



Warszawa, 02 listopada 2015 r.

APROBATA TECHNICZNA IBDiM

Nr AT/2010-02-1866/2

Na podstawie § 16 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2004 r. w sprawie aprobat technicznych oraz jednostek organizacyjnych upoważnionych do ich wydawania (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r. poz. 1040), po przeprowadzeniu postępowania aprobacyjnego, którego wnioskodawcą jest producent o nazwie:

EDF EKOSERWIS Sp. z o.o.

z siedzibą:

**pl. Staszica 30
50-222 Wrocław**

Instytut Badawczy Dróg i Mostów

stwierdza pozytywną ocenę techniczną i przydatność wyrobu budowlanego:

Spoiwa hydrauliczne

o nazwie handlowej: **Hydrauliczne spoiwo drogowe SOLITEX**

do stosowania w budownictwie - w inżynierii komunikacyjnej - w zakresie stosowania i przeznaczenia oraz przy spełnieniu warunków podanych w niniejszej Aprobacie Technicznej IBDiM.

Instytut Badawczy Dróg i Mostów dla wyżej wymienionego wyrobu budowlanego wskazuje obowiązujący **system 2+ oceny zgodności**.



DYREKTOR

nr

prof. dr hab. inż. Leszek Rafalski

Data wydania Aprobaty Technicznej: **26 maja 2010 r.**

Data utraty ważności Aprobaty Technicznej: **26 maja 2020 r.**

Dokument Aprobaty Technicznej IBDiM Nr AT/2010-02-1866/2 zawiera stron **12** w tym Załącznik. Aprobata Techniczna IBDiM Nr AT/2010-02-1866/2 przedłuża Aprobata Techniczną IBDiM Nr AT/2010-02-1866/1 i zmienia od 2015-11-02.

1 PODSTAWA PRAWNA UDZIELENIA APROBATY TECHNICZNEJ

Aprobata Techniczna została udzielona na podstawie:

1. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (Dz. U. Nr 92, poz. 881 ze zm.), zwanej dalej ustawą;
2. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2004 r. w sprawie aprobat technicznych oraz jednostek organizacyjnych upoważnionych do ich wydawania (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r. poz. 1040), zwanego dalej rozporządzeniem.

2 NAZWA TECHNICZNA I NAZWA HANDLOWA ORAZ IDENTYFIKACJA TECHNICZNA WYROBU BUDOWLANEGO

2.1 Nazwa techniczna i nazwa handlowa

Na podstawie § 5 ust. 1 rozporządzenia Instytut Badawczy Dróg i Mostów określił następującą nazwę techniczną: **Spoiva hydrauliczne**

i nazwę handlową: **Hydrauliczne spoivo drogowe SOLITEX**

wyrobu budowlanego zwanego dalej: **Hydraulicznym spoiwem drogowym SOLITEX**

2.2 Określenie i adres wnioskodawcy

Wnioskodawcą jest: producent o nazwie i z siedzibą, które zostały określone na stronie 1 w niniejszej Aprobacie Technicznej.

2.3 Miejsce produkcji wyrobu budowlanego

Wyrób jest produkowany w:

- a) **EDF EKOSERWIS Sp. z o.o.** z siedzibą: pl. Staszica 30, 50-222 Wrocław,
- b) **w pobliżu budowy lub bezpośrednio na budowie lub w innych miejscach** w instalacjach stacjonarnych i mobilnych będących w dyspozycji producenta, o lokalizacjach i warunkach kontroli określonych w dokumentacji zakładowej kontroli produkcji.

2.4 Identyfikacja techniczna wyrobu budowlanego

Hydrauliczne spoivo drogowe SOLITEX jest mineralnym spoiwem hydraulicznym złożonym z:

- materiałów wiążących na bazie cementu lub wapna,
- aktywnych wypełniaczy pucolanowych przede wszystkim krzemionkowych popiołów lotnych ze spalania węgla kamiennego.

Dopuszcza się uzupełnienie składu spoiwa o składniki dodatkowe wspomagające proces wiązania spoiwa.

Hydrauliczne spoivo drogowe SOLITEX wytwarzane jest w czterech klasach o następujących oznaczeniach:

- HSD 5; SOLITEX A,
- HSD 12,5; SOLITEX B,
- HSD 22,5; SOLITEX C,
- HSDD; SOLITEX U.

Wymagania dla hydraulicznego spoiwa drogowego SOLITEX określono w tablicy 1.

3 PRZEZNACZENIE, ZAKRES I WARUNKI STOSOWANIA WYROBU BUDOWLANEGO

3.1 Przeznaczenie

Hydrauliczne spoiwo drogowe SOLITEX jest przeznaczone w inżynierii komunikacyjnej:

- a) do ulepszenia gruntów słabych i gruntów przydatnych z zastrzeżeniami przy budowie podłoża nasypów i warstw nasypów według wymagań PN-S-02205:1998,
- b) do ulepszonego podłoża nawierzchni według wymagań WT-5 2010 lub PN-S-96012:1997, dla kategorii obciążenia ruchem od KR1 do KR6 według Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych,
- c) do podbudowy pomocniczej realizowanej w technologii stabilizacji spoiwami hydraulicznymi kruszyw i mieszanek według wymagań WT-5 2010 lub PN-S-96012:1997, dla kategorii obciążenia ruchem od KR3 do KR6 według Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych,
- d) do podbudowy zasadniczej realizowanej w technologii stabilizacji spoiwami hydraulicznymi kruszyw i mieszanek według wymagań WT-5 2010 lub PN-S-96012:1997, dla kategorii obciążenia ruchem od KR1 do KR2 według Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych,
- e) do nawierzchni twardej nieulepszonej realizowanej w technologii stabilizacji spoiwami hydraulicznymi według wymagań WT-5 2010,
- f) do budowy podtorza w zakresie ulepszeń lub stabilizacji: gruntu rodzimego, nasypu lub przekopu wraz z elementami ochraniającymi, zabezpieczającymi, wzmacniającymi lub współpracującymi z podtorzem, w tym do wykonywania szczelnych warstw ochronnych torowiska pod nawierzchnie kolejowe, według Warunków technicznych utrzymania podtorza kolejowego Id-3 w postaci podbudowy pomocniczej z kruszyw i mieszanek według wymagań WT-5 2010 oraz według wymagań PN-S-06102:1997,

Ponadto spoiwo drogowe SOLITEX może być stosowane w budownictwie komunikacyjnym:

- przy niwelacji i makroniwelacji terenów, wypełnienia pustek przy budowie dróg,
- do likwidacji zagrożeń pożarowych w drogowych robotach ziemnych,
- do budowy dróg, ciągów pieszo-jezdnich na wałach przeciwpowodziowych i zaporach ziemnych,
- do budowy dróg wewnętrznych na terenie zakładów; w tym placów, ciągów pieszo-jezdnich, dróg manewrowych.

Hydrauliczne spoiwo drogowe SOLITEX; szczególnie klas HSDD; SOLITEX U oraz HSD 5; SOLITEX A, może być stosowane samodzielnie do podbudowy pomocniczej i ulepszonego podłoża dla kategorii obciążenia ruchem od KR1 do KR6 według Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych po przeprowadzeniu badań według wymagań WT-5 2010 dla mieszanki typu 5 lub według wymagań PN-S-96012:1997.

3.2 Zakres stosowania

Na podstawie § 5 ust. 1 rozporządzenia, Instytut Badawczy Dróg i Mostów stwierdza przydatność wyrobu budowlanego do stosowania w inżynierii komunikacyjnej zgodnie z jego przeznaczeniem opisanym w punkcie 3.1 w zakresie:

3.2.1 dróg publicznych bez ograniczeń,

w rozumieniu i zgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 ze zm.) oraz w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. Nr 12, poz. 116 ze zm.),

3.2.2 dróg wewnętrznych,

w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 19 tekst jednolity).

3.2.3 lotnisk cywilnych z ograniczeniem do:

- nawierzchni dróg startowych,
- nawierzchni dróg kołowania,
- nawierzchni płyt,
- nawierzchni wydzielonych miejsc postoju,

w rozumieniu i zgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 31 sierpnia 1998 r. w sprawie warunków techniczno-budowlanych dla lotnisk cywilnych (Dz. U. Nr 130, poz. 859 ze zm.),

3.2.4 kolei z ograniczeniem do podtorza:

w rozumieniu i zgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151, poz. 987 ze zm.).

3.3 Warunki stosowania

Wymagania dla niezwiązanego kruszywa lub mieszanek z udziałem hydraulicznego spoiwa drogowego SOLITEX wykonanych w zależności od przeznaczenia na budowie zostały określone w Załączniku.

Wymagania dla podbudowy i ulepszonego podłoża dla związanego kruszywa lub mieszanek z udziałem hydraulicznego spoiwa drogowego SOLITEX zostały określone w Załączniku.

Wyrób budowlany należy stosować zgodnie z przeznaczeniem, zakresem i warunkami, które podano w aprobacie technicznej oraz w przepisach techniczno-budowlanych właściwych dla poszczególnych rodzajów budowli w inżynierii komunikacyjnej. Przed zastosowaniem wyrobu budowlanego w sposób niezgodny z przepisami techniczno-budowlanymi należy uzyskać zgodę na odstępstwo od tych przepisów w trybie określonym w art. 9 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t. j. Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 ze zm.).

4 WŁAŚCIWOŚCI UŻYTKOWE I TECHNICZNE WYROBU BUDOWLANEGO

Właściwości użytkowe i techniczne dla hydraulicznego spoiwa drogowego SOLITEX zestawiono w tablicy 1.

Tablica 1

Lp.	Własności	Jedn.	Wymagania dla klasy				Metody badań według
			HSDD	HSD 5	HSD 12,5	HSD 22,5	
			SOLITEX U	SOLITEX A	SOLITEX B	SOLITEX C	
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Wytrzymałość na ściskanie R_n (bez piasku wzorcowego) po: - 7 dniach R_{n7}	MPa	-	$R_{n7} \geq 2$	$R_{n7} \geq 9$	$R_{n7} \geq 12,5$	P. B. IBDiM Nr PB/TW-2/120:2010; PN-EN 196-1:2006 P. B. IBDiM Nr PB/TW-2/143:2013
	- 28 dniach R_{n28}		$R_{n28} \geq 1$	$R_{n28} \geq 5$	$R_{n28} \geq 12,5$	$R_{n28} \geq 22,5$	
	Deklarowana wytrzymałość na ściskanie po 28 dniach R_{nd28} ¹⁾		$R_{nd28} \geq 1$	$R_{nd28} \geq 5$	$R_{nd28} \geq 22,5$	$R_{nd28} \geq 37,5$	
	Tolerancja deklarowanej wytrzymałości na ściskanie $\pm \Delta R_{nd28}$ ¹⁾	%	-	+7,5	$\pm 12,5$	$\pm 15,0$	
2	Uziarnienie: - maks. wymiar ziarna D	mm	4	2	1	1	PN-EN 933-1:2012
	- przechodzi przez sito: - 1 mm	%	-	99-100	100	100	
	- 0,5 mm		-	-	-	95-100	
	- 0,090 mm		-	35-100	40-100	50-100	
	- 0,063 mm		≤ 75	20-80	30-80	55-90	
	- 0,045 mm		-	-	≥ 5	≥ 5	
- tolerancja uziarnienia na sicie 0,063 mm	%	± 20	$\pm 17,5$	± 15	± 15		
3	Czas wiązania: - początek wiązania, t_p	min	$t_p \geq 120$				P. B. IBDiM Nr PB/TW-2/123:2010; PN-EN 196-3:+A1:2011
	- koniec wiązania, t_k	h	-	$6 \leq t_k \leq 60$	$12 \leq t_k \leq 36$		
4	Stołość objętości (rozszerzalność)	mm	2)	≤ 10 ²⁾			
5	Zawartość siarczanów	% (m/m)	$\leq 7,0$ ³⁾				PN-EN 196-2:2006
1)	Granice tolerancji wytrzymałości na ściskanie $\pm \Delta R_{nd28}$ odnoszą się do deklarowanej wytrzymałości na ściskanie R_{nd28} przez producenta w systemie zakładowej kontroli produkcji. Kryteria zgodności rozkładu wytrzymałości na ściskanie, wokół wartości deklarowanej z uwzględnieniem tolerancji wytrzymałości na ściskanie, należy określić w systemie ZKP wg: - statystyki przyjętego (standardowo normalnego) rozkładu; lub przyjętej metody zarządzania jakością opartej na odchyleniu standardowym.						
2)	Próbka w całości. Brak wykruszeń i spękań, złuszczeń lub dodatkowo białych wykwitów oraz wykwitów krystalicznych po osuszeniu w stanie powietrzno-suchym.						
3)	Dla spoiwa drogowego zawierającego wapienny popiół lotny, gdy większa część siarczanów pochodzi z głównych składników. W innych przypadkach zawartość siarczanów powinna być mniejsza od 4,5 %.						

5 OCENA ZGODNOŚCI

5.1 Obowiązujący system oceny zgodności

Na podstawie § 5 rozporządzenia, Instytut Badawczy Dróg i Mostów wskazuje dla wyżej wymienionego wyrobu budowlanego obowiązujący **system 2+ oceny zgodności**.

W **systemie 2+ oceny zgodności** producent może wystawić krajową deklarację zgodności z Aprobata Techniczną na podstawie:

- a) zadania producenta:
 - wstępnego badania typu,
 - zakładowej kontroli produkcji,
 - badań próbek pobranych w zakładzie produkcyjnym zgodnie z ustalonym planem badania, jeżeli dodatkowo wymaga tego zharmonizowana specyfikacja techniczna,
- b) zadania akredytowanej jednostki - certyfikacji zakładowej kontroli produkcji na podstawie: wstępnej inspekcji zakładu produkcyjnego i zakładowej kontroli produkcji oraz ciągłego nadzoru, oceny i akceptacji zakładowej kontroli produkcji.

5.2 Wstępne badanie typu

Wstępne badanie typu, dokonywane przed wprowadzeniem wyrobu budowlanego do obrotu, potwierdza wymagane właściwości użytkowe i techniczne.

Wstępne badanie typu obejmuje:

- a) wytrzymałość na ściskanie po 7 dniach R_{n7} , zgodnie z tablicą 1 (dotyczy wymagania podstawowego: bezpieczeństwo użytkowania)
- b) wytrzymałość na ściskanie po 28 dniach R_{n28} , zgodnie z tablicą 1 (dotyczy wymagania podstawowego: bezpieczeństwo użytkowania)
- c) uziarnienie, zgodnie z tablicą 1 (dotyczy wymagania podstawowego: bezpieczeństwo użytkowania)
- d) czas wiązania – początek wiązania, zgodnie z tablicą 1 (dotyczy wymagania podstawowego: bezpieczeństwo użytkowania)
- e) czas wiązania - koniec wiązania, zgodnie z tablicą 1 (dotyczy wymagania podstawowego: bezpieczeństwo użytkowania)
- f) stałość objętości (rozszerzalność), zgodnie z tablicą 1 (dotyczy wymagania podstawowego: bezpieczeństwo użytkowania)
- g) zawartość siarczanów, zgodnie z tablicą 1 (dotyczy wymagania podstawowego: bezpieczeństwo użytkowania)

Wstępne badanie typu należy wykonać ponownie w sytuacji, gdy można poddać w wątpliwość wyniki uprzednio wykonanych badań, w szczególności gdy dokonano: zmian konstrukcyjnych wyrobów, zmiany surowców lub elementów składowych, istotnych zmian w technologii produkcji lub zmiany warunków wytwarzania (np.: wymiana linii technologicznej, przeniesienie zakładu produkcyjnego, itp.).

5.3 Zakładowa kontrola produkcji

Wyrób budowlany, objęty niniejszą Aprobata Techniczną, powinien być produkowany zgodnie z systemem zakładowej kontroli produkcji.

Producent powinien ustanowić, udokumentować, wdrożyć i utrzymywać system zakładowej kontroli produkcji w celu zapewnienia, że wyrób wprowadzany do obrotu jest zgodny z wymaganiami niniejszej Aprobaty Technicznej i deklarowanymi wartościami.

System zakładowej kontroli produkcji powinien obejmować:

- a) procedury, instrukcje oraz specyfikacje techniczne i normy,
- b) opis techniczny wyrobu,
- c) regularne kontrole i badania surowców i materiałów,
- d) regularne kontrole i badania gotowego wyrobu,
- e) ocenę jakości gotowego wyrobu na podstawie wyników kontroli i badań.

Regularna kontrola i badania surowców i materiałów oraz gotowego wyrobu powinny być dokumentowane poprzez zapisy w dokumentacji zakładowej kontroli produkcji. Producent powinien prowadzić wykaz tej dokumentacji w tym stosowanych formularzy i prowadzonych zapisów. Dokumentacja zakładowej kontroli produkcji powinna być aktualizowana w przypadku wystąpienia zmian w wyrobie, procesie produkcji lub w systemie zakładowej kontroli produkcji.

W procedurach lub w instrukcjach powinien zostać udokumentowany sposób:

- a) nadzoru nad dokumentami i zapisami
- b) kontroli i potwierdzania zgodności surowców i materiałów z ustalonymi wymaganiami,
- c) nadzoru nad procesem produkcyjnym oraz prowadzenia kontroli i badań w trakcie wytwarzania i gotowego wyrobu,
- d) nadzoru nad urządzeniami i maszynami produkcyjnymi,
- e) nadzoru nad wyposażeniem do kontroli i badań wyrobu z zachowaniem spójności pomiarowej,
- f) prowadzenia oceny zgodności wyrobu z wymaganiami niniejszej Aprobaty Technicznej,
- g) postępowania z wyrobem niezgodnym,
- h) postępowania ze zgłoszonymi reklamacjami dotyczącymi jakości gotowego wyrobu lub surowców i materiałów,
- i) prowadzenia działań korygujących i zapobiegawczych
- j) przeprowadzania audytów wewnętrznych i przeglądów zarządzania,
- k) szkolenia personelu.

System zarządzania jakością stosowany wg wymagań PN-EN ISO 9001 może być uznany za system zakładowej kontroli produkcji, jeżeli są również spełnione wymagania niniejszej Aprobaty Technicznej.

5.4 Badania gotowych wyrobów

5.4.1 Program badań

Program badań gotowych wyrobów obejmuje:

- a) badania bieżące,
- b) badania próbek pobranych w zakładzie produkcyjnym, prowadzonych przez producenta zgodnie z ustalonym planem badania.

5.4.2 Badania bieżące

Badania bieżące gotowych wyrobów obejmują:

- a) wytrzymałość na ściskanie po 7 dniach R_{n7} ,
- b) wytrzymałość na ściskanie po 28 dniach R_{n28} ,
- c) czas wiązania – początek wiązania,
- d) stałość objętości (rozszerzalność),
- e) zawartość siarczanów.

5.4.3 Badania próbek

Badania próbek obejmują:

- wytrzymałość na ściskanie po 7 dniach R_{n7} ,
- wytrzymałość na ściskanie po 28 dniach R_{n28} ,
- uziarnienie,
- czas wiązania – początek wiązania,
- czas wiązania - koniec wiązania,
- stałość objętości (rozszerzalność),
- zawartość siarczanów.

5.5 Pobieranie próbek do badań

Próbki do badań należy pobierać zgodnie z ustaleniami w dokumentacji zakładowej kontroli produkcji lub PN-EN 196-7:2009.

5.6 Częstotliwość badań

- Badania bieżące (z pkt. 5.4.2) powinny być wykonywane dla każdej partii wyrobu zgodnie z planem badań ustalonym w dokumentacji zakładowej kontroli produkcji lecz nie rzadziej niż z częstotliwością podaną w tablicy 2. Wielkość partii wyrobu powinna zostać określona w dokumentacji zakładowej kontroli produkcji.
- Badania próbek powinny być wykonywane zgodnie z planem badań ustalonym w dokumentacji zakładowej kontroli produkcji, jednak nie rzadziej niż jeden raz na rok.

Tablica 2

Lp.	Własności	Częstotliwość badania dla klasy			
		HSDD	HSD 5	HSD 12,5	HSD 22,5
		SOLITEX U	SOLITEX A	SOLITEX B	SOLITEX C
1	2	3	4		
1	Wytrzymałość na ściskanie po 7 dniach R_7	-	1/tydzień		
2	Wytrzymałość na ściskanie po 28 dniach R_{28}	1/tydzień	1/tydzień		
3	Uziarnienie	1/miesiąc	1/miesiąc		
4	Czas wiązania - początek wiązania	1/miesiąc	1/miesiąc		
5	Czas wiązania - koniec wiązania	1/miesiąc	1/miesiąc		
6	Stałość objętości (rozszerzalność)	1/miesiąc	1/miesiąc		
7	Zawartość siarczanów	1/miesiąc	1/miesiąc		

5.7 Ocena wyników badań

Wyrób należy uznać za zgodny z wymaganiami niniejszej Aprobaty Technicznej IBDiM, jeżeli wyniki wszystkich badań są pozytywne.

6 KLASYFIKACJA WYNIKAJĄCA Z ODREBNYCH PRZEPISÓW I POLSKICH NORM

6.1 Polska Klasyfikacja Wyrobów i Usług (PKWiU): 23.51.12.0

6.2 Polska Scalona Nomenklatura Towarowa Handlu Zagranicznego (PCN): -

6.3 Klasyfikacja substancji i preparatów chemicznych: -

7 WYTYCZNE DOTYCZĄCE TECHNOLOGII WYTWARZANIA, PAKOWANIA, TRANSPORTU I SKŁADOWANIA ORAZ SZCZEGÓŁOWY SPOSÓB ZNAKOWANIA WYROBU BUDOWLANEGO

7.1 Wytyczne dotyczące technologii wytwarzania

Hydrauliczne spoiwo drogowe SOLITEX wytwarzane jest przez producenta przy wagowym dozowaniu jego składników w instalacji służącej do tego celu. Można zastosować dozowanie objętościowe składników przy kontroli parametrów dozowania ujętych i przeliczonych do sposobu wagowego w systemie zakładowej kontroli produkcji.

Hydrauliczne spoiwo drogowe SOLITEX jest wytwarzane wg aktualnego składu określonego w systemie zakładowej kontroli produkcji.

7.2 Wytyczne dotyczące pakowania, transportu i składowania

Hydrauliczne spoiwo drogowe SOLITEX można transportować cementowozami.

Hydrauliczne spoiwo drogowe SOLITEX może być również workowane na życzenie odbiorcy wg wymagań PN-P-79005:1976 i dostarczane w oryginalnych opakowaniach producenta. Na każdym opakowaniu powinna znajdować się etykieta podająca dane według p. 7.3.

Hydrauliczne spoiwo drogowe SOLITEX przechowywane w warunkach powietrzno-suchych nie powinno wykazywać odchyień od wymagań ustalonych w niniejszej Aprobacie Technicznej. Okres przechowywania liczony od daty produkcji wynosi 60 dni.

7.3 Szczegółowy sposób znakowania wyrobu budowlanego

Wyrób należy oznakować znakiem budowlanym zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 11 sierpnia 2004 r. w sprawie sposobów deklarowania zgodności wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (Dz. U. Nr 198, poz. 2041 ze zm.). Do wyrobu budowlanego oznakowanego znakiem budowlanym producent jest obowiązany dołączyć informację zawierającą:

- a) określenie, siedzibę i adres producenta oraz adres zakładu produkującego wyrób budowlany;
- b) identyfikację wyrobu budowlanego zawierającą: nazwę techniczną, nazwę handlową, typ, klasę, odmianę, gatunek, według specyfikacji technicznej;
- c) numer i rok wydania niniejszej Aprobaty Technicznej IBDiM, z którą potwierdzono zgodność wyrobu budowlanego;
- d) numer i datę wystawienia krajowej deklaracji zgodności;
- e) okres gwarancji,
- f) data produkcji,
- g) klasę,
- h) odmianę,
- i) zawartość siarczanów,
- j) masę,
- k) zakres zastosowania,
- l) system zgodności według p. 5.1,
- m) dla każdej dostawy cementowozami dodatkowo należy dołączyć następujące dane:
 - datę wysyłki,
 - numer rejestracyjny pojazdu,
 - dane dotyczące zleceniodawcy i/lub odbiorcy, numer zlecenia;
- n) nazwę jednostki certyfikującej, jeżeli taka jednostka brała udział w zastosowanym systemie oceny zgodności wyrobu budowlanego.

Informację należy dołączyć do wyrobu budowlanego w sposób umożliwiający zapoznanie się z nią przez stosującego ten wyrób.

8 WYKAZ DOKUMENTÓW WYKORZYSTANYCH W POSTĘPOWANIU APROBACYJNYM, W TYM WYKAZ RAPORTÓW Z BADAŃ WYROBU BUDOWLANEGO

W postępowaniu aprobacyjnym wykorzystano:

8.1 Polskie Normy i inne dokumenty

- a) PN-EN 196-1:2006 Metody badania cementu - Część 1: Oznaczanie wytrzymałości
- b) PN-EN 196-2:2006 Metody badania cementu - Część 2: Analiza chemiczna cementu
- c) PN-EN 196-3+A1:2011 Metody badania cementu - Część 3: Oznaczanie czasów wiązania i stałości objętości
- d) PN-EN 196-7:2009 Metody badania cementu - Część 7: Metody pobierania i przygotowania próbek cementu
- e) PN-EN 933-1:2012 Badania geometrycznych właściwości kruszyw - Część 1: Oznaczanie składu ziarnowego - Metoda przesiewania (oryg.)
- f) PN-EN 13286-47:2012 Mieszanki niezwiązane i związane spoiwem hydraulicznym - Część 47: Metoda badania do określenia kalifornijskiego wskaźnika nośności, natychmiastowego wskaźnika nośności i pęcznienia liniowego
- g) PN-EN 14227-1:2013 Mieszanki związane spoiwem hydraulicznym - Specyfikacje - Część 1: Mieszanki związane cementem
- h) PN-EN ISO 9001:2009 Systemy zarządzania jakością - Wymagania
- i) PN-N-03010:1983 Statystyczna kontrola jakości - Losowy wybór jednostek produktu do próbek
- j) PN-P-79005:1976 Opakowanie transportowe - Worki papierowe
- k) PN-S-02205:1998 Drogi samochodowe - Roboty ziemne - Wymagania i badania
- l) PN-S-06102:1997 Drogi samochodowe - Podbudowa z kruszyw stabilizowanych mechanicznie
- m) PN-S-06103:1997 Drogi samochodowe - Podbudowa z betonu popiołowego
- n) PN-S-96012:1997 Drogi samochodowe - Podbudowa i ulepszone podłoże z gruntów stabilizowanych cementem
- o) BN-88/6731-08 Cement Kontrola międzyoperacyjna - Badania surowców, półproduktu i gotowego produktu - Transport i przechowywanie
- p) Katalogu Typowych Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych, IBDiM, Warszawa 1997
- q) WT-4 2010 Wymagania Techniczne. Mieszanki niezwiązane do dróg krajowych
- r) WT-5 2010 Wymagania Techniczne. Mieszanki związane spoiwem hydraulicznym do dróg krajowych
- s) Katalog Typowych Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych, Załącznik do zarządzenia Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014 r.
- t) Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego Id-3, wg Załącznika do zarządzenia Nr 9/2009 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 4 maja 2009 r.

8.2 Procedury badawcze

- a) Procedura Badawcza IBDiM Nr TWkiuo-78/2006 Określenie gwarantowanego wskaźnika nośności - rozszerzenie
- b) Procedura Badawcza IBDiM Nr PB/TW-2/120:2010 Wytrzymałość na ściskanie – rozszerzenie
- c) Procedura Badawcza IBDiM Nr PB/TW-2/123:2010 Przygotowanie próbek do badania czasu wiązania i stałości objętości
- d) Procedura Badawcza IBDiM Nr PB/TW-2/143:2013 Oznaczenie wytrzymałości na ściskanie i zginanie spoiw bez piasku wzorcowego – rozszerzenie

8.3 Raporty z badań wyrobu budowlanego

- Sprawozdanie z badań pt. „Badania przydatności spoiw SOLITEX do zastosowania w budownictwie komunikacyjnym”, IBDiM - Filia Wrocław, NR 250/15/TW-2, z dnia 23.09.2015 r., Żmigród, wrzesień 2015.

9 POUCZENIE

- 9.1 Aprobata techniczna nie jest dokumentem upoważniającym do oznakowania wyrobu budowlanego przed wprowadzeniem do obrotu.
- 9.2 Niniejsza Aprobata Techniczna IBDiM może być uchylona z inicjatywy własnej jednostki aprobującej lub na wniosek Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego, po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego z udziałem wnioskodawcy.
- 9.3 Niniejsza Aprobata Techniczna IBDiM nie narusza uprawnień wynikających z ustawy z dnia 30 czerwca 2000 r. Prawo własności przemysłowej (Dz. U. z 2003 r. Nr 119, poz. 1117, ze zm.).
- 9.4 Od niniejszej Aprobaty Technicznej IBDiM nie służy odwołanie.

Załącznik: 1

Otrzymują:

1. Wnioskodawca o nazwie: **EDF EKOSERWIS Sp. z o.o.** z siedzibą: pl. Staszica 30, 50-222 Wrocław - 2 egz.
2. a/a Dział Normalizacji **Instytutu Badawczego Dróg i Mostów**, ul. Instytutowa 1, 03-302 Warszawa, tel.(22) 614 56 59, (22) 39 00 414, fax (22) 814 50 28 - 1 egz.

ZAŁĄCZNIK

Wymagania dla gwarantowanego wskaźnika nośności $w_{noś}$ po nasączeniu w wodzie kruszywa wg Aprobaty Technicznej IBDiM lub dla wartości CBR po 4 dobach nasączenia mieszanki wg WT-4 2010, które ulepszone hydraulicznym spoiwem drogowym SOLITEX w zależności od przeznaczenia należy przyjąć wg tablicy Z-1.

Tablica Z-1

Lp.	Gwarantowanego wskaźnika nośności $w_{noś}$ po nasączeniu w wodzie lub wartości CBR po 4 dobach nasączenia w wodzie	Nawierzchnia drogi obciążona ruchem	Wymagania $w_{noś}$ lub CBR [%]	Metody badań według
1	2	3	4	5
1	Podbudowy:	-	-	PN-EN 13286-47:2012; P. B. IBDiM Nr TWkiuo-78/2006
	- podbudowa zasadnicza	KR1-KR2	≥ 80	
	- podbudowa pomocnicza	KR3-KR6	≥ 60	
2	Ulepszone podłoże (warstwy pomocnicze):	KR1-KR6	≥ 40	
	- warstwa wzmacniająca		≥ 35	
	- warstwa mrozochronna - warstwa odcinająca i odsączająca		≥ 35	
3	Nawierzchnia z kruszywa niezwiązanego	-	≥ 60	
4	Do nasypu:	KR1-KR6	≥ 15	
	- górne warstwy - dolne warstwy		≥ 10	
Uwaga:	W przypadku ulepszeń w górnej części podtorza (torowiska) należy sprawdzić na poletku doświadczalnym moduł odkształcenia podtorza określony przy drugim obciążeniu płytą i w zależności od przeznaczenia porównać z wymaganiami zawartymi w „Warunkach technicznych utrzymania podtorza kolejowego Id-3 ” (Nr 9/2009, tablica 5).			

Wymagania dla ulepszonego podłoża stabilizowanego hydraulicznym spoiwem drogowym SOLITEX pod względem:

- klasa wytrzymałości wg normy PN-EN 14227-1:2013 dla KR1÷KR6 według WT-5 2010: klasa C 1,5/2,0.

Wymagania dla podbudowy zasadniczej i pomocniczej stabilizowanej hydraulicznym spoiwem drogowym SOLITEX:

- klasa wytrzymałości wg normy PN-EN 14227-1:2013 dla KR1÷KR6 wg WT-5 2010, rozdz. 1.3.3. i 1.3.4.,

- mrozoodporność dla KR1÷KR6 wg WT-5 2010, rozdz. 1.3.3. i 1.3.4.

Ponadto hydrauliczne spoiwo drogowe SOLITEX jest przeznaczone do ulepszania, wzmacniania i stabilizacji kruszyw sztucznych uzyskanych z surowców poprodukcyjnych wg norm lub Aprobat Technicznych IBDiM