

Analiza wykresów wskazuje na zróżnicowany stan nośności na badanym odcinku. Spowodowane to jest najprawdopodobniej różnym stanem warstwy podbudowy (betonowej w II fazie spękań oraz brukowcowej) a w mniejszym stopniu warstw bitumicznych oraz podłoża gruntowego. Wykres ugięcia D1800 wskazuje na dużą jednorodność podłoża gruntowego. Na podstawie wyników pomiaru ugięcia maksymalnego FWD (D0) dla całego odcinka, zgodnie z Procedurą nr 4 dla nawierzchni półsztywnej z Załącznika C Katalogu Wzmocnień Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych, zostało określone ugięcie miarodajne (wg pomiaru belką Benkelmana). Wartość tego ugięcia wynosi 0.85 mm, a więc nieznacznie tylko przekracza ugięcie dopuszczalne dla kategorii ruchu KR3 (0.80 mm wg Tab. 13 KWiRN). **Świadczy to o stosunkowo dobrym stanie nośności badanego odcinka drogi.** Zaznaczyć należy jednak, że pomiary przeprowadzone zostały we wrześniu, gdy warunki gruntowo-wodne nie były krytyczne.

2. BADANIA GEOTECHNICZNE

Na badanym odcinku drogi wykonano w nawierzchni 4 odwierty do głębokości 2m. Jednocześnie pobrano próbki warstw konstrukcyjnych i gruntów do badań laboratoryjnych. Przekroje geotechniczne oraz zestawienie wyników badań gruntu w załączniku nr 2.

2.1. Konstrukcja nawierzchni

Nawierzchnia bitumiczna na badanym odcinku drogi charakteryzuje się zmienną grubością, która w wykonanych otworach wynosi od 0.075-0.095m na początku odcinka do 0.135-0.155m w środku i na końcu odcinka. W lokalizacjach, w których stwierdzono mniejsze jej grubości, leży ona na cienkiej (0.10m) warstwie betonu. Tam, gdzie jej grubość jest mniejsza, leży na warstwie bruku grubości 0.13-0.20m. zarówno pod betonem jak i brukiem występuje warstwa podsypki z pospółki o grubości 0.11-0.15m oraz wskaźniku piaskowym WP=64-67. W otworze nr 3 pod podsypką natrafiono na warstwę tłuczniową grubości 0.17m stanowiącą być może lokalne wyrównanie starej nawierzchni. W pozostałych otworach tej warstwy nie udokumentowano. Łączna grubość warstw konstrukcyjnych wynosi od 0.31-0.35m (otwór nr 1,2) do 0.46-0.55m (otwór nr 3,4). Wszystkie otwory zlokalizowane były w odległości ok. 1.0m od krawędzi jezdni. Dodatkowo wykonano w tych samych lokalizacjach płytkie odkrywki na poboczach przy samej krawędzi jezdni w celu sprawdzenia istnienia ewentualnych poszerzeń drogi i ich konstrukcji. Otrzymano następujące wyniki.