**Specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót budowlanych (STWiOR)**

Gmina Stężyca

ul. Parkowa 1

83-322 Stężyca

Niniejsza specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót budowlanych jest materiałem pomocniczym do opracowania specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót budowlanych przy zlecaniu i realizacji robót na drogach na terenie

gminy Stężyca.

**SPIS TREŚCI**

[**1. WSTĘP** **3**](#_Toc14437)

[**2. MATERIAŁY** **4**](#_Toc14438)

[**3. SPRZĘT** **5**](#_Toc14439)

[**4. TRANSPORT** **6**](#_Toc14440)

[**5. WYKONANIE ROBÓT** **6**](#_Toc14441)

[**6. KONTROLA JAKOŚCI ROBÓT** **9**](#_Toc14442)

[**7. OBMIAR ROBÓT** **10**](#_Toc14443)

[**8. ODBIÓR ROBÓT** **11**](#_Toc14444)

[**9. PODSTAWA PŁATNOŚCI** **11**](#_Toc14445)

[**10. PRZEPISY ZWIĄZANE** **12**](#_Toc14446)

[**11. ZAŁĄCZNIKI** **13**](#_Toc14447)

**NAJWAŻNIEJSZE OZNACZENIA I SKRÓTY**

OST- ogólna specyfikacja techniczna

ST- specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót budowlanych

## WSTĘP

#### 1.1. Przedmiot STWiOR

Przedmiotem niniejszej specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót budowlanych (STWiOR) są wymagania ogólne dotyczące wykonania i odbioru robót drogowych na drogach na terenie gminy Stężyca.

#### 1.2. Zakres stosowania STWiOR

STWiOR stosowana jest jako dokument przetargowy i kontraktowy przy zlecaniu i realizacji robót na drogach na terenie gminy Stężyca.

#### 1.3. Zakres robót objętych STWiOR

Ustalenia zawarte w niniejszej specyfikacji dotyczą zasad prowadzenia robót związanych z wykonaniem i odbiorem nawierzchni z prefabrykowanych żelbetowych płyt wielootworowych (dawniej nazywanych płytami IOMB), które można stosować jako:

* drogi tymczasowe, np. drogi dojazdowe łączące plac budowy z drogami publicznymi, drogi wewnętrzne na placu budowy, drogi montażowe itp.,
* drogi stałe lub budowane na dłuższe okresy, jak drogi dojazdowe, drogi wewnątrzzakładowe, stałe lub prowizoryczne nawierzchnie ulic, placów, parkingów itp.

#### 1.4. Określenia podstawowe

**1.4.1.** Prefabrykowana żelbetowa płyta wielootworowa – drogowy element żelbetowy, w postaci prostokątnej płyty z otworami, służący do budowy nawierzchni (dawniej element taki nazywano płytą IOMB).

**1.4.2.** Nawierzchnia z prefabrykowanych żelbetowych płyt wielootworowych – nawierzchnia z płyt drogowych żelbetowych wielootworowych, przeznaczona do ruchu lub postoju pojazdów.

**1.4.3.** Szczelina w nawierzchni – szczelina pomiędzy żelbetowymi płytami nawierzchniowymi, zwykle wypełniona piaskiem.

**1.4.4.** System pasowy układania płyt – ułożenie dwóch pasów pojedynczych płyt, umożliwiających poruszanie się tylko po nich kół samochodów (patrz rys. 2a, b).

**1.4.5.** System płatowy układania płyt –ułożenie płyt na pełnej szerokości projektowanej jezdni (patrz rys. 2c, d i rys. 3).

**1.4.6.** Pozostałe określenia podstawowe są zgodne z obowiązującymi, odpowiednimi polskimi normami i z 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 robót

**2.2.1.**  Zgodność materiałów z dokumentacją projektową i aprobatą techniczną

Materiały do wykonania robót powinny być zgodne z ustaleniami dokumentacji projektowej lub ST oraz z aprobatą techniczną uprawnionej jednostki.

**2.2.2.** Rodzaje materiałów

Materiałami stosowanymi przy wykonywaniu nawierzchni z żelbetowych płyt, objętych niniejszą OST, są:

* prefabrykowane żelbetowe płyty wielootworowe,
* materiał na podsypkę i do wypełnienia szczelin,
* ewentualne krawężniki,
* woda,
* ew. inne materiały.

**2.2.3.** Żelbetowe płyty wielootworowe

**2.2.3.1.** Prefabrykowane żelbetowe płyty wielootworowe powinny mieć wymiary zgodne z ustaleniem dokumentacji projektowej, np. 100×75×12,5 cm, 75×50×10 cm, 75×50×7 cm.

**2.2.3.2.** Jeśli dokumentacja projektowa nie podaje szczegółów dotyczących kształtu i rozwiązań technicznych płyt, wówczas Wykonawca proponuje typ płyty (np. wg rys. 1), przedstawiając go do aprobaty Inżyniera. Zaakceptowany typ płyty powinien mieć aprobatę techniczną uprawnionej jednostki.

**2.2.3.3.** Powierzchnia płyt powinna być równa bez raków, pęknięć, rys i wyłupań. Dopuszczalne są drobne wgłębienia i wypukłości o głębokości lub wysokości do 5 mm.

**2.2.3.4.** Beton, z którego wykonana jest płyta, powinien spełniać wymagania dla klasy wytrzymałości minimum C20/25 wg PN-EN 206-1:2003 [6] i PN-B-06265:2004 [8].

**2.2.3.5.** Krawędzie płyt powinny być proste i wzajemnie równoległe. Dopuszczalne są drobne odpryski i wyszczerbienia krawędzi o głębokości i szerokości do 5 mm oraz długości do 20 mm w liczbie 2 szt. na 1 m płyty, przy czym na jednej krawędzi powierzchni górnej nie może być więcej niż 3 wyszczerbienia, a na powierzchni dolnej nie więcej niż 4 wyszczerbienia. Zwichrowanie krawędzi powierzchni górnej i dolnej nie powinno przekraczać 3 mm na 1 m długości płyty.

**2.2.3.6.** Powierzchnie boczne płyty powinny być wolne od pęknięć, rys, wgłębień i wypukłości.

**2.2.3.7.** Odchyłka od wymiarów nominalnych powinna wynosić: długości ± 3 mm, szerokości ± 3 mm, grubości ± 3 mm. Nasiąkliwość powinna wynosić ≤ 6%, a stopień mrozoodporności ≥ F 150.

**2.2.3.8.** Płyty mogą być przechowywane na wolnym powietrzu. Można je układać w stosach, powierzchnią jezdną zwróconą do góry, w siedmiu warstwach na paletach, do wysokości trzech palet.

**2.2.4.** Materiał na podsypkę i do wypełnienia szczelin

**2.2.4.1.** Jeśli dokumentacja projektowa lub ST nie ustala inaczej, to na podsypkę i do wypełniania szczelin można stosować piasek odpowiadający wymaganiom PN-EN 13242:2004 [7].

**2.2.4.1.** Inne materiały, np. żużel, pospółkę, można stosować pod warunkiem akceptacji Inżyniera.

**2.2.4.1.** Składowanie materiału powinno się odbywać na podłożu równym, utwardzonym i odwodnionym, przy zabezpieczeniu materiału przed zanieczyszczeniem i zmieszaniem z innymi materiałami.

##### 2.2.5. Woda

Należy stosować, przy zagęszczaniu podsypki, każdą czystą wodę z rzek, jezior, stawów i innych zbiorników otwartych oraz wodę studzienną i wodociągową.

Nie należy stosować wody z widocznymi zanieczyszczeniami, np. śmieciami, roślinnością wodną, odpadami przemysłowymi, kanalizacyjnymi itp.

**2.2.6.** Inne materiały

W przypadku występowania w dokumentacji technicznej innych materiałów, najczęściej krawężników, to powinny one odpowiadać wymaganiom OST D-08.01.01b [4] lub D-08.01.02a [5] i powinny być ujęte w innych pozycjach kosztorysowych.

## 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 robót

Przy wykonywaniu robót Wykonawca w zależności od potrzeb, powinien wykazać się możliwością korzystania ze sprzętu dostosowanego do przyjętej metody robót, jak:

* żurawie samochodowe lub samojezdne,
* walce ogumione,
* wibratory płytowe,
* ubijaki,
* zbiorniki na wodę,
* równiarki, koparki, ew. spycharki, – sprzęt transportowy.

Sprzęt powinien odpowiadać wymaganiom określonym w dokumentacji projektowej, ST, instrukcjach producentów lub propozycji Wykonawcy i powinien być zaakceptowany przez Inżyniera.

## 4. TRANSPORT

#### 4.1. Ogólne wymagania dotyczące transportu

Ogólne wymagania dotyczące transportu podano w OST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” [1] pkt 4.

#### 4.2. Transport materiałów

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

Płyty nawierzchniowe można przewozić pojazdami otwartymi. Płyty można układać na drewnianych paletach w liczbie siedmiu sztuk spiętych taśmą polipropylenową zbrojoną dodatkowo w miejscu styku taśmy z płytą podkładkami z tworzywa sztucznego, aby zapobiec ewentualnemu przetarciu. Załadunku płyt na samochód dokonuje się przy pomocy lekkich żurawi lub wózków widłowych. W szczególnych przypadkach płyty można ładować ręcznie przy zastosowaniu pochylni.

## 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 robót

Sposób wykonania robót powinien być zgodny z dokumentacją projektową i ST. W przypadku braku wystarczających danych można korzystać z ustaleń podanych w niniejszej specyfikacji oraz z informacji podanych w załącznikach.

Podstawowe czynności przy wykonywaniu robót obejmują:

1. roboty przygotowawcze,
2. przygotowanie podłoża,
3. ułożenie nawierzchni z płyt,
4. roboty wykończeniowe.

#### 5.3. Roboty przygotowawcze

Przed przystąpieniem do robót należy, na podstawie dokumentacji projektowej, ST lub wskazań Inżyniera:

* ustalić lokalizację terenu robót,
* przeprowadzić obliczenia i pomiary geodezyjne niezbędne do szczegółowego wytyczenia robót oraz ustalenia danych wysokościowych,
* usunąć przeszkody, np. drzewa, krzaki, obiekty, elementy dróg, ogrodzeń itd., –zgromadzić wszystkie materiały potrzebne do robót.

Zaleca się korzystanie z ustaleń OST D-01.00.00 [2] w zakresie niezbędnym do wykonania robót przygotowawczych oraz z ustaleń OST D-02.00.00 [3] przy występowaniu robót ziemnych.

#### 5.4. Przygotowanie podłoża

**5.4.1.** Koryto pod nawierzchnię zaleca się wykonywać bezpośrednio przed rozpoczęciem robót nawierzchniowych. Wcześniejsze wykonanie koryta jest możliwe za zgodą Inżyniera, w korzystnych warunkach atmosferycznych.

**5.4.2.** Koryto można wykonywać ręcznie lub mechanicznie przy użyciu równiarek, koparek i spycharek. Grunt odspojony powinien być wykorzystany zgodnie z ustaleniami dokumentacji projektowej.

**5.4.3.** Po oczyszczeniu wykonanego dna koryta ze wszelkich zanieczyszczeń, należy sprawdzić czy istniejące rzędne umożliwią uzyskanie, po profilowaniu, zaprojektowanych rzędnych podłoża. Zaleca się, aby rzędne koryta przed profilowaniem były o co najmniej 5 cm wyższe niż projektowane rzędne podłoża. Jeżeli powyższy warunek nie jest spełniony i występują zaniżenia poziomu w podłożu to Wykonawca powinien spulchnić podłoże na głębokość zaakceptowaną przez Inżyniera, dowieźć dodatkowy grunt, spełniający wymagania obowiązujące dla górnej strefy korpusu, w ilości koniecznej do uzyskania wymaganych rzędnych wysokościowych i zagęścić warstwę do uzyskania wskaźnika zagęszczenia 1,00.

**5.4.4.** Profilowanie podłoża zaleca się wykonać równiarką. Ścięty grunt powinien być wykorzystany w sposób zaakceptowany przez Inżyniera. Po profilowaniu podłoża należy przystąpić do jego zagęszczania, które należy kontynuować do osiągnięcia wskaźnika zagęszczenia nie mniejszego od 1,00. Koryto po wyprofilowaniu i zagęszczeniu powinno być utrzymane w dobrym stanie.

**5.4.5.** Jeżeli po wykonaniu robót związanych z profilowaniem i zagęszczeniem podłoża nastąpi przerwa w robotach i Wykonawca nie przystąpi natychmiast do układania nawierzchni, to powinien on zabezpieczyć podłoże przed nadmiernym zawilgoceniem, na przykład przez rozłożenie folii lub w inny sposób zaakceptowany przez Inżyniera. **5.4.6.** Jeżeli podłoże uległo nadmiernemu zawilgoceniu, to do układania nawierzchni można przystąpić dopiero po jego naturalnym osuszeniu.

**5.5. Podsypka i warstwa odsączająca**

**5.5.1.** W zależności od rodzaju gruntu w podłożu, przed położeniem płyt nawierzchniowych, można ułożyć w zależności od zaleceń dokumentacji projektowej:

* 10÷15 cm podsypki piaskowej na gruncie niepewnym
* 20÷25 cm warstwy odsączającej, na gruncie wysadzinowym,
* 3 cm, po zagęszczeniu, warstwy piaskowej wyrównawczej, na gruncie niewysadzinowym.

**5.5.2.** Piasek powinien być rozkładany przy użyciu równiarki, z zachowaniem wymaganych spadków i rzędnych wysokościowych. Grubość rozłożonej warstwy powinna być taka, aby po jej zagęszczeniu osiągnięto grubość projektowaną.

**5.5.3.** Natychmiast po końcowym wyprofilowaniu warstwy piaskowej należy przystąpić do jej zagęszczania, które należy rozpoczynać od krawędzi i przesuwać w kierunku osi drogi. W miejscach niedostępnych dla walców warstwę piaskową należy zagęszczać płytami wibracyjnymi i ubijakami mechanicznymi. Zagęszczanie należy kontynuować do osiągnięcia wskaźnika zagęszczenia nie mniejszego od 1,0 według normalnej próby Proctora. Wilgotność materiału podczas zagęszczania powinna być równa wilgotności optymalnej z tolerancją od -20% do +10% jej wartości.

#### 5.6. Ułożenie nawierzchni z płyt prefabrykowanych

**5.6.1.** Sposób układania płyt

**5.6.1.1.** Sposób układania płyt powinien być zgodny z dokumentacją projektową, ST lub wskazaniami Inżyniera.

Rozróżnia się dwa podstawowe sposoby ułożenia płyt:

* system pasowy, w którym płyty pokrywają tylko część pasa ruchu na nawierzchni, znajdując się w dwóch pasach szerokości 0,7÷1,0 m, położonych w odległości około 0,7 m od siebie, tak aby mogły się po nich poruszać koła pojazdów (przykłady na rys. 2a, b i rys. 4),
* system płatowy, w którym płyty układa się na całej szerokości pasa ruchu (przykłady na rys. 2c, d i rys. 3).

**5.6.1.2.** Na łukach o promieniach większych (np. >250 m) układy płyt są takie same jak na odcinkach prostych. Krzywiznę ułożonych płyt można uzyskać przez rozszerzenie szczelin od strony zewnętrznej łuku.

**5.6.1.3.** Na łukach o małych promieniach (np. <250 m) nawierzchnię można ułożyć w systemie płatowym na całym odcinku łuku, układając ją rzędami płyt równoległych do jednej ze stycznych odcinka prostego (rys. 5). Szerokość pełnej nawierzchni na łuku należy dostosować do jego promienia i długości pojazdów, które będą jeździły po drodze.

**5.6.1.4.** Jeśli dokumentacja projektowa przewiduje mijanki przy drogach jednopasowych, wówczas można je wykonać z płyt nawierzchniowych, układając je równolegle do osi drogi poza pasem ruchu. Na odcinku wjazdu na mijankę i zjazdu z niej, w systemie pasowym układania płyt należy wypełnić nawierzchnią całą szerokość pasa ruchu.

**5.6.2.**  Wykonanie nawierzchni

**5.6.2.1.** Układanie nawierzchni z płyt żelbetowych, na uprzednio przygotowanej podsypce piaskowej lub warstwie odsączającej, może odbywać się bezpośrednio ze środków transportowych lub z miejsca składowania, zwykle z pomocą żurawi samochodowych lub samojezdnych. Do podnoszenia płyt żurawiem mogą służyć zawiesia czterohakowe.

**5.6.2.2.** Można stosować też ręczne układanie płyt o mniejszych wymiarach, przy pomocy pochylni ze środka transportowego, po której płyty zsuwane są bezpośrednio na miejsce ułożenia nawierzchni. Ten typ montażu wymaga zaostrzonych wymogów bezpieczeństwa pracy.

**5.6.2.3.** Płyty żelbetowe należy układać tak, aby całą swoją powierzchnią przylegały do podłoża (podsypki, warstwy odsączającej). Powierzchnie płyt nie powinny wystawać lub być zagłębione względem siebie więcej niż 8 mm.

**5.6.2.4.** Jeśli dokumentacja projektowa zakłada zabezpieczenie przed klawiszowaniem mniejszych sąsiadujących płyt, to poszczególne płyty można łączyć ze sobą od czoła stalowymi prętami o średnicy około 14 mm i długości około 30 cm wkładanymi do przygotowanych w tym celu otworów w płytach.

**5.6.2.5.** Jeśli dokumentacja projektowa przewiduje obramowanie nawierzchni krawężnikiem, to należy wykonać je według wymagań OST D-08.01.01b [4] lub D-08.01.02a [5].

**5.6.2.6.** Szerokość szczelin między płytami nie powinna być większa od 10 mm. W celu zachowania równej szerokości szczelin, można stosować międzydystansowe wkładki międzypłytowe.

**5.6.2.7.** Po ułożeniu nawierzchni, szczeliny wypełnia się przez zamulenie piaskiem na pełną grubość płyt. Zaleca się, aby piasek użyty do wypełnienia szczelin zawierał od 3 do 8% frakcji mniejszej od 0,05 mm. Dopuszcza się zastosowanie innego materiału do wypełnienia szczelin, np. drobnego żwiru, piasku kwarcowego itp.

#### 5.7. Roboty wykończeniowe

Roboty wykończeniowe powinny być zgodne z dokumentacją projektową i ST. Do robót wykończeniowych należą prace związane z dostosowaniem wykonanych robót do istniejących warunków terenowych, takie jak:  odtworzenie przeszkód czasowo usuniętych,

* oczyszczenie terenu robót z odpadów i usunięcie ich poza plac budowy,
* niezbędne uzupełnienia zniszczonej w czasie robót roślinności, tj. zatrawienia, krzewów, ew. drzew,
* roboty porządkujące otoczenie terenu robót.

## 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:

* uzyskać wymagane dokumenty, dopuszczające wyroby budowlane do obrotu i powszechnego stosowania (np. stwierdzenie o oznakowaniu materiału znakiem CE lub znakiem budowlanym B, certyfikat zgodności, deklarację zgodności, aprobatę techniczną, ew. badania materiałów wykonane przez dostawców itp.),
* ew. wykonać własne badania właściwości materiałów przeznaczonych do wykonania robót, określone przez Inżyniera,
* sprawdzić cechy zewnętrzne gotowych materiałów prefabrykowanych.

Wszystkie dokumenty oraz wyniki badań Wykonawca przedstawia Inżynierowi do akceptacji.

#### 6.3. Badania w czasie robót

Częstotliwość oraz zakres badań i pomiarów, które należy wykonać w czasie robót podaje tablica 1.

Tablica 1. Częstotliwość oraz zakres badań i pomiarów w czasie robót

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Wyszczególnienie robót** | **Częstotliwość badań** | **Wartości dopuszczalne** |
| 1 | Lokalizacja i zgodność granic terenu robót z dokumentacją projektową | 1 raz | Wg pktu 5 i dokumentacji projektowej |
| 2 | Przygotowanie podłoża | Bieżąco | Wg pktu 5.4 |
| 3 | Ułożenie podsypki i ew. ułożenie warstwy odsączającej | Bieżąco | Wg pktu 5.5 |
| 4 | Wykonanie nawierzchni | Bieżąco | Wg pktu 5.6 |
| 5 | Wykonanie robót wykończeniowych | Ocena ciągła | Wg pktu 5.7 |

#### 6.4. Badania po zakończeniu robót

Wykonana nawierzchnia z płyt prefabrykowanych powinna spełniać następujące wymagania:

* oś nawierzchni w planie nie powinna być przesunięta w stosunku do osi projektowanej więcej niż ± 10 cm,
* szerokość nawierzchni nie powinna się różnić od szerokości projektowanej więcej niż ± 10 cm,
* nierówności podłużne nawierzchni, mierzone łatą 4-metrową, nie powinny przekraczać 1 cm,
* pochylenia poprzeczne nawierzchni powinny być zgodne z dokumentacją projektową z tolerancją ± 0,5%,
* różnice wysokościowe z rzędnymi projektowanymi nie powinny przekraczać +1 cm i -2 cm.

## 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 m2 (metr kwadratowy) wykonanej nawierzchni z płyt prefabrykowanych.

Jednostki obmiarowe robót towarzyszących, np. ustawienia krawężnika, są ustalone w odpowiednich OST wymienionych w pkcie 5.

## 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 wykonane zgodnie z dokumentacją projektową, ST i wymaganiami Inżyniera, jeżeli wszystkie pomiary i badania z zachowaniem tolerancji według pktu 6 dały wyniki pozytywne.

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

Odbiorowi robót zanikających i ulegających zakryciu podlegają:

* ułożenie podsypki,
* ew. ułożenie 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 m2 nawierzchni z płyt prefabrykowanych obejmuje:

* prace pomiarowe i roboty przygotowawcze,
* oznakowanie robót,
* przygotowanie podłoża,
* dostarczenie materiałów i sprzętu,
* rozłożenie i zagęszczenie podsypki piaskowej,
* ew. ułożenie warstwy odsączającej,
* wykonanie nawierzchni z płyt prefabrykowanych według wymagań dokumentacji projektowej, ST i specyfikacji technicznej,
* oczyszczenie terenu robót z odpadów i usunięcie ich poza plac budowy,  przeprowadzenie pomiarów i badań wymaganych w specyfikacji technicznej,  odwiezienie sprzętu.

Cena wykonania 1 m2 nawierzchni z płyt nie obejmuje robót pomocniczych, np.

ustawienia krawężników, które powinny być ujęte w innych pozycjach kosztorysowych.

#### 9.3. Sposób rozliczenia robót tymczasowych i prac towarzyszących

Cena wykonania robót określonych niniejszą OST obejmuje:

* roboty tymczasowe, które są potrzebne do wykonania robót podstawowych, ale nie są przekazywane Zamawiającemu i są usuwane po wykonaniu robót podstawowych,
* prace towarzyszące, które są niezbędne do wykonania robót podstawowych, niezaliczane do robót tymczasowych, jak geodezyjne wytyczenie robót itd.

# 10. PRZEPISY ZWIĄZANE

#### 10.1. Ogólne specyfikacje techniczne (OST)

|  |  |
| --- | --- |
| 1. D-M-00.00.00 | Wymagania ogólne |
| 2. D-01.00.00 | Roboty przygotowawcze |
| 3. D-02.00.00 | Roboty ziemne |
| 4. D-08.01.01b | Ustawienie krawężników betonowych |
| 5. D-08.01.02a  **10.2. Normy** | Ustawienie krawężników kamiennych |
| 6. PN-EN 206-1:2003 | Beton – Część 1: Wymagania, właściwości, produkcja i zgodność (W okresie przejściowym można stosować PN-B-  06250:1998 Beton zwykły) |
| 7. PN-EN 13242:2004 | Kruszywa do niezwiązanych i związanych hydraulicznie materiałów stosowanych w obiektach budowlanych i budownictwie drogowym (W okresie przejściowym można stosować PN-B-11111:1996 Kruszywa mineralne. Kruszywa naturalne do nawierzchni drogowych. Żwir i mieszanka, PNB-11112:1996 Kruszywa mineralne. Kruszywa łamane do nawierzchni drogowych, PN-B-11113:1996 Kruszywa mineralne. Kruszywa naturalne do nawierzchni drogowych.  Piasek) |
| 8. PN-B-06265:2004 | Krajowe uzupełnienie PN-EN 206-1:2003 - Beton – Część 1: Wymagania, właściwości, produkcja i zgodność |

# 11. ZAŁĄCZNIKI

**ZAŁĄCZNIK 1**

**ZASADY STOSOWANIA NAWIERZCHNI DROGOWYCH**

**Z PREFABRYKOWANYCH PŁYT WIELKOWYMIAROWYCH**

#### 1.1. Rodzaje dróg z nawierzchniami z płyt wielkowymiarowych

Nawierzchnie z prefabrykowanych płyt wielkowymiarowych mogą być stosowane na drogach tymczasowych lub drogach stałych. Do dróg tymczasowych, rozbieranych po okresie użytkowania, zalicza się:

* drogi w rejonach budów, poprawiające warunki przejazdu sprzętu budowlanego, transportu mas ziemnych lub materiałów budowlanych,
* drogi dojazdowe, łączące drogi publiczne z placami budowy,
* drogi montażowe, przewidywane w projektach organizacji placu budowy, do dowozu i montażu elementów konstrukcji, usytuowanych zwykle liniowo.

Do nawierzchni dróg stałych (lub budowanych na dłuższe okresy) można zaliczyć:

* nawierzchnie wewnątrzzakładowe dróg i ulic na terenie zakładów przemysłowych,
* nawierzchnie ulic w mniejszych osiedlach i miastach,
* nawierzchnie na nie wydzielonych torowiskach tramwajowych w dużych miastach,
* nawierzchnie placów, parkingów i innych powierzchni przeznaczonych do ruchu pojazdów.

#### 1.2. Zalecenia stosowania płyt

**1.2.1.** Na drogach tymczasowych stosuje się zwykle system pasowy układania płyt (rys. 2a, b, rys. 4), a na drogach stałych – system płatowy (rys. 2c, d, rys. 3).

**1.2.2.** Płyty wielootworowe (jakimi są tzw. płyty IOMB) są bardziej korzystne na drogach tymczasowych, na których przeważa ruch dużych pojazdów budowlanych (nie są one wygodne dla samochodów osobowych). Otwory w płytach mają na celu zmniejszenie masy płyty i lepsze związanie płyty z podłożem.

**1.2.3.** Na nawierzchniach zaleca się wykonywać pochylenie poprzeczne dróg i ulic około 2%, a placów do 3%. Pochylenie podłużne dróg może wynosić do 12% (dla płyt wielootworowych).

**1.2.4.** Uzasadnieniem budowy nawierzchni z płyt może być miejscowy deficyt odpowiedniego gruntu mineralnego do wykonania górnej warstwy podłoża (nasypu) oraz deficyt materiału na warstwy odsączające i mrozoochronne.

#### 1.3. Zalety i wady nawierzchni z płyt wielkowymiarowych

Do zalet stosowania płyt wielkowymiarowych należą:

* szybkość i łatwość montażu nawierzchni, szczególnie na prostych, pozbawionych łuków odcinkach dróg,
* duża mechanizacja robót z wykorzystaniem żurawi samochodowych i eliminacją specjalistycznych maszyn drogowych,
* możliwość montażu nawierzchni w złych warunkach atmosferycznych,
* znaczna wytrzymałość konstrukcji jezdni z dużą odpornością na mrozy,
* ograniczenie nasypów i podbudowy przy budowie drogi,
* łatwość utrzymania nawierzchni, nie wymagającej praktycznie konserwacji i łatwość incydentalnych napraw,
* ponowne wykorzystanie płyt nawierzchniowych, po rozbiórce drogi tymczasowej.

Do wad stosowania płyt wielkowymiarowych należą:

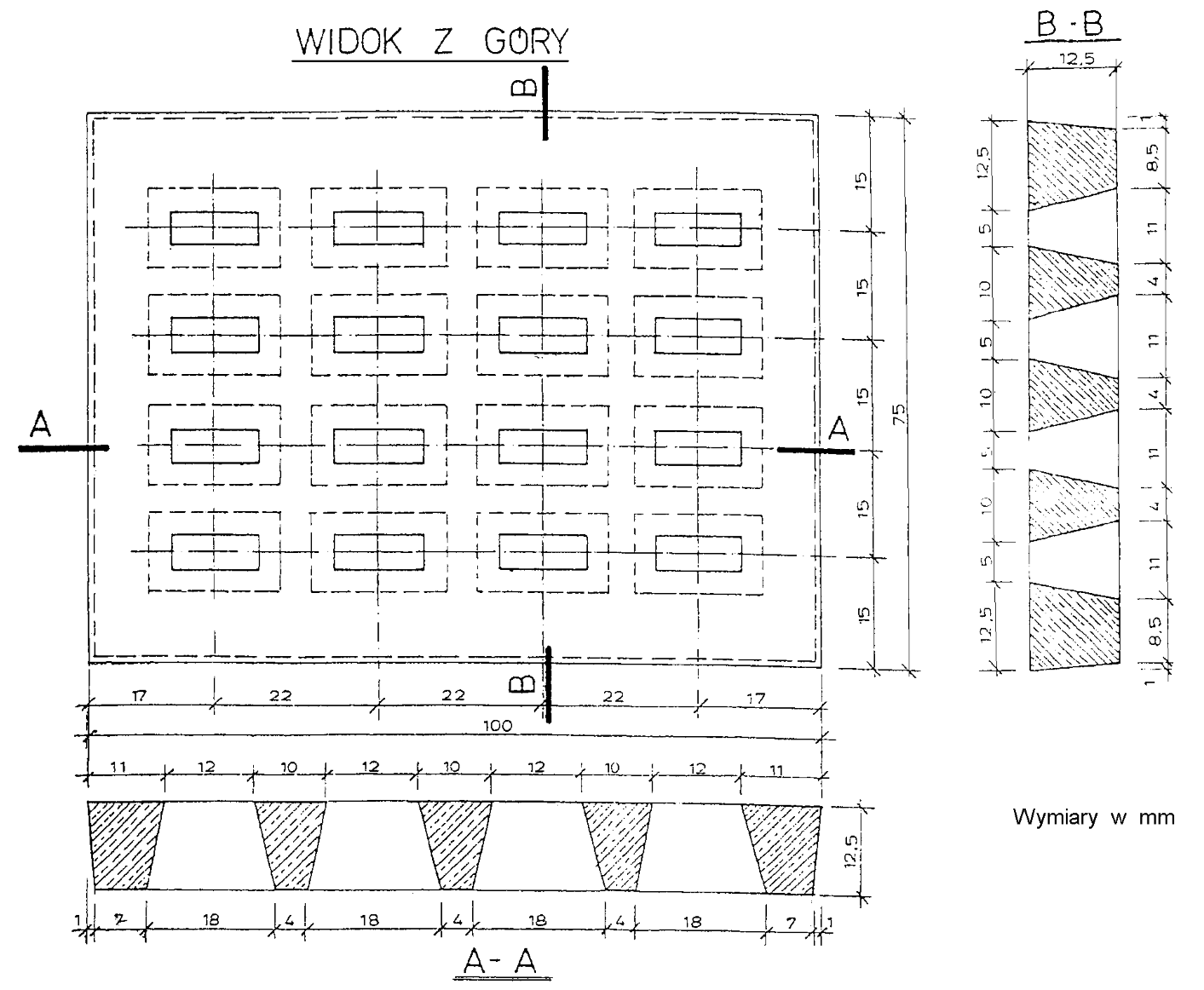
* stosunkowo wysoki koszt nabycia i transportu płyt,
* użycie żurawi do napraw,
* ograniczenie prędkości ruchu na nawierzchniach z płyt prefabrykowanych do około 30 km/h.

**ZAŁĄCZNIK 2**

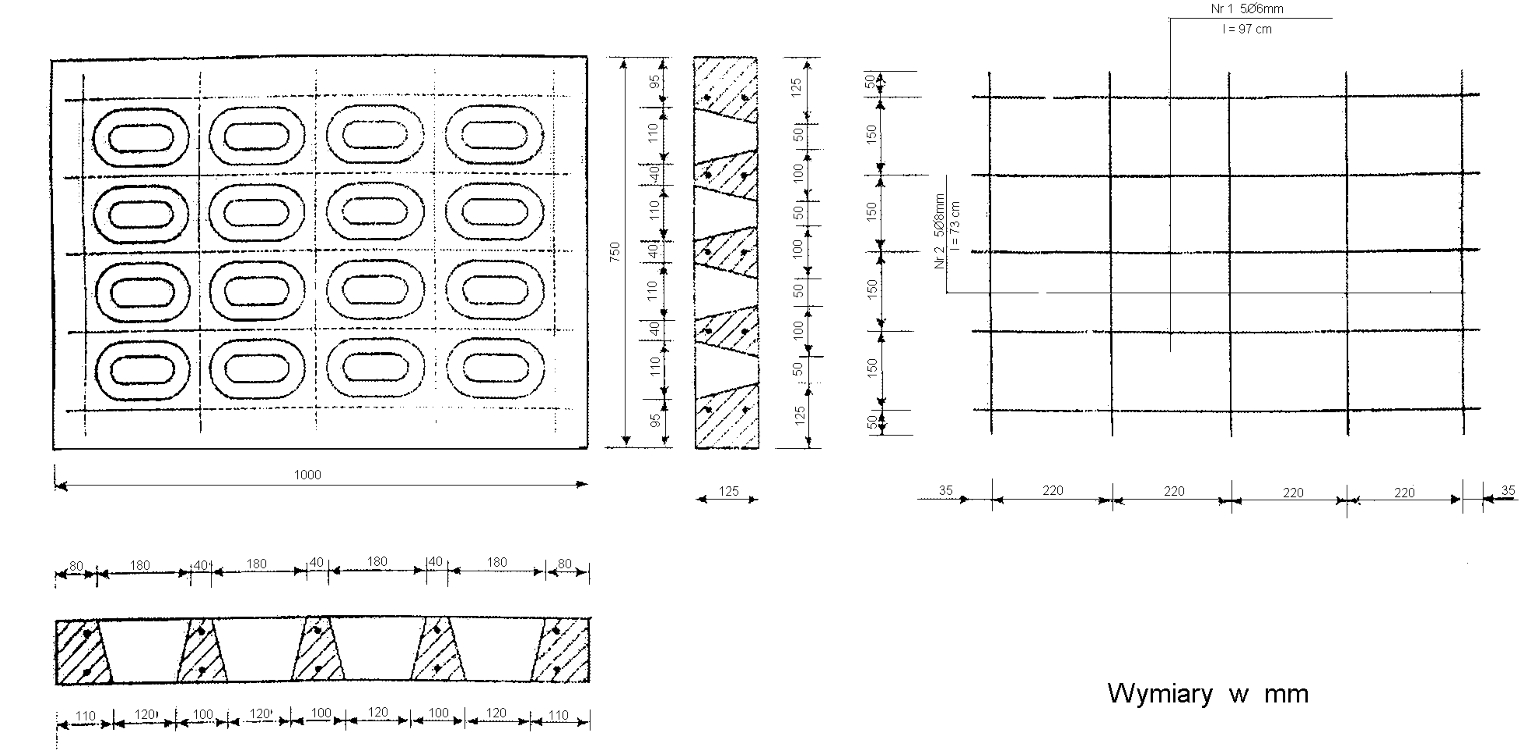
**RYSUNKI**

Rys. 1. Przykłady płyt żelbetowych wielootworowych

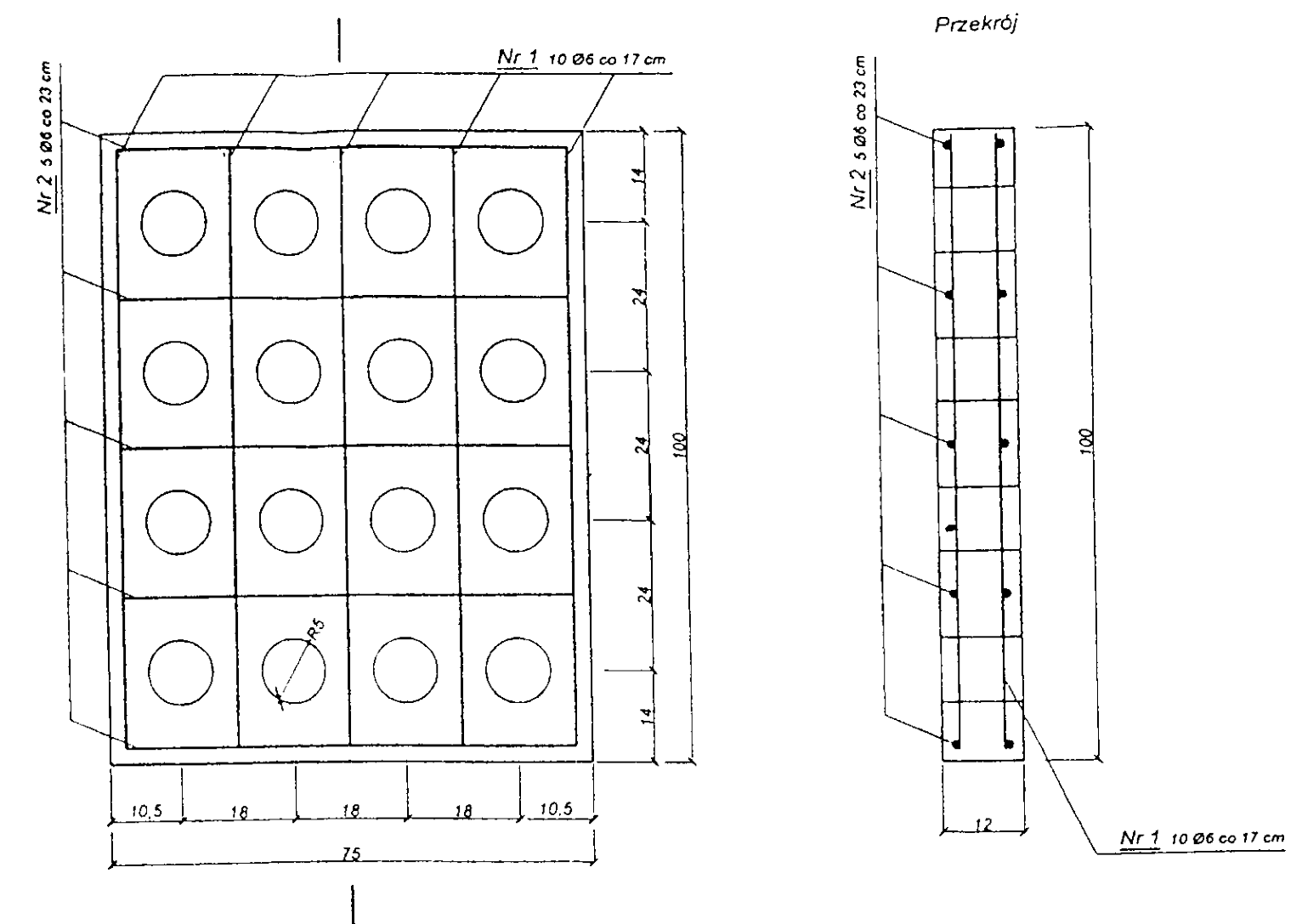
* 1. Płyta 1,0 × 0,75 × 0,125 m z otworami prostokątnymi



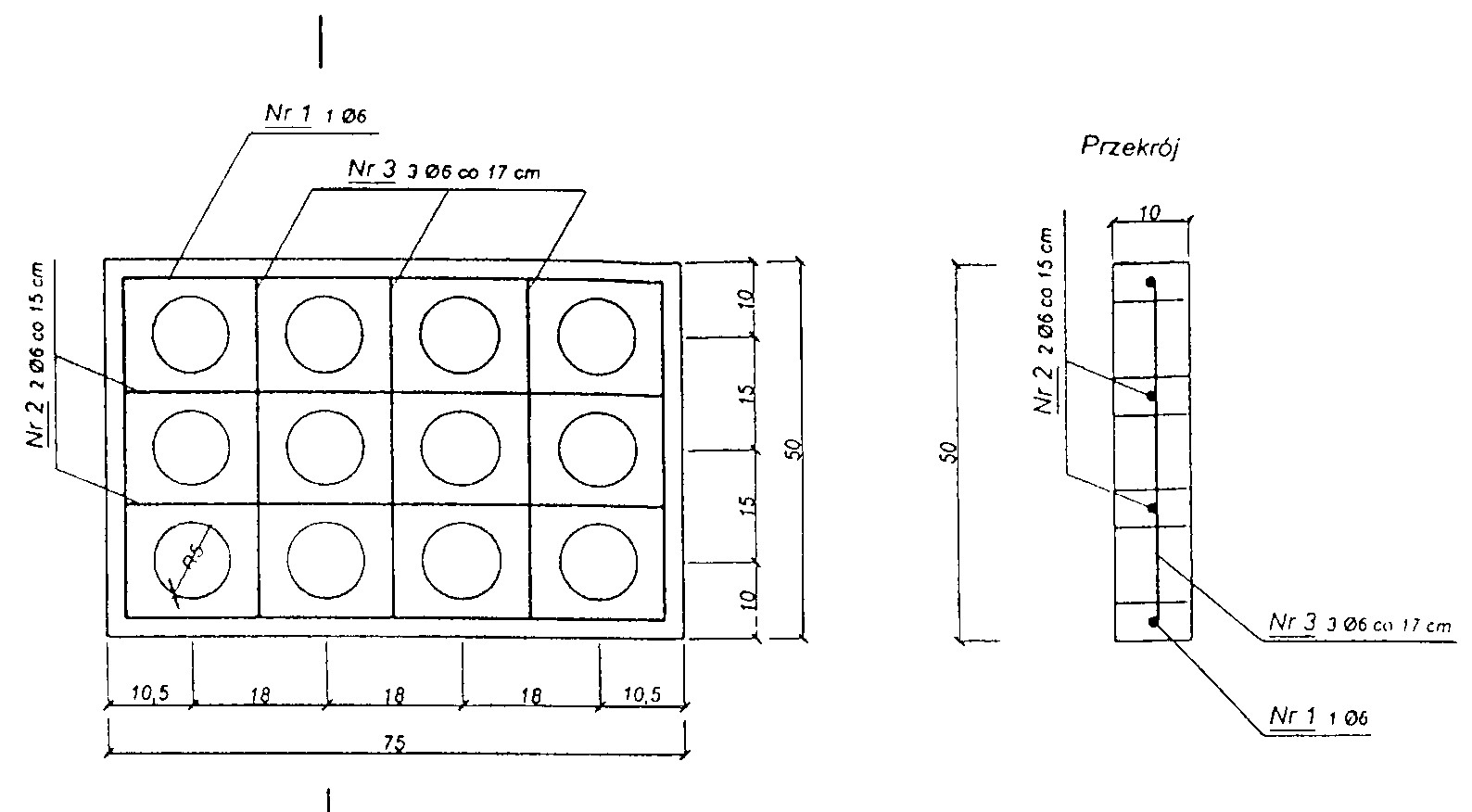
* 1. Płyta 1,0 × 0,75 × 0,125 m z otworami owalnymi



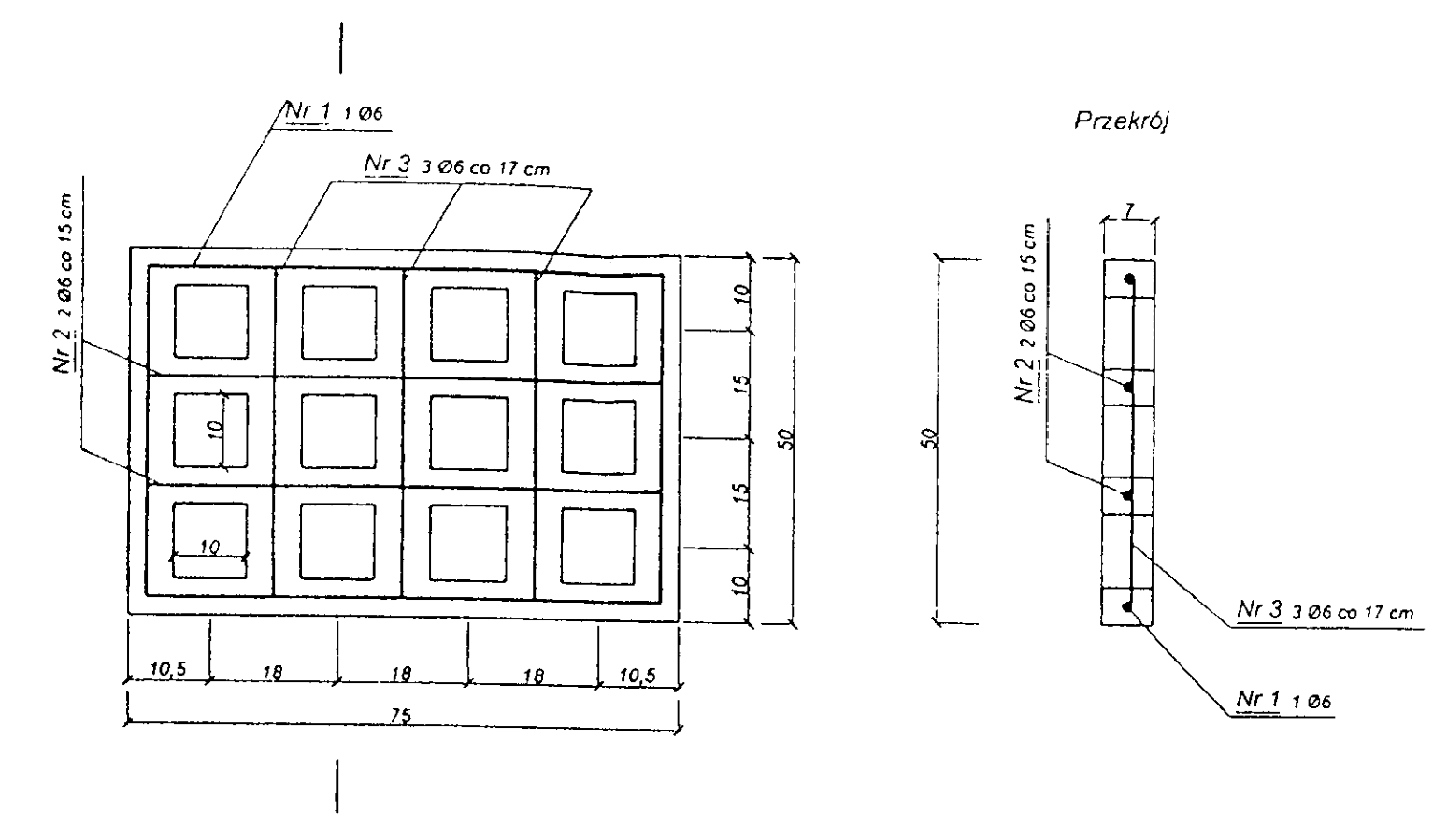
* 1. Płyta 1,0 × 0,75 × 0,125 m z otworami okrągłymi



* 1. Płyta 0,75 × 0,50 × 0,10 m z otworami okrągłymi

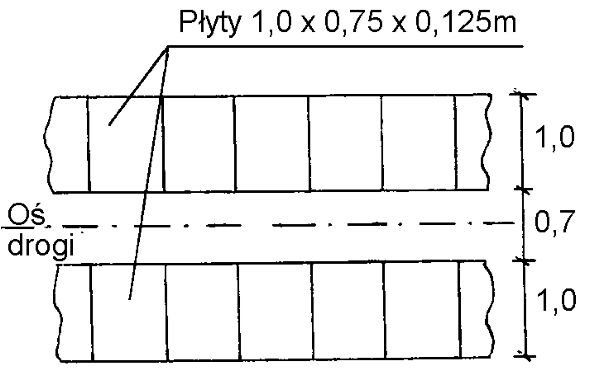


* 1. Płyta 0,75 × 0,50 × 0,07 m z otworami kwadratowymi



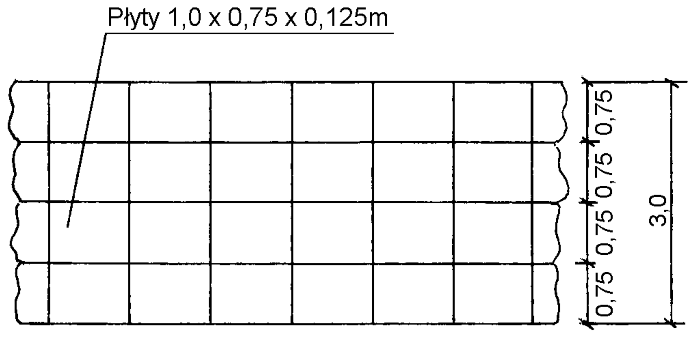
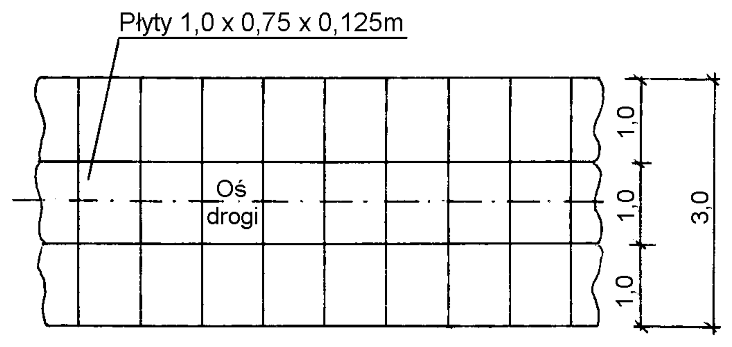
Rys. 2. Przykłady ułożenia płyt na jezdni jednopasowej

a) System pasowy – wariant 1 b) System pasowy – wariant 2



c) System płatowy nawierzchni szerokości d) System płatowy nawierzchni szerokości 3 m – wariant 1 (płyty prostopadłe do 3 m – wariant 2 (płyty równoległe do

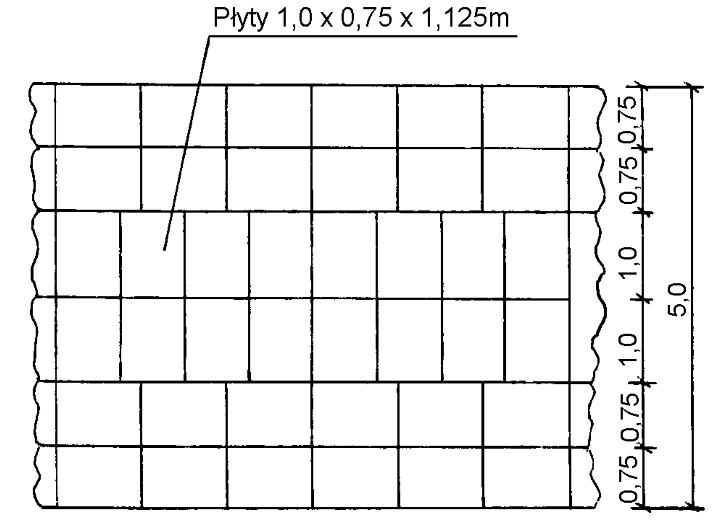
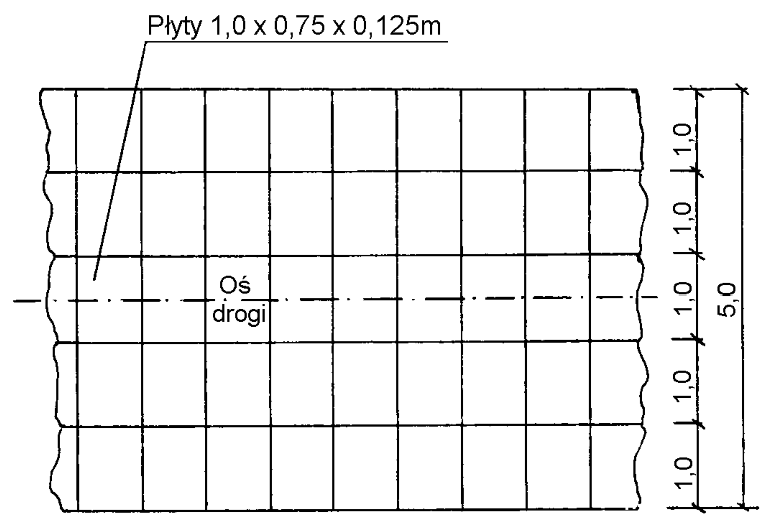
osi drogi) osi drogi)



Rys. 3. Przykład ułożenia płyt według systemu płatowego na jezdni dwupasowej szerokości 5 m

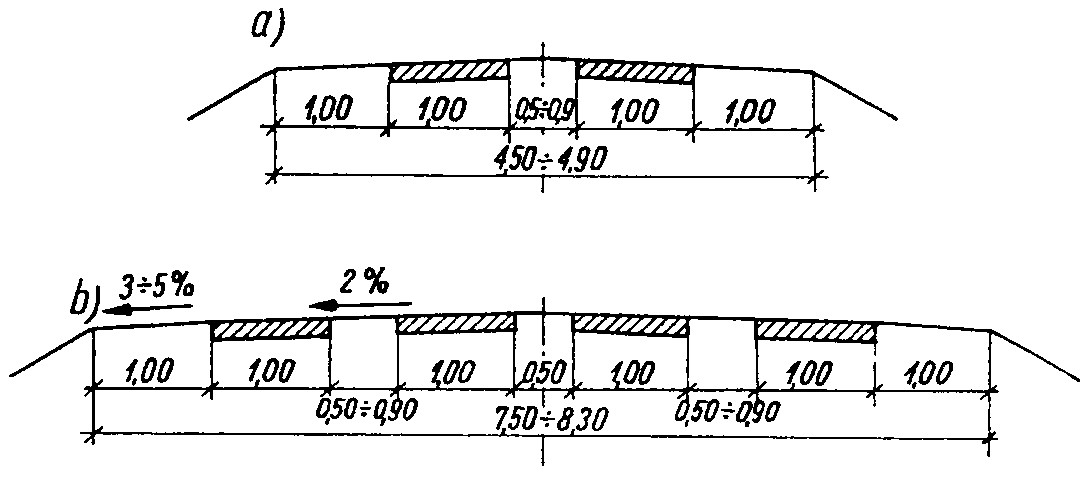
a) Wariant 1 b) Wariant 2

(płyty prostopadłe do osi drogi) (płyty równoległe i prostopadłe do osi drogi)



Rys. 4. Przekroje poprzeczne dróg z nawierzchniami z płyt, ułożonymi w systemie pasowym

a) Jezdnia jednopasowa, b) Jezdnia dwupasowa



Rys. 5. Układanie płyt na łuku o małym promieniu

