

postaci spękań siatkowych i wyruszeń w obrębie krawędzi jezdni. Charakter tych uszkodzeń może wskazywać na istnienie poszerzenia drogi o innej konstrukcji. Na całym badanym odcinku widoczne są ślady zabiegu powierzchniowego w postaci plam lepiscza na powierzchni jezdni (szczególnie w śladach kół).

1.2. Pomiar nośności nawierzchni

W celu określenia aktualnej nośności nawierzchni wykonano we wrześniu 2003 pomiary ugięć nawierzchni za pomocą ugięciomierza dynamicznego FWD. Badanie polegało na pomiarze czaszy ugięć nawierzchni pod płytą o średnicy 30 cm przy zadanym obciążeniu 50kN działającym impulsowo (dynamicznie), co odpowiada obciążeniu 100kN/oś. Pomiary wykonywano w śladzie prawego koła, po obu stronach jezdni w odstępach co 100m z przesunięciem względnym punktów między stronami o 50m. W czasie pomiaru rejestrowano również temperaturę warstw bitumicznych, która wyniosła 23°C. Na podstawie pomierzonych czasz ugięć oraz obliczonych na ich podstawie parametrów SCI300 i SCI600 można w sposób przybliżony określić względny stan nośności poszczególnych stref konstrukcji. Ugięcie D0 odpowiada za całą konstrukcję (może być przeliczone na ugięcie sprężyste wg pomiaru belką Benkelmana), parametry SCI300 i SCI600 określają stan odpowiednio górnych (bitumicznych) oraz dolnych (podbudowy) warstw konstrukcji. Ugięcie D1800 wskazuje na stan podłoża gruntowego. Wyniki pomiaru ugięć przedstawiono tabelarycznie w załączniku nr 1 oraz na poniższych wykresach.

