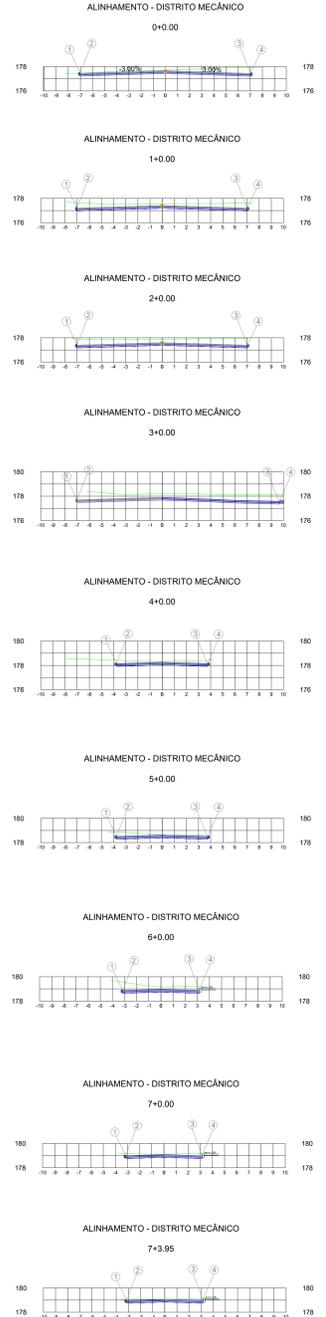




ALINHAMENTO DE PAVIMENTAÇÃO DO DISTRITO MECÂNICO			
TANGENTE			
Descrição	ESTACAS	NORTE	ESTE
INÍCIO	0,00+0,00	9181218,047	265602,747
FIAM	2,000+16,179	9181187,534	265949,917
ESTACAS INTERMEDIARIAS:			
	1,000+0,000	9181207,184	265919,54
	2,000+0,000	9181196,322	265938,333
TIPO	CARACTERÍSTICAS DA TANGENTE		VALOR
COMPRIMENTO	VALOR	PARAMETRO	VALOR
	56,179 ANX.L.O.		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

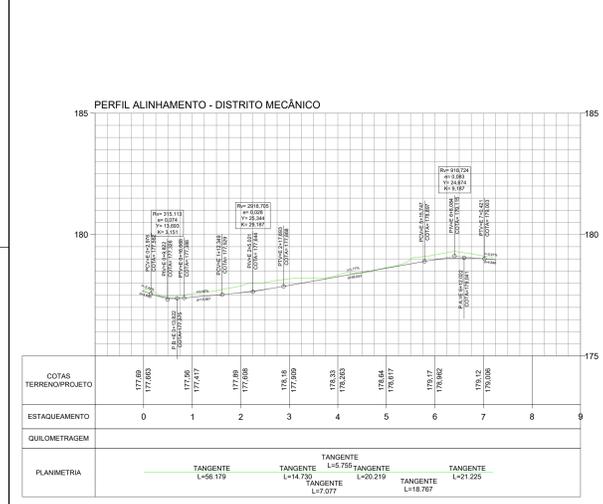
- Deverá ser aberta uma vala para o assentamento das guias, ao longo dos bordos do subleito preparado, obedecendo ao alinhamento, perfil e dimensões estabelecidos no projeto. O fundo da vala deverá ser regularizado e, em seguida, aplisado. Para corrigir o recalque produzido pelo apoioamento será colocada 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 deveder 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.

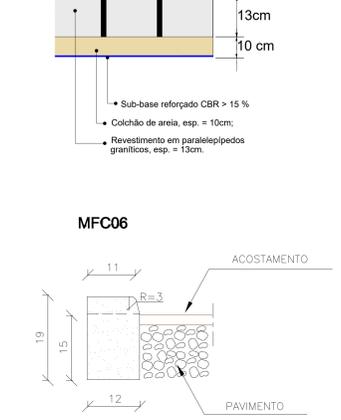
REJUNTAMENTO

- 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 15 cm x 19 cm)
 MEIO FIO REBAIXADO PARA PERMITIR O TRÂNSITO DE VEÍCULOS E ABRIR DELIMITAR A ÁREA DE PAVIMENTAÇÃO, CONFORME DETALHAMENTO MF 06

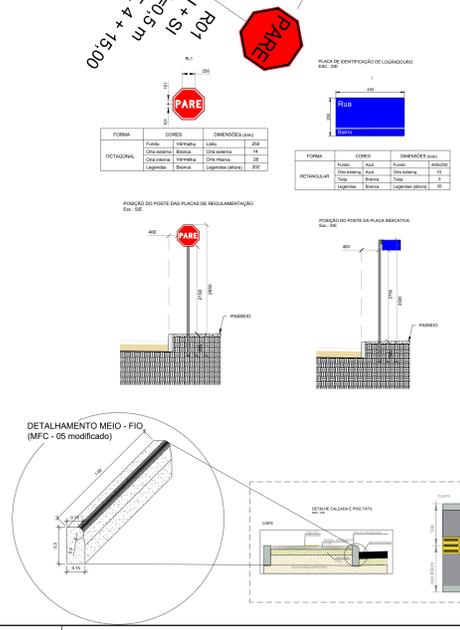


MÉTODO CONSTRUTIVO - PAVIMENTO EM PARALELEPÍPEDO SEM ESCALA



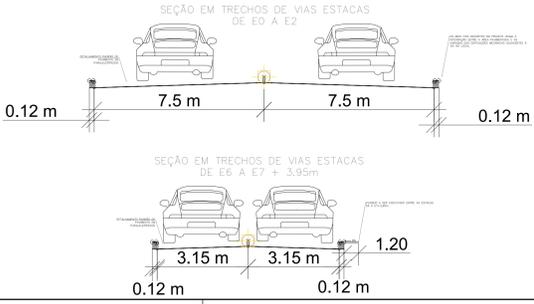
CONSUMOS MÉDIOS

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	
MFC06 (1)		MFC06 (2)		MFC06 (3)		MFC06 (4)		MFC06 (5)	
Estaca	Porta Noções	Porta Noções	Porta Noções	Porta Noções					
177,492	177,492	177,492	177,492	177,492	177,492	177,492	177,492	177,492	177,492
177,247	177,247	177,247	177,247	177,247	177,247	177,247	177,247	177,247	177,247
177,438	177,438	177,438	177,438	177,438	177,438	177,438	177,438	177,438	177,438
177,751	177,751	177,751	177,751	177,751	177,751	177,751	177,751	177,751	177,751
178,131	178,131	178,131	178,131	178,131	178,131	178,131	178,131	178,131	178,131
178,562	178,562	178,562	178,562	178,562	178,562	178,562	178,562	178,562	178,562
178,852	178,852	178,852	178,852	178,852	178,852	178,852	178,852	178,852	178,852
179,011	179,011	179,011	179,011	179,011	179,011	179,011	179,011	179,011	179,011
179,001	179,001	179,001	179,001	179,001	179,001	179,001	179,001	179,001	179,001



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 PASSARELOS.		
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