
MEMORIAL DESCRITIVO



RECAPEAMENTO ASFÁLTICO SOBRE CALÇAMENTO COM PEDRA IRREGULAR NA CIDADE DE BOZANO/RS

SECRETARIA MUNICIPAL DE OBRAS, TRANSPORTES E TRÁFICO
Departamento de Engenharia

Bozano, 18 de março de 2025.

1. INTRODUÇÃO

O presente memorial tem por objetivo descrever sumariamente os serviços a serem executados e as características dos materiais a serem utilizados para a execução de PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA - C.B.U.Q (Concreto Betuminoso Usinado a Quente) sobre pedras irregulares nas Ruas Carlos Drewin, Angelo Bonfada e Gabriel Cossetin.

Serão executados 11.692,25 m² de pavimentação asfáltica(CBUQ) sobre o pavimento de basalto existente. Para isso, deverá ser feita uma camada de C.B.U.Q niveladora com espessura média de 3,00cm. Acima desta camada regularizada, será aplicada a camada final de C.B.U.Q, chamada de camada de rolamento, com 3,00cm de espessura, ambas compactadas.

1.1 Localização da Obra

1. **Rua Carlos Drewin**, com área de **3.520,00 m²**.
2. **Rua Angelo Bonfada**, com área de **3.189,23m²**.
3. **Rua Gabriel Cossetin**, com área de **4.983,02m²**

1.2 Considerações Gerais

Para composição dos preços da planilha orçamentária foi utilizado o SINAPI/RS referente ao mês de fevereiro/2025, sem desoneração. De acordo com Acórdão 2622/2013 do TCU, o BDI adotado foi de 24,00%.

1.3 Plano de Execução da Obra

1.3.1 Mobilização e desmobilização

A mobilizado pela empresa contratada compreende a instalação de todo equipamento e a colocação no canteiro da obra, dos meios necessários ao início da execução dos serviços. Todo o serviço de sinalização necessário à segurança das obra, dos pedestres e veículos é imprescindível e de responsabilidade da CONTRATADA.

1.3.2 Seqüência da execução dos serviços pela CONTRATADA:

- Mobilização;
- Instalação da placa da obra;
- Sinalização de segurança;
- Limpeza e varrição da pista;
- Pintura de ligação sobre pedras irregulares;
- Execução da camada de nivelamento(reperfilagem) em CBUQ;
- Pintura de ligação sobre camada de nivelamento;
- Execução da camada de rolamento(capa) em CBUQ;
- Execução da sinalização viária vertical;
- Execução da sinalização viária horizontal;
- Limpeza e desmobilização do canteiro de trabalho.
-



2. GENERALIDADES E SERVIÇOS PRELIMINARES

A empresa contratada deverá possuir e **comprovar** a disponibilidade dos seguintes equipamentos para a execução dos serviços da obra pretendida com as respectivas quantidades disponíveis.

- Caminhão Basculante;
- Caminhão Toco;
- Caminhão Pipa;
- Rolo compactador vibratório tandem;
- Rolo compactador de pneus, estático;
- Trator de pneus com vassoura mecânica rebocável acoplada;
- Jato de alta pressão de ar e água;
- Espargidor de asfalto pressurizado;
- Usina de mistura asfáltica para Concreto Betuminoso Usinado a Quente;
- Vibroacabadora com nivelamento eletrônico;
- Placa vibratória;
- Mini carregadeira com vassoura recolhadora – Bobcat;
- Balança para pesagem de caminhões.

A empresa participante deverá apresentar licença de operação da usina de C.B.U.Q a ser utilizada na obra, atualizada e em vigência, fornecida pela FEPAM.

Será necessário que as empresas participantes do processo licitatório façam **visita técnica às obras**, através do responsável técnico, juntamente com servidor designado pelo município, para que sejam sanadas as dúvidas técnicas que se fizerem necessárias. Será emitido atestado que fará parte dos documentos a serem apresentados pela empresa.

Para a execução das obras, deverão ser observadas as Especificações de Serviço do DAER, ABNT e outras pertinentes.

Antes do INÍCIO DOS SERVIÇOS, a empresa executora deverá encaminhar ao Departamento de Engenharia a **ART de execução** dos serviços, o **Cadastro da Obra** - CNO (Cadastro Nacional de Obras) efetuada na Receita Federal e o **Projeto de Mistura do Concreto Betuminoso Usinado à Quente** a ser utilizada no serviço, de acordo com normas vigentes do DAER e outras pertinentes ao assunto, de modo que venha obter a qualidade exigida da mistura mediante ensaios a serem realizados durante execução da obra e para obter a Ordem de Início dos serviços.

A interrupção, impedimento do trânsito e a sinalização necessária da via será de responsabilidade da empresa executora.

No canteiro da obra, o engenheiro responsável pela execução deverá registrar todos os serviços executados diariamente, bem como a equipe de trabalho, dias úteis trabalhados, e os dias não trabalhados, registrando no **Diário de Obra**, o qual deverá ficar à disposição da fiscalização.



Deverá ser apresentado à CONTRATANTE, o **Laudo Técnico de Controle Tecnológico** juntamente com a **ART** de responsável técnico, com os resultados dos ensaios realizados pela CONTRATADA em cada etapa dos serviços, que deverão estar em conformidade com exigências normativas, e para isso a empresa deverá disponibilizar de laboratorista e auxiliares. OBSERVAÇÃO: Os ensaios serão de responsabilidade da CONTRATADA.

A **placa** deverá ser fixada em local visível, preferencialmente no acesso principal do empreendimento, devendo ser confeccionada em chapas de aço galvanizado nº 22, com dimensões de 2,00m x 3,00m.

OBSERVAÇÃO: A medição deste item será por m² executado de placa, e será de responsabilidade da CONTRATADA.

Apresentar a **comprovação das pesagens** de cada carga de concreto betuminoso usinado a quente (C.B.U.Q) distribuída na obra, para a execução das etapas previstas, assim como, apresentar comprovante de aferição da balança de pesagem emitida pelo INMETRO. Nos tickets deverá estar discriminada a pesagem bruta, peso da tara e peso líquido. Não será recebida carga de massa asfáltica na obra, sem a devida comprovação da pesagem, cujo controle será acompanhado por servidor municipal no local da obra e também na usina de asfalto.

E, ao concluir os serviços, fornecer a **CND** (Certidão Negativa de Débitos), Diário de Obras, e os ensaios de controle tecnológico, para obter o Recebimento Provisório da obra.

O fornecimento dos equipamentos de segurança caberá ao contratado e deverão atender as normas do Ministério do Trabalho e Emprego.

3. PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA

A seguir serão descritas as especificações técnicas dos serviços relativos à execução do capeamento asfáltico com Concreto Betuminoso Usinado a Quente (C.B.U.Q) sobre vias pavimentadas com pedra irregular.

3.1. LIMPEZA E VARRIÇÃO DE VIA

3.1.1 DEFINIÇÃO

A limpeza será executada para maximizar a aderência do revestimento asfáltico a ser executado sobre toda a superfície de pedras irregulares existente na via.

3.1.2 EQUIPAMENTO

São indicados os seguintes tipos de equipamentos para execução da limpeza:

- a) Vassoura mecânica e manual;
- b) Caminhão pipa equipado com mangueira d'água de alta pressão;
- c) Jato de alta pressão de ar e água.

 4

3.1.3 EXECUÇÃO

Toda a vegetação e material orgânico porventura existentes no leito da rodovia serão removidos através de capina, varrição e lavagem, com os equipamentos descritos acima.

3.2.4 MEDIÇÃO

A medição do serviço será feita por metro quadrado executado. A limpeza e varrição da via será de responsabilidade da CONTRATADA.

3.2. PINTURA DE LIGAÇÃO SOBRE PEDRA IRREGULAR

3.2.1 DEFINIÇÃO

Sobre a via pavimentada com pedras irregulares será executada a pintura de ligação. Consiste na aplicação de uma pintura de material betuminoso sobre a superfície do pavimento existente, antes da execução do revestimento betuminoso, objetivando promover a aderência entre este revestimento e a camada imediatamente superior.

3.2.2 MATERIAL

Para a execução da pintura da ligação, será empregada emulsão asfáltica do tipo RR-2C, diluída com água na proporção de 1:1. A taxa de aplicação para a emulsão asfáltica será de 1,00 L/m².

3.2.3 EQUIPAMENTOS

Para execução da pintura de ligação, será utilizado o caminhão espargidor, equipado com bomba reguladora da pressão e sistema completo de aquecimento; as barras de distribuição devem permitir ajustes verticais e larguras variáveis de espalhamento devendo também estar aferido este equipamento.

3.2.4 EXECUÇÃO

Após varrição da superfície, aplica-se o material betuminoso, na temperatura compatível com o seu tipo, na quantidade certa e da maneira mais uniforme.

O material betuminoso não deve ser distribuído quando a temperatura ambiente estiver abaixo de 10°C, em dias de chuva, ou quando esta estiver iminente. A temperatura de aplicação do material betuminoso deve ser fixada para cada tipo, em função da relação temperatura-viscosidade. Deve ser escolhida a temperatura que proporcione a melhor viscosidade para espalhamento. As faixas de viscosidade, recomendadas para o espalhamento do material asfáltico são de 20 a 60 segundos Saybolt-Furol;

Deve-se executar a pintura de ligação na pista inteira, em um mesmo turno de trabalho, e deixá-la fechada ao trânsito. Quando isto não for possível, deve-se trabalhar em meia pista. Não será permitido o trânsito de veículos sobre a pintura;

A etapa posterior do serviço somente será executada após a cura da pintura.



5

3.2.5 MEDIÇÃO

A pintura de ligação será medida através da área efetivamente executada, em metros quadrados de material espalhado.

Inclui o fornecimento e espalhamento do material na pista, adicionadas à mão de obra e equipamentos para a execução do serviço.

Esta etapa de serviço é de responsabilidade da CONTRATADA.

3.3. REPERFILAMENTO EM C.B.U.Q -BINDER

3.3.1 DEFINIÇÃO

Concreto Betuminoso é uma mistura asfáltica executada a quente em usina apropriada, composta de agregado mineral graduado, material de enchimento (filler quando necessário) e cimento asfáltico de petróleo (CAP), espalhada e comprimida à quente na espessura do projeto.

3.3.2 ESPECIFICAÇÕES - REPERFILAMENTO

Será executada uma camada de reperfilamento em C.B.U.Q com espessura média compactada de 3 (três) cm, com o objetivo de tornar uniforme a pista de rolamento para receber a capa asfáltica.

A superfície do calçamento existente sobre a qual será aplicada a mistura deverá ter sido objeto de limpeza e pintura de ligação, a qual deverá por sua vez ter sido submetida ao necessário período de cura.

O espalhamento da mistura deverá ter como objetivo a correção das depressões longitudinais e transversais, o enchimento de espaços ao redor das pedras irregulares do calçamento ou buracos e depressões da pista a ser pavimentada e, principalmente conformar a superfície de acordo com as declividades de projeto.

3.3.3 Material Asfáltico

Os materiais constituintes do concreto betuminoso são agregados graúdos, agregados miúdos, material de enchimento filler (quando necessário) e ligante betuminoso, os quais devem satisfazer as especificações DNER – ES-P 16/91.

a) Ligante betuminoso: CAP-50-70.

b) Agregado graúdo: pode ser pedra, escória, seixo rolado e deve se constituir de fragmentos sãos, duráveis e livres de torrões e argilas e substâncias nocivas;

c) Agregado miúdo: pode ser areia, pedrisco ou mistura de ambos. Suas partículas deverão ser resistentes, moderada angulosidade, estando livres de torrões e argilas e substâncias nocivas. Deverá apresentar equivalente de areia igual ou superior a 50%;

d) Material de enchimento (filler): constituído por material mineral finamente dividido, tais como cimento Portland, cal extinta, pós calcários, cinza volante, etc. Quando da aplicação deverá estar seco e isento de grumos.

e) A composição da mistura quanto aos agregados e à granulometria devem satisfazer às especificações do DNER ES-P 16/91 e de acordo com Faixa A do quadro a seguir.

3.3.4 Projeto de composição da mistura



No Projeto deverá constar os seguintes itens:

a) A composição de concreto betuminoso deve satisfazer os requisitos do quadro seguinte, com as tolerâncias no que diz respeito a granulometria e aos percentuais do ligante betuminoso.

USO		A Rolamento	B Rolamento, ligação ou nivelamento	C Nivelamento, ligação ou base	
ESPESSURA APÓS COMPACTAÇÃO (cm)		Min. 2,5cm	Min. 4,0cm	Min. 5,0cm	
Peneira		% passando, em peso das faixas			
Discriminação	Abertura (mm)	A	B	C	Tolerâncias maximas
1 ½"	38,1	-	-	-	+6%
1"	25,4	-	-	100	+6%
¾"	19,1	-	100	80-100	+6%
½"	12,7	100	80-100	-	+6%
3/8"	9,5	80-100	70-90	60-80	+6%
Nº4	4,8	55-75	50-70	48-65	+6%
Nº8	2,0	35-50	35-50	35-50	+4%
Nº30	0,42	18-29	18-29	19-30	+4%
Nº50	0,18	13-23	13-23	13-23	+4%
Nº100	0,074	8-16	8-16	7-15	+3%
Nº200	0,074	4-10	4-10	0-8	+2%
Betume Solúvel no CS ₂ (+) %		4,0 – 7,0	4,5 – 7,5	4,5 – 9,0	

b) Deverá ser adotado o Ensaio Marshal para verificação dos requisitos de projeto quanto às condições de vazios, estabilidade e fluência da mistura betuminosa, segundo valores seguintes:

Discriminação	Camada de Rolamento
Porcentagem de vazios(%)	3 a 5
Relação betume/vazios	75 a 82
Estabilidade (Kgf)	800
Fluência (1/100")	8 a 16
Massa aparente da mistura	

c) Definição do teor de ligante da mistura;

d) Controle dos agregados da mistura conforme especificações do DAER ESP-P 16/91:

- Densidade efetiva dos agregados;
- Índice de Lamelaridade da mistura dos agregados – máximo de 50%;
- Porcentagem dos agregados na mistura.

3.3.5 EQUIPAMENTOS

Todo o equipamento, antes do início da execução da obra, deverá ser inspecionado pela fiscalização, devendo estar de acordo com as especificações do DNER, sem o que não será dada ordem de serviço.

- a) Depósito para ligante betuminoso (Ver item 3.1 DNER ES-P 16/91);
- b) Depósito para agregados (Ver item 3.2 DNER ES-P 16/91);
- c) Usina para misturas asfálticas (Ver item 3.3 DNER ES-P 16/91);
- d) Acabadora (Ver item 3.4 DNER ES-P 16/91);
- e) Equipamento de compactação (Ver item 3.5 DNER ES-P 16/91);
- f) Caminhão para transporte da mistura: tipo basculante para o transporte do concreto betuminoso com caçambas metálicas robustas, limpas e lisas, ligeiramente lubrificadas com água e sabão, óleo cru fino, ou solução de cal, de modo a evitar a aderência da mistura às chapas (Ver item 3.6 DNER ES-P 16/91);
- g) Balanças: As balanças para pesagens dos caminhões com a massa asfáltica deverão ser aferidas sempre que a fiscalização julgar necessário (Ver item 3.7 DNER ES-P 16/91);

3.3.6 EXECUÇÃO

A produção da massa asfáltica será efetuada em usinas apropriadas conforme anteriormente especificada e o concreto betuminoso produzido deverá ser transportado, da usina ao ponto de aplicação, nos veículos basculantes. Para manter a temperatura especificada da massa, durante o transporte, cada carregamento poderá ser coberto com lona ou outro material aceitável.

Os trabalhos complementares manuais e a compactação, deverão ter condições de permitir o avanço das obras na velocidade em que a mistura for espalhada, assim como as misturas asfálticas deverão ser colocadas na estrada somente quando a base a receber a mistura se encontrar seca e o tempo não se apresentar chuvoso ou com neblina.

Estando as condições climáticas, a superfície, a mistura e o equipamento de acordo com os requisitos da especificação do DAER, a mistura deve ser espalhada de maneira a obter-se a espessura total indicada pelo projeto, por meio de uma vibroacabadora, devendo se deslocar a uma velocidade de forma tal que permita o espalhamento da mistura contínua e uniformemente, reduzindo ao mínimo o número e o tempo das paradas. Caso ocorram irregularidades na superfície da camada, estas deverão ser sanadas pela adição manual de concreto betuminoso.

A compressão será iniciada pelos bordos, longitudinalmente, continuando em direção ao eixo da pista. Nas curvas, de acordo com a superelevação, a compressão deve começar sempre do ponto mais baixo para o mais alto. Cada passada de rolo deve ser recoberta na seguinte de, pelo menos, metade da largura rolada. Em qualquer caso a operação de rolagem perdurará até o momento em que seja atingida a compactação especificada.

Durante a rolagem não serão permitidas mudanças de direção e inversões bruscas de marcha, nem estacionamento do equipamento sobre o revestimento recém-rolado. As rodas do rolo deverão ser umedecidas adequadamente, e modo a evitar a aderência da mistura. Imediatamente após a distribuição de CBUQ, tem início a rolagem, que como norma



geral, a temperatura de rolagem é a mais elevada que a mistura betuminosa possa suportar, temperatura esta, fixada para cada caso.

Após concluída a compactação, a superfície do revestimento deve ser lisa, desempenada e isenta de trilhas, ondulações, depressões e irregularidades e satisfazer às exigências de espessura, greide e seção transversal. Todas as misturas que apresentem rupturas, desagregações, impurezas ou, ainda, acusarem outros defeitos, deverão ser removidas e substituídas por nova mistura de acordo com o projeto e especificações técnicas, a qual será imediatamente compactada, de modo a se obterem condições idênticas às das superfícies circundantes.

Toda a área que apresentar excesso ou falta de asfalto será removida e substituída por material novo, procedendo-se da mesma forma exposta acima. Todos os pontos e juntas elevadas, depressões, saliências, etc, deverão ser corrigidos. As verificações do acabamento devem ser feitas imediatamente após a rolagem inicial. Concluída a rolagem final, o acabamento da superfície deverá ser novamente verificado, procedendo-se a correção dos defeitos conforme especificado.

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

Todo caminhão basculante que chegar à obra deverá ser pesado vazio e carregado, além de trazer indicação clara de sua procedência, do tipo e quantidade do seu conteúdo e distância de transporte entre a refinaria e o canteiro de serviço.

3.3.7 CONTROLE DA MISTURA

A granulometria dos agregados e a porcentagem de ligante betuminoso na mistura a ser utilizada deve se enquadrar na Faixa "A" de projeto, para camada de rolamento.

A temperatura conveniente é aquela na qual o asfalto apresenta uma viscosidade situada dentro da faixa de 75 e 150 segundos, 'Saybolt-Furol', indicando-se, preferencialmente, a viscosidade de 85 +-10 segundos. Entretanto a temperatura do ligante não deve ser inferior a 135° e nem exceder a 180°C;

Por ocasião da adição do cimento asfáltico ao agregado, a temperatura do agregado não deve ser inferior a 120°C, nem superior a 175°C. Os agregados no momento da mistura devem estar 10°C acima da temperatura do cimento asfáltico, porém igual ou inferior a 175°C.

A rolagem inicial deve ser realizada quando a temperatura da mistura for tal que somada à temperatura do ar esteja entre 150°C e 190°C. Se a temperatura de qualquer mistura asfáltica que deixar a usina, cair mais do que 12°C entre o tempo de carregamento na estrada, deve-se usar lonas para cobrir as cargas.

As misturas devem ser colocadas na estrada quando a temperatura atmosférica estiver acima de 10°C.

De maneira geral, a compactação constituir-se-á de três etapas: rolagem inicial, rolagem intermediária e rolagem final. Logo após o espalhamento da mistura, a superfície deve ser verificada. Todas as irregularidades devem ser corrigidas e a compactação iniciada imediatamente.



3.3.8 MEDIÇÃO

Após análise e aprovação dos ensaios tecnológicos requeridos, proceder-se-á medição e pagamento do serviço de regularização da superfície do pavimento, de acordo com pesagem de cada carga do concreto betuminoso usinado a quente (C.B.U.Q) efetivamente aplicada na obra, e de acordo com o preço unitário contratual.

Este preço inclui todos os insumos para a composição da massa asfáltica, incluindo o ligante betuminoso, o preparo, a mistura, usinagem, espalhamento e compactação, toda a mão de obra, ferramentas, equipamentos, encargos sociais, pesagens e outros relativos a este serviço.

Esta etapa de serviço é de responsabilidade da CONTRATADA.

3.3.9 OBSERVAÇÃO

Cabe à CONTRATADA efetuar os ensaios que comprovem a composição e os parâmetros mínimos de qualidade do C.B.U.Q exigidos para o serviço a ser executado, assim como submetê-lo à apreciação da fiscalização da CONTRATANTE.

Os comprovantes de pesagem serão entregues a um servidor público da Administração que acompanhará as pesagens e especialmente designado para esta tarefa, em duas vias, sendo que nas vias serão anotados o dia e a hora do descarregamento, a placa do veículo e o motorista, sendo que a primeira via ficará com a Administração e a segunda via será devolvida para a empresa executante.

Por falta de parâmetros mais precisos para quantificar o volume de material a ser utilizado no serviço de regularização da pista, adotou-se o critério da área a ser pavimentada com a espessura prevista.

Considera-se aqui o peso da mistura sendo a relação entre área, espessura e densidade da massa asfáltica – 2,40t/m³.

3.4. PINTURA DE LIGAÇÃO SOBRE REPERFILAMENTO

3.4.1 DEFINIÇÃO

Sobre a camada de 3cm resultante do reperfilamento, será executada a pintura de ligação, consistindo na aplicação de uma pintura de material betuminoso sobre a superfície do pavimento existente, antes da execução do revestimento betuminoso, objetivando promover a aderência entre este revestimento e as camadas subjacentes.

Especificações de material, equipamentos e execução da pintura de ligação sobre reperfilamento, adotar as especificações descritas no item 3.3 deste memorial.

3.4.2 MEDIÇÃO

A pintura de ligação será medida através da área efetivamente executada, em metros quadrados de material espalhado. O serviço será aceito, uma vez que seja atendida a taxa de aplicação mínima de 1,0 litro/m² de ligante.

Inclui o fornecimento e espalhamento do material na pista, adicionadas à mão de obra e equipamentos para a execução do serviço.

Esta etapa de serviço é de responsabilidade da CONTRATADA.



3.4.3 OBSERVAÇÃO

Para execução dos serviços de pintura de ligação, observar as especificações de serviço DNER – ES-P 13/91, assim como demais normas aplicáveis pertinentes ao assunto.

3.5. CAPA ASFÁLTICA- Concreto Betuminoso Usinado a Quente (C.B.U.Q)

3.5.1 ESPECIFICAÇÕES

Será executada uma capa asfáltica em C.B.U.Q com espessura mínima de 3 (três)cm compactada, com o objetivo de dar acabamento ao pavimento e tornar uniforme a pista de rolamento.

Demais especificações de material asfáltico, composição da mistura, equipamentos, controle da mistura e execução da capa em C.B.U.Q sobre pintura de ligação, adotar as especificações descritas no item 3.4 deste memorial.

3.5.2 MEDIÇÃO

Após análise e aprovação dos ensaios tecnológicos requeridos, proceder-se-á medição e pagamento do serviço, de acordo com pesagem de cada carga do concreto betuminoso usinado a quente (C.B.U.Q) efetivamente aplicada na obra, em toneladas e de acordo com o preço unitário contratual.

Este preço inclui todos os insumos para a composição da massa asfáltica (inclusive ligante betuminoso), o preparo, a mistura, usinagem, espalhamento e compactação, toda a mão de obra, ferramentas, equipamentos, encargos sociais, pesagens e outros relativos a esse serviço.

Esta etapa de serviço é de responsabilidade da CONTRATADA.

3.5.3 OBSERVAÇÃO

Para execução do C.B.U.Q, observar as especificações de serviço DNER ES –P 16/91 e demais normas aplicáveis pertinentes ao assunto.

Cabe à CONTRATADA efetuar os ensaios que comprovem a composição e os parâmetros mínimos de qualidade do C.B.U.Q exigidos para o serviço a ser executado, assim como submetê-lo à apreciação da fiscalização da CONTRATANTE.

Os comprovantes de pesagem serão entregues a um servidor público da Administração que acompanhará as pesagens e especialmente designado para esta tarefa, em duas vias, sendo que nas vias serão anotados o dia e a hora do descarregamento, sendo que a primeira via ficará com a Administração e a segunda via será devolvida para a empresa executante.

Por falta de parâmetros mais precisos para quantificar o volume de material a ser utilizado no serviço de regularização da pista, adotou-se o critério da área a ser pavimentada com a espessura prevista.

Considera-se aqui o peso da mistura sendo a relação entre área, espessura e densidade do concreto asfáltico – 2,40t/m³.



3.6. TRANSPORTE DA MASSA ASFÁLTICA - C.B.U.Q

3.6.1 ESPECIFICAÇÕES

Os caminhões tipo basculantes para transporte da mistura asfáltica deverão ter caçambas metálicas, robustas, lisas e limpas, ligeiramente lubrificadas com água e sabão, óleo parafínico ou solução de cal, de modo a evitar a aderência da mistura às chapas.

Quando as condições climáticas, associadas a distância de transporte o exigirem ou quando determinado pela Fiscalização, todas as cargas de mistura deverão ser cobertas por lona de tamanho suficiente para abrigar toda a carroceria.

Todo caminhão que produza uma excessiva segregação de material, devido à sua sustentação ou deficiência mecânica, ou que apresentar vazamento de óleo em quantidade prejudicial, ou ainda os que causem seguidamente atrasos por anomalias mecânicas, deverão ser retirados do trabalho até que tenham sido sanados os respectivos defeitos.

3.6.2 MEDIÇÃO

A medição deste serviço será por metro cúbico de C.B.U.Q entregue no local da obra.

3.6.3 OBSERVAÇÃO

Considerando as usinas de C.B.U.Q existentes na região que possam atender os requisitos para fornecimento da mistura, a DMT considerada foi de 45Km em estrada pavimentada.

Esta etapa de serviço é de responsabilidade da CONTRATADA.

3.7. TRANSPORTE DO MATERIAL ASFÁLTICO - CAP

3.7.1 ESPECIFICAÇÕES

Consiste nos serviços de transporte de material asfáltico, em rodovia pavimentada, com distâncias médias de transporte (DMT) acima de 100 quilômetros com caminhão de capacidade de 30.000 litros, com cavalo mecânico de capacidade máxima de tração combinado de 66000 kg, potência 360 CV, inclusive tanque de asfalto com serpentina.

3.7.2 OBSERVAÇÃO

Considerando as usinas de C.B.U.Q existentes na região e a distância até o fornecedor do material- cimento asfáltico de petróleo-CAP, a DMT considerada foi de 420Km em estrada pavimentada.

Esta etapa de serviço é de responsabilidade da CONTRATADA.

4. SINALIZAÇÃO VIÁRIA

4.1 SINALIZAÇÃO VIÁRIA VERTICAL

4.1.1 ESPECIFICAÇÕES

A sinalização vertical é um subsistema da sinalização viária, que se utiliza de sinais apostos sobre placas fixadas na posição vertical, ao lado ou suspensas sobre a pista,



transmitindo mensagens de caráter permanente ou, eventualmente, variável, mediante símbolos e/ou legendas preestabelecidas e legalmente instituídas.

A classificação da sinalização vertical, segundo sua categoria funcional e a padronização por meio de cores, a serem utilizadas nas ruas à pavimentar é a seguinte:

- Sinais de Regulamentação – vermelho;
- Sinais de Advertência – amarelo;

As placas de sinalização adotadas no presente projeto estão indicadas em legendas específicas nas pranchas do Projeto de Sinalização, sendo os suportes de tubo galvanizado DN 50mm(2") e=3.00mm e a placas em chapas de aço num 16 com pintura refletiva.

Quanto ao posicionamento nas vias, têm-se que a borda inferior da placa colocada lateralmente à via, deve ficar a uma altura livre entre 2,00 e 2,50m. O afastamento lateral, medido entre a projeção vertical da borda lateral da placa e a borda da pista deve ser no mínimo de 0,3m para trechos retos da via e 0,40m para trechos em curva.

Sempre que possível, as placas devem ser localizadas no lado direito do sentido de tráfego que devem orientar, fazendo um ângulo de 93° a 95° com o sentido do fluxo, de forma a minimizar problemas de reflexo.

Também serão instaladas placas de identificação contendo nome do logradouro, no início e fim da via a ser pavimentada, sendo os suportes de tubo galvanizado DN50mm e e=3.00mm com placas esmaltadas fixas na extremidade superior do suporte e feitas em chapas de aço resistentes, nas dimensões de 25x45cm.

4.1.2 OBSERVAÇÃO

As formas, cores e dimensões que formam os sinais de regulamentação, advertência, etc, são objeto de resolução do Conselho Nacional de Trânsito(CONTRAN) e devem ser rigorosamente seguidos.

A medição do serviço será feita por unidade executada. Esta etapa de serviço é de responsabilidade da CONTRATADA.

4.2 SINALIZAÇÃO VIÁRIA HORIZONTAL

4.2.1 ESPECIFICAÇÕES

A sinalização horizontal tem a finalidade de orientar os usuários sobre as condições de utilização adequada da via, compreendendo as proibições, restrições e informações que lhes permitam adotar comportamento adequado, de forma a aumentar a segurança e ordenar os fluxos de tráfego". (Resolução nº 236/07 do Contran)

É um subsistema da sinalização viária que se utiliza de linhas, marcações, símbolos e legendas, pintados ou apostos sobre o pavimento das vias. Têm como função: organizar o fluxo de veículos e pedestres; controlar e orientar os deslocamentos em situações com problemas de geometria, topografia ou frente a obstáculos; complementar os sinais verticais de regulamentação, advertência ou indicação.

Para proporcionar melhor visibilidade noturna a sinalização horizontal deve ser sempre retrorrefletiva. No caso de pavimentação nova, deve ser respeitado o período de



cura do revestimento e a superfície a ser sinalizada deve estar livre de sujeira, óleos, graxas ou qualquer outro material que possa prejudicar a aderência da sinalização ao pavimento;

4.2.2 OBSERVAÇÃO

As formas, cores e dimensões desta sinalização são definidas pelo CONTRAN e devem ser rigorosamente seguidos.

No eixo da pista deverá ser executada uma linha de divisão de fluxo oposto (LFO-1), simples e contínua, na cor amarela na tonalidade 10YR 7,5/14, com 12 cm de espessura, para delimitar as faixas de sentido opostos. A sinalização horizontal adotada no presente projeto, está indicada em prancha do Projeto de Sinalização.

Os serviços serão medidos por m² de pintura aplicada na pista, sendo de responsabilidade da CONTRATADA.

Bozano, 18 de março de 2025.



Rodrigo Souto Gambin
Eng^o. Civil CREA/RS 227047



Gederson Mori
Prefeito Municipal