
CBUQ	5.0	10.0	2.0
Base Brita Graduada	15.0	15.0	1.0
Macadame	17	17	1.0
Camada de bloqueio (brita 1 ou 2 anti-extrusiva)	3.0		-
Sub leito com CBR médio	16.00%		-
TOTAL	32	42	

Tabela 1- Resumo camadas do pavimento

3.8. Imprimação

Imprimação é uma aplicação de película de material betuminoso, CM-30, aplicado sobre a superfície da base de brita graduada compactada e concluída, com largura conforme



projeto, antes da execução do revestimento betuminoso, objetivando conferir coesão superficial, impermeabilizar e permitir condições de aderência entre a camada existente e o revestimento a ser executado.

Primeiramente deverá ser procedida a limpeza adequada da base através de varredura e, logo após, executado o espalhamento do ligante asfáltico (CM-30) com equipamento adequado.

Aplicar o ligante betuminoso sendo que a taxa a ser utilizada deverá variar entre 0,8 a 1,6 l/m². Será verificada pelo menos uma taxa de aplicação através de ensaio adequado “bandeja”.

Para varredura serão usadas vassouras mecânicas e manuais; O espalhamento do ligante asfáltico deverá ser feito por meio de carros equipados com bomba reguladora de pressão e sistema completo de aquecimento, capazes de realizar uma aplicação uniforme do material, sem atomização, nas taxas e limites de temperatura especificados. Devem dispor de tacômetro, calibradores e termômetros, em locais de fácil observação, e ainda de espargidor manual para tratamento de pequenas superfícies e correções localizadas.

As barras de distribuição, do tipo de circulação plena, serão obrigatoriamente dotadas de dispositivo que permita, além de ajustamentos verticais, larguras variáveis de espalhamento pelo menos de 4,00 metros.

O dispositivo de aquecimento do distribuidor deverá propiciar constante circulação e agitação do material de imprimação;

O depósito de ligante asfáltico, quando necessário, deve ser equipado com dispositivo que permita o aquecimento adequado e uniforme do conteúdo do recipiente. O depósito deve ter uma capacidade tal que possa armazenar a quantidade de material asfáltico a ser aplicado em, pelo menos, um dia de trabalho.

A imprimação será medida em m² de área executada.

3.9. Pintura de ligação

Primeiramente deverá ser procedida a limpeza adequada da base através de varredura e, logo após, executado o espalhamento da emulsão asfáltica RR-2C com equipamento adequado.

A pintura de ligação será realizada, quando necessária e a critério da fiscalização, sobre a superfície existente imediatamente antes de ser executada a camada de revestimento em CBUQ.

Antes da construção da camada de revestimento em CBUQ, a fiscalização apreciará o estado da superfície do pavimento atual quanto à existência de pó, desgaste por eventual tráfego e, em geral, quanto às suas propriedades de aderência com o revestimento a ser construído.

Compete à fiscalização a decisão sobre a realização ou não da pintura de ligação, não sendo considerado para pagamento o serviço realizado sem a liberação dela. O material para a realização da eventual pintura será a emulsão RR-2C.



O preço unitário, em m², remunera os custos de todas as operações e mão-de-obra, inclusive o ligante e seu transporte.

3.10. Camada C. B. U. Q.

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 à quente sobre a base imprimada.

A espessura será conforme especificado no capítulo 4.4 e no projeto, sendo que para este projeto estão previstos os seguintes equipamentos:

- Usina de asfalto; (em local onde a distância de transporte não comprometa a qualidade do CBUQ)
- Rolos compactadores lisos e com pneus; Rolo Tandem.
- Caminhões;
- Vibro acabadora com controle eletrônico;
- Placa Vibratória.

Serão verificadas duas temperaturas do C.B.U.Q.

- Na usinagem, e
- No espalhamento

Material a ser utilizado:

- Pedra britada devidamente enquadrada nas normas e na granulometria especificadas pelo DAER.

O TEOR de asfalto (CAP-20 ou 50-60), deverá ficar em 6 % (podendo variar em 7 %).

A composição de mistura deverá satisfazer os requisitos da faixa B do DAER. O revestimento em CBUQ terá uma espessura final conforme planilha de orçamento, após a compactação. O material ligante usado é o CAP 50/70, e os agregados serão constituídos por material basáltico britado.

Atendendo a Especificação DAER-ES-P-16/91 o concreto asfáltico será executado da seguinte forma:

A mistura asfáltica não será espalhada sobre a superfície molhada, ou quando o tempo se apresentar chuvoso ou com neblina ou quando a temperatura for inferior a 10°C na sombra ou ainda em condições atmosféricas desfavoráveis. O início dos trabalhos deverá ser autorizado pela fiscalização. A temperatura da mistura asfáltica, ao sair do misturador, deve estar entre 130°C – 175°C. A mistura deverá ser protegida durante o transporte, a fim de que, quando espalhada na pista, apresente uma temperatura entre 120°C e 165°C. A compactação deve estar concluída antes que a mistura atinja 65°C.



Na execução do concreto asfáltico, deverá haver uma perfeita sincronização entre as unidades transportadoras, a produção da usina e a capacidade de espalhamento da vibro acabadora, de maneira que a execução seja contínua, sem interrupção em qualquer fase do trabalho.

A usina instalada deverá produzir um volume de concreto asfáltico que permita o deslocamento contínuo da vibro acabadora.

Os trabalhos complementares manuais e a compactação deverão ter condições de permitir o avanço das obras na velocidade em que a mistura é espalhada.

Dentro das condições previstas nesta Especificação, o concreto asfáltico deve ser espalhado por meio de uma vibro acabadora numa espessura solta que permita obter, após a compactação, a espessura compactada especificada pela fiscalização.

Quando o revestimento for construído em meia pista, a junta longitudinal da primeira deverá ser pintada com asfalto dissolvido de cura rápida ou emulsão asfáltica, antes da colocação da camada que constitui a outra meia pista.

A mistura espalhada não poderá apresentar regiões segregadas. Se isto ocorrer, o serviço deverá ser suspenso imediatamente e determinado se a causa é de operação, ou outra qualquer. O serviço só será recommençado depois de sanada à causa da ocorrência.

A massa espalhada deve ser imediatamente compactada, de maneira a obter uma camada que satisfaça os requisitos de acabamento e densidade.

A primeira etapa consistirá na compactação da camada com rolos de pneus de pressão variável. A pressão dos pneus deve ser a máxima que a mistura possa suportar sem deslocamento ou trincas prejudiciais na massa. Esta pressão deve ser aumentada de maneira a ser atingido o grau de compactação. A parte final consistirá no acabamento da superfície compactada por meio de rolos lisos do tipo tandem.

Após a compactação, a camada de concreto asfáltico deverá estar de acordo com os requisitos de alinhamento, greide e acabamento.

Na execução da camada de concreto asfáltico deverão ser realizados controles tecnológicos da mistura e da execução dos serviços, resultando, portanto, controles de usina e de pista.

A coleta de amostras, por conta da CONTRATADA, ocorrerá em duas etapas (massa solta no lançamento e corpo de prova após a execução da camada de massa asfáltica), com anuência da Fiscalização.

A CONTRATADA coleta as amostras de massa asfáltica durante a execução da camada de revestimento asfáltico (massa solta), na quantidade de 2 a 3 kg. O acondicionamento da amostra deve ser em embalagem fechada (marmitex com tampo ou equivalente), lacrada e com o visto da Fiscalização atestando o acompanhamento da coleta.

Nas amostras de massa asfáltica solta será realizado os ensaios de teor de betume e análise granulométrica. Serão realizadas coletas a cada 100m de pista com no mínimo duas amostras.

A CONTRATADA, após a compactação da camada de massa asfáltica, extrai corpos de prova (aguardar pelo menos 24 horas após a execução), em locais em número determinados pela Fiscalização.



O acondicionamento dos corpos de prova deve ser em embalagem lacrada e com o visto da Fiscalização, atestando o acompanhamento da coleta.

Nos corpos de prova será realizado os ensaios de determinação da densidade aparente compactada e espessura do asfalto. Serão realizadas coletas aproximadamente 100 m de pista em pontos alternados (bordo esquerdo, centro e bordo direito) com no mínimo duas amostras.

Para a última liberação de recursos a contratada deverá apresentar laudo de controle tecnológico de todas as camadas pavimentadas.

4. SINALIZAÇÃO

O projeto foi elaborado de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro e com o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, normas do CONTRA/DENATRAN em seus volumes I e IV, sendo apresentados em sinalização Vertical de Regulamentação e Sinalização Horizontal.

4.1. Sinalização vertical de regulamentação

A **sinalização vertical** será com chapas galvanizadas de 1,25 mm, fundo pintado em preto fosco, frente com película refletiva GTP e pictogramas com película não refletiva autostrutiva. Para placa de forma circular terá um diâmetro de 80 cm, placas com formato de losango terá o lado de 80 cm. Todas as placas de sinalização serão executadas conforme itens abaixo descritos:

- Chapas de Aço

As chapas destinadas à confecção das placas de aço devem ser planas, fundo pintado em preto fosco, frente com película refletiva GTP e pictogramas com película não refletiva autostrutiva.

- Suporte

O suporte será em tubo galvanizado com diâmetro de 50 mm espessura de 3,65 mm e comprimento de 3,00 m. Será executado blocos de concreto de 35,0 cm x 35,0 cm e 50,0 cm de profundidade para a fixação das placas. do tipo NB 1010/1020, com espessura de 1,25 mm, bitola #18, ou espessura de 1,50 mm, bitola #16. Deve atender integralmente a NBR 11904⁽¹⁾ - Placas de aço para sinalização viária.

- Acabamento

O acabamento final do verso pode ser feito com uma demão de *primer* sintético e duas demãos de esmalte sintético, à base de resina alquídica ou poliéster na cor preto fosco, com secagem em estufa à temperatura de 140 °C, ou com tinta a pó, à base de resina poliéster por deposição eletrostática, com polimerização em estufa a 220 °C e com espessura de película de 50 micra.



- Suporte das Placas

Os suportes e pórticos para a sustentação das placas devem atender às especificações técnicas: Suporte de perfil metálico galvanizado 2” e comprimento de 3,00 m.

- Películas

As mensagens contidas nas placas devem ser elaboradas em películas adesivas que atendam à especificação técnica, Películas Adesivas para Placas de Sinalização Viária.

- Fixação

A fixação da placa junto ao solo deverá ser executada através de uma base em concreto com dimensões compatíveis ao esforço recebido.

Os sinais de regulamentação, advertência e indicativas deverão obedecer ao manual de sinalização do Conselho Nacional de Trânsito (CONFRAN), volumes II e III, bem como detalhe de medidas, dimensões e cores.

4.2.Sinalização horizontal

A **sinalização horizontal** tem por objetivo auxiliar na organização do fluxo de veículos e pedestres, controlar e orientar os deslocamentos em situações com problemas geométricos e topométricos, além de salientar a sinalização vertical.

A sinalização horizontal para divisão de fluxos opostos será executada em FAIXA SIMPLES CONTINUA, com largura de 12 cm, sendo executada com tinta à base de resina acrílica amarela, obedecendo o padrão CONTRAN/DENATRAN, volume IV.

A sinalização horizontal de linha de bordo será executada em FAIXA SIMPLES CONTINUA, com largura de 12 cm, sendo executada com tinta a base de resina acrílica branca, obedecendo o padrão CONTRAN/DENATRAN, volume IV.

Para a sinalização horizontal deverão ser realizadas faixas de segurança e faixas de retenção em tamanhos indicados e quantidades indicadas em projetos.

5. ESPECIFICAÇÕES DO SERVIÇO

Para execução das obras, deverão ser seguidas as Especificações de Serviço do DAER, em particular as seguintes:

- DAER-ES-P 01/91 - Regularização do Subleito;
- DAER-ES-P 08/91 - Base Granular;
- DAER-ES-P 12/91 - Imprimação;
- DAER-ES-P 13/91 – Pintura de Ligação;
- DAER-ES-P 16/91 - Concreto Asfáltico;
- DAER ES-P 22/91 - Materiais Asfálticos.



6. DISPOSIÇÕES FINAIS

6.1.Seguranças com veículos e pedestres

Em todos os locais onde estiverem sendo executados serviços deverão ser permanentemente sinalizados conforme determina a resolução CONTRAN/80.

6.2.Limpeza

Após o término das obras e serviços deverá ser feito limpeza geral e a remoção de entulhos e material inservível.

6.3.Disposições finais

Caberá à contratada assegurar a garantia de qualidade integral da obra, no que envolverá atividades relativas aos controles geométricos e tecnológicos.

A Prefeitura Municipal fará a aferição do nível de qualidade mediante inspeção de seu pessoal técnico.

Serão de responsabilidade da CONTRATADA a apresentação de Laudo Técnico de Controle Tecnológico e os ensaios realizados em cada etapa dos serviços, conforme exigências normativas do DNIT, sendo que os mesmos deverão ser entregues ao município por ocasião de cada medição.

Todos os serviços serão conferidos durante e após executados e serão medidos conforme unidade constante na planilha orçamentária. Qualquer alteração durante a execução deverá ser comunicada e aprovada pela fiscalização.

Deverá estar incluso no preço de cada item os materiais, mão-de-obra, equipamentos, sinalização e encargos sociais e trabalhistas e demais necessários para a perfeita execução da obra.

Dois Lajeados, 26 de dezembro de 2023.

Responsável Técnico

Engenheiro Civil Felipe Vidori

CREA RS 238641