

0	28/06/10	E	Emissão Inicial		
REVISÃO Nº	DATA	NATUREZA DA REVISÃO	DESCRIÇÃO DAS REVISÕES		
Tipo de Emissão	A. Preliminar B. Para Aprovação C. Para Conhecimento	D. Para Cotação E. Para Construção F. Conforme Comprado	G. Conforme Construído H. Cancelado I. De Trabalho		
 ENGEPCORPS corpo de engenheiros consultores					
PROJETO:	LHFM 	SADM 	ACA  DATA: 28/06/10		
PROJETISTA:	-		DATA: 28/06/10		
VERIFICAÇÃO:	ACMM 	PACL 	DATA: 28/06/10		
APROVAÇÃO:	MOG 		DATA: 28/06/10		
 <div style="text-align: center;"> MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL PROJETO DE INTEGRAÇÃO DO RIO SÃO FRANCISCO COM BACIAS HIDROGRÁFICAS DO NORDESTE SETENTRIONAL </div>					
ACOMPANHAMENTO TÉCNICO DE OBRAS (ATO) - LOTE A					
NOTA TÉCNICA - ATO OBRAS CIVIS LOTE 3 - ANÁLISE DE INTERFERÊNCIA DO CANAL CN-14 COM FERROVIA TRANSNORDESTINA					
	DATA	RUBRICA	APROVAÇÃO	DATA	RUBRICA
PROJETISTA			Logos-Concremat		
DESENHISTA			Logos-Concremat		
VERIFICADO					
			CLIENTE		
ESCALA	DOCUMENTO Nº PROJETISTA: 885-MIN-ISF-NT-A0088 CLIENTE: 1210-NTC-1201-00-40-032				REVISÃO 0

MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL

MI

**Projeto de Integração do Rio São Francisco
com Bacias Hidrográficas do Nordeste Setentrional**

ATO – Acompanhamento Técnico das Obras

NOTA TÉCNICA – ATO OBRAS CIVIS

LOTE 3 – ANÁLISE DE INTERFERÊNCIA DO CANAL CN-14 COM FERROVIA TRANSNORDESTINA

885-MIN-ISF-NT-A0088

1210-NTC-1201-00-40-032

Junho/2010

Rev. 0

ÍNDICE

	<i>PÁG.</i>
1. <i>OBJETIVO</i>	<i>3</i>
2. <i>CONSIDERAÇÕES GERAIS.....</i>	<i>3</i>
3. <i>COMENTÁRIOS SOBRE A INTERFERÊNCIA DO RAMAL FERROVIÁRIO COM O CANAL CN-14.....</i>	<i>3</i>

1. OBJETIVO

Esta nota técnica tem por objeto o Projeto de Integração do Rio São Francisco com Bacias do Nordeste Setentrional – Projeto Executivo do Trecho I e por objetivo uma análise da interferência do canal CN-14 (segmento 1218) com o traçado da Ferrovia Transnordestina, localizada no trecho do Lote 3 das obras do Projeto de Integração do Rio São Francisco (PISF).

2. CONSIDERAÇÕES GERAIS

O projeto de implantação do 1º trecho do canal CN-14 (segmento 1218) está apresentado nos desenhos 1210-DEP-1218-20-04-001 a 008 (planta e perfil longitudinal) e no desenho 1210-DEP-1218-04-46-004 – folhas 1/43 a 43/43 (seções transversais).

O local de interferência em estudo está localizado na estaca 4673+010 e corresponde a um ramal ferroviário que a construtora CNO pretende implantar para acesso a um pátio com instalações para a obra da Ferrovia Transnordestina.

A interferência desse ramal ferroviário ocorre com o segmento de canal CN-14 (1218), a uma distância de 60,0 m antes da ponte a ser implantada sobre a rodovia BR-116 (ponte 1517). Por sua vez, esta ponte representa o limite entre os trechos 1218 e 1219 do canal CN-14.

3. COMENTÁRIOS SOBRE A INTERFERÊNCIA DO RAMAL FERROVIÁRIO COM O CANAL CN-14

O arranjo geral do ramal ferroviário proposto e sua interferência com o traçado do canal CN-14 estão apresentados em planta no Anexo I desta nota técnica.

O traçado do ramal ferroviário proposto não interfere com o desvio de tráfego projetado para a construção da ponte sobre a rodovia BR-116 (ponte 1517).

Da maneira como está proposta, a implantação da ponte ferroviária sobre o canal acarreta o não cumprimento do gabarito mínimo de 3,00 m para passagem da estrada de serviço, conforme definido nos critérios de projeto.

O traçado do ramal ferroviário proposto impossibilita a continuidade do sistema viário entre os canais 1218 e 1219 (1º e 2º sub-trecho do CN-14), pois não haverá como a estrada lateral ou os acessos da rodovia BR-116 para o CN-14 transporem o aterro da ferrovia, a não ser que o traçado ferroviário preveja uma passagem inferior sob o mesmo.

Foram estudadas duas alternativas para o traçado geométrico, denominadas Estudos 1 e 2, que estão apresentadas em planta no Anexo I desta nota técnica.

No perfil longitudinal do Estudo 1 estão apresentados o greide original do ramal ferroviário (tracejado) e o greide alterado do mesmo ramal, no qual foi implantada uma ponte com altura

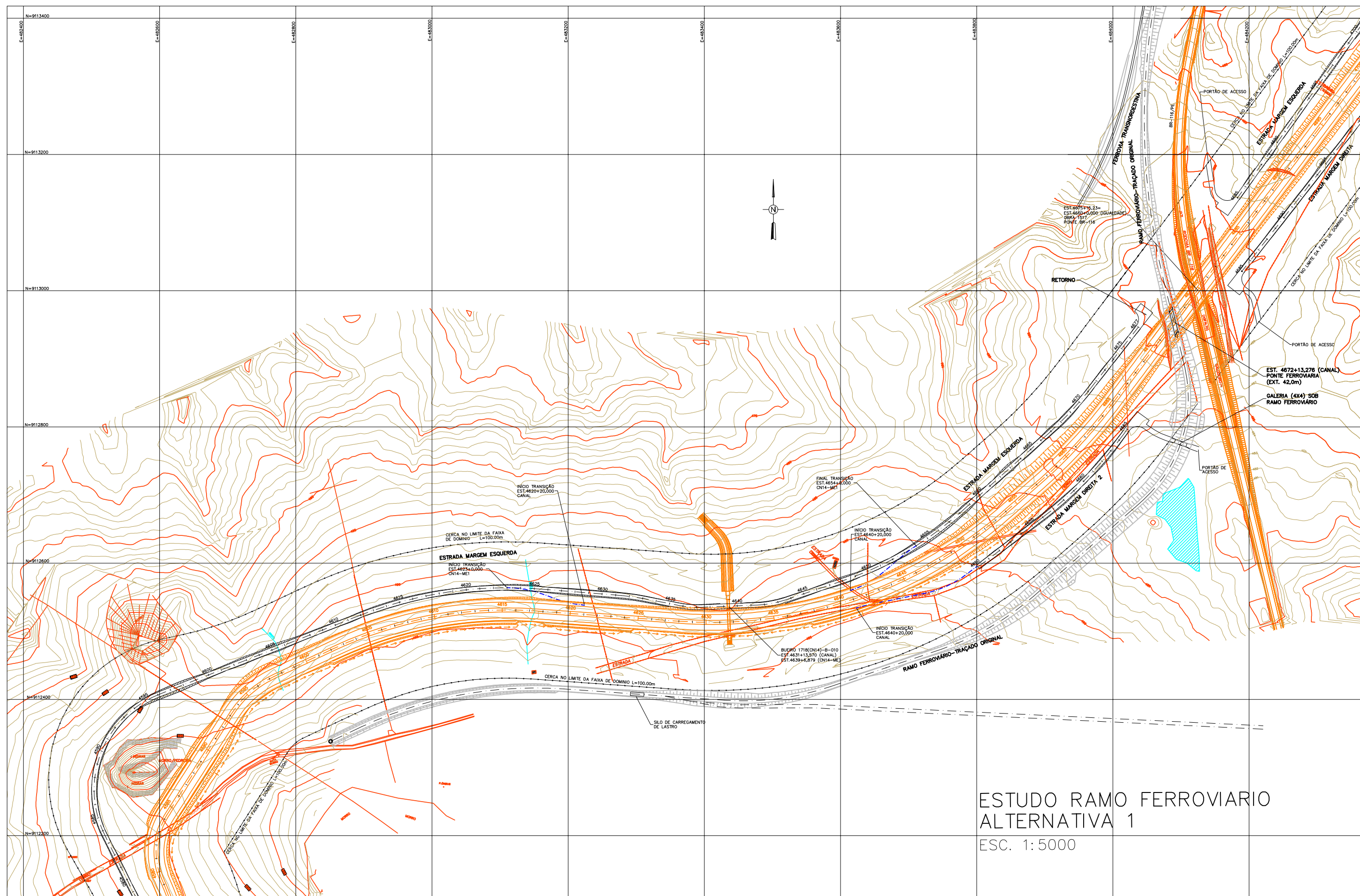
de viga de 1,0 m (viga invertida), garantindo o gabarito mínimo de 1,5 m entre a face inferior da viga e a estrada de serviço do canal.

No perfil longitudinal do Estudo 2 estão apresentados o greide proposto para o novo traçado do ramal ferroviário, com a implantação de uma ponte com altura de viga de 2,0 m (viga tradicional), garantindo o gabarito mínimo de 1,5 m entre a face inferior da viga e a estrada de serviço do canal.

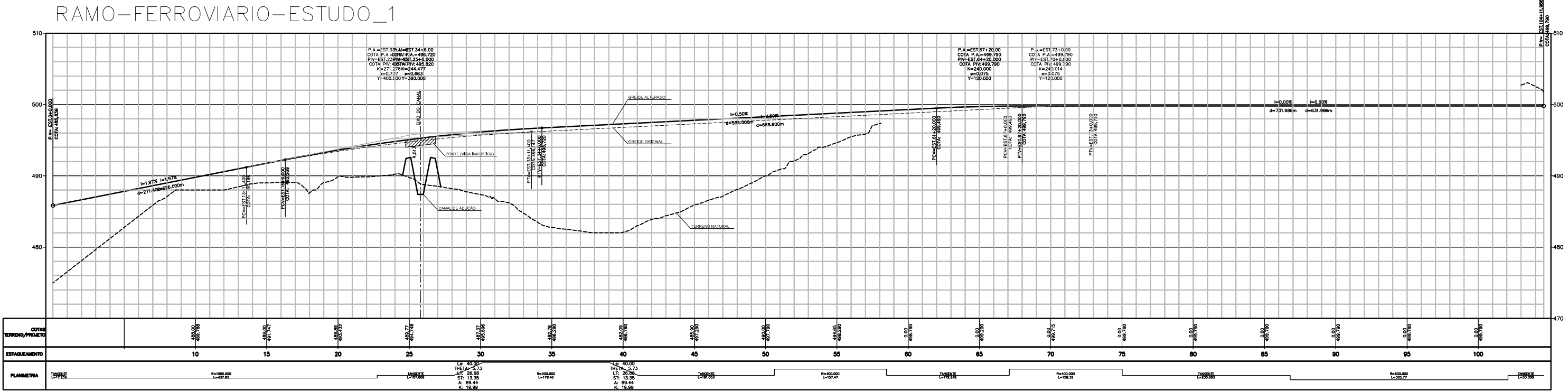
Deverão ser atendidos alguns aspectos complementares e realizadas as seguintes atividades para a implantação do ramal ferroviário em questão:

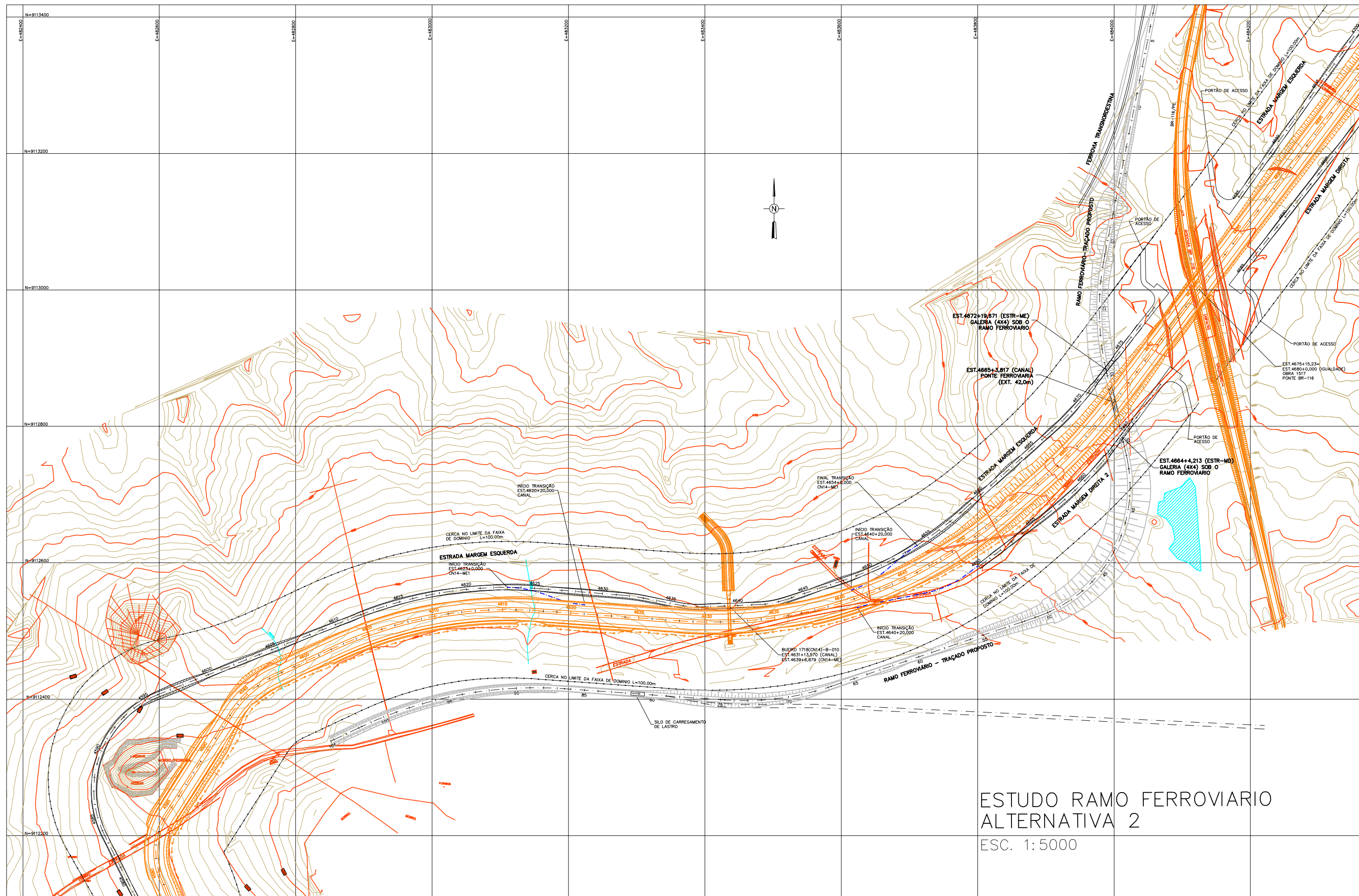
- Revisão do sistema funcional originalmente elaborado pela Funcate/MI;
- Revisão do sistema de drenagem superficial;
- Modificação do traçado geométrico do ramal ferroviário para minimização da esconsidade do ramal em relação ao eixo do canal CN-14.

ANEXO I – DESENHOS DAS ALTERNATIVAS DE TRAVESSIA DO RAMAL FERROVIÁRIO SOBRE O CANAL CN-14

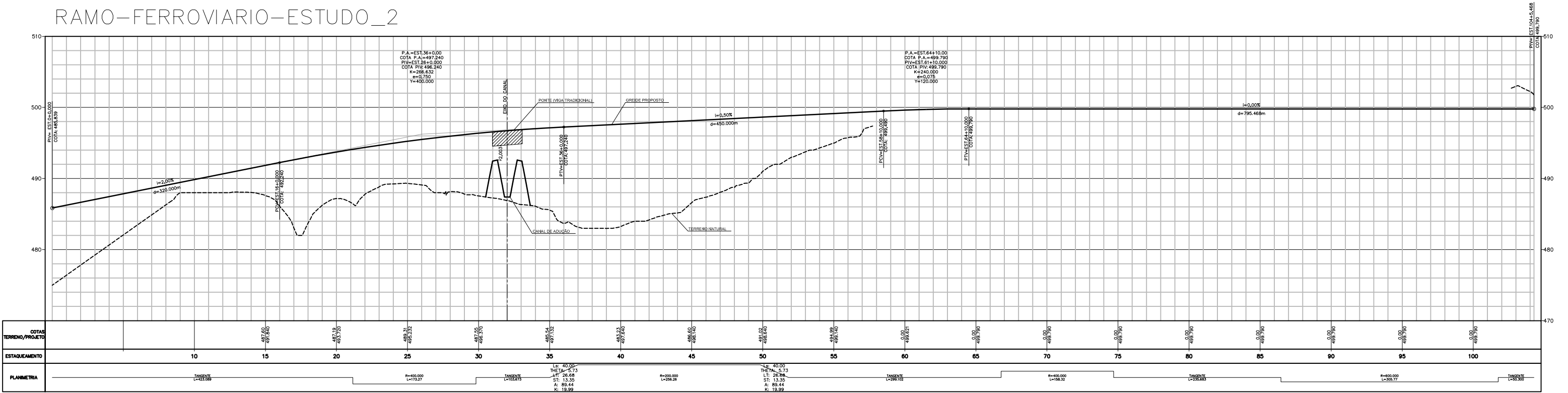


RAMO-FERROVIARIO-ESTUDO_1

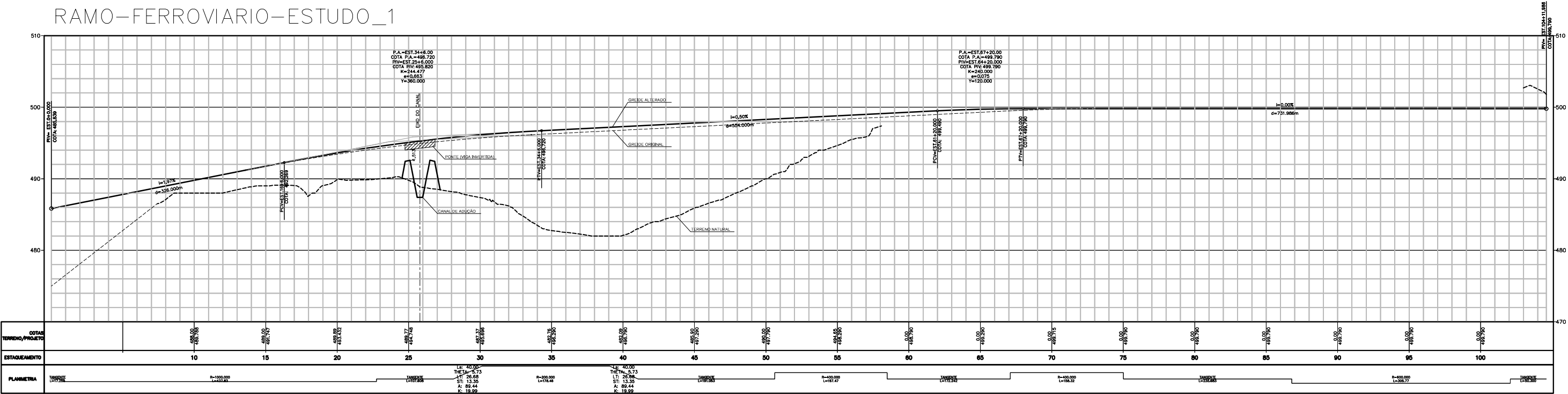




RAMO-FERROVIARIO-ESTUDO_2



RAMO-FERROVIARIO-ESTUDO_1



RAMO-FERROVIARIO-ESTUDO_2

