**PREFEITURA MUNICIPAL DE CONTENDA**

**PROJETO DE RECAPE**

**DE**

**VIAS URBANAS**

**MEMORIAL DESCRITIVO**

**RUA DESEMBARGADOR LAURO LOPES**

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

***APRESENTAÇÃO***

1. **APRESENTAÇÃO**

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CONTENDA,** apresenta o relatório contendo a

Memória Justificativa relativa ao Projeto de Engenharia da Rua:

RUA DESEMBARGADOR LAURO LOPES – EXTENSÃO 442,00m

**EXTENSÃO TOTAL:** 442,00m

O presente relatório contém um resumo dos projetos elaborados, com

apresentação das metodologias adotadas e dos resultados obtidos.

***PROJETO GEOMÉTRICO***

1. **PROJETO GEOMÉTRICO**
   * 1. **Referência de Nível**

A referência de nível utilizada como ponto de partida para o presente projeto foi arbitraria fixada no ponto de partida com valor.

A partir desta **RN,** a cota foi transportada mediante nivelamento

direto e contra nivelamento, a todos os pontos da poligonal.

* + 1. **Processamento dos dados**

Os dados de campo foram processados no escritório através de software específico para topografia e projetos de estradas, Auto**CAD**, gerando-se modelo digital sobre o qual a plataforma de projeto foi lançada e o posicionamento do eixo definido.

* 1. ***Planimetria***

A Via citadas anteriormente, será implantadas com duas faixas de rolamento de 3,50m, sentido duplo de tráfego.

A declividade transversal da pista é de 3%, do centro para os bordos.

* 1. ***Altimetria***

Sobre o plano planialtimétrico cadastral obtido pelos estudos topográficos, o

eixo de projeto foi lançado obtendo-se então, o perfil longitudinal.

As características altimétricas foram definidas a partir do lançamento de um

greide de pavimentação que objetivou a correção da situação existente na

maioria dos segmentos, acomodando-se a nova plataforma, bem como prover

condições geométricas dos cruzamentos com outras ruas e nas entradas das

residências.

* 1. ***Apresentação***

Em planta estão representados, na escala 1:500:

- Eixo de projeto estaqueado de 20.00 em 20.00 m (vinte metros);

- Plataforma contendo largura das pistas e dos passeios;

No perfil longitudinal em escala vertical 1:500 e horizontal 1:50, estão apresentados:

- O pavimento atual;

- O greide de pavimentação;

- Percentagem das rampas e seus comprimentos;

- Comprimento das projeções horizontais das curvas de concordância vertical;

- Estaqueamento.

***PROJETO DE RECAPE***

**3.0 PROJETO DE RECAPE**

***3.1 Introdução***

O Projeto de Recape foi elaborado seguindo o método de dimensionamento de Pavimentos Flexíveis, desenvolvido pelo Engº Murilo Lopes de Souza, adotado pelo DENIT.

***3.2 Pavimentação Flexível***

***3.2.1 Composição de Pavimento***

Com base na experiência do Departamento de Pavimentação e em função dos materiais disponíveis na região, o pavimento compor-se-á de revestimento em concreto betuminoso usinado a quente (CBUQ) e pintura de ligação.

***3.2.2 Parâmetro de Tráfego***

A Via, objeto do presente projeto, recebe circulação de tráfego muito leve.

Portanto, para o dimensionamento do pavimento, adotou-se n= 10^4.

***3.2.3 Coeficientes Estruturais***

Os coeficientes de Equivalência Estrutural adotados nas camadas constituintes do pavimento são:

-CBUQ Kr= 2,00

***3.2.4 Determinação das espessuras***

Foi determinada, através do dimensionamento do pavimento, a seguinte espessura:

- Revestimento: Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ) faixa ‘’C’’, a ser executado em uma camada de 0,05m (cinco centímetros):

***PROJETO DE EXECUÇÃO DE OBRA***

**4.0 PLANO DE EXECUÇÃO DE OBRA**

**4.1 O trecho, numa extensão de 442,00m, será objeto de implantação de pavimentação definitiva.**

A via apresenta um revestimento asfáltico, que deverá ser recuperado (tapa buraco/reperfilagem) para a execução do novo pavimento (Recape) em CBUQ definitivo.

O plano de trabalho a ser adotado na execução das obras deve contemplar as seguintes fases:

- Execução do novo Pavimento (Recape);

- Sinalização Horizontal (Pintura de Faixas e Textos);

- Serviços Complementares.

Verifica-se pelas fases acima, que os serviços poderão ser executados com bloqueio parcial do tráfego, funcionando em meia pista durante as obras, ou de uma maneira mais segura e produtiva, pelo desvio do trafego para uma via paralela, ficando a via liberada para as obras.