

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA

DEPRESSÕES “ELSA E FABIEN”

RECONSTRUÇÃO DA PASSAGEM HIDRÁULICA SOBRE A RIBEIRA DE COURINHA NA RUA DOS EMIGRANTES (UNIÃO DE FREGUESIAS DE MAMOUROS, ALVA, RIBOLHOS)

1 – OBJECTO E ÂMBITO

Refere-se a presente Memória Descritiva e Justificativa ao projecto de reconstrução da passagem hidráulica sobre a ribeira de Courinha na Rua dos Emigrantes nas Termas do Carvalhal, nomeadamente o restabelecimento do traçado de parte da ligação à E.N. 2.

Com o presente projecto, pretende-se restabelecer parte do traçado destruído pelas depressões “Elsa e Fabien”, ocorridas em dezembro de 2019 de modo a permitir a circulação em boas condições de comodidade e segurança, nesta via que é de grande importância nesta localidade por se tratar de um acesso à E.N.2 e à A24.

2 – ELEMENTOS UTILIZADOS NA ELABORAÇÃO DO PROJECTO

Na elaboração e quantificação dos trabalhos, teve-se em consideração o seguinte:

- Normas de projecto da I.P.;
- Estudo das condições de circulação nas vias existentes, nomeadamente larguras, estrutura de pavimento, sinuosidade e declives, drenagem e sinalização;
- Normas de dimensionamento de pavimento – I.P.

3 – DESCRIÇÃO DA VIA A RESTABELECER

Este troço da via tem uma largura de cerca de 6.50 m, e no local da passagem hidráulica que foi destruída pela acção da água da Ribeira de Courinha, verifica-se que uma parte com cerca de 25m de extensão do aterro de suporte ao pavimento foi completamente arrastado pela corrente. Deste modo é necessário reconstruí-lo para que seja possível restabelecer a via e permitir a sua utilização.

Com a execução deste projecto, pretende-se executar também a pavimentação deste troço bem como reparar e pavimentar o passeio.

É também necessário proceder à reconstrução das infra-estruturas existentes, nomeadamente redes de abastecimento de água, rede de águas residuais doméstica, rede de drenagem de águas pluviais e infraestruturas eléctricas.

4 – TRÁFEGO E DIMENSIONAMENTO DO PAVIMENTO

Serviram como base de tráfego, os valores aconselhados pela I.P. para este tipo de vias, ou seja, para vias onde nunca se verificaram contagens de tráfego.

Deste modo, a justificação da solução preconizada, consta do anexo a esta memória descritiva e justificativa.

5 – DESCRIÇÃO GERAL DOS TRABALHOS

5.1 – Terraplanagens

O volume total dos aterros é de 840 m³, á efectuar com terras de empréstimo para a execução da plataforma e leito de pavimento.

Foi ainda previsto a regularização de taludes que atinge uma área de 200m² e a abertura de fundação para o muro de suporte a executar em betão, implantado no limite exterior do passeio ao longo da via.



5.2 – Drenagem

Foram previstas sargetas com ligação à rede pluvial a recuperar através de ramais em Polipropileno de D=200mm até às caixas a construir.

5.3 – Pavimentação

De acordo com o descrito no n.º 4 desta memória, o tráfego e os solos encontrados conduziram à seguinte estrutura de pavimento:

- Camada de base de granulometria extensa com 0.20 m de espessura;
- Camada de regularização betuminosa (Bynder) com 0.06 m de espessura;
- Camada de desgaste em betão betuminoso com 0.05 m de espessura.

5.4 – Características das camadas de estrutura de pavimento

a). Base de granulometria extensa

A granulometria recomendada é do tipo 0/30 mm, de acordo com o estabelecido no Caderno de Encargos.

b). Betão betuminoso de regularização

A granulometria recomendada é do tipo 0/16 mm ou 0/20 mm.

c). Betão betuminoso de desgaste

A granulometria recomendada é do tipo 0/14 mm, com as características definidas no Caderno de Encargos.

5.5 – Muros de Suporte

Serão executados dois muros em betão em cada lado da via na continuidade dos existentes para garantir a largura da plataforma pretendida (10.00 m), foi igualmente prevista fundação para

base, também em betão, e elevação em alvenaria de pedra de geometria variável, ou enrocamento de pedra arrumada à máquina.

De igual modo, os muros de suporte de terras danificados com o alargamento da via, serão reconstruídos.

5.6 – Equipamento de Segurança

a). Sinalização vertical

Previu-se ao longo do traçado a sinalização vertical, com a execução de sinais de direcção, sinais de código e painéis de localidade.

Os sinais verticais de código terão D ou L de 0.70 m.

As setas de direcção e os painéis de identificação de localidade serão executados conforme o previsto na Portaria 46 – A / 94.

b). Equipamento de guiamento e balizagem

Serão aplicadas balizas e baias nas curvas de menor raio.

c). Guardas de segurança

Nos locais onde o índice de necessidade de guardas de segurança estabelecido de acordo com as Normas da I.E.P. o exige, previu-se a utilização de guardas metálicas semi-flexíveis simples, nos locais indicados no mapa de Medições, incluindo a colocação de reflectores w terminais em cauda de Karpa, e protecção de motociclistas..

d). Pinturas

Ao longo do troço a beneficiar, foi prevista a pintura do eixo com linha branca contínua / descontínua (LBC/LBTA) com 0.12 m de largura e a delimitação da faixa de rodagem com linha branca contínua / descontínua (LBC/LBTA)), com 0.15 m de largura.

6 – MEDIÇÕES E ORÇAMENTO

O orçamento para os trabalhos projectados, atinge o montante de 115.190.00€, assim distribuídos:

I – Estaleiro.....	4.700.00€
II – Movimento de Terras.....	11 650.00€
III – Obras de Arte Corrente e Acessórias.....	56.650.00€
IV – Pavimentação.....	22.050.00€
V – Equipamento de sinalização e segurança.....	400.00€
VI – Marcas Rodoviárias, incluindo Pré-marcação.....	1.260.00€
VII – Sinalização Temporário.....	400.00€
VIII – Obras de arte corrente e acessórias.....	12.079.80€
IX – Diversos.....	11.600.00€
TOTAL.....	115.190.00€

Castro Daire, 14 de Abril de 2021.

O técnico,

**O CHEFE DA DIVISÃO DE OBRAS
MUNICIPAIS E AMBIENTE;**

- Eng.º Ernesto da Silva Rodrigues -