

SZCZEGÓŁOWE SPECYFIKACJE TECHNICZNE

D-05.03.10

REGENERACJA NAWIERZCHNI

1. Wstęp

1.1. Przedmiot SST

Przedmiotem niniejszej szczegółowej specyfikacji technicznej (SST) są wymagania dotyczące wykonania i odbioru robót w zakresie remontów częściowych nawierzchni bitumicznych dróg gminnych w granicach administracyjnych miasta Chojnice.

1.2. Zakres stosowania SST

Szczegółowe specyfikacje techniczne (SST) stosowane są jako dokument przetargowy i kontraktowy przy zlecaniu i realizacji robót na drogach krajowych.

1.3. Zakres robót objętych SST

Ustalenia zawarte w niniejszej specyfikacji dotyczą zasad prowadzenia robót związanych z wykonaniem regeneracji nawierzchni na drogach obciążonych ruchem od lekkiego do ruchu średniego włącznie.

Załączony do niniejszej specyfikacji załącznik pt. „Projektowanie powierzchniowego utrwalenia. Wytyczne i zalecenia” [7] może być wykorzystywany przy ustalaniu rzeczywistej ilości kruszywa i lepiszcza potrzebnego do wykonania regeneracji nawierzchni.

1.4. Określenia podstawowe

1.4.1. Regeneracja

Regeneracja jest to rodzaj pojedynczego powierzchniowego utrwalenia przy użyciu bardzo drobnego kruszywa, mający na celu uszczelnienie istniejącej warstwy ścieralnej lub ujednorodnienie remontowanej nawierzchni przewidzianej do pokrycia właściwym powierzchniowym utrwaleniem i polega na kolejnym rozłożeniu:

- warstwy lepiszcza,
- warstwy drobnego kruszywa.

1.4.2. Pozostałe określenia

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

1.5. Ogólne wymagania dotyczące robót

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

2. Materiały

2.1. Ogólne wymagania dotyczące materiałów

Ogólne wymagania dotyczące materiałów podano w OST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt 2.

2.2. Kruszywa

2.2.1. Wymagania dotyczące kruszyw

Do regeneracji nawierzchni należy stosować kruszywo naturalne lub łamane od 2 do 4 mm spełniające wymagania wg tablicy 1 i 2, zgodne z normami PN-B-11111 [2] i PN-B-11112 [3] oraz Wytycznymi CZDP [7], przy jednoczesnym uwzględnieniu uściśleń zawartych w niniejszej OST.

Dopuszcza się stosowanie gryków o wymiarach innych niż wyżej podane pod warunkiem, że zostaną zaakceptowane przez Inżyniera.

Tablica 1. Wymagania dla grysu i żwiru kruszonego w zależności od klasy kruszywa

Wyszczególnienie właściwości	Klasa kruszywa II
Ścieralność w bębnie kulowym, po pełnej liczbie obrotów, ubytek masy, nie więcej niż, % (m/m):	35 (45)
Ścieralność w bębnie kulowym po 1/5 pełnej liczby obrotów, ubytek masy w stosunku do ubytku masy po pełnej liczbie obrotów, nie więcej niż, % (m/m):	35
Nasiąkliwość, nie więcej niż, % (m/m):	2,0*

Mrozoodporność wg metody zmodyfikowanej, ubytek masy, nie więcej niż, % (m/m):	30,0
--	------

* - dla żwirów kruszonych przyjęto takie same wymagania jak dla kruszywa łamanego (grysów)

() - wartości podane w nawiasach dotyczą wyłącznie kruszywa granitowego.

Do wykonania regeneracji nawierzchni nie dopuszcza się kruszywa pochodzącego ze skał wapiennych.

2.2.2. Składowanie kruszyw

Wykonawca zapewni składowanie kruszyw na składowiskach zlokalizowanych jak najbliżej wykonywanego odcinka regeneracji nawierzchni. Podłoże składowiska powinno być równe, dobrze odwodnione, czyste, o twardej powierzchni zabezpieczającej przed zanieczyszczeniem kruszywa w czasie jego składowania i poboru.

Tablica 2. Wymagania dla gysu i żwiru kruszonego w zależności od gatunku kruszywa

Wyszczególnienie właściwości	Gatunek kruszywa II
Zawartość ziarn mniejszych niż 0,075 mm odsianych na mokro, nie więcej niż, % (m/m):	0,5*
Zawartość frakcji podstawowej, nie mniej niż, % (m/m):	85,0
Zawartość nadziarna, nie więcej niż, % (m/m):	8,0*
Zawartość podziarna, nie więcej niż, % (m/m):	10,0
Zawartość zanieczyszczeń obcych, nie więcej niż, % (m/m):	0,2
Zawartość zanieczyszczeń organicznych wg PN-B-06714-26 [1]	barwa cieczy nie ciemniejsza niż wzorcowa

* - wymagania zostały zwiększone w stosunku do normy PN-B-11112 [3].

Tablica 3. Wymagania dla drogowych emulsji kationowych niemodyfikowanych [6]

Badane właściwości	Rodzaj emulsji	
	K1-65	K1-70
Zawartość lepiszcza, %	od 64 do 66	od 69 do 71
Lepkość wg Englera wg PN-C-04014 [4], °E, nie mniej niż:	6	-
Lepkość BTA Ø 4 mm (s), nie mniej niż:	-	7
Jednorodność, %, 0,63 mm, nie więcej niż:	0,10	0,10
Jednorodność, %, 0,16 mm, nie więcej niż:	0,25	0,25
Trwałość, %, 0,63 mm po 4 tyg., nie więcej niż:	0,4	0,4
Sedymentacja, %, nie mniej niż:	5,0	5,0
Przyczepność do kruszywa, %, nie mniej niż:	85	85
Indeks rozpadu, g/100 g	80	80

2.3. Lepiszczca

2.3.1. Wymagania dla lepiszczy

Niniejsza OST uwzględnia jako lepiszcza do regeneracji nawierzchni tylko drogowe kationowe emulsje asfaltowe szybko rozpadowe niemodyfikowane rodzaju K1-65, **K1-70**, spełniające wymagania

zawarte w tablicy 3, zgodnie z opracowaniem „Warunki techniczne. Drogowe kationowe emulsje asfaltowe Em-94” - IBDiM - 1994 [6].

Inne lepiszcza niż drogowe emulsje asfaltowe szybkorozpadowe (modyfikowane i niemodyfikowane), mogą być stosowane pod warunkiem posiadania aprobaty technicznej wydanej przez uprawnioną jednostkę i muszą być zaakceptowane przez Inżyniera.

Wykonawca do wykonania regeneracji nawierzchni zapewni lepiszcza od jednego dostawcy.

2.3.2. Składowanie lepiszczy

Do składowania lepiszczy Wykonawca użyje cystern, pojemników, zbiorników lub beczek.

Cysterny, pojemniki, zbiorniki i beczki przeznaczone do składowania emulsji powinny być czyste i nie powinny zawierać resztek innych lepiszczy.

Przy przechowywaniu asfaltowej emulsji Wykonawca jest zobowiązany przestrzegać następujących zasad:

- czas składowania emulsji nie powinien przekraczać 3 m-cy od daty jej wyprodukowania,
- temperatura przechowywania emulsji nie powinna być niższa niż +5°C.

3. Sprzęt

3.1. Ogólne wymagania dotyczące sprzętu

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

3.2. Sprzęt do wykonania regeneracji nawierzchni

Sprzęt do wykonania powierzchniowego utrwalenia został podany w OST D-05.03.08 „Nawierzchnia podwójnie powierzchniowo utrwalana” pkt 3.2.

3.3. Wymagania dla sprzętu

Wymagania dla sprzętu zostały podane w OST D-05.03.08 „Nawierzchnia podwójnie powierzchniowo utrwalana” pkt 3.3.

4. Transport

4.1. Ogólne wymagania dotyczące transportu

Ogólne wymagania dotyczące transportu podano w OST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt 4.

4.2. Transport kruszyw

Transport kruszyw powinien odpowiadać wymaganiom podanym w OST D-05.03.08 „Nawierzchnia podwójnie powierzchniowo utrwalana” pkt 4.2.

4.3. Transport lepiszczy

Transport lepiszczy powinien odpowiadać wymaganiom podanym w OST D-05.03.08 „Nawierzchnia podwójnie powierzchniowo utrwalana” pkt 4.3.

5. Wykonanie robót

5.1. Ogólne zasady wykonania robót

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

5.2. Założenia ogólne

Regeneracja nawierzchni jest zabiegiem utrzymaniowym, który pozwala na uszczelnienie istniejącej nawierzchni, natomiast nie wpływa na poprawę jej nośności i równości.

Nawierzchnia, na której ma być wykonana regeneracja nawierzchni, powinna być wyremontowana oraz posiadać jednorodną teksturę powierzchni.

5.3. Ustalenie ilości grysów

Ustalenie rzeczywistej ilości grysów zaleca się dokonać w oparciu o pkt 4 załącznika „Projektowanie powierzchniowego utrwalenia. Wytyczne i zalecenia” [8].

Zaleca się dozowanie kruszywa z lekkim nadmiarem (+10%).

5.4. Ustalenie ilości lepiszcza

Ustalenie rzeczywistej ilości lepiszcza zaleca się dokonać w oparciu o pkt 5.2 tabl. 2 załącznika „Projektowanie powierzchniowego utrwalenia. Wytyczne i zalecenia” [8].

5.5. Warunki przystąpienia do robót

Warunki przystąpienia do wykonania regeneracji nawierzchni określono w OST D-05.03.08 „Nawierzchnia podwójnie powierzchniowo utrwalana” pkt 5.5.

5.6. Odcinek próbny

Zasady wykonania odcinka próbnego określono w OST D-05.03.08 „Nawierzchnia podwójnie powierzchniowo utrwalana” pkt 5.6.

5.7. Oczyszczenie istniejącej nawierzchni

Istniejąca nawierzchnia powinna być przygotowana zgodnie z wymaganiami podanymi w OST D-05.03.08 „Nawierzchnia podwójnie powierzchniowo utrwalana” pkt 5.7.

5.8. Oznakowanie robót

Zasady wykonania oznakowania robót określono w OST D-05.03.08 „Nawierzchnia podwójnie powierzchniowo utrwalana” pkt 5.8.

5.9. Rozkładanie lepiszcza

Rozpoczęcie robót może nastąpić po upewnieniu się, że nawierzchnia została przygotowana zgodnie z wymaganiami, a sprzęt gwarantuje rozłożenie przewidzianej ilości lepiszcza i kruszywa. Rozkładana emulsja asfaltowa powinna posiadać następującą temperaturę:

- emulsja K1-65 - od 40 do 50°C,
- **emulsja K1-70 - od 60 do 65°C.**

Przy rozpoczynaniu skrapiania nawierzchni należy pamiętać, że właściwą jednorodność i ilość lepiszcza uzyskuje się dopiero po upływie krótkiej chwili od momentu otwarcia jego wypływu. Zaleca się, aby w tym krótkim czasie lepiszcze wypływało na arkusze papieru rozłożone na nawierzchni.

5.10. Rozkładanie kruszywa

Kruszywo powinno być rozkładane równomierną warstwą w ilości ustalonej wg pkt 5.3 niniejszych OST, na świeżo rozłożonej warstwie lepiszcza, za pomocą rozsypywarki kruszywa. Odległość pomiędzy skrapiaarką rozkładającą lepiszcze, a poruszającą się za nią rozsypywarką kruszywa nie powinna być większa niż 40 m. Przy stosowaniu emulsji asfaltowej czas jaki upływa od chwili rozłożenia lepiszcza do chwili rozłożenia kruszywa powinien być możliwie jak najkrótszy (kilka sekund).

5.11. Wałowanie

Bezpośrednio po rozłożeniu kruszywa, ale nie później niż po 5 minutach należy przystąpić do jego wałowania. Do wałowania regeneracji nawierzchni najbardziej przydatne są walce ogumione.

Dla uzyskania właściwego przywałowania można przyjąć co najmniej 5-krotne przejście walca ogumionego w tym samym miejscu przy stosunkowo dużej prędkości od 8 do 10 km/h.

5.12. Oddanie nawierzchni do ruchu

Na świeżo wykonanym odcinku regeneracji nawierzchni szybkość ruchu należy ograniczyć od 40 do 50 km/h. Długość okresu w którym nawierzchnia powinna być chroniona zależy od istniejących warunków. Może to być kilka godzin - jeżeli pogoda jest sucha i gorąca, albo jeden lub kilka dni w przypadku pogody wilgotnej lub chłodnej.

Na ogół dobre związanie ziarn kruszywa uzyskuje się w czasie od 24 do 48 godzin. Świeżo wykonana regeneracja nawierzchni może być oddana do ruchu niekontrolowanego po okresie 3 dni od czasu zawałowania.

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” pkt 6.

6.2. Badania przed przystąpieniem do robót

Zakres badań przed przystąpieniem do robót powinien odpowiadać zakresowi badań podanemu w OST D-05.03.08 „Nawierzchnia podwójnie powierzchniowo utrwalana” pkt 6.2.

6.3. Badania w czasie robót

Częstotliwość oraz zakres badań i pomiarów w czasie wykonywania regeneracji nawierzchni powinny odpowiadać wymaganiom podanym w OST D-05.03.08 „Nawierzchnia podwójnie powierzchniowo utrwalana” pkt 6.3.

6.4. Badania dotyczące cech geometrycznych wykonanej regeneracji nawierzchni

Cechy geometryczne wykonanej regeneracji nawierzchni powinny być zgodne z wymaganiami podanymi w OST D-05.03.08 „Nawierzchnia podwójnie powierzchniowo utrwalana” pkt 6.4.

7. Obmiar robót

7.1. Ogólne zasady obmiaru robót

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

7.2. Jednostka obmiarowa

Jednostką obmiarową jest m² (metr kwadratowy) wykonanej regeneracji nawierzchni.

8. Odbiór robót

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

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

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” pkt 9.

9.2. Cena jednostki obmiarowej

Cena wykonania 1 m² (jednego metra kwadratowego) regeneracji nawierzchni obejmuje:

- prace pomiarowe i roboty przygotowawcze,
- oznakowanie robót,
- transport i składowanie kruszyw,
- transport i składowanie lepiszczy,
- dostawę i pracę sprzętu do robót,
- przygotowanie powierzchni nawierzchni do wykonania regeneracji,
- prace projektowe przy ustaleniu ilości materiałów,
- rozłożenie lepiszcza,
- rozłożenie kruszywa,
- wałowanie,
- przeprowadzenie pomiarów i badań laboratoryjnych wymaganych w specyfikacji technicznej.

10. Przepisy związane

10.1. Normy

- | | | |
|----|---------------|---|
| 1. | PN-B-06714-26 | Kruszywa mineralne. Badania. Oznaczanie zawartości zanieczyszczeń organicznych |
| 2. | PN-B-11111 | Kruszywa mineralne. Kruszywa naturalne do nawierzchni drogowych. Żwir i mieszanka |
| 3. | PN-B-11112 | Kruszywa mineralne. Kruszywa łamane do nawierzchni drogowych |
| 4. | PN-C-04014 | Przetwory naftowe. Oznaczanie lepkości względnej lepkościomierzem Englera. |

10.2. Inne dokumenty

5. Powierzchniowe utrwalenie. Oznaczenie ilości rozkładanego lepiszcza i kruszywa. Opracowanie zalecane przez GDDP do stosowania pismem GDDP-5.3a-551/5/92 z dnia 1992-02-03.
6. Warunki techniczne. Drogowe kationowe emulsje asfaltowe Em-94. IBDiM, Warszawa 1994 r.
7. Wytyczne techniczne oceny jakości grysów i żwirów kruszonych produkowanych z naturalnie rozdrobnionego surowca skalnego przeznaczonych do nawierzchni drogowych. MK-CZDP 1984 r.
8. Załącznik do OST - „Projektowanie powierzchniowego utrwalenia. Wytyczne i zalecenia”.

ZAŁĄCZNIK

**PROJEKTOWANIE POWIERZCHNIOWEGO UTRWALENIA
WYTYCZNE I ZALECENIA**

**PROJEKTOWANIE POWIERZCHNIOWEGO UTRWALENIA
Wytyczne i zalecenia**

1. Wstęp

Załącznik zawiera materiał pomocniczy w formie wskazówek i zaleceń dotyczących wyboru rodzaju powierzchniowego utrwalenia oraz ustalenia bazowej (teoretycznej) ilości kruszywa i lepiszcza, jak również wielkości korekt w zależności od różnych czynników mających wpływ na określenie rzeczywistej ilości lepiszcza.

Projektowanie powierzchniowego utrwalenia oznacza precyzyjne ustalenie następujących parametrów:

- rodzaju powierzchniowego utrwalenia,
- rodzaju lepiszcza,
- rodzaju i frakcji grysów,
- sposobu zapewnienia dobrej przyczepności kruszywa do lepiszcza,
- określenie ilości na 1 m² lepiszcza i kruszywa.

Jeżeli droga, na planowanej do wykonania długości, charakteryzuje się zmiennymi parametrami takimi jak:

- kategorią ruchu na poszczególnych pasmach,
 - warunkami środowiskowymi (otwarta przestrzeń, droga w terenie zalesionym),
 - stanem powierzchni istniejącej nawierzchni (porowatość, szorstkość, twardość, jednorodność)
- to należy dokonać odpowiedniego podziału na pasy lub odcinki o jednorodnych parametrach i poddać je oddzielnej analizie.

2. Charakterystyka powierzchniowych utrważeń

2.1. Cel

Celem powierzchniowego utrwalenia jest uszczelnienie istniejącej nawierzchni oraz zapewnienie dobrych właściwości przeciwpślizgowych warstwy ścieralnej. Powierzchniowe utrwalenie nie poprawia natomiast nośności konstrukcji oraz równości istniejącej nawierzchni.

Nie zaleca się wykonywania powierzchniowego utrwalenia na następujących odcinkach dróg:

- o małym promieniu łuków poziomych (ciasne zakręty),
- o dużych spadkach,
- w obrębie stref częstego hamowania pojazdów,
- o miękkiej nawierzchni, podatnej na wciskanie grysów,
- o bardzo zróżnicowanym stanie powierzchni istniejącej nawierzchni.

2.2. Pojedyncze powierzchniowe utrwalenie

Pojedyncze powierzchniowe utrwalenie jest to najczęściej stosowany zabieg utrzymaniowy na nawierzchniach dróg o ruchu średnim i mniejszym. Ten rodzaj powierzchniowego utrwalenia jest wykonywany zazwyczaj przy użyciu grysów frakcji od 6,3 do 10 mm.

Przy ruchu lekkim stosowane są często grysy frakcji od 4 do 6,3 mm, natomiast przy ruchu ciężkim zalecane jest stosowanie grysów frakcji od 10 do 12,8 mm, zwłaszcza na nawierzchniach bogatych w lepiszcze i wykazujących tendencje do występowania wysięków lepiszcza lub zaprawy. Dla tego rodzaju powierzchniowego utrwalenia korzystniejszym jest stosowanie lepiszczy bezwodnych „na gorąco” zamiast emulsji asfaltowych, które wykazują (przy zbyt dużej ich ilości) tendencje do spływania po nierównościach nawierzchni.

2.3. Podwójne powierzchniowe utrwalenie

Podwójne powierzchniowe utrwalenie jest to zabieg zalecany szczególnie dla nawierzchni dróg o ruchu ciężkim, wymaga jednakże jednorodnej powierzchni istniejącej nawierzchni. Pozwala na uzyskanie dobrego uszczelnienia nawierzchni, lecz nie zapewnia zbyt dobrego odprowadzenia wody.

Przy projektowaniu podwójnego powierzchniowego utrwalenia należy przestrzegać zasady, aby ziarna kruszywa drugiej warstwy były o co najmniej połowę mniejsze od ziarn kruszywa pierwszej warstwy, przy czym mogą tu występować dwa układy:

- a) układ ciągły - charakteryzujący się tym, że kruszywo stosowane do drugiej warstwy należy do drobniejszej sąsiedniej frakcji kruszywa, np. od 10 do 12,8 mm i od 6,3 do 10 mm,

b) układ nieciągły - charakteryzujący się tym, że kruszywo stosowane do warstwy drugiej jest frakcji drobniejszej od sąsiedniej frakcji kruszywa użytego do warstwy pierwszej, np. od 10 do 12,8 mm i od 4 do 6,3 mm.

Układ nieciągły pozwala na otrzymanie bardziej szorstkiej warstwy ścieralnej w stosunku do układu ciągłego. Pojazdy poruszające się po takiej nawierzchni powodują jednak większy hałas.

Układ ciągły zaleca się stosować przy wykonywaniu powierzchniowego utwardzenia na drogach o ruchu lekkośrodkowym oraz na terenie miast i osiedli.

Wielkość frakcji pierwszej warstwy kruszywa zależy od kategorii ruchu (większy ruch - grubsza frakcja) i stopnia twardości utwardzanej nawierzchni.

2.4. Pojedyncze powierzchniowe utwardzenie z podwójnym rozłożeniem kruszywa

Pojedyncze powierzchniowe utwardzenie z podwójnym rozłożeniem kruszywa jest zabiegiem polegającym na rozłożeniu na skropionej lepiszczem nawierzchni, pierwszej warstwy grysów, np. frakcji od 10 do 12,8 mm w zmniejszonej ilości niż stosowana przy pojedynczym powierzchniowym utwardzeniu, a następnie na rozłożeniu drobniejszej frakcji grysów, np. od 4 do 6,3 mm, również w zmniejszonej ilości.

Jest to kompromisowe rozwiązanie między pojedynczym i podwójnym powierzchniowym utwardzeniem. W wyniku tego zabiegu uzyskuje się szorstką powierzchnię, dobrze odprowadzającą wodę, lecz charakteryzującą się zwiększoną hałaśliwością. Jest ono szczególnie zalecane dla dróg obciążonych ruchem ciężkim.

Technologia ta może być stosowana tylko w przypadku dysponowania bardzo dobrym sprzętem i doświadczoną w tym zakresie ekipą wykonawczą.

2.5. Pojedyncze powierzchniowe utwardzenie typu „sandwich”

Powierzchniowe utwardzenie typu „sandwich” polega na:

- rozłożeniu na nieskropionej nawierzchni pierwszej warstwy grysów, np. od 6,3 do 10 mm,
- rozłożeniu lepiszcza,
- rozłożeniu drugiej warstwy drobniejszego kruszywa, np. od 4 do 6,3 mm lub od 2 do 4 mm.

Powierzchniowe utwardzenie typu „sandwich” ma następujące zalety w stosunku do innych sposobów powierzchniowego utwardzenia:

- małe zużycie lepiszcza podobnie jak w pojedynczym utwardzeniu,
- dobre powiązanie ziarn grysów jak w podwójnym utwardzeniu,
- dobrą szorstkość i dobre odprowadzenie wody jak w pojedynczym utwardzeniu o podwójnym rozłożeniu grysów.

Powierzchniowe utwardzenie typu „sandwich” może być wykonywane nawet na nawierzchniach o niejednorodnej powierzchni, np. po wykonaniu remontu cząstkowego lub po wadliwym wykonaniu poprzedniego powierzchniowego utwardzenia (złoty kruszywa, pocenie nawierzchni).

Może być stosowane zarówno przy ruchu ciężkim jak i przy ruchu lekkim, z tym, że przy ruchu lekkim można stosować drobniejsze frakcje, np. od 4 do 6,3 mm i od 2 do 4 mm, natomiast przy ruchu ciężkim i przy „miękkiej” nawierzchni stosuje się frakcje grubsze, np. od 10 do 12,8 mm i od 4 do 6,3 mm lub od 6,3 do 10 mm.

Ten rodzaj powierzchniowego utwardzenia może być również stosowany jako warstwa ścieralna dróg o ruchu lekkim, na podbudowach stabilizowanych mechanicznie lub spoiwami hydraulicznymi.

Przy tej technologii nie ma potrzeby ustalania i wprowadzania korekt ilości lepiszcza.

2.6. Regeneracja nawierzchni

Regeneracja nawierzchni jest to zabieg utrzymaniowy dopuszczony do stosowania na drogach o ruchu od lekkiego do średniego włącznie. Celem tego zabiegu jest uszczelnienie istniejącej, już zużytej nawierzchni i przedłużenie okresu jej eksploatacji.

Do wykonania regeneracji stosuje się kruszywo drobne o frakcji od 2 do 4 mm z nadmiarem w stosunku do stopnia pokrycia powierzchni.

3. Wybór frakcji grysów

Przy wyborze frakcji grysów, poza względami ekonomicznymi, powinny być brane pod uwagę następujące parametry:

- rodzaj powierzchniowego utwardzenia,
- kategoria ruchu,
- stan powierzchni utwardzonej nawierzchni, jej jednorodność i podatność na wtłaczanie.

Przykładowe frakcje grysów dla pojedynczego utwardzenia lub pierwszej warstwy podwójnego utwardzenia, w zależności od stanu powierzchni i kategorii ruchu podane są w tablicy 1.

Tablica 1. Zalecane frakcje grysów

Głębokość tekstury HS	rodzaj ruchu			
	ciężki	średni	lekki	bardzo lekki
$0,4 \leq HS < 0,8$	od 10 do 12,8	od 10 do 12,8	od 6,3 do 10	od 6,3 do 10
$0,8 \leq HS < 1,2$	od 10 do 12,8	od 10 do 12,8	od 6,3 do 10	od 4 do 6,3
$1,2 \leq HS < 1,7$	od 6,3 do 10	od 6,3 do 10	od 4 do 6,3	od 4 do 6,3
$1,7 \leq HS$	od 4 do 6,3	od 4 do 6,3	od 4 do 6,3	-
$HS < 0,4$	-	od 10 do 12,8	od 6,3 do 10	od 6,3 do 10

4. Ustalenie ilości kruszywa na 1 m²

Dla potrzeb opracowania SST można przyjmować podane poniżej bazowe ilości kruszywa, w zależności od rodzaju powierzchniowego utwardzenia i przewidywanej frakcji grysów:

a) pojedyncze powierzchniowe utwardzenie

grys od 10 do 12,8 mm	-	od 10 do 12 litrów/m ²
grys od 6,3 do 10 mm	-	od 8 do 9 litrów/m ²
grys od 4 do 7 mm	-	od 6 do 7 litrów/m ²

b) pojedyncze powierzchniowe utwardzenie z podwójnym rozłożeniem grysów

grys od 10 do 12,8 mm	-	od 8 do 9 litrów/m ²
<u>+grys od 4 do 6,3 mm</u>	-	<u>od 4 do 5 litrów/m²</u>
grys od 6,3 do 10 mm	-	od 6 do 7 litrów/m ²
<u>+grys od 2 do 4 mm</u>	-	<u>od 4 do 5 litrów/m²</u>

c) podwójne powierzchniowe utwardzenie

grys od 10 do 12,8 mm	-	od 10 do 12,0 litrów/m ²
<u>+grys od 4 do 6,3 mm</u>	-	<u>od 6 do 7 litrów/m²</u>
grys od 6,3 do 10 mm	-	od 7 do 8 litrów/m ²
<u>+grys od 2 do 4 mm</u>	-	<u>od 4 do 5 litrów/m²</u>

d) pojedyncze powierzchniowe utwardzenie typu „sandwich”

grys od 10 do 12,8 mm	-	od 8 do 9 litrów/m ²
<u>+grys od 4 do 6,3 mm</u>	-	<u>od 6 do 7 litrów/m²</u>
grys od 6,3 do 10 mm	-	od 6 do 7 litrów/m ²
<u>+grys od 2 do 4 mm</u>	-	<u>od 5 do 6 litrów/m²</u>

e) regeneracja

kruszywo od 2 do 4 mm - od 6 do 7 litrów/m²

Ostateczne ilości grysów ustala się doświadczalnie w dostosowaniu do rzeczywistego uziarnienia i kształtu ziarn według OST pkt 5.3.2.

5. Ustalenie ilości lepiszcza na 1 m²

5.1. Zasady ustalania ilości lepiszcza

Ilość lepiszcza w powierzchniowym utwardzeniu zależy od bardzo wielu czynników wyszczególnionych w pkt 1 niniejszego opracowania i posiada zasadnicze znaczenie i wpływ na właściwe powiązanie ziarn gysu między sobą i z istniejącą nawierzchnią oraz na trwałość wykonanej warstwy.

Ustalenie dozowania lepiszcza sprowadza się do przyjęcia bazowej ilości lepiszcza na jednostkę powierzchni (kg/m²), które są podane w tablicach 2, 3, 4 i 5 dla poszczególnych rodzajów powierzchniowego utwardzenia i stosowanego kruszywa, a następnie na określeniu poprawek uwzględniających wpływ parametrów wyszczególnionych w pkt 1 niniejszego opracowania.

5.2. Bazowe ilości lepiszcza

**„REMONTY CZĄSTKOWE NAWIERZCHNI BITUMICZNYCH DRÓG GMINNYCH W
GRANICACH ADMINISTRACYJNYCH MIASTA CHOJNICE”**

Bazowe ilości emulsji asfaltowej podane w kg/m^2 zostały przyjęte przy założeniu średniego obciążenia drogi ruchem, średniego stanu powierzchni utwalanej nawierzchni oraz przy średniej zawartości ziarn niekształtnych.

Tablica 2. Bazowe ilości emulsji asfaltowej dla pojedynczego powierzchniowego utrwalenia

Frakcja kruszywa mm	Rodzaj emulsji w kg/m^2	
	K1-65	K1-75
od 2 do 4 ^{*)}	1,10	-
od 4 do 6,3	1,20	1,10
od 6,3 do 10	1,50 ^{**)}	1,40
od 10 do 12,8	-	1,85 ^{**)}

^{*)} - dotyczy regeneracji

^{**)} - przy stosowaniu kationowej emulsji asfaltowej w tak dużej ilości, może nastąpić zjawisko jej spływania (przed rozpadem) i gromadzenia się w nadmiarze w zagłębieniach, przy jednoczesnym niedomiarze w wyższych partiach powierzchni jezdni. Przed podjęciem stosowania tego typu powierzchniowego utrwalenia zaleca się sprawdzenie występowania wyżej opisanego zjawiska na wcześniej wykonanym odcinku próbnym.

Tablica 3. Bazowa ilość emulsji asfaltowej dla pojedynczego powierzchniowego utrwalenia z podwójnym założeniem grysu

Frakcje kruszywa w mm	Emulsja asfaltowa K1-70 w kg/m^2
od 10 do 12,8 + od 4 do 6,3	1,90 ^{**)}
od 6,3 do 10 + od 2 do 4	1,60

^{**)} pod tabl. 2

Tablica 4. Bazowa ilość emulsji asfaltowej dla podwójnego powierzchniowego utrwalenia

Warstwa lepiszcza	frakcje kruszywa w mm			
	od 10 do 12,8 od 4 do 6,3	od 6,3 do 10 od 2 do 4	od 10 do 12,8 od 4 do 6,3	od 6,3 do 10 od 2 do 4
	rodzaj emulsji asfaltowej w kg/m^2			
	K1-65		K1-70	
1-sza warstwa	1,10	1,00	1,00	0,90
2-ga warstwa	1,50	1,30	1,30	1,20
Ogółem	2,60	2,30	2,30	2,10

Tablica 5. Bazowa ilość emulsji asfaltowej dla pojedynczego utrwalenia typu „sandwich”

Frakcje kruszywa w mm	Emulsja asfaltowa K1-70 w kg/m^2
1-sza warstwa od 10 do 12,8 2-ga warstwa od 4 do 6,3	1,75
1-sza warstwa od 6,3 do 10 2-ga warstwa od 2 do 4	1,55

5.3. Poprawki dla ustalenia rzeczywistej ilości lepiszcza

5.3.1. Ogólne zasady ustalenia poprawek

Przy ustalaniu ostatecznej (rzeczywistej) ilości lepiszcza, należy przeanalizować dla każdego jednorodnego odcinka drogi parametry i czynniki, mające wpływ na konieczność wprowadzenia korekt do przyjętej bazowej ilości lepiszcza.

Parametry mające wpływ na wielkość korekty to:

- ruch (natężenie, struktura i jego typowy rozkład w przekroju poprzecznym drogi),
- region klimatyczny, nasłonecznienie, wysokość n.p.m.,
- spadki podłużne,
- pora roku,
- rodzaj lepiszcza,
- rodzaj kruszywa (uziarnienie, kształt ziaren).

Przy rozważaniu wpływu ww. parametrów na zmianę ilości bazowej lepiszcza zaleca się korzystanie z systemu „Allogen”, jak również z własnego doświadczenia.

W przypadku trudności w korzystaniu z tego systemu, zaleca się korzystać z podanych niżej orientacyjnych poprawek do bazowej ilości lepiszcza uwzględniających kategorię ruchu, stan powierzchni utrwalonej nawierzchni i kształt ziarn grys.

5.3.2. Poprawka ze względu na stan powierzchni

Ze względu na stan powierzchni warstwy, na której będzie wykonywane powierzchniowe utwalenie, powinno się stosować następujące poprawki:

- przy nawierzchni normalnej gładkiej (D-05.03.08, tabl. 5, lp. 3) - 0%,
- przy nawierzchni miękkiej (D-05.03.08, tabl. 5, lp. 4 i 5) - od -10 do -15%,
- przy nawierzchni chropowatej (D-05.03.08, tabl. 5, lp. 1 i 2) - od +5 do +15%.

5.3.3. Poprawka ze względu na kategorię ruchu

W zależności od kategorii ruchu należy przyjmować następujące poprawki w stosunku do bazowej ilości lepiszcza:

- przy ruchu ciężkim - od -5 do -10%,
- przy ruchu średnim - 0%,
- przy ruchu lekkośrednim - od 0 do +5%.

Ruch drogowy, a zwłaszcza ruch samochodów ciężarowych, na skutek wywieranych nacisków i wibracji przyczynia się do zagęszczania i wciskania ziarn rozłożonego kruszywa w warstwę niżej leżącą (w nawierzchnię, na której wykonano powierzchniowe utwalenie), w wyniku czego lepiszcze z czasem całkowicie pokrywa ziarna kruszywa początkowo wystająca.

5.3.4. Poprawka ze względu na kształt ziaren

Przy stosowaniu kruszywa o stosunkowo dużej zawartości ziarn nieforemnych, zbliżonej do 20%, należy stosować poprawkę zmniejszającą bazową ilość lepiszcza o 10%.

5.3.5. Łączna wielkość poprawek

Suma ustalonych poprawek nie powinna przekraczać 20% przyjętej bazowej ilości lepiszcza.

Jeżeli łączna wartość poprawek dochodzi lub przekracza 30%, to wówczas należy rozważyć celowość wykonania powierzchniowego utwalenia nawierzchni i ewentualnie przeanalizować możliwość wykonania innego rodzaju zabiegu utrzymaniowego.

Dla pojedynczego powierzchniowego utwalenia typu „sandwich” praktycznie nie stosuje się ww. poprawek, z wyjątkiem wykonania tego utwalenia na bardzo miękkiej (pocącej się) nawierzchni. W takim przypadku należy przyjąć zmniejszoną o 10% bazową ilość lepiszcza. Przy wykonywaniu takiego powierzchniowego utwalenia na bardzo porowatej i chłonnej powierzchni, należy bazową ilość lepiszcza zwiększyć o 10%.