



RELATÓRIO TÉCNICO

**PROJETO DA VIA DE LIGAÇÃO ENTRE A
INTERSEÇÃO DO BAIRRO IPIRANGA E O
BAIRRO BELO HORIZONTE**

Outubro de 2021

Referências Cadastrais

| | |
|--------------------------|--------------------------------------|
| Cliente: | Prefeitura Municipal de Pouso Alegre |
| Localização: | Pouso Alegre, MG. |
| Título: | Recuperação da Avenida Perimetral |
| Contato: | Rinaldo Lima Oliveira |
| E-mail: | rinaldololiveira@gmail.com |
| Lider do Projeto: | Felipe G. Alexandre |
| Coordenador: | Aloísio Caetano Ferreira |
| Projeto/centro de custo: | 26/2019-01 |
| Data do documento: | 22/10/2021 |

| | | |
|-----------------------|--------------------------|------------------------|
| Elaborador/Autor | Felipe G. Alexandre | Engenheiro Civil |
| Verificador/aprovador | Aloísio Caetano Ferreira | Coordenador de Projeto |

Isenção de Responsabilidade:

Este documento é confidencial, destinando-se ao uso exclusivo do cliente, não podendo ser reproduzido por qualquer meio (impresso, eletrônico e afins) ainda que em parte, sem a prévia autorização escrita do cliente.

Equipe Técnica

Responsável Técnico – Projeto Hídrico

| | |
|--|---------|
| Denis de Souza Silva Engenheiro Hídrico | |
| Nº CREA: MG 127.216 /D | Nº ART: |

Responsável Técnico – Projeto Civil

| | |
|---|---------|
| Flávia Cristina Barbosa Engenheira Civil | |
| Nº CREA: MG-187.842 /D | Nº ART: |

Coordenação

| | |
|--|---------|
| Aloisio Caetano Ferreira Engenheiro Hídrico | |
| Nº CREA: MG-97.132 /D | Nº ART: |

Equipe

| | | |
|------------|--------------------------------|--------------------------|
| TOPOGRAFIA | Jonas Guerreiro Gonçalves | Eng. Civil - Coordenação |
| | Anselmo Rafael Wasen | Técnico de Topografia |
| | Renan Henrique da Costa Santos | Assistente de Topografia |
| | Tiago Coli Cortes | Assistente de Topografia |
| | Gabriel Pereira | Auxiliar Eng. Civil |
| | Faicon | Auxiliar Eng. Civil |

| | | |
|----------|------------------------|----------------------------|
| DRENAGEM | Igor Paiva Lopes | Eng. Hídrico - Coordenação |
| | Marcela Cabral | Auxiliar de Drenagem |
| | Thallis Eduardo Cabral | Auxiliar de Drenagem |
| | Bianca Baruk | Orçamentista |

| | | |
|--------------------------|-----------------|---------------------------|
| MEIO AMBIENTE | Reinaldo | Biólogo |
| | Luis Antônio | Engenheiro Ambiental |
| | Giulia Camerini | Auxiliar de Biologia |
| | Isabela Mota | Auxiliar de Meio Ambiente |

| | | |
|-----------------------|----------------------------|-------------------------------|
| INFRAESTRUTURA | Felipe Guimarães Alexandre | Eng. Civil - Coordenação |
| | Abraão Ramos | Engenheiro Civil |
| | Gabriel Gomes | Auxiliar de Sinalização |
| | Érica de Souza | Auxiliar de Terraplenagem |
| | Tayla Yasmini | Auxiliar de Terraplenagem |
| | Letícia Bernardo | Auxiliar de Redes Hidráulicas |
| | Laura Souza | Auxiliar de Redes Hidráulicas |

| | | |
|---------------|---------------------------|-----------------------------|
| GESTÃO | Aloisio Caetano Ferreira | Diretor Comercial e Técnico |
| | Denis de Souza Silva | Diretor Comercial e Técnico |
| | Flávia Cristina Barbosa | Gerente de Projetos |
| | Pedro Henrique Justiniano | Subgerente de Projetos |

Sumário

| | | |
|------------|---|-----------|
| 1. | INTRODUÇÃO | 9 |
| 2. | ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS | 12 |
| 3. | DA RESPONSABILIDADE DA CONTRATADA | 13 |
| 4. | ADMINISTRAÇÃO DE OBRA | 15 |
| 5. | CANTEIRO DE OBRA | 16 |
| 5.1. | CONTAINERS | 16 |
| 5.2. | LIGAÇÃO DE ENERGIA E ÁGUA | 16 |
| 5.3. | SANITÁRIOS | 17 |
| 6. | SERVIÇOS PRELIMINARES | 18 |
| 6.1. | INSTALAÇÃO DA PLACA DE OBRA | 18 |
| 6.2. | SUSTENTAÇÕES DAS TUBULAÇÕES | 18 |
| 7. | LOCAÇÕES | 19 |
| 7.1. | LOCAÇÃO DE PONTOS GEOMÉTRICOS | 19 |
| 7.2. | LOCAÇÃO DAS SEÇÕES DO PAVIMENTO | 19 |
| 7.3. | LOCAÇÃO TOPOGRÁFICA DA REDE DE DRENAGEM | 19 |
| 7.4. | LOCAÇÃO DA REDE DE DRENAGEM PELO MÉTODO DAS CRUZETAS | 20 |
| 8. | SINALIZAÇÃO PARA SEGURANÇA NA EXECUÇÃO DA OBRA | 24 |
| 8.1. | CERQUITE | 24 |
| 8.2. | SINALIZAÇÃO VERTICAL TEMPORÁRIA | 25 |
| 8.3. | CONE DE SINALIZAÇÃO | 25 |
| 8.4. | BANDEIRA SINALIZADORA | 26 |
| 9. | LIMPEZA E DEMOLIÇÃO | 28 |
| 9.1. | REMOÇÃO DO PAVIMENTO | 28 |
| 9.2. | REMOÇÃO DE ÁRVORES | 28 |
| 9.3. | REMOÇÃO E REALOCAÇÃO DE CERCA | 29 |
| 10. | TERRAPLENAGEM | 30 |
| 10.1. | TERRAPLENAGEM | 30 |
| 10.2. | TALUDES PROJETADOS | 30 |
| 10.3. | RESUMO DAS QUANTIDADES | 30 |
| 11. | ESGOTAMENTO E ESCORAMENTO | 32 |
| 11.1. | ESGOTAMENTO | 32 |

| | | |
|------------|--|-----------|
| 11.2. | ESCORAMENTO | 32 |
| 11.2.1. | ESCORAMENTO TIPO DESCONTÍNUO | 33 |
| 12. | MOVIMENTAÇÃO DE TERRA | 34 |
| 12.1. | ESCAVAÇÃO MECÂNICA DE VALA | 34 |
| 12.2. | ATERRO/REATERRO DE VALA SEM COMPACTAÇÃO | 34 |
| 12.3. | CARGA E DESCARGA E/OU TRANSPORTE DE MATERIAIS | 35 |
| 13. | PREPARO DO FUNDO DE VALA | 36 |
| 13.1. | RACHÃO E LASTRO DE BRITA | 36 |
| 13.2. | LASTRO DE CONCRETO | 36 |
| 13.1. | ENVELOPAMENTO COM AREIA GROSSA DOS TUBOS PEAD | 37 |
| 13.2. | ENVELOPAMENTO EM CONCRETO ARMADO DOS TUBOS | 37 |
| 14. | ASSENTAMENTO DAS GALERIAS E DOS RAMAIS DE LIGAÇÃO | 38 |
| 14.1. | FORNECIMENTO E ASSENTAMENTO DE TUBOS DE CONCRETO | 38 |
| 14.2. | FORNECIMENTO E ASSENTAMENTO DE TUBOS DE PEAD | 38 |
| 15. | ESTRUTURAS E DISPOSITIVOS HIDRÁULICOS | 40 |
| 15.1. | POÇOS DE VISITA | 40 |
| 15.2. | CAIXAS COLETORAS | 41 |
| 15.3. | MURO DE ALA | 41 |
| 15.4. | DISSIPADOR DE ENERGIA PARA BUEIROS COM PEDRA ARGAMASSADA | 42 |
| 15.5. | SAÍDAS E DESCIDAS D'ÁGUA | 42 |
| 15.6. | DRENO PROFUNDO | 43 |
| 15.7. | VALETA TRAPEZOIDAL REVESTIDA COM GRAMA | 43 |
| 15.8. | CANALETA TRAPEZOIDAL REVESTIDA COM CONCRETO | 43 |
| 16. | PAVIMENTAÇÃO | 44 |
| 16.1. | PAVIMENTO FLEXÍVEL | 44 |
| 16.1.1. | ESPESSURA DAS CAMADAS DO PAVIMENTO FLEXÍVEL TIPO 1 | 44 |
| 16.1.2. | ESPESSURA DAS CAMADAS DO PAVIMENTO FLEXÍVEL TIPO 2 | 44 |
| 16.1.3. | ESPESSURA DAS CAMADAS DO PAVIMENTO FLEXÍVEL PARA ACESSO | 45 |
| 16.1.4. | ESPECIFICAÇÕES DE SERVIÇOS | 45 |
| 16.2. | CANTEIRO CENTRAL | 45 |
| 16.3. | SARJETA, SARJETÃO E GUIA | 45 |
| 16.3.1. | SARJETÃO | 45 |

| | | |
|------------|---|-----------|
| 16.3.2. | SARJETA | 46 |
| 16.3.3. | GUIA..... | 46 |
| 16.3.4. | DRENO PARA SARJETA E SARJETÃO..... | 46 |
| 17. | SINALIZAÇÃO..... | 47 |
| 17.1. | SINALIZAÇÃO VERTICAL..... | 48 |
| 17.2. | SINALIZAÇÃO HORIZONTAL | 49 |
| 17.3. | DISPOSITIVOS AUXILIARES..... | 50 |
| 17.3.1. | FAIXA DE PEDESTRE ELEVADA..... | 50 |
| 17.3.2. | LOMBADA FÍSICA TRANSVERSAL (QUEBRA – MOLAS) | 52 |
| 18. | LIMPEZA DIÁRIA DA OBRA | 54 |
| 19. | OBSERVAÇÕES | 55 |
| 20. | REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 56 |

Figuras

| | |
|---|----|
| Figura 1-1 - Via de ligação entre a interseção do bairro Ipiranga e o bairro Belo Horizonte | 9 |
| Figura 7-1 - Indicações de apoio para os cálculos | 23 |
| Figura 8-1 - Cerquite..... | 25 |
| Figura 8-2 - Cone | 26 |
| Figura 8-3 - Operador com Bandeira Sinalizadora..... | 27 |
| Figura 13-1 – Rede tubular de concreto | 36 |
| Figura 17-1 – Ângulo para instalação das sinalizações verticais | 48 |
| Figura 17-2 Faixa de travessia de pedestre elevada..... | 51 |
| Figura 17-3 Faixa de travessia de pedestre elevada – Corte AA | 52 |
| Figura 17-4 Detalhamento do apoio da grelha | 52 |
| Figura 17-5 Lombada Física Transversal..... | 53 |

Tabelas

| | |
|---|-----------|
| Tabela 1-1 – Lista dos projetos | 10 |
| Tabela 11-1 - Tipos de escoramento usados nesse projeto | 32 |
| Tabela 12-1 - Tipos de escavação usados nesse projeto | 34 |
| Tabela 12-2 - Tipos de reaterro usados nesse projeto | 35 |
| Tabela 13-1 - Dimensionamento do berço para redes tubulares..... | 36 |
| Tabela 15-1 - Descrições dos PV's- α | 40 |
| Tabela 15-2 – Informações das caixas coletoras | 41 |
| Tabela 15-3 – Informações dos muros de ala..... | 42 |
| Tabela 16-1 - Tipos de sarjetas usados nesse projeto | 46 |
| Tabela 17-1 – Tonalidades das cores | 50 |

1. INTRODUÇÃO

A construção da via de ligação entre a interseção do bairro Ipiranga e o bairro Belo Horizonte no município de Pouso Alegre – MG deve-se a projeção do adensamento populacional na região e a interligação entre as indústrias ao centro de Pouso Alegre e as rodovias de grande importância para o escoamento de mercadoria, conforme apresentado na Figura 1-1.



Figura 1-1 - Via de ligação entre a interseção do bairro Ipiranga e o bairro Belo Horizonte

FONTE: Google Earth Pro, 2021

No desenvolvimento do projeto procurou-se dimensionar a via com pavimentação adequada ao volume de veículos que nela trafegarão. Também foi considerado o sistema de drenagem e a sinalização viária horizontal e vertical, gerando maior segurança.

O projeto descreve as características e dimensões principais da via e materiais utilizados na execução dos projetos de pavimentação, drenagem, construção de sarjeta, e sinalização viária, observando e detalhando as etapas de construção.

Na Tabela 1-1 estão descritos todos os projetos referentes a Recuperação da Avenida Perimetral.

Tabela 1-1 – Lista dos projetos

| PROJETO DA VIA DE LIGAÇÃO ENTRE A INTERSEÇÃO DO BAIRRO IPIRANGA E O BAIRRO BELO HORIZONTE | | | |
|---|---|-------|-------|
| Projeto | Descrição | Folha | Folha |
| Topografia | Planta baixa | 01-04 | A1 EX |
| | Planta baixa | 02-04 | A1 EX |
| | Planta baixa | 03-04 | A1 EX |
| | Planta baixa | 04-04 | A1 EX |
| Localização | Planta baixa | ÚNICA | A1 |
| Geométrico | Planta baixa e perfil | 01-05 | A1 |
| | Planta baixa e perfil | 02-05 | A1 EX |
| | Planta baixa e perfil | 03-05 | A1 EX |
| | Planta baixa e perfil | 04-05 | A1 |
| | Planta baixa e perfil | 05-05 | A1 EX |
| Terraplenagem | Planta baixa e detalhes | 01-02 | A1 EX |
| | Planta baixa e detalhes | 02-02 | A1 EX |
| | Notas de serviços | ÚNICA | A4 |
| Demolição | Planta baixa, detalhes e quantidades | 01-03 | A1 EX |
| | Planta baixa, detalhes e quantidades | 02-03 | A1 EX |
| | Planta baixa, detalhes e quantidades | 03-03 | A1 |
| Drenagem | Planta, detalhes, tabela de coordenadas e quantitativo | 01-14 | A1 EX |
| | Planta, detalhes, tabela de coordenadas e quantitativo | 02-14 | A1 EX |
| | Planta, detalhes, tabela de coordenadas e quantitativo | 03-14 | A1 EX |
| | Perfis longitudinal | 04-14 | A1 |
| | Projeto padrão: Poço de visita Tipo α | 05-14 | A1 |
| | Projeto padrão: Forma e Armação - PV Tipo α | 06-14 | A1 |
| | Caixa coletora | 07-14 | A1 |
| | Boca de bueiro simples tubular em concreto armado | 08-14 | A2 |
| | Boca de bueiro simples tubular em concreto armado-armação | 09-14 | A1 |
| | Saída d'água simples Saída d'água dupla | 10-14 | A2 |
| | Descida d'água em degrau Descida d'água em calha | 11-14 | A1 |
| | Grelha pré moldada de concreto para caixa coletora Dissipador de energia em pedra argamassada | 12-14 | A1 |
| | Envelopamento do tubo de concreto Dreno profundo longitudinal | 13-14 | A1 |
| | Bloco de impacto (Peterka) | 14-14 | A1 |

| PROJETO DA VIA DE LIGAÇÃO ENTRE A INTERSEÇÃO DO BAIRRO IPIRANGA E O BAIRRO BELO HORIZONTE | | | |
|---|---|-------|-------|
| Projeto | Descrição | Folha | Folha |
| Pavimentação | Planta baixa, detalhes e quantidades | 01-17 | A1 EX |
| | Planta baixa, detalhes e quantidades | 02-17 | A1 EX |
| | Planta baixa, detalhes e quantidades | 03-17 | A1 |
| | Seção do pavimento | 04-17 | A3 |
| | Seção do pavimento | 05-17 | A3 |
| | Seção do pavimento | 06-17 | A3 |
| | Seção do pavimento | 07-17 | A3 |
| | Seção do pavimento | 08-17 | A3 |
| | Seção do pavimento | 09-17 | A3 |
| | Seção do pavimento | 10-17 | A3 |
| | Seção do pavimento | 11-17 | A3 |
| | Detalhe do bueiro celular | 12-17 | A3 |
| | Detalhe de boca bueiro celular | 13-17 | A3 |
| | Detalhe da boca de bueiro Celular | 14-17 | A3 |
| | Detalhe da boca de bueiro Celular | 15-17 | A3 |
| | Detalhe da boca de bueiro Celular | 16-17 | A2 |
| | Detalhe da boca de bueiro Celular | 17-17 | A3 |
| Sinalização | Planta baixa, detalhes e quantidades | 01-05 | A1 EX |
| | Planta baixa, detalhes e quantidades | 02-05 | A1 |
| | Planta baixa, detalhes e quantidades | 03-05 | A1 |
| | Planta baixa, detalhes e quantidades | 04-05 | A1 EX |
| | Planta baixa, detalhes e quantidades | 05-05 | A1 EX |
| Canteiro | Planta baixa | ÚNICA | A1 |
| Sinalização de obra | Planta baixa e detalhes | ÚNICA | A1 EX |
| DTM | Distância média de transporte de material | ÚNICA | A1 |

Fonte: DAC Engenharia

2. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

As especificações a seguir referem-se aos materiais e serviços empregados na execução do projeto da via de ligação entre a interseção do bairro Ipiranga e o bairro Belo Horizonte. Os materiais e/ou serviços não previstos nestas especificações constituem casos especiais, devendo ser previamente apreciados pela fiscalização da contratante. Na hipótese de suspensão de fornecimento de um determinado produto, seu substituto deverá ser previamente submetido à apreciação da fiscalização da contratante e da área técnica do órgão concedente dos recursos.

Todos os serviços executados deverão estar em conformidade com as Normas Técnicas Brasileiras.

3. DA RESPONSABILIDADE DA CONTRATADA

A presença da fiscalização não implica na diminuição da responsabilidade da empresa contratada que é integral para a obra nos termos do Código Civil Brasileiro.

A empreiteira tomará as precauções e cuidados, no sentido de garantir as canalizações e redes existentes que possam ser atingidas e pavimentação das áreas adjacentes e outras propriedades de terceiros e ainda, a segurança de operários e transeuntes durante a execução de todas as etapas da obra. Qualquer dano, avaria, trincadura, etc., causados a elementos ali existentes, serão de inteira e única responsabilidade da contratada, inclusive as despesas efetuadas para sua reconstituição.

Os ensaios, testes e demais provas bem como as exigidas pela Fiscalização e normas técnicas oficiais para a boa execução da obra, correrão por conta da contratada.

É de inteira responsabilidade da contratada a aquisição e apresentação de todos os materiais e equipamentos utilizados na construção, como também a apresentação do Engenheiro Responsável pela Execução da obra.

A empreiteira deve facilitar por todos os meios os trabalhos de Fiscalização mantendo, inclusive no canteiro de obras em lugar adequado e em perfeita condição. Deverá ser encaminhada uma cópia semanalmente ao diário de obra para o Setor da Engenharia. Todas as visitas e/ou reuniões, com a fiscalização de obra ou com a empresa projetista, que ocorrerem no local da obra devem ser descritas no diário de obras e assinadas por todos os responsáveis presentes.

Antes da liberação da primeira medição a contratada deve apresentar o Alvará de construção junto ao município e a placa de obra conforme modelo fornecido pelo setor de engenharia deverá estar instalada no local da obra.

Se por ventura a obra for paralisada a empreiteira deve comunicar por escrito os motivos de paralisação ao setor de engenharia ou fiscalização da prefeitura.

Todos os trabalhadores devem ser capacitados para a execução dos serviços. A empresa contratada para a obra é a responsável quanto ao uso obrigatório e

correto pelos operários dos equipamentos de proteção individual, de acordo com as Normas de segurança, Higiene e Medicina do Trabalho.

Os maquinários, caminhões e máquinas devem estar em perfeitas condições de uso, não podem apresentar vazamentos, as luzes de sinalização precisam estar em boas condições de uso, todos esses cuidados evitam acidentes entre os funcionários e os veículos ou pedestres que passarem pela redondeza.

De acordo com o Artigo 231, Inciso II, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é infração danificar as vias , derramando, lançando ou arrastando materiais sobre a via, por isso deve-se utilizar lonas de proteção para o transporte.

A transportadora sempre é a responsável pelo pagamento de multas de trânsito sofridas por motoristas de sua frota.

4. ADIMINISTRAÇÃO DE OBRA

Durante as noites será necessário a contratação de vigias noturno, foi calculado 14 horas por dia, sendo das 17h até as 7h do dia seguinte. A quantidade de vigias e os dias trabalhados é de responsabilidade da empresa contratada.

É responsabilidade da empresa contratada os honorários dos profissionais, engenheiro e técnico de segurança, para o acompanhamento da obra, que deve ser realizado diariamente.

5. CANTEIRO DE OBRA

O local do canteiro de obra deverá ser definido pela secretária de obras e deverá adequar o croqui enviado pela empresa projetista, com uma área de 1250,00m², com o local.

Todo o perímetro do canteiro deverá ser cercado com tapume de chapa de madeira e na entrada deverá ser executado o portão de acesso. O terreno será preparado com uma camada de brita para regularização e assentamento dos containers presentes no canteiro de obras.

5.1. CONTAINERS

Deverá ser alugado contêineres para os serviços abaixo:

- Escritório: um contêiner com banheiro e isolamento térmico, com dimensões 6,00 x 2,30 x 2,50 m (C x L x A).
- Depósito de materiais e ferramentas: um contêiner com isolamento térmico, com dimensões 6,00 x 2,30 x 2,50 m (C x L x A).
- Vestiário/ Sanitário: um contêiner com 4 chuveiros, 3 vasos sanitários, 1 mictório, 1 lavatório e isolamento térmico, com dimensões 6,00 x 2,30 x 2,50 m (C x L x A).
- Refeitório: um contêiner com isolamento térmico, com dimensões 6,00 x 2,30 x 2,50 m (C x L x A).

A mobilização e desmobilização deve ocorrer uma única vez, qualquer alteração é de responsabilidade da contratada, incluindo os custos.

5.2. LIGAÇÃO DE ENERGIA E ÁGUA

Deverá ser instalada uma entrada provisória de energia elétrica trifásica 30A aérea em poste padrão. E para o fornecimento de água deverá ser instalado um kit cavalete em PVC soldável DN20 (1/2") em ponto de fácil acesso para ligação pela empresa COPASA.

5.3. SANITÁRIOS

Serão considerados dois banheiros químicos de 1,10 x 1,20 x 2,30 m, incluindo a manutenção durante um período de doze meses para a frente de obra. Caso haja a presença de pessoas com diferença de gênero na obra deverá ser feito a separação dos banheiros.

6. SERVIÇOS PRELIMINARES

6.1. INSTALAÇÃO DA PLACA DE OBRA

Deverá ser instalada duas placa padrão com dimensões mínimas de 4,00 x 2,00 m, em chapa de aço galvanizado. Os locais serão determinado junto da equipe de fiscalização da Prefeitura Municipal de Pouso Alegre.

6.2. SUSTENTAÇÕES DAS TUBULAÇÕES

Foi considerado sustentações nas tubulações que podem existir ao longo da Avenida, com a finalidade de evitar danificações nas tubulações, foi considerado que exista interferência com 10% da extensão da via.

7. LOCAÇÕES

As locações topográficas são essenciais para as demarcações dos pontos definidos nos projetos de pavimentação, geométrico e drenagem.

7.1. LOCAÇÃO DE PONTOS GEOMÉTRICOS

O método de cálculo para a elaboração do projeto geométrico utilizado foi o analítico, através de microprocessador programável. Por meio desse processo, foram calculados todos os pontos de intersecção de eixos de vias, elementos de curvas, além dos demais elementos essenciais ao projeto.

Tendo em vista as características do Sistema Viário projetado, sugere-se que seja adotada a seguinte metodologia para sua exata locação no campo:

- Partindo-se de uma das linhas-base, determinar uma poligonal de referência, preferencialmente fechada, tal que seus vértices sejam os pontos notáveis dos eixos das vias, a saber: PC, PI, PT e pontos de intersecção de vias.

O erro máximo de fechamento tolerável, para efeito de locação, será de 1:2000, ou seja, um centímetro de erro para cada vinte metros medidos. Nas pranchas são apresentadas as tabelas de locação do projeto geométrico.

7.2. LOCAÇÃO DAS SEÇÕES DO PAVIMENTO

A locação das seções devem seguir as notas de serviço da terraplenagem, através dela será locado o canteiro central, o meio-fio, sarjeta, bordo da pista e dos taludes.

7.3. LOCAÇÃO TOPOGRÁFICA DA REDE DE DRENAGEM

Deverão ser locados todos os poços de visitas, bocas de lobo, muros de ala conforme projeto de drenagem.

7.4. LOCAÇÃO DA REDE DE DRENAGEM PELO MÉTODO DAS CRUZETAS

Para garantir a declividade da rede conforme projeto, deverá ser adotado o método das cruzetas para locação. Assim é possível garantir o escoamento e qualidade da obra.

A formulação para a obtenção do nível da cruzeta para a escavação no trecho está descrita a seguir de acordo com a adaptação do autor de NUVOLARI (2011).

- Para o PV1 a cota de régua será:

EQUAÇÃO 1:
$$C_{R_{PV1}} = C_{T_{PV1}} + H$$

Tendo:

$C_{R_{PV1}}$ → cota da régua no PV1 [m];

$C_{T_{PV1}}$ → cota do terreno no PV1 [m];

H → altura da reguá [m].

De acordo com Azevedo Netto (1977) a altura deve ser de $1,00m \leq H \leq 1,50m$, para garantir o conforto do operário para a visada.

EQUAÇÃO 2:
$$C_{CRUZETA} = C_{R_{PV1}} - C_{C_{PV1}}$$

Tendo:

$C_{CRUZETA}$ → Comprimento da cruzeta [m];

$C_{R_{PV1}}$ → cota da régua no PV1 [m];

$C_{C_{PV1}}$ → cota do coletor no PV1 [m].

- Para o PV2 a cota de régua será:

EQUAÇÃO 3:
$$CR_{PV2} = CC_{PV2} + C_{CRUZETA}$$

Tendo:

CR_{PV2} → cota da régua no PV2 [m];

CC_{PV2} → cota do coletor no PV2 [m];

$C_{CRUZETA}$ → Comprimento da cruzeta [m].

- Altura da régua no PV 2:

EQUAÇÃO 4:
$$H_{PV2} = CR_{PV2} + CT_{PV2}$$

Tendo:

H_{PV2} → Altura da régua no PV2 [m];

CR_{PV2} → cota da régua no PV2 [m];

CT_{PV2} → Cota do terreno no PV2 [m].

Já para garantir a declividade da tubulação é necessário proceder de acordo com as seguintes equações:

- Para o tubo a cota de assentamento será:

EQUAÇÃO 5:
$$CZ_{TUBO} = (CR_{PV1} - CC_{PV1}) - (\emptyset + e)$$

Tendo:

CZ_{TUBO} → Cota de assentamento do tubo [m];

CR_{PV1} → cota da régua no PV1 [m];

CC_{PV1} → Cota do coletor no PV1 [m];

\emptyset → diâmetro da tubulação [m];

$e \rightarrow$ espessura da parede do tubo [m].

- Altura da cruzeta para a escavação:

EQUAÇÃO 6: $CZ_{ESCAVAÇÃO} = C_{CRUZETA} + e + e_{berço}$

Tendo:

$CZ_{ESCAVAÇÃO} \rightarrow$ Altura da Cruzeta de assentamento [m];

$C_{CRUZETA} \rightarrow$ comprimento da cruzeta [m];

$e \rightarrow$ espessura da parede do tubo [m];

$e_{BERÇO} \rightarrow$ espessura do berço de assentamento [m], caso não possua berço considerar igual a zero;

Após a montagem de cada acessório e durante o assentamento de cada tubo ou PV, deverá ser aplicado o método da cruzeta. Em outras palavras, enquanto um servidor segura a cruzeta em cima do tubo assentado, o outro observa o nível da cruzeta e da régua, assim é possível verificar o nível e corrigir antes de prosseguir.

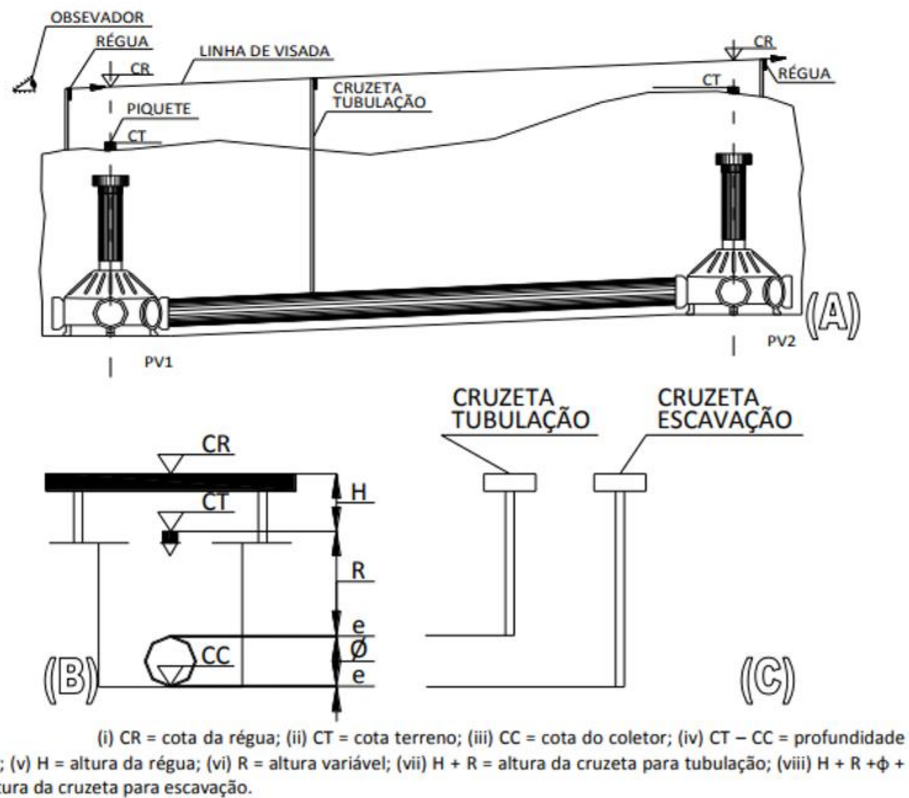


Figura 7-1 - Indicações de apoio para os cálculos

Fonte: Fonseca, Sarmento e Paula (2014)

Para o serviço preliminar, montagem de cada cruzeta, foi considerando a quantidade de poços de visitas e muro de ala existente no projeto. A execução é calculada com o comprimento total da rede de drenagem.

8. SINALIZAÇÃO PARA SEGURANÇA NA EXECUÇÃO DA OBRA

A sinalização temporária da obra deverá ser realizada para garantir a segurança dos funcionários, transeuntes e veículos.

Para medidas de segurança da obra a empresa contratada deverá utilizar cerquite, cones, placas de sinalização em suporte metálico e de madeira e placas de advertência. O fornecimento e colocação destes materiais é de responsabilidade da contratada, conforme planilha orçamentária. Será necessário a utilização de:

- Cerquite;
- Placa de sinalização com suporte metálico e de madeira;
- Placa de advertência;
- Cone de sinalização;
- Operador com bandeira sinalizadora e demais itens que forem julgados necessários.

Os projetos são apresentados de forma sugestiva, definindo possíveis padrões para sua execução, ficando a critério do executor, caso julgue necessário, redefini-las com a aprovação da Secretário de Trânsito e Transporte do município de Pouso Alegre – MG.

8.1. CERQUITE

Tela plástica confeccionada em material plástico com reforço na parte superior e inferior e fornecida em rolos de 1,20m x 50,00m. É constituída de faixas horizontais nas cores laranja e branca ou totalmente na cor laranja. Utilizado para isolar locais com intervenção temporária que ofereçam algum tipo de risco aos usuários da via, ou para controle de acesso, ou em bloqueios viários.

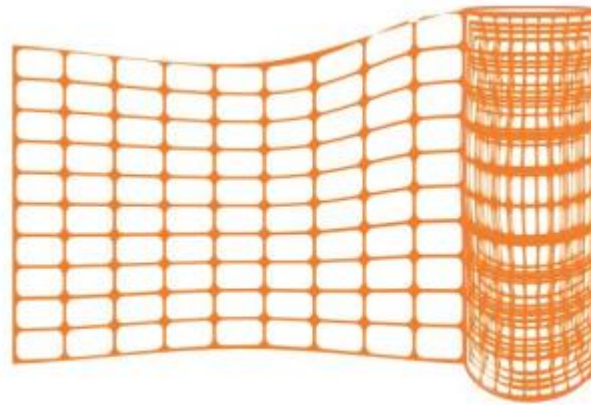


Figura 8-1 - Cerquite

Fonte: Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Sinalização Temporária - CONTRAN

8.2. SINALIZAÇÃO VERTICAL TEMPORÁRIA

A sinalização vertical temporária utiliza elementos que regulamentam as obrigações, limitações, proibições ou restrições para a área, via ou trecho da via em intervenção, adverte os usuários sobre a mudança nas condições da via, as restrições de acessibilidade e da intervenção em curso naqueles aspectos em que a segurança e o desempenho podem ser afetados e indicam caminhos alternativos para a transposição do trecho com obra, serviço ou evento, durante o seu tempo de duração.

Deverão ser utilizadas as placas com as dimensões e características, assim como sua colocação, de acordo com o projeto de sinalização de obra, concomitantemente com o Manual de Brasileiro de Sinalização de Trânsito – CONTRAN.

8.3. CONE DE SINALIZAÇÃO

Dispositivo portátil utilizado para canalizar ou bloquear o fluxo em situações de emergência em serviço móvel ou continuamente em movimento e em obra ou serviço de curta duração, bem como para dividir fluxos opostos em desvio.

Os cones podem ser utilizados em obra ou serviço de maior duração, desde que se providencie monitoramento constante para a manutenção decorrente de quedas, deslocamentos, furtos e estado de conservação.

O cone deve atender, no mínimo, às normas técnicas da ABNT. Caso não existam normas específicas da ABNT, devem ser utilizadas as normas vigentes nos órgãos componentes do Sistema Nacional de Trânsito ou normas internacionais consagradas.



Figura 8-2 - Cone

Fonte: Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Sinalização Temporária – CONTRAN

8.4. BANDEIRA SINALIZADORA

Dispositivo utilizado por um operador para complementar a ação dos sinais de advertência e dos dispositivos auxiliares, incrementando o alerta aos condutores.

A bandeira sinalizadora deve ser confeccionada em tecido, plástico ou outro material similar flexível, na cor vermelha, de forma quadrada, com 60cm de lado, ou forma de triângulo isósceles, de 30cm x 50cm, e ser presa a um cabo rígido.

A bandeira deve ser operada por um operador uniformizado e com equipamentos de proteção individual.



Figura 8-3 - Operador com Bandeira Sinalizadora

Fonte: Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Sinalização Temporária – CONTRAN

9. LIMPEZA E DEMOLIÇÃO

9.1. REMOÇÃO DO PAVIMENTO

O Projeto de demolição contempla a remoção do pavimento existente, a limpeza da camada vegetal e escavação do solo.

Para o pavimento que vai da estaca 0 até à estaca 8 e na estaca 153 +2,80m, deverá ser realizado a remoção da camada asfáltica com 5cm e a camada granular que possui 30cm.

A limpeza das camadas vegetais foram divididas em TIPO 01 que parte da estaca 8 até à estaca 38, TIPO 02 que parte da estaca 38 até a 153 +2,80m e acesso que são trechos demarcados em prancha, sendo:

- TIPO 01: deverá ser removido a camada vegetal com altura de 10cm e em seguida deverá ser removido o solo com altura de 65cm;
- TIPO 02: deverá ser removido a camada vegetal com altura de 10cm e em seguida deverá ser removido o solo com altura de 25cm;
- Acesso: deverá ser removido a camada vegetal com altura de 10cm e em seguida deverá ser removido o solo com altura de 10cm;

Também deverá remover o solo no local onde será instalado bueiros celulares para a passagem dos animais, para isso deverá ser removido uma camada com altura de 275cm.

O transporte de todo o material demolido deverá ser destinado ao bota-fora, local indicado no projeto de distância de transporte de material (DTM) ou outro que seja aprovado pela fiscalização e que não acarrete em custos extras à Contratante.

9.2. REMOÇÃO DE ÁRVORES

Deverá ser realizada a remoção das árvores existentes no trecho que causam interferência com a nova geometria da via. De acordo com os estudos ambientais,

haverá remoção de 99 unidades de árvore. Deverá ser realizado a remoção da árvore e das raízes, sendo separados pelos diâmetros a seguir:

- 42 árvores com diâmetros menores que 20 cm;
- 47 árvores com diâmetros entre 20 e 40cm;
- 09 árvores com diâmetros entre 40 e 60cm;
- 06 árvores com diâmetros maior que 60cm;

O transporte de todo o material removido deverá ser destinado ao bota-fora, local indicado no projeto de distância de transporte de material (DTM) ou outro que seja aprovado pela fiscalização e que não acarrete em custos extras à Contratante.

9.3. REMOÇÃO E REALOCAÇÃO DE CERCA

Deverá ser removido as cercas que forem necessárias para a execução da drenagem e pavimentação. A remoção deve ocorrer de maneira a reutilizar os materiais para a realocação da cerca.

10. TERRAPLENAGEM

10.1. TERRAPLENAGEM

No Projeto de Terraplenagem são calculados os volumes de movimentação de terra para implantação do sistema viário. Neste projeto são definidas as proporções dos taludes, analisando a capacidade do solo para estabilidade dos cortes e corpos de aterro.

O cálculo de volume de terraplenagem foi executado através da modelagem tridimensional do terreno acabado, elaborada a partir dos perfis longitudinais das vias e notas de serviço do pavimento acabado.

Neste documento são apresentadas recomendações construtivas e métodos contra erosão necessários para garantir a estabilidade dos taludes projetados.

10.2. TALUDES PROJETADOS

Os taludes em corte deverão ter inclinação máxima de 45° ou razão de 1 por 1 (vertical e horizontal). Os taludes em aterro deverão ter inclinação máxima de $\pm 34^{\circ}$ ou razão de 1 por 1,5 (vertical e horizontal).

Nos taludes serão executadas obras de proteção contra erosão, com o plantio de grama pelo processo de plantio de placas.

Os cálculos dos volumes de movimentação de terra foram desenvolvidos através do método computacional com modelagem tridimensional.

10.3. RESUMO DAS QUANTIDADES

Definidas as características geométricas dos segmentos, das seções-tipo e através do programa computacional Autocad Civil 3D, foram geradas automaticamente superfícies de projeto e seções transversais com áreas de cortes e aterros calculadas, sendo assim geradas automaticamente as planilhas de Volumes para cortes e aterro, apresentadas na prancha do Projeto de Terraplenagem.

A seguir apresenta-se o resumo de quantidades do projeto de terraplenagem:

- Corte de material de 1ª categoria, carga, transporte, descarga e espalhamento, medido no corte..... 16445,29 m³;
- Compactação de aterro em camadas de 0,20 m de espessura, com grau de compactação maior ou igual à 100% P.N., medido no aterro compactado..... 7954,10 m³;
- Volume de bota-fora..... 8491,19 m³;
- Área de plantio de grama para recobrimento dos taludes..... 8299,38 m².

Para elaboração de quantitativo, é considerado para fins de medição e acerto financeiro os empolamentos 30% dos materiais escavados e/ou desmontados.

11. ESGOTAMENTO E ESCORAMENTO

11.1. ESGOTAMENTO

O esgotamento é usado para conter o acúmulo de água existente na vala escavada. Essa água pode ocorrer devido ao lençol freático raso ou durante o período de chuvas. Para este serviço é necessário o uso de bomba submersível e de um gerador.

Neste projeto foi considerado o uso de bomba submersível para o esgotamento durante 2 meses, visto que não há como se prever exatamente se o período de execução ocorrerá junto a chuvas.

11.2. ESCORAMENTO

Após a abertura da vala deverá ser feito o escoramento para que possa ser executado o serviço com segurança. São utilizados quatro tipos de escoramentos conforme a Tabela 11-1.

Tabela 11-1 - Tipos de escoramento usados nesse projeto

| Escoramentos | Tipos usados neste projeto |
|-----------------|----------------------------|
| Pontaleteamento | |
| Descontínuo | X |
| Contínuo | |
| Metálico | |

Fonte: DAC Engenharia

O escoramento só será removido após o reaterro atingir 0,6 m acima da tubulação ou 1,25 m abaixo da superfície natural do terreno, desde que o solo seja de boa qualidade, caso contrário o escoramento só ser retirado quando a vala estiver totalmente reaterrada.

A padronização a seguir foi feita pela empresa projetista e baseado no caderno de encargos SUDECAP:

11.2.1. ESCORAMENTO TIPO DESCONTÍNUO

O escoramento tipo descontínuo será instalado nas valas da rede com profundidade até 3,00m, sendo que o solo deve se encontrar estável e sem presença de água.

Deverá ser utilizado madeira roliça sem tratamento (tipo eucalipto ou equivalente da região) com altura de 3,00 m, diâmetro entre 20 e 24 cm, assim como madeiras tipo peroba para vigas com altura de 160mm e largura de 30mm e 60mm.

12.MOVIMENTAÇÃO DE TERRA

12.1. ESCAVAÇÃO MECÂNICA DE VALA

Será executada a escavação mecânica com uso de retroescavadeira sobre pneus; com uma profundidades variando conforme a Tabela 12-1, e de acordo com a natureza do terreno para o assentamento dos tubos de concreto, construção dos poços de visita e bocas de lobo. A escavação deve ocorrer por trecho/ruas definido pela contratada.

Após abertura das valas para a rede de drenagem deverão ser instalados imediatamente os escoramentos e em seguida realizar o lançamento do lastro de concreto. O assentamento do tubo será a etapa final.

Os equipamentos a serem utilizados deverão ser adequados ao tipo de escavação, o material escavado deverá ser descartado ao lado da vala para que possa ser usado no reaterro.

Tabela 12-1 - Tipos de escavação usados nesse projeto

| Profundidades | Tipos usados neste projeto |
|-------------------|----------------------------|
| Até 1,50m | X |
| 1,50 m até 3,00 m | X |
| 3,00 m até 5,00 m | X |
| Acima de 5,00 m | |

Fonte: DAC Engenharia

12.2. ATERRO/REATERRO DE VALA SEM COMPACTAÇÃO

O aterro/reaterro mecânica deve ser realizado com uso de retroescavadeira sobre rodas com carregadeira e o compactador de solos de percussão mecânico (soquete) para compactar as camadas de solo com 20 cm de altura. Os tipos de reaterro variam de acordo com a profundidade e largura de vala, variando de acordo

com a Tabela 12-2. Os equipamentos a serem utilizados deverão ser adequados ao tipo serviço e o material escavado deverá ser usado para o reaterro.

Tabela 12-2 - Tipos de reaterro usados nesse projeto

| Profundidade | Largura da vala | |
|-------------------|--------------------|--------------------|
| | 0,80m até 1,50m | 1,50m até 2,50m |
| Até 1,50m | X | X |
| 1,50 m até 3,00 m | X | X |
| 3,00 m até 4,50 m | | |
| 4,50 m até 6,00 m | | |

Fonte: DAC Engenharia

12.3. CARGA E DESCARGA E/OU TRANSPORTE DE MATERIAIS

O solo escavado e não utilizado no reaterro (diferença entra escavação e reaterro) deverá ser destinado para o bota-fora, local indicado no projeto de distância de transporte de material (DTM).

A carga deverá ser feita com pá carregadeira sobre rodas para depositar o material em um caminhão basculante de 10 m³.

13. PREPARO DO FUNDO DE VALA

13.1. RACHÃO E LASTRO DE BRITA

Em toda a vala da rede com tubos de concreto deverá ser aplicado a camada drenante de rachão e posteriormente deverá ser lançado o lastro de brita, para regularização da vala antes do lançamento do lastro de concreto.

13.2. LASTRO DE CONCRETO

Em toda a vala da rede com tubos de concreto deverá ser feito aplicado um lastro de concreto magro, com traço 1:4:8, preparado em obra com betoneira.

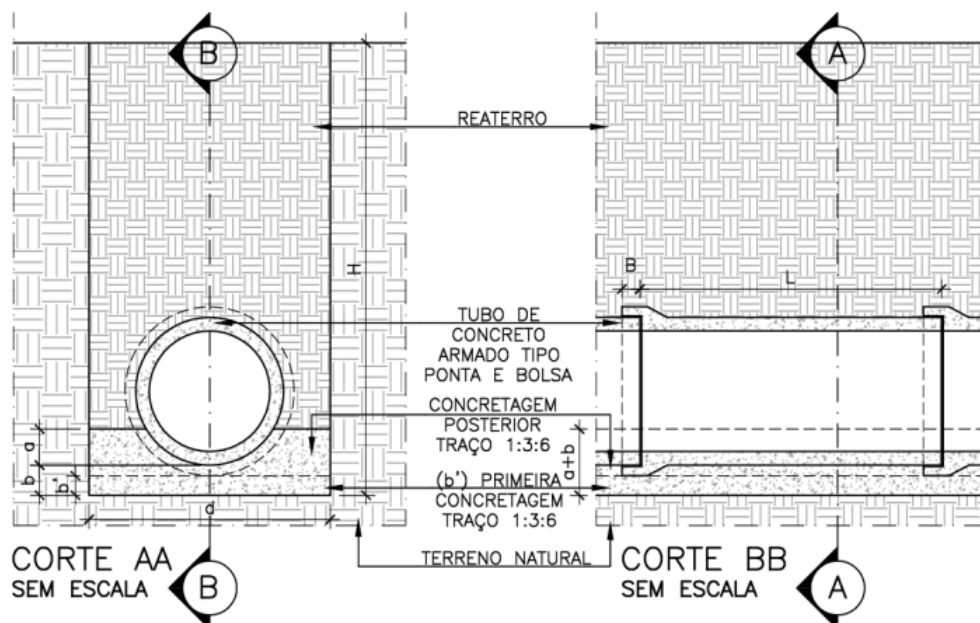


Figura 13-1 – Rede tubular de concreto

Fonte: SUDECAP

Tabela 13-1 - Dimensionamento do berço para redes tubulares

| DN | a (cm) | b (cm) | b' (cm) |
|------|--------|--------|---------|
| 600 | 18 | 15 | 10,5 |
| 800 | 24 | 20 | 12,5 |
| 1000 | 30 | 25 | 15,5 |
| 1200 | 36 | 30 | 20 |
| 1500 | 45 | 38 | 27 |

Fonte: SUDECAP

13.1. ENVELOPAMENTO COM AREIA GROSSA DOS TUBOS PEAD

Os tubos de PEAD devem possuir um berço em areia com 15cm de altura e após o assentamento do tubo devem ser preenchidos com areia grossa em toda a largura da vala e acima do tubo com uma altura de 15cm.

O detalhamento e os locais para cada tipo de envelopamentos estão descritos nas pranchas do projeto de drenagem.

13.2. ENVELOPAMENTO EM CONCRETO ARMADO DOS TUBOS

OS tubos que possuírem uma pequena cota deverão ser envelopados para garantir a segurança do mesmo. O envelopamento deverá ser realizado com Fck maior que 20Mpa, aço CA-50 e deverá utilizar forma para a execução do serviço.

Os tubos que serão envelopados estão descritos no projeto de drenagem.

14. ASSENTAMENTO DAS GALERIAS E DOS RAMAIS DE LIGAÇÃO

14.1. FORNECIMENTO E ASSENTAMENTO DE TUBOS DE CONCRETO

A rede de drenagem deverá ser realizada com tubos de concreto armado, classe PA-2, e de acordo com a NBR 8890 - Tubo de concreto de seção circular para água pluvial e esgoto sanitário - Requisitos e métodos de ensaios.

Os tubos de concreto armado serão com diâmetros de 600, 800, 1000, 1200 e 1500 mm.

Para o transporte dos tubos em concreto armado será utilizado escavadeira hidráulica sobre esteiras e para o assentamento deverá aplicar argamassa com traço 1:3 preparado manualmente em obra.

14.2. FORNECIMENTO E ASSENTAMENTO DE TUBOS DE PEAD

Os tubos de PEAD devem ser assentados e transportados de acordo com as normas do manual do fabricante.

Os tubos terão diâmetros 1500mm.

O manuseio dos tubos devem ser feito manualmente ou com equipamentos utilizando cintas de *nylon*. Não deve ser utilizados materiais metálicos para o manuseio.

O armazenamento deve seguir a recomendação do fabricante, algumas recomendações estão citadas a seguir:

- ✓ Armazenar as tubulações em terreno plano;
- ✓ Empilhar em forma de pirâmide com no máximo 180m de altura;
- ✓ A tubulação empilhada deve ser alternada para evitar a deformação;
- ✓ Até a instalação dos tubos a ponta deve ser protegida com um plástico;
- ✓ Não arrastar ou bater os tubos, principalmente as extremidades.

Para a instalação dos tubos deve seguir rigorosamente a declividade da rede, além de manter a vala seca, pois os tubos de PEAD flutuam na presença de água. Para o envelopamentos de alguns trechos o concreto deve estar mais consistente para não deslocar o tubo.

A empresa projetista indica o método de instalação com escavadeira e cinta para a instalação dos tubos, mas fica a critério da empresa projetista definir o método de execução, desde que não danifique os tubos.

- ✓ **Método de Instalação com Escavadeira e Cinta:** colocar uma corda ou cinta ao redor da tubulação. O operador deverá posicionar cuidadosamente a cinta em direção a bolsa onde será inserido o tubo.

Para que o encaixe entre as tubulações esteja adequado é importante que a ponta do tubo fique totalmente na bolsa. Além disso, a borda da bolsa deverá coincidir com uma marca (palavra ASSENTADO ou linha) presente em uma das corrugas do tubo.

Durante os dias de obra com alta temperatura, é recomendado preencher o contorno dos tubos depois que a conexão for efetuada, para evitar separações nas conexões.

15. ESTRUTURAS E DISPOSITIVOS HIDRÁULICOS

15.1. POÇOS DE VISITA

O presente documento apresenta a padronização do poço de visita tipo PV- α para sistema de drenagem. Como referência foi utilizado o projeto padrão do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo (DER-SP). Para a construção dos PV's deve-se atentar aos materiais que serão utilizados como o concreto estrutural com $F_{ck} > 25$ MPa, o concreto magro com $F_{ck} > 10$ MPa e Aço CA-50. O PV- α terá o degrau variando de 0 a 1,50m. Na segue os diâmetros utilizados referente ao PV- α pela empresa projetista e a descrição de cada PV está na Tabela 15-1.

Tabela 15-1 - Descrições dos PV's- α

| DEGRAU ATÉ 1,50m | | | | | | |
|------------------|--|----------------|-----------------------|--------|-----------------|-------------------|
| PV | DIÂMETRO chegada | DIÂMETRO saída | PROFUNDIDA DE JUSANTE | DEGRAU | ALTURA DO BALÃO | ALTURA DA CHAMINÉ |
| 1 | 0,60 | 0,60 | 1,75 | 0,00 | 0,90 | 0,65 |
| | QUANTIDADE DE PV(Ø 600) | | | | 1,00 | |
| | ALTURA MÉDIA DO BALÃO PV(Ø 600 ÁTE 1000) | | | | 0,9 | |
| | ALTURA MÉDIA DA CHAMINÉ | | | | | 0,65 |
| | TOTAL DE PV | | | | | 1,00 |

Fonte: DAC Engenharia

Os poços de visitas devem estar limpos ao término de sua construção, ou seja, não podem haver restos de materiais de construção civil.

Os tubos devem ser cortados para adequação nas paredes do PV. Todos os poços de visitas deverão possuir tampão em ferro fundido e o nível superior da tampa deve ser igual ao nível da rua ou passeio de forma a não impedir a sua abertura.

Foi considerado o escoramento das lajes do balão de cada poço de visita.

Os Poços de visitas estão calculados de acordo com a média da altura dos balões e das chaminés, sendo assim orçados por unidade.

15.2. CAIXAS COLETORAS

As caixas coletoras são executadas em alvenaria estrutural, com aço CA-50, forma para execução da laje de transição entre o balão e a chaminé. As caixas são contabilizadas através da altura média em relação ao diâmetro, sendo assim a chaminé varia sua altura de acordo com a profundidade e o balão deve possuir 20cm entre o tubo e a laje.

Tabela 15-2 – Informações das caixas coletoras

| DIÂMETROS PARA A CAIXA | UTILIZADOS NESTE PROJETO |
|---------------------------|-----------------------------|
| 600 | X |
| 800 | X |
| 1000 | X |
| 1200 | X |
| 1500 | X |

Fonte: DAC Engenharia

A tampa será do tipo grelha, em concreto com $F_{ck} > 25\text{Mpa}$ e aço CA-50, conforme o projeto padrão.

15.3. MURO DE ALA

Neste projeto de drenagem deverá ser executado muros de ala para rede tubular. A empresa executora deverá seguir o projeto padrão do DER-SP, enviado junto com os projetos de drenagem. O aço utilizado deve ser CA-50, o concreto estrutural com $F_{ck} > 25\text{MPa}$, o concreto magro deve atender um $F_{ck} > 10\text{MPa}$, a forma e a escavação está incluso neste serviço.

Tabela 15-3 – Informações dos muros de ala

| DIÂMETROS DE MURO DE ALA | UTILIZADOS NESTE PROJETO |
|-----------------------------|-----------------------------|
| 600 | |
| 800 | X |
| 1000 | |
| 1200 | |
| 1500 | |
| 2000 | |

Fonte: DAC Engenharia

15.4. DISSIPADOR DE ENERGIA PARA BUEIROS COM PEDRA ARGAMASSADA

O dissipador tem como objetivo a dissipação de energia, ou seja, diminuir a velocidade da água continuamente ao longo de seu percurso, a fim de evitar o fenômeno da erosão. Estão localizados, geralmente, ao final das alas de rede tubular. O dissipador deve ser composto por enrocamento de pedra com diâmetro médio de 20cm. Estas devem ser assentadas com argamassa.

15.5. SAÍDAS E DESCIDAS D'ÁGUA

As saídas d'água são dispositivos de drenagem de transição entre as sarjetas de aterro e as descidas d'água. Tem como objetivo destinar as águas coletadas pela sarjeta lançando-as nas descidas, estas conduzem e promovem o deságue das águas coletadas. Para dissipar energia ao final das descidas e evitar erosão, serão lançadas pedras.

Ao construir as estruturas deve-se atentar aos materiais que serão utilizados, como o concreto estrutural com $F_{ck} > 15$ MPa. As armaduras das descidas d'água deverão ser de Aço CA-60.

15.6. DRENO PROFUNDO

Os drenos profundos tem por objetivo captar o fluxo de água impedindo-o de atingir o subleito. Neste projeto o dreno terá uma profundidade de 150cm com largura de 40cm. O dreno está localizado no pavimento ao lado do talude entre a estaca 40 e à estaca 153 +2,80m.

15.7. VALETA TRAPEZOIDAL REVESTIDA COM GRAMA

A valeta trapezoidal possui a função de interceptar a água protegendo o topo do talude. A escavação deverá ser feita de acordo com as medidas descritas no projeto de drenagem e o plantio da grama deve ser do tipo placas.

15.8. CANALETA TRAPEZOIDAL REVESTIDA COM CONCRETO

A canaleta trapezoidal possui a função de interceptar a água protegendo o pé do talude. A escavação deverá ser feita de acordo com as medidas descritas no projeto de drenagem e a camada de concreto deverá ser com 8cm de espessura.

16. PAVIMENTAÇÃO

16.1. PAVIMENTO FLEXÍVEL

O Projeto de Pavimentação foi desenvolvido com o objetivo de fornecer o detalhamento e o dimensionamento de uma estrutura que possa suportar economicamente as repetições de eixo padrão em condições de conforto e segurança para o usuário da via projetada. O dimensionamento das espessuras das camadas do pavimento foi determinado em conformidade com as condições gerais indicadas pelo Manual de Pavimentação do DNIT.

O Projeto de pavimentação se inicia na estaca 0 e segue até à estaca 153 + 2,80m. No trecho entre a estaca 0 até à estaca 38 o pavimento será do TIPO 2 e entre a estaca 38 até à estaca 153 + 2,80m o pavimento será do TIPO 1. Existem alguns locais que deverá ser realizado o pavimento flexível para acesso.

A pavimentação deve ocorrer depois da execução da rede de drenagem e fica a critério da empresa executora definir o tamanho dos trechos/ruas para realizar o novo pavimento.

Em seguida deverá ser realizado a camada de base e de revestimento. A via deverá ficar sinalizada e, se aberta para a passagem de carros, deve estar planas, sem a presença de buracos.

16.1.1. ESPESSURA DAS CAMADAS DO PAVIMENTO FLEXÍVEL TIPO 1

- **Revestimento:** 5,0 cm de Concreto Betuminoso Usinado a Quente – CBUQ (Camada de Rolamento).
- **Base:** 15 cm de Bica Corrida (CBR \geq 60%, Expansão \leq 0,5%, Compactação a 100% Proctor Intermediário).
- **Sub-Base:** 15 cm de Bica Corrida (CBR \geq 30%, Expansão \leq 1,0%, Compactação a 100% Proctor Intermediário).

16.1.2. ESPESSURA DAS CAMADAS DO PAVIMENTO FLEXÍVEL TIPO 2

- **Revestimento:** 5,0 cm de Concreto Betuminoso Usinado a Quente – CBUQ (Binder).

- **Base:** 15 cm de Bica Corrida (CBR \geq 60%, Expansão \leq 0,5%, Compactação a 100% Proctor Intermediário).
- **Sub-Base:** 15 cm de Bica Corrida (CBR \geq 30%, Expansão \leq 1,0%, Compactação a 100% Proctor Intermediário).
- **Reforço Subleito:** 40 cm Rachão.

16.1.3. ESPESSURA DAS CAMADAS DO PAVIMENTO FLEXÍVEL PARA ACESSO

- **Revestimento:** 5,0 cm de Concreto Betuminoso Usinado a Quente – CBUQ (Binder).
- **Base:** 15 cm de Bica Corrida (CBR \geq 60%, Expansão \leq 0,5%, Compactação a 100% Proctor Intermediário).

16.1.4. ESPECIFICAÇÕES DE SERVIÇOS

Para a execução das camadas, devem-se seguir atentamente as seguintes especificações de serviço

- Pavimento Flexível: Mistura Asfálticas a Quente – DNER – ES 031/06;
- Imprimação Impermeabilizante – DNIT – ES 144/14;
- Pintura de Ligação Impermeabilizante – DNIT – ES 145/12;
- Sub-Base Bica Corrida – ET-DE-P00-010_A;
- Reforço do Subleito – DNIT – ES 138/10;
- Preparo do Subleito – DNIT – ES 299/97.

16.2. CANTEIRO CENTRAL

O Canteiro central será executado com grama em placas, para isso deverá ser realizado a regularização da superfície.

16.3. SARJETA, SARJETÃO E GUIA

16.3.1. SARJETÃO

O sarjetão é um canal triangular longitudinal nos bordos da pista e do passeio com a função de coletar a água superficial da via e conduzi-la até a boca de lobo possibilitando a passagem de veículos.

O sarjetão dimensionado para este projeto é em concreto armado com perfil tipo cartola, $f_{ck} > 30\text{MPa}$, largura 100cm e inclinação de 12% com espessura de 20cm.

16.3.2. SARJETA

A sarjeta é um canal triangular longitudinal nos bordos da pista, elas podem ser executadas separada ou junto ao meio fio, e tem a função de coletar a água superficial da via e conduzi-la até a boca de lobo. Na TABELA 9 está descrito os tipos de sarjeta.

Tabela 16-1 - Tipos de sarjetas usados nesse projeto

| TIPOS DE SARJETAS | INCLINAÇÃO | UTILIZADOS NESTE PROJETO |
|-------------------|------------|--------------------------|
| TIPO A | 3% | |
| TIPO B | 15% | |
| TIPO C | 25% | X |

Fonte: DAC Engenharia

A sarjeta escolhida para este projeto é do TIPO C em concreto usinado com $f_{ck} > 15\text{MPa}$, largura 50cm e inclinação de 25% com espessura de 10cm.

16.3.3. GUIA

A guia deverá ser assentada antes da execução da sarjeta e nos locais onde existirem caixa de drenagem as guias deverão ser executadas após a execução da caixa. A guia deverá ser em concreto pré-moldado com 80cm de comprimento.

Para a execução da nova guia, nos locais onde houve danificações do passeio, deverá ser realizado a recomposição do mesmo, com concreto de 20MPa e não armado.

16.3.4. DRENO PARA SARJETA E SARJETÃO

O dreno tem a função captar a água do solo e não danificar o pavimento, sendo assim será necessário executar o dreno sob a sarjeta e o sarjetão, conforme projeto de pavimentação, os tubos drenantes serão esgotado nas caixas coletoras.

17. SINALIZAÇÃO

Na obra da Avenida Perimetral deverá ser feita as sinalizações viárias conforme projeto. As sinalizações serão verticais e horizontais de acordo com o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito. As sinalizações tem a finalidade de fornecer informações que permitam aos usuários das vias adotarem comportamentos adequados, de modo a aumentar a segurança, ordenar os fluxos de tráfego, canalizar e orientar os usuários da via.

A sinalização vertical é um subsistema da sinalização viária, que se utiliza de sinais sobre placas na posição vertical, ao lado ou suspensas sobre a pista e pode ser classificada segundo sua função, que pode ser de:

- **regulamentar** as obrigações, limitações, proibições ou restrições que governam o uso da via;
- **advertir** os condutores sobre condições com potencial risco existentes na via ou nas suas proximidades, tais como escolas e passagens de pedestres;
- **indicar** direções, localizações, pontos de interesse turístico ou de serviços e transmitir mensagens educativas, dentre outras, de maneira a ajudar o condutor em seu deslocamento.

A sinalização horizontal é um subsistema da sinalização viária composta de marcas, símbolos e legendas sobre o pavimento da pista de rolamento. A sinalização horizontal tem a propriedade de transmitir mensagens aos condutores e pedestres, possibilitando sua percepção e entendimento, sem desviar a atenção do leito da via e pode ser classificada segundo sua função:

- **Ordenar e canalizar** o fluxo de veículos;
- **Orientar** o fluxo de pedestres e os deslocamentos de veículos em função das condições físicas da via, tais como, geometria, topografia e obstáculos;
- **Complementar** os sinais verticais de regulamentação, advertência ou indicação, visando enfatizar a mensagem que o sinal transmite;

- **Regulamentar** os casos previstos no Código de Trânsito Brasileiro (CTB)

A sinalização deve ser reconhecida e compreendida por todo usuário, independentemente de sua origem ou da frequência com que utiliza a via.

17.1. SINALIZAÇÃO VERTICAL

As placas utilizadas neste projeto estão descritas na prancha de sinalização, elas devem ser instaladas com altura livre de 2,00 a 2,50m a partir do solo e as placas suspensas devem ter uma altura livre mínima de 4,60m e de acordo com o Manual Brasileiro de Sinalização elas devem ser instaladas fazendo um ângulo de 93° a 95° em relação ao sentido do fluxo de tráfego, conforme a Figura 17-1.

O afastamento lateral, entre a projeção vertical da borda lateral da placa e a borda da pista deve ser de no min 30 cm para trechos retos e no mínimo 40 cm nos trechos curvos. Para as placas suspensas deve considerar as distâncias entre a borda da pista e o suporte das placas.

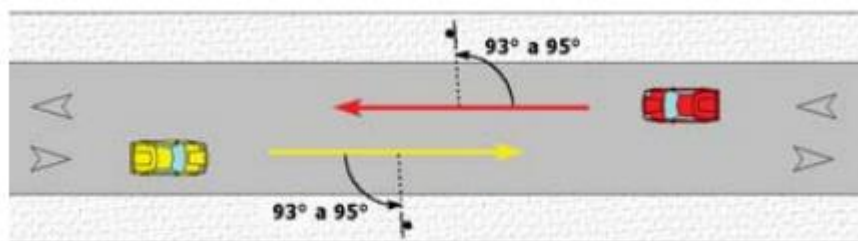


Figura 17-1 – Ângulo para instalação das sinalizações verticais

Fonte: Manual brasileiro de sinalizações-Vol. I

A confecção das placas de sinalização devem ser feitas em aço, alumínio ou materiais similares. Os materiais mais utilizados para confecção dos sinais são as tintas (esmalte sintético, fosco ou semifosco ou pintura eletrostática) e películas (plásticas ou retro refletivas). O verso da placa deverá ser na cor preta, fosca ou semifosca. Para a segurança da via, não deve ser utilizada tinta brilhante ou películas retro refletivas do tipo “esferas expostas”.

Os suportes devem ser dimensionados e fixados de modo a suportar as cargas próprias das placas e os esforços sob a ação do vento, garantindo a correta posição do sinal e a fixação da placa ao suporte devem ser usados elementos fixadores adequados de forma a impedir a soltura ou deslocamento da mesma. Os materiais mais utilizados para confecção dos suportes são aço ou materiais similares.

17.2. SINALIZAÇÃO HORIZONTAL

A sinalização horizontal deve ser executada com precisão e seguindo as medidas e cores do Manual Brasileiro de Sinalização.

Para a aplicação de sinalização em superfície com revestimento asfáltico ou de concreto novos, deve ser respeitado o período de cura e a superfície a ser sinalizada deve estar seca, livre de sujeira, óleos, graxas ou qualquer outro material que possa prejudicar a aderência da sinalização ao pavimento;

Deverá ser feito uma pré-marcação das linhas, conferindo todas as medidas, para em seguida realizar a pintura usando a máquina de pintar faixas com tinta acrílica e microesferas. As microesferas de vidro para sinalização possuem propriedades que as tornam ideais para serem inseridas na sinalização de trânsito viária horizontal. Quando aplicadas em sinalização de rodovias, elas se apresentam como uma marca brilhante no chão, capaz de criar uma retro refletividade, que chama a atenção dos motoristas, e ajuda, indiretamente, a impedir acidentes.

Deverá ser usado um caminhão carroceria e um veículo tipo Furgão para transportar dos materiais e pessoas.

Tabela 17-1 – Tonalidades das cores

| Cor | Tonalidade |
|----------|--------------|
| Amarela | 10 YR 7,5/14 |
| Branca | N 9,5 |
| Vermelha | 7,5 R 4/14 |
| Azul | 5 PB 2/8 |
| Preta | N 0,5 |

Fonte: Manual brasileiro de sinalizações-Vol. IV

17.3. DISPOSITIVOS AUXILIARES

17.3.1. FAIXA DE PEDESTRE ELEVADA

A Faixa de travessias de Pedestres tem a função de delimitar a área de travessia segura para os pedestres e regulamenta a prioridade de passagem dos mesmos em relação aos veículos.

Para o projeto de sinalização da Revitalização do Centro, serão feitas faixas de pedestres elevadas para compatibilizar com os níveis da calçada e para indicação da faixa de pedestre, será feito com o pavimento intertravado, utilizando pavimento na cor grafite, com pintura acrílica demarcando os sinais de sinalização adequados a travessia.

As FTPs estão posicionadas, no projeto, nos locais que ofereçam maior segurança para a travessia de pedestres. Para a execução da faixa de pedestre elevada, será executada sobre a camada de brita graduada simples do pavimento, subindo numa rampa de inclinação de 8,3% e comprimento de 1,80m.

Após isso, é assentada uma base de areia de espessura de 6,0cm, e por cima, uma camada de piso intertravado de espessura de 8,0cm. Por cima dos pisos intertravados, é espalhada areia para que a mesma possa penetrar nas juntas entre um bloco e outro.

As faixas serão executadas de forma a não impedir a passagem de água pelas sarjetas, a conexão entre a calçada e a faixa de pedestre elevada, será feito colocando uma grelha de concreto armado de forma a possibilitar a passagem de pedestres.

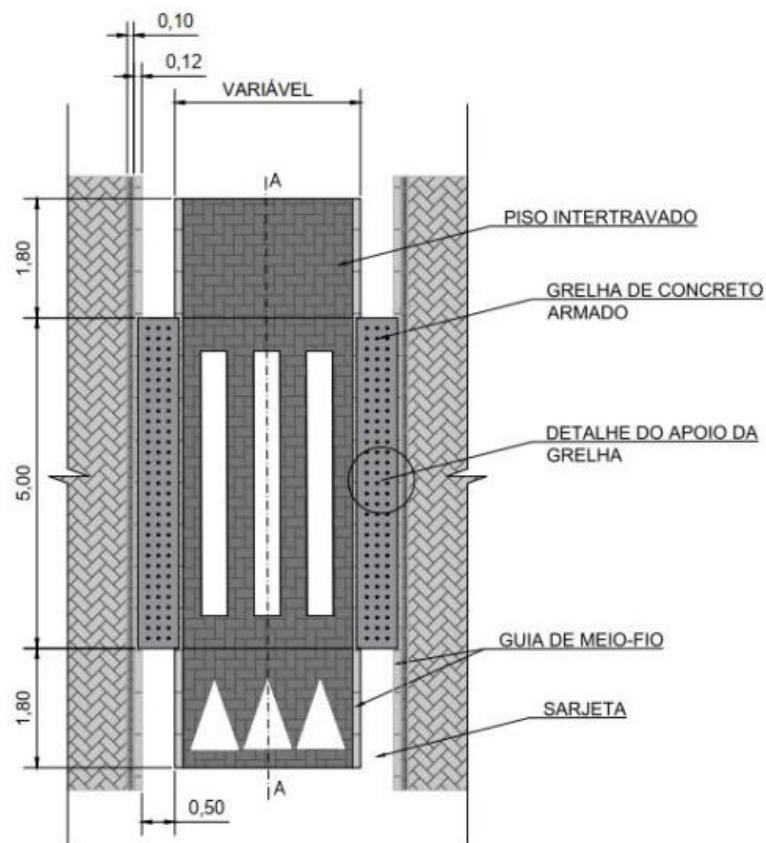


Figura 17-2 Faixa de travessia de pedestre elevada

Fonte: DAC Engenharia

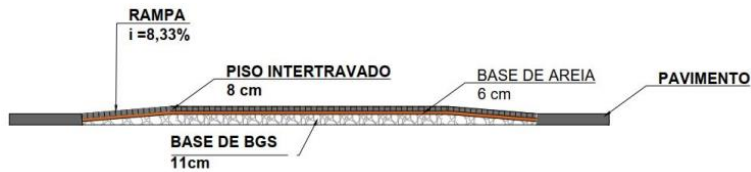


Figura 17-3 Faixa de travessia de pedestre elevada – Corte AA

Fonte: DAC Engenharia

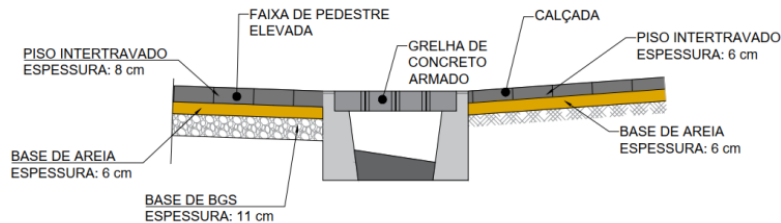


Figura 17-4 Detalhamento do apoio da grelha

Fonte: DAC Engenharia

17.3.2. LOMBADA FÍSICA TRANSVERSAL (QUEBRA – MOLAS)

Dispositivo físico implantado sobre a superfície da pista, transversalmente ao eixo da via, com a finalidade de reduzir, de forma imperativa, a velocidade dos veículos.

Executada sobre o pavimento existente, será aplicado uma camada de pintura de ligação impermeabilizantes – DNIT – ES 145/12 e a lombada física transversal sendo executada com mistura asfáltica a quente – DNER – ES 031/06, seguindo as especificações geométricas determinadas em projeto e segundo o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Dispositivos Auxiliares do CONTRAN.

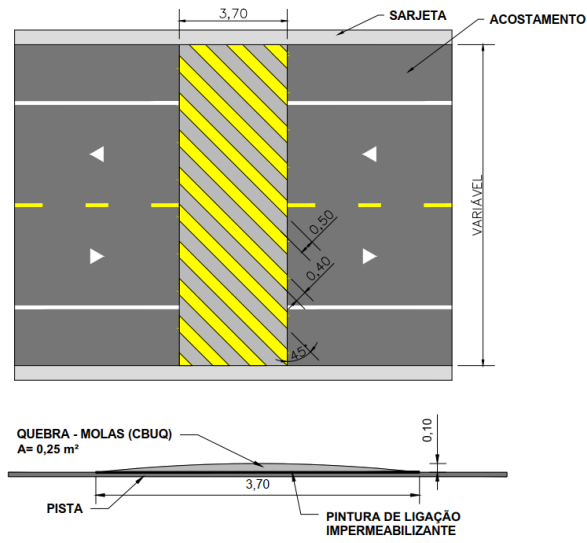


Figura 17-5 Lombada Física Transversal

Fonte: DAC Engenharia

18. LIMPEZA DIÁRIA DA OBRA

Durante o período de recuperação da Avenida Perimetral deverá ser feita a limpeza diária da obra. Deverá ser contratado pela empresa executora um servente que trabalhará 8 h diárias durante os quatro meses da obra.

A carga, manobra e descarga de solos e materiais granulares deverá ser feita em caminhão basculante com capacidade de 10^3 e escavadeira hidráulica de 155 HP com caçamba de $1,20 \text{ m}^3$ e descarga livre. Todo material para descarte deverá ser encaminhado para bota-fora conforme projeto de Distância de Transporte de Material – DTM.

19. OBSERVAÇÕES

Qualquer tipo de modificação, alteração ou ajuste de projeto requerida pela contratada deve ser comunicada a fiscalização e projetista, desta maneira somente será autorizada a solicitação por meio de documento assinado por ambas.

Se houver a necessidade da inclusão de itens devido a circunstâncias não previstas, deve-se documentar todos os itens e quantidades faltantes. A empresa projetista não se responsabilizará pela execução de itens ou quantidades não previstos em projeto sem o aceite documentado e assinado pelas autoridades cabíveis.

20. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Relatório de composições dos serviços para obras de edificações e infraestrutura - SETOP- Região Sul. Data base:SET.2020
- Relatório de Composições do Serviço do Orçamento - DEERMG - Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem de Minas Gerais. Data base:FEV.2020
- Planilha de custos de composições analíticas -SINAPI- Data base:DEZ.2020
- Caderno de encargos SUDECAP- CAP 19- Drenagem-4º edição. JAN.2020
- Código de Trânsito Brasileiro – CTB – lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997
- CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) – Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume I (Sinalização Vertical de Regulamentação), 2ª edição, Brasília, Contran, 2007, 222 páginas.
- CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) – Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume II (Sinalização Vertical de Advertência), 2ª edição, Brasília, Contran, 2007, 220 páginas.
- CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) – Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume III (Sinalização Vertical de Indicação), 2ª edição, Brasília, Contran, 2007, 344 páginas.
- CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) – Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume IV (Sinalização Horizontal), 2ª edição, Brasília, Contran, 2007, 130 páginas.
- FONSECA, Raniere Moisés da Cruz; SARMENTO, Antover Panazzolo; PAULA, Heber Martins de. Práticas executivas de redes coletoras de esgoto sanitário. Reec - Revista Eletrônica de Engenharia Civil, Goiânia, v. 9, n. 3, p. 61-69, 22 dez. 2014