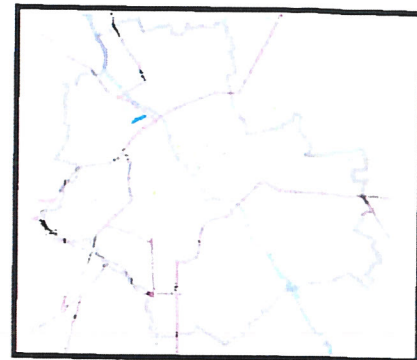




Nazwa ulicy:	Podleśna
Odcinek:	Gwiaździsta - Marymoncka



Karta przeglądu stanu nawierzchni

1. Przegląd stanu nawierzchni

Ocena stanu nawierzchni:

	Strona lewa: 0+000	0+075	0+300	0+550	0+750	1+050	1+425
Indeks spękań IS:							
Spękania podłużne, mb:							
Spękania siatkowe i skupiska rys:							
Koleiny:							
Łaty:							
Obniżone studzienki:							
Wyboje:							
Szacunkowa trwałość nawierzchni:	~10 lat	~4 lata	~10 lat	~4 lata	~2 lata		wyczerpana
Szacunkowa trwałość po remoncie:	~10 lat	8-10 lat	8-10 lat				po wymianie konstrukcji >8 lat

	Strona prawa: 0+000	0+075	0+300	0+550	0+750	1+050	1+425
Indeks spękań IS:							
Spękania podłużne, mb:							
Spękania siatkowe i skupiska rys:							
Koleiny:							
Łaty:							
Obniżone studzienki:							
Wyboje:							
Szacunkowa trwałość nawierzchni:	~10 lat	~4 lata	~10 lat	~4 lata	~2 lata		wyczerpana
Szacunkowa trwałość po remoncie:	~10 lat	8-10 lat	8-10 lat				po wymianie konstrukcji >8 lat

2. Ocena stanu nawierzchni

Ogólny stan nawierzchni oceniono jako średni. Na ulicy zaobserwowano spękania poprzeczne, głównie o indeksie między 1 a 3 oraz powyżej 3 na pojedynczym odcinku. Występowała średnia ilość spękań siatkowych i skupisk rys nie przekraczających 20 % powierzchni. Zaobserwowano koleinowanie nawierzchni zatok autobusowych. Nawierzchnia była łataną w ramach zabiegów utrzymaniowych, ale występują też nienaprawiane ubytki. Na podstawie wyników badań FWD wydzielono 6 odcinków jednorodnych. Odcinki 1, 2 i 3 charakteryzują się nośnością na poziomie kategorii ruchu KR2, a odcinki 4, 5 i 6 charakteryzują się wyczerpaną nośnością.

3. Zalecenia technologiczne

W celu doprowadzenia całego odcinka ulicy do prognozowanej kategorii ruchu KR3 w 8-letnim okresie eksploatacji należy przebudować nawierzchnię "w głąb" na odcinku 4, 5 i 6, z uwagi na brak możliwości podniesienia niwelety. Stosując technologię frezowania weekendowego polegającą na częściowym frezowaniu starych warstw asfaltowych i ułożeniu nowych warstw SMA i AC WMS oraz zastosowaniu siatki zbrojącej szklanej można uzyskać trwałość naprawy na odcinkach 1, 2 i 3 na poziomie 8-10 lat. Odcinek 1 nie wymaga wzmocnienia, ale można rozważyć wymianę warstwy ścieralnej w celu zachowania estetyki remontu. 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

Od Gwiazdzistej		Frez., cm	Wyrówn.	Zbrojenie	AC, cm	SMA, cm	Niweleta
0,000	0,075	-3	0	brak	0	3	0
0,075	0,300	-12	2	szklana, cała szer.	9	3	+2
0,300	0,550	-11	2	szklana, nad rysami	7	3	+1

Wymiana konstrukcji

0,550	1,425	na tym odcinku należy wymienić konstrukcję według proponowanych wariantów
-------	-------	---

Wariant I: usunięcie istniejącej nawierzchni do głębokości 49 cm i wykonanie w. ścieralnej SMA 8 – 3 cm, w. wiążącej AC WMS 16 – 5 cm, w. podbudowy AC WMS 16 – 6 cm, w. podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie C90/3 – 20 cm, w. podbudowy pomocniczej z mieszanki niezwiązanej o CBR_z60% - 15 cm (100 MPa), geowłókniny odcinającej, doprowadzenie istniejącego podłoża - nasypu niekontrolowanego do 80 MPa, w. razie potrzeby wymiana.

Wariant II: usunięcie istniejącej nawierzchni do głębokości 33 cm i wykonanie w. ścieralnej SMA 8 – 3 cm, w. wiążącej AC WMS 16 – 7 cm, w. podbudowy AC WMS 16 – 8 cm, w. podbudowy pomocniczej z mieszanki niezwiązanej o CBR_z60% - 15 cm (100 MPa), geowłóknina odcinająca, doprowadzenie istniejącego podłoża - nasypu niekontrolowanego do 80 MPa, w. razie potrzeby wymiana.

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.

Opracował:

Pracownia Technologii Nawierzchni IBDIM
KIEROWNIK

mgr inż. Maciej Maliszewski

Zatwierdził:

inż. Jacek Krzysztofowicz

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