SZCZEGÓŁOWE SPECYFIKACJE TECHNICZNE

**D-05.03.13**

**NAWIERZCHNIA Z MIESZANKI**

**MASTYKSOWO-GRYSOWEJ - SMA**

**1. WSTĘP**

**1.1. Przedmiot SST**

Przedmiotem niniejszej specyfikacji technicznej (SST) są wymagania dotyczące wykonania i odbioru robót związanych z wykonaniem warstwy ścieralnej z mieszanki mastyksowo-grysowej – SMA.

**1.2. Zakres stosowania SST**

Szczegółowa Specyfikacja Techniczna stanowi podstawowy dokument przetargowy i kontraktowy przy zlecaniu i realizacji robót dla zadań Gminy Miejskiej Kraków.

**1.3 Zakres robót objętych SST**

Ustalenia zawarte w niniejszej specyfikacji dotyczą zasad prowadzenia robót związanych z wykonaniem i odbiorem warstwy ścieralnej z mieszanki mastyksowo-grysowej – SMA.

**1.4. Określenia podstawowe**

- Nawierzchnia – jest to konstrukcja składająca się z jednej lub kilku warstw, służących do przejmowania i rozkładania na podłoże obciążeń od ruchu pojazdów.

- Warstwa – element konstrukcji nawierzchni zbudowany z jednego materiału, który może składać się z jednej lub wielu warstw technologicznych.

- Warstwa ścieralna – jest to górna warstwa nawierzchni poddana bezpośredniemu oddziaływaniu ruchu i czynników atmosferycznych.

- Mieszanka mineralno-asfaltowa (mma) – jest to mieszanka kruszywa i lepiszcza asfaltowego.

- Wymiar mieszanki mineralno-asfaltowej – wyróżnia mieszankę ze zbioru mieszanek tego samego typu ze względu na największy wymiar kruszywa.

- Mieszanka SMA (mieszanka mastyksowo-grysowa, *Stone Mastic Asphalt*) – mieszanka o nieciągłym uziarnieniu, składająca się z grubego łamanego szkieletu kruszywa, związanego zaprawą mastyksową.

- Dodatek stabilizacyjny – stabilizator mastyksu, zapobiegający spływaniu lepiszcza asfaltowego z ziaren kruszywa.

- Kationowa emulsja asfaltowa – emulsja, w której emulgator nadaje dodatnie ładunki cząstkom zdyspergowanego asfaltu.

**1.5. Ogólne wymagania dotyczące robót**

Ogólne wymagania dotyczące robót podano w D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne”.

**2. MATERIAŁY**

Ogólne wymagania dotyczące materiałów, ich pozyskiwania i składowania podano w D-00.00.00 „Wymagania ogólne”. Poszczególne rodzaje materiałów powinny pochodzić ze źródeł zatwierdzonych przez Zamawiającego. W przypadku wystąpienia zmian w materiałach składowych (rodzaj, kategoria, typ petrograficzny, gęstość, zmiana złoża) należy postępować zgodnie z zasadami określonymi w PN-EN 13108.

**2.1. Rodzaje materiałów**

**2.1.1. Zestawienie wyrobów do warstwy ścieralnej z SMA uwzględnieniem obciążenia ruchem**

Mieszanki SMA i materiały do nich powinny być dobierane do nawierzchni drogi w zależności od jej funkcji, kategorii ruchu, szczególnych warunków obciążenia ruchem, warunków klimatycznych, właściwości przeciwpoślizgowych, hałasu toczenia kół i ewentualnych wymagań specjalnych Zamawiającego.

Zalecane mieszanki, lepiszcza i kruszywa do poszczególnych warstw nawierzchni drogowych przedstawiono w tabeli nr 1.

**Tabela nr 1**. Zalecane mieszanki, lepiszcza i kruszywa do warstwy ścieralnej SMA



**2.1.2. Kruszywa**

Należy stosować kruszywa i wyroby spełniające wymagania WT-1 2014r.

W mieszankach SMA na warstwę ścieralną wyklucza się użycie kruszywa z żużli wielkopiecowych, stalowych i pomiedziowych oraz granulatu asfaltowego.

Cechą szczególną i charakterystyczną mieszanek SMA, czyli mieszanek asfaltowych na bazie mastyksu grysowego jest nieciągłość uziarnienia składników mineralnych (kruszyw).

Asfalt wraz z wypełniaczem tworzy mastyks wypełniający przestrzenie między grysami. Mieszanki SMA składają się z grysów o wielkości większej niż 2 mm oraz mieszaniny asfaltu i mączki wapiennej wypełniającej przestrzeń między ciasno ułożonymi grysami.

**2.1.3. Lepiszcza asfaltowe**

Należy stosować lepiszcza zgodnie z WT-2 2014 cz. I, SST tabela nr 1.

**2.2. Wymagania wobec innych materiałów**

**2.2.1. Stabilizator w SMA**

Stabilizator w SMA utrzymuje nadmiar asfaltu na ziarnach kruszywa i nie dopuszcza do jego spłynięcia podczas przechowywania w silosie oraz podczas transportu na budowę.

Efektywność stabilizatorów zależy od ich efektywnej powierzchni czynnej, która ma bezpośredni wpływ na zdolność wiązania asfaltu i utrzymania go na kruszywie.

**2.2.1. Materiały do połączeń technologicznych**

Materiały do uszczelniania połączeń technologicznych należy stosować zgodnie z WT-2 2016 cz. II.

Uwaga: W przypadku elastycznych taśm bitumicznych należy zastosować środek do gruntowania powierzchni połączeń technologicznych przewidziany przez producenta taśmy.

**2.2.2. Lepiszcze do skropienia podłoża**

Lepiszcze do skropienia podłoża powinno spełniać wymagania podane PN-EN 13808 i ST D-04.03.01 „Oczyszczenie i skropienie warstw konstrukcyjnych nawierzchni”.

**2.3. Uziarnienie mieszanek do warstwy ścieralnej SMA oraz minimalna zawartość asfaltu.**

**Tabela nr 2**. Uziarnienie mieszanek SMA oraz zawartość lepiszcza do warstwy ścieralnej dla ruchu KR 1÷7.



**2.4. Wymagane właściwości mieszanki do warstwy ścieralnej SMA**

**Tabela nr 3**. Wymagane właściwości mieszanki SMA do warstwy ścieralnej KR 1÷2.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Właściwość** | **Metoda i warunki badania** | **SMA 5** | **SMA 8** |
|
|
| Zawartość wolnych przestrzeni | PN-EN 12697-8 | Vmin 1,5 Vmax 3,0 | |
| Wrażliwość na działanie wody | PN-EN 12697-12 | ITSR 90 | |
| Spływność | PN-EN 12697-18 | D 0,3 | |

**Tabela nr 4**. Wymagane właściwości mieszanki SMA do warstwy ścieralnej KR 3÷4.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Właściwość** | **Metoda i warunki badania** | **SMA 5** | **SMA 8** | **SMA 11** |
|
|
| Zawartość wolnych przestrzeni | PN-EN 12697-8 | Vmin 1,5 Vmax 3,0 | | |
| Odporność na deformacje trwale | PN-EN 12697-22 | WTS AIR 0,15 PRD AIR deklarowana nie więcej niż 9,0 | | |
| Wrażliwość na działanie wody | PN-EN 12697-12 | ITSR 90 | | |
| Spływność lepiszcza | PN-EN 12697-18 | D 0,3 | | |

**Tabela nr 5.** Wymagane właściwości mieszanki SMA do warstwy ścieralnej KR 5÷7.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Właściwość** | **Metoda i warunki badania** | **SMA 8** | **SMA 11** |
|
|
| Zawartość wolnych przestrzeni | PN-EN 12697-8 | Vmin 2,0 Vmax 3,5 | |
| Odporność na deformacje trwale | PN-EN 12697-22 | WTS AIR 0,10 PRD AIR deklarowana nie więcej niż 7,0 | |
| Wrażliwość na działanie wody | PN-EN 12697-12 | ISTR 90 | |
| Spływność lepiszcza | PN-EN 12697-18 | D 0,3 | |

**2.5. Dostawy materiałów**

Za dostawy materiałów odpowiedzialny jest Wykonawca robót zgodnie z ustaleniami określonymi w D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne”.

Do obowiązku Wykonawcy należy takie zorganizowanie dostaw materiałów do wytwarzania mieszanki SMA lub zakup, tak aby zapewnić nieprzerwaną pracę rozściełacza w trakcie wykonywania dziennej działki roboczej.

**3. SPRZĘT**

**3.1. Wytwórnia mieszanek mineralno-asfaltowych**

Produkcja mieszanki mineralno-asfaltowej na warstwę ścieralną powinna odbywać się na WMB o cyklicznym systemie produkcji mieszanki. WMB powinna prowadzić system ZKP (Zakładowa Kontrola Produkcji) zgodnie z wymaganiami PN-EN 13108-21, certyfikowany przez jednostkę notyfikowaną.

Wytwórnia powinna być wyposażona w automatyczny system sterowania produkcją z możliwością rejestracji danych produkcyjnych dla każdego zarobu, ich odtwarzania i drukowania w cyklu dziennym.

**3.2. Sprzęt do wykonania warstw nawierzchni SMA**

Zaleca się rozkładanie mieszanki SMA warstwy ścieralnej układarką na podwoziu gąsienicowym posiadającą automatyczne sterowanie pozwalające na ułożenie warstwy zgodnie z założoną niweletą i grubością, z urządzeniem do wstępnego zagęszczenia mieszanki i z systemem podgrzewania.

**3.3. Walce do zagęszczania**

Wykonawca powinien dysponować stalowymi walcami wibracyjnymi pozwalającymi na uzyskanie wymaganych parametrów zagęszczenie warstwy ścieralnej.

Przynajmniej jeden walec stalowy w każdym zespole roboczym powinien być wyposażony w nóż do odcinania i dociskania krawędzi ciepłej mieszanki.

**3.4. Skrapiarki**

Wykonawca powinien dysponować skrapiarką, pozwalającą na równomierne i zgodne z wymaganiami równomierne skropienie podłoża oraz dysponować sprzętem pomocniczym do ewentualnego oczyszczenia zabrudzonej warstwy: zamiatarki, myjki, sprężarki itp.

**4. TRANSPORT**

Ogólne wymagania dotyczące transportu podano w D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne”. Mieszanki mineralno-asfaltowe powinny być dowożone na budowę odpowiednio do postępu robót, tak aby zapewnić ciągłość wbudowywania.

Mieszanki SMA na warstwę ścieralną powinny być przewożone pojazdami samowyładowczymi, tak aby mieszanka była zabezpieczona przed ostygnięciem (przez przykrycie plandekami, lub przez zastosowanie pojemników termoizolacyjnych lub ogrzewanych).

Mieszanki SMA powinny być przewożone pojazdami samowyładowczymi.

**5. WYKONANIE ROBÓT**

Ogólne zasady wykonania robót podano w D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne”.

**5.1. Projektowanie mieszanki SMA na warstwę ścieralną**

W terminie 3-ch tygodni przed rozpoczęciem robót Wykonawca przedstawi Inspektorowi do zatwierdzenia projekt mieszanki mineralnej (Badanie Typu) oraz wszystkie dokumenty potwierdzające jakość materiałów składowych mieszanki SMA na warstwę ścieralną.

Projektowanie mieszanki SMA na warstwę ścieralną polega na:

* Odpowiednim doborze składników mieszanki SMA,
* doborze optymalnej ilości asfaltu,
* określeniu właściwości mieszanki i porównaniu wyników z założeniami projektowymi.

Krzywa uziarnienia mieszanki mineralnej powinna mieścić się w polu dobrego uziarnienia wyznaczonego przez krzywe graniczne zgodnie z Tabelą nr 2 SST.

**5.2. Przygotowanie podłoża.**

Podłoże pod warstwę ścieralną powinno być wcześniej przygotowane zgodnie z SST D-04.03.01 Czyszczenie i skropienie warstw konstrukcyjnych i powinno być:

– nośne i ustabilizowane,

– czyste, bez zanieczyszczeń lub pozostałości luźnego kruszywa,

– wyprofilowane, równe i bez kolein,

– skropione emulsją asfaltową lub asfaltem zapewniającym powiązanie warstw,

oraz spełniać wymagania WT-2 2016 – część II.

**5.3. Połączenia międzywarstwowe**

Uzyskanie wymaganej trwałości nawierzchni jest uzależnione od zapewnienia połączenia między warstwami oraz ich współpracy w przenoszeniu obciążeń nawierzchni wywołanych ruchem pojazdów.

Zapewnienie połączenia międzywarstwowego wymaga starannego przygotowania podłoża na którym będzie układana warstwa ścieralna, zastosowanie odpowiedniej emulsji asfaltowej oraz właściwego wykonania skropienia.

Wymagana wytrzymałość na ścinanie połączenia pomiędzy warstwami asfaltowymi nawierzchni powinna być zgodna z WT-2 2016 tab. 6 (dla połączenia warstwy ścieralnej i wiążącej wymagana minimalna wytrzymałość na ścinanie wynosi 1,0 MPa dla KR 3÷7. W odniesieniu do KR 1÷2 badanie kontrolne połączenia międzywarstwowego nie jest obligatoryjne, jednak należy je wykonać w przypadkach budzących wątpliwość co do jakości wykonanych robót i na zlecenie Inspektora).

**5.4. Warunki atmosferyczne**

Warstwa ścieralna nawierzchni SMA powinna być układana w sprzyjających warunkach atmosferycznych i w temperaturze:

– podłoża nie mniejszej niż +5°C,

– temperaturze otoczenie w ciągu doby (pomiary trzy razy dziennie) nie mniejszej niż 0°C.

Nie dopuszcza się układania warstwy ścieralnej podczas opadów atmosferycznych i silnego wiatru przekraczającego prędkość 16m/s.

**5.5. Wbudowywanie mieszanki SMA do warstwy ścieralnej**

Wbudowywanie mieszanki mineralno-asfaltowej powinno odbywać się zgodnie

z wymaganiami podanymi WT-2 216 cz. II.

Wykonawca powinien tak zorganizować budowę i produkcję mieszanki mineralno-asfaltowej aby dzienne działki robocze, były możliwie jak najdłuższe.

Wszelkie wady powstałe w warstwie w wyniku wbudowania niezgodnej mieszanki (w zakresie temperatury, składu) będą usunięte na koszt Wykonawcy.

Organizacja dostaw mieszanki powinna zapewnić pracę układarki bez zatrzymań z jednostajną prędkością i z włączoną wibracją.

Mieszanka SMA powinna być zagęszczana walcami stalowymi gładkimi z wibracją i walcami ogumionymi. Wskaźnik zagęszczenia mieszanki SMA na warstwę ścieralną powinien wynosić ≥98% a zawartość wolnych przestrzeni w warstwie ścieralnej zgodna z WT – 2 tabela 16.

Podczas rozkładania grubość wykonywanej warstwy powinna być sprawdzana co 25 m, w co najmniej trzech miejscach (w osi i przy brzegach warstwy).

**5.6. Połączenia technologiczne**

Połączenia technologiczne powinny być wykonane przy zastosowaniu materiałów określonych w WT-2 2016

‒ złącza w warstwach nawierzchni powinny być wykonane w linii prostej,

‒ złącza podłużnego nie można lokalizować w śladach kół, a także w obszarze poziomego oznakowania jezdni,

‒ złącza podłużne w konstrukcji wielowarstwowej należy przesunąć względem siebie w kolejnych warstwach technologicznych o co najmniej 30 cm w kierunku poprzecznym do osi jezdni,

- złącza poprzeczne pomiędzy działkami roboczymi układanych pasów kolejnych warstw technologicznych należy przesunąć względem siebie o co najmniej 3 mb w kierunku podłużnym osi jezdni,

‒ złącza muszą być całkowicie związane a powierzchnie przylegających warstw powinny być w jednym poziomie.

**6. KONTROLA JAKOŚCI ROBÓT**

**6.1. Ogólne wymagania dotyczące kontroli jakości robót**

Ogólne zasady kontroli jakości robót podano w D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne”.

Badania mieszanki mineralno-asfaltowej należy wykonywać zgodnie z normami podanymi w WT-2 2014 – część I .

Badania i pomiary dzielą się na:

– badania i pomiary Wykonawcy – w ramach własnego nadzoru zgodnie z Systemem Zakładowej Kontroli Produkcji

– badania i pomiary kontrolne – w ramach nadzoru Inspektora.

Przed przystąpieniem do robót Wykonawca powinien przedstawić Inspektorowi Nadzoru do akceptacji źródła poboru kruszyw oraz wszystkich dodatkowych materiałów, dołączając wszystkie dokumenty potwierdzające jakość materiałów składowych.

Zakres badań i pomiarów Wykonawcy powinien:

– być nie mniejszy niż określony w Zakładowej Kontroli Produkcji dla dostarczanych na budowę materiałów i wyrobów budowlanych - mieszanki mineralno-asfaltowe, kruszywa, lepiszcze, materiały do uszczelnień, itd.,

Zakres badań Wykonawcy związany z wykonywaniem warstwy ścieralnej nawierzchni:

– pomiar temperatury powietrza,

– pomiar temperatury mieszanki mineralno-asfaltowej podczas wykonywania nawierzchni,

– ocena wizualna mieszanki mineralno-asfaltowej,

– wykaz ilości materiałów lub grubość wykonanej warstwy,

– pomiar spadku poprzecznego wykonanej warstwy,

– pomiar równości warstwy ścieralnej,

– pomiar rzędnych wysokościowych i pomiary sytuacyjne,

– badania zagęszczenia warstwy i zawartości wolnej przestrzeni,

– pomiar szczepności warstwy ścieralnej i warstwy niżej leżącej,

– ocena wizualna jednorodności powierzchni warstwy,

– ocena wizualna jakości wykonania połączeń technologicznych,

- badanie składu i właściwości mieszanki mineralno-asfaltowej.

**6.2. Badania w czasie robót**

**6.2.1. Zawartość lepiszcza rozpuszczalnego**

**Tabela nr 7.** Dopuszczalne odchyłki do odbioru dla pojedynczego wyniku określonego z dokładnością do 0,1 %.

Zawartość asfaltu rozpuszczalnego w betonie asfaltowym na warstwę ścieralną nie powinna być niższa od Bmin przedstawionego w Tabeli nr 2 SST lub od wartości udokumentowanej w Badaniach Typu.

Odchyłka jest to różnica wartości bezwzględnej pomiędzy procentową zawartością lepiszcza rozpuszczalnego uzyskanego z badań laboratoryjnych a procentową zawartością lepiszcza rozpuszczalnego podaną w badaniach typu (%).

Wielkość odchyłki dla pojedynczego wyniku (%) dla KR1-7:

- zawartość lepiszcza rozpuszczalnego S - niedomiar - 0,3

- zawartość lepiszcza rozpuszczalnego S - nadmiar - 0,3.

**6.2.2. Zawartość wolnych przestrzeni w mieszance SMA**

Zawartość wolnych przestrzeni w próbkach Marshalla oblicza się zgodnie z PN-EN 12697-8. Zawartość wolnych przestrzeni nie może przekroczyć wartości podanych w SST tabeli nr 3, 4, 5, częstotliwość badania: 2 razy na kilometr każdej jezdni, nie rzadziej niż 1 raz na 6000 m2.

**6.2.3. Pomiar grubości warstwy**

Grubości wykonanej warstwy należy określać na wyciętych próbkach (nie wycinać próbek na obiektach mostowych wiertnicą mechaniczną) – 2 razy na kilometr każdej jezdni, nie rzadziej niż 1 raz na 6000 m2.

Sposób oceny grubości warstwy i pakietu warstw należy dokonać zgodnie WT-2 2016 – część II.

Tolerancja dla pojedynczego wyniku w zakresie:

– grubości warstwy pojedynczego pomiaru dla warstwy ścieralnej może wynosić 1÷5% grubości projektowanej,

– pakietu wszystkich warstw asfaltowych całego odcinka budowy nie dopuszcza się zaniżenia grubości.

**6.2.4. Wskaźnik zagęszczenia warstwy mieszanki SMA**

Wskaźnik zagęszczenia warstwy należy sprawdzać na próbkach wyciętych z zagęszczonej warstwy nawierzchni. Wskaźnik zagęszczenia nie może być niższy niż 98,0% a zawartość wolnych przestrzeni w warstwie ścieralnej zgodna z tabelą nr 16 WT-2 2016 cz. II ( wynosi odpowiednio do kategorii ruchu i wymiaru mieszanki 1,5÷5,0; 2,0÷5,0 [% (v/v)]).

Wartość zagęszczenia mieszanki SMA należy wykonać na 2 próbkach na kilometr każdej jezdni, nie rzadziej niż 1 raz na 6000 m2.

Wykonawca jest zobowiązany do wycięcia próbki na każde życzenie Inspektora w miejscach wątpliwych przez niego wskazanych.

**6.3. Badania i pomiary cech geometrycznych warstwy SMA**

**6.3.1. Szerokość warstwy**

Szerokość wykonanej warstwy powinna być zgodna z szerokością projektowaną z tolerancją ± 5 cm. Częstotliwość badania szerokości warstwy należy wykonać co 50 m i punktach charakterystycznych.

Wymaga się, aby co najmniej 95% wykonanych pomiarów nie przekraczało dopuszczalnego odchylenia.

**6.3.2. Ocena równości podłużnej i poprzecznej mieszanki SMA warstwy ścieralnej**

W pomiarach równości podłużnej warstw konstrukcji nawierzchni należy stosować metody:

1. profilimetryczną na wskaźnikach równości IRI (WT2 – 2016r. cz. II Tabela 17)
2. pomiaru ciągłego równoważną użyciu łaty i klina np. z wykorzystaniem planografu (w miejscach niedostępnych dla planografu pomiar z użyciem łaty i klina)

Maksymalne wartości IRI dla warstwy ścieralnej określone metodą profilometryczną nie powinny przekraczać wartości tabeli nr 17 WT-2 2016 cz. II.

Do oceny równości podłużnej warstwy ścieralnej nawierzchni dróg wszystkich klas technicznych, należy stosować metodę pomiaru ciągłego równoważną użyciu łaty (o długości 4m) i klina lub z wykorzystaniem planografu.

Pomiar równości poprzecznej warstw nawierzchni należy wykonać przy pomocy łaty 2m i klina, nie rzadziej niż co 10m. W czasie pomiaru łata powinna leżeć prostopadle do osi drogi i w płaszczyźnie prostopadłej do powierzchni badanej warstwy.

Pomiar równości podłużnej należy wykonywać w sposób ciągły (początek każdego pomiaru łatą w miejscu zakończenia poprzedniego pomiaru).

**Tabela nr 8** . Maksymalne wartości odchyleń równości podłużnej i poprzecznej dla warstwy ścieralnej [mm]



**6.3.3. Spadki poprzeczne warstwy SMA**

Spadki poprzeczne warstwy podbudowy i wiążącej na odcinkach prostych i na łukach powinny być zgodne z dokumentacją projektową, z tolerancją ± 0,5%.

Spadki poprzeczne - pomiar łatą 2m , częstotliwość 50 razy na kilometr drogi.

**6.3.4. Ukształtowanie osi w planie**

Oś warstwy w planie powinna być usytuowana zgodnie dokumentacją projektową,

z tolerancją ± 5 cm.

**6.3.5. Rzędne wysokościowe nawierzchni**

Rzędne wysokościowe warstwy podbudowy i warstwy wiążącej powinny być mierzone w przekrojach co 10m w osi i na krawędziach każdej jezdni. Przed przystąpieniem do robót Wykonawca przedstawi schemat punktów pomiarowych do akceptacji.

Różnice pomiędzy rzędnymi wysokościowymi warstwy a rzędnymi projektowanymi nie powinny przekraczać - 1 cm.

Wymaga się, aby co najmniej 95% wykonanych pomiarów nie przekraczało przedziału dopuszczalnych odchyleń. Dla 100% wykonanych pomiarów różnice pomiędzy rzędnymi

wysokościowymi warstwy podbudowy i wiążącej a rzędnymi projektowanymi nie mogą przekraczać - 1,5 cm.

**6.3.6. Złącza podłużne i poprzeczne**

Złącza w nawierzchni powinny być wykonane w linii prostej, prostopadle lub równolegle do osi drogi.

W konstrukcji wielowarstwowej:

– złącza poprzeczne powinny być przesunięte względem siebie co najmniej o ok. 3 mb,

– złącza podłużne powinny być przesunięte względem siebie w kolejnych warstwach technologicznych w kierunku poprzecznym do osi jezdni.

Nie można lokalizować złącza podłużnego w śladach kół. Złącza powinny być całkowicie związane, a przylegające warstwy powinny być w jednym poziomie.

**6.3.7. Wygląd warstwy ścieralnej SMA**

Wygląd warstwy ścieralnej powinien być jednorodny, bez miejsc porowatych, łuszczących się i spękanych.

**7. OBMIAR ROBÓT**

**7.1. Ogólne zasady obmiaru robót**

Ogólne zasady obmiaru robót podano w D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne”.

**7.2. Jednostka obmiarowa**

Jednostką obmiarową jest m2 (metr kwadratowy) wykonanej warstwy SMA dla warstwy ścieralnej.

**8. ODBIÓR ROBÓT**

Ogólne zasady odbioru robót podano w D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne”. Roboty uznaje się za wykonane zgodnie z Dokumentacją Projektową i SST, jeżeli wszystkie badania i pomiary dały wyniki pozytywne.

**8.1. Zasady postępowania z wadliwie wykonanymi robotami**

Jeżeli wystąpią wyniki negatywne dla materiałów i robót (nie spełniające wymagań określonych w SST), to Inspektor wydaje Wykonawcy polecenie przedstawienia programu naprawczego. Wykonawca w programie tym jest zobowiązany dokonać oceny wpływu na trwałość konstrukcji nawierzchni, przedstawić sposób naprawienia wady lub wnioskować o zredukowanie ceny kontraktowej.

W przypadku braku zgody Inspektora na zastosowanie programu naprawczego wszystkie materiały i roboty nie spełniające wymagań podanych w odpowiednich punktach SST zostaną odrzucone. Wykonawca wymieni materiały na właściwe i wykona prawidłowo roboty na własny koszt.

**9. PODSTAWA PŁATNOŚCI**

**9.1. Ogólne ustalenia dotyczące podstawy płatności**

Ogólne ustalenia dotyczące podstawy płatności podano w D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne”.

**9.2. Cena jednostki obmiarowej**

Cena wykonania 1 m2 (metr kwadratowy) warstwy ścieralnej SMA obejmuje:

– prace pomiarowe i roboty przygotowawcze,

– oznakowanie i zabezpieczenie robót,

– dostarczenie materiałów i sprzętu na miejsce wbudowania,

– zakup lub wyprodukowanie mieszanki SMA zgodnie z Zakładowym Systemem Produkcji,

– obcięcie krawędzi

– posmarowanie lepiszczem krawędzi i urządzeń obcych, krawężników,

– rozłożenie i zagęszczenie mieszanki SMA dla warstwy ścieralnej,

– przeprowadzenie pomiarów i badań wymaganych w specyfikacji technicznej,

– uporządkowanie miejsca budowy.

**10. PRZEPISY ZWIĄZANE**

PN-EN 12591 Asfalty i produkty asfaltowe - Wymagania dla asfaltów drogowych

PN-EN 12597 Asfalty i produkty asfaltowe - Terminologia

PN-EN 13808 Asfalty i lepiszcza asfaltowe - Zasady klasyfikacji kationowych emulsji asfaltowych

PN-EN 14023 Asfalty i lepiszcza asfaltowe - Zasady klasyfikacji asfaltów modyfikowanych polimerami

PN-EN 13924 Asfalty i lepiszcza asfaltowe. Zasady klasyfikacji asfaltów drogowych specjalnych – część 2: Asfalty drogowe wielorodzajowe.

PN-EN 13043 Kruszywa do mieszanek bitumicznych i powierzchniowych utrwaleń stosowanych na drogach, lotniskach, i innych powierzchniach przeznaczonych do ruchu.

PN-EN 932 Badania podstawowych właściwości kruszyw.

PN-EN 1097 Badania mechanicznych i fizycznych właściwości kruszyw.

PN-EN 12697 Mieszanki mineralno-asfaltowe - Metody badań mieszanek mineralno-asfaltowych na gorąco.

PN-EN 13108 Mieszanki mineralno-asfaltowe – Wymagania, Zakładowa Kontrola Produkcji

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124, z późn. zm.)

Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 23 grudnia 2021 r. w sprawie określenia szczegółowych warunków utraty statusu odpadów dla odpadów destruktu asfaltowego (Dz.U. 2021 poz. 2468)

WT-1 2014 Kruszywa do nawierzchni drogowych i powierzchniowych utrwaleń na drogach krajowych

WT-2 2014 – część I Mieszanki mineralno-asfaltowe. Wymagania Techniczne. Nawierzchnie asfaltowe na drogach krajowych.

WT-2 2016 – część II Wykonanie warstw nawierzchni asfaltowych. Wymagania techniczne.

Instrukcja laboratoryjnego badania szczepności międzywarstwowej warstw asfaltowych wg. metody Leutnera i wymagania techniczne sczepności” Politechnika Gdańska 2014.