



Nazwa ulicy:	Czecha / Trakt Brzeski
Odcinek:	225 m przed Bronisława Czecha Las 02 - 1 Praskiego Pułku Wojska Polskiego



Karta przeglądu stanu nawierzchni

1. Przegląd stanu nawierzchni

Ocena stanu nawierzchni:

	Pas wewnętrzny	
Jezdnia lewa:	2+100	4+200
Indeks spękań IS:		
Spękania podłużne, mb:		
Spękania siatkowe i skupiska rys:		
Koleiny:		
Łaty:		
Obniżone studzienki:		
Wyboje:		
Szacunkowa trwałość nawierzchni:	< 1 rok	6 lat
Szacunkowa trwałość po remoncie:	20 lat	

	Pas zewnętrzny	
Jezdnia prawa:	2+100	4+200
Indeks spękań IS:		
Spękania podłużne, mb:		
Spękania siatkowe i skupiska rys:		
Koleiny:		
Łaty:		
Obniżone studzienki:		
Wyboje:		
Szacunkowa trwałość nawierzchni:	< 1 rok	< 1 rok
Szacunkowa trwałość po remoncie:	20 lat	

2. Ocena stanu nawierzchni

Ogólny stan nawierzchni oceniono jako zły. Uszkodzenia dotyczyły głównie pasa zewnętrznego, jednak na jezdni prawej uszkodzenia propagowały na pas wewnętrzny. Z badań wynika, że jezdnia prawa i środkowy odcinek jezdni lewej wymagają wzmocnienia. Na obu jezdniach zaobserwowano liczne spękania poprzeczne o indeksie między 1 a 3 oraz powyżej 3. Stwierdzono występowanie spękań siatkowych i skupisk rys na całym ocenianym odcinku, szczególnie na pasie zewnętrznym w obu śladach kół. Zaobserwowano lokalne deformacje strukturalne nawierzchni ze spękaniem siatkowym. Nawierzchnia odznaczała się łataniami w ramach zabiegów utrzymaniowych, szczególnie na jezdni prawej, ale występowały nienaprawiane ubytki. Na podstawie wyników badań FWD wydzielono 2 odcinki jednorodne. Z punktu widzenia ugięć, droga wymaga wzmocnienia do przeniesienia ruchu KR5 w okresie 20 letnim.

3. Zalecenia technologiczne

W celu doprowadzenia całego odcinka ulicy do prognozowanej kategorii ruchu KR5 w 20 letnim okresie projektowym wymagane jest wzmocnienie obu jezdni. Stwierdzono dużą ilość spękań poprzecznych i siatkowych nawierzchni, wielokrotne zabiegi utrzymaniowe oraz miejscowo deformacje strukturalne. Wymagana głębokość wymiany warstw asfaltowych podyktowana jest potrzebą zapewnienia odporności na deformacje trwałe nawierzchni i zapewnienie zwiększenia nośności. Należy wykonać głęboką wymianę warstw asfaltowych zastępując je warstwami o podwyższonej odporności na koleinowanie SMA i AC WMS. Dodatkowo z uwagi na miejscowe osłabienie podbudowy należy ją lokalnie wymienić i zastosować wzmocniającą siatkę stalową w mieszance slurry seal na całej powierzchni obydwu jezdni. W miejscach o widocznym koleinowaniu oraz 50 m na dojeździe do skrzyżowania i na wzniesieniu należy dodatkowo zastosować siatkę szklano-węglową nasączoną asfaltem pod warstwą ścieralną.

4. Przekroje konstrukcyjne

Plan frezowania

Od 225 m przed przystankiem	Frez.*, cm	Wyrówn. cm	Zbrojenie	AC, cm	SMA, cm	Niweleta	
Jezdnia prawa							
2,100	4,200	-14	5	stalowa+slurry 1cm	16	3	+11
Jezdnia lewa							
2,100	4,200	-14	5	stalowa+slurry 1cm	16	3	+11

* wartość średnia, wymagane całkowite usunięcie starych warstw asfaltowych

Opis technologii naprawy

Frezowanie starych warstw asfaltowych. Lokalna wymiana zwietrzałej podbudowy z chudgo betonu na kruszywo C_{00/3}. Odprężenie nośnej podbudowy za pomocą gilotyny lub walca trójkątnego. Wykonanie warstwy wyrównawczej z AC WMS 16, ułożenie siatki stalowej z mieszanką slurry-seal. Wykonanie warstwy wiążącej z AC WMS 16 oraz ścieralnej z SMA 8. W lokalizacjach narażonych na powstawanie deformacji trwałej (zatoki autobusowe, strefa 50 m dojazdu do skrzyżowania, wzniesienie) pod warstwą ścieralną ułożyć siatkę szklano-węglową.

mgr inż. Maciej Krzysztowicz
Uprawnienia budowlane do projektowania
bez ograniczeń w specjalności drogowej
nr ewid. MAZ/0242/POD/10

Pracownia Technologii Nawierzchni IBDiM
Opracował: **KIEROWNIK**
mgr inż. Maciej Maliszewski

Zatwierdził: wyd. 2 08.01.2018