

ANEXO VIII

RELATÓRIO DE VISTORIA TÉCNICA / QUANTITATIVOS DA GO-239 (Mara Rosa – Entroncamento BR-153)

(0,0 – 7,30 Km)

RELATÓRIO DE VISTORIA TÉCNICA

GO-239 (Mara Rosa – Entroncamento BR-153)

Abril/2023

RELATÓRIO DE VISTORIA TÉCNICA**GO-239 (MARA ROSA – ENTRONCAMENTO COM BR-153)****1 INTRODUÇÃO**

No dia 18/04/2023, terça feira, foi realizada a visitoria na Rodovia GO-215 Trecho: Mara Rosa – Entroncamento com BR-153, buscando informações a respeito da situação atual do segmento, tendo como base os serviços de pavimentação e todos os outros inerentes a ele, objetivando subsidiar a elaboração do termo de Referência para a contratação de projeto de Duplicação do referido trecho.

2 MAPA DE LOCALIZAÇÃO

A seguir apresenta-se a imagem via satélite do Google Earth Pro identificando o trecho vistoriado.



3 LEVANTAMENTO DAS INFORMAÇÕES DO TRECHO

3.1 REFERENCIAMENTO DAS INFORMAÇÕES

Para tal inspeção em campo, as informações foram coletadas tendo como referência o hodômetro do veículo utilizado, sendo que as coordenadas de cada ponto foram determinadas através de fotos georreferenciadas que serão apresentadas no desenvolvimento deste relatório.

Objetivando maior clareza das informações coletadas em campo, apresentamos a situação do trecho, no sentido do “SRE” e na sequência por km de referência.

O trecho se inicia no Perímetro Urbano da cidade de Mara Rosa, tendo como referência o final da Pista Dupla (699686.30 m E, 8449466.40 m S) e finaliza no entrocamento com a BR-153 (706723.14 m E, 8449793.54 m S).



Início do trecho da GO-239 em Mara Rosa Km 0,00. (699686.30 m E, 8449466.40 m S)



Localização do início do trecho da GO-239, em Mara Rosa.



Final do trecho da GO-239 entrocamento com BR-153 Km 7,30. (699686.30 m E,
8449466.40 m S)



Localização do final do trecho da GO-239, entrocamento com BR-153.

3.2 LEVANTAMENTOS

O presente trecho apresenta uma extensão aproximada de 7,30 km, desenvolvida em região predominantemente plana, com plataforma de pavimentação de 8,10 m de largura, ou seja 7,00 m de pista e 0,55 m de acostamentos de cada lado, pista abaulada.

A vistoria efetuada buscou observar os seguintes aspectos:

- Aspectos de Topografia e Traçado;
- Aspectos de Interseção;
- Aspectos das condições do Pavimento existente;
- Aspectos de Terraplenagem/Pavimentação;
- Aspectos de Drenagem e OAC;
- Aspectos de Obras de Artes Especiais;
- Aspectos Ambientais;

- Aspectos de Sinalização;
- Ocorrência de algum aspecto relacionado a interferências, desapropriação, que deve ser considerado para o desenvolvimento do projeto de duplicação.

Com relação ao traçado em questão, as curvas apresentam raios satisfatórios, interligadas por boas tangentes, oferecendo ao usuário da via condições adequadas de trafegabilidade quanto à geometria. No projeto de duplicação, caso seja definido valor superior à da velocidade diretriz atual (80 km), deverão ser analisados a otimização de raios das curvas e outros elementos correlatos que definem as características geométricas da pista.

O entrocamento com a BR-153, final do trecho, deverá ser estudada na questão de adequação para atender a duplicação da GO-215 e visando a segurança dos usuários, conforme abaixo:



Entrocamento GO-215 com a BR-153

Como mostra-se na imagem abaixo, no perímetro urbano, a largura entre as edificações permite a possibilidade de duplicação, sem que necessite desapropriar. No caso de melhoria do entrocamento com a BR-153 motivada pela duplicação, também não haverá necessidade de desapropriação neste ponto.



Perímetro urbano, no entrocamento da GO-215 com a BR-153

O pavimento existente, apresenta atualmente poucas patologias que interferem nas condições de rolamento da via, determinando o estado da pista de rolagem que está em bom estado. Visualmente o trecho apresenta pouca deterioração no pavimento, devendo na época do desenvolvimento do projeto e com o diagnóstico dos parâmetros funcionais e estruturais ter-se uma situação definitiva em relação a situação do pavimento.

O abaulamento da pista existente deve ser levado em consideração quanto à elaboração do projeto de restauração e nos encaixes entre a pista nova e pista antiga, onde houver a necessidade de reversão de pistas. Por se tratar de região plana, os estudos hidrológicos devem ser efetivos por conta das bacias com pouca declividade, e acúmulo de água ocasionando infiltrações na pista.

Observando os dispositivos de drenagem existentes no trecho, percebeu-se que parte deles, valetas e meio-fio encontram-se danificados, mas as obras de arte correntes identificadas apresentaram satisfatório estado de conservação e funcionalidade, consistindo de bueiros tubulares. Vale ressaltar que devido a falta de acessibilidade em alguns pontos poderá ocorrer a existência de obras de arte correntes não registradas neste relatório.

Com relação a Obras de Arte Especiais, não foi identificado no trecho a presença de bueiros celulares e pontes.

Quanto aos aspectos ambientais não foi constatado impactos expressivos, o ponto a ressaltar é sobre as áreas brejo existentes ao longo do trecho, que deverão ter medidas mitigadoras para impedir a infiltração na pista existente e na projetada. Presenciou-se também durante a visita, animais mortos na pista, o que requer a necessidade de estudos que possam determinar a possibilidade de implantação de passagem de fauna e indicar suas localizações se for o caso.

A sinalização horizontal e vertical se encontra presente no trecho, porém a maioria das placas de sinalização se encontram com a visibilidade afetada devido a vegetação muito alta.

3.2.1 Registro Fotográfico

A seguir é apresentado em sequência os registros fotográficos com legenda, tendo como foco principal o levantamento dos aspectos encontrados ao longo do trecho.



Km 0,90 – Largura da pista existente 8,10 metros.



Km 3,6 – Situação do pavimento da pista e os acostamentos deteriorados.



Km 6,8 – Início do segmento em área urbana (próximo ao entrocamento da BR-153).



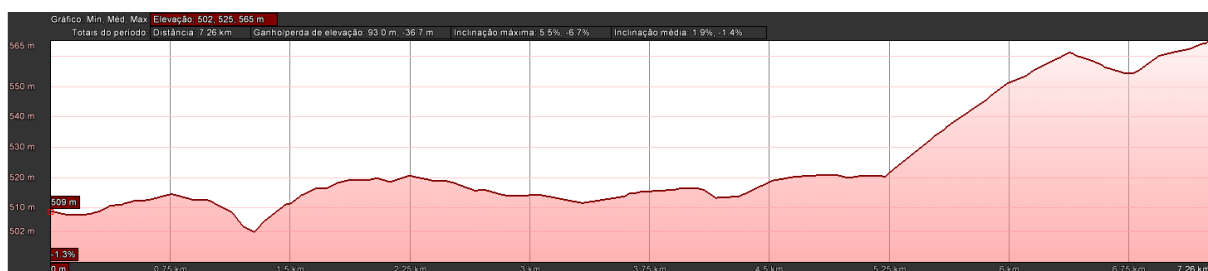
18 de abril de 2023 14:12:38
E 705953 N 8450017

Km 6,8 – Segmento em área urbana, pista com vias laterais, totalizando aproximadamente 22 metros de largura.

3.3 PARECER SOBRE O TRECHO

Conforme visita técnica efetuada, foram verificados aspectos do trecho para subsidiar a contratação de projeto de duplicação e restauração da rodovia.

O trecho tem característica topografia predominantemente plana, conforme apresenta-se o perfil gerado pelo Google Earth Pro procedente do caminhamento do SRE 239EGO0100, e apenas caracteriza a topografia da região, não representando a atual altimetria da diretriz da rodovia.



Fonte: Google Eart Pro

No trecho em questão, não foi identificado a presença de bueiros celulares e pontes implantandas.

O trecho se encontra nas coordenadas geográficas:

COORDENADAS DOS PONTOS PRINCIPAIS			
LOCALIZAÇÃO	DISCRIMINAÇÃO	LATITUDE	LONGITUDE
Km 0	ÍNICIO DO TRECHO	14° 1'5.98"S	49° 9'3.73"
Km 7,3	FINAL DO TRECHO	14° 0'53.52"S	49° 5'9.34"O

Goiânia, 03 de maio de 2023

Comissão Técnica:

Paulo Roberto de Souza Faria
Eng Civil CREA 1018004785/D-GO

Izabel Andréia Sanches
Eng Civil CREA 5060903210/D-SP