

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA

Índice

1 INTRODUÇÃO	2
1.1 Considerações Gerais	2
1.2 Enquadramento e Metodologia	2
1.3 Apresentação do Projeto	2
1.4 Condicionantes na execução dos trabalhos.....	2
2 PAVIMENTAÇÃO	3
2.1 Descrição Geral	3
2.2 Dimensionamento do pavimento	3
3 SINALIZAÇÃO E SEGURANÇA	4
3.1 Introdução	4
3.2 Marcas Rodoviárias	4
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	5

Localização



1 INTRODUÇÃO

1.1 Considerações Gerais

O presente projeto diz respeito a requalificação do pavimento viário EN 356-1, no troço compreendido entre a Rotunda dos Bombeiros/Rotunda dos Campos, na freguesia de Maceira.

A proposta apresentada constitui o projeto para conservação, melhoramento e beneficiação das acessibilidades e circulação do arruamento, que apresenta um estado avançado de degradação existente no pavimento, que se observa pela existência de deflexões e deformações, resultam da influência dos vários agentes de degradação (climatéricos, tráfego, temperatura, águas pluviais, etc) ao longo dos tempos.

1.2 Enquadramento e Metodologia

O desígnio deste projeto, tal como foi solicitado, prende-se com a beneficiação do pavimento viário, onde se prevê saneamento de solos de má natureza, fresagens e repavimentação. Foi ainda considerado no capítulo da segurança e sinalização, com marcas rodoviárias com tinta termoplástica.

1.3 Apresentação do Projeto

Nestes projetos foram estudadas as especialidades de terraplenagens, drenagem, pavimentação, obras acessórias e equipamentos de sinalização e segurança.

O projeto é composto por peças escritas e peças desenhadas:

- Peças Escritas
- Memória Descritiva e Justificativa
- Mapa de Quantidades

Peças Desenhadas

- – Planta de Localização
- – Pormenores construtivos

1.4 Condicionantes na execução dos trabalhos

1. O empreiteiro obriga-se a colocar na estrada, precedendo a execução de qualquer tipo de trabalhos, os sinais considerados necessários tendo em vista garantir as melhores condições de circulação e segurança rodoviária durante a realização de qualquer tipo de trabalho, em estrita obediência ao Decretos Regulamentares de Trânsito em vigor.
2. O empreiteiro é ainda obrigado a solicitar o apoio das autoridades de segurança pública em todas as intervenções que obriguem à circulação alternada do trânsito ou basculamento com ocupação de uma das vias de circulação.
3. O empreiteiro apenas será autorizado ao corte total da via em situações que o obriguem por questões de segurança rodoviária.
4. Após a pavimentação o empreiteiro está obrigado a proceder à marcação rodoviária provisória do eixo de via com tinta de base aquosa.
5. 7 dias após a pavimentação do arruamento, o empreiteiro terá de proceder a sua pintura. Este prazo apenas poderá ser alargado caso as condições climáticas não permitam efetuar a pintura.
6. Todos os trabalhos de pré-marcação devem ser acompanhados pela fiscalização, sendo esta informada do dia e hora, no mínimo com 48 horas de antecedência.

2 PAVIMENTAÇÃO

2.1 Descrição Geral

A intervenção desenvolve-se EN 356-1, no troço compreendido entre a Rotunda dos Bombeiros/Rotunda dos Campos, e visa essencialmente em proceder requalificação e beneficiação do pavimento viário, com fresagem de camada do pavimento existente e reposição de nova camada com características idênticas a existente.

Esta intervenção não pretende alterar nem o perfil, nem a diretriz da via, pelo que as características geométricas se mantêm.

2.2 Dimensionamento do pavimento

O dimensionamento da estrutura do pavimento foi efetuado tendo em consideração:

- Características geológicas da zona em estudo;
- temperatura da região onde será executada a presente obra;
- materiais a empregar e respetivas propriedades.

Optou-se, tal como tem sido prática corrente nos últimos anos, dadas as vantagens que apresenta, a utilização de um pavimento flexível cujo dimensionamento é efetuado para um horizonte projeto de 20 anos. Os cálculos efetuados tiveram em consideração as diretivas do “Manual de Conceção de Pavimentos para a Rede Rodoviária Nacional”, JAE 1995, as expressões para verificação dos Critérios de Ruína à Fadiga e Deformação Permanente da Universidade de Nottingham.

Relativamente às solicitações a que o futuro pavimento estará sujeito, estas não deverão apresentar comportamentos substancialmente diferentes dos evidenciados aquando dos estudos anteriormente desenvolvidos para outras requalificações próximas.

No que diz respeito à pavimentação, optou-se por utilizar uma camada de desgaste AC 14 surf 50/70 (BB), com agregados de granito ou seixo, com 6cm de espessura média.

3 SINALIZAÇÃO E SEGURANÇA

3.1 – INTRODUÇÃO

No que diz respeito às marcas rodoviárias, será reposta toda a sinalização de acordo com o existente, ou de acordo com as instruções da fiscalização, sendo a pré-marcação efetuada com acompanhamento da fiscalização.

O âmbito do projeto circunscreve-se aos trabalhos de sinalização horizontal, ao longo da área de intervenção, por forma a promover uma melhoria global dos níveis de segurança, atendendo ao conjunto de especificidades que caracterizam o local em questão.

3.2 – MARCAS RODVIÁRIAS

A aplicação das marcas rodoviárias foi estudada com o objetivo de atender aos necessários e imprescindíveis cuidados de segurança de circulação, devendo esta sinalização ser executada mecanicamente ou à mão, com tinta termoplástica branca.

Todas as marcas respeitam, quer nas características dimensionais, quer nos critérios de aplicação, o que está normalizado pela ex-JAE (Norma de Marcas Rodoviárias de 1995).

3.2.1 – MARCAS LONGITUDINAIS

Foram utilizadas linhas longitudinais contínuas e descontínuas com as seguintes características:

- LBC (0,15) – linha branca contínua com 0,15m de espessura, guias;
- LBC (0,12) – linha branca contínua com 0,12m de espessura, para separação absoluta de sentidos de trânsito;
- LBT (0,12) 2,5/1,0 – linha branca tracejada na separação das vias com 0,12m de espessura e relação traço/espço 2,5/1,0m;
- LBT (0,12) 3,0/4,0 – linha branca tracejada na separação das vias no interior da rotunda, com 0,12m de espessura e relação traço/espço 3,0/4,0m.
- LBTc (0,30) 0,4/0,3 – linha branca tracejada, com 0,30m de espessura e relação traço/espço 0,3/0,4m.

3.2.2 – MARCAS TRANSVERSAIS

Como marcas transversais previmos:

- Passadeira para peões (marca M11 e M11a).

3.2.3 – MARCAS DIVERSAS

Para o bom funcionamento da presente estrutura viária, tivemos ainda em consideração:

- Raias oblíquas paralelas;

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Anexam-se a esta memória, mapa de quantidades para todas as componentes do projeto.

Em tudo o que eventualmente possa ser considerado omissos serão respeitadas as Normas e Legislação em vigor, assim como as boas regras de execução dos trabalhos envolvidos e seguindo as orientações da fiscalização.

O Técnico,

José Luís Palricas