

**D 05.03.25. Uszorstnienie nawierzchni****1. Wstęp****1.1. Przedmiot Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych**

Przedmiotem niniejszej Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych są wymagania dotyczące wykonania i odbioru Robót budowlanych w ramach realizacji zadania:

**ROZBUDOWA ULIC PRZEJAZD I ZYGMUNTA KRASIŃSKIEGO, TJ. DROGI POWIATOWEJ NR 2284W OD SKRZYŻOWANIA Z ULICAMI JANA III SOBIESKIEGO I STEFANA OKRZEI DO SKRZYŻOWANIA Z ULICĄ BARTOSZA GŁOWACKIEGO W SULEJÓWKU W RAMACH ZADANIA: BUDOWA TUNELU DROGOWEGO W KM 21,050 LINII KOLEJOWEJ NR 2 WARSZAWA ZACHODNIA – TERESPOL NA SKRZYŻOWANIU Z DROGĄ POWIATOWĄ NR 2284W W MIEŚCIE SULEJÓWEK**

**1.2. Zakres stosowania STWiORB**

Specyfikacja Techniczna Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych stosowana jest jako Dokument Przetargowy i kontraktowy przy zlecaniu i realizacji robót wymienionych w punkcie 1.1.

**1.3. Zakres robót objętych STWiORB**

Ustalenia zawarte w niniejszej STWiORB dotyczą zasad prowadzenia robót związanych z wykonaniem i odbiorem uszorstnienia warstwy ścieralnej (poprawienia jej właściwości przeciwpoślizgowych).

Zakres rzeczowy obejmuje:

– wykonanie uszorstnienia warstwy ścieralnej z SMA przez wtlaczanie mechaniczne kruszywa, zgodnie z Dokumentacją Projektową.

**1.4. Określenia podstawowe**

Określenia podstawowe użyte w STWiORB są zgodne z obowiązującymi, odpowiednimi Polskimi Normami i z definicjami podanymi w STWiORB DM 00.00.00 "Wymagania ogólne".

**1.5. Ogólne wymagania dotyczące robót**

Ogólne wymagania dotyczące robót podano w STWiORB DM 00.00.00 „Wymagania Ogólne”.

Wykonawca Robót jest odpowiedzialny za jakość ich wykonania oraz za zgodność z Dokumentacją Projektową, STWiORB i poleceniami Inżyniera.

Niezbędne dane istotne z punktu widzenia:

- organizacji robót budowlanych;
- zabezpieczenia interesu osób trzecich;
- ochrony środowiska;
- warunków bezpieczeństwa pracy;
- zaplecza dla potrzeb Wykonawcy;
- warunków organizacji ruchu;
- zabezpieczenia chodników i jezdni,

podano w STWiORB DM 00.00.00 „Wymagania Ogólne”.

**1.6. Wspólny Słownik Zamówień (CPV)**

Kody grup, klas i kategorii robót Wspólnego Słownika Zamówień (CPV) dotyczących przedmiotu zamówienia podano w STWiORB DM 00.00.00 „Wymagania Ogólne”.

**2. Materiały****2.1. Ogólne wymagania dotyczące materiałów**

Ogólne wymagania dotyczące materiałów, ich pozyskiwania i składowania, podano STWiORB DM 00.00.00 „Wymagania ogólne”.

**2.2. Kruszywo**

Do uszorstnienia należy stosować frakcje 2/4 lub 2/5.

Kruszywo powinno pochodzić dla danego zadania z jednego źródła i ze stosunkowo krótkiego okresu produkcji. Składowanie kruszywa powinno odbywać się w warunkach zabezpieczających je przed zanieczyszczeniem z innymi asortymentami kruszywa lub jego frakcjami. Zaleca się chronić kruszywo przed opadami za pomocą plandek lub zadaszeń (wiat).

Kruszywo powinno spełniać wymagania tablicy 1.

**Tablica 1.** Wymagania dotyczące kruszywa (naturalnego lub sztucznego) do uszorstnienia warstwy ścieralnej

| Wymagania wobec kruszywa grubego 2/4* lub 2/5* |   |         |
|--|---|---------|
| 1  | Uziarnienie według PN-EN 933-1; kategoria nie niższa niż:         | GC90/10 |
| 2  | Zawartość pyłu według PN-EN 933-1; kategoria nie wyższa niż:      | f1      |
| 3  | Procentowa zawartość ziaren o powierzchni przekruszonej i łamanej | C100/0  |

\*Kruszywo grube 2/4 i 2/5 nie należy stosować do SMA o uziarnieniu  $D < 11$

Nie dopuszcza się do stosowania kruszywa wyprodukowanego z naturalnie rozdrobnionego surowca skalnego (kruszywa polodowcowe), wapiennego i dolomitowego.

### 3. Sprzęt

#### 3.1. Ogólne wymagania dotyczące sprzętu

Ogólne wymagania dotyczące sprzętu podano w STWiORB DM 00.00.00 "Wymagania ogólne".

#### 3.2. Rodzaje sprzętu

Wykonawca przystępujący do wykonania uszorstnienia nawierzchni, powinien wykazać się możliwością korzystania z następującego sprzętu:

- 1) szczotek mechanicznych wyposażonych w miękkie elementy czyszczące służące do zmiatania niezwiązanych ziaren kruszywa,
- 2) samojezdnego urządzenia do rozsypywania kruszywa,
- 3) walców stalowych gładkich średnich (o wadze 9 ton) statycznych i z wibracją do wciśnięcia w masę rozłożonego kruszywa,
- 4) innego sprzętu zaakceptowanego przez Inżyniera.

#### 3.3. Urządzenie do rozsypywania kruszywa

Urządzenie powinno być wyposażone w mechanizm pozwalający na równomierne podanie kruszywa o wymaganej ilości na określonej szerokości.

Urządzenie można uznać za przydatne do wykonania uszorstnienia, jeżeli pomierzone odchylenia ilości dozowanego kruszywa nie różnią się od przewidzianej ilości więcej niż o 10 %.

### 4. Transport

#### 4.1. Ogólne wymagania dotyczące transportu

Ogólne wymagania dotyczące transportu podano w STWiORB DM 00.00.00 „Wymagania ogólne”.

#### 4.2. Transport kruszywa

Kruszywo można przewozić dowolnymi środkami transportu, w warunkach zabezpieczających je przed zanieczyszczeniem, zmieszaniem z innymi materiałami (asortymentami) i nadmiernym zawilgoceniem.

### 5. Wykonanie robót

#### 5.1. Ogólne zasady wykonania robót

Ogólne zasady wykonania robót podano w STWiORB DM 00.00.00 „Wymagania ogólne”.

Wykonawca przedstawi Inżynierowi do akceptacji Projekt Technologii i Organizacji Robót oraz Program Zapewnienia Jakości uwzględniający wszystkie warunki, w jakich będą wykonywane roboty.

#### 5.2. Warunki atmosferyczne

W czasie wykonywania robót związanych z uszorstnieniem nie mogą występować opady atmosferyczne, a temperatura powietrza w trakcie wciskania kruszywa w nawierzchnię nie powinna być niższa od  $+5^{\circ}\text{C}$ .

#### 5.3. Wykonanie uszorstnienia

##### 5.3.1. Odcinek próbny

Na odcinku próbnym na świeżo układanej warstwie ścieralnej z masy SMA należy przeprowadzić próby zagęszczenia i

uszerstnienia nawierzchni.

Uszerstnienie polega na mechanicznym rozłożeniu na powierzchni warstwy ścieralnej w sposób równomierny kruszywa w ilości:

- od 0,5 do 1,5 kg/m<sup>2</sup> – dla kruszywa 2/4,
- od 1,0 do 2,0 kg/m<sup>2</sup> – dla kruszywa 2/5.

Posypkę należy nanosić na gorącą warstwę nawierzchni (temperatura warstwy nie mniejsza od 130°C).

Rozsypywanie kruszywa należy rozpocząć po pierwszym przejściu walca bez wibracji. Na odcinku próbnym należy ocenić:

- jaką grubość masy należy rozłożyć by po zagęszczeniu otrzymać grubość wymaganą w Dokumentacji Projektowej oraz STWiORB,
- jakimi walcami należy zagęszczać ułożoną masę SMA,
- ile razy dany rodzaj walca musi przetoczyć się po warstwie w celu osiągnięcia wymaganego wskaźnika zagęszczenia,
- czy zaproponowana wyżej ilość kruszywa jest właściwa do pokrycia 1 m<sup>2</sup>,
- przy pomocy jakiego rodzaju kruszywa można uzyskać najlepszy efekt jego powiązania z lepiszczem używając:

- a) kruszywo czyste,
- b) kruszywo czyste podgrzewane,
- c) kruszywo lakierowane.

Luźne kruszywo należy zebrać z powierzchni 1,0 m<sup>2</sup> i zważyć. Różnica wag kruszywa wysypanego na nawierzchnię i zebranego (luźnego) pozwoli ustalić zbliżony procent skuteczności operacji.

Do takiej próby Wykonawca powinien użyć materiałów oraz sprzętu takiego, jaki będzie stosowany do wykonania robót.

Wykonawca może przystąpić do wykonywania uszerstnienia nawierzchni po zaakceptowaniu przez Inżyniera wyników uzyskanych na odcinku próbnym.

Pomiar kontrolny grubości i zagęszczenie ułożonej warstwy należy pomierzyć w Laboratorium Inwestora (na zlecenie Inżyniera) na próbkach uprzednio odwierconych przez Wykonawcę z odcinka próbnego.

Przy wykonywaniu odcinka próbnego, powinien uczestniczyć pracownik Laboratorium Drogowego Inwestora (powiadomiony o tym fakcie przez Inżyniera).

#### 5.4. Wykonanie uszerstnienia

Uszerstnienie należy wykonać po uwzględnieniu wyników badań i wniosków wyprowadzonych z odcinka próbnego.

Po ostygnięciu nawierzchni do temperatury otoczenia i usunięciu szczotkami mechanicznymi (najlepiej z pochłaniaczami) niezwiązanych ziaren kruszywa, można uszerstnioną nawierzchnię oddać do ruchu za zgodą Inżyniera.

Nanoszenie kruszywa uszerstniającego powinno odbywać się maszynowo, a jedynie w miejscach trudno dostępnych dopuszcza się wykonywanie ręczne. Kruszywo posypki należy lekko przywałować walcem stalowym „gładzikiem”. Niezwiązaną posypkę należy usunąć po ostygnięciu warstwy.

### 6. Kontrola jakości robót

#### 6.1. Ogólne zasady kontroli jakości robót

Ogólne zasady kontroli jakości robót podano w STWiORB DM 00.00.00 „Wymagania ogólne”.

#### 6.2. Badania przed przystąpieniem do robót

Przed przystąpieniem do robót Wykonawca powinien:

- uzyskać wymagane dokumenty dopuszczające wyroby budowlane do obrotu i powszechnego stosowania (certyfikaty lub deklaracje zgodności),
- wykonać badania właściwości materiałów przeznaczonych do wykonania robót, które określono w punkcie 2,
- uzyskać od Inżyniera akceptację wyników badań i spostrzeżeń dokonanych na odcinku próbnym.

#### 6.3. Badania w czasie robót

##### 6.3.1. Badania kruszywa

Badania powinny być wykonywane z taką częstotliwością, aby uzyskać wiarygodne i reprezentatywne dane dla całej gromadzonej ilości kruszywa. Minimalna ilość i częstotliwość badań powinna wynosić jedno badanie na każdą partię kruszywa w ilości 100 ton.

Niezależnie od ww. badań laboratoryjnych, każda jednostkowa dostawa kruszywa (samochód z kruszywem) powinna być oceniana wizualnie i w przypadku wystąpienia wątpliwości odnośnie jakości (zmiany barwy, frakcji, zapylenia itp.) należy kruszywo takie umieścić na oddzielnym składowisku do chwili wykonania sprawdzających badań laboratoryjnych.

##### 6.3.2. Badania w czasie wykonywania uszerstnienia

Badania w czasie wykonywania uszorstnienia obejmują:

- sprawdzenie czy mechanizmy regulacyjne i parametry rozsypywarki zostały ustawione tak jak to ustalono podczas wykonywania odcinka próbnego przed rozpoczęciem robót,
- sprawdzenie czy temperatura otoczenia jest zgodna z wymaganiami punktu 5,
- sprawdzenie czy temperatura masy w warstwie ścieralnej w czasie uszorstniania nie jest niższa od 130°C.
- sprawdzenie czy na budowę dostarczane jest właściwe kruszywo (zaakceptowane przez Inżyniera),
- kontrolowanie liczby przejeżdżających walców,
- kontrolowanie wysypywanej ilości kruszywa określoną na odcinku próbnym.

#### 6.4. Badania i pomiary po wykonaniu zagęszczenia i uszorstnienia

Zakres badań i wymagania dotyczące wykonania (bez uszorstnienia) samej warstwy ścieralnej podano w STWiORB D.05.03.13.

##### 6.4.1. Ocena właściwości poślizgowych

Przy ocenie właściwości przeciwoślizgowych nawierzchni drogi klasy G powinien być określony współczynnik tarcia na mokrej nawierzchni przy całkowitym poślizgu opony testowej.

Pomiar wykonuje się urządzeniem o pełnej blokadzie koła nie rzadziej niż co 50m na nawierzchni zwilżanej wodą w ilości 0,5 l/m<sup>2</sup>, a wynik pomiaru powinien być przeliczany na wartość przy 100% poślizgu opony testowej rowkowanej (ribbed tyre) rozmiaru 165 R 15 – zalecanej przez Światową Organizację Drogową (PIARC) – lub innej wiarygodnej metody równoważnej, jeśli dysponuje się sprawdzoną zależnością korelacyjną umożliwiającą przeliczenie wyników pomiarów na wartości uzyskiwane zestawem o pełnej blokadzie koła. Pomiary powinny być wykonywane w temperaturze otoczenia od 5°C do 30°C., na czystej nawierzchni. Badanie należy wykonać przed dopuszczeniem nawierzchni do ruchu drogowego oraz powtórnie w okresie od 4 do 8 tygodni od oddania nawierzchni do eksploatacji. Badanie powtórne należy wykonać w śladzie koła. Jeżeli warunki atmosferyczne uniemożliwiają wykonanie pomiaru w wymienionym terminie, powinien być on zrealizowany z najmniejszym możliwym opóźnieniem. Uzyskane wartości współczynnika tarcia należy rejestrować z dokładnością do trzech miejsc po przecinku. Miarą właściwości przeciwoślizgowych jest miarodajny współczynnik tarcia. Za miarodajny współczynnik tarcia przyjmuje się różnicę wartości średniej  $E(m)$  i odchylenia standardowego  $D$ :  $E(m) - D$ . Wyniki podaje się z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku. Długość ocenianego odcinka nawierzchni nie powinna być większa niż 1000m, a liczba pomiarów nie mniejsza niż 10. Odcinek końcowy o długości mniejszej niż 500m należy oceniać łącznie z odcinkiem poprzedzającym.

Minimalne wartości miarodajnego współczynnika tarcia nawierzchni dla konkretnej prędkości zablokowanej opony względem nawierzchni określa tabela:

| Klasa drogi | Element nawierzchni   | Minimalna wartość miarodajnego współczynnika tarcia przy prędkości zablokowanej opony względem nawierzchni |         |         |
|-------------|---|--|---------|---------|
|             |   | 30 km/h  | 60 km/h | 90 km/h |
| A, S        | Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, awaryjne                      | -  | 0,49*   | 0,44    |
|             | Pasy włączania i wyłączania, jezdnie łącznic                    | 0,55**   | 0,51    | -       |
| GP, G       | Pasy ruchu, pasy dodatkowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocze | 0,51**   | 0,41    | -       |

\*) wartość wymagania dla odcinków nawierzchni, na których nie można wykonać pomiarów z prędkością 90 km/h,

\*\*) wartości wymagań dla odcinków nawierzchni, na których nie można wykonać pomiarów z prędkością 60 km/h.

**Tablica 3.** Dopuszczalne wartości miarodajnego współczynnika tarcia wymagane przed upływem okresu gwarancyjnego

| Klasa drogi | Element nawierzchni                            | Miarodajny współczynnik tarcia przy prędkości 60 km/h |
|-------------|--|---|
| A,S         | Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, awaryjne     | ≥ 0,40  |
|             | Pasy włączania i wyłączania, jezdnie łącznic   | ≥ 0,42  |
| Gp, G       | Pasy ruchu, pasy dodatkowe, utwardzone pobocze | ≥ 0,36  |

##### 6.4.2. Ocena wyglądu zewnętrznego

Wykonane uszorstnienie powinno charakteryzować się jednorodnym wyglądem zewnętrznym. Powierzchnia jezdni powinna być równomiernie pokryta ziarnami kruszywa dobrze osadzonymi w zaprawie, tworzącymi wyraźną makroteksturę.

#### 6.5. Zasady postępowania z wadliwie wykonanymi robotami.

W przypadku wystąpienia nieprawidłowości wykonania robót, Wykonawca ma obowiązek usunąć wady na własny koszt.

#### **6.6. Roboty nie spełniające wymagań**

Postępowanie z robotami niespełniającymi wymagań określono w STWiORB DM.00.00.00.

### **7. Obmiar robót**

#### **7.1. Ogólne zasady obmiaru robót**

Ogólne zasady obmiaru robót podano w STWiORB DM 00.00 00 "Wymagania ogólne".

#### **7.2. Jednostka obmiarowa**

Jednostką obmiarową jest metr kwadratowy ( $m^2$ ) wykonanego i odebranego uszorstnienia z wszystkimi robotami towarzyszącymi zgodnie z Dokumentacją Projektową.

### **8. Odbiór robót**

#### **8.1. Ogólne zasady odbioru robót**

Roboty podlegające odbiorowi według zasad określonych w STWiORB DM.00.00.00 „Wymagania Ogólne”.

#### **8.2. Dokumenty do odbioru robót**

Do odbioru częściowego lub końcowego robót należy przedłożyć odbierającemu dokumenty zgodne z STWiORB DM.00.00.00 „Wymagania ogólne”.

### **9. Podstawa płatności**

#### **9.1. Ogólne ustalenia dotyczące podstawy płatności**

Ogólne ustalenia dotyczące podstawy płatności podano w STWiORB DM 00.00.00 „Wymagania ogólne”.

#### **9.2. Cena jednostki obmiarowej**

Płaci się za jeden metr kwadratowy ( $m^2$ ) wykonanego uszorstnienia nawierzchni po dokonaniu odbioru wg punktu 8.

Cena jednostkowa jest ceną uśrednioną dla podanego sposobu wykonania i obejmuje:

- opracowanie Projektu Technologii i Organizacji Robót oraz Programu Zapewnienia Jakości,
- prace pomiarowe i roboty przygotowawcze,
- zakup, dostarczenie i składowanie wszystkich niezbędnych materiałów,
- zastosowanie materiałów pomocniczych koniecznych do prawidłowego wykonania robót lub wynikających z przyjętej technologii robót;
- wykonanie powierzchni próbnej,
- opracowanie wniosków na podstawie badań i spostrzeżeń z odcinka próbnego,
- dostawę i pracę sprzętu do robót,
- wykonanie uszorstnienia wg wymagań STWiORB,
- odtransportowanie sprzętu z placu budowy,
- uporządkowanie terenu robót,
- przeprowadzenie pomiarów i badań laboratoryjnych,
- wykonanie pomiarów szorstkości.

### **10. Przepisy związane**

#### **10.1. Normy**

PN-EN 12272-1 Powierzchniowe utrwalenie. Metody badań. Część 1. Dozowanie i poprzeczny rozkład i lepiszcza i kruszywa.

#### **10.2. Inne dokumenty**

1. Wymagania techniczne. WT-1 Kruszywa 2014. Kruszywa do mieszanek mineralno-asfaltowych i powierzchniowych utrwaleń na drogach krajowych.
2. Wymagania techniczne WT-2. Część I Mieszanki mineralno - asfaltowe 2014. Nawierzchnie asfaltowe na drogach krajowych.
3. Wymagania techniczne WT-2. Część 2 Wykonanie warstw nawierzchni asfaltowych 2016. Nawierzchnie asfaltowe na

drogach publicznych.

4. Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych. GDDP-IBDiM Warszawa 1997.
5. Dz. U. 2016 poz. 124 Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 grudnia 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie