

Wójt Gminy Radoszyce

**SZCZEGÓŁOWA
SPECYFIKACJA TECHNICZNA**

D - 05 . 03 . 05

Nawierzchnia z betonu asfaltowego

1. WSTĘP.

1.1. Przedmiot SST.

Przedmiotem niniejszej szczegółowej specyfikacji technicznej są wymagania dotyczące wykonania i odbioru robót związanych z wykonaniem warstw konstrukcji nawierzchni z betonu asfaltowego.

1.2. Zakres stosowania SST.

Szczegółowa specyfikacja techniczna stosowana jest jako dokument wchodzący w skład specyfikacji istotnych warunków zamówienia przy zleceniu robót w formie przetargu, określający warunki realizacji i odbioru robót związanych z wykonaniem warstw konstrukcyjnych nawierzchni.

1.3. Zakres robót objętych SST.

Ustalenia zawarte w niniejszej specyfikacji dotyczą zasad prowadzenia robót związanych z wykonaniem warstw : ścieralnej, wiążącej, wyrównawczej i wzmacniającej z betonu asfaltowego wytwarzanego w/g PN-S-96025 : 2000. Nawierzchnię z betonu asfaltowego w/g niniejszej SST wykonywać można na drogach o kategorii ruchu od KR 1 do KR 6 w/g „Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych” IBD i M - 1997r.

Do wykonania nawierzchnia dla ruchu KR-1:

Droga w miejscowości Grodzisko Cieśniów

- warstwa ścieralna z masy betonu asfaltowego dla ruchu KR-1 grubość w-wy 5 cm do wykonania – 3240,00 m²

Droga w miejscowości Jarzab

- warstwa ścieralna z masy betonu asfaltowego dla ruchu KR-1 grubość w-wy 5 cm do wykonania – 3120 ,00m²

Droga w miejscowości Sałachowy Bór

- warstwa ścieralna z masy betonu asfaltowego dla ruchu KR-1 grubość w-wy 5 cm do wykonania – 1840 ,00m²

Droga w miejscowości Filipy

- warstwa ścieralna z masy betonu asfaltowego dla ruchu KR-1 grubość w-wy 5 cm do wykonania – 1920 ,00m²

Droga w miejscowości Huta

- warstwa ścieralna z masy betonu asfaltowego dla ruchu KR-1 grubość w-wy 5 cm do wykonania – 1680 ,00m²

Droga w miejscowości Radoska

- warstwa ścieralna z masy betonu asfaltowego dla ruchu KR-1 grubość w-wy 5 cm do wykonania – 2800 ,00m²

Droga w miejscowości Szóstaki

- warstwa ścieralna z masy betonu asfaltowego dla ruchu KR-1 grubość w-wy 5 cm do wykonania – 1960 ,00m²

Droga w miejscowości Grębosze

- warstwa ścieralna z masy betonu asfaltowego dla ruchu KR-1 grubość w-wy 5 cm do wykonania – 1365 ,00m²

Droga w miejscowości Radoszyce, ul. Nowa

warstwa wyrównawcza z masy betonu asfaltowego dla ruchu KR-1 grubość w-wy 4 cm do wykonania 393,00m

- warstwa ścieralna z masy betonu asfaltowego dla ruchu KR-1 grubość w-wy 3 cm do wykonania – 393,00m²

Droga w miejscowości Radoszyce, ul. Karola

warstwa wyrównawcza z masy betonu asfaltowego dla ruchu KR-1 grubość w-wy 4cm do wykonania 767,00m

- warstwa ścieralna z masy betonu asfaltowego dla ruchu KR-1 grubość w-wy 3 cm do wykonania – 767,00m²

Zakres szczegółowy robót do wykonania - określony jest w przedmiarach robót.

1.4. Określenia podstawowe.

1.4.1. Mieszanka mineralna (MM) - mieszanka kruszywa i wypełniacza mineralnego w określonym składzie i uziarnieniu.

1.4.2. Mieszanka mineralno- asfaltowa (MMA) - mieszanka mineralna z odpowiednią ilością asfaltu lub polimeroasfaltu, wytworzona na gorąco w określony sposób, spełniająca określone wymagania.

1.4.3. Beton asfaltowy (BA) - mieszanka mineralno-asfaltowa ułożona i zagęszczona.

1.4.4. Środek odhezyjny - substancja powierzchniowo czynna, która poprawia odhezę asfaltu na powierzchni kruszywa na obmywaniu wodą, może być dodawany do asfaltu lub do kruszywa .

1.4.5. Podłoże pod warstwę asfaltową - powierzchnia przygotowana do ułożenia mieszanki mineralno- asfaltowej.

1.4.6. Asfalt upłynniony - asfalt drogowy upłynniony lotnymi rozpuszczalnikami.

1.4.7. Emulsja asfaltowa kationowa -asfalt drogowy w postaci zawiesiny rozproszonego asfaltu w wodzie.

1.4.8. Próba technologiczna - wytwarzanie mieszanki mineralno-asfaltowej w celu sprawdzenia, czy jej właściwości są zgodne z receptą laboratoryjną.

1.4.9. Odcinek próbny - odcinek warstwy nawierzchni (o długości co najmniej 50 mb) wykonany w warunkach zbliżonych do warunków budowy, w celu sprawdzenia pracy sprzętu i uzyskiwanych parametrów technicznych robót.

1.4.10. Kategoria ruchu (KR) - obciążenie drogi ruchem samochodowym wyrażone

w osiach obliczeniowych (100 kN) na obliczeniowy pas ruchu na dobę
wynoszący

dla :

K R 1	> 12
K R 2	od 13 do 70
K R 3	od 71 do 335
K R 4	od 336 do 1000
K R 5	od 1001 do 2000
K R 6	> 2000

1.4.11. Pozostałe określenia podstawowe są zgodne z odpowiednimi polskimi normami i z definicjami podanymi w SST D.M. 00.00.00 Wymagania ogólne pkt. 1.4.

1.5. Ogólne wymagania dotyczące robót.

Ogólne wymagania dotyczące robót określone są w SST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt. 1.5. Dotyczą one w szczególności - odpowiedzialności wykonawcy : za zabezpieczenie prowadzonych robót, za należyłą jakość i zgodność wykonywanych robót z dokumentacją (przedmiarem robót do wykonania), za ochronę środowiska, własności publicznej i prywatnej w miejscu prowadzonych robót itp.

2. MATERIAŁY.

2.1. Ogólne wymagania dotyczące materiałów.

Ogólne wymagania dotyczące materiałów, ich pozyskania i składowania określone zostały w SST D-M-00.00.00 .Wymagania ogólne pkt. 2.

2.2. Asfalt .

Do wytworzenia mieszanek betonu asfaltowego należy stosować asfalt drogowy dostępny na rynku krajowym (produkowany przez zakłady petrochemiczne) spełniający wymagania określone w normie PN - EN - 12591 : 2002.

Asfalt drogowy produkowany w oparciu o powyższą normę posiada oznaczenie D 50 / 70 BX.

Zastosowanie asfaltu : do wytworzenia mieszanek betonu asfaltowego dla wszystkich warstw nawierzchni z mas betonu asfaltowego dla dróg kategorii ruchu od KR 1 do KR 6.

2.3. Polimeroasfalt.

Jeżeli dokumentacja projektowa przewiduje stosowanie asfaltu modyfikowanego polimerami, to polimeroasfalt musi spełniać wymagania TWT PAD - 97 IBD i M i posiadać aprobatę techniczną .

W zależności od kategorii ruchu i warstwy nawierzchni należy stosować :

- Dla kategorii ruchu KR 1 do KR 2
- dla warstw ścieralnych - DE80 A, B, C, DP80
- dla pozostałych warstw - nie stosuje się

Dla Kategorii ruchu KR 3 do KR 6

- dla warstw ścieralnych - DE80 A, B, C, DP80
- dla pozostałych warstw - DE30 A, B, C, DE80 A, B, C, DP30, DP80

2.4. Wypełniacz.

Do wytwarzania mieszanek betonu asfaltowego należy stosować wypełniacz spełniający wymagania określone w normie PN-S-96504 : 1961 dla wypełniacza podstawowego i zastępczego. Przechowywanie wypełniacza powinno być zgodne z normą j.w.

Dla kategorii ruchu KR 1 do KR 2 stosować można

- dla warstw ścieralnych - wypełniacz podstawowy lub zastępczy (pyły z odpylania, popioły lotne) - na podstawie orzeczenia laboratoryjnego ,
- dla pozostałych warstw - j.w

Dla kategorii ruchu KR 3 do KR 6

- dla warstw ścieralnych - wypełniacz podstawowy
- dla warstw pozostałych - j.w

2.5. Kruszywa.

W zależności od kategorii ruchu i wykonywanych warstw stosować należy następujące kruszywo :

A. Dla warstw ścieralnych.

Lp	Rodzaj materiału - nr. normy	Wymagania w zależności od KR	
		KR 1 lub KR 2	KR 3 do KR 6
1.	Kruszywo łamane granulowane w/g PN-B-11112:1996, PN-B-11115:1998 a) z surowca skalnego-skał magmowych b) z surowca sztucznego (żuźle)	kl.I,II ; gat.1,2 j.w	kl.I,II ; gat.1 kl.I ; gat.1
2.	Kruszywo łamane zwykłe w/g PN-B-11112 : 1996	kl.I,II ; gat 1,2	-
3.	Grys i żwir kruszony z naturalnie rozdrobnionego surowca skalnego w/g WT/MK - CZDP 84	kl.I,II ; gat. 1,2	kl.I ; gat. 1
4.	Piasek wg PN-B-11113 : 1996	gat. 1,2	-

B. Dla warstw pozostałych :

Lp	Rodzaj materiału - nr. normy	Wymagania w zależności od KR	
		KR 1 lub KR 2	KR 3 do KR 6
1.	Kruszywo łamane granulowane wg PN-B-11112:1996 , PN-B-11115: 1998 a) z surowca skalnego	kl.I,II ; gat. 1,2	kl.I,II ; gat. 1,2

	b) z surowca sztucznego (żużele)	j.w	kl.I ; gat.1
2.	Kruszywo łamane zwykle w/g PN - B-11112 : 1996	kl.I,II ; gat. 1,2	-
3.	Grys i żwir kruszony z naturalnie rozdrobionego surowca skalnego w/g WT/ MK - CZDP 84	kl.I,II ; gat. 1,2	kl.I,II ; gat. 1,2
4.	Piasek wg PN-B-11113 : 1996	gat. 1,2	-

Składowiska kruszywa przeznaczonego do wytwarzania betonu asfaltowego powinny być tak urządzone aby składowane frakcje kruszyw były zabezpieczone przed zanieczyszczeniem, jak również zmieszaniem z innymi asortymentami lub jego frakcjami

2.6. Asfalt upłynniony.

Asfalt upłynniony w przypadku zastosowania musi spełniać wymagania określone w normie PN-C-96173 : 1974

2.7. Emulsja asfaltowa.

Stosować należy drogowe kationowe emulsje asfaltowe spełniające wymagania określone w WTEmA - 99.

3. SPRZĘT.

3.1. Ogólne wymagania dotyczące sprzętu.

Warunki ogólne wymagań w stosunku do zastosowanego sprzętu określono w SST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt. 3.

Wykonawca robót dysponować musi sprawnym sprzętem - maszynami, zapewniającymi terminowe i bezpieczne wykonanie robót przy zapewnieniu najwyższej jakości ich wykonania.

Podstawowe jednostki sprzętowe - maszyny muszą spełniać następujące wymagania

3.2. Wytwórnia mieszanki betonu asfaltowego.

Wytwórnia mas o mieszaniu cyklicznym lub ciągłym musi posiadać pełne wyposażenie zapewniające właściwą jakość wytwarzanej mieszanki. Wytwarzanie mieszanki może się odbywać wyłącznie przy stosowaniu automatycznego dozowania składników. W celu zapewnienia ciągłej produkcji wytwórnia winna posiadać zasobnik do czasowego przechowywania gotowej mieszanki zabezpieczający mieszankę przed utratą temperatury.

3.3. Układanie mieszanki - odbywać się będzie przy użyciu układarki sterowanej elektronicznie o wydajności podobnej do wydajności wytwórni i posiadającej wyposażenie:

- automatyczne sterowanie pozwalające na układanie warstw nawierzchni o założonej grubości, a także z założoną niweletą w przypadku robót prowadzonych w/g projektu budowlanego.
 - podgrzewaną płytę wibracyjną do wstępnego zagęszczenia.
- Ponadto układarka winna posiadać możliwość dostosowania stołu do szerokości wykonywanej nawierzchni przy realizacji robót połową jezdni, jak również układania nawierzchni na całej szerokości jezdni w przypadku wykonywania robót na odcinku wyłączonym z ruchu.

3.4. Walce do zagęszczenia.

Do zagęszczania warstw nawierzchni z betonu asfaltowego należy stosować :

- walce statyczne ogumione
- walce mieszane z przednią osią gładką wibracyjną i tylną ogumioną.

Zaleca się używać do zagęszczenia warstw nawierzchni zestawu walcy

- walca gładkiego stalowego dwuwatowego z walcem ogumionym – do zagęszczania zasadniczego.
- walca dwuwatowego stalowego średniego - do wygładzenia powierzchni.

Walce wyposażone być muszą:

- w sprawny system zwilżania powierzchni wałów stalowych przy użyciu płynów w celu niedopuszczenia do przyklejania mieszanki do powierzchni wału.
- walce ogumione - w fartuchy osłonowe kół w celu utrzymania ich temperatury, a także urządzenia umożliwiające regulację ciśnienia w czasie wałowania
- walce stalowe wibracyjne- we wskaźniki wibracji częstotliwości drgań i siły wymuszającej.

3.5. Inny sprzęt.

Wykonawca zobowiązany jest do dysponowania na budowie sprzętem innym jak :

- skraplarka
- szczotka mechaniczna lub inne urządzenia czyszczące
- piła do obcinania nawierzchni
- wiertnica do pobierania prób z ułożonych warstw
- sprzęt pomiarowy : jak niwelator, łąta 4- ro metrowa, klin, taśma, termometr.

4. TRANSPORT.

4.1. Ogólne wymagania dotyczące transportu.

Wykonawca robót zobowiązany jest do stosowania środków transportowych , dostosowanych do bezpiecznego przewozu materiałów, gwarantujących, że przewożone materiały nie będą narażone na utratę właściwości, które mogą spowodować obniżenie jakości robót.

4.2. Transport materiałów.

4.2.1. Asphalt.

Asfalt przewozić należy zgodnie z zasadami określonymi w PN-C-4024 : 1991.

Transport asfaltów drogowych może odbywać się :

- cysternami kolejowymi
- cysternami samochodowymi
- w bębnach blaszanych lub innych pojemnikach stalowych.

4.2.2. Polimeroasfalt.

Przewóz polimeroasfaltu odbywać się może zgodnie z zasadami określonymi w TWT - PAD - 97 IBDiM oraz w aprobacie technicznej.

4.2.3. Wypełniacz.

Wypełniacz zakupiony od producenta w zależności od możliwości odbiorcy może być odbierany :

- w stanie luźnym w autocysternach przystosowanych do przewozu materiałów sypkich umożliwiających rozładunek pneumatyczny.
- w workach - przewożony dowolnymi sprawnymi środkami transportu posiadającymi zabezpieczenie przed zawilgoceniem i uszkodzeniem opakowania.

4.2.4. Kruszywo.

Przewozić można dowolnymi sprawnymi środkami transportu z uwzględnieniem warunków zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem, nadmiernym zawilgoceniem, bądź zmieszaniem z innymi asortymentami lub frakcjami.

4.2.5. Mieszanka betonu asfaltowego.

Transport mieszanki betonu asfaltowego odbywać się musi sprawnymi środkami transportowymi przy zachowaniu warunków jak niżej :

- do przewozu używać należy pojazdy samowyładowawcze o ładowności minimum 8 Mg wyposażone w przykrycia ładunku zabezpieczające mieszankę przed utratą temperatury w czasie przewozu i ewentualnego oczekiwania na rozładunek.
- czas transportu od załadunku do rozładunku nie powinien przekraczać 2-ch godzin, z jednoczesnym spełnieniem warunku wymaganej temperatury mieszanki przy wbudowaniu.
- zaleca się stosowanie samochodów - termosów z podwójnymi ścianami skrzyni wyposażonej w system ogrzewania

5. WYKONANIE ROBÓT.

5.1. Ogólne zasady wykonania robót.

Ogólne zasady wykonania robót określone zostały w SST D-M-00.00.00

„Wymagania ogólne” pkt. 5.

5.2. Projektowanie mieszanki mineralno-asfaltowej.

Projektowanie mieszanki mineralno- asfaltowej polega na :

- doborze składników mieszanki mineralno-asfaltowej dostosowanej do kategorii ruchu.
 - doborze optymalnej ilości asfaltu
 - określeniu jej właściwości i porównaniu wyników z założeniami projektowymi.
- Krzywa uziarnienia mieszanki mineralnej powinna mieścić się w polu dobrego uziarnienia wyznaczonego przez krzywe graniczne.

5.2.1. Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego.

Skład mieszanki mineralno- asfaltowej dla warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego powinien być ustalony na podstawie badań próbek wykonanych wg metody Marshaalla.

5.2.2. Warstwy : wiążąca, wyrównawcza, wzmacniająca z betonu asfaltowego.

Skład mieszanki mineralno- asfaltowej powinien być ustalony na podstawie próbek wykonanych wg metody Marshalla

5.3. Wytwarzanie mieszanki mineralno- asfaltowej.

Mieszanka mineralno- asfaltowa produkowana ma być w otaczarce o mieszaniu cyklicznym lub ciągłym zapewniającej prawidłowe dozowanie składników, ich wysuszenie i wymieszanie, oraz zachowanie wymaganej temperatury składników jak również gotowej mieszanki mineralno-bitumicznej.

Dozowanie składników w tym również dozowanie wstępne powinno być wagowe i zautomatyzowane - skład mieszanki zgodny z recepturą.

Dopuszcza się dozowanie objętościowe asfaltu pod warunkiem uwzględnienia zmian gęstości asfaltu uzależniony od temperatury.

Tolerancje dozowania składników mieszanki mogą wynosić:

-jedna działka elementarna wagi, względnie przepływomierza, lecz nie więcej niż + - 2% w stosunku do masy składnika.

Jeżeli do produkowanej mieszanki przewidziane jest użycie uzupełniające lepiszcze środka adhezyjnego, to powinien on być dozowany do asfaltu w sposób i ilościach określonych w receptce.

Asfalt w zbiorniku powinien być ogrzewany w sposób pośredni, z układem termostatowania, zapewniającym utrzymanie stałej temperatury z dopuszczalną tolerancją + - % 5 °C.

Temperatura asfaltu w zbiorniku powinna wynosić : od 140 ° C do 165 ° C
- dla polimeroasfaltu

- wg wskazań producenta polimeroasfaltu.

Kruszywo powinno być wysuszone i ogrzane tak, aby mieszanka mineralna po dodaniu wypełniacza uzyskała właściwą temperaturę. Maksymalna temperatura ogrzanego kruszywa łącznie z dodanym wypełniaczem nie powinna być wyższa - o więcej niż 30 °C od maksymalnej temperatury mieszanki mineralno-asfaltowej .

Temperatura mieszanki mineralno- asfaltowej w zależności od użytego asfaltu powinna wynosić : od 135 °C do 165 °C

- dla mieszanki z dodatkiem polimeroasfaltu - wg wskazań producenta polimeroasfaltu.

5.4. Zarób próbny.

Wykonawca przed przystąpieniem do wykonania robót z użyciem mieszanek mineralno-asfaltowych zobowiązany jest do wykonania zarobu próbnego, który ma na celu upewnienie się, że produkowana mieszanka przewidziana do wbudowania będzie zbliżona, bądź zgodna z receptą.

Prawidłowość składu mieszanki zarobu próbnego potwierdzona być powinna po wykonaniu stosownych badań laboratoryjnych wpisem do dziennika laboratoryjnego.

Przy badaniu pojedynczych prób mieszanki mineralno- asfaltowej wbudowanych w nawierzchnię (podbudowę) dopuszcza się w zależności od kategorii ruchu uziarnienia następujące tolerancje procentowej zawartości poszczególnych składników w stosunku do składu zaprojektowanego określonego w receptcie:

Lp	Składniki mieszanki mineralno- asfaltowej.	Nawierzchnie dróg o kategorii ruchu	
		KR1 lub KR2	KR3 do KR6
1.	Ziarna pozostające na sitach o oczkach # mm 31,5; 25; 20; 16; 12,8; 9,6; 8; 6,3; 4 ;2.	+ - 5,0	+ - 4,0
2.	Ziarna pozostające na sitach o oczkach # mm 0,85; 0,42; 0,30; 0,18; 0,15; 0,075	+ - 3,0	+ - 2,0
3.	Ziarna przechodzące przez sito o oczkach # 0,075 mm	+ - 2,0	+ - 1,5
4.	Asfalt	+ - 0,5	+ - 0,3

5.5. Przygotowanie podłoża.

Podłoże pod warstwę nawierzchni z betonu asfaltowego powinno być wyprofilowane i równe. Powierzchnia podłoża przed ułożeniem warstwy musi być oczyszczona i sucha. Nierówności podłoża pod warstwy asfaltowe w zależności od klasy drogi i wykonywane warstwy nie mogą być większe od wartości określonych w mm poniżej :

Lp.	Klasa drogi	Podłoże pod warstwę	
		ścieralną	wiążąca, wzmacniająca
1.	Drogi klasy A, S, GP	6	9
2.	Drogi klasy G i Z	9	12
3.	Drogi klasy L i D oraz place i parkingi	12	15

W przypadku gdy nierówności podłoża są większe od podanych wyżej, podłoże musi być wyrównane poprzez frezowanie lub ułożenie warstwy wyrównawczej. Przed wykonaniem warstwy nawierzchni z betonu asfaltowego w zależności od podłoża, oraz zastosowanego lepiszcza, powierzchnia podłoża musi być równomiernie skropiona. Ilość lepiszcza w kg / m² po odparowaniu wody z emulsji lub upłynniacza z asfaltu winna wynosić:

- podbudowa tłuczniowa od 0,7 do 1,0
- podbudowa z kruszywa stabilizowanego mechanicznie od 0,5 do 0,7
- podbudowa z chudego betonu lub gruntu stabilizowanego cementem od 0,3 do 0,5
- nawierzchnia bitumiczna o chropowatej powierzchni od 0,2 do 0,5

Powierzchnie czołowe urządzeń w jezdni jak krawężniki, włazy, wpusty itp. powinny być pokryte asfaltem lub materiałem uszczelniającym zapewniającym należyłą przyczepność i szczelność warstwy mieszanki betonu asfaltowego w obrębie urządzenia.

5.6. Połączenia międzywarstwowe.

Każdą ułożoną warstwę należy skropić emulsją asfaltową lub asfaltem upłynnionym przed ułożeniem następnej warstwy w celu zapewnienia odpowiedniego połączenia międzywarstwowego. Ilość lepiszcza w kg / m² po odparowaniu wody z emulsji lub upłynniacza z asfaltu winna wynosić :

- podbudowa asfaltowa, lub warstwy wyrównawcza i wzmacniająca od 0,3 do 0,5
- asfaltowa w-wa wiążąca od 0,1 do 0,3

Skropienie warstw j.w. powinno być wykonane z wyprzedzeniem w czasie pozwalającym na odparowanie wody z emulsji, bądź ulotnienie upłynniacza z asfaltu.

W zależności od ilości lepiszcza użytego do skropienia czas wyprzedzenia wynosić winien co najmniej:

- 8 godz. - przy ilości lepiszcza powyżej 1 kg / m²
- 2 godz. - przy ilości lepiszcza od 0,5 do 1 kg / m²
- 0,5 godz. - przy ilości lepiszcza od 0,2 do 0,5 kg / m²

5.7. Warunki przystąpienia do robót.

Układanie nawierzchni z betonu asfaltowego może się odbywać przy określonych warunkach atmosferycznych i stanie podłoża

- niedopuszczalnym jest układanie warstw na mokrym podłożu, podczas opadów atmosferycznych, oraz silnego wiatru przekraczającego 16 m / s.
- warstwy nawierzchni mogą być układane przy temperaturze otoczenia nie niższej niż + 5 ° C - przy grubości warstwy większej niż 8 cm i +10 ° C - przy grubości warstwy mniejszej lub równej 8 cm.

Wykonawca robót zobowiązany jest do wykonania i stosowania projektu organizacji ruchu zarówno przy prowadzeniu robót bez wstrzymywania ruchu, jak również przy wyłączeniu z ruchu odcinka drogi (ulicy), na którym prowadzone są roboty, jest odpowiedzialny za powstałe ewentualne wypadki z jego winy.

5.8. Wykonanie warstwy z betonu asfaltowego.

Mieszanka mineralno- asfaltowa może być wbudowywana jedynie układarką wyposażoną :

- w układ z automatycznym sterowaniem grubości układanej warstwy, a także utrzymaniem żądanej niwelety zgodnie z projektem budowlanym w przypadku budowy bądź przebudowy drogi (ulicy).
- sprawną podgrzewaną płytę wibracyjną

Zaleca się aby układanie warstwy nawierzchni odbywało się w sposób ciągły, bez przestojów, z jednostajną prędkością w granicach 2 -4 mb na minutę.

Temperatura wbudowanej mieszanki nie powinna być niższa od minimalnej temperatury określonej w punkcie 5.3.

- dla mieszanki z użyciem dodatku polimeroasfaltu- wg wskazań producenta polimeroasfaltu.

Zagęszczenie ułożonej warstwy mieszanki powinno nastąpić bezzwłocznie, a przejazdy walcy winny rozpoczynać się od krawędzi jezdni ku osi jezdni.

Na wałowaną warstwę najeżdżać należy kołem napędowym, manewry walca muszą być płynne na odcinku uprzednio zagęszczonym. Prędkość przejazdu walcy w pierwszej fazie zagęszczenia winna być w granicach 2 - 4 km / godz i 4 - 6 km / godz. w dalszej fazie.

Zagęszczenie ułożonej warstwy uważa się za zakończone wówczas, gdy osiągnięty zostanie wymagany wskaźnik zagęszczenia.

Zabroniony jest postój walcy na warstwie uprzednio ułożonej gdyby postój powodował pozostawienie odcisków i deformacji.

Złącza w nawierzchni powinny być wykonane w linii prostej równoległe lub prostopadłe do osi drogi. Zaleca się, aby dzienna działka robocza była wykonana na całej szerokości jezdni, bez wydłużania jednej połowy. Złącza w konstrukcji wielowarstwowej powinny być przesunięte względem siebie co najmniej o 15 cm. Złącza muszą być całkowicie związane, a przylegające warstwy muszą być w jednym poziomie. Złącza podłużne i poprzeczne winny być równo obcięte, a powierzchnia złącza winna być posmarowana asfaltem bądź oklejona samoprzylepną taśmą asfalto- kauczukową.

6. KONTROLA JAKOŚCI ROBÓT.

6.1. Ogólne zasady kontroli i jakości robót.

Ogólne zasady kontroli i jakości robót określono w SST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt.6 . Kontrola warstw nawierzchni z betonu asfaltowego obejmuje trzy fazy badań w czasie :

- badania poprzedzające przystąpienie do robót
- badania w czasie trwania robót
- badania po zakończeniu układania warstw nawierzchni.

6.2. Badania przed przystąpieniem do robót.

Przed przystąpieniem do robót Wykonawca powinien wykonać badania materiałów przeznaczonych do produkcji mieszanki mineralno - asfaltowej t.j asfaltu, wypełniacza i kruszyw.

Badania materiałów, receptę potwierdzoną przez uprawnione niezależne laboratorium musi przedłożyć do akceptacji Inspektorowi Nadzoru.

6.3. Badania w czasie prowadzenia robót.

6.3.1. Częstotliwość oraz zakres badań i pomiarów wykazano poniżej:

Lp	Rodzaj badań	Częstotliwość badań .Minimalna liczba badań na dziennej działce roboczej.
1.	Skład i uziarnienie mieszanki mineralno-asfaltowej pobranej w wytwórni	1 próba przy produkcji do 500 Mg 2 próby przy prod.ponad 500 Mg
2.	Właściwości asfaltu	dla każdej dostawy (cysterny)
3.	Właściwości wypełniacza	1 próba na 100 Mg
4.	Właściwości kruszywa	przy każdej zmianie.
5.	Temperatura składników mieszanki mineralno- asfaltowej	dozór ciągły
6.	Temperatura mieszanki mineralno- asfaltowej	każdy pojazd przy załadunku i w czasie wbudowania.
7.	Wygląd mieszanki mineralno-asfaltowej	j.w
8.	Właściwości próbek mieszanki mineralno-asfaltowej pobranej w wytwórni.	jeden raz dziennie.

Badania wymienione w poz. 1 i 8 mogą być wykonane zamiennie wg PN-S-96025:2000

6.3.2. Skład i uziarnienie mieszanki mineralno- asfaltowej.

Badanie składu mieszanki mineralno- asfaltowej polega na wykonaniu ekstrakcji w/g normy PN - S - 04001 : 1967, która ma wykazać ewentualne rozbieżności w składzie w stosunku do recepty.

Dopuszczalne odchylenia od zaprojektowanego składu w wartościach procentowych podano w p-cie 5.4. Dopuszcza się przeprowadzenie badań innymi równoważnymi metodami.

6.3.3. Badanie właściwości asfaltu.

Dla każdej dostarczonej partii asfaltu (cysterny) należy określić penetrację oraz temperaturę mięknięcia.

6.3.4. Badanie właściwości wypełniacza.

Na każde dostarczone 100 Mg wypełniacza należy przeprowadzić badanie przynajmniej jednej próby, która obejmować będzie uziarnienie, oraz wilgotność.

6.3.5. Badanie właściwości kruszywa.

Badanie obejmuje określenie klasy i gatunku kruszywa w przypadku zmian kruszywa.

6.3.6. Pomiar temperatury składników mieszanki mineralno- asfaltowej.

Pomiar temperatury składników mieszanki mineralno- asfaltowej może być przeprowadzony w dowolnym czasie pracy otaczarki.

Polega on na wykonaniu odczytu na skali termometru zamontowanego na otaczarce. Temperatura zgodna być powinna z zapisem w recepcie i nie może przekroczyć o 30 °C maksymalnej temperatury mieszanki mineralno- asfaltowej.

6.3.7. Pomiar temperatury mieszanki mineralno- asfaltowej.

Pomiar polega na kilkakrotnym zanurzeniu termometru w mieszance i dokonaniu odczytu. Pomiar wykonywany być winien dla każdego załadowanego pojazdu w momencie załadunku i wyładunku do zasobnika układarki.

Temperatura pomierzona w miejscu wbudowania nie może być niższa od określonej w p-cie 5.8. SST.

6.3.8. Sprawdzenie wyglądu mieszanki mineralno- asfaltowej.

Sprawdzenie wyglądu mieszanki polega na ocenie wizualnej w czasie produkcji, załadunku i rozładunku, oraz wbudowania

6.3.9. Właściwości mieszanki mineralno- asfaltowej.

Właściwości mieszanki mineralno- asfaltowej należy określać na próbach zagęszczonych (wyciętych z jezdni) metodą Marshalla. Wyniki zgodnie być powinny z receptą (przy uwzględnieniu tolerancji jak w p-cie 5.4.)

6.4. Badania dotyczące cech geometrycznych i właściwości warstw nawierzchni z betonu asfaltowego.

6.4.1. Częstotliwość oraz zakres badań i pomiarów.

Częstotliwość oraz zakres badań i pomiarów wykonanej warstwy z betonu asfaltowego określa poniższe zestawienie.

Lp	Badana cecha	Minimalna częstotliwość badań
----	--------------	-------------------------------

		i pomiarów.
1.	Szerokość wykonywanej warstwy	2 razy na odcinku długości 1 km
2.	Równość podłużna warstwy.	Każdy pas ruchu planografem, lub łąką 4 mertową i klinem z częstotliwością co 10 mb.
3.	Równość poprzeczna warstwy	nie rzadziej niż co 5 mb
4.	Spadki poprzeczne warstwy	nie rzadziej niż co 100 mb
5.	Rzędne wysokościowe warstwy	pomiar rzędnych niwelacji podłużnej i poprzecznej oraz usytuowania osi według dokumentacji budowy.
6.	Ukształtowanie osi w planie	
7.	Grubość warstwy	2 próbki z każdego pasa o powierzchni do 3000 m ² .
8.	Złącza podłużne i poprzeczne	cała długość złącza
9.	Krawędź, obramowanie warstwy	cała długość
10.	Wygląd warstwy	ocena ciągła
11.	Zagęszczenie warstwy	2 próbki z każdego pasa o powierzchni do 3000 m ² .
12.	Wolna przestrzeń w warstwie	j.w

6.4.2. Szerokość warstwy.

Szerokość warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego powinna być zgodna z dokumentacją projektową (przy przebudowie) i warunkami technicznymi - przedmiarem przy pracach remontowych. Dopuszczalna tolerancja wynosi + 5 cm. Szerokość warstwy (warstw) nawierzchni asfaltowej poniżej warstwy ścieralnej nie ograniczonej krawężnikiem lub opornikiem w nowej konstrukcji nawierzchni powinna być szersza z każdej strony co najmniej o grubość warstwy na niej położonej, nie mniej jednak niż 10 cm.

6.4.3. Równość warstwy.

Nierówności podłużne i poprzeczne warstw z betonu asfaltowego mierzone wg normy BN-68/8931-04 nie powinny przekraczać wartości określonych w mm

jak niżej :

Lp	Klasa drogi	Ułożona warstwa		
		ścieralna	wiążąca	wzmacniająca (podbudowy)
1.	Drogi klasy A, S, G P	4	6	9
2.	Drogi klasy G i Z	6	9	12
3.	Drogi klasy L i D oraz place i parkingi	9	12	15

Równość warstwy ścieralnej w profilu podłużnym powinny być mierzone planografem w sposób ciągły.

Na drogach gminnych klasy L i D pomiar równości podłużny może być wykonany znormalizowaną łata 4 -ro metrową i klinem z częstotliwością określoną w p-cie 6.4.1. lp 2.

Dopuszcza się 15 miejsc na 1 km badanej równości nawierzchni wykazujących odchylenia równości w przedziale 6 - 9 mm w tym maksimum 2 punkty na hektometrze pasa ruchu.

Powyższe ustalenia dotyczyć będą również pomiaru równości poprzecznej nawierzchni.

Na drogach ulicach klasy G- pomiar równości podłużnej wykonany być musi planografem.

Nierówności dla warstw poniżej ścieralnej przekraczające wartości określone wyżej muszą być zlikwidowane poprzez dodatkowe wyrównanie mieszanką bądź poprzez frezowanie.

6.4.4. Spadki poprzeczne.

Spadki poprzeczne warstwy z betonu asfaltowego na odcinkach prostych pomierzone być muszą z częstotliwością określoną w pcie 6.4.1 lp.4.

Spadki na łukach poziomych powinny być pomierzone w miejscach:

- początek prostej (krzywej) przejściowej
- początek łuku poziomego
- środek łuku poziomego
- koniec łuku poziomego
- koniec prostej (krzywej) przejściowej - początek spadku dwustronnego.

Dopuszcza się odchylenia od projektowanego spadku poprzecznego nie przekraczające 0,5 %.

6.4.5. Rzędne wysokościowe, ukształtowanie w planie.

Dla odcinków dróg (ulic) budowanych lub przebudowywanych w oparciu o projekt budowlany wymagana będzie niwelacja kontrolna wykonanej nawierzchni w przekrojach poprzecznych jezdni wykazanych w projekcie. Rzędne wysokościowe w osi jezdni i krawężniach winny być zgodne z projektem.

Dopuszczalna tolerancja + - 1 cm. Oś drogi (ulicy) powinna być usytuowana w planie zgodnie z projektem. Dopuszczalna tolerancja odchylenia nie może przekraczać 5 cm.

6.4.6. Grubość warstwy.

Grubość układanych warstw zgodna być powinna z projektem, bądź warunkami technicznymi (przedmiarem).

Dopuszczalna tolerancja wynosi + - 10 %. Tolerancja dla warstw grubości projektowanej do 2,5 cm wynosi + 5 mm, zaś dla warstw grubości projektowanej 2,5 - 3,5 cm tolerancja dopuszczalna wynosi + - 5 mm.

6.4.7. Złącza podłużne i poprzeczne, krawędź, obramowanie.

Złącza w nawierzchni powinny być wykonane w linii prostej, równoległe lub prostopadłe do osi drogi. Złącza w konstrukcji nawierzchni wielowarstwowej powinny być przesunięte względem siebie o min. 15 cm. Złącza muszą być całkowicie związane, a przylegające warstwy powinny być w jednym poziomie. Warstwa ścieralna przy opornikach drogowych i urządzeniach w jezdni (jak włazy, wpusty) powinna wystawać od 3 do 5 mm ponad ich powierzchnię. Krawędzie nawierzchni bez oporników w miejscach gdzie zachodziła konieczność obcięcia (ze względu na równość, lub uzyskanie wymaganej szerokości) muszą być pokryte asfaltem.

6.4.8. Zagęszczenie warstwy i wolna przestrzeń.

Badanie zagęszczenia i określenie wolnych przestrzeni wykonuje się na próbach wyciętych z nawierzchni. Minimalna ilość wyciętych prób określona została w p-cie 6.4.1 Lp. 11 i 12.

Do wycięcia prób z nawierzchni należy używać mechanicznej wiertnicy, która zapewnia nienaruszoną strukturę próby. Wskaźnik zagęszczenia ułożonej w-wy ścieralnej nawierzchni powinien osiągnąć minimum 98 % i winien być łącznie ze wskaźnikiem wolnych przestrzeni określony w receptce produkowanej masy.

6.4.9. Wygląd warstwy.

Wykonana warstwa nawierzchni winna się wykazywać jednolitą teksturą, bez widocznych miejsc wskazujących przeasfaltowanie, spękanie bądź pory czy też łuszczenia.

7. OMBIAR ROBÓT.

7.1. Ogólne zasady obmiaru robót.

Ogólne zasady obmiaru robót określa SST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt.7.

7.2. Jednostka obmiarową.

Jednostką obmiarową przy wykonaniu robót nawierzchniowych z betonu asfaltowego jest:

- 1 m² wykonanej warstwy nawierzchni przy założonej grubości.
- 1 Mg wbudowanej mieszanki asfaltowej - przy wykonaniu warstwy wyrównawczej

8. ODBIÓR ROBÓT.

Ogólne zasady odbioru robót podano w SST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt. 8.

Roboty uznaje się za wykonane zgodnie z dokumentacją projektową i SST jeżeli wszystkie pomiary i badania z zachowaniem tolerancji w/g pktu.6 i PN-S-96025 : 2000 dały wyniki pozytywne.

9. PODSTAWA PŁATNOŚCI.

9.1. Ogólne ustalenia dotyczące podstawy płatności.

Ogólne ustalenia w tym zakresie podano w SST D-M-00.00.00”Wymagania ogólne” pkt. 9.

9.2. Cena jednostki obmiarowej.

Cena wykonania 1 m² warstwy nawierzchni z betonu asfaltowego o projektowanej grubości (lub wbudowania 1 Mg mieszanki w warstwie wyrównawczej) obejmuje :

- prace przygotowawcze i pomiarowe,
- oznakowanie robót w trakcie ich realizacji wraz ze sporządzeniem schematu oznakowania przy robotach z utrzymaniem ruchu, bądź projektu oznakowania przy wyłączeniu odcinka drogi z ruchu,
- wytworzenie mieszanki mineralno-asfaltowej,
- wbudowanie mieszanki mineralno- asfaltowej wraz z przygotowaniem podłoża (oczyszczenie, skropienie, przycinanie krawędzi, smarowanie krawędzi urządzeń w jezdni a także krawędzi,
- sporządzenie recepty, potwierdzenie składu przez niezależne, uprawnione laboratorium,
- koszty badań laboratoryjnych, wymaganych pomiarów a także sporządzenie operatu kolaudacyjnego,

10. PRZEPISY ZWIĄZANE.

10.1. Normy.

1. **PN-B-11111:1996** Kruszywa mineralne. Kruszywa naturalne do nawierzchni drogowych. Żwir i mieszanka.
2. **PN-B-11112:1996** Kruszywa mineralne. Kruszywa łamane do nawierzchni drogowych.
3. **PN-B-11113:1996** Kruszywa mineralne. Kruszywa naturalne do nawierzchni drogowych. Piasek..
4. **PN-B-11115:1998** Kruszywa mineralne. Kruszywa sztuczne z żużla stalowniczego do nawierzchni drogowych.
5. **PN-C-04024:1991** Ropa naftowa i przetwory naftowe. Pakowanie, znakowanie i transport.

- 6. **PN-C-96170:1965** Przetwory naftowe . Asfalty drogowe.
- 7. **PN-C-96173:1974** Przetwory naftowe. Asfalty upłynnione AUN do nawierzchni drogowych.
- 8. **PN-S-04001:1967** Drogi samochodowe. Metody badań mas mineralno-bitumicznych i nawierzchni bitumicznych.
- 9. **PN-S-96504:1961** Drogi samochodowe. Wypełniacz kamienny do mas bitumicznych.
- 10. **PN-S-96025:2000** Drogi samochodowe i lotniskowe. Nawierzchnie asfaltowe Wymagania.
- 11. **BN-68/8931-04** Drogi samochodowe. Pomiar równości nawierzchni planografem i łątą.

10.2. Inne dokumenty.

- 12. Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych. IBDiM, Warszawa, 1997.
- 13. Tymczasowe wytyczne techniczne. Polimeroasfalty drogowe. TWT-PAD-97. Informacje, instrukcje- zeszyt 54, IBDiM, Warszawa, 1997.
- 14. Warunki techniczne. Drogowe kationowe emulsje asfaltowe EmA-99. Informacje, instrukcje- zeszyt 60, IBDiM, Warszawa, 1999.
- 15. WT/MK-CZDP84 Wytyczne techniczne oceny jakości grysów i żwirów kruszonych z naturalnie rozdrobnionego surowca skalnego przeznaczonego do nawierzchni drogowych, CZDP, Warszawa, 1984.
- 16. Zasady projektowania betonu asfaltowego o zwiększonej odporności na odkształcenia trwałe. Wytyczne oznaczania odkształcenia i modułu sztywności mieszanek mineralno- bitumicznych metodą pełzania pod obciążeniem statycznym Informacje, instrukcje- zeszyt 48, IBDiM, warszawa, 1995.
- 17. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999r Nr 43.,poz. 430).