

MEMORIAL DESCRITIVO

CICLORROTA NA RODOVIA ESTADUAL SC 305

2022

1. INTRODUÇÃO

O presente memorial refere-se ao Projeto de ciclorrota que será executado na Rodovia Estadual SC 305, no município de Anchieta – Santa Catarina. O mesmo visa estabelecer critérios a serem seguidos durante a execução, bem como expor a linha de raciocínio e os materiais específicos a serem utilizados.

2. OBJETIVO

O projeto da ciclorrota foi projetado seguindo as normas do DNIT e atendendo ao Termo de Referência do Anexo VI, contemplado na Tomada de Preço 003/2022. O Memorial foca nas etapas executivas, bem como na especificação de cada serviço em questão.

3. JUSTIFICATIVA

O aumento considerável de ciclistas justifica o projeto de elaboração da ciclorrota no município, a qual mostra-se de suma relevância por criar uma nova rota na cidade. Dessa forma, esta democratização da malha viária, servirá tanto para cidadãos percorrerem seu trajeto ao trabalho, quanto para o lazer e bem-estar.

4. DESCRIÇÃO

A ciclorrota apresenta uma extensão de aproximadamente 2.360 metros, estando situada nas margens da Rodovia Estadual SC 305. Esta dispõe de um espaço exclusivo - em dois sentidos de direção - para ciclistas e outro para pedestres, estando ambos separados do asfalto por um pequeno canteiro, conforme mostram os projetos.

A faixa exclusiva aos ciclistas apresenta 1 metro e 60 centímetros de largura. Já a faixa de pedestres, 1 metro e trinta centímetros. Ambas deverão seguir os padrões citados a seguir e compostos em projeto.

4.1 PAVIMENTAÇÃO

A pavimentação será completamente composta por blocos intertravados (pavers) de 10x20 centímetros, com espessura mínima de 4 centímetros, devendo atender os quesitos descritos a seguir.

4.1.1 Terraplanagem e preparo do solo

O primeiro serviço a ser realizado será o rebaixo do material terroso, retirando a camada necessária do solo para o assentamento dos blocos intertravados. Como o esforço vertical atenderá apenas a pedestres e ciclistas, a profundidade mínima poderá atingir cerca de 10 centímetros. O solo deverá ser compactado com auxílio de um compactador mecânico ou até mesmo um rolo compactador.

4.1.2 Preparo do colchão de assentamento

Os blocos intertravados serão assentados sobre um colchão de pó de pedra ou areia grossa, nivelando-o com o auxílio de réguas de alumínio. Visando uma camada uniforme, utilizar-se-á uma linha de nylon para a conferência de esquadros e alinhamentos. A superfície deverá apresentar um caimento mínimo de 1,5% e máximo de 3%, conforme ilustram os projetos.

4.1.3 Assentamento dos pavers

Os recortes dos blocos serão realizados com serra mármore, policorte ou máquina específica para tal. Após o assentamento dos blocos, espalhar-se-á o pó de pedra/areia sobre o piso com uma vassoura, compactando a superfície de blocos, a fim de que os elementos penetrem nas juntas.

4.2 DRENAGEM SUPERFICIAL

A drenagem das águas pluviais deverá percorrer sobre canaletas de concreto, as quais respeitarão as medidas descritas em projeto. Serão aproveitadas todas as canaletas existentes no pavimento, devendo ser executadas apenas aquelas nos locais faltantes, cujos estão indicados nas pranchas.

4.3 REFORÇOS ESTRUTURAIIS

Nas encostas em que há taludes que impossibilitem a simples realização do pavimento, foram previstos blocos de gabiões, específicos para cada caso tratado em projeto.

4.4 SINALIZAÇÃO VERTICAL

As placas de sinalização semi-refletivas serão confeccionadas em chapas n° 18, composta de aço laminado a frio e galvanizado por imersão a quente. Todos os cortes, arremates e furação das placas deverão ser realizados antes da pintura.


A pintura passará por um processo que garanta a vida útil da placa pelo período mínimo de 5 anos. Todas possuirão cores e símbolos de acordo com a padronização exigida pelo DNIT e aprovada pelo CONTRAN.

4.4.1 TIPOLOGIAS DE PLACAS

As dimensões das placas deverão apresentar uma circunferência de 30 centímetros, conforme mostra com o Manual de Sinalização Rodoviária do DNIT (2010).

A seguir, são apresentados alguns modelos de placas que auxiliarão pedestres, motoristas e ciclistas na Rodovia, extraídos do DNIT.


Figura 1 – Circulação exclusiva de bicicletas

Sinal	Código	Nome
	R-34	Circulação exclusiva de bicicletas

Fonte: Manual de Sinalização Rodoviária do DNIT (2010)

A Figura 1 assinala que a ciclovia é de trânsito exclusivo para bicicletas. Este sinal é destinado a motociclistas e pedestres que, inadvertidamente, utilizam-se da ciclovia ou ciclofaixa para efetuarem seus deslocamentos, comprometendo as condições de segurança.

Figura 1 – Circulação exclusiva de bicicletas

Sinal	Código	Nome
	R-36a	Ciclistas à esquerda e pedestres à direita

Fonte: Manual de Sinalização Rodoviária do DNIT (2010)

A Figura 02 alerta aos ciclistas e pedestres o posicionamento adequado para transitarem com segurança em trechos de ciclovias ou ciclofaixas compartilhadas com a circulação de pedestres.

4.4.1 SUPORTE DAS PLACAS

Os suportes das placas serão metálicos de 2 polegadas e altura de 3 metros, sendo altura aparente de 2,10 metros. Os quadros em que fixar-se-ão as placas semi-refletivas serão em aço galvanizado nas dimensões e padrões do DNIT.

4.5 SINALIZAÇÃO HORIZONTAL

As faixas de 1,20m de largura de receberão pintura com tinta de marcação viária com duas demãos. As mesmas terão cores e símbolos de com o Manual de Sinalização Rodoviária do DNIT (2010).

4.6 TACHÕES

Entre as canaletas de concreto e a pista de rolamento dos veículos automotores serão instalados os tachões bi-refletivos, os quais reforçam a demarcação divisória de ambas as pistas.

Os tachões refletivos bidirecionais deverão corresponder às dimensões representadas na Figura 3, sendo altura de 50mm, largura de 150mm e comprimento de 250mm.

Figura 3 - Tachão Refletivo Bidirecional – Cristal



Fonte: Google imagens

A distância de cada tachão será de 2 metros lineares, e ficarão situados entre a canaleta de concreto e a pista de rolamento dos veículos automotores.

4.7 REMOÇÕES DE ESTRUTURAS EXISTENTES

Os trechos em que possuem cercas aramadas ou postes de iluminação dentro do perímetro da ciclorrota, deverão ter estes elementos realocados e instalados da mesma maneira em que se encontravam. Todo o trâmite deve ter o consenso dos moradores locais e da CELESC.

BRÁULIO VINICIUS CARDOSO DE SOUZA
CREA MG – 137030/D