

MEMORIAL EXECUTIVO – PROJETO DE PAVIMENTO ASFÁLTICO

EXECUÇÃO DE PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA EM CBUQ NA RUA RUI BARBOSA NO MUNICÍPIO DE ARAGUARI - MG

DESCRIÇÃO DO PROJETO:

O presente memorial tem por objetivo especificar serviços e materiais de construção a serem utilizados na obra de Pavimentação Asfáltica na rua Rui Barbosa, município de Araguari, conforme situação descrita em Projeto.

Será executado serviços de pavimentação asfáltica em CBUQ, meio fio e sarjeta, sinalização horizontal/vertical e passeio em concreto.

Todos os serviços deverão ser executados de acordo com o projeto proposto. O projeto foi elaborado em obediência às normas técnicas vigentes e pertinentes à espécie de pavimentação das vias urbanas. Com a pavimentação será facilitada a varrição das vias urbanas deixando-as limpas. Ao decorrer da obra a empresa contratada deverá apresentar um laudo técnico de controle tecnológico dos materiais e serviços realizados, conforme exigências normativas do DNIT em conjunto com o boletim de medição a Prefeitura Municipal de Araguari - MG.

As composições de custo unitário foram feitas utilizando o coeficiente de consumo fornecido pela tabela de composições de preço para orçamento (TCPO), da editora Pini - 1.992 balizados pelo índice SINAPI, e SETOP, vigentes na data.

A obra de intervenção possui área de:

- Pavimentação.....977,98 m².
- Meio Fio104,96 m.
- Calçada com Pigmento Preto.....7,90 m³.
- Calçada Cor Natural.....12,17m³.

1 – MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO:

A mobilização compreende as despesas para transportar, desde sua origem até o local onde se implantará o canteiro da obra, os recursos humanos, bem como todos os equipamentos e instalações (usinas de asfalto, centrais de britagem, centrais de concreto, etc.) necessários às operações que serão realizados. Estão, também, aí incluídas as despesas para execução das bases e fundações requeridas pelas instalações fixas e para sua montagem, colocando-as em condição de funcionamento. (TC-003.478/2006-8 –Plenário).

2 – DEMOLIÇÕES

Conforme proposta de projeto será executado o serviço de demolição de pavimento, meio fio e sarjeta, passeio e retirada e recolocação de três postes de iluminação. Sendo assim o material proveniente da demolição deverá ser transportado até a área de descarte de bota fora informado pelo município.

3 – ABERTURA E PREPARO DE CAIXA:

O serviço consiste em escavar, carregar e transportar para um local de “bota-fora” após a implantação do greide de projeto, todo o material que mediante teste, não apresente características granulométricas e de compactação exigidas para servir de base de pavimento asfáltico.

4 - CARGA, TRANSPORTE E DESCARGA DE TERRA:

O serviço consiste em escavar, transportar e descarregar na obra, o material de jazida (que será de responsabilidade da empresa a ser contratada), cujas características granulométricas e de compactação, comprovadas mediante teste, são adequadas para servir de base de pavimento asfáltico.

5 - REFORÇO DA BASE:

Será utilizado base de cascalho de cava com espessura de 15cm, a realização da mesma deve ser de acordo com as normas técnicas: NB-1337/91, EB-2096/91.

(A base existente será mantida sendo a mesma, em caso de necessidade recomposta nos pontos de demolição e posteriormente compactada para antes da execução da nova capa asfáltica.)

6 - MELHORIA DO SUB-LEITO:

De acordo com as Normas Técnicas: NB-1391/91, NBR-12307/91 e NBR-12752/92.

A superfície do subleito deverá ser regularizada até assumir a forma da seção transversal tipo do leito carroçável. A compactação do subleito deverá ser feita por compactadores autopropulsões, progressivamente das bordas para o centro, até atingir o grau de compactação de 100% do PROCTOR INTERMEDIÁRIO. Nos locais inacessíveis para os compactadores autopropulsões, deverão ser utilizados compactadores manuais de placa vibratória.

7 - PREPARAÇÃO DA BASE:

Nos serviços de preparação da base, caso haja necessidade de aterro, este deverá ser feito em camadas de no máximo 20,00 cm, compactados através de compactadores autopropulsões, progressivamente das bordas para o centro, até atingir o grau de compactação de 95% do PROCTOR MODIFICADO. Nos locais inacessíveis para os compactadores autopropulsões, deverão ser utilizados compactadores manuais de placa vibratória.

8 - IMPRIMAÇÃO IMPERMEABILIZANTE:

De acordo com as Normas Técnicas: NBR-9686/93, NBR-12950/93 E EB-1686/93

Pode ser empregado asfalto diluído tipo CM-30, CM-70, CM-250 ou RR-2C. A escolha do material deverá ser feita em função da textura do material da base. A taxa de aplicação será aquela que pode ser absorvida pela base em 24 horas, devendo ser determinada experimentalmente no canteiro de obra, devendo variar de 0,80 a 1,60 L/m².

Após a perfeita conformação geométrica da base, procede-se a varredura da sua superfície de modo a eliminar o pó e o material solto existentes, a seguir aplica-se o material betuminoso. O material não deve ser distribuído quando a temperatura ambiente estiver abaixo dos 10°C, ou em dias chuvosos, ou quando esta estiver eminente. Deve-se imprimir a pista inteira em um mesmo turno de trabalho e deixá-la, sempre que possível, fechada ao trânsito. Qualquer falha na aplicação do material betuminoso deve ser imediatamente corrigida, e na ocasião da aplicação do material betuminoso, a base deve se encontrar levemente úmida.

9 - PAVIMENTO EM CBUQ:

Será executado pavimento asfáltico mistura a quente, com espessura de 3,0cm, rolada e selada mecanicamente de acordo com o projeto e especificações técnicas da ABNT.

O concreto betuminoso consistirá de uma camada de mistura compreendendo agregado, asfalto e filler devidamente dosada, misturada e homogeneizada em usina, espalhada e comprimida a quente.

O material betuminoso a ser empregado será cimento asfáltico, de penetração 50/70, faixa C. A execução dos serviços de pavimentação asfáltica com CBUQ, deverá ser de acordo com as Normas Técnicas.

Os revestimentos recém-acabados deverão ser mantidos sem trânsito, até o seu completo resfriamento.

A critério da fiscalização deverão ser realizados todos os ensaios necessários a execução dos serviços com boa qualidade. Será medida a espessura por ocasião da extração dos corpos de prova na

pista ou pelo nivelamento, do eixo ou dos bordos, antes e depois do espalhamento e compressão da mistura. Admitir-se-á variação de + ou - 10%, da espessura de projeto, para pontos isolados, e até 5% de redução de espessura, em 10 medidas sucessivas.

Durante a execução, poderá ser feito diariamente o controle de acabamento da superfície de revestimento, com o auxílio de duas réguas, uma de 3,00 metros e outra de 0,90 metros, colocadas em ângulo reto paralelamente ao eixo da rua, respectivamente. A variação da superfície, entre dois pontos quaisquer de contato, não deve exceder a 0,5 cm, quando verificada com qualquer das réguas.

10 - DRENAGEM SUPERFICIAL:

Deverá ser executado meio fio pré-moldado 100x15x13x20 e sarjeta em CBUQ, conforme demonstrado em projeto.

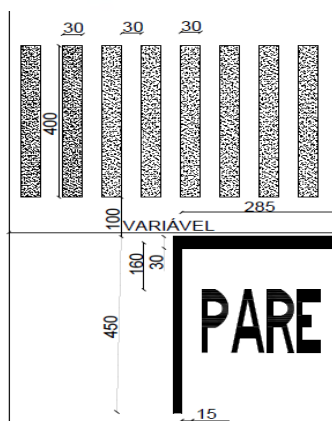
11 – SINALIZAÇÃO HORIZONTAL:

A sinalização horizontal da via será composta por linhas, marcas e legendas, pintadas com tinta acrílica no pavimento, com o intuito de organizar o fluxo de veículos e de pedestres no local. Tal sinalização, além de complementar a sinalização vertical, irá controlar deslocamentos em situações que ocorram problemas de geometria, topografia e obstáculos.

Deverá ser utilizada pintura com tinta acrílica de piso própria para leito, com microesfera de vidro, sinalizando as faixas de passagem de pedestres. As Dimensões A largura (l) das linhas e a distância (d) entre elas é de no mínimo 0,10 m e no máximo de 0,15 m.

A legenda “PARE” deve ser posicionada, no mínimo, a 1,60 m, antes da linha de retenção, centralizada na faixa de circulação em que está inscrita.

Deve ser utilizada como reforço ao sinal de regulamentação R-1.



12 - SINALIZAÇÃO VERTICAL:

A sinalização vertical deverá ser realizada conforme descrição e locação de placas apresentadas em projeto. A haste de sustentação de todas as placas deverá ser de tubo galvanizado. As placas deverão

ser instaladas em locais que permitam a sua imediata visualização e compreensão. Não será necessária a troca de placas já existentes, desde que as mesmas estejam em bom estado de conservação e estejam apropriadas à condição (regulamentação ou advertência) a ser sinalizada.

12.1 – PLACA PARA IDENTIFICAÇÃO DE LOGRADOUROS

Identifica o nome das ruas, bem como código postal e quadras.



13 - CALÇADAS:

Deverá ser executado passeio em concreto (cor natural e com pigmento na cor preta) moldado in loco com espessura de 10 cm, conforme projeto.

Bibliografia

Manual de Normas do DNER-ABNT-NBR 9050
MANUAL DE PAVIMENTAÇÃO DNIT-2006

AMVAP



JOICE ROBERTA RIBEIRO
ENGENHEIRA CIVIL
CREA nº. 104978/D – MG