



**PREFEITURA MUNICIPAL DE LAGUNA/SC**  
**SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO**

**ELABORAÇÃO DO PROJETO BÁSICO E EXECUTIVO**  
**DE PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA**

**AVENIDA MAURÍLIO KFOURI (ORLA DO MAR GROSSO)**  
**ESTACA 0+0,000 A 119+3,522 (EXTENSÃO 2.383,522 m)**



**VOLUME I - RELATÓRIO DO PROJETO, SONDAGENS,**  
**ORÇAMENTOS E ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**

**RELATÓRIO FINAL - EMISSÃO INICIAL**

**AGOSTO/2021**



00	17/08/2021	EMIÇÃO INICIAL	BBM	BBM	BBM
REV.	DATA	REVISÃO	ELAB.	VERIF.	APROV.
PREFEITURA MUNICIPAL DE LAGUNA- SC					
ELABORAÇÃO DO PROJETO BÁSICO E EXECUTIVO DE PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA AVENIDA MAURÍLIO KFOURI (ORLA DO MAR GROSSO) ESTACA 0+0,000 A 119+3,522 (EXTENSÃO 2.383,522 m)					
VOLUMEI-RELATÓRIO DO PROJETO, SONDAGENS, ORÇAMENTOS E ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS					
RELATÓRIO FINAL - EMISSÃO INICIAL					
ELAB: BRUNO B. M.		VERIF: BRUNO B. M.		APROV: BRUNO B.M.	
CÓDIGO: PML-PAV-003-R00					
DATA: 17/08/2021					



---

## SUMÁRIO

<b>1.</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>7</b>
1.1.	Dados do contratante.....	7
1.2.	Dados da contratada.....	7
<b>2.</b>	<b>ÁREA DE ABRANGÊNCIA .....</b>	<b>7</b>
2.1.	Município de Laguna.....	7
2.2.	Área de estudo.....	9
2.3.	Aspectos topográficos.....	9
<b>3.</b>	<b>ESTUDOS TOPOGRÁFICOS.....</b>	<b>9</b>
<b>4.</b>	<b>ESTUDOS GEOTÉCNICOS .....</b>	<b>10</b>
4.1.	Sondagem a Trado .....	10
4.2.	Ensaio de Solo .....	11
4.3.	Produtos geotécnicos .....	12
<b>5.</b>	<b>ESTUDOS HIDROLÓGICOS.....</b>	<b>12</b>
5.1.	Metodologia.....	12
5.2.	Definição e caracterização das sub-bacias .....	13
5.3.	Uso do solo atual .....	13
5.4.	Tempo de concentração .....	14
5.4.1.	Equação de Kirpich (para bacias de até 50 ha): .....	14
5.4.2.	Equação de Ven Te Chow (para bacias com mais de 50 ha).....	14
5.5.	Precipitação de projeto .....	14
5.6.	Vazões de projeto .....	15
5.7.	Bacias de Contribuição .....	15
<b>6.</b>	<b>PROJETO GEOMÉTRICO.....</b>	<b>16</b>
6.1.	Introdução .....	16
6.2.	Metodologia.....	16
6.3.	Objetivo .....	17
6.4.	Situação Existente .....	17
6.5.	Configuração Proposta .....	17
6.6.	Declividades transversais .....	17
6.7.	Apresentação .....	17
<b>7.</b>	<b>PROJETO DE TERRAPLANAGEM .....</b>	<b>17</b>
7.1.	Objetivo .....	18
7.2.	Projeto geométrico.....	18
7.3.	Estudos geológicos e geotécnicos.....	18
7.4.	Projeto de terraplanagem .....	18
7.4.1.	Cortes e Aterros .....	18
7.4.2.	Corte em rocha.....	19
7.4.3.	Rebaixo de corte .....	19
7.4.4.	Bota-fora.....	19
7.4.5.	Serviços preliminares .....	19
7.4.6.	Determinação de volumes.....	20
7.4.7.	Distribuição de volumes .....	20
7.5.	Quantitativos .....	20
<b>8.</b>	<b>PROJETO DE PAVIMENTAÇÃO .....</b>	<b>20</b>

---



8.1.	Introdução .....	20
8.2.	Estudo de tráfego.....	20
8.3.	Definição do material empregado na camada final e cálculo do CBR de projeto.....	20
8.4.	Metodologia de dimensionamento dos pavimentos.....	21
8.4.1.	Fator Climático Regional (Fr) .....	22
8.4.2.	Coeficiente de Equivalência Estrutural (K).....	22
8.4.3.	Espessura do Revestimento (R) .....	22
8.4.4.	Espessura da Base (B) E Sub-base (H20) .....	23
8.5.	Dimensionamento dos pavimentos.....	23
8.5.1.	CBR de Projeto .....	23
8.5.2.	Espessura da Base (B) .....	24
8.5.3.	Espessura da Sub-base (H20) .....	24
8.5.4.	Ciclovia .....	24
8.6.	Quantitativos .....	25
<b>9.</b>	<b>PROJETO DE DRENAGEM .....</b>	<b>25</b>
9.1.	Introdução .....	25
9.2.	Drenagem Superficial .....	25
9.2.1.	Sarjeta .....	25
9.2.2.	Caixa Coletora.....	25
9.3.	Obras de arte corrente - OAC .....	26
9.3.1.	Generalidades .....	26
9.3.2.	Dimensionamento Hidráulico .....	26
9.4.	Quantitativos .....	27
<b>10.</b>	<b>NOTAS DE SERVIÇO.....</b>	<b>27</b>
<b>11.</b>	<b>ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS .....</b>	<b>27</b>
11.1.	Terraplanagem.....	27
11.1.1.	Escavação, Carga e Transporte de materiais - Execução corpo estradal.....	28
11.1.2.	Execução de escavação, carga e transporte do material de corte .....	28
11.1.3.	Remoção de subleito e transporte do material não utilizado na obra .....	29
11.1.4.	Corpo de aterros - lançamento e compactação em camadas .....	29
11.2.	Pavimentação .....	30
11.2.1.	Regularização do subleito .....	30
11.2.2.	Base de brita graduada .....	30
11.2.3.	Imprimação.....	30
11.2.4.	Pintura de ligação.....	31
11.2.5.	Revestimento de concreto asfáltico .....	31
11.2.6.	Colchão de assentamento.....	31
11.2.7.	Assentamento dos blocos de paver .....	31
11.3.	Drenagem .....	32
11.3.1.	Galerias Tubulares de Concreto .....	32
11.3.2.	Bueiros Simples/Duplos Celulares de Concreto - BSCC e BDCC.....	33
11.3.3.	Caixas Coletoras com Grelha .....	33
11.3.4.	Caixas de Ligação e Passagem.....	33
11.3.5.	Boca .....	34
11.3.6.	Descida D'água de Corte em degraus .....	34
11.3.7.	Assentamento do meio-fio em concreto pré-moldado .....	35



---

11.4. Sinalização.....	35
11.4.1. Sinalização vertical.....	35
11.4.2. Sinalização de obra.....	36
11.5. Serviços complementares.....	36
11.5.1. Realocação de Postes .....	36
11.5.2. Remoção de calçada.....	36
11.5.3. Remoção de cerca .....	36
11.5.4. Realocação de Ponto de Ônibus .....	36
11.5.5. Prolongamento de Caixa de Esgoto .....	36
11.5.6. Plantio de Grama .....	37
<b>12. MEIO AMBIENTE.....</b>	<b>37</b>
12.1. Estudos de impacto ambiental.....	37
<b>13. CONSIDERAÇÕES GERAIS.....</b>	<b>37</b>
<b>14. ORÇAMENTO .....</b>	<b>38</b>
14.1. Metodologia.....	38
14.2. Custos unitários .....	38
14.3. Custo Unitário Total .....	38
<b>15. EQUIPE TÉCNICA .....</b>	<b>39</b>
<b>16. CONCLUSÃO .....</b>	<b>39</b>
<b>17. ANEXOS .....</b>	<b>40</b>



---

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Localização do Município de Laguna em Santa Catarina. ....	8
Figura 2: Traçados das vias atingidas. ....	10
Figura 3: Coeficientes de escoamento. ....	13
Figura 4: Bacias de contribuição. ....	16

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Informações Gerais de Laguna. ....	9
Tabela 2: Vias atingidas neste projeto. ....	9
Tabela 3: Quadro resumo da sondagem a trado e resultado de ensaios. ....	12
Tabela 4: Dados das bacias de contribuição. ....	15
Tabela 5: Localização dos materiais de aterro. ....	18
Tabela 6: Valores "t" de Student para nível de confiança de 90%. ....	21
Tabela 7: Coeficiente de equivalência estrutural (K). ....	22
Tabela 8: Espessura mínima de revestimento asfáltico. ....	23
Tabela 9: Estrutura do pavimento projetado. ....	24
Tabela 10: Estrutura do pavimento projetado. ....	24
Tabela 11: Drenagem projetada. ....	27
Tabela 12: Quadro da equipe técnica deste estudo. ....	39

## 1. INTRODUÇÃO

O presente documento é parte integrante do objeto do contrato firmado entre a Prefeitura Municipal de Laguna-**PML**, por intermédio da Secretaria de Planejamento Urbano, e a empresa CGM Engenharia e Topografia Ltda - **CGM Engenharia**, cujo objeto é a **Contratação de empresa especializada para elaboração de projetos executivos de engenharia para pavimentação de ruas municipais**, tendo sido a contratada vencedora do Edital de Pregão nº 01/2021 do referido órgão. O trabalho é constituído de 2 (dois) Volumes:

- Volume I: Relatório do Projeto, Sondagens, Orçamentos e Especificações Técnicas;
- Volume II: Projeto Básico e Executivo.

Este relatório apresenta o **Volume I**, que tem o objetivo de apresentar o resultado dos Levantamentos Topográficos, Sondagens, Memorial de Cálculo e Quantitativos, Orçamentos e Especificações Técnicas para as vias atingidas na etapa.

### 1.1. Dados do contratante

- Contratante: **PREFEITURA MUNICIPAL DE LAGUNA - SC**;
- CNPJ: 82.928.706/0001-82;
- Endereço: Av. Colombo Machado Salles, n 145, Centro Laguna/SC, CEP 88.790-000;
- Intermédio: Secretaria de Planejamento Urbano.

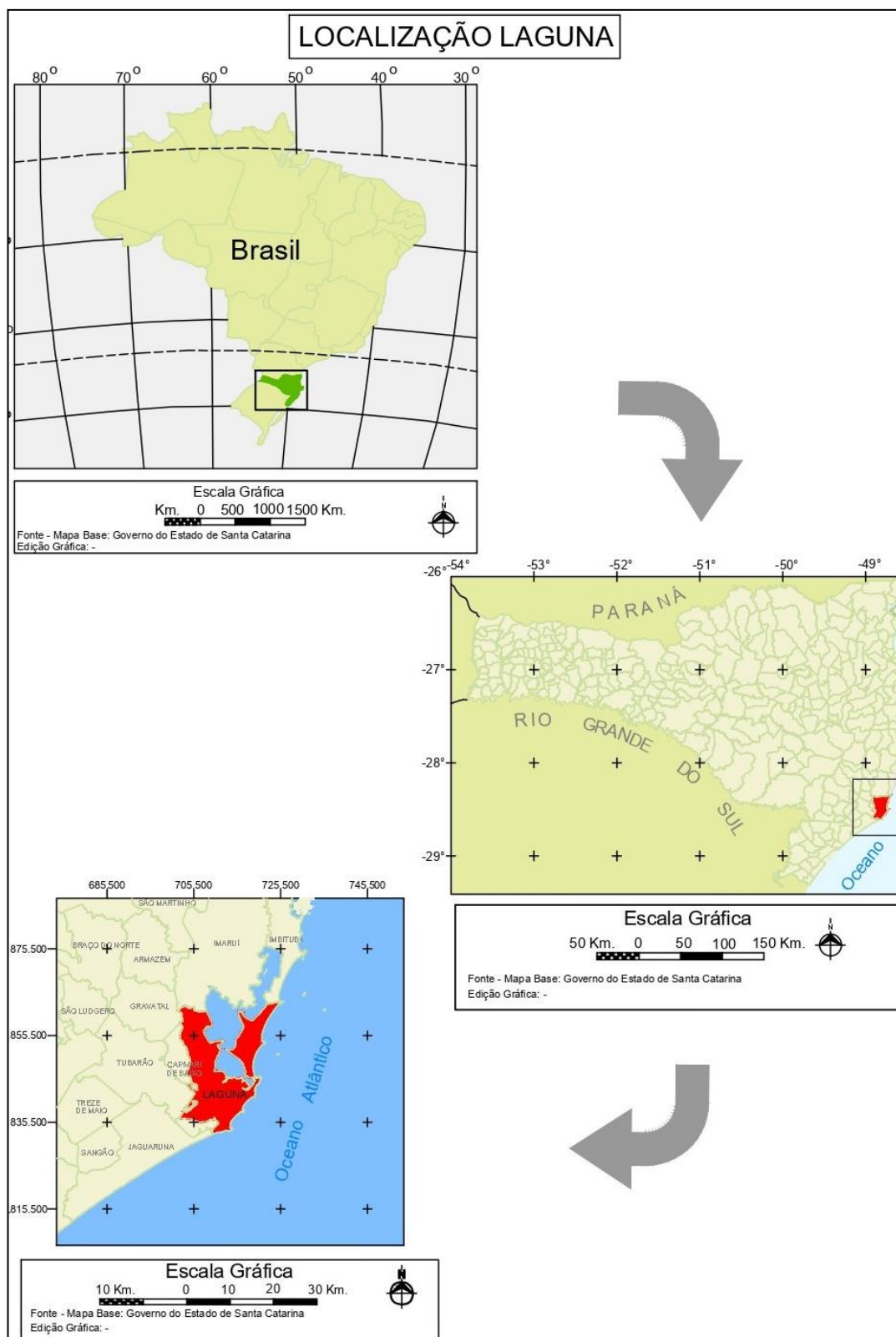
### 1.2. Dados da contratada

- Empresa: **CGM ENGENHARIA E TOPOGRAFIA LTDA.**;
- CNPJ: 02.469.574/0001-39;
- CREA/SC Pessoa Jurídica: 057362-4;
- Endereço: R. Padre Mario Labarbuta, 297, Pinheirinho, Criciúma/SC, CEP 88804-690;
- Coordenador geral: Eng. Civil BRUNO BIANCHIN MACHADO;
- CREA/SC Pessoa Física: 104540-8;
- ART Principal: 7901607-7(Anexo 4);
- E-mail: bruno@cgmengenharia.com.br

## 2. ÁREA DE ABRANGÊNCIA

### 2.1. Município de Laguna

Laguna possui aproximadamente 336,40 km<sup>2</sup> de área, com uma população de estimada de 44.982 habitantes (IBGE, 2016). O município está localizado ao sul do estado de Santa Catarina, conforme a Figura 1, na latitude 28°28'58" e longitude 48°46'51", estando 118 km distante de Florianópolis e 358 km de Porto Alegre. A Tabela 1 apresenta as informações gerais do município.



**Figura 1: Localização do Município de Laguna em Santa Catarina.**  
**Fonte: Transcrito de IPAT/UNESC, 2021.**



**Tabela 1: Informações Gerais de Laguna.**

<b>Data de Fundação</b>	29 de julho de 1676 (344 anos)
<b>Mesorregião</b>	Sul Catarinense
<b>Microrregião</b>	Tubarão
<b>Região Metropolitana</b>	Tubarão
<b>Vias de acesso</b>	Rodovias BR-101, SC 100, e SC 436
<b>Área</b>	336,40 km <sup>2</sup>
<b>População (IBGE/2017)</b>	44.982 hab.
<b>Densidade Populacional</b>	133,7hab./km <sup>2</sup>
<b>Municípios limítrofes</b>	Imbituba, Imaruí, Capivari de Baixo, Pescaria Brava, Tubarão e Jaguaruna

## 2.2. Área de estudo

O local do estudo compreende a rua, definida previamente pela PML, conforme apresenta a Tabela 2. A Figura 2 apresenta as vias atingidas, definidas pela PML. No Anexo 1 é apresentado o Registro Fotográfico das Vias na data da vistoria inicial, realizada em julho de 2021.

**Tabela 2: Vias atingidas neste projeto.**

<b>Nome da Via</b>	<b>Extensão (m)</b>
Avenida Maurílio Kfoury	2.383,52
<b>Total</b>	<b>2.383,52</b>

## 2.3. Aspectos topográficos

A extensão compreendida pelos traçados, apresenta declividade baixa, com altimetria variando entre as cotas 2 m e 5 m, sendo pertencente a Bacia Hidrográfica do Litoral.

## 3. ESTUDOS TOPOGRÁFICOS

Os Levantamentos Topográficos foram executados pela Prefeitura Municipal de Laguna, durante o mês de julho de 2021 e tiveram como objetivo conhecer a situação atual das vias, fornecendo os dados de geoposicionamento necessários para a elaboração dos projetos. Todos os projetos foram elaborados com base nas informações obtidas nos levantamentos topográficos elaborados e enviados pela Contratante.



Figura 2: Traçados das vias atingidas.

## 4. ESTUDOS GEOTÉCNICOS

Os serviços geotécnicos foram realizados através de sondagens do tipo a trado, com coleta de solo para posterior ensaios e testes em laboratório.

### 4.1. Sondagem a Trado

A sondagem a trado é um método de investigação geológica-geotécnica que utiliza a ferramenta de trado, um tipo de amostrador de solo constituído de lâminas cortantes, que pode ter forma convexa (trado concha) ou espiralada (trado helicoidal ou espiral), bem como serem manuais ou mecanizados. Este serviço possibilita a identificação dos horizontes de solo, determinação da profundidade do nível d'água (quando existente) e a coleta deformada de amostra de solo, em quantidade suficiente, para executar os ensaios laboratoriais. Os trados cavadeira tem cerca de 5, 10, 15 cm de diâmetro e são usados para estudos de ocorrências de materiais para terraplanagem e pavimentação, barragens, nos estudos de subleito rodoviários e ainda para avanço da perfuração nas sondagens até que se encontre o nível de água ou até o seu limite de utilização. Os trados helicoidais, torcido ou espiral são muito empregados no interior do revestimento de sondagens a percussão, podendo ser utilizados nos solos argilosos, mesmo abaixo do nível de água.

A sondagem a trado manual geralmente penetra somente nas camadas de solo com baixa resistência e acima do nível d'água. A perfuração do solo geralmente é realizada com os operadores girando uma barra horizontal acoplada a hastes verticais, onde se encontram as brocas. A cada 5 ou 6 rotações é necessário retirar a broca para remover o material acumulado. A amostragem

geralmente é feita a cada metro, anotando-se as profundidades em que ocorrem mudanças do material. A sondagem a trado mecanizado possui o mesmo procedimento para realização de escavação de fundações profundas (estacas escavadas). É uma opção muito utilizada nos canteiros de obra pois é um processo limpo que não produz lama, é fácil de ser transportado e mobilizado dentro da obra, requer um número pequeno de operadores e é de execução relativamente rápida. Além disso, a realização da sondagem por trado mecânicos e caracteriza pela não produção de vibrações durante a perfuração e a perfuração em solos de resistência elevada.

As amostras retiradas pela sondagem a trado são sempre deformadas, ou seja, o solo não mantém suas características físicas quando retirado da natureza. Os resultados da sondagem são apresentados através de perfis individuais ou tabelas e são traçados perfis gerais do subsolo. A determinação do nível de água no furo é de vital importância, seja esta por armazenamento de água de chuva ou por presença do lençol freático. Caso haja a presença de água, durante o avanço da sondagem, deve-se interromper o trabalho e anotar a profundidade, data e hora no boletim de campo. Deve-se sempre aguardar a sua estabilização e anotar a profundidade correspondente à superfície da água. Terminada a perfuração, retira-se totalmente a água existente do furo e espera-se o novo surgimento da mesma, anotando-se a profundidade da lâmina d'água.

Para o presente estudo, foram efetuados 08 (oito) furos ao longo dos traçados das vias projetadas, denominados F01 a F08.

Para realização dos estudos geotécnicos foram utilizadas Normas adotadas pelo DEINFRA/SC, com sondagens do subleito. O método usado nos ensaios foi o método I.S.C. (Índice de Suporte Califórnia/C.B.R.), e ensaios de compactação de solos, NBR 7182/2016, que resulta na medida da resistência a Penetração de cada tipo de solo. Dentro dos critérios estabelecidos nas Especificações Gerais para Obras Rodoviárias do DEINFRA/SC. Sendo assim, segundo o método, o I.S.C. não deve apresentar valores iguais ou abaixo de 6,0%, e a expansão não deve apresentar resultados maiores ou iguais a 2,0%.

#### **4.2. Ensaios de Solo**

A amostra de solo proveniente da sondagem a trado foi encaminhada ao laboratório de solos, onde foram efetuados os seguintes ensaios:

- Granulometria por peneiramento e sedimentação;
- Compactação - amostras não trabalhadas - energia normal;
- Índice de Suporte Califórnia - amostras não trabalhadas - energia normal;
- Teor de umidade natural;
- Expansão.

A Tabela 3 apresenta um resumo da sondagem a trado realizada na área de estudo e também o resultado dos ensaios das amostras em laboratório.

**Tabela 3: Quadro resumo da sondagem a trado e resultado de ensaios.**

Furo	Rua	Material	Profund. (m)	Densidade máxima (g/cm³)	Umidade ótima (%)	I.S.C. (%)	Expansão (%)
F01	Av. Maurílio Kfourri	Areia bem selecionada	0,10 a 1,50	1,634	10,7	15,00	0,00
F02	Av. Maurílio Kfourri	Areia bem selecionada	0,10 a 1,50	1,567	7,1	15,70	0,00
F03	Av. Maurílio Kfourri	Areia bem selecionada	0,10 a 1,50	1,586	19,3	12,00	0,00
F04	Av. Maurílio Kfourri	Areia bem selecionada	0,10 a 1,50	1,583	10,5	10,80	0,00
F05	Av. Maurílio Kfourri	Areia bem selecionada	0,10 a 1,50	1,570	16,4	13,50	0,00
F06	Av. Maurílio Kfourri	Areia bem selecionada	0,10 a 1,50	1,572	16,3	14,80	0,00
F07	Av. Maurílio Kfourri	Areia bem selecionada	0,10 a 1,50	1,638	11,2	12,60	0,00
F08	Av. Maurílio Kfourri	Areia bem selecionada	0,10 a 1,50	1,583	15,8	13,00	0,00

### 4.3. Produtos geotécnicos

Foram gerados os seguintes produtos após a realização da sondagem a trado, coleta de amostras e ensaios de laboratório:

- Planta de Localização das Sondagens a Trado (Volume II);
- Boletins de Sondagem e Ensaio a Trado (Anexo 2);
- Relatório Fotográfico da Sondagem a Trado (Anexo 3).

## 5. ESTUDOS HIDROLÓGICOS

O sistema de macrodrenagem e microdrenagem previsto o estudo contempla, basicamente, a questão das águas pluviais, sua captação, condução e encaminhamento final.

Área de abrangência envolve as sub-bacias contribuintes ao longo das vias, conforme estudos in loco e consulta a base de dados externas, e a definição da localização e traçado dos dispositivos de drenagem levou em consideração, entre outros, os seguintes aspectos:

- Greide da via projetada e escoamento natural das águas superficiais, sempre que possível;
- Dispositivos de drenagem existentes;
- Condições de operação e manutenção da rede;
- Ponto de lançamento final.

### 5.1. Metodologia

A vazão máxima de projeto pode ser estimada com base na precipitação, por métodos que representam os principais processos da transformação em vazão e pelo método racional, que engloba todos os processos em apenas um coeficiente.

O método racional é amplamente utilizado para bacias pequenas, com área de até 2 km². Os princípios básicos desta metodologia são:

- A duração da chuva intensa de projeto é igual ao tempo de concentração;
- Adota um coeficiente único de perdas (C) estimado com base nas características da bacia;

- Não avalia o volume da cheia e a distribuição temporal das vazões.

## 5.2. Definição e caracterização das sub-bacias

A definição do traçado das bacias de contribuição para o trecho em estudo foi procedida a partir de arquivo digital fornecido pela PM de Laguna, contendo planialtimetria da área de estudo, com curvas de nível equidistantes de metro a metro, bem como com apoio do levantamento topográfico do trecho em estudo. Primeiramente, a área foi dividida em sub-bacias.

## 5.3. Uso do solo atual

Para definição do Coeficiente de Escoamento - C, relacionado aos usos de solo atual e futuro, foi adotada metodologia, considerando as seguintes etapas:

- Traçado das sub-bacias de cada trecho;
- Mapeamento dos usos atuais do solo, tendo como parâmetro fotos digitais disponíveis no software Google Earth;
- Atribuição de um Coeficiente de Escoamento conforme os índices estabelecidos pela legislação para cada sub-bacia;
- Ponderação dos Coeficientes de Escoamento à medida em que as contribuições se somam, de montante para jusante, e definição do “C” ponderado.

A Figura3 apresenta os coeficientes de escoamento C da metodologia utilizada.

Zonas	Valor de C
<b>Edificação muito densa:</b> Partes centrais, densamente construídas de uma cidade com ruas e calçadas pavimentadas.	0,70 a 0,95
<b>Edificação não muito densa:</b> Partes residenciais com baixa densidade de habitações, mas com ruas e calçadas pavimentadas	0,60 a 0,70
<b>Edificações com poucas superfícies livres:</b> Partes residenciais com construções cerradas, ruas pavimentadas.	0,50 a 0,60
<b>Edificações com muitas superfícies livres:</b> Partes residenciais com ruas macadamizadas ou pavimentadas.	0,25 a 0,50
<b>Subúrbios com alguma habitação:</b> Partes de arrabaldes e suburbanos com pequena densidade de construção	0,10 a 0,25
<b>Matas, parques e campos de esportes:</b> Partes rurais, áreas verdes, superfícies arborizadas, parques ajardinados, campos de esportes sem pavimentação.	0,05 a 0,20

Figura3: Coeficientes de escoamento.

Por se tratar de uma zona urbana, composta basicamente por pavimentação e residências, será adotado um Coeficiente C Atual de 0,50.

#### 5.4. Tempo de concentração

Tempo de concentração é o intervalo de tempo contado a partir do início da precipitação para que toda a bacia hidrográfica correspondente passe a contribuir na seção em estudo. Corresponde à duração da trajetória da partícula de água que demore mais tempo para atingir a seção.

No estudo, o tempo de concentração pode ser calculado utilizando as seguintes fórmulas.

##### 5.4.1. Equação de Kirpich (para bacias de até 50 ha):

$$t_c = 57 \times \left( \frac{L_t^3}{H} \right)^{0,385}$$

Sendo:

- $t_c$  = tempo de concentração (min);
- $L_t$  = comprimento do rio principal (km);
- $H$  = desnível entre o ponto mais alto e mais baixo (m).

##### 5.4.2. Equação de Ven Te Chow (para bacias com mais de 50 ha):

$$t_c = 52,64 \times \left( \frac{L_t}{\sqrt{S}} \right)^{0,64}$$

Sendo:

- $t_c$  = tempo de concentração (min);
- $L_t$  = comprimento do rio principal (km);
- $S$  = declividade média da bacia (m/km).

Foi adotado um tempo de concentração mínimo de 10 minutos, conforme práticas de projeto usuais.

#### 5.5. Precipitação de projeto

A equação IDF utilizada foi a da estação pluviométrica do município de Laguna/SC, elaborada por Back (2012), devido ao seu extenso período de observação (1961 a 1988) e proximidade do local de estudo, que para precipitações com duração menor que 120 min, tem a seguinte formulação.

$$i = \frac{879,820 \times T^{0,232}}{(t + 8,930)^{0,699}}$$

Sendo:

- $i$  = Intensidade máxima em mm/h;
- $T$  = Tempo de Recorrência (anos);
- $t$  = Tempo de Concentração ou duração da chuva (min).

O tempo de recorrência adotado na determinação da intensidade de chuva foi de 10 anos, indicado para macrodrenagem, conforme definido juntamente com a Fiscalização, e o tempo mínimo de concentração de 10 min, gerando uma intensidade máxima de 192,16 mm/h.

## 5.6. Vazões de projeto

A determinação das vazões foi realizada com base no Método Racional, atendendo à seguinte formulação.

$$Qp = 2,78 \times C \times I \times A$$

Sendo:

- $Qp$  = Vazão de projeto em l/s;
- $I$  = intensidade máxima de chuva em mm/h;
- $A$  = área de drenagem total contribuinte em ha;
- $C$  = coeficiente do escoamento ponderado (Runoff).

## 5.7. Bacias de Contribuição

A área de contribuição total, de cerca de 1,46 km<sup>2</sup>, foi separada em 16 Bacias de Contribuição, conforme apresenta a Figura 4.

A Tabela 4 apresenta os dados das bacias, com suas respectivas vazões.

**Tabela 4: Dados das bacias de contribuição.**

Bacia	Cota Mont. (m)	Cota Jus. (m)	L (m)	Declividade (m/m)	Área (m <sup>2</sup> )	tc (min)	tc (adotada)	i (mm/h)	Qp (l/s)
01	98,50	2,660	478,42	0,2003	60.221,97	9,351	10,000	192,16	510,16
02	130,50	2,500	612,65	0,2089	108.095,92	11,131	11,131	184,53	984,94
03	134,00	2,115	689,91	0,1912	88.258,03	12,621	12,621	175,51	669,42
04	133,00	2,130	793,18	0,1650	90.761,24	14,872	14,872	163,74	849,32
05	106,00	2,070	775,34	0,1340	41.435,11	15,830	15,830	159,28	415,65
06	93,50	2,070	784,22	0,1166	40.661,02	16,851	16,851	154,85	419,34
07	90,00	2,110	831,75	0,1057	68.581,19	18,312	18,312	148,99	686,13
08	73,50	2,090	873,63	0,0817	63.203,94	20,994	20,994	139,53	506,64
09	74,00	2,090	766,79	0,0938	96.802,93	18,010	18,010	150,16	910,83
10	83,00	2,271	833,46	0,0969	88.302,92	18,966	18,966	146,54	857,32
11	85,50	2,282	903,11	0,0921	117.097,10	20,567	20,567	140,94	1.194,92
12	85,50	2,254	923,05	0,0902	89.622,03	21,089	21,089	139,22	996,34
13	44,00	2,290	845,51	0,0493	76.494,79	24,865	24,865	128,15	864,68
14	10,50	2,260	782,28	0,0105	85.399,91	42,439	42,439	95,63	756,75
15	10,50	2,220	858,51	0,0096	182.311,75	47,163	47,163	89,93	1.152,34
16	4,50	2,200	830,98	0,0028	165.108,63	74,375	74,375	68,21	457,68





Figura 4: Bacias de contribuição.

## 6. PROJETO GEOMÉTRICO

### 6.1. Introdução

A elaboração do projeto geométrico para implantação das vias foi desenvolvida segundo as diretrizes da Prefeitura Municipal de Laguna. Foi adequado aos elementos básicos fornecidos pelos Estudos Topográficos, Geotécnicos, Hidrológicos e demais projetos correlacionados.

### 6.2. Metodologia

O Projeto Geométrico compatibilizou a via já implantada seguindo as diretrizes da prefeitura em conformidade com seu Plano Diretor. As diretrizes e normas citadas anteriormente serviram para a elaboração do Projeto de Engenharia, seguindo as especificações vigentes no DNIT.



### **6.3. Objetivo**

O objetivo do projeto teve como fundamentação a melhoria geométrica da via já implantada, que em função do volume do tráfego existente não tem mais capacidade para proporcionar o fluxo de veículos aliado ao conforto dos moradores e usuários locais de maneira segura.

### **6.4. Situação Existente**

A pavimentação das vias deve acontecer em segmento já existente. Por se tratar de uma via com características urbanas, a velocidade diretriz de projeto é de 40 Km/h. Isso proporcionará maior segurança aos pedestres e usuários da via.

As vias possuem diferentes larguras ao longo de suas extensões, prejudicando o tráfego de veículos pesados, bem como ônibus e caminhões. Isso acontece devido aos acessos com diferentes cotas.

### **6.5. Configuração Proposta**

O projeto ora apresentado prevê basicamente a implantação de pista composta por duas faixas de tráfego com larguras variáveis, separadas por canteiro central, assim como a situação atual. Também foi considerada a implantação de uma ciclovia a direita da pista por toda a extensão da via, divididas por um canteiro central com calçada em paver proporcionando conforto e segurança aos ciclistas. E em alguns pontos, foram considerados desvios para encaixe dos Quiosques projetados e enviados pela PML. A velocidade diretriz é de 40 Km/h, com rampa máxima de 15,0%, quando possível.

### **6.6. Declividades transversais**

O projeto foi elaborado com declividade máxima das curvas em 4,00% e as tangentes com 2,00% na pista da esquerda, 3,00% na pista da direita e 1,50% na ciclovia, sendo inclinação para os dois lados, aproveitando as drenagens existentes ou a implantar. A declividade transversal da pista direita poderá sofrer ajuste para melhor encaixe no passeio existente, sendo no mínimo 2,0%.

### **6.7. Apresentação**

O projeto geométrico apresentado no Volume 2 consiste em alinhamento horizontal lançado sobre os dados no levantamento planialtimétrico, na escala 1:500, e o alinhamento vertical, em escala correspondente de 1:500 para horizontal e de 1:100 para vertical.

No plano horizontal é possível visualizar a configuração final dos corpos estradais, onde constam:

- Eixo definitivo, com estações de 20 em 20m, representado pela estaca de km;
- Elementos de alinhamento horizontal (como raio, clóides, parâmetro, etc.);
- Bordas de plataforma do pavimento acabado;
- Cadastro de propriedades, drenagens, edificações e outras infraestruturas urbanas.

## **7. PROJETO DE TERRAPLANAGEM**

### 7.1. Objetivo

O projeto em questão objetiva a orientação dos serviços da terraplenagem e distribuição de materiais das vias do estudo. A seguir, apresenta-se as diretrizes básicas que nortearam este projeto.

### 7.2. Projeto geométrico

A largura da plataforma de terraplenagem foi definida em função das características técnicas, operacionais e geométricas das vias. Após definido geometricamente em planta e perfil o traçado do trecho em questão, procedeu-se à gabaritação das seções transversais para definição de cortes e aterros.

### 7.3. Estudos geológicos e geotécnicos

Através dos estudos geológicos e geotécnicos foram definidos os seguintes parâmetros:

- Horizontes dos materiais;
- Taludes de corte e aterro:
  - Corte: 1:1 (H:V) em materiais classificados em solo;
  - Aterro: 1:1 (H:V);
- Aplicação de materiais de compensação corte/aterro; e,
- Capacidade de suporte de materiais de subleito.

### 7.4. Projeto de terraplenagem

#### 7.4.1. Cortes e Aterros

Devido as vias se encontrarem em área já urbanizada, não sendo possível grandes alterações na cota do pavimento atual, o volume de corte será maior que o de aterro, sobrando material com capacidade de suporte a ser destinado ao bota-fora. Para os aterros, serão utilizados materiais provenientes dos cortes, com aproveitamento apenas dos materiais com capacidade de suporte (ISC/CBR) maior ou igual a 12,0% e expansão menor que 2,0%. Sendo assim, são consideradas as seguintes distâncias médias de transporte (DMT), conforme apresentado na Tabela 5 e na Planta de Distribuição de Materiais, no Volume II.

**Tabela 5: Localização dos materiais de aterro.**

Tipo	Local	DMT (km)	Utilização
Corte da Terraplanagem	Área do projeto	0,05	Aterro da Terraplanagem
Caixa de empréstimo	VW Extração de Recursos Minerais	37,90	Aterro da Terraplanagem e/ou Substituição de Material sem Suporte

Na classificação da terraplenagem foram aplicadas as determinações da Especificação de Serviço. Para tanto, os cortes foram analisados "in loco", tendo-se disponível a planta, o perfil longitudinal e a seção transversal, apresentados no Volume II.

A camada final de terraplenagem deverá ser executada com os melhores solos disponíveis provenientes dos próprios cortes do trecho e/ou do empréstimo supracitado, conforme indicado anteriormente.

A compactação da camada final de terraplenagem e reposição de rebaixo deverá ser na energia de 100% de Proctor normal.

Para a execução de aterros, deverão ser tomados os seguintes cuidados e precauções:

- Quando o terreno natural apresentar declividade transversal superior a 15% serão adotadas as seguintes providências:
  - Para declividade entre 15% e 25%, escarificação do terreno natural na profundidade mínima de 0,15m; para declividade superior a 25%, a construção obrigatória de degrau, disposto longitudinalmente ao longo de toda seção transversal do aterro, com largura na ordem de 3,00 m e declividade suave para o lado de montante;
- No caso de aterros, de pequenas alturas assentes sobre rodovias existentes, deverá ser executada a escarificação do leito da mesma, na profundidade de 0,15 m;
- No caso de alargamento de aterros, ou aterros em meia encosta sua execução obrigatoriamente será procedida de baixo para cima, acompanhada de degrau, nos seus taludes.

#### **7.4.2. Corte em rocha**

Conforme vistoria, não foram encontradas áreas com corte em rocha.

#### **7.4.3. Rebaixo de corte**

Quanto ao nível da camada de subleito nos cortes o material apresentar baixo Índice de Suporte inferior ao mínimo de projeto e expansão superior a 2%, é indicado a retirada desta camada, até uma espessura de 60 cm abaixo da plataforma final de terraplenagem, devendo a reposição ser feita com solos de boa qualidade, proveniente de cortes e empréstimo, conforme anteriormente.

Pela análise dos boletins de sondagem e vistoria in loco, não foram verificados locais indicados para rebaixo de corte.

Durante a construção, a fiscalização e a supervisão deverão verificar in loco a extensão total dos segmentos a serem rebaixados, que poderão ser maiores ou menores do que o previsto em projeto, assim como a existência de segmentos com necessidade de rebaixo que não foram contemplados pelo projeto de terraplenagem.

#### **7.4.4. Bota-fora**

Para a deposição do material, serão utilizados bota-foras a serem indicados pela Fiscalização da PML. Para este projeto, foi considerado a DMT para transporte ao Pátio de Obras da PML, conforme planta do Volume II.

#### **7.4.5. Serviços preliminares**



Previamente as operações de corte e aterro, deverão ser executadas as operações de preparação da área destinada à implantação do corpo estradal, o que compreende: a remoção da camada vegetal superficial e árvores, arbustos, tocos, entulhos e quaisquer outros considerados prejudiciais.

#### **7.4.6. Determinação de volumes**

A metodologia utilizada para o cálculo de volumes foi a comparação dos modelos digitais de terreno atual x projetados, pelo processo de integração gráfica, que resulta no volume dos prismas correspondentes aos segmentos em estudo. Adotou-se o valor médio para um empolamento da ordem de 30% para os solos.

#### **7.4.7. Distribuição de volumes**

Para a distribuição de volumes foram levados em conta fatores que influenciarão nos custos da obra. Assim, estudou-se a distribuição que resulte na menor média ponderada das distâncias de transporte dos materiais escavados e, sempre que possível, o transporte dos materiais no sentido em declive.

### **7.5. Quantitativos**

Os quantitativos de terraplanagem e movimentação de terra são apresentados no Anexo 5.

## **8. PROJETO DE PAVIMENTAÇÃO**

### **8.1. Introdução**

O presente relatório tem por objetivo a definição do tipo de estrutura de pavimento viável do ponto de vista técnico e econômico, além da definição e do dimensionamento da estrutura do pavimento para a pavimentação das vias do presente estudo.

### **8.2. Estudo de tráfego**

O número de solicitações equivalentes ao eixo padrão de 8,2 tf ( $N_{8,2}$ ) durante o período de projeto foi determinado a partir do estudo de tráfego determinado conforme metodologia desenvolvida pela Prefeitura Municipal de São Paulo para Vias Urbanas.

Através do estudo de tráfego, obteve-se o valor de  $5,02 \times 10^6$  para o número de solicitações equivalentes ao eixo padrão de 8,2 tf.

### **8.3. Definição do material empregado na camada final e cálculo do CBR de projeto**

Para caracterização do solo do subleito foram analisados os boletins de sondagem equadros resumos dos resultados de ensaios.

Foram coletadas amostras e realizados ensaios de caracterização, ensaios de compactação e de CBR, com medida da expansão, conforme apresentado anteriormente.

Para a definição do CBR de projeto procedeu-se a análise estatística dos valores de capacidade de suporte do material a ser empregado como camada final de terraplenagem obtidos nos ensaios realizados com o material coletado em campo.

O CBR de projeto, CBR mínimo e CBR máximo são definidos de acordo com as seguintes expressões, considerando nível de confiança de 90%. Os dados geotécnicos, para fins de dimensionamento do pavimento, serão tratados estatisticamente conforme a Instrução de Projeto IP-01/2014, da Prefeitura de São Paulo. Esse tratamento estatístico poderá ser feito através da distribuição "t" de Student, apresentada na Tabela 6.

**Tabela 6: Valores "t" de Student para nível de confiança de 90%.**

n-1	t <sub>0,90</sub>	n-1	t <sub>0,90</sub>	n-1	t <sub>0,90</sub>	n-1	t <sub>0,90</sub>
1	3,08	11	1,36	21	1,32	40	1,30
2	1,89	12	1,36	22	1,32	60	1,30
3	1,64	13	1,35	23	1,32	120	1,29
4	1,53	14	1,34	24	1,32	∞	1,28
5	1,48	15	1,34	25	1,32		
6	1,44	16	1,34	26	1,32		
7	1,42	17	1,33	27	1,31		
8	1,40	18	1,33	28	1,31		
9	1,38	19	1,33	29	1,31		
10	1,37	20	1,32	30	1,31		

onde: n = n° de amostras

Para garantir que o CBR de projeto (CBRp) apresente 90% de nível de confiança, tem-se:

$$CBRp = \overline{CBR} - \frac{S \times t_{0,90}}{\sqrt{n}}$$

Onde:

- $\overline{CBR} = \frac{\sum CBR_i}{n}$  e  $S = \sqrt{\frac{\sum (CBR_i - \overline{CBR})^2}{n-1}}$ ;
- $\overline{CBR}$  = CBR médio aritmético;
- S = Desvio padrão;
- n = número de determinações.

#### 8.4. Metodologia de dimensionamento dos pavimentos

Considerando a definição prévia da PMC quanto ao revestimento e a disponibilidade de material na região e o tráfego previsto na rodovia, propõe-se as seguintes alternativa de pavimento:

- Pavimento flexível: camada em revestimento de concreto asfáltico, camadas granulares embase de brita graduada e sub base de macadame.

Serão seguidas as premissas do DNIT (IPR 667-1991 - Método de projeto de pavimentos flexíveis) no dimensionamento dos pavimentos de concreto asfáltico, conforme apresentado a seguir.

#### 8.4.1. Fator Climático Regional (Fr)

O coeficiente fator climático regional (Fr), que objetiva levar em conta as variáveis de umidade dos materiais do pavimento durante as várias estações do ano (o que se traduz pela variação de capacidade de suporte dos materiais. Esse fator tem variação de 0,2 até 5, sendo adotado 1,0 para este estudo.

#### 8.4.2. Coeficiente de Equivalência Estrutural (K)

São recomendados pelo já referido manual do projeto do DNER e aqui adotados, os seguintes coeficientes estruturais (K) apresentados na Tabela 7 para os diferentes materiais indicados para constituírem a estrutura do pavimento.

**Tabela 7: Coeficiente de equivalência estrutural (K).**

Tipo	Coeficiente K
Base ou revestimento de concreto asfáltico usinado à quente CAUQ	2,0
Base ou revestimento pré-misturado à quente de graduação densa	1,7
Base ou revestimento pré-misturado a frio de graduação densa	1,4
Brita graduada (base)	1,0
Material Granular (sub-base ou subleito)	1,0

Foi adotada genericamente, para a designação dos coeficientes estruturais, a simbologia consagrada pelo uso do DNER.

- Kr = Coeficiente estrutural do revestimento asfáltico;
- Kb = Coeficiente estrutural da base;
- Ks = Coeficiente estrutural da sub-base;
- Kref = Coeficiente estrutural do reforço.

#### 8.4.3. Espessura do Revestimento (R)

A fixação da espessura mínima a adotar para os revestimentos asfálticos é de vital importância na “performance” do pavimento, quanto a sua duração em termos de vida de projeto, e é ainda um dos pontos abertos na discussão da engenharia rodoviária, quer se trate de proteger a camada da base contra os esforços impostos pelo tráfego, quer se trate de evitar a ruptura do próprio revestimento por esforços repetidos de tração e flexão.

Estudos e observações da IPR 719 para Recomendações contidas no Manual de Projeto de Engenharia do DNER visam especialmente as bases de comportamento puramente granular e são as apresentadas na Tabela 8.

**Tabela 8: Espessura mínima de revestimento asfáltico.**

<b>N</b>	<b>Espessura Mínima de revestimento betuminoso</b>
$N \leq 10^6$	Tratamento superficial betuminoso
$10^6 < N \leq 5 \times 10^6$	Concreto betuminoso com 5,0 cm de espessura
$5 \times 10^6 < N \leq 10^7$	Concreto betuminoso com 7,5 cm de espessura
$10^7 < N \leq 5 \times 10^7$	Concreto betuminoso com 10,0 cm de espessura
$N > 5 \times 10^7$	Concreto betuminoso com 12,5 cm de espessura

#### **8.4.4. Espessura da Base (B) E Sub-base (H20)**

A camada de base será construída em Brita Graduada, apresentando  $K_b$  de 1,0 e CBR mínimo de 80%. Este método supõe que há sempre uma drenagem superficial adequada e que o lençol d'água subterrâneo foi rebaixado menos 1,5 m em relação ao greide de regularização.

O dimensionamento da camada de base é realizado pela fórmula abaixo:

$$R \times Kr + B \times Kb \geq H20 \times Ks$$

A camada de sub-base será construída em Macadame Seco, apresentando  $K_{20}$  de 1,0, ou outro material que apresente CBR mínimo de 20%.

O dimensionamento da camada de sub-base é realizado segundo a fórmula abaixo:

$$R \times Kr + B \times Kb + H20 \times Ks \geq Ht \times Kt$$

Conforme o método, o valor mínimo de espessuras de camadas granulares (base e sub-base, por exemplo), é de 15 cm. Os parâmetros H20 e Ht são encontrados no ábaco de dimensionamento apresentado pelo autor, que se resumem na seguinte fórmula.

$$Ht = 77,67 \times N^{0,0482} \times CBR^{-0,598}$$

#### **8.5. Dimensionamento dos pavimentos**

Serão apresentados, a seguir, o dimensionamento dos pavimentos em concreto asfáltico das vias e trechos apresentados. Para todos os trechos serão considerados:

- Valor do número "N" =  $1,02 \times 10^6$ ;
- Espessura de revestimento com 5,0 (cinco) cm, conforme a Tabela 8;
- $K_r$  = Coeficiente estrutural do revestimento asfáltico = 2,0;
- $K_b$  = Coeficiente estrutural da base = 1,0;
- $K_s$  = Coeficiente estrutural da sub-base = 1,0;

##### **8.5.1. CBR de Projeto**

O CBR de projeto (CBRp) foi obtido conforme a metodologia definida anteriormente e apresenta o seguinte valor.

$$\text{CBRp} = 12,59\%$$

#### 8.5.2. Espessura da Base (B)

O dimensionamento da camada de base foi realizado pela fórmula abaixo:

$$R \times Kr + B \times Kb \geq H20 \times Ks$$

$$5,0 \times 2,0 + B \times 1,0 \geq 27,14 \times Ks$$

$$B \geq 17,24 \text{ cm}$$

Conforme o cálculo, adota-se = 18 cm, valor superior ou igual ao mínimo segundo o método.

#### 8.5.3. Espessura da Sub-base (H20)

O dimensionamento da camada de sub-base foi realizado pela fórmula abaixo:

$$R \times Kr + B \times Kb + H20 \times Ks \geq Ht \times Kt$$

$$5,0 \times 2,0 + 18,0 \times 1,0 + H20 \times 1,0 \geq 35,93 \times Ks$$

$$H20 \geq 7,93 \text{ cm}$$

Conforme o cálculo, adota-se = 15 cm, valor superior ou igual ao mínimo segundo o método.

**Tabela 9: Estrutura do pavimento projetado.**

Camada	Material	CBR mínimo (%)	Espessura (cm)
Revestimento (R)	Concreto Asfáltico Usinado a Quente - CAUQ	-	5
Base (B)	Brita graduada	80	18
Sub-base (H20)	Macadame Seco	20	15
<b>Total</b>	-	-	<b>38</b>

#### 8.5.4. Ciclovía

A Tabela 10 apresenta a estrutura da ciclovía projetada, apenas na extensão junto aos quiosques.

**Tabela 10: Estrutura do pavimento projetado.**

Camada	Material	CBR mínimo (%)	Espessura (cm)
Revestimento (R)	Concreto Asfáltico Usinado a Quente - CAUQ	-	4
Base (B)	Brita graduada	80	15
<b>Total</b>	-	-	<b>19</b>



## 8.6. Quantitativos

Os quantitativos de pavimentação são apresentados no Anexo 5.

## 9. PROJETO DE DRENAGEM

### 9.1. Introdução

O Projeto de drenagem consiste na definição e no dimensionamento das estruturas de captação, controle e condução das águas pluviais, a fim de evitar os danos que possam vir a causar ao corpo da rodovia.

Quase todos os materiais empregados na pavimentação possuem seu comportamento fortemente afetado por variações no seu teor de umidade. Não obstante, outros elementos rodoviários que fazem parte da infraestrutura viária, tais como taludes de cortes e de aterros, também se demonstram suscetíveis à ação das águas.

Falhas no sistema de drenagem da rodovia podem provocar danos severos aos usuários (consequentemente ao patrimônio), dos quais assumem papel relevante:

- Redução da capacidade de suporte do solo de fundação (subleito), em virtude de sua saturação, acrescida ou não de alteração de volume (expansão);
- Bombeamento de finos de solo do subleito e materiais granulares das demais camadas do pavimento, com perda da capacidade de suporte;
- Arrastamento de partículas dos solos e materiais granulares superficiais, em virtude da velocidade do fluxo d'água.

Os dispositivos que compõem o sistema de drenagem, e são objetos do projeto, podem ser englobados em três classes, segundo a utilização dos mesmos: Drenagem Superficial, Drenagem Subsuperficial, Drenagem Profunda e, ainda, bueiros.

### 9.2. Drenagem Superficial

A água superficial pode surgir descendo as encostas e taludes ou escoando sobre a pista de rolamento. Se esta água penetrar na base e nela se acumular, os efeitos destrutivos causados pelas pressões hidráulicas que as cargas do tráfego transmitem, ocasionarão a ruína completa do pavimento, ainda que corretamente projetado.

#### 9.2.1. Sarjeta

Para o presente projeto, por ser uma zona urbana, os dispositivos de drenagem superficial serão as sarjetas formadas pelo meio-fio e declividade transversal da pista projetada, que serão ligadas a caixas coletoras.

#### 9.2.2. Caixa Coletora

As caixas coletoras se destinam à captação e condução das águas oriundas das sarjetas e servirão de saída para drenos subterrâneos, onde estes se fazem presentes.

As caixas coletoras serão do tipo boca de lobo, com tampa e grelha de concreto armado, conforme apresentado no Volume II.

### 9.3. Obras de arte corrente - OAC

#### 9.3.1. Generalidades

Um dos tipos de obras de drenagem destinadas à transposição dos talvegues são as obras de arte corrente, mais conhecidas como bueiros. Uma OAC possui a seguinte classificação, conforme sua disposição:

- Bueiro de greide;
- Bueiro de fundo de grotá.

Os bueiros de greide têm por finalidade conduzir as águas coletadas pelo sistema de drenagem superficial que escoam até a caixa coletora, a montante, para locais de deságue. Este bueiro poderá ser transversal ou longitudinal ao eixo da pista. Os bueiros chamados de fundo de grotá consistem em estruturas construídas para conduzirem as águas dos pequenos cursos d'água permanentes, ou as que provêm do fluxo superficial e da drenagem da estrada, por baixo da infraestrutura desta.

O projeto de obras de arte corrente tem a finalidade de determinar a forma mais econômica e suas dimensões, para as diversas descargas de projeto, dentro das condições locais em que a obra será implantada.

#### 9.3.2. Dimensionamento Hidráulico

As drenagens de transposição das bacias foram dimensionadas considerando tubos de DN600, com declividade de 1%, pois a diferença de nível entre a pista existente, e por consequência a projetada também, e a faixa de areia na praia é muito pequena.

O dimensionamento hidráulico dos diferentes trechos em análise foi efetuado pela expressão de Manning, onde a vazão é dada por:

$$Q_c = \frac{1}{n} \times S \times R h^{2/3} \times \sqrt{I}$$

Sendo:

- $Q_c$  = capacidade de vazão da canalização em m<sup>3</sup>/s;
- $n$  = coeficiente de rugosidade (0,013 = concreto liso);
- $S$  = seção da canalização em m<sup>2</sup>;
- $RH$  = raio hidráulico;
- $I$  = declividade da rede em m/m (adotada 0,001).

Para o dimensionamento dos bueiros foi considerado um tempo de recorrência de 10 anos e tempo de concentração de 10 minutos, conforme apresentado anteriormente;

Portanto, cada tubo DN600 tem uma capacidade de drenagem  $Q_c$  de 614,01 l/s, resultando no dimensionamento por Bacia conforme apresenta a Tabela 11.

**Tabela 11:Drenagem projetada.**

Bacia	Qp (l/s)	Qc unitário DN600 (l/s)	Quantidade de tubos (un)	Qc Total (l/s)
01	510,16	614,01	1	614,01
02	984,94	614,01	2	1.228,02
03	669,42	614,01	2	1.228,02
04	849,32	614,01	2	1.228,02
05	415,65	614,01	1	614,01
06	419,34	614,01	1	614,01
07	686,13	614,01	2	1.228,02
08	506,64	614,01	1	614,01
09	910,83	614,01	2	1.228,02
10	857,32	614,01	2	1.228,02
11	1.194,92	614,01	2	1.228,02
12	996,34	614,01	2	1.228,02
13	864,68	614,01	2	1.228,02
14	756,75	614,01	2	1.228,02
15	1.152,34	614,01	2	1.228,02
16	457,68	614,01	1	614,01

Também foram utilizados tubos DN400 para a ligação das caixas coletoras das pistas para a drenagem principal DN600, conforme apresenta a planta no Volume II. Os tubos de DN 400 a 600 são do tipo PS2.

#### **9.4. Quantitativos**

Os quantitativos de drenagem são apresentados no Anexo 5.

### **10. NOTAS DE SERVIÇO**

Nos Anexos 6 a 8 são apresentadas as Notas de Serviço e Elementos de Locação, que servirão de referência para locação futura das obras.

### **11. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**

O presente memorial descritivo tem por objetivo orientar a execução dos serviços de terraplenagem e pavimentação com revestimento em Blocos de Concreto Intertravados nas vias do estudo.

#### **11.1. Terraplanagem**

A terraplenagem tem por objetivo a conformação da plataforma da rodovia, de acordo com o

projeto geométrico. Para o rebaixamento e alargamento da plataforma, a terraplenagem deverá ser executada, obedecendo às cotas constantes do projeto. Os serviços de mobilização e desmobilização dos equipamentos para execução da obra, serão de responsabilidade das Contratadas.

Todos os serviços de topografia são da responsabilidade da Contratada. O material escavado foi classificado como sendo de primeira, onde em determinadas ruas será aproveitado para aterro e o restante do material será transportado para bota fora a uma DMT conforme indicado nas tabelas de "Distribuição de Materiais", em locais previamente designados pelos técnicos da Secretaria de Planejamento Urbano.

O fornecimento do material de caixa de empréstimo considerou a Jazida e DMT citadas anteriormente.

#### **11.1.1. Escavação, Carga e Transporte de materiais - Execução corpo estradal**

Consiste em um conjunto de operações cuja finalidade é construir o corpo da via, tomando como referência as cotas do greide projetado de terraplenagem (Nota de Serviço), onde será marcado em campo através dos offsets.

#### **11.1.2. Execução de escavação, carga e transporte do material de corte.**

Consiste em desmontar por ação mecânica o maciço (corte) pré-definido pelo projeto, dentro das normas e especificações rodoviárias de modo que permita a execução da Rodovia.

Deve ser executado da seguinte forma:

- Escavar os segmentos das vias (cortes), cuja implantação requer escavação e transporte do material constituinte do terreno natural ao longo do eixo e no interior dos limites dos offsets que definem o corpo da Rodovia;
- A operação de execução limita-se em escavar até atingir as cotas e larguras do projeto (greide) levando em consideração as declividades dos taludes;
- O material escavado será destinado e transportado para os locais de aterros quando atender as especificações técnicas estabelecidas, ou serão destinados a locais previamente definidos e designados pela equipe de fiscalização (bota-fora);
- Todo material extraído dos cortes será classificado por técnicos da equipe de fiscalização obedecendo às seguintes definições: 1ª categoria, 2ª categoria e 3ª categoria, pois para cada grandeza e resistência do solo existem preços diferenciados de acordo com o grau de dificuldade no processo de escavação.

##### **11.1.2.1. Materiais de 1ª categoria**

Compreende os solos em geral do tipo argila, rocha em adiantado estágio de decomposição e seixos rolados ou não rolados com diâmetros máximos inferiores a 15 cm, qualquer que seja o teor de umidade que apresentem.

##### **11.1.2.2. Materiais de 2ª categoria**

Compreende as rochas com resistência a penetração mecânica inferior à do granito, blocos de rocha com volume inferior a 1m<sup>3</sup>, matacões e pedras de diâmetro médio superior a 15 cm, cuja extração se processe através do uso combinado de explosivos, tratores com lâmina ou Hipers, mais ferramentas manuais.

#### **11.1.2.3. Materiais de 3ª categoria**

Compreende as rochas com resistência a penetração mecânica igual ou superior ao do granito, blocos de rocha com diâmetro médio superior a 1m<sup>3</sup> e maciços cujo volume seja necessário o emprego contínuo de explosivos para que haja redução das partículas que possibilitem o seu carregamento e transporte.

Os equipamentos necessários às operações de corte são tratores de lâminas equipados com Hipers, moto-scrapers, motoniveladora, perfuratrizes de rocha, explosivos, caminhões basculantes e outros que se fizerem necessários;

As medições serão apropriadas em metros cúbicos medidos nos maciços dos cortes, através das seções transversais (ver projeto terraplenagem). Os cálculos dos volumes deverão ser processados e apresentados em planilhas específicas, levando em consideração os estaqueamentos da obra, o lado em que se encontram e sua classificação.

#### **11.1.3. Remoção de subleito e transporte do material não utilizado na obra**

Nos locais onde existirem pontos de solo sem suporte, os mesmos deverão ser removidos e transportados para bota fora em locais previamente designado pelos técnicos da Secretaria de Planejamento Urbano. Para o aterro dessas remoções deverá ser utilizado material proveniente do corte de outros trechos da área de projeto, desde que apresentem CBR maior que o de projeto e expansão menor que 2%, ou material de caixa de empréstimo, conforme indicado e identificado na prancha "Localização de Materiais".

#### **11.1.4. Corpo de aterros - lançamento e compactação em camadas**

A liberação da compactação poderá ser realizada após no mínimo de 13 passadas com rolo vibratório com energia de compactação máxima. Deverá ser liberada pela topografia a parte geométrica. Caso o fiscal não esteja satisfeito apenas com a visualização deverão ser realizados ensaios para a determinação da densidade de campo desse material.

Deve ser executado da seguinte forma:

- A compactação terá processo mecânico que visa reduzir o volume dos seus espaços vazios, aumentando o seu peso específico aparente e tornando-o assim mais estável;
- Para os corpos de aterros de altura superiores a 2 (dois) metros as camadas inferiores até a cota 60 cm de espessura abaixo do greide projetado deve ser compactado em camadas de no máximo 60 cm de espessura por lançamento, dentro da umidade ótima, até atingir um grau de compactação de no mínimo 95% do P. N.;
- Para a camada final o grau de compactação não poderá ser inferior a 100% do P. N.;
- Os equipamentos utilizados devem atender as especificações de cada tipo de solo que será utilizado no corpo do aterro, tendo em vista a projeção, o transporte e o cronograma definido para cada etapa da obra;

- De modo geral os rolos vibratórios devem ser usados para solos arenosos, para solos argilosos os rolos do tipo pé-de-carneiro são os indicados, sendo que os rolos pneumáticos se adaptam a quase todos os tipos de solo;
- Os serviços executados serão apropriados por metro cúbico, medido no local obedecendo às dimensões projetadas dos maciços de aterros e liberados.

## **11.2. Pavimentação**

### **11.2.1. Regularização do subleito**

Após a terraplenagem, todo o subleito deverá ser regularizado e nivelado de acordo com projeto geométrico, tanto no sentido longitudinal quanto no transversal e compactado, até atingir 100% do Proctor Normal.

Onde a altura de aterro for inferior a 20 (vinte) cm o local deverá ser escarificado no mínimo uma espessura de 15 (quinze) cm, para uma melhor homogeneização do material.

Neste serviço estão incluídas todas as operações necessárias à sua completa execução e são medidos em metros quadrados.

Estes serviços são regulados pela Especificação Geral do DNIT.

### **11.2.2. Base de brita graduada**

Sobre a sub-base, será executado uma camada de base de brita graduada, em toda a extensão do trecho. É uma camada de material pétreo, resultante da composição granulométrica de britas de diâmetros diferentes e de pó de pedra ensaiada em laboratório. Para aplicação na pista, deverá ser misturada em usinas de solos, na umidade de projeto. Após o espalhamento na pista, será compactada com equipamento adequado, até atingir o grau de compactação a 100% do Proctor modificado. A tolerância do greide final da base será de -1,0cm à +1,0cm, e a declividade transversal será de 2,5% a partir do eixo para os bordos em tangente.

Para a execução desta camada, a mesma apresentará saia de aterro 1:1.

A liberação da pista será feita com a aprovação da topografia e da análise de ensaios feitos pela equipe de topografia e laboratório da Contratada.

Para o controle tecnológico será feito uma análise granulométrica e um equivalente de areia. Os serviços são regulados pela Especificação Geral do DNIT.

### **11.2.3. Imprimação**

É a impermeabilização da base, com Asfalto Diluído (Alternativo), aplicado a uma taxa de 1,2 litros/m<sup>2</sup> e deverá ser aplicado com caminhão espargidor com barra de distribuição acionada a uma pressão constante por motor. A imprimação só será executada após a liberação da base pelo laboratório, e devidamente varrida por processo mecânico.

O controle da imprimação é feito com ensaio para calcular a taxa de aplicação, pelo método da bandeja, a cada 100,00 (cem) metros de pista.

Os serviços, com exceção do material utilizado, são regulados pela Especificação Geral do DNIT.

#### **11.2.4. Pintura de ligação**

É a aplicação de um ligante, Emulsão Asfáltica RR-2C, com taxa de 0,5 litros/m<sup>2</sup> e tem por finalidade a perfeita ligação entre a base imprimada e o revestimento asfáltico. Antes de receber a pintura de ligação a base imprimada deverá ser varrida mecanicamente.

#### **11.2.5. Revestimento de concreto asfáltico**

É uma camada em Concreto Asfáltico Usinado a Quente (CAUQ) com espessura conforme indicação nas pranchas de Seção Tipo de Pavimentação nas pistas de rolamento. Tem por finalidade dar conforto, segurança aos motoristas e proteger a base contra a ação das intempéries.

É uma mistura asfáltica usinada a quente composta por agregados (brita, areia e filler) e material asfáltico CAP 50/70. O teor de CAP 50/70 deverá atender a especificação do DNIT no intervalo da Faixa "C". Foi considerado teor de 5,50%.

A massa será misturada em usina gravimétrica ou Drumm-Mixer, cujas instalações não poderão distar há mais de 100 Km.

O transporte se fará em caminhões basculantes enlonados, para manutenção da temperatura da massa asfáltica. O espalhamento na pista será feito com vibro-acabadora de esteiras que deve possuir mesa vibratória com sistema de aquecimento.

A compactação será feita com rolo de pneus auto propelido, de pressão variável e de capacidade mínima de 20 toneladas e com rolo de chapa tandem de 2 tambores, peso mínimo de 6 toneladas, ou preferencialmente com rolo de chapa de 2 tambores vibratórios.

A rolagem se iniciará imediatamente após o espalhamento da massa. Não poderá ser executado o revestimento asfáltico em dias chuvosos, ou com temperaturas abaixo de 10 °C. Também não será permitido o lançamento de massa asfáltica com temperatura inferior a 110 °C.

A Contratada deverá apresentar o projeto da mistura asfáltica e especificar a metodologia e normas técnicas adotadas na elaboração da mesma.

O pagamento deverá ser precedido de sondagem com sonda rotativa a cada 50 m e o grau de compactação não deverá ser inferior a 97% da densidade de projeto e espessuras conforme projeto.

Para o controle tecnológico da camada asfáltica serão realizados ensaios de extração de asfalto e análise granulométrica, com coleta no caminhão ao descarregar na pista, para cada 100 t ou por dia de trabalho.

Os serviços são regulados pela Especificação do DNIT.

#### **11.2.6. Colchão de assentamento**

O colchão para assentamento dos blocos de concreto intertravados deverá ser constituído de pó de pedra, com espessura de 0,04m. A camada deverá ser constituída de partículas limpas, duras, isentas de materiais orgânicos, torrões de argila ou outros materiais prejudiciais. O material não poderá ser superior a 12% em peso do material passante na peneira nº 200. Poderá ser admitido utilização de outro material (areia média, por exemplo), caso liberado pela Fiscalização.

#### **11.2.7. Assentamento dos blocos de paver**

O bloco de concreto será do tipo retangular com espessuras de 6,0 cm e resistência à compressão de 35MPa aos 28 dias e deverão atender às especificações da norma.

As peças pré-moldadas devem ser perfeitas de tal modo que depois de assentadas, a distância média entre elas seja de 2 a 3 mm, nunca superior a 5mm.

As superfícies dos blocos deverão ter cor uniforme e formar um plano contínuo, sem fissuras, ninhos, vazios, bordas quebradas, lascamentos ou corpos estranhos (grãos, sementes, etc.).

As bordas deverão ter cantos vivos sem distorções ou perdas de material, sem rebarbas horizontais (na face inferior do bloco) ou verticais (na face superior). O mesmo é válido para quinas e chanfros.

Serão refugados blocos deformados pelo desgaste das formas, devendo a Contratada substituí-los imediatamente.

O recebimento das peças se dará na obra, onde será verificada se as mesmas satisfazem as condições especificadas. Em uma inspeção visual, se 5% das peças apresentarem defeitos, todo o lote será rejeitado.

Para controle de qualidade serão coletadas amostras aleatórias de peças inteiras e normais, de no mínimo seis peças para cada lote de até 300 m<sup>2</sup>, e uma peça adicional para cada 50m<sup>2</sup> suplantar, até perfazer o lote máximo de 32 peças, que serão cedidas gratuitamente, e ensaiadas de acordo com normas da ABNT.

Deverá ser mantido um espaçamento uniforme entre as peças para preenchimento com areia fina. O acabamento será feito com blocos serrados e rejuntados com argamassa de cimento e areia no traço 1:3 na espessura do bloco de pavimentação. O rejunte junto ao meio fio será feito com argamassa de cimento e areia no traço 1:3. Deverá ser passada a placa vibratória sobre as peças para corrigir possíveis irregularidades do piso. Caso alguma peça apresente qualquer defeito, ou ocorra o afundamento da peça, estas deverão ser imediatamente substituídas. Em seguida deverá ser espalhado areia fina, seca, para selar as juntas. Deverá ser utilizado vassourão para o espalhamento da areia sobre as peças. Após, passar novamente a placa vibratória, intercalando uma passada sobre a outra.

No início e no final da via será executado uma viga de travamento dos blocos. Estas vigas também devem ser executadas em locais com declividade acima de 10%, espaçadas em 40,0 metros, conforme indicação em plantas do Volume II.

Não satisfazendo as especificações, a municipalidade através da Secretaria de Planejamento Urbano poderá rejeitar todo o lote, devendo o mesmo ser substituído sem ônus para o município. Sendo que o lote deve ser formado por no máximo 1.600m<sup>2</sup> de pavimento.

### **11.3. Drenagem**

#### **11.3.1. Galerias Tubulares de Concreto**

A escavação das valas de fundação também será executada pela Contratada. Os tubos da drenagem deverão ser assentados sobre lastro de brita com espessura de 10 cm, em perfeito alinhamento e nivelamento.

E ainda, os tubos serão rejuntados externamente com cimento e areia no traço 1:4, desde a base até o topo.

O reaterro deverá ser utilizado o mesmo da escavação da vala sendo material de boa qualidade, em camadas de 0,25 m compactadas manualmente até a geratriz superior do tubo, podendo o restante da vala ser compactada mecanicamente.



Toda a limpeza e sobra de materiais deverá ser transportado para os locais previamente determinados pela fiscalização.

Todos os problemas que possam ocorrer com as redes de abastecimento de água, energia, telefone e gás, serão de inteira responsabilidade da empresa Contratada, cabendo a esta a devida recuperação.

### **11.3.2. Bueiros Simples/Duplos Celulares de Concreto - BSCC e BDCC**

A escavação da vala deverá ser executada de jusante para montante atendendo as dimensões expressas na planilha de quantitativos.

As aduelas para a execução do bueiro deverão ser pré-moldadas, as mesmas deverão ser assentadas sobre berço em concreto resistência de 20Mpa, a largura de execução dos berços deve ser atendida conforme no detalhe executivo. As formas para execução dos berços deverão ser de tabuas de pinho, a sua utilização poderá ser de até 3 vezes se estiverem em bom estado de conservação.

Para assentamento das aduelas deverá ser executado uma camada granular de 0,30 m, sendo 0,20 m em rachão e 0,10 m de brita corrida. Sobre a camada granular, deverá ser executada uma laje em concreto com resistência de 20 Mpa, com espessura de 0,10 m e dimensões conforme projeto.

A junção das peças deverá ser preenchida com concreto de resistência de 20 Mpa, para que selar a junta impedindo a entrada de água entre elas. Os encaixes (macho/fêmea) as aduelas deverão ser rejuntadas internamente e externamente com argamassa traço 1:3.

Sobre as juntas rejuntadas deverá ser colocado a manta geotêxtil em todo o perímetro das peças com largura de 0,30 m, conforme detalhe de projeto.

Após a colocação da manta sobre as aduelas, deverá reaterrar a vala com o mesmo material

escavado. Para a compactação deverá ser utilizado compactador mecânico manual e caminhão pipa para a umidificação do material.

### **11.3.3. Caixas Coletoras com Grelha**

Deverão ser executadas com blocos de concreto, rejuntados com argamassa de cimento e areia no traço 1:3, nas dimensões conforme projeto. As paredes internas da caixa deverão ser rebocadas com argamassa de cimento e areia no traço 1:3.

A laje do fundo da caixa deverá ser em concreto com espessura mínima de 7,00 (sete) cm e resistência de 15 Mpa.

A tampa de acesso ao fundo da caixa será em concreto e conforme dimensões indicadas em projeto. Esta deverá estar nivelado ao piso acabado da calçada.

O caixilho da caixa deverá ser em concreto nivelado e desempenado, com resistência mínima de 25 Mpa.

A ligação da caixa com a galeria deverá ser com tubo de concreto de diâmetro conforme projeto, com acabamento interno e rejuntado com argamassa no traço 1:3.

A Contratada fornecerá as grelhas em concreto armado conforme projeto no Volume II.

### **11.3.4. Caixas de Ligação e Passagem**

Deverão ser executadas em concreto com resistência de 20 Mpa e dimensões conforme detalhe executivo.

A tampa deverá ser em concreto armado com resistência de 20 Mpa e aço CA-60 e CA-50 com Ø indicados no detalhe.

Para a execução da mesma, deve ser feita a escavação para assentamento do dispositivo, obedecendo aos alinhamentos, cotas e dimensões indicadas no projeto.

As fôrmas deverão ser de madeiras e a confecção do concreto será com betoneira com lançamento manual.

Retirada das fôrmas somente poderá ser feita após a cura do concreto, iniciando-se o reaterro lateral após a total desforma.

Somente será permitida a colocação das tampas de concreto e chumbamento após a limpeza do dispositivo.

#### **11.3.5. Boca**

Deverá ser feita a escavação das cavas para assentamento do dispositivo, obedecendo aos alinhamentos, cotas e dimensões indicadas em projeto. Regularização e compactação do fundo escavado, com emprego de compactador mecânico e com controle de umidade a fim de garantir o suporte necessário para o dispositivo, em geral de considerável peso próprio.

Instalação das fôrmas de madeira serrada nas laterais e paredes da boca, sendo estes escorados também com madeira de 3ª qualidade, não aparelhada.

Lançamento de concreto, amassado em betoneira sendo o concreto dosado experimentalmente para resistência característica à compressão com  $F_{ckmin}$  20 MPa, conforme detalhe em projeto.

Retirada das guias e das fôrmas, o quer somente pode ser feita após a cura do concreto, iniciando-se o reaterro lateral após a total desforma.

Os dispositivos devem ser protegidos para que não haja a queda de materiais soltos para o seu interior, o que pode causar sua obstrução.

Recomposição do terreno lateral às paredes, com colocação e compactação de material escolhido do excedente da escavação, com a remoção de pedras ou fragmentos de estrutura que possam dificultar a compactação. Sendo o material local de baixa resistência, deve ser feita a substituição por areia ou pó de pedra, fazendo-se o preenchimento dos vazios com adensamento com adequada umidade.

#### **11.3.6. Descida D'água de Corte em degraus**

As descidas d'água em concreto simples deverão ser moldadas in loco atendendo ao disposto no projeto devendo seguir as seguintes etapas:

- a) Escavação, obedecendo aos alinhamentos, cotas e dimensões indicadas no projeto;
- b) Para uniformização da base para apoio do dispositivo recomenda-se a execução de base de brita para a regularização;
- c) Instalação das formas e cimbramento;
- d) Lançamento, vibração e cura do concreto com resistência de 20 Mpa;

- e) Retirada das guias e das fôrmas laterais;
- f) Preenchimento das juntas com argamassa cimento e areia, traço 1:3, em massa.

### **11.3.7. Assentamento do meio-fio em concreto pré-moldado**

Os meios-fios deverão estar num alinhamento perfeito e assentes sobre uma base regularizada, devendo o espaçamento (junta) entre meios-fios não ultrapassar a 0,015m.

O rejuntamento será com cimento e areia no traço 1:3, desde a base até o topo do meio-fio, as juntas serão previamente molhadas e devem estar limpas e isentas de impurezas.

#### **11.3.7.1. Características técnicas dos pré-moldados**

Os meios-fios serão em concreto pré-moldado com resistência mínima de 20 MPa aos 28 dias, nas dimensões de 10 cm de largura superior, 12 cm de largura inferior, 30 cm de altura e 100 cm de comprimento. Será permitido o uso de meio fio com comprimento menor a critério da Contratante.

Os meios-fios devem ser moldados em formas metálicas de fácil desmoldagem sem afetar os elementos concretados, o concreto deve ser vibrado até seu completo adensamento para permitir bom acabamento e atingir a resistência desejada.

Para o controle de qualidade será destacado aleatoriamente um lote de 10 unidades de cada 300 peças para comprovação de resistência, verificação da forma, presença de materiais de desintegração e condições das arestas.

A verificação das dimensões e as condições de acabamento serão feitas através de inspeção visual. Os materiais utilizados na fabricação dos pré-moldados deverão satisfazer as seguintes condições:

- Cimento: obedecer às exigências da ABNT e ABCP;
- Agregados: obedecer às exigências da ABNT-EB-4;
- Água: estar isenta de elementos prejudiciais às reações do cimento.

As estruturas pré-moldadas obedecerão aos padrões, catálogos e especificações do fabricante, quando se tratarem de peças fabricadas em linha de produção. Caso contrário, obedecerão rigorosamente aos projetos apresentados.

## **11.4. Sinalização**

### **11.4.1. Sinalização vertical**

É a sinalização composta por placas, painéis e dispositivos auxiliares, situados na posição vertical e localizados à margem da via ou suspensa sobre ela.

As chapas para as placas de sinalização deverão ser zincadas, com no mínimo 270 g de zinco por m<sup>2</sup> e terão uma face pintada na cor preta semi-fosca e outra na cor padrão.

As letras, símbolos e números poderão ser confeccionados com películas refletivas coladas ou por serigrafia sobre película refletiva.

Para a fixação das placas aos suportes, deverão ser utilizados parafusos zincados presos por arruelas e porcas.

Como regra geral, para todos os sinais posicionados lateralmente à via, é dada uma pequena deflexão horizontal de 3° em relação à direção ortogonal ao trajeto dos veículos que se aproximam, para minimizar problemas de reflexo.

Pelo mesmo motivo, os sinais são inclinados em relação à vertical, para frente ou para trás, conforme a rampa seja ascendente ou descendente, também em 3°.

#### **11.4.2. Sinalização de obra**

A sinalização de obra da rua visa a segurança do usuário e do pessoal da obra em serviço, sendo constituída por sinalização horizontal, vertical, bem como dispositivos de sinalização e segurança, que serão constituídas por placas, cones de borracha ou plásticos, dispositivos de luz intermitente e bandeiras.

Os custos serão de responsabilidade da Contratada.

### **11.5. Serviços complementares**

#### **11.5.1. Realocação de Postes**

Os postes com indicação “realocar” no projeto geométrico, deverão ser removidos e colocados em locais que não prejudiquem a execução da obra, sendo este serviço de responsabilidade da PML.

#### **11.5.2. Remoção de calçada**

Por se tratar de alargamento de via, as calçadas que venham interferir nas pistas de rolamento deverão ser removidas de forma mecanizadas com martelete sem reaproveitamento, conforme indicações no Projeto Geométrico, sendo este serviço de responsabilidade da Contratada.

#### **11.5.3. Remoção de cerca**

Por se tratar de alargamento de via, as cercas que venham interferir nas pistas de rolamento deverão ser removidas, conforme indicações no Projeto Geométrico, sendo este serviço de responsabilidade da Contratada.

#### **11.5.4. Realocação de Ponto de Ônibus**

No local onde possui a existência de um ponto de ônibus, este deverá ser realocado, sendo este serviço de responsabilidade da Contratada.

#### **11.5.5. Prolongamento de Caixa de Esgoto**

As caixas deverão ser prolongadas até o nível do pavimento final. O prolongamento do anel deverá ser executado em concreto nivelado e desempenado, com resistência de 20 Mpa. Todas as caixas prolongadas, deverão ser reaproveitadas as tampas.

#### **11.5.6. Plantio de Grama**

No caso de necessidade de plantio de grama, conforme indicação em planta, será na forma de leivas, com o solo deve ser previamente preparado e as placas deverão ter dimensões uniformes. Quando necessário se fará a fixação das placas com estacas de madeira.

A leiva deverá ser de boa qualidade, isto é, boa sanidade e livre de ervas daninhas. O controle das operações de enleivamento será por apreciação visual da qualidade dos serviços. Não será admitido em hipótese alguma o uso de defensivos agrícolas. Este serviço é de responsabilidade da Contratada.

As especificações de serviço são do DEINFRA-SC-ES-OC-04/92.

### **12. MEIO AMBIENTE**

#### **12.1. Estudos de impacto ambiental**

Em relação ao impacto ambiental provocado pela execução da obra em questão, avalia-se ser pouco significativo, pois a pavimentação será executada sobre a via existente. Todavia, caso necessários, estes estudos ficarão a cargo da PML.

### **13. CONSIDERAÇÕES GERAIS**

A Contratada deverá manter a obra sinalizada, especialmente à noite, e principalmente onde há interferência com o sistema viário, e proporcionar total segurança aos pedestres para evitar ocorrência de acidentes.

A Contratada deverá colocar placa indicativa da obra com os dizeres e logotipos orientados pela Secretaria de Planejamento Urbano, que deverá seguir o padrão estabelecido pelo Órgão Financiador do recurso e deverá ser afixada em local visível e de destaque.

Todos os serviços de topografia, laboratório de solos e asfaltos, serão fornecidos pela Contratada.

A obra será fiscalizada por profissional designado pela Prefeitura Municipal. Cabe a Contratada facilitar o acesso às informações necessárias ao bom e completo desempenho do fiscal.

Cabe a Secretaria de Planejamento Urbano do município, dirimir quaisquer dúvidas do presente Memorial Descritivo, bem como de todo o Projeto de Pavimentação e Drenagem.

Caso haja divergência entre as medidas tomadas em escala e medidas determinadas por cotas, prevalecerão sempre as últimas.

A contratada deverá fazer os ensaios de granulométrica da base de brita graduada conforme procedimento descrito na NORMA DNIT 141/2010 - ES.

Para a massa asfáltica devem ser adotados todos os procedimentos conforme descritos na NORMA DNIT 031/2006 - ES.

Quanto a regularização de subleito, deve ser seguidos os procedimentos descritos na NORMA DNIT 137/2010 - ES.

Para a execução da sub-base, deve ser seguidos os procedimentos descritos na NORMA DNIT 139/2010 - ES.

A Contratada assumirá integral responsabilidade pela boa execução e eficiência dos serviços que executar, de acordo com as Especificações Técnicas, sendo também responsável pelos danos causados decorrentes da má execução dos serviços.

A boa qualidade dos materiais, serviços e instalações a cargo da Contratada, determinados através de verificações, ensaios e provas aconselháveis para cada caso, serão condições prévias e indispensáveis para o recebimento dos mesmos.

No final da obra, a Contratada deverá fornecer um relatório, contendo todos os resultados obtidos nos ensaios de laboratório e em campo da obra, e apresentar o controle topográfico realizado, elaborando planta planialtimétrica da obra acabada.

## **14. ORÇAMENTO**

### **14.1. Metodologia**

A metodologia adotada para a elaboração do orçamento do referido projeto é da Caixa Econômica Federal, por meio da Planilha Múltipla, sendo utilizado a tabela referencial de preços SINAPI do mês de 06/2021, disponibilizada pelo referido órgão.

Os serviços não constantes na tabela de referência, forem baseadas em composições existentes no SICRO3/DNIT do mês 06/2021 e cotações em fornecedores da região. O orçamento detalhado é apresentado nos Anexos 9 a 13.

### **14.2. Custos unitários**

Na obtenção dos custos unitários de materiais, foram utilizados os consumos específicos no projeto e os custos unitários de aquisição de cada tipo de material conforme apresentado na tabela referencial SINAPI.

Para custos unitários de aquisição de materiais não constantes na referida tabela, foram pesquisados na tabela referencial de preços de serviços de obras do SICRO3 e elaboradas cotações de preços com fornecedores. As cotações de preços com datas diferentes de 06/2021 foram reajustadas através dos índices de reajustamento de obras rodoviárias da FGV publicadas pelo DNIT.

Não havendo disponibilidade de materiais, e em função de condicionantes geológicas, econômicas e ambientais para a instalação de pedreira próximo à obra, foi considerada neste orçamento a pedreira comercial Falchetti, localizada no Bairro São João, no município de Tubarão/SC, para massa asfáltica, brita graduada, macadame seco e pó de pedra.

O fornecimento e transporte de material de empréstimo considerado para a referida obra é de responsabilidade da Contratada.

Para o material de aterro para substituição de subleito inservível, foram considerados os custos de fornecimento e transporte da caixa de empréstimo indicada no estudo.

### **14.3. Custo Unitário Total**

O custo unitário total resultou da soma dos custos parciais componentes. Não foram considerados interferências em decorrência de fatores climáticos, logística, e de seu processo executivo.

## 15. EQUIPE TÉCNICA

Os profissionais envolvidos na elaboração do presente estudo estão listados na Tabela 12 a seguir.

**Tabela 12: Quadro da equipe técnica deste estudo.**

Nome	Formação	Função	Registro no CREA/SC	ART nº
Bruno Bianchin Machado	Eng. Civil	Coordenação geral e elaboração de projetos	104540-8	7901607-7, 7901625-5 e 7901695-6
Carlos Getulio Machado	Eng. Agrimensor	Elaboração de Projetos	020252-0	7901702-5
Caio Darós Fernandes	Eng. Agrônomo	Elaboração de Projetos	114675-6	7902808-1
Elton Semler Klock	Eng. Agrimensor	Elaboração de Projetos	154417-0	-
Célio Emerich de Bittencourt Jr.	Projetista	Elaboração de Projetos	-	-
Ruan Urbano Cavagnoli	Acadêmico de Eng. Civil	Elaboração de Projetos	-	-

## 16. CONCLUSÃO

Os estudos e projetos elaborados e apresentados neste produto encontram-se efetivamente concluídos, em conformidade com especificações do termo de referência e de acordo com as normas técnicas vigentes.

**BRUNO BIANCHIN**  
**MACHADO:06669**  
**375913**

Assinado de forma digital  
por BRUNO BIANCHIN  
MACHADO:06669375913  
Dados: 2022.05.18  
19:01:01 -03'00'

Criciúma/SC, 17 de agosto de 2021.

**Eng. Civil Bruno Bianchin Machado**  
Coordenador Geral do Projeto  
CREA/SC 104540-8

## 17. ANEXOS

Compõem o Relatório os seguintes anexos:

Número	Título
01	Registro Fotográfico das Vias do Projeto
02	Sondagem e Ensaio de Laboratório
03	Registro Fotográfico das Sondagens
04	ARTs dos Profissionais
05	Quantitativos
06	Notas de Serviço
07	Curvas Horizontais
08	Curvas Verticais
09	Orçamento/Cronograma
10	BDI
11	Composições
12	Cotações