

**SZCZEGÓŁOWE SPECYFIKACJE TECHNICZNE NR 11**

**D - 05.01.03a**

**NAWIERZCHNIA Z DESTRUKTU ASFALTOWEGO -  
ANALOGIA**



Warszawa 2003

---

## SPIS TREŚCI

<b>1. WSTĘP.....</b>	<b>5</b>
1.1. Przedmiot SST.....	5
1.2. Zakres stosowania SST.....	5
1.3. Zakres robót objętych SST.....	5
1.4. Określenia podstawowe.....	5
1.5. Ogólne wymagania dotyczące robót.....	5
<b>2. MATERIAŁY.....</b>	<b>5</b>
2.1. Ogólne wymagania dotyczące materiałów.....	5
2.2. Materiały do wykonania nawierzchni.....	6
<b>3. SPRZĘT.....</b>	<b>7</b>
3.1. Ogólne wymagania dotyczące sprzętu.....	7
3.2. Sprzęt stosowany do wykonania nawierzchni.....	7
<b>4. TRANSPORT.....</b>	<b>7</b>
4.1. Ogólne wymagania dotyczące transportu.....	7
4.2. Transport materiałów.....	7
<b>5. WYKONANIE ROBÓT.....</b>	<b>7</b>
5.1. Ogólne zasady wykonania robót.....	7
5.2. Zasady wykonywania nawierzchni.....	7
5.3. Sposoby wykonania nawierzchni z żużla paleniskowego.....	8
5.4. Wzmacnianie żużlowym dodatkiem szkieletowym podłoża gliniastego.....	8
5.5. Wykonanie samodzielnej nawierzchni z żużla paleniskowego.....	8
<b>6. KONTROLA JAKOŚCI ROBÓT.....</b>	<b>10</b>
6.1. Ogólne zasady kontroli jakości robót.....	10
6.2. Badania przed przystąpieniem do robót.....	10
6.3. Badania w czasie robót i po ich wykonaniu.....	10
6.3.8. Sprawdzenie odwodnienia.....	12
6.3.9. Zagęszczenie nawierzchni.....	12
<b>7. OBMIAR ROBÓT.....</b>	<b>12</b>
7.1. Ogólne zasady obmiaru robót.....	12
7.2. Jednostka obmiarowa.....	12

<b>8. ODBIÓR ROBÓT.....</b>	<b>12</b>
8.1. Ogólne zasady odbioru robót.....	12
8.2. Odbiór robót zanikających i ulegających zakryciu.....	12
<b>9. PODSTAWA PŁATNOŚCI.....</b>	<b>13</b>
9.1. Ogólne ustalenia dotyczące podstawy płatności.....	13
9.2. Cena jednostki obmiarowej.....	13
<b>10. PRZEPISY ZWIĄZANE.....</b>	<b>13</b>
Ogólne specyfikacje techniczne (OST).....	13
1.....	13
D-M-00.00.00.....	13
Wymagania ogólne.....	13
2.....	13
D-04.01.01.....	13
Koryto wraz z profilowaniem i zagęszczaniem podłoża (podspecyfikacja w zbiorze D-04.01.01, 04.03.01 Dolne warstwy podbudów oraz oczyszczenie i skropienie).....	13
3.....	13
D-04.02.01.....	13
Warstwy odsączające i odcinające (podspecyfikacja w zbiorze D-04.01.01, 04.03.01 Dolne warstwy podbudów oraz oczyszczenie i skropienie).....	13
4.....	13
D-04.04.00, 04.04.03.....	13
Podbudowy z kruszywa stabilizowanego mechanicznie.....	13
5.....	13
D-04.05.00, 04.05.04.....	13
Podbudowy i ulepszone podłoża z gruntów lub kruszyw stabilizowanych spoiwami hydraulicznymi.....	13
6.....	13
D-05.01.03.....	13
Nawierzchnia żwirowa.....	13
.....	13
<b>10. ....</b>	<b>13</b>

#### NAJWAŻNIEJSZE OZNACZENIA I SKRÓTY

OST	- ogólna specyfikacja techniczna
SST	- szczegółowa specyfikacja techniczna
IBDiM	- Instytut Badawczy Dróg i Mostów
GDDP	- Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych
WKiŁ	- Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

## **1. WSTĘP**

### **1.1. Przedmiot SST**

Przedmiotem niniejszej szczegółowej specyfikacji technicznej (SST) są wymagania dotyczące wykonania i odbioru robót związanych z wykonaniem nawierzchni z destruktu asfaltowego.

**Wzmocnienie nawierzchni ulic destruktem asfaltowym po frezowaniu Al.W.Polskiego.**

### **1.2. Zakres stosowania SST**

Szczegółowa specyfikacja techniczna (SST) stosowana jest jako dokument przetargowy i kontraktowy przy zlecaniu i realizacji robót na drogach.

### **1.3. Zakres robót objętych SST**

Ustalenia zawarte w niniejszej specyfikacji dotyczą zasad prowadzenia robót związanych z wykonywaniem i odbiorem nawierzchni z destruktu asfaltowego.

Nawierzchnię z destruktu asfaltowego można wykonywać na drogach obciążonych ruchem bardzo lekkim i lekkim, odpowiadających kategorii ruchu KR1 według „Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych”, GDDP 1997. Najkorzystniej jest wykonywać ją w okolicach, w których dostępny jest destruk asfaltowy, przydatny do budowy.

### **1.4. Określenia podstawowe**

**1.4.1.** destruk asfaltowy - materiał pozostający po sfrezowaniu nawierzchni asfaltowej

**1.4.2.** Nawierzchnia z destruktu asfaltowego - nieulepszona nawierzchnia drogowa, której warstwa ścieralna jest wykonana z destruktu asfaltowego

**1.4.3.** Pozostałe określenia podstawowe są zgodne z obowiązującymi, odpowiednimi polskimi normami i definicjami podanymi w OST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” [1] pkt 1.4.

### **1.5. Ogólne wymagania dotyczące robót**

Ogólne wymagania dotyczące robót podano w OST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” [1] pkt 1.5.

## **2. MATERIAŁY**

### **2.1. Ogólne wymagania dotyczące materiałów**

Ogólne wymagania dotyczące materiałów, ich pozyskiwania i składowania, podano w OST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” [1] pkt 2.

## **2.2. Materiały do wykonania nawierzchni**

### **2.2.1. Zgodność materiałów z dokumentacją projektową**

Materiały do wykonania nawierzchni z destruktu asfaltowego powinny być zgodne z ustaleniami dokumentacji projektowej lub SST.

### **2.2.2. Destrukt asfaltowy uzyskany będzie z frezowania masy z Al. Wojska Polskiego w Kaliszu**

### **2.2.3. Inne materiały**

Do materiałów innych stosowanych przy budowie nawierzchni z destruktu asfaltowego mogą należeć:

- a) materiały na podbudowę lub warstwę odsączającą, wymienione w pktcie 5.5.1 niniejszej specyfikacji,
- b) piasek gruboziarnisty lub żwirek mający lepiszcze gliniaste lub żelaziste, wymieniony w pktcie 5.5.2 niniejszej specyfikacji,
- c) ew. środki do zaimpregnowania nawierzchni, wymienione w zał. 2 niniejszej specyfikacji,
- d) woda stosowana przy wałowaniu nawierzchni (każda czysta woda z rzek, jezior, stawów i innych zbiorników otwartych oraz woda studzienna i wodociągowa; nie należy stosować wody z widocznymi zanieczyszczeniami, np. śmieciami, roślinnością wodną, odpadami przemysłowymi, kanalizacyjnymi itp.).

## **3. SPRZĘT**

### **3.1. Ogólne wymagania dotyczące sprzętu**

Ogólne wymagania dotyczące sprzętu podano w OST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” [1] pkt 3.

### **3.2. Sprzęt stosowany do wykonania nawierzchni**

Wykonawca przystępujący do wykonania nawierzchni z destruktu asfaltowego powinien wykazać się możliwością korzystania z następującego sprzętu:

- samochodów wywrotek, samochodów skrzyniowych, ciągników z przyczepami skrzyniowymi,
- układarki do nawierzchni asfaltowych
- cystern do wody,
- walca ogumionego, walca gładkiego, walca wibracyjnego .

## **4. TRANSPORT**

.

#### **4.1. Transport materiałów**

Destrukt asfaltowy i pozostałe materiały można przewozić dowolnymi środkami transportu, w warunkach zabezpieczających je przed pyleniem, rozsegregowaniem, nadmiernym wysuszeniem.

### **5. WYKONANIE ROBÓT**

#### **5.1. Ogólne zasady wykonania robót**

Ogólne zasady wykonania robót podano w OST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” [1] pkt 5.

#### **5.2. Zasady wykonywania nawierzchni**

Konstrukcja i sposób wykonania nawierzchni z destruktu asfaltowego powinny być zgodne z dokumentacją techniczną i SST, a w przypadku braku wystarczających ustaleń, można przyjmować:

- grubość i konstrukcję nawierzchni - według załącznika 1,
- sposób wykonania - według ustaleń pktów 5.3 , 5.5 niniejszej SST, pod warunkiem uzyskania akceptacji Inspektora Nadzoru.

#### **5.3. Sposoby wykonania nawierzchni z destruktu asfaltowego**

Destrukt asfaltowy można stosować do dróg przeznaczonych dla ruchu lekkiego jako samodzielną nawierzchnię, ułożoną na uprzednio wyprofilowanym podłożu.

#### **5.4. Wykonanie samodzielnej nawierzchni z destruktu asfaltowego**

Zalecenia wstępne

Nawierzchnia z destruktu asfaltowego przy grubości nie przekraczającej 15 cm może być wykonywana jednowarstwowo, nawierzchnię grubszą, np. 25 cm, należy wykonywać w dwóch warstwach, a grubości 40 cm w większej liczbie warstw.

W przypadku, gdy dokumentacja projektowa lub SST przewiduje wykonanie warstwy odsączającej lub podbudowy pod nawierzchnię z destruktu asfaltowego powinna ona odpowiadać wymaganiom:

- OST D-04.02.01 [3], dla warstwy odsączającej,
- OST D-04.04.00, 04.04.03 [4], dla podbudów z kruszyw stabilizowanych mechanicznie,
- OST D-04.05.00, 04.05.04 [5], dla podbudów z kruszyw stabilizowanych spoiwami hydraulicznymi,
- innych OST, zgodnie z ustaleniami indywidualnymi.

Sposób powierzchniowy wykonania nawierzchni

Na wyprofilowanym podłożu w kierunku podłużnym i uformowanym poprzecznie ze spadkiem 4%, po jego zagęszczeniu, układa się układarką jedną lub dwie warstwy destruktu i wałuje kolejno każdą z nich.

Wałowanie prowadzi się gładkimi lub ogumionymi walcami lekkimi o masie 6-10 Mg. Grubość ostateczna nawierzchni nie powinna być mniejsza niż podana w dokumentacji projektowej (lub ew. w zał. 1).

Zagęszczenie nawierzchni o przekroju daszkowym należy rozpoczynać od krawędzi i stopniowo przesuwając pasami podłużnymi częściowo nakładającymi się w kierunku jej osi. Zagęszczenie nawierzchni o jednostronnym spadku należy rozpoczynać od dolnej krawędzi i przesuwając pasami podłużnymi, częściowo nakładającymi się, w kierunku górnej krawędzi.

Zagęszczenie należy kontynuować do osiągnięcia wskaźnika zagęszczenia wymaganego w dokumentacji projektowej, SST lub OST.

#### 5.5.3. Sposób korytowy wykonania nawierzchni

Nawierzchnia o przekroju korytowym wytrzymuje ruch większy niż nawierzchnia o przekroju powierzchniowym.

Koryto pod nawierzchnię należy wykonać o głębokości i spadku poprzecznym według ustaleń dokumentacji projektowej. Sposób wykonania koryta, jego profilowania i zagęszczania podłoża powinien odpowiadać wymaganiom OST D-04.01.01 [2].

Pozostałe czynności związane z ułożeniem warstwy lub warstw nawierzchni z destruktu asfaltowego wykonuje się w sposób analogiczny jak przy powierzchniowym sposobie wykonania (pkt 5.5.2).

## 6. KONTROLA JAKOŚCI ROBÓT

### 6.1. Ogólne zasady kontroli jakości robót

Ogólne zasady kontroli jakości robót podano w OST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” [1] pkt 6.

### 6.2. Badania przed przystąpieniem do robót

Przed przystąpieniem do robót Wykonawca powinien przedstawić Inspektorowi Nadzoru wyniki badań lub raport o właściwościach materiałów, zgodnych z wymaganiami pktu 2 SST lub niniejszej specyfikacji.

### 6.3. Badania w czasie robót i po ich wykonaniu

#### 6.3.1. Częstotliwość oraz zakres badań i pomiarów

Częstotliwość oraz zakres badań i pomiarów wykonanej nawierzchni podaje tablica 1.

Tablica 1. Częstotliwość oraz zakres badań i pomiarów

Lp.	Wyszczególnienie badań	Minimalna częstotliwość badań i pomiarów
1	Ukształtowanie osi w planie	co 100 m oraz w punktach głównych łuków poziomych
2	Rzędne wysokościowe	co 100 m
3	Równość podłużna	co 20 m na każdym pasie ruchu
4	Równość poprzeczna	10 pomiarów na 1 km
5	Spadki poprzeczne	10 pomiarów na 1 km oraz w punktach głównych łuków poziomych
6	Szerokość	10 pomiarów na 1 km
7	Grubość	10 pomiarów na 1 km
8	Zagęszczenie	1 badanie na 600 m <sup>2</sup> nawierzchni

**6.3.2. Ukształtowanie osi nawierzchni**

Oś nawierzchni w planie nie może być przesunięta w stosunku do osi projektowanej o więcej niż  $\pm 5$  cm.

**6.3.3. Rzędne wysokościowe**

Odchylenia rzędnych wysokościowych nawierzchni od rzędnych projektowanych nie powinno być większe niż +1 cm i -3 cm.

**6.3.4. Równość nawierzchni**

Nierówności podłużne nawierzchni i nierówności poprzeczne należy mierzyć 4-metrową łatą. Nierówności nawierzchni nie powinny przekraczać 15 mm.

**6.3.5. Spadki poprzeczne nawierzchni**

Spadki poprzeczne nawierzchni na prostych i łukach powinny być zgodne z dokumentacją projektową z tolerancją  $\pm 0,5\%$ .

**6.3.6. Szerokość nawierzchni**

Szerokość nawierzchni nie może różnić się od szerokości projektowanej o więcej niż -5 cm i +10 cm.



### **6.3.7. Grubość warstw**

Grubość warstw należy sprawdzać przez wykopanie dołków kontrolnych w połowie szerokości nawierzchni. Dopuszczalne odchyłki od projektowanej grubości nie powinny przekraczać  $\pm 1$  cm.

### **6.3.8. Sprawdzenie odwodnienia**

Sprawdzenie odwodnienia należy przeprowadzać na podstawie oceny wizualnej oraz pomiarów wykonanych co najmniej w 10 punktach na 1 km i porównaniu zgodności wykonanych elementów odwodnienia z dokumentacją projektową.

Pochylenie niwelety dna rowów należy sprawdzać co 100 m. Stwierdzone w czasie kontroli odchylenie spadków od spadków projektowanych nie powinno być większe niż  $\pm 0,1\%$ , przy zachowaniu zgodności z projektowanymi kierunkami odprowadzenia wód.

### **6.3.9. Zagęszczenie nawierzchni**

Zagęszczenie nawierzchni należy badać co najmniej dwa razy dziennie, z tym, że maksymalna powierzchnia nawierzchni przypadająca na jedno badanie powinna wynosić 600 m<sup>2</sup>. Kontrolę zagęszczenia nawierzchni można wykonywać dowolną metodą.

Wskaźnik zagęszczenia powinien być zgodny z dokumentacją projektową lub SST, a w przypadku, gdy nie jest tam określony - zaleca się aby nie był mniejszy od 0,98 zagęszczenia maksymalnego, określonego według normalnej próby Proctora, zgodnie z OST D-05.01.03 [6].

## **7. OBMIAR ROBÓT**

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

Ogólne zasady obmiaru robót podano w OST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” [1] pkt 7.

### **7.2. Jednostka obmiarowa**

Jednostką obmiarową jest m<sup>2</sup> (metr kwadratowy) wykonanej nawierzchni.

## **8. ODBIÓR ROBÓT**

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

Ogólne zasady odbioru robót podano w OST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” [1] pkt 8.

Roboty uznaje się za zgodne z dokumentacją projektową, SST i wymaganiami Inspektora Nadzoru, jeżeli wszystkie pomiary i badania z zachowaniem tolerancji wg pkt 6 dały wyniki pozytywne.

### **8.2. Odbiór robót zanikających i ulegających zakryciu**

Odbiorowi robót zanikających i ulegających zakryciu podlegają:

- ew. wykonanie koryta nawierzchni,

- ew. wykonanie podbudowy lub warstwy odsączającej.  
Odbiór tych robót powinien być zgodny z wymaganiami pktu 8.2 D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” [1] oraz niniejszej OST.

## 9. PODSTAWA PŁATNOŚCI

### 9.1. Ogólne ustalenia dotyczące podstawy płatności

Ogólne ustalenia dotyczące podstawy płatności podano w OST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” [1] pkt 9.

### 9.2. Cena jednostki obmiarowej

Cena wykonania 1 m<sup>2</sup> obejmuje:

- prace pomiarowe i roboty przygotowawcze,
- oznakowanie robót,
- przygotowanie podłoża,
- dostarczenie materiałów i sprzętu,
- wykonanie nawierzchni, wg wymagań dokumentacji projektowej, SST lub OST,
- przeprowadzenie pomiarów i badań wymaganych w niniejszej specyfikacji technicznej,
- odwiezienie sprzętu.

## 10. PRZEPISY ZWIĄZANE

### Ogólne specyfikacje techniczne (OST)

- |    |                      |  |
|----|----------------------|--|
| 1. | D-M-00.00.00         | Wymagania ogólne   |
| 2. | D-04.01.01           | Koryto wraz z profilowaniem i zagęszczaniem podłoża (podspecyfikacja w zbiorze D-04.01.01, 04.03.01 Dolne warstwy podbudów oraz oczyszczenie i skropienie) |
| 3. | D-04.02.01           | Warstwy odsączające i odcinające (podspecyfikacja w zbiorze D-04.01.01, 04.03.01 Dolne warstwy podbudów oraz oczyszczenie i skropienie)                    |
| 4. | D-04.04.00, 04.04.03 | Podbudowy z kruszywa stabilizowanego mechanicznie  |
| 5. | D-04.05.00, 04.05.04 | Podbudowy i ulepszone podłoża z gruntów lub kruszyw stabilizowanych spoiwami hydraulicznymi  |
| 6. | D-05.01.03           | Nawierzchnia żwirowa   |

## 11. ZAŁĄCZNIKI

### ZAŁĄCZNIK 1

#### GRUBOŚĆ NAWIERZCHNI Z ŻUŻLA PALENISKOWEGO

(wg J. Jaworski: Drogi gruntowe, Cz. II - Budowa nawierzchni dróg i placów, IBDiM, Warszawa 1978)

##### Grubość nawierzchni z destruktu asfaltowego po zagęszczeniu:

- na podłożu przepuszczalnym o dobrej nośności, dla dróg obciążonych ruchem samochodów ciężarowych i autobusów o łącznej masie do 200 t na dobę, na pas ruchu 10 cm
- na podłożu wątpliwym, dla dróg obciążonych jw., do 100 t 15 cm
- na podłożu wątpliwym, dla dróg obciążonych jw., do 200 t 25 cm
- na podłożu przełomowym, dla dróg obciążonych jw., do 100 t 25 cm
- na podłożu przełomowym, dla dróg obciążonych jw., do 200 t 40 cm

Orientacyjne zestawienie materiałów na 100 m<sup>2</sup> nawierzchni grubości 10 cm

Lp.	Rodzaj materiału	Jednostka	Ilość
1	Destrukt asfaltowy	t	12 , 14
2	Woda	m <sup>3</sup>	0,3 , 0,8

**ZAŁĄCZNIK 2**

**IMPREGNOWANIE NAWIERZCHNI  
CHEMICZNYMI ŚRODKAMI HIGROSKOPIJNYMI**  
(wg C. Zarski: Drogi gruntowe i ich wzmacnianie, WKiŁ, 1986)

Nawierzchnie żużlowe, które mają dość dobrą nośność w stanie lekko wilgotnym, często tracą ją w okresie suszy. Zużywają się wtedy bardzo prędko, a przez wydzielanie dużych ilości pyłów stają się uciążliwe dla użytkowników.

Do ich impregnacji można stosować chemiczne środki higroskopijne, pochłaniające wilgoć z powietrza, zabezpieczające warstwę żużla przed zbytnim wysychaniem i w pewnym stopniu wiążącym materiał nawierzchniowy: chlorek wapnia, chlorek magnezowo-potasowy (karnalit), wodorotlenek sodu, chlorek sodu (sól kuchenna), ług posiarczanowy (posulfitowy).

Najskuteczniejsze jest działanie ługu posiarczanowego, gdyż nawierzchnie nim skrapiane nabierają lepszych cech wytrzymałościowych. Miara ich wytrzymałości jest to, że pojazdy o nacisku do 10 kN na koło, nie pozostawiają śladu na nawierzchni. Nawierzchnie wzmacniane ługiem są w nocy widoczne, równością nie ustępują betonowym oraz praktycznie są również bezpyłne.

Dla udogodnienia transportu ługu, częściowo lub całkowicie odparowuje się zawartą w nim wodę. Ługiem posiarczanowym nie należy polewać nawierzchni przed deszczem, gdyż może zostać wymyty.

Ogólnie można stwierdzić, że środki chemiczne są bardzo wygodne do stosowania. Wystarczy bowiem tylko je rozlać lub rozsypać, aby nawierzchnia nasiąkła nimi równomiernie na całej grubości.

Jeśli środki chemiczne rozsypuje się na wykonanej nawierzchni, to przy pierwszym posypaniu należy użyć:

- ługu posulfitowego suchego                      0,5 , 1,0 kg/m<sup>2</sup>,
- innych środków                                      0,4 , 0,8 kg/m<sup>2</sup>.

W następnych latach należy ich używać wczesną wiosną, około 0,2 , 0,5 kg/m<sup>2</sup> rocznie.

**IMPREGNOWANIE NAWIERZCHNI LEPISZCZEM ASFALTOWYM**  
(wg J. Jaworski: Drogi gruntowe, cz. II, IBDiM, 1978)

Do impregnowania nawierzchni lepiszczem asfaltowym należy wykorzystać upalne dni letnie, gdy nawierzchnia jest nagrzana przez słońce. Na nawierzchni oczyszczonej szczotkami (z piasawy lub stalowymi), ale bez naruszenia jej zagęszczonej powierzchni, należy przy użyciu skraparki rozlać równo asfalt upłynniony lub emulsję asfaltową w ilości 2,5 kg/m<sup>2</sup> przy pierwszym impregnowaniu, a 1,5 kg/m<sup>2</sup> przy następnych i przysypać piaskiem, drobną pospółką lub miałem kamiennym w ilości 30 kg/m<sup>2</sup> przy pierwszym przysypywaniu i 15 kg/m<sup>2</sup> przy posypywaniach następnych.

Zaimpregnowaną nawierzchnię można natychmiast po posypaniu udostępnić dla ruchu drogowego, ale lepiej, gdy można jednocześnie wcisnąć piasek lub kruszywo w rozpryskany asfalt przez kilkakrotny przejazd ogumionego walca.