
 AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES		Autopista Régis Bittencourt 		Código MD-06-116/SP-285-3-C04/501	REV. A
Emissão 14/05/2012		Folha 1/21			
Lote : 06	Rodovia : BR-116/SP REGIS BITTENCOURT		Firma Projetista: SEC Engenharia Ltda.		
Trecho : SÃO PAULO - CURITIBA km 285+300		Concessionária: Autopista Régis Bittencourt			
Objeto : MEMORIAL DESCRITIVO			ANTT:		
Documentos de Referência:					
Documentos Resultantes:					
Observação:					
	14/05/2012	SEC Engenharia Ltda.	Eneo Palazzi		
Rev.	Data	Firma Projetista	Concessionária		ANTT
FIRMA PROJETISTA: SEC Engenharia Ltda.					
Nº INTERNO: SEC-MD-06-116/SP-285-3-C04/501		Rev. A			

Código: MD-06-116-SP/285-3-C04/501	Revisão: A	Emissão: 14/05/2012	Folha: 2/23
---------------------------------------	---------------	------------------------	----------------

ÍNDICE

1.	INTRODUÇÃO	3
2.	CONCEPÇÃO BÁSICA	3
3.	SERVIÇOS PRELIMINARES.....	4
4.	FUNDAÇÕES.....	6
5.	MESO-ESTRUTURA.....	12
6.	ESTRUTURA	13
7.	CONCRETAGEM DA MESO E SUPERESTRUTURA:.....	15
8.	LAJE E PISO DA PASSARELA/RAMPAS	18
9.	ESCOAMENTO DE ÁGUA DE CHUVA	19
10.	TELAMENTO DE TRAVESSIA, GUARDA CORPO E CORRIMÃO.....	19
11.	REVESTIMENTOS.....	21
12.	PLANILHA DE QUANTIDADES.....	22

1. INTRODUÇÃO

O presente documento é parte integrante do projeto estrutural desenvolvido para execução de passarela de pedestres implantada na Rodovia Régis Bittencourt - BR116, km 285+300, Município de Itapecerica da Serra/SP.

Neste documento serão apresentados os procedimentos, recomendações e as alterações relevantes, referentes à execução da estrutura, mesoestrutura e infraestrutura da passarela e rampas de acesso.

2. CONCEPÇÃO BÁSICA

A solução para a passarela e rampas de acesso foi estudada para as características locais, buscando a integração com os aspectos topográficos e objetivando a funcionalidade e racionalização dos recursos empregados.

O gabarito a ser respeitado é de 5,5 metros livre, entre o pavimento da pista de rolamento e a estrutura da travessia. A largura útil das rampas e travessia foi de no mínimo 2,0 m, devendo ser providas de guarda corpo com altura de 1,10m do piso e, ainda, corrimão, guia de balizamento e piso tátil, conforme norma de acessibilidade.

Em complemento à estrutura das rampas de acesso foram projetadas, conforme norma de acessibilidade, obras de terraplanagem e contenção para concordância das rampas com a topografia local.

Os materiais e sistemas estruturais foram definidos conforme a tipologia da obra, vãos previstos no anteprojeto fornecido e condições de execução apropriadas para o local.

A estrutura das rampas foi concebida considerando a possibilidade de vãos moderados, conforme espaçamentos possíveis para disposição dos pilares de apoio, propiciando a adoção de sistemas em vigas e lajes de concreto armado.

A solução básica para a estrutura da rampa de acesso foi em lajes alveolares protendidas, apoiadas em consoles dispostos no topo dos pilares e para a estrutura da travessia, foi adotado vigas com seção tipo "T", em concreto armado quando o vão não superar 13 metros e, em concreto protendido para vãos superiores, visando à redução da seção da viga e conseqüentemente a redução do desnível a ser vencido pelas rampas.

3. SERVIÇOS PRELIMINARES

3.1. CANTEIRO DE OBRA:

Foram providenciadas instalações adequadas para o desenvolvimento dos trabalhos, como: escritório, almoxarifado, alojamento e alimentação de funcionários, oficinas, depósito de materiais e combustíveis, locais para preparo de formas e armações, produções de concreto e fabricação de pré-moldados (caso haja necessidade, condições de espaço físico e de produção), bem como, as instalações necessárias para operações de equipamentos, necessários à execução e controle da obra.

As instalações do canteiro foram executadas em compartimentos independentes, adequadamente dimensionados para atender a produção da obra e minimizar o impacto na área de intervenção.

Para a instalação do canteiro de obra foram observados, no que couber, o constante na NBR 12284/91 e na NR-18.

O perímetro do canteiro de obra foi delimitado prevendo restrições ao acesso, verificado às condições de segurança.

Todos os tapumes, placas de identificação e sinalização foram executados e instalados conforme exigências legais, assegurando o perfeito andamento da obra.

As instalações provisórias de fornecimento de água e de energia elétrica (caso necessário), além de unidade sanitária e outras foram instaladas conforme as normas e legislação incidente.

A construção da passarela conteve placa de identificação da obra contendo informações previstas em legislação e conforme diretrizes do órgão fiscalizador.

3.2. EQUIPAMENTOS:

Após estudo dos locais mais adequados, incluindo a análise da capacidade de suporte do solo para estocagem de materiais e trânsito de equipamento pesado, foi executada a preparação do terreno, em toda a área a ser ocupada pela obra e instalações.

Todos os equipamentos foram adequadamente especificados e instalados, conforme a necessidade da obra, tais como: guinchos, muques, guindastes, guas, centrais de concreto, equipamentos para estaqueamento, etc.

3.3. LOCAÇÃO DA OBRA:

Elementos ou obstáculos que sejam possíveis e permitidas suas remoções e, que impeçam a boa execução dos serviços, foi removido e, o material resultante foi transportado para locais previamente determinados pela fiscalização.

A locação geral da obra seguiu as referências indicadas no projeto, elaborado conforme levantamento topográfico disponibilizado.

A locação da obra foi executada por equipe especializada de topografia com auxílio de instrumentos adequados, confirmando as medidas de projeto com os dados de campo.

Qualquer divergência ou interferência identificada na locação da obra foi informada à equipe de fiscalização e a empresa projetista para efetuarem os ajustes necessários.

Quando da locação verificou as interferências com valas, bueiros, gralhas, canaletas, elementos enterrados, instalações e redes de energia, previsto o remanejamento, sob autorização dos órgãos competentes e fiscalização da Auto Pista.

4. FUNDAÇÕES

4.1. DEFINIÇÕES:

As fundações, para os pilares das rampas e travessia, foram substituídas por estacas moldadas in loco, tipo STRAUSS, conforme parecer de geotecnia, eram possíveis soluções à execução das fundações, a utilização de estacas pré-

moldadas, estacas hélice contínua, estacas raiz e estacas strauss. devido à presença e dimensões do talude, as estacas pré-moldadas seriam de difícil cravação, portanto, devido à agilização e facilidade de execução, foi escolhida a solução em estacas strauss.

Os elementos de fundação foram assentes em camada de solo com boa resistência e, as estacas deverão atingir as profundidades adequadas para se obter a carga de trabalho requerida em projeto, sem ocorrência de recalques.

Atenção especial foi dada às estacas curtas, cuja resistência foi garantida pelo atrito lateral, sendo que, a resistência de ponta foi considerada com as reduções prescritas em norma.

A profundidade exata dos elementos de fundação/estacas, a tensão admissível adotada em projeto, bem como as demais definições estabelecidas em projetos e no parecer de fundações, foram analisados e ajustados, se necessário, por engenheiro de fundações, face às condições encontradas no campo.

O consultor de fundações liberou as fundações garantindo a capacidade de carga de trabalho requerida para as estacas e a estabilidade dos elementos estruturais de fundações, verificando os níveis de deslocamentos e recalques, sendo que os mesmos devem ter valores desprezíveis.

Os níveis de apoio dos elementos de fundação seguiram as indicações em projeto e ajustados em função da topografia, a ser confirmada no local.

Os pilares tiveram seus comprimentos reduzidos, entretanto, caso haja necessidade de aumento no comprimento dos pilares deve ser elaborada nova avaliação de esforços tanto para os pilares quanto para as fundações.

Demais informações e recomendações foram verificadas no relatório sondagem elaboradas pela empresa PBS SONDAgens E PERFURAÇÕES DE SOLOS LTDA e parecer de fundações elaborado pela empresa GEOBRAX, conforme seguem em anexo.

Quanto à obra ou fundações da passarela (rampa e travessia) forem implantados em talude, o engenheiro de solos e fundações verificou a segurança do mesmo, quanto a sua estabilidade e processos erosivos e, as obras necessárias para estabilização e proteção do talude foram executadas, anteriormente à execução das fundações.

4.2. ESCAVAÇÃO:

A escavação para execução das sapatas/blocos foi manual ou mecanizada, até a cota prevista ou cota definida pelo consultor de fundações, as dimensões da cava devem respeitar os limites para a perfeita execução das formas.

Caso necessário deve ser executado estruturas de contenção e instalados sistemas de bombas para retirada de água precipitada ou infiltrada nas valas.

O fundo das valas deve estar limpo, nivelado e compactado, para execução da camada de concreto magro de regularização.

O tempo entre a escavação e a execução do elemento de fundação foi o menor possível.

Os serviços de escavações de solo obedeceram aos dispostos nas NR-15, NR-18, NR-21 e nas NBR 9061, NBR 11682, NBR 7678 e NBR 5682.

Código: MD-06-116-SP/285-3-C04/501	Revisão: A	Emissão: 14/05/2012	Folha: 9/23
---------------------------------------	---------------	------------------------	----------------

4.3. EXECUÇÃO DAS ESTACAS:

Para instalação e movimentação do equipamento para execução de estacas em terrenos acidentados ou em aclave, executado, se necessário, bermas, clareiras, platôs, etc.

Verificou nos locais as possíveis interferências para a instalação e movimentação dos equipamentos para execução das estacas e, se necessário o projeto foi revisado, caso não seja possível eliminar a interferência.

As estacas moldadas in loco, tipo STRAUSS, foram executadas com concreto adequado e com os cuidados necessários para não ocorrer descontinuidades, estrangulamentos, falhas ou irregularidades que possam comprometer integridade e capacidade de carga das mesmas.

O arrasamento das estacas respeitou as cotas previstas em projeto e foi executado cuidadosamente de forma a não danificar o elemento estrutural.

As características de resistência e consistência do concreto respeitaram as indicações em projeto e orientações do consultor de solos e fundações.

4.4. EXECUÇÃO DAS ESTACAS:

Para execução das estacas, primeiramente o solo foi adequadamente compactado e executado uma camada de concreto magro nivelando o fundo da vala, com 10 centímetros de espessura.

Posteriormente foram executadas as formas e, em seguida, o posicionamento das armaduras, conforme projeto e, posteriormente, executou-se a concretagem do elemento de fundação.

O concreto foi adequadamente lançado, adensado e curado, conforme prescrições e recomendações normativas.

O concreto a ser utilizado nas fundações deve apresentar as seguintes características mínimas:

- Consumo mínimo de cimento de 400 kg/m³;
- Slump Test de 15 +/- 2 cm;
- Resistência característica mínima de $f_{ck}=25$ MPa;
- Agregado de areia e pedra 1 e 2;
- Fator água/cimento máximo de 0,55;
- Início de pega superior a 3 horas;
- Executar controle tecnológico.

Obs.: o concreto magro deverá ter resistência mínima de 10 MPa.

A armação foi cortada, dobrada e montada conforme projeto e foram inseridas na forma e cavas antes da concretagem. A rigidez das armações foi compatível com as dimensões dos elementos de fundação, quando necessário foi previsto

caranguejos e ferros suportes para manter as barras bem posicionadas. O recobrimento da armação foi de 5.0 centímetros em toda a sua extensão.

As formas foram dimensionadas para suportar o peso e a pressão do concreto plástico, considerando o processo e a velocidade de concretagem, também foram rigidamente contraventadas, robustas, sem deformações iniciais, defeitos, irregularidades ou pontos frágeis, garantindo as dimensões, prumos, nivelamento e posicionamento dos elementos estruturais.

As formas foram confeccionadas em madeira compensada plastificada ou formas metálicas.

Na confecção das formas, foram evitadas exposições demoradas das formas às intempéries, as juntas foram vedadas e, ainda, as formas foram limpas e molhadas antes do lançamento do concreto, sem formação de poças. As formas foram confeccionadas de maneira a permitir a fácil remoção sem danificar o concreto, sendo recomendável evitar os cantos vivos com a utilização de chanfros.

O aço para as armaduras atendeu ao especificado na NBR 7480, adotando-se para o valor característico da resistência à tração, f_{yk} , a resistência característica de escoamento da categoria do aço empregado.

4.5. CUIDADOS GERAIS

Foram instaladas barreiras de proteção (New Jersey) para os pilares da passarela.

Quando um elemento de fundação avançar sob a projeção da faixa do acostamento, sua face superior deverá estar a no mínimo 0.8 m abaixo da superfície da pavimentação.

5. MESO-ESTRUTURA

5.1. RAMPAS DE ACESSO:

A mesoestrutura das rampas de acesso foi constituída de pilares isolados ou intertravados por viga no nível da fundação e, no topo dos pilares, foi executado laje/console para apoio das lajes alveolares, constituindo a estrutura do piso das rampas de acesso.

As lajes alveolares foram cuidadosamente içadas e posicionadas nos apoios sobre a almofada de elastômero, posteriormente devem-se proteger as juntas e executar a concretagem da capa da laje com 5 a 5,5 cm de espessura, conforme indicação em projeto.

Atenção especial foi tomada no posicionamento das armações da capa, no lançamento e cura do concreto da capa.

Não foram permitidos furos na estrutura, exceto os previstos, nas lajes alveolar.

Para afixação do guarda-corpo foram executados cuidadosamente os furos indicados e, em seguida devem ser chumbados os parafusos com adesivo epóxi, tomando os cuidados necessários como: limpar o furo, manter o furo seco, posicionar corretamente os chumbadores, etc.

O comprimento exato dos pilares das rampas foi confirmado em campo para execução e, em caso de necessidade de acréscimo no comprimento com relação aos valores previstos em projeto, deve-se ser efetuada consulta ao projetista.

Demais orientações para manuseio, movimentação, estoque, furação, execução da capa de concreto do piso, reforço da chave de cisalhamento e outros que se façam necessários devem ser verificados junto ao fabricante da laje.

5.2. TRAVESSIA:

A mesoestrutura é constituída de pilares isolados com viga/consolos no topo para apoio da estrutura do piso.

O comprimento exato dos pilares foi confirmado em campo para execução e, em caso de necessidade de acréscimo no comprimento com relação aos valores previstos em projeto, foi efetuada consulta ao projetista.

6. ESTRUTURA

6.1 RAMPA DE ACESSO:

A estrutura da rampa foi constituída de lajes em painel alveolar protendido com capa de concreto armado moldada no local, apoiada em consolos no topo dos pilares.

O concreto para a capa da laje tem as seguintes características:

Código: MD-06-116-SP/285-3-C04/501	Revisão: A	Emissão: 14/05/2012	Folha: 14/23
---------------------------------------	---------------	------------------------	-----------------

- Consumo mínimo de cimento de 350 kg/m³;
- Slump Test de 7cm (+/-1);
- Resistência característica mínima de fck=30 MPa;
- Agregado de areia e pedra 1;
- Fator água/cimento máximo de 0,55;
- Início de pega superior a 3 horas;
- Módulo de elasticidade secante a 30% do fck, mínimo de 25 GPa (ensaio NBR8522 Plano de carga III) para desforma e 28 GPa para liberação da aplicação das cargas previstas em projeto;
- Executar cura rigorosa por 21 dias.

A estrutura da rampa foi apoiada a mesoestrutura através de almofada de borracha com dureza shore de 50 e conforme dimensões especificadas em projeto.

Ao longo da estrutura de piso da rampa foram instalados, em suas extremidades, sistema de guarda corpo e corrimão em estrutura metálica.

Em caso de taludes nas proximidades das rampas de acesso foram previstos obras de estabilização e/ou contenção, bem como obras de drenagem e pavimentação.

6.2 TRAVESSIA:

A estrutura da travessia foi em viga do tipo “T” em concreto protendido, com laje incorporada, sendo dois segmentos isolados com vãos de 19.24 metros.

A travessia foi constituída de duas vigas isostáticas, constituindo os dois segmentos, as mesmas foram apoiadas em pilares/consolos localizados nas extremidades da travessia e em pilar/console central.

A estrutura da travessia foi apoiada à meso estrutura, pilares/consolos, através de aparelhos de apoio.

Ao longo da estrutura de piso da travessia foram instalados, em suas extremidades, sistema de guarda corpo e corrimão em estrutura metálica.

Especial atenção foi dada as juntas de movimentação, devendo ser previsto acabamento com instalação de limitadores para preenchimento com selante.

7. CONCRETAGEM DA MESO E SUPERESTRUTURA:

O concreto foi adequadamente lançado, adensado e curado, conforme prescrições e recomendações normativas.

O concreto a ser utilizado nos elementos de concreto armado (pilares, vigas/consolos) foi apresentado as seguintes características mínimas:

- Consumo mínimo de cimento de 350 kg/m³;
- Slump Test de 5 a 7cm;
- Resistência característica mínima de $f_{ck}=30$ MPa;
- Agregado de areia e pedra 1 e 2;
- Fator água/cimento máximo de 0,55;
- Início de pega superior a 3 horas;
- Módulo de elasticidade secante a 30% do f_{ck} , mínimo de 25 GPa (ensaio NBR8522 Plano de carga III) para desforma e 28 GPa para liberação da aplicação das cargas previstas em projeto;
- Executar controle tecnológico.

O concreto a ser utilizado nos elementos de concreto protendido (vigas/lajes) e viga em concreto armado da travessia (VC1) apresentou as seguintes características mínimas:

Código: MD-06-116-SP/285-3-C04/501	Revisão: A	Emissão: 14/05/2012	Folha: 16/23
---------------------------------------	---------------	------------------------	-----------------

- Consumo mínimo de cimento de 400 kg/m³;
- Slump Test de 7 a 9 cm;
- Resistência característica mínima de fck=40 MPa;
- Resistência min. na protensão fcj = 35 MPa (recomenda-se cimento de alta resistência inicial, com cura adequada)
- Agregado de areia e pedra 1;
- Fator água/cimento máximo de 0,45;
- Início de pega superior a 2 horas;
- Módulo de elasticidade secante a 30% do fck, mínimo de 33 GPa (ensaio NBR8522 Plano de carga III) para desforma e 35 GPa para liberação da aplicação das cargas previstas em projeto;
- Executar a protensão 30 dias antes da retirada do elemento estrutural do berço;
- Executar controle tecnológico.

Obs.: a viga da travessia em concreto armado (VC1) deve ser retirada do berço e colocada em carga após no min. 60 dias da concretagem.

As formas foram dimensionadas para suportar o peso e a pressão do concreto plástico, considerando o processo e a velocidade de concretagem, devendo ser rigidamente contraventadas, robustas, sem deformações, defeitos, irregularidades ou pontos frágeis, garantindo as dimensões, prumos, nivelamento e posicionamento dos elementos estruturais.

Os materiais utilizados para a confecção das formas foram de madeira compensada plastificada ou metálica, a fim de garantir o aspecto típico e íntegro do concreto aparente.

Para a estrutura em concreto pré-moldado recomenda-se a utilização de vibrador externo para adensamento e utilização de formas metálicas.

Código: MD-06-116-SP/285-3-C04/501	Revisão: A	Emissão: 14/05/2012	Folha: 17/23
---------------------------------------	---------------	------------------------	-----------------

Na confecção das formas, foram evitadas exposições demoradas das formas às intempéries, também foi vedada, toda a junta e feita limpeza cuidadosa, especialmente em peças estreitas e profundas. As formas foram abundantemente molhadas, antes do lançamento do concreto, sem formação de poças. As formas foram confeccionadas de maneira a permitir a fácil remoção, sem danificar o concreto, devendo ser evitado cantos vivos com a utilização de chanfros.

Devem ser verificados cuidadosamente o prumo, níveis e travamento das formas para execução dos pilares e vigas.

Para confecção dos pilares foram deixadas aberturas provisórias para facilitar a limpeza. Os tirantes ou outros dispositivos metálicos que atravessam o concreto, usados para manter a forma no lugar, foram removidos até uma profundidade de, no mínimo, igual a do cobrimento das armaduras. Os furos resultantes foram tratados com argamassa idêntica a do concreto da peça estrutural.

Para execução da estrutura em sistema pré-moldado tomou-se cuidado especial com a estabilidade da estrutura no processo de montagem, mantendo-a escorada e contraventada até a finalização da montagem e solidarização dos elementos.

A armação foi cortada, dobrada e montada conforme projeto e foram inseridas nas formas antes da concretagem. O cobrimento da armação foi de 3.0 centímetros em toda a sua extensão, tanto para os pilares como vigas, com rigoroso controle no posicionamento das armaduras.

O aço para as armaduras atendeu ao especificado na NBR 7480, adotando-se para o valor característico da resistência à tração, f_{yk} , a resistência característica de escoamento da categoria do aço empregado.

Atenção especial foi dada à cura do concreto que foi executada através de aspersão de filmes impermeáveis ou cura úmida com utilização de sacos de linhagem ou mantas geotêxtil, constantemente umedecidas e envoltas nas peças de concreto. O tempo de cura foi de pelo menos 21 dias da concretagem.

Os acertos para nivelamento de pilares e vigas para instalação dos aparelhos de apoio foram executados com graute com resistência mínima de 40 Mpa.

8. LAJE E PISO DA PASSARELA/RAMPAS

O piso da travessia foi constituído de laje incorporada à viga central, e atenção especial à cura, calafetação das juntas.

O piso das rampas de acesso foi constituído pela capa de concreto armado a ser executado sobre os painéis de lajes alveolares, garantindo o caimento indicado em projeto.

Na laje de piso das rampas e travessia foi executado acabamento superficial antiderrapante ranhurado (vassoramento).

9. ESCOAMENTO DE ÁGUA DE CHUVA

A condução das águas pluviais nas rampas foi garantida através da correta execução do caimento do piso da laje e das pingadeiras na extremidade da capa de concreto.

Para a travessia foi previsto buzinetes na laje junto aos pilares nas extremidades e no canteiro central, podendo ser utilizado às aberturas existentes para içamento, as demais aberturas para içamento foram vedadas.

10. TELAMENTO DE TRAVESSIA, GUARDA CORPO E CORRIMÃO

Telamento foi fixado em gradil metálico de proteção superior no segmento da travessia da passarela.

O guarda corpo e corrimão para as rampas e travessia acompanharam todo o contorno na extremidade do piso, em ambas as laterais, não havendo descontinuidades, exceto nas juntas estruturais.

O guarda corpo suportou uma carga mínima horizontal, aplicada a 1.0 m de altura do piso, de 80 kg/m e uma carga vertical de 200 kg/m, aplicada no topo, devendo o fornecedor/fabricante do guarda corpo confirmar com testes e certificação.

O material a ser utilizado na confecção do guarda corpo e corrimãos foram em aço galvanizado, com tensão de escoamento mínima de 2.500 kg/cm² (ou superior) e o guarda corpo terá seus elementos continuamente soldados, com

Código: MD-06-116-SP/285-3-C04/501	Revisão: A	Emissão: 14/05/2012	Folha: 20/23
---------------------------------------	---------------	------------------------	-----------------

espessura de filete compatível com a espessura do metal base e conforme normas AWS (eletrodo E70XX).

O guarda corpo foi constituído de:

1. Montantes principais constituídos de barras duas barras chatas continuamente soldadas de 3" x 5/16", espaçados de no máximo 2.0m, afixados na estrutura da laje do piso por meio de placa de base com dimensões e espessura conforme detalhes indicados em projeto (Aço: ASTM A36). Nas lajes alveolares os inserts foram chumbados com adesivo epóxi, conforme indicação em projeto;
2. Montantes secundários espaçados de no máximo 13,5 cm, constituídos de barras chatas de 7/8" x 1/4";
3. Perfil longitudinal no topo do guarda corpo e ao longo do mesmo constituído de tubo sem costura de 2" e espessura 1/8";
4. Perfil longitudinal próximo a base dos montantes, constituídos de uma barra chata de 1.1/2" x 1/4", disposto ao longo do guarda corpo, apoiando os montantes secundários.

As soldas foram verificadas com exame visual cuidadoso e ensaio com LP.

A guia de balizamento foi constituída de anteparo (mureta) lateral, executada em concreto armado, ao longo de toda a travessia e rampas, em ambos os lados.

Código: MD-06-116-SP/285-3-C04/501	Revisão: A	Emissão: 14/05/2012	Folha: 21/23
---------------------------------------	---------------	------------------------	-----------------

11. REVESTIMENTOS

11.1. SINALIZAÇÃO

O piso da passarela e rampa deve ter sinalização tátil conforme identificação em projeto e conforme norma NBR 9050.

Na travessia foi instalada placa indicativa do gabarito livre.

Foi instalado sistema de iluminação na passarela, conforme projeto específico de iluminação.

12. PLANILHA DE QUANTIDADES

RESUMO DOS QUANTITATIVOS			
OBRA: Implantação de Passarela de Pedestres		Pg. 01	
LOCAL: Rodovia Régis Bittencourt (BR116) - km 285+300			
REF.:		Data :	
ITEM	DESCRIÇÃO	UN.	QUANT.
01	INFRAESTRUTURA		
01.01	FUNDAÇÃO PROFUNDA - ESTACAS STRAUSS		
	Execução de ESTACAS STRAUSS com diâmetro de #25 cm	m	60,00
	CONCRETO para estaca Strauss com diâmetro de #25 cm (fck=25 MPa)	m ³	2,94
	Execução de ESTACAS STRAUSS com diâmetro de #32 cm	m	159,00
	CONCRETO para estaca Strauss com diâmetro de #32 cm (fck=25 MPa)	m ³	12,78
	Execução de ESTACAS STRAUSS com diâmetro de #38 cm	m	410,00
	Concreto para estaca Strauss com diâmetro de #38 cm (fck=25 MPa)	m ³	46,48
	Execução de ESTACAS STRAUSS com diâmetro de #42 cm	m	259,00
	CONCRETO para estaca Strauss com diâmetro de #42 cm (fck=25 MPa)	m ³	35,86
	Execução de ESTACAS STRAUSS com diâmetro de #55 cm	m	42,00
	CONCRETO para estaca Strauss com diâmetro de #55 cm (fck=25 MPa)	m ³	9,97
	ARMAÇÃO para estacas Strauss (CA50)	kg	6.412,69
01.02	BLOCOS E TRAVAMENTOS DE FUNDAÇÃO		
	ESCAVAÇÃO MANUAL para obras sem explosivos	m ³	235,15
	APILOAMENTO manual de cava de fundação	m ²	73,88
	CONCRETO fck 10 MPa	m ³	3,69
	FORMA plana comum (para infraestrutura)	m ²	146,62
	ARMADURA de aço CA-50 para OAEs	kg	5.424,00
	CONCRETO fck 30 MPa	m ³	67,80
	REATERRO MANUAL de vala apilado	m ³	163,66
	CARGA manual e bota-fora de terra excedente	m ³	92,94

RESUMO DOS QUANTITATIVOS			
OBRA:	Implantação de Passarela de Pedestres	Pg. 01	
LOCAL:	Rodovia Régis Bittencourt (BR116) - km 285+300		
REF.:		Data:	
ITEM	DESCRIÇÃO	UN.	QUANT.
02	MESO ESTRUTURA		
02.01	PILARES		
	FORMA PLANA para concreto aparente	m ²	434,06
	ARMADURA de aço CA-50 para OAEs	kg	11.325,00
	CONCRETO fck 30 MPa	m ³	75,50
	CIMBRAMENTO tubular desmontável, para ponte ou viaduto, edificação civil e industrial, incluso montagem e desmontagem	m ³	672,51
03	SUPERESTRUTURA		
03.01	FORNECIMENTO DE VIGAS PRÉ-MOLDADAS DE CONCRETO ARMADO - TRAVESSIA		
	CONCRETO fck 40 MPa	m ³	34,40
	FORMA para concreto pré-moldado ou protendido aparente	m ²	215,00
	ARMADURA de aço CA-50 para OAEs	kg	3.440,00
	ARMADURA de aço para CONCRETO PROTENDIDO CP 190 RB	kg	680,00
	Aparelho de ancoragem ativa	un	8,00
	APARELHO de apoio de NEOPRENE fretado dureza "SHORE" A-60	dm ³	115,73
	Lançamento de viga < 50 ton com guindaste autopropelido	un	2,00
03.02	PAINÉIS ALVEOLARES		
	Painel Alveolar Prot. PE3012706 - 30x125cm (Tatu)	m ²	405,00
	Grauteamento das chaves de cisalhamento (rejunte)	m ³	4,00
	FORMA para concreto pré-moldado ou protendido aparente	m ²	32,40
	ARMADURA de aço CA-50 para OAEs	kg	1.898,44
	CONCRETO fck 40 MPa	m ³	35,64
	ACABAMENTO de superfície de concreto	m ²	405,00
	APARELHO de apoio de NEOPRENE fretado dureza "SHORE" A-60	dm ³	74,40
	Lançamento painéis alveolares com guindaste autopropelido	dia	3,00
04	COMPLEMENTARES		
	JUNTA de dilatação c/ selante de poliuretano, tipo MC-FLEX 450 da Bauchimi e ou equivalente	m	69,00
	TUBO de PVC reforçado bege pérola, sem conexões, ponta bolsa e virola de PVC, Ø 150 mm	m	6,00
	GRADIL metálico em barra chata h:1,10 incluindo corrimão	m	548,80
	Encontro de rampa em alvenaria	m	59,40
	Piso Podotátil	m ²	10,00
	ALAMBRADO com tela soldada galvanizada fio 12, fixada em tubo galvanizado Ø 2.1/2" reto, altura livre 1,80 m	m	400,00
	Tubos de barreira para motocicletas	cj	2,00