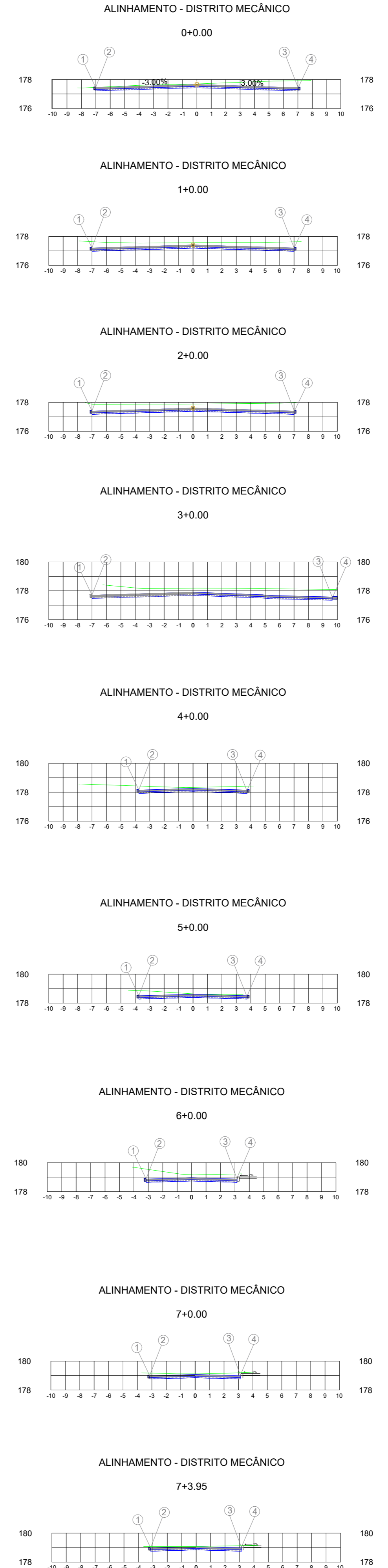




ALINHAMENTO DE PAVIMENTAÇÃO DO DISTRITO MECÂNICO			
TANGENTE			
Descrição	ESTACAS	NORTE	ESTE
INÍCIO	0,00+0,00	9181218,047	265602,747
FIAM	2,000+16,179	9181187,534	265949,917
ESTACAS INTERMEDIARIAS:	1,000+0,000	9181207,184	265919,54
	2,000+0,000	9181196,322	265938,333
TIPO	CARACTERÍSTICAS DA TANGENTE		VALOR
COMPRIMENTO	VALOR	PARAMETRO	VALOR
	56,179 ANXILLO		122° 03' 50,8307"



**NOTAS:**  
**CONDIÇÕES GERAIS**  
 a) A regularização deve ser executada prévia e isoladamente da construção de outra camada do pavimento.  
 b) Cortes e aterros com espessuras superiores a 20 cm devem ser executados previamente à execução da regularização do subleito, de acordo com as especificações de terraplenagem DNIT 105/2009- ES, DNIT 106/2009-ES, DNIT 107/2009-ES e DNIT 108/2009-ES.  
 c) Não deve ser permitida a execução dos serviços objeto deste projeto em dias de chuva.  
 d) É responsabilidade da executante a proteção dos serviços e materiais contra a ação destrutiva das águas pluviais, do tráfego e de outros agentes que possam danificá-los

**EXECUÇÃO**  
 a) Toda a vegetação e material orgânico porventura existentes no leito da rodovia devem ser removidos.  
 b) Após a execução de cortes, aterros e adição do material necessário para atingir o greide de projeto, deve-se proceder à escarificação geral na profundidade de 20 cm, seguida de pulverização, umedecimento ou secagem, compactação e acabamento.  
 c) No caso de cortes em rocha a regularização deve ser executada de acordo com o projeto específico de cada caso.

O controle da execução da regularização do subleito deve ser exercido mediante a coleta de amostras, ensaios e determinações feitas de maneira aleatória, de acordo com o Plano de Amostragem Variável (vide NORMA DNIT 137/2010).

Devem ser efetuados as seguintes determinações e ensaios:

- a) Ensaio de umidade higroscópica do material, imediatamente antes da compactação, para cada 100 m de pista a ser compactada, em locais escolhidos aleatoriamente (método DNER-ME 052/94 ou DNER-ME 088/94). A tolerância admissível para a umidade higroscópica deve ser de ± 2% em relação à umidade ótima.
- b) Ensaio de massa específica aparente seca "in situ", determinada pelos métodos DNER-ME 092/94 ou DNER-ME 036/94, em locais escolhidos aleatoriamente. Para pista de extensão limitada, com volumes de, no máximo, 1.250 m³ de material, devem ser feitos, pelo menos, cinco determinações para o cálculo de grau de compactação (GC).
- c) Os cálculos de grau de compactação devem ser realizados utilizando-se os valores da massa específica aparente seca máxima obtida no laboratório e da massa específica aparente seca "in situ" obtida na pista. Não devem ser aceitos valores de grau de compactação inferiores a 100% em relação à massa específica aparente seca máxima, obtida no laboratório.

**ASSENTAMENTO - PARALELEPÍPEDOS**

- Sobre o leito preparado será espalhada uma camada seca e uniforme de areia, ou pó de pedra, numa espessura máxima de 0,10m, destinada a compensar as irregularidades e desuniformidades de tamanhos dos paralelepípedos. Feito isso, os paralelepípedos distribuídos ao longo do subleito, em linhas longitudinais espaçadas de 2,50m, para facilitar a localização das linhas de referência para o assentamento. Cram-se pontos de água ao longo do eixo da pista, afastados entre si não mais de 10,00 m. Marca-se com giz nestes pontos com o auxílio de régua e nível de pedreiro, uma cota tal que, referida ao nível da guia, de a seção transversal correspondente ao alinhamento ou superelevação estabelecida pelo projeto. Distenda-se por fim um cordel pela marca de giz de pedreiro, e um outro de cada ponto às guias, normalmente ao eixo da pista. Entre o eixo e as guias outros cordéis devem ser distendidos paralelamente ao eixo, com espaçamento não superior a 2,50 m. Inicia-se então, o assentamento dos paralelepípedos.

➤ Evidentemente que estes cuidados e procedimentos podem e devem ser adotados igualmente para o assentamento de pedras irregulares.

**ASSENTAMENTO - MEIO FIOS**

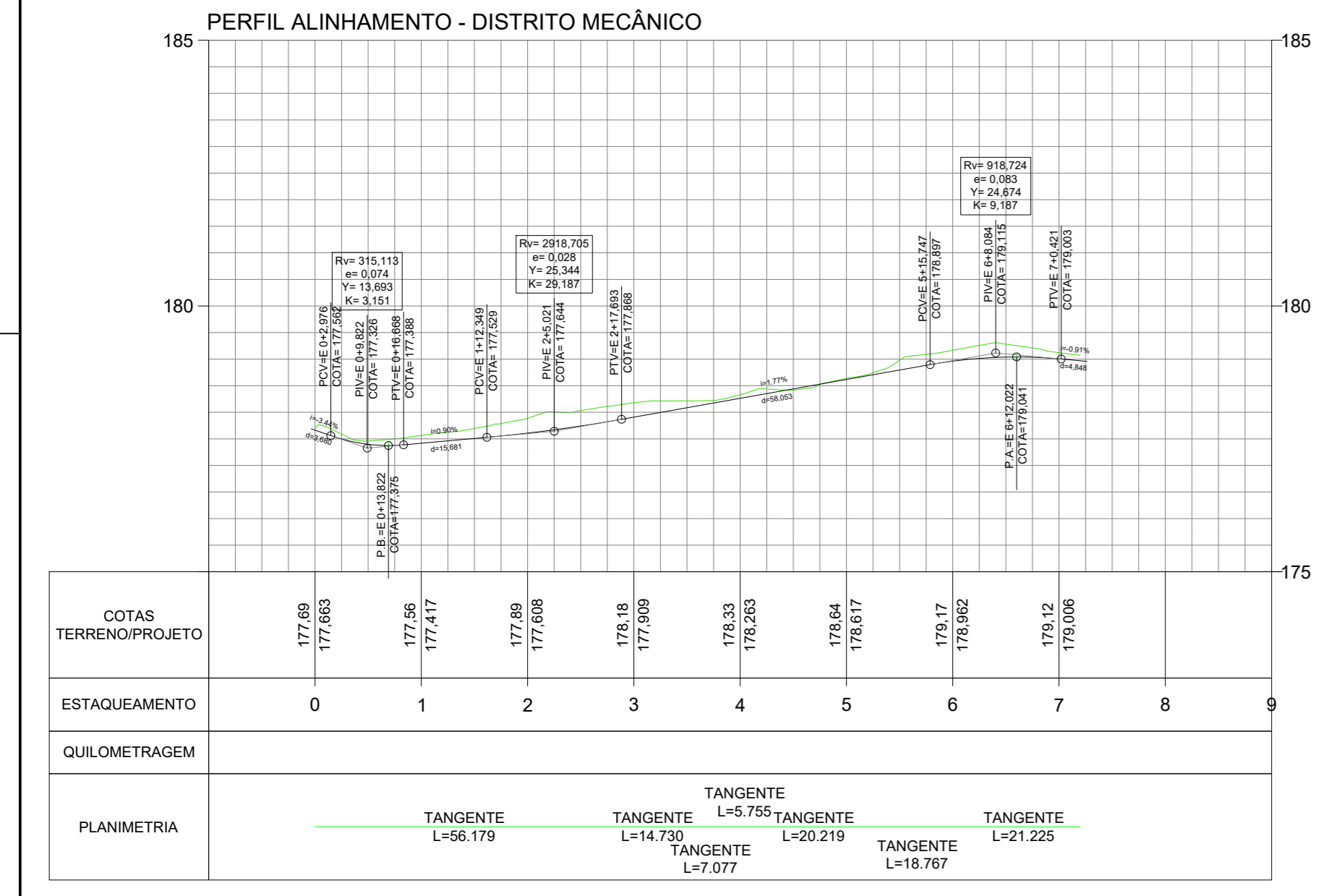
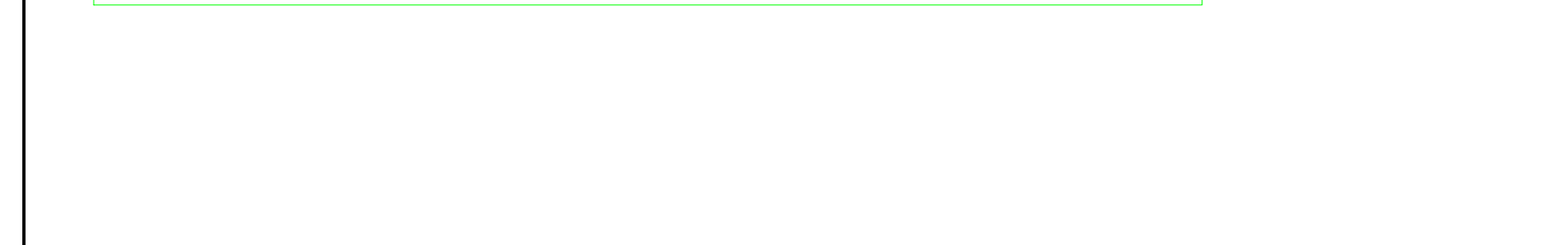
- Deverá ser aberta uma vala para o assentamento das guias, ao longo dos bordos do subleito preparado, obedecendo ao alinhamento, perfil e dimensões estabelecidos no projeto. O fundo da vala deverá ser regularizado e, em seguida, aplisado. Para corrigir o recalque produzido pelo apoio será colocada no fundo da vala uma camada do próprio material escavado, que ser, por sua vez, aplisado e assim por diante, até chegar ao nível desejado. Sobre o fundo da vala aplisada e limpa, prepara-se uma base de concreto de cimento, com 0,10 m de espessura e resistência de 15kg em 28 dias, sobre a qual serão assentadas as guias. As guias serão assentadas obedecendo ao alinhamento estabelecido no projeto, de modo a que o piso concluído e o nível do pavimento depois de construída. As juntas das guias serão tomadas com argamassa de cimento e areia, traço 1:3. O material escavado da vala deverá ser reposito e apoiado logo que fique concluído o assentamento das guias.

➤ O alinhamento e perfil do meio-fio serão verificados antes do início do pavimento. Não será tolerado desvio de mais de 0,005 m em relação ao alinhamento e perfil estabelecidos.

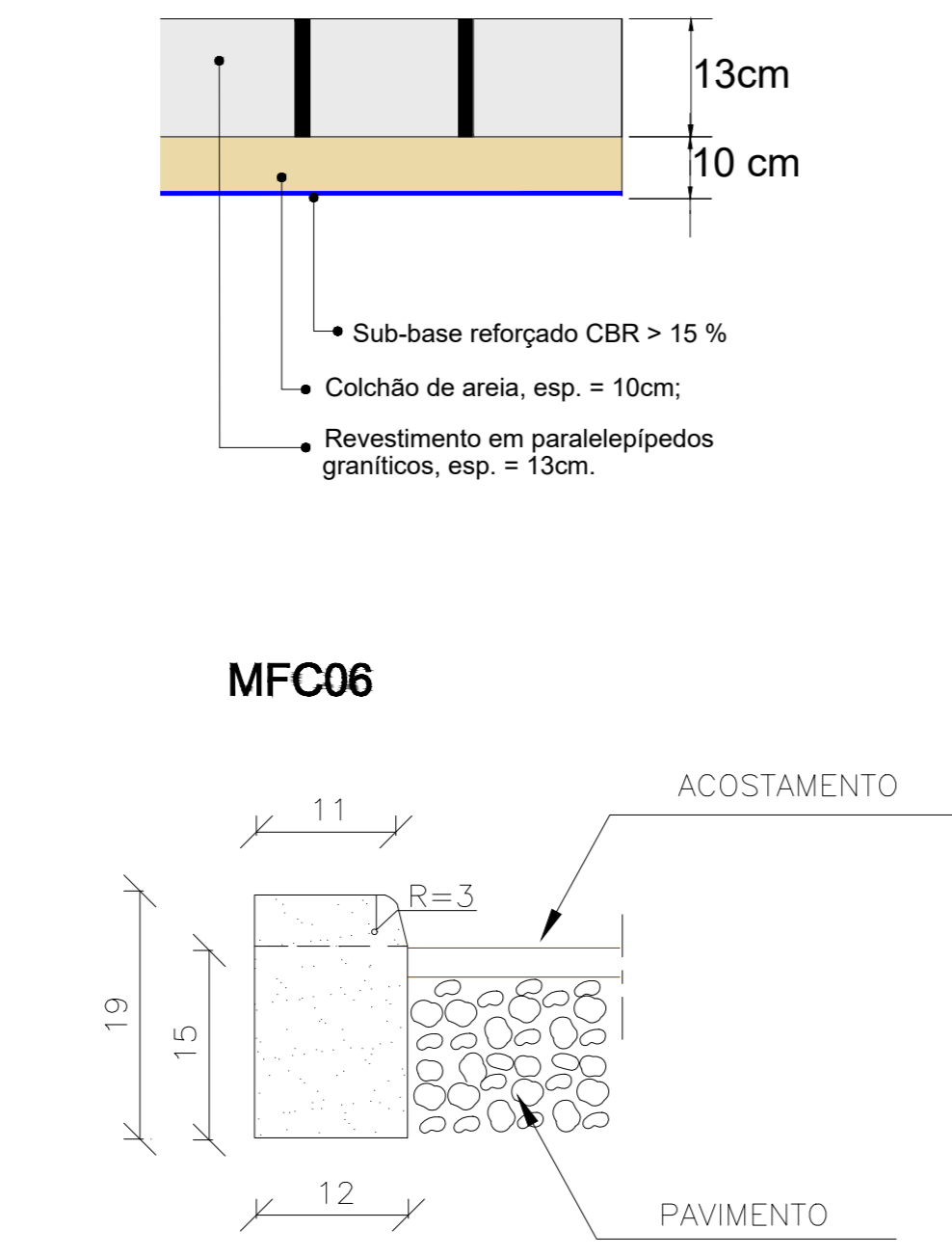
**REJUNTAMENTO**

- No rejuntamento serão usadas britas graduada e cascalhinho da mesma natureza do material do paralelepípedo. Brita graduada é aquela que contém 40% de brita com diâmetro correspondente a abertura das juntas entre os paralelepípedos e os 60% restantes com diâmetro até 9,2 mm e 3,0 mm. Poderá também ser utilizado Setao Rolado, desde que totalmente isento de substâncias vegetais e argila, devidamente lavada e com os diâmetros previstos. Não será permitido o uso desses materiais quando apresentarem pó, matérias orgânicas ou vegetais ou qualquer tipo de impurezas.
- Deverá ser utilizado, de preferência, emulsão do tipo RR - 2C, catiônica com viscosidade 140 - 200. Poderá ser utilizado outro tipo de material betuminoso, desde que previamente aprovado pela fiscalização e condizente com a natureza elétrica do paralelepípedo e da brita, como o CAP - CAT.

**LEGENDA**  
 PAVIMENTAÇÃO EM BLOCOS DE PARALELEPÍPEDO (13 cm x 16 cm x 17 cm)  
 MEIO FIO REBAIXADO PARA PERMITIR O TRÂNSITO DE VEÍCULOS E ABRIR DELIMITAR A ÁREA DE PAVIMENTAÇÃO, CONFORME DETALHAMENTO MF 06

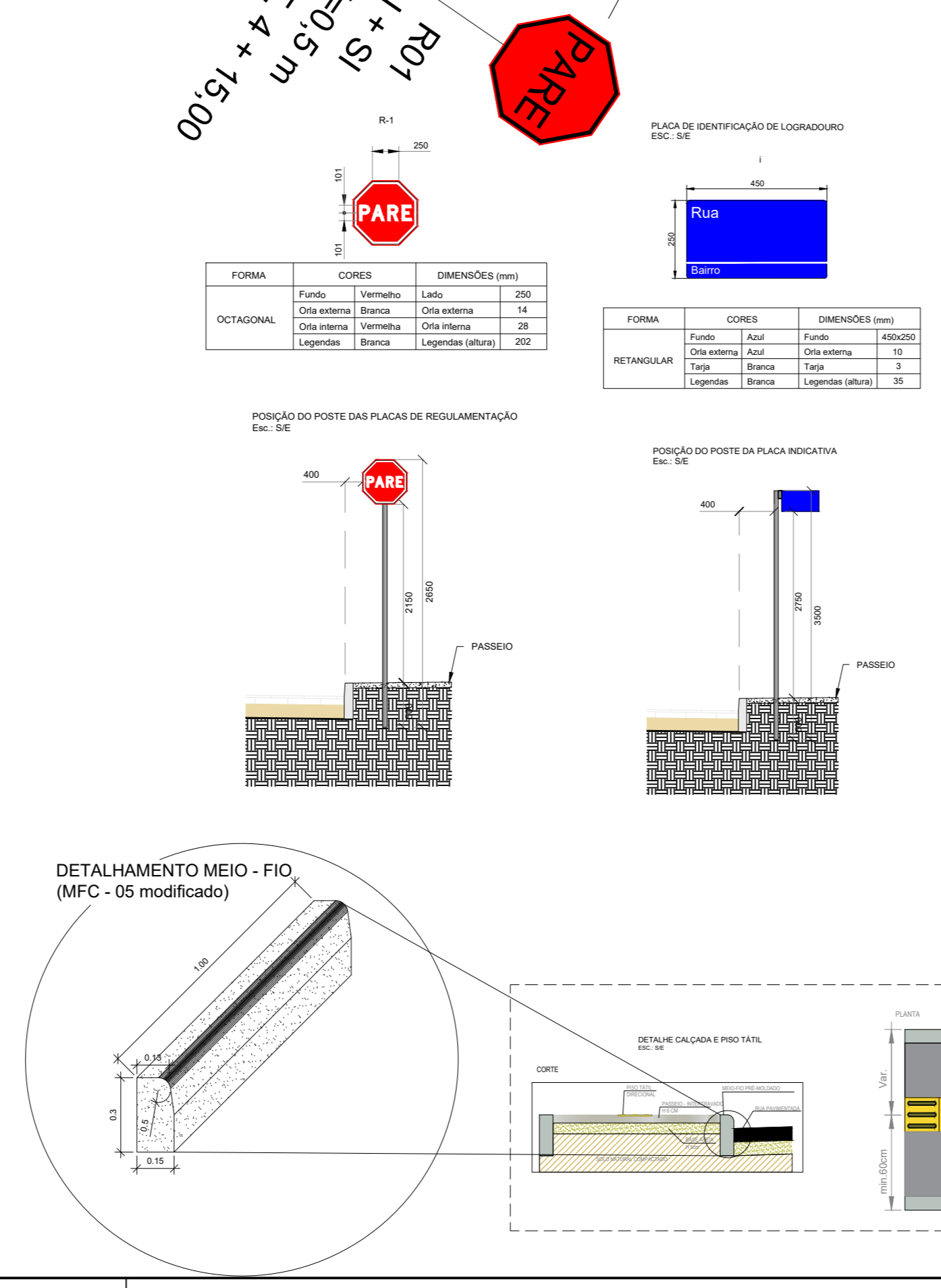


**MÉTODO CONSTRUTIVO - PAVIMENTO EM PARALELEPÍPEDO SEM ESCALA**



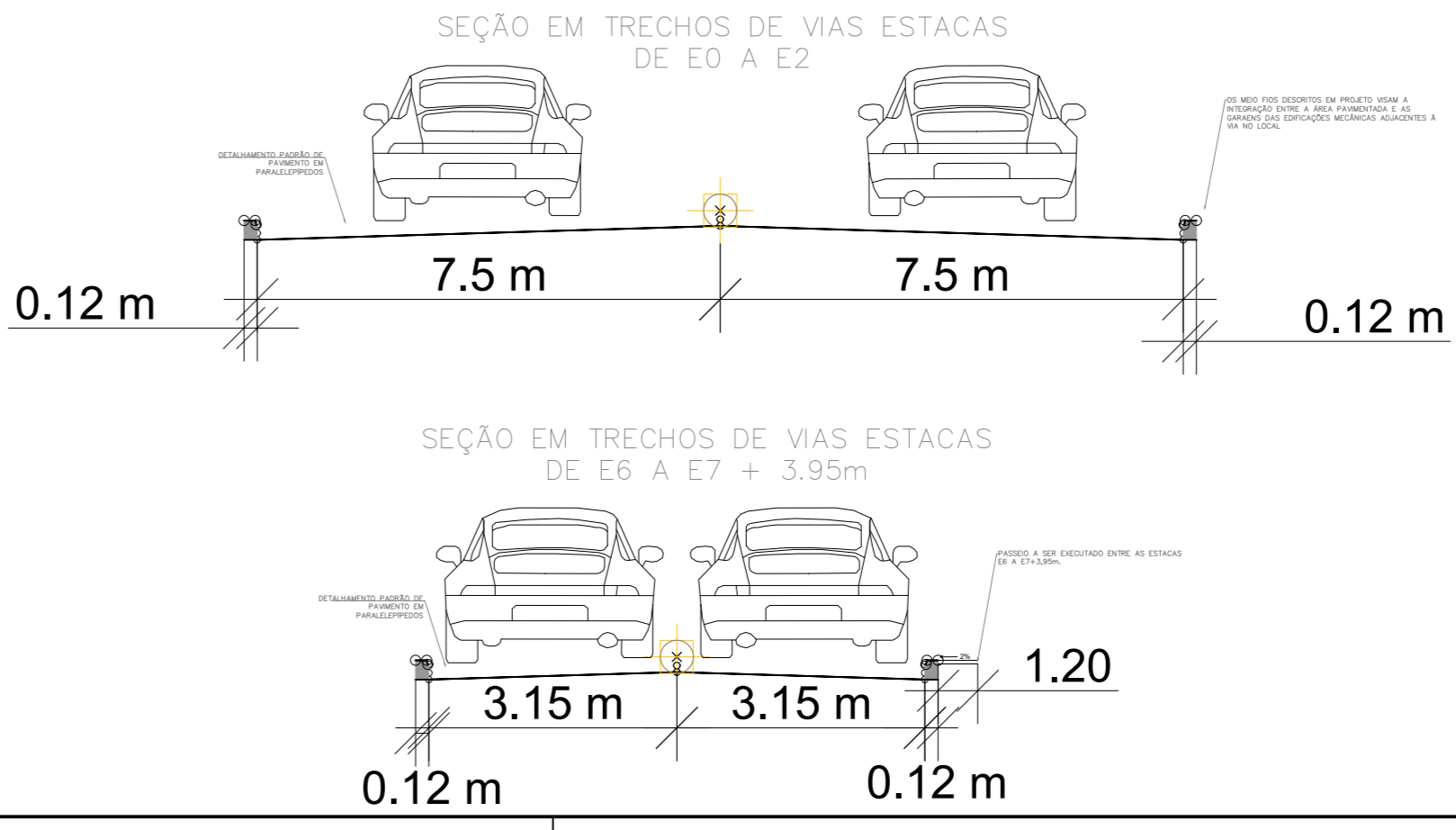
**CONSUMOS MÉDIOS**

ESCAVAÇÃO	≤ 0,05m³/m
CONCRETO fck 15MPa	0,023m³/m
FORMAS DE MADEIRA COMUM	0,41m²/m



**NOTAS DE SERVIÇO DE PAVIMENTAÇÃO**

Lado Esquerdo		Lado Direito		Eixo		Lado Esquerdo		Lado Direito	
MEIO-FIO DE REGULAÇÃO (1)		MEIO-FIO DE REGULAÇÃO (2)		PAVIMENTAÇÃO (3)		MEIO-FIO DE REGULAÇÃO (4)		MEIO-FIO DE REGULAÇÃO (5)	
Estaca	Porta Noções da Geometria	Estaca	Porta Noções da Geometria	Cota Projeto	Cota Terraplenagem	Cota Vermetim	Estaca	Porta Noções da Geometria	Estaca
7,15	177,482	-	7	177,452	-3,00%	0+0,045	P1V	177,662	177,432
7,15	177,247	-	7	177,207	-3,00%	1+0,000	PCV	177,417	177,187
7,15	177,438	-	7	177,398	-3,00%	2+0,000	P1V	177,608	177,378
6,76	177,751	-	6,61	177,711	-3,00%	3+0,000		177,909	177,679
5,74	178,131	-	5,74	178,091	-3,00%	4+0,000		178,263	178,033
2,64	178,562	-	2,49	178,542	-3,00%	5+0,000	PCV	178,617	178,387
3,9	178,852	-	3,75	178,852	-3,00%	6+0,000		178,964	178,734
3,9	179,011	-	3,75	178,971	-3,00%	7+0,000	P1V	179,083	178,853
3,9	179,001	-	3,75	178,961	-3,00%	7+3,952		179,073	178,943



**QUADRO DE MODIFICAÇÕES**

REV.	DATA	DESCRIÇÃO	RESP.	VISTO
REV 00	13/05/2023	ENVIO INDICAL PARA APROVAÇÃO E APROVAÇÃO JUNTO AO CLIENTE.		
REV 01	16/10/2023	AJUSTES DE DRENAGEM SUBSTITUIÇÃO DE SISTEMA G. POÇOS DE INFILTRAÇÃO POR GALÉRIAS E PAV. E AJUSTE NOS PASSEROS.		
REV 02	01/11/2023	AJUSTE DA FRENHA DE EMERGÊNCIA SUBSTITUIÇÃO DE TUBO DE LIXA CASAS DE PASSAGEM EM CALHA AJUSTE EM GRELHA DE CASA DE PASSAGEM.		

PROPRIETÁRIO: PREFEITURA MUNICIPAL DE PEDRAS DE FOGO

PROJETO: LUCAS MATEUS OLIVEIRA DE QUEIROZ

CONSTRUÇÃO:

FOLHA Nº:	01/01	PROJETO EXECUTIVO DE PAVIMENTAÇÃO E SINALIZAÇÃO VÁRIA LOCAL:	AVENIDA SENADOR HUMBERTO LUCENA, PEDRAS DE FOGO - PB
ESTUDO:		RESPONSÁVEL:	INFORMAÇÕES TÉCNICAS
DESENHO:			
CÓPIA:			
TÍTULO:	PROJETO DE PAVIMENTAÇÃO E SINALIZAÇÃO VÁRIA - DISTRITO MECÂNICO	RESPONSÁVEL TÉCNICO:	LUCAS MATEUS OLIVEIRA DE QUEIROZ ENGENHEIRO CIVIL CREA nº 161982/16
ESCALA:	Como Indicado	PRONCHA:	DATA: 01/11/2023