



Nazwa ulicy: **Powsińska**
 Odcinek: **Idzikowskiego - Św. Bonifacego**



Karta przeglądu stanu nawierzchni

1. Przegląd stanu nawierzchni

Ocena stanu nawierzchni:

Ocena stanu nawierzchni:				Pas lewy				Pas środkowy				Pas prawy			
Jezdnia lewa:				0+000	0+400	0+800	0+000	0+400	0+800	0+000	0+400	0+800	0+000	0+400	0+800
Indeks spękań IS:															
Spękania podłużne, mb:															
Spękania siatkowe i skupiska rys:															
Koleiny:															
Łaty:															
Obniżone studzienki:															
Wyboje:															
Szacunkowa trwałość nawierzchni:				<1 rok			<1 rok			<1 rok					
Szacunkowa trwałość po remoncie:				8 lat			8 lat			8 lat					
Jezdnia prawa:				0+000	0+400	0+800	0+000	0+400	0+800	0+000	0+400	0+800	0+000	0+400	0+800
Indeks spękań IS:															
Spękania podłużne, mb:															
Spękania siatkowe i skupiska rys:															
Koleiny:															
Łaty:															
Obniżone studzienki:															
Wyboje:															
Szacunkowa trwałość nawierzchni:				<1 rok			<1 rok			<1 rok					
Szacunkowa trwałość po remoncie:				8 lat			8 lat			8 lat					

2. Ocena stanu nawierzchni

Ogólny stan nawierzchni jezdni lewej i prawej oceniono jako średni. Na obu jezdniach stwierdzono występowanie spękań poprzecznych o głównie o indeksie od 1 do 3 oraz powyżej 3, a także pojedyncze skupiska rys. Zaobserwowano wyraźne koleinowanie na jezdni lewej, pasie lewym, czyli ruchu powolnego. Nawierzchnia odznaczała się wielokrotnym łataniem w ramach zabiegów utrzymaniowych, ale występowały też nienaprawiane spękania o dużym rozwarciu, a także ubytki i wyboje. Na podstawie wyników badań FWD na omawianym odcinku jezdni prawej wydzielono 2 odcinki jednorodne a na jezdni lewej 1 odcinek jednorodny. Wszystkie odcinki charakteryzowały się wyczerpaną nośnością przy obciążeniu od ruchu na poziomie KR4.

3. Zalecenia technologiczne

Obie jezdnie na omawianym odcinku odznaczają się wyczerpaną nośnością i dużą ilością spękań liniowych, także przechodzących w spękania siatkowe. Aby przedłużyć żywotność nawierzchni, poprawić estetykę remontu i poprawić komfort akustyczny należy wymienić warstwy asfaltowe zastępując je warstwami o podwyższonej odporności na koleinowanie SMA i AC WMS, przy czym na jezdni prawej nie jest wymagane podniesienie niwelety a na jezdni lewej jest wymagane. Taki zabieg powinien zapewnić minimum 8 letnią trwałość remontu. Z uwagi na indeks spękań należy zastosować wzmacniającą siatkę szklaną na całej powierzchni lub miejscowo zgodnie z opisem. W miejscach o widocznym koleinowaniu oraz 50 m na dojeździe do skrzyżowania należy dodatkowo zastosować siatkę szklano-węglową nasączoną asfaltem pod warstwą ścieralną. W miejscach o silnym spękaniu siatkowym nawierzchni z zagłębieniem należy wymienić podbudowę.

4. Przekroje konstrukcyjne

Plan frezowania

Idzikowskiego - Bonifacego							
Frez., cm	Wyrówn.	Zbrojenie	AC, cm	SMA, cm	Niweleta		
Jezdnia prawa							
0,000	0,400	-13°	2	szklana, na rysy	8	3	0
0,400	0,800	-13°	2	szklana, cała szer.	8	3	0
Jezdnia lewa							
0,000	0,800	-13°	2	szklana, cała szer.	11	3	+3

* frezowanie do poziomu betonu

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 Krzysztofowicz

Opracował:

Pracownia Technologii Nawierzchni IBDM
KIEROWNIK

Zatwierdził:

mgr inż. Maciej Maliszewski

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