

MEMORIAL DESCRITIVO

OBRA: PROJETO DE PAVIMENTAÇÃO COM PEDRAS IRREGULARES

Proprietário: Prefeitura Municipal de Frederico Westphalen

Município: Frederico Westphalen – RS

Local: Rua sem denominação localizada na Linha 21 de Abril.

Área: 1325,00 m²

Descrição:

O presente memorial tem por finalidade descrever a obra para execução do projeto de calçamento na cidade de Frederico Westphalen – RS.

1. Generalidades

O calçamento será executado com pedras irregulares, extraídas no próprio município em pedra legalizada, assentadas manualmente sobre colchão de pó de brita e rejuntadas com pó de brita.

2. Especificações gerais

Localização da obra

As obras serão locadas em loco na área de execução.

O perfil longitudinal será lançado sobre o terreno existente dispensando grandes movimentos de terra.

O perfil transversal sofrerá as compensações necessárias para manter as declividades do projeto.

Preparo do leito

O leito da rua será regularizado com o uso de motoniveladora, adequando ao perfil transversal do projeto.

Preparo da base

Em pontos previamente indicados deverão ser executados reforços no sub-leito, com camadas de cascalho, com intuito de reforçar o suporte e aprimorar a drenagem no plano da pista.

Antes do assentamento da pavimentação a pista deverá ser compactada com uso de rolo vibratório.

Meio fio

O meio fio será de concreto tipo moldado in-loco, assentado no alinhamento das ruas, conforme projeto, fixado com aterro lateral de argila vermelha.

Assentamento de pavimentação

A pavimentação de calçamento será assentada sobre colchão de pó de brita, com 10cm de espessura distribuída com canchas individuais de 1,0m de largura por 10,0 de comprimento, de forma manual, respeitando as declividades transversais e longitudinais do leito compactado.

Rejuntamento da pavimentação

O calçamento, após concluído o assentamento da pedra, deves receber a primeira compactação manual, com soquete de 15 kg, para posteriormente receber uma camada de pó de pedra britada, distribuída sobre a pista com rodos manuais até o preenchimento das juntas entre as pedras.

Compactação

A compactação final será executada com a pista devidamente umedecida com o uso de compactador mecânico com peso de impacto superior a 6,0 toneladas.

Liberação da pista ao tráfego

A pista só poderá ser liberada ao tráfego após vistoriada pela fiscalização.

Sinalização vertical

As placas para sinalização vertical têm por finalidade regulamentar o uso, advertir sobre perigos potenciais e orientar os motoristas e demais usuários da via.

Os sinais serão colocados à margem da rua a uma distância mínima de 0,60m do bordo e fixadas a uma altura de 2,10m em relação a ele.

Materiais

O material a ser utilizado na confecção das placas será a chapa de aço zincado com espessura de 1,25 mm, conforme especificações da NBR 11904 - Placas de aço para sinalização viária.

As placas serão pintadas com tintas refletivas, de modo que permita a visibilidade noturna.

Para a refletorização, são utilizados:

- Símbolo em material refletivo sobre fundo fosco;
- Símbolo fosco sobre fundo em material refletivo;
- Símbolo e fundo em material refletivo.

Os postes de sustentação dos sinais devem ser de madeira de lei de primeira qualidade, tratada com preservativos hidrossolúvel em autoclave sob vácuo e alta pressão, devendo ter seção quadrada com 0,075m x 0,075m de lados e 2,60m de comprimento, com cantos chanfrados e pintados com 2 demãos de tinta à base de borracha clorada ou esmalte sintético na cor branca. A parte inferior do poste, fixada no terreno, deve ser impermeabilizada com uma solução de MC.O.

O sistema de fixação na estrutura de madeira é constituída por parafusos zincados de cabeça boleada com fenda de 1 ½" x 3/16", com porca e arruela de aço carbono SAE 1008/1020, limpas, isentas de óleo, graxa sais ou ferrugem.

Para mensagens complementares dos sinais de regulamentação em áreas urbanas devem ser utilizadas as fontes de alfabetos e números dos tipos Helvética Medium, Arial, Standard Alphabets for Highway Signs and Pavement Markings ou similar.

A forma padrão do sinal de regulamentação é a circular, e as cores são vermelha, preta e branca.

Constituem exceção, quanto à forma, os sinais R-1 "Parada Obrigatória".

A utilização das cores nos sinais de regulamentação deve ser feita obedecendo-se aos critérios abaixo e ao padrão *Munsell* indicado.

| Cor | Padrão Munsell (PM) | Utilização nos sinais de regulamentação |
|----------|------------------------|---|
| Vermelha | 7,5 R 4/14 | Fundo do sinal R-1; |

| | | |
|--------|-------|---|
| | | Orla e tarja dos sinais de regulamentação em geral. |
| Preta | N 0,5 | Símbolos e legendas dos sinais de regulamentação. |
| Branca | N 9,5 | Fundo de sinais de regulamentação; Letras do sinal R-1 |

R – red- vermelho

N- neutral (cores absolutas)

Equipamentos utilizados para a implantação de placas de aço:

- Caminhão para o transporte das placas e ferramentas;
- Ferramentas padrão, tipo enxada, pá, picareta, martelo, chaves fixas.

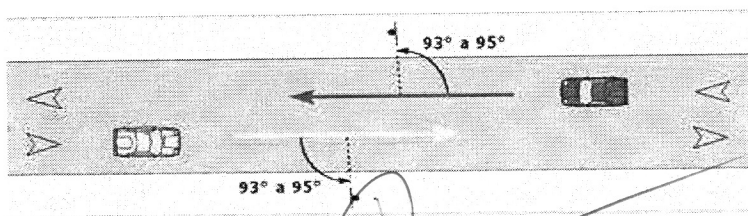
Maiores detalhes estão apresentados no Projeto de Executivo de Sinalização.

2.3 - Posicionamento na via

O posicionamento das placas de sinalização, consiste em fixação ao lado direito da via no sentido do fluxo de tráfego que devem regulamentar.

As placas de sinalização devem ser colocadas na posição vertical, fazendo um ângulo de 93° a 95° em relação ao sentido do fluxo de tráfego, voltadas para o lado externo da via. Esta inclinação tem por objetivos assegurar boa visibilidade e leitura dos sinais, evitando o reflexo especular que pode ocorrer com a incidência de faróis de veículos ou de raios solares sobre a placa.

Exemplo de posicionamento:



Eng. Renato P. Ferrari
CREA 087041