



Nazwa ulicy: **17 Stycznia**

Odcinek: **Żwirki i Wigury - Al. Krakowska**



## Karta przeglądu stanu nawierzchni

### 1. Przegląd stanu nawierzchni

#### Ocena stanu nawierzchni:

##### Pas lewy

<b>Jezdnia lewa:</b>	0+000	0+100	1+000	1+750
Indeks spękań IS:				
Spękania podłużne, mb:				
Spękania siatkowe i skupiska rys:				
Koleiny:				
Łaty:				
Obniżone studzienki:				
Wyboje:				
Szacunkowa trwałość nawierzchni:	>8 lat	5 lat	2 lata	
Szacunkowa trwałość po remoncie:	>8 lat			

##### Pas prawy

	0+000	0+100	1+000	1+750
Indeks spękań IS:				
Spękania podłużne, mb:				
Spękania siatkowe i skupiska rys:				
Koleiny:				
Łaty:				
Obniżone studzienki:				
Wyboje:				
Szacunkowa trwałość nawierzchni:	>8 lat	5 lat	2 lata	
Szacunkowa trwałość po remoncie:	>8 lat			

##### Jezdnia prawa:

	0+000	0+400	0+800	1+350	1+575	1+750
Indeks spękań IS:						
Spękania podłużne, mb:						
Spękania siatkowe i skupiska rys:						
Koleiny:						
Łaty:						
Obniżone studzienki:						
Wyboje:						
Szacunkowa trwałość nawierzchni:		>8 lat		1 rok		
Szacunkowa trwałość po remoncie:		>8 lat		1 rok		

##### Jezdnia prawa:

	0+000	0+400	0+800	1+350	1+575	1+750
Indeks spękań IS:						
Spękania podłużne, mb:						
Spękania siatkowe i skupiska rys:						
Koleiny:						
Łaty:						
Obniżone studzienki:						
Wyboje:						
Szacunkowa trwałość nawierzchni:		>8 lat		1 rok		
Szacunkowa trwałość po remoncie:		>8 lat		1 rok		

### 2. Ocena stanu nawierzchni

Ogólny stan nawierzchni oceniono jako średni. Z badań wynika, że jezdnia prawa na przeważającej części nie wymaga wzmocnienia. Na obu jezdniach zaobserwowano liczne spękania poprzeczne głównie o indeksie powyżej 3 oraz między 1 a 3. Stwierdzono występowanie spękań siatkowych i skupisk rys na całym ocenianym odcinku. Zaobserwowano lokalne deformacje nawierzchni. Nawierzchnia odznaczała się wielokrotnym łataniem w ramach zabiegów utrzymaniowych, szczególnie na jezdni lewej, ale występowały też nienaprawiane ubytki. Na podstawie wyników badań FWD wydzielono 5 odcinków jednorodnych na jezdni prawej oraz 3 odcinki jednorodne na jezdni lewej. Z punktu widzenia ugięć, droga częściowo wymaga wzmocnienia.

### 3. Zalecenia technologiczne

W celu doprowadzenia całego odcinka ulicy do prognozowanej kategorii ruchu KR3 w 8 letnim okresie projektowym wymagane jest wzmocnienie jezdni lewej. Stwierdzono dużą ilość spękań nawierzchni, wielokrotne zabiegi utrzymaniowe oraz miejscowo znaczne koleiny, dlatego w celu poprawy właściwości eksploatacyjnych i przedłużenia żywotności nawierzchni należy wykonać wzmocnienie. Wymagana głębokość wymiany warstw asfaltowych zastępując je warstwami o podwyższonej odporności na koleinowanie SMA i AC WMS. Dodatkowo z uwagi na indeks spękań należy zastosować wzmacniającą siatkę szklaną. W miejscach o widocznym koleinowaniu oraz 50 m na dojeździe do skrzyżowania należy dodatkowo zastosować siatkę szklano-węglową nasączoną asfaltem pod warstwą ścieralną.

### 4. Przekroje konstrukcyjne

#### Plan frezowania

Jezdnia prawa							
0,000	1,575	-9	2	szklana, cała szer.	5	3	+1
1,575	1,750	-13	2	szklana, cała szer.	9	3	+1
1,750	1,750	-13	2	szklana, cała szer.	9	3	+1
Jezdnia lewa							
0,000	0,100	-12	2	szklana, cała szer.	7	3	0
0,100	1,750	-12	2	szklana, cała szer.	7	3	0

#### Opis technologii naprawy

Frezowanie starych warstw asfaltowych. Jeśli przewidziano ułożenie siatki wzmacniającej, zastosować warstwę wyrównawczą AC8S. Wykonać warstwę wiążącą z AC WMS 16 oraz ścieralną z SMA 8. W lokalizacjach narażonych na powstawanie deformacji trwałej (zatoki autobusowe, strefa 50 m dojazdu do skrzyżowania) pod warstwą ścieralną ułożyć siatkę szklano-węglową.

inż. Jacek Kłysztofowicz

Opracował: Pracownia Technologii Nawierzchni IBDIM  
KIEROWNIK

mgr inż. Maciej Maliszewski

Uprawnienia budowlane do projektowania  
bez ograniczeń w specjalności drogowej  
nr ewid. MAZ/0242/POOD/09