



Nazwa ulicy:	Czecha / Trakt Brzeski
Odcinek:	Kajki - 225 m przed Bronisławą Czecha Las 02



Karta przeglądu stanu nawierzchni

1. Przegląd stanu nawierzchni

Ocena stanu nawierzchni:

Jezdnia lewa: 0+000	2+100
Indeks spękań IS:	
Spękania podłużne, mb:	
Spękania siatkowe i skupiska rys:	
Koleiny:	
Łaty:	
Obniżone studzienki:	
Wyboje:	
Szacunkowa trwałość nawierzchni:	< 1 rok
Szacunkowa trwałość po remoncie:	20 lat

Jezdnia prawa: 0+000	2+100
Indeks spękań IS:	
Spękania podłużne, mb:	
Spękania siatkowe i skupiska rys:	
Koleiny:	
Łaty:	
Obniżone studzienki:	
Wyboje:	
Szacunkowa trwałość nawierzchni:	< 1 rok
Szacunkowa trwałość po remoncie:	20 lat

Pas zewnętrzny

0+000	2+100
Indeks spękań IS:	
Spękania podłużne, mb:	
Spękania siatkowe i skupiska rys:	
Koleiny:	
Łaty:	
Obniżone studzienki:	
Wyboje:	
Szacunkowa trwałość nawierzchni:	< 1 rok
Szacunkowa trwałość po remoncie:	20 lat

0+000	2+100
Indeks spękań IS:	
Spękania podłużne, mb:	
Spękania siatkowe i skupiska rys:	
Koleiny:	
Łaty:	
Obniżone studzienki:	
Wyboje:	
Szacunkowa trwałość nawierzchni:	< 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 obie jezdnie 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 spękaniami siatkowymi. Nawierzchnia odznaczała się wielokrotnym łataniem w ramach zabiegów utrzymaniowych, szczególnie na jezdni prawej, ale występowały też nienaprawiane ubytki. Na podstawie wyników badań FWD wydzielono 1 odcinek jednorodny na tym odcinku drogi. Z punktu widzenia ugięć, droga wymaga wzmocnienia dla ruchu KR5 w planowanym 20-letnim okresie eksploatacji.

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 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 zastosować wzmacniającą siatkę stalową w mieszance slurry-seal na jezdni prawej i lewej. 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 Kajki		Frez*, cm	Wyrówn. cm	Zbrojenie	AC, cm	SMA, cm	Niweleta
Jezdnia prawa							
0,000	2,100	-14	5	stalowa+slurry 1cm	16	3	+11
Jezdnia lewa							
0,000	2,100	-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 chudo betonem na kruszywo C_{60/3}. Odprężenie nośnej podbudowy za pomocą gilotyny lub walca trójkątnego. Wykonanie warstwy wyrównawczej z AC WMS 16, ułożenie siatki stalowej z mieszkanką 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.

inż. Jacek Krzysztofowicz

Opracował: Pracownia Technologii Nawierzchni IBDiM

KIEROWNIK

mgr inż. Maciej Maliszewski

Zatwierdził: wyd. 2, 08.01.2018

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