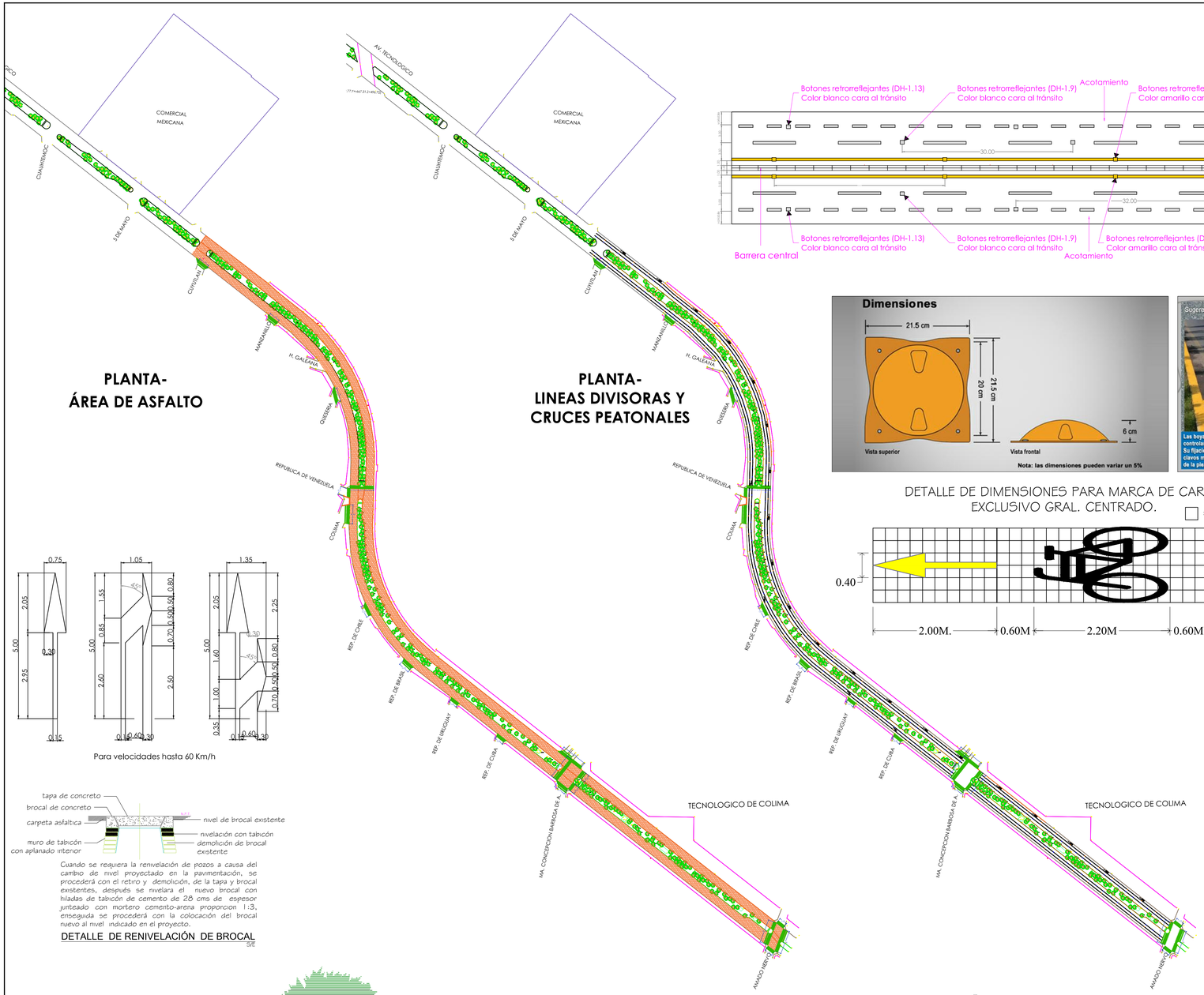
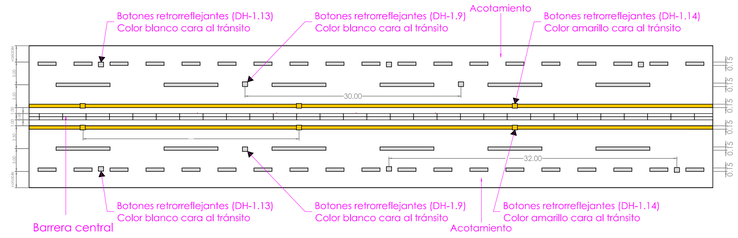
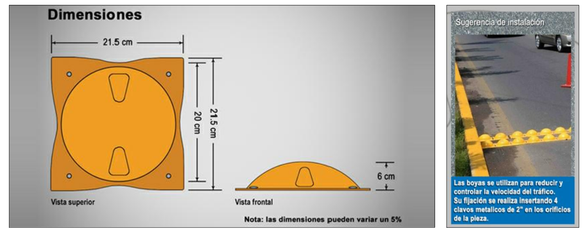
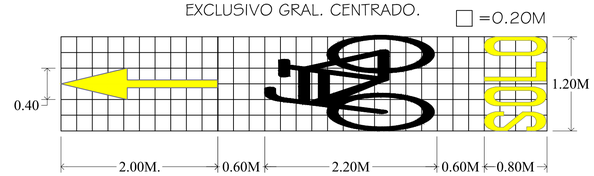






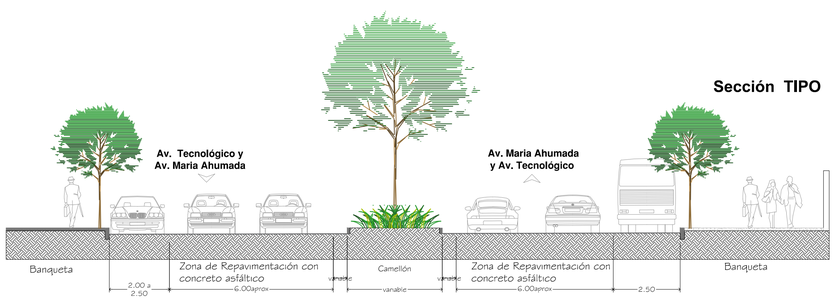
DETALLE DE DIMENSIONES PARA MARCA DE CARRIL EXCLUSIVO GRAL. CENTRADO.



Para velocidades hasta 60 Km/h

Cuando se requiera la renivelación de pozos a causa del cambio de nivel proyectado en la pavimentación, se procederá con el retiro y demolición, de la tapa y brocal existentes, después se nivelara el nuevo brocal con hiladas de tabicón de cemento de 28 cms de espesor junteado con mortero cemento-arena proporcion 1:3, enseguida se procederá con la colocación del brocal nuevo al nivel indicado en el proyecto.

DETALLE DE RENIVELACIÓN DE BROCAL



PLANTA- AV. TECNOLÓGICO esc 1/2500

SIMBOLOGIA

- CRUCES PEATONALES, FRANJAS 40CM X 3.00M @40CM = 310.71 M
- 152 PZAS BOYAS METALICAS DE 21.5 CM X 21.5 CM
- PAVIMENTO ASFALTICO AV. TECNOLÓGICO TRAMO AMADO NERVO A CUYUTLAN A=19702.75M2
- BOTONES DH-1 RETROREFLEJANTES Y DELIMITADORES SOBRE EL PAVIMENTO DE FORMA TRAPECIAL PLÁSTICO DOS CARAS, COLOR BLANCO RETROREFLEJANTE
- BOTONES DH-1 RETROREFLEJANTES Y DELIMITADORES SOBRE EL PAVIMENTO DE FORMA TRAPECIAL PLÁSTICO DOS CARAS, COLOR AMARILLO RETROREFLEJANTE

NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-034-SCT2-2003, SEÑALAMIENTO HORIZONTAL DE VIALIDADES URBANAS.

1.-Raya en la orilla derecha: La raya en la orilla dere ha del arroyo vial, con respecto al sentido de circulación, debe ser de color blanco retrorreflejante.

2.-Raya en la orilla derecha, continua; esta debe ser continua cuando el acotamiento tenga un ancho de hasta dos (2) metros o en curvas, intersecciones, entradas y salidas, donde por razones de seguridad en la operación del tránsito conviene restringir el estacionamiento sobre el acotamiento, en cuyo caso, la extensión de la raya debe ser igual a la de la zona de restricción, más la longitud que en función de la velocidad de operación se indica en la tabvla 3, tanto antes como después de dicha zona.

3.-Raya en la orilla derecha, discontinua: esta raya debe ser discontinua cuando el ancho del acotamiento sea mayor de dos (2) metros, confomada por segmentos de dos (2)metros de longitud separados dos (2) metros entre sí.

4.-Raya en la orilla izquierda: la raya en la orilla izquierda del arroyo vial, se debe utilizar en vialidades urbanas, con faja separadora central, de cuerpos separados o de un solo sentido de circulación, así como en rampas de salida. En todos los casos, esta raya debe ser continua y de color amarillo retrorreflejante.

5.-La RAYA DE ALTO se utiliza para indicar el sitio donde deben detenerse los vehículos, de acuerdo con una señal de alto o semáforo. Debe ser continua sencilla, de color blancoretrorreflejante y trazarse cruzando todos los carriles que tengan tránsito en el mismo sentido. Cuando la raya de alto se utilice junto con una señal de alto, esta última se debe colocar alineada con la raya.
En el caso de un cruce a nivel con otra vialidad, la raya de alto debe ser de treinta (30) centímetros de ancho, paralela a las rayas de cruce de peatones y a una distancia de un metro antes de las mismas. En caso de no existir rayas para cruce de peatones, la de alto se debe ubicar en el lugar preciso en el que deban detenerse los vehículos, a no menos de un (1) metro ni a más de diez (10) metros de la orilla más próxima de la vía de circulación que cruza y paralela a esta última. Si los vehículos deben detenerse en un paso a nivel de peaqtones, en algún sitio donde no exista una intersección, la raya de alto debe ser trazada paralela a la trayectona de los peatones.

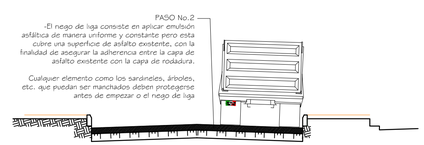
NOTAS / OBSERVACIONES

ESPECIFICACIONES DE LA BASE. La construcción de una base se realizará con matenal de banco y comprende las siguientes operaciones repetidas cuantas veces sea necesario: Extensión y humedecimiento de una capa, conformación, compactación y acabado de la misma capa. El Contratista no podrá dar comienzo a los trabajos sin la aprobación del supervisor de obra, de las fuentes de suministro de los materiales propuestos y el acabado aprobado de la subrasante, incluyendo el bombeo, peraltes y demás obras de carácter definitivo o provisional necesanas para mantener drenada la vía, en cualquier condición climática. La base se colocará en capas no mayores de 20 cm. de espesor, medido antes de la compactación, y mantendrá un contenido de humedad cercano al óptimo para compactarse a un mínimo del 95% de la densidad máxima obtenida en el ensayo Proctor Modificado. En ningún caso se permitirá colocar la capa superior de base sin que la capa inferior cumpla las condiciones de nivelación, espesor y densidad exigidas.
APLICACIÓN DE RIEGO DE LIGA. El nego de liga se aplicará en fronteras con la carpeta adyacente existente y será a base de emulsión asfáltica de rompimiento rápido (EPRGO), a razón de 0.6 lt/m². Está aplicación se efectuará previo a la formación de la carpeta asfáltica el mismo día.
CONSTRUCCIÓN DE CARPETA ASFALTICA. Se considera con un espesor promedio de 5 cm. de espesor sueltos. La mezcla asfáltica deberá cumplir con lo indicado en la norma N CMT 4 05 003/02.- Calidad de mezclas asfálticas para carreteras. Previo a la reposición de la carpeta, la superficie de la base estará, exenta de matenas extrañas, polvo, grasa o encharcamientos de material asfáltico. Sobre la superficie compactada de la capa base y en las paredes del corte, se aplicará un riego asfáltico ligero y uniforme, visto en el concepto correspondiente. En caso de que se utilice mezcla asfáltica en caliente, ésta se tenderá a una temperatura mínima de 110° Celsius. Si antes de ser tendida, su temperatura es de 5° Celsius o más, por debajo de la temperatura mínima de tendido, esa mezcla será rechazada y no será objeto de medición y pago. La mezcla se extenderá de las orillas del área dañada hacia el centro, para evitar la segregación y utilizando un dispositivo enrasador, adecuado, para que una vez compactada, la superficie terminada quede uniforme y al mismo nivel que el resto de la carpeta. Cada capa de mezcla asfáltica se compactará inmediatamente después de tendida. Cuando se utilice mezcla asfáltica en caliente, la compactación se iniciará cuando su temperatura sea de 100° Celsius como mínimo y se terminará a una temperatura mínima de 85° Celsius. Cuando el tendido se haga por capas y se utilice mezcla asfáltica en caliente, la capa sucesiva no debe tenderse hasta que la temperatura de la capa anterior sea menor de 70° Celsius en su punto medio. En todos los casos la compactación de la mezcla asfáltica se hará hasta alcanzar el 95% de la masa volumétrica máxima obtenida en la prueba Marshall. La superficie de carpeta colocada debe quedar limpia, presentar una textura y acabado uniformes, con el mismo nivel que el resto de la carpeta. El Contratista tomará las precauciones necesarias para evitar la contaminación del medio ambiente, conforme a la norma Nom. CSV CAR 5 01 001 y/o las leyes y reglamentos de protección ecológica, vigentes.

PROCESO CONSTRUCTIVO

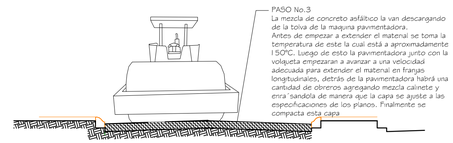
PASO No. 1
-Trazo y nivelación manual para establecer ejes banco de nivel y referencias.

-Después se procede a hacer el "barrido" del área que consiste en quitar toda la suciedad y retiro de todo residuo que se encuentre en la vía pública. La superficie de asfalto existente, con la finalidad de asegurar la adherencia entre la capa de asfalto existente con la capa de rodadura.

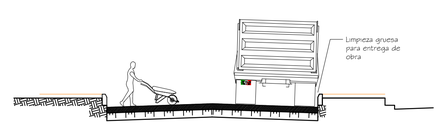


PASO No.2
-El nego de liga consiste en aplicar emulsión asfáltica de manera uniforme y constante pero esta cubre una superficie de asfalto existente, con la finalidad de asegurar la adherencia entre la capa de asfalto existente con la capa de rodadura.

Cualquier elemento como los sardineles, árboles, etc. que puedan ser manchados deben protegerse antes de empezar o el nego de liga



PASO No.3
La mezcla de concreto asfáltico la van descargando de la tolva de la maquina pavimentadora.
Antes de empezar a extender el material se toma la temperatura de este la cual está a aproximadamente 150ºC. Luego de esto la pavimentadora junto con la voluqeta empezaran a avanzar a una velocidad adecuada para extender el material en franjas longitudinales, detrás de la pavimentadora habrá una cantidad de obreros agregando mezcla caliente y enra sandola de manera que la capa se ajuste a las especificaciones de los planos. Finalmente se compacta esta capa



H. AYUNTAMIENTO DE VILLA DE ÁLVAREZ

Firma:
ARQ. MARTHA RANGEL CABRERA
DIRECTORA GENERAL DE DESARROLLO MUNICIPAL

Firma:
ING. SARA JUDITH SANTIBAÑEZ IBAÑEZ
DIRECTORA DE CONSTRUCCIÓN DE OBRA PÚBLICA

Proyecto:
REPAVIMENTACIÓN CONCRETO ASFÁLTICO AV. PRINCIPALES

Ubicación:
REPAVIMENTACIÓN CON CONCRETO ASFÁLTICO AV. TECNOLÓGICO, TRAMO CALLE CUYUTLAN A CALLE AMADO NERVO.

Contenido:
PL. DE CONJUNTO PROPUESTA Y DETALLE

Escala:	Plano:	Proyectó:	Dibujó:
	P-02	Área de Proyectos de Obra Pública	Arq. Mónica Llamas

Fecha:	Ubicación del archivo:
MARZO / 2025	