

RAPORT Z PRZEGLĄDU SZCZEGÓŁOWEGO OBIEKTU MOSTOWEGO

Nazwa Zarządu Drogi: Zarząd Dróg Miejskich w Kaliszu
ul. Złota 43
62-800 Kalisz

Nazwa obiektu: Most M08 w ciągu Al. Wojska Polskiego
nad rzeką Prosną - zachodni

JNI: 01027993

Nr drogi i kilometraż: droga powiatowa nr 6183P, km 1+957

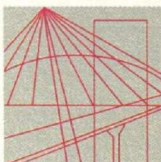


Kalisz, grudzień 2023r.

Spis treści:

- I. UPRAWNIENIA I PRZYNALEŻNOŚĆ DO IZBY INŻYNIERÓW**
- II. PROTOKÓŁ PRZEGLĄDU SZCZEGÓŁOWEGO KŁADKI DLA
PIESZYCH**

I. UPRAWNIENIA I PRZYNALEŻNOŚĆ DO IZBY INŻYNIERÓW



WIELKOPOLSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

sygn. akt: WOIB-OKK-MP-0054-204/2012

Poznań, dnia 20 czerwca 2012 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001 r. Nr 5 poz. 42, z późn. zm.) i art. 12 ust. 1 pkt 1, art. 12 ust. 3 i 4, art. 13 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 243 poz. 1623 z późn. zm.) oraz § 19 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 83 poz. 578 z późn. zm.)

decyzją Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej WOIB
otrzymuje

Pan
Damian Piotr Ziółkowski

magister inżynier
kierunek: Budownictwo
urodzony dnia 04 kwietnia 1984 r. w Poznaniu

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
nr ewidencyjny WKP/0112/POOM/12

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności mostowej

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Pouczenie

1. Podstawą do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Poznaniu w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.



Przewodniczący
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej WOIB

dr inż. Daniel Pawlicki

Na podstawie art.12 ust.1 pkt 1 i 5 ustawy Prawo budowlane Pan Damian Piotr Ziółkowski jest upoważniony w specjalności mostowej do:

- projektowania, sprawdzania projektów budowlanych w specjalności objętej niniejszymi uprawnieniami i sprawowania nadzoru autorskiego,
 - sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych
- bez ograniczeń.**

Niniejsze uprawnienia budowlane zgodnie z § 19 ust.1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie uprawniają do projektowania obiektu budowlanego, takiego jak:

- 1) drogowy obiekt inżynierski, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych;
 - 2) kolejowy obiekt inżynierski: most, wiadukt, przepust, konstrukcja oporowa oraz nadziemne i podziemne przejście dla pieszych, w rozumieniu przepisów o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe
- oraz zgodnie z § 19 ust. 2 rozporządzenia jw. do obliczania światła mostów i przepustów.

Na podstawie § 15 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, uprawnienia do projektowania stanowią podstawę do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu w zakresie w/w specjalności.

Skład orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

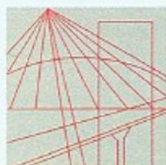
Przewodniczący – dr inż. Daniel Pawlicki:

Członek Komisji – dr inż. Andrzej Barczyński:.....

Członek Komisji – mgr inż. Szczepan Mikurenda:.....

Otrzymują:

1. Pan Damian Piotr Ziółkowski
60-194 Poznań, ul. Czernika 3
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a



WIELKOPOLSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

sygn. akt WOIB-OKK-MW-0055-216/2014

Poznań, dnia 16 grudnia 2014 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów i inżynierów budownictwa (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 932, z późn. zm.) i art. 12 ust. 1 pkt 2, art. 12 ust. 2, 3, 4 oraz ust. 4c pkt 2, art. 13 ust. 1 i 2 oraz ust. 3 i 4, art. 14 ust. 1 pkt 3a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 z późn. zm.) oraz § 13 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. 2014 r. poz. 1278) po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

decyzją Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej WOIB
otrzymuje

Pan
Damian Piotr Ziółkowski

magister inżynier
kierunek: Budownictwo
urodzony dnia 04 kwietnia 1984 r. w Poznaniu

UPRAWNIENIA BUDOWLANE nr ewidencyjny WKP/0253/OWOM/14

**do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń
w specjalności inżynierskiej mostowej**

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Pouczenie

1. Podstawą do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Wielkopolskiej Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Poznaniu w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.



Przewodniczący
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej WOIB

prof. dr hab. inż. Wiesław Buczkowski

Na podstawie art.12 ust.1 pkt 2,3,4 i 5 oraz art. 13 ust.3 i 4 ustawy Prawo budowlane Pan Damian Piotr Ziółkowski jest upoważniony w specjalności inżynierskiej mostowej do:

- kierowania budową lub innymi robotami budowlanymi,
- kierowania wytwarzaniem konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz nadzoru i kontroli technicznej wytwarzania tych elementów,
- wykonywania nadzoru inwestorskiego,
- sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych

bez ograniczeń.


Zgodnie z § 13 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia uprawniają do kierowania robotami budowlanymi związanymi z obiektem budowlanym, takim jak:

- 1) drogowy obiekt inżynierski, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych;
- 2) kolejowy obiekt inżynierski: most, wiadukt, przepust, ściany oporowe, tunele liniowe, nadziemne i podziemne przejścia dla pieszych, w rozumieniu przepisów o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie.

Skład orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

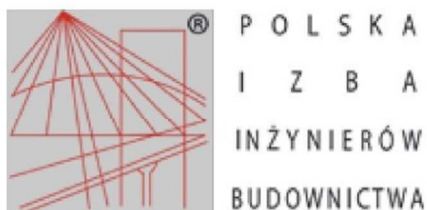
Przewodniczący – prof. dr hab. inż. Wiesław Buczkowski: 

Członek Komisji – dr inż. Andrzej Barczyński: 

Członek Komisji – dr inż. Daniel Pawlicki: 

Otrzymują:

- ① Pan Damian Piotr Ziółkowski
60-194 Poznań, ul. Czernika 3
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

WKP-Y79-3BV-51T *

Pan Damian Piotr Ziółkowski o numerze ewidencyjnym WKP/BM/0419/12

adres zamieszkania ul. Czernika 3, 60-194 Poznań

jest członkiem Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2023-01-01 do 2023-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2022-12-08 roku przez:

Andrzej Kulesa, Przewodniczący Rady Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

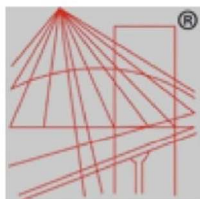
(Zgodnie z art. 78¹ K.c.

§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarcza złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.





P O L S K A
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

WKP-4C1-AZ1-F6A *

Pan Damian Piotr Ziółkowski o numerze ewidencyjnym WKP/BM/0419/12
adres zamieszkania ul. Czernika 3, 60-194 Poznań
jest członkiem Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2024-01-01 do 2024-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2023-12-12 roku przez:

Andrzej Kulesa, Przewodniczący Rady Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie z art. 78¹ K.c.

§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarcza złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go
kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

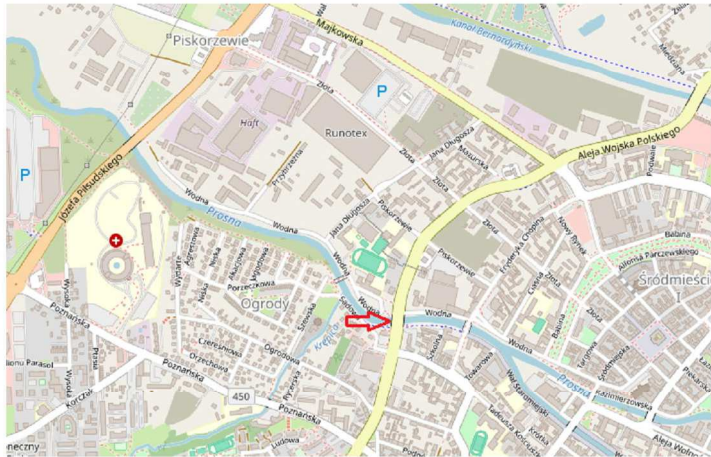
§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.



II. RAPORT Z PRZEGLĄDU SZCZEGÓŁOWEGO

PROTOKÓŁ PRZEGLĄDU SZCZEGÓŁOWEGO OBIEKTU MOSTOWEGO

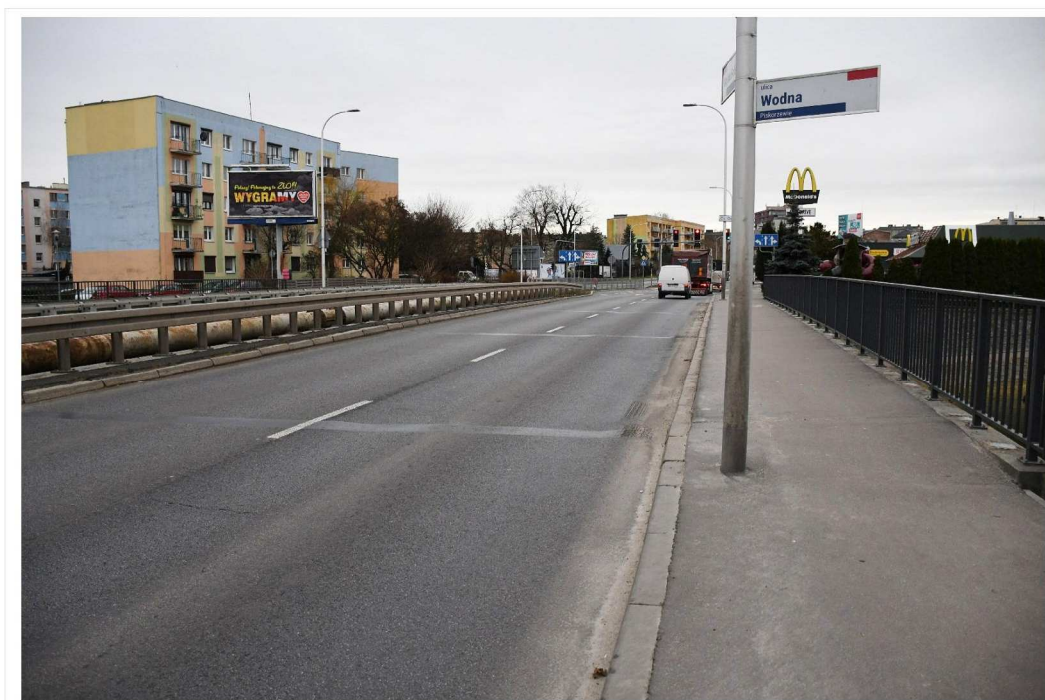
INFORMACJE OGÓLNE		Karta nr 1																
JNI: 01027993 Nazwa przeszkody: rzeka Proсна Rodzaj i nazwa obiektu: most drogowy M08 - zach. Miejscowość: Kalisz Nr drogi i kilometraż: droga pow. nr 6183P, km 1+957 Nośność projektowana: brak danych Nośność lub aktualna nośność użytkowa: 30 ton Rok budowy: 1975	<div style="text-align: center; margin-bottom: 10px;">Lokalizacja szczegółowa</div> 																	
Dane o dokumentacji: Dokumentacja projektowa remontu obiektu z 1999r.																		
Informacje o budowie, przebudowie, remontach i poprzednich przeglądach: W 1999r. przeprowadzono remont obiektu. Przeglądy okresowe wykonywane są na bieżąco.																		
Opis obiektu: <p>Most jest obiektem 3-przęsłowym, o schemacie statycznym belki swobodnie podpartej. Konstrukcja ustroju nośnego jest żelbetowa, prefabrykowana. Ustrój nośny tworzą dźwigary prefabrykowane typu poznańskiego, zespolone ze sobą stalowymi ściągami. Ustrój nośny oparty jest na monolitycznych, pełnościennych, żelbetowych przyczółkach ze skrzydłami oraz na żelbetowych filarach tarczowych. Obiekt posadowiony jest pośrednio na palach wbijanych.</p> <p>Brak danych na temat normy i klasy obciążenia na które obiekt został zaprojektowany.</p>																		
Podstawowe parametry obiektu: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">– Długość obiektu</td> <td style="text-align: right;">31,92 m</td> </tr> <tr> <td>– Rozpiętość teoretyczna przęseł</td> <td style="text-align: right;">3x10,00 m</td> </tr> <tr> <td>– Kąt skosu obiektu</td> <td style="text-align: right;">90°</td> </tr> <tr> <td>– Szerokość całkowita</td> <td style="text-align: right;">10,99 m</td> </tr> <tr> <td>– Na szerokość konstrukcji nośnej składają się:</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">- jezdnia</td> <td style="text-align: right;">7,14 m</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">- kapa chodnikowa lewa</td> <td style="text-align: right;">2,92 m</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">- kapa chodnikowa prawa</td> <td style="text-align: right;">0,93 m</td> </tr> </table>			– Długość obiektu	31,92 m	– Rozpiętość teoretyczna przęseł	3x10,00 m	– Kąt skosu obiektu	90°	– Szerokość całkowita	10,99 m	– Na szerokość konstrukcji nośnej składają się:		- jezdnia	7,14 m	- kapa chodnikowa lewa	2,92 m	- kapa chodnikowa prawa	0,93 m
– Długość obiektu	31,92 m																	
– Rozpiętość teoretyczna przęseł	3x10,00 m																	
– Kąt skosu obiektu	90°																	
– Szerokość całkowita	10,99 m																	
– Na szerokość konstrukcji nośnej składają się:																		
- jezdnia	7,14 m																	
- kapa chodnikowa lewa	2,92 m																	
- kapa chodnikowa prawa	0,93 m																	
Podstawa powołania zespołu wykonującego przegląd: Zalecenie Zarządcy obiektu - obawa o stan techniczny mostu.																		
Zespół wykonujący przegląd	Podpisy	Data przeglądu: 19.12.2023r. Stan pogody: sucho Temperatura: 5°C Termin następnego przeglądu: przegląd specjalny, nie okresowy																
Kierownik zespołu: mgr inż. Damian Ziółkowski Nr uprawnień budowlanych: WKP/0112/POOM/12 do projektowania WKP/0253/OWOM/14 do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności mostowej																		



Fot. 2 Widok z boku obiektu od strony północno-zachodniej



Fot. 3 Widok z boku obiektu od strony południowo-zachodniej



Fot. 4 Widok na jezdnię na obiekcie od strony północnej



Fot. 5 Widok na jezdnię na obiekcie od strony południowej



Fot. 6 Widok na spód ustroju nośnego



Fot. 7 Nawierzchnia jezdni na obiekcie

Lekkie skoleinowanie nawierzchni jezdni oraz dylatacji bitumicznych w śladzie kolein na jezdni.



Fot. 8 Bitumiczne przykrycie dylatacyjne

Lokalne uszkodzenie mechaniczne dylatacji bitumicznej.



Fot. 9 Bitumiczne przykrycie dylatacyjne

Miejscowe upłynnienie i przemieszczenie się masy dylatacyjnej na jezdnię.



Fot. 10 Nawierzchnia chodnika, bariera

*Szczelina pomiędzy nawierzchnią jezdni w pasie rozdziału, a krawężnikiem wypełniona piaskiem z porostem roślinności. Pęknięcia w nawierzchni.
Korozja na podstawach bariery w pasie rozdziału.
Silnie skorodowana rura osłonowa urządzeń obcych.*



Fot. 11 Belka podporęczowa

*W belce podporęczowej pozostały stare marki balustrad, które korodują.
Na szerokości belki podporęczowej szczelina dylatacyjna wypełniona została betonem.
Szczelina dylatacyjna musi być wypełniona materiałem elastycznym, aby umożliwić swobodne przesuwu termiczne przęsł.*



Fot. 12 Belka gzymsowa

Odspojenie kitu poliuretanowego w wypełniającą szczelinę dylatacyjną w gzymsie.



Fot. 13 Belka gzymsowa

Miejscowe zarysowania oraz lekkie zanieczyszczenie na powierzchni belki.



Fot. 14 Spód ustroju nośnego

*Pęknięcie podłużne na spodzie dźwigara prefabrykowanego.
Uszkodzenie spowodowane jest korozją prętów głównych podłużnych zbrojenia.*



Fot. 15 Spód ustroju nośnego

*Pęknięcie podłużne na spodzie dźwigara prefabrykowanego.
Uszkodzenie spowodowane jest korozją prętów głównych podłużnych zbrojenia.*



Fot. 16 Ustrój nośny

Brak ściągów zapewniających współpracę pomiędzy belkami. W otworach powinny być przewleczone stalowe ściągi przez wszystkie belki. Są one bardzo istotnym elementem tego typu ustroju nośnego powodującym włączenie się do współpracy przy przenoszeniu obciążeń sąsiednich belek. Brak ściągów powoduje, że belki pod kołami ciężkich pojazdów są przeciążane.

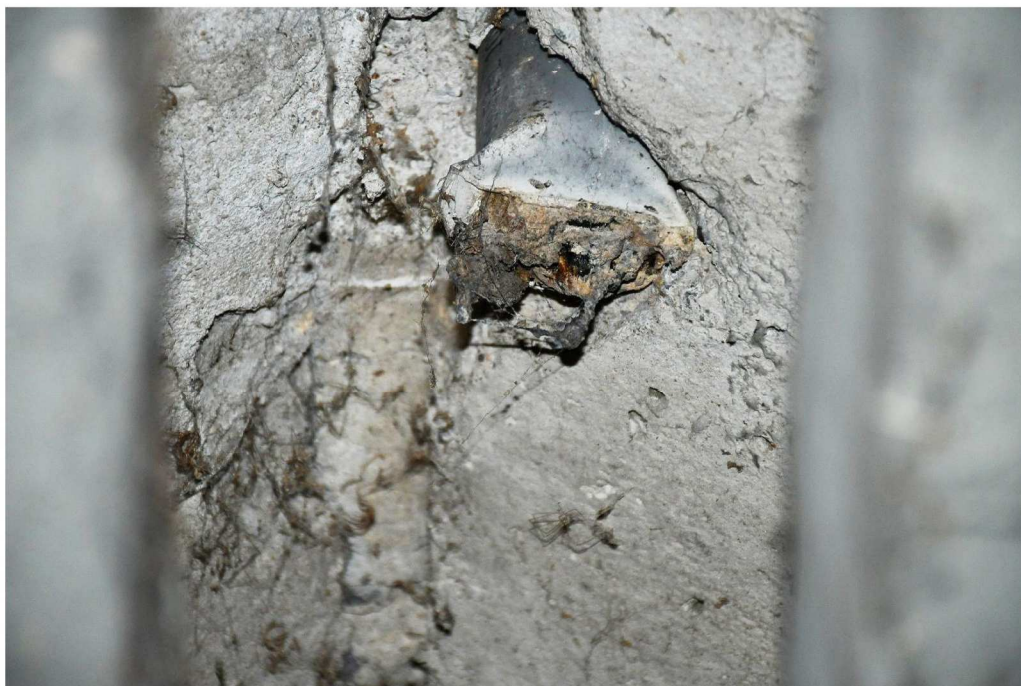
Ściągi należy uzupełnić, aby odtworzyć zaprojektowany charakter pracy ustroju nośnego.



Fot. 17 Ustrój nośny w miejscu oparcia na przyczółku

Miejscowe uszkodzenia - pęknięcia belek w strefie podparcia.

Uszkodzenia tego typu powstają wskutek przecieków wody z nawierzchni nad szczelinami dylatacyjnymi. Aktualnie wypełnienia szczelin są szczelne, jednak przed remontem obiektu końce belek mogły być zalewane wodą. Uszkodzenie wymaga odkucia uszkodzonego miejsca oraz naprawy.



Fot. 18 Sączek odwadniający

Ułamana jedna z rurek sączków odwadniających izolację pomostu.



Fot. 19 Oświetlenie pod obiektem

Skorodowane osłony klosza oraz rurki osłonowe kabli zasilających lampy.



Fot. 20 Przyczółek mostu

Wypełnienie szczeliny dylatacyjnej betonem jest niedopuszczalne. Szczelina powinna być odsłonięta, aby ustrój nośny mógł swobodnie pracować termicznie. Takie działanie powoduje powstanie dodatkowych sił wewnętrznych w dźwigarach - mogło spowodować widoczne pęknięcia belek nad podporami oraz spowodowało odlamanie skrzydła przyczółka na które z dużą siłą napiera w okresie letnim ustrój nośny.



Fot. 21 Filar mostu

Zacieki wapienne na powierzchni korpusu i oczepu filara, odsłonięte pręty strzemion korpusu nie posiadające odpowiednich otulin betonowych.



Fot. 22 Filar mostu

Zacieki wapienne na powierzchni korpusu i oczepu filara. Porost mchów. Zacieki w tym miejscu charakterystyczne są dla przecieków dylatacji bitumicznych. Stan dylatacji nie wykazuje nieszczelności, lecz mogą one być na styku dylatacji i izolacji pomostu. Należy zmyć zacieki i sprawdzić czy się odtworzą, w takim wypadku należy wymienić przeciekającą dylatację.



Fot. 23 Oczep filara

Pęknięcia oczepu, zacieki wapienne oraz ubytki na krawędziach i korodujące zbrojenie.



Fot. 24 Oczep filara

Silnie skorodowany beton czola oczepu filara, co spowodowane jest silnym działaniem czynników atmosferycznych na ten obszar. Uszkodzenie należy naprawić i zabezpieczyć powłokami ochronnymi



Fot. 25 Oczep filara

Wystające skorodowane zbrojenie na krawędzi oczepu, która poddawana jest silniejszemu działaniu czynników atmosferycznych. Kolejną przyczyną uszkodzenia jest brak odpowiedniej otuliny betonowej chroniącej pręty.



Fot. 26 Oczep filara

Ubytek betonu na krawędzi oczepu, odsłonięte korodujące pręty, porost roślinności na oczepie. Silnie skorodowane łożyska z kształtowników stalowych pod konstrukcją stalową urządzeń obcych.



Fot. 27 Teren pod obiektem

Przemieszczenia i nierówności chodnika z płytek betonowych, częściowo uzupełnione innymi płytkami, częściowo betonem monolitycznym. Chodnik należy wykonać na nowo, gdyż w takim stanie zagraża bezpieczeństwu pieszych. Zanieczyszczenie i porost roślinności na krawędzi chodnika.



Fot. 28 Balustrada pod obiektem

Korozja balustrady wzdłuż chodnika pod obiektem.



Fot. 29 Skarpa pod obiektem

*Przemieszczenia płytek betonowych typu trylinka umacniających skarpe przy przyczółku.
Uszkodzenie spowodowane zapadnięciem się gruntu skarpy pod umocnieniem.*



Fot. 30 Skarpa pod obiektem

Przemieszczenia umocnienia skarpy z kostki kamiennej przy skrzydle przyczółka.



Fot. 31 Konstrukcja stalowa urządzeń obcych

*Silna korozja konstrukcji stalowej pod urządzenia obce.
Zanieczyszczenie ławy podłożyskowej przyczółka.*

JNI: 01027993	ARKUSZ SPOSTRZEŻEŃ z dnia 19.12.2023r.	Karta nr 4.1
1.	Średni dobowy ruch (SDR) oraz procentowy udział w ruchu pojazdów ciężarowych i autobusów wg ostatniego GPR: SDR = poj./dobę Udział w ruchu pojazdów ciężarowych i autobusów: % Uwagi: Brak danych. Ruch pojazdów na obiekcie jest intensywny.	
2.	Stan nawierzchni jezdni: Nawierzchnia jezdni na moście jest w stanie <u>zadowalającym</u> . Występuje niewielkie skoleinowanie nawierzchni oraz zanieczyszczenie piaskiem przy krawężnikach (Fot. 7). Brak pęknięć, ubytków.	
3.	Stan chodników (nawierzchnia, kapy, gzymsy, krawężniki): Chodniki na obiekcie są w stanie <u>niepokojącym</u> . O ile w przypadku chodnika użytkowego nie zaobserwowano znaczących uszkodzeń, to chodnik w pasie rozdziału posiada pęknięcia nawierzchni oraz nie szczelność pomiędzy nawierzchnią, a krawężnikiem. Uszkodzenia wypełnione są piaskiem i porasta w nich roślinność (Fot. 10).	
4.	Stan balustrad, barier i osłon: Stan balustrad i barier jest <u>zadowalający</u> . Zarówno w przypadku bariery w pasie rozdziału jak i balustrady na krawędzi chodnika występuje niewielka korozja podstaw (Fot. 10). Brak innych uszkodzeń.	
5.	Stan urządzeń odwadniających: Stan urządzeń odwadniających jest <u>zadowalający</u> . Odwodnienie z poziomu nawierzchni jezdni - powierzchniowe - do wpustów zlokalizowanych na dojazdach. Nawierzchnia jezdni przy krawężniku (obszar którym woda spływa do wpustów) jest zanieczyszczona piaskiem (Fot. 8, 9). Odwodnienie z poziomu izolacji pomostu - sączkami bezpośrednio pod obiekt - nie zauważono nieprawidłowości.	
6.	Stan izolacji: Izolacja pomostu w stanie <u>odpowiednim</u> , brak przecieków.	

JNI: 01027993	ARKUSZ SPOSTRZEŻEŃ z dnia 19.12.2023r.	Karta nr 4.2
7.	Stan urządzeń dylatacyjnych: Stan urządzeń dylatacyjnych jest niepokojący . W bitumicznym przykryciu dylatacyjnym wystąpiło upłynnienie i przemieszczenie masy dylatacyjnej na nawierzchnię jezdni (Fot. 9). Niepokojące są jednak rozległe zacieki na filarach spowodowane prawdopodobnie przeciekami przykryć dylatacyjnych (Fot. 20, 21). Rozszczelnione są uszczelnienia wypełniające dylatację w strefie gzymsu (Fot. 12), a w strefie belek podporęczowych i pomiędzy dźwigarami, a skrzydłem przyczółka szczelinę wypełniono betonem (Fot. 20), co jest niedopuszczalne.	
8.	Stan konstrukcji przęseł	
8.1.	Stan dźwigarów głównych: Stan dźwigarów głównych jest niepokojący . Na spodzie belek zaobserwowano pęknięcia podłużne, które spowodowane są miejscową korozją prętów zbrojeniowych (Fot. 14, 15). Nie są to pęknięcia wytrzymałościowe. Belki prefabrykowane powinny być połączone stalowymi ściągami, które zapewniają współpracę w przenoszeniu obciążeń. W otworach nie wykonano ściągów, co jest bardzo niepokojące, gdyż zaburza charakter pracy ustroju nośnego powodując, że jego rzeczywista nośność jest mniejsza niż zaprojektowano. W strefie podparcia belek nad przyczółkami występują pęknięcia belek (Fot. 17, 20).	
8.2.	Stan płyty pomostu: Ustroju nośnym z belek prefabrykowanych typu poznańskiego nie występuje wydzielony pomost podlegający ocenie.	
8.3.	Stan wsporników podchodnikowych: Ustroju nośnym z belek prefabrykowanych typu poznańskiego nie występują wsporniki podchodnikowe.	
9.	Stan podpór	
9.1.	Stan przyczółków (fundamentów i korpusów): Stan przyczółków jest niepokojący . Wystąpiło odłamanie skrzydła przyczółka od korpusu, co spowodowane zostało wypełnieniem szczeliny dylatacyjnej pomiędzy końcem ustroju nośnego, a skrzydłem przyczółka betonem (Fot. 20). Jest to sytuacja niedopuszczalna, szczeliny w tym miejscu muszą pozostać niewypełnione. Ława podłożyskowa przyczółka w strefie pomiędzy obiektami jest zanieczyszczona gruntem i porośnięta roślinnością, co przyspieszy jej degradację (Fot 31).	

JN1: 01027993	ARKUSZ SPOSTRZEŻEŃ z dnia 19.12.2023r.	Karta nr 4.3
9.2.	Stan filarów (fundamentów i korpusów): Filary są w stanie <u>niepokojącym</u> . Na filarach widoczne są intensywne nacieki wapienne spowodowane prawdopodobnie przeciekami dylatacji bitumicznych (Fot. 21, 22). Nacieki należy zmyć i obserwować czy się nie odtworzą, jeżeli tak, to należy wymienić nieszczelne dylatacje. <u>Zaobserwowano dużo uszkodzeń na powierzchni oczepów filarów</u> . Występują pęknięcia (Fot. 23) i ubytki betonu odsłaniające korodujące pręty zbrojeniowe (Fot. 25, 26). Na czole oczepu beton jest silnie skorodowany (Fot. 24).	
10.	Stan łożysk: Łożyska są w stanie <u>niepokojącym</u> . Stalowe przekładki łożysk korodują (Fot. 24, 26).	
11.	Stan dojazdów: Stan nawierzchni na dojazdach jest <u>zadowalający</u> . Podobnie jak na obiekcie występuje niewielkie skoleinowanie nawierzchni (Fot. 4, 5) oraz zanieczyszczenie piaskiem przy krawężnikach. Brak pęknięć, ubytków.	
12.	Przestrzeń podmostowa i otoczenie obiektu: Przestrzeń podmostowa i otoczenie obiektu jest w stanie <u>niepokojącym</u> . Chodniki pod obiektem z nierównościami płytek betonowych, pouzupełnianych innym rodzajem płytek oraz betonem monolitycznym (Fot. 27). Powierzchnia chodnika jest nierówna, z ubytkami i może doprowadzić do wypadku pieszego. Balustrada wzdłuż chodnika pod obiektem jest skorodowana (Fot. 28). Skarpy przy i pod obiektem z przemieszczeniami umocnień (Fot. 29, 30).	
13.	Administrator i stan urządzeń obcych: Stan urządzeń obcych jest <u>niepokojący</u> . Stalowa konstrukcja podpierająca urządzenia obce miejscami silnie koroduje (na połączeniach dźwigarów z poprzecznicami) (Fot. 31). Korodują też rury osłonowe urządzeń obcych.	

JNI: 01027993	ARKUSZ ZALECEŃ z dnia 19.12.2023r.	Karta nr 5.1
I. Na podstawie przeprowadzonego przeglądu uznaje się, że obiekt mostowy nie wymaga napraw, poza pracami porządkowymi i konserwacyjnymi, i może być użytkowany bez wprowadzenia dodatkowych ograniczeń ruchu* .		
II. Na podstawie przeprowadzonego przeglądu stwierdzono konieczność wykonania następujących robót*:		
1.	W wyposażeniu: <i>a) w zakresie bieżącego utrzymania</i> – oczyścić nawierzchnię jezdni z piasku wzdłuż krawężników, – usunąć roślinność i ziemię z pęknięć nawierzchni chodnika w pasie rozdziału oraz uzupełnić pęknięcia mieszanką mineralno-asfaltową lub zalewką bitumiczną, – usunąć materiał sztywny wypełniający dylatacje w strefie belek podporęczowych i wypełnić je elastycznym kitem poliuretanowym, – wymienić rozszczelniony kit poliuretanowy w szczelinach dylatacyjnych w gzymsach. <i>b) w zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji</i> – brak zaleceń. <i>c) w zakresie remontu lub przebudowy</i> – brak zaleceń.	
2.	W dźwigarach głównych: <i>a) w zakresie bieżącego utrzymania</i> – brak zaleceń. <i>b) w zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji</i> – brak zaleceń. <i>c) w zakresie remontu lub przebudowy</i> – wykonać i zamontować stalowe ściągi zapewniające współpracę pomiędzy dźwigarami oraz dokonać ich sprzężenia.	
3.	W pomoście: <i>a) w zakresie bieżącego utrzymania</i> – brak zaleceń <i>b) w zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji</i> – brak zaleceń <i>c) w zakresie remontu lub przebudowy</i> – brak zaleceń	

* – skreślić I lub II

JNI: 01027993	ARKUSZ ZALECEŃ z dnia 19.12.2023r.	Karta nr 5.2
4.	W podporach: <i>a) w zakresie bieżącego utrzymania</i> – oczyścić ławy podłożyskowe przyczółków z piasku i roślinności. <i>b) w zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji</i> – brak zaleceń. <i>c) w zakresie remontu lub przebudowy</i> – powierzchniowy remont filarów betonem natryskowym z uzupełnieniem ubytków – iniekcja pęknięć pomiędzy korpusami przyczółków, a skrzydłami. Iniekcję należy wykonać w okresie wysokich temperatur, gdy ustrój nośny jest maksymalnie wydłużony od pracy termicznej.	
5.	Na dojazdach: <i>a) w zakresie bieżącego utrzymania</i> – oczyścić nawierzchnię jezdni z piasku wzdłuż krawężników, <i>b) w zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji</i> – brak zaleceń <i>c) w zakresie remontu lub przebudowy</i> – brak zaleceń	
6.	Pod obiektem i w jego otoczeniu: <i>a) w zakresie bieżącego utrzymania</i> – wykonać nowe zabezpieczenia antykorozyjne balustrady pod obiektem, – lokalna rozbiórka przemieszczonych umocnień skarp, wypełnienie przestrzeni pod nimi betonem i ponowne ułożenie umocnienia, – wymiana nawierzchni chodnika z płyt betonowych typu trylinka i płytek chodnikowych. <i>b) w zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji</i> – brak zaleceń. <i>c) w zakresie remontu lub przebudowy</i> – brak zaleceń.	
7.	W urządzeniach obcych: <i>a) w zakresie bieżącego utrzymania</i> – brak zaleceń. <i>b) w zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji</i> – brak zaleceń. <i>c) w zakresie remontu lub przebudowy</i> – wykonać nowe zabezpieczenia antykorozyjne konstrukcji stalowej pod urządzeniami obcymi oraz stalowych rur osłonowych urządzeń obcych.	

JNI: 01027993		ARKUSZ WNIOSKOWANYCH DECYZJI z dnia 19.12.2023r.		Karta nr 5.3
Lp.	Rodzaj decyzji	Potrzeba wykonania*	Termin wykonania	
1.	Zamknięcie obiektu dla ruchu	Nie		
2.	Ograniczenie nośności do [Mg]	Nie		
3.	Ograniczenie prędkości ruchu do [km/h]	Nie		
4.	Ograniczenie skrajni poziomej na obiekcie do [cm]	Nie		
5.	Ograniczenie skrajni poziomej pod obiektem do [cm]	Nie		
6.	Ograniczenie skrajni pionowej na obiekcie do [cm]	Nie		
7.	Ograniczenie skrajni pionowej pod obiektem do [cm]	Nie		
8.	Oznakowanie obiektu	Nie		
9.	Wykonanie prac porządkowych i prac bieżącego utrzymania	Tak		
10.	Użytkowanie obiektu na dotychczasowych warunkach*: Tak			
Zalecenia ogólne: <p>Ogólny stan techniczny obiektu jest dostateczny. Wszystkie uszkodzenia, które wystąpiły są możliwe do naprawy. W zakresie wyposażenia na obiekcie występuje niewielkie zanieczyszczenie nawierzchni jezdni, w przypadku chodników - chodnik użytkowy nie posiada uszkodzeń, natomiast chodnik w pasie rozdziału wymaga oczyszczenia i naprawy pęknięć. Zadowolający jest stan balustrad i barier - występują niewielkie ogniska korozji. Dylatacje bitumiczne posiadają miejscowe przemieszczenia masy. Należy zweryfikować szczelność dylatacji nad filarem na którym są rozległe nacieki wapienne. <u>Należy usunąć wszelkie materiały sztywne ze szczelin dylatacyjnych.</u> Stan belek gzymsowych jest zadowolający. Niepokojący jest brak ściąгов zapewniających współpracę pomiędzy dźwigarami głównymi. Ściągi należy koniecznie uzupełnić, gdyż ich brak powoduje większe wyężenie dźwigarów. <u>Nie uzupełnienie ściąгов będzie skutkowało koniecznością obniżenia nośności obiektu.</u> Poza tym dźwigary posiadają lokalnie pęknięcia podłużne spowodowane korozją zbrojenia, ogólnie dźwigary są w dostatecznym stanie technicznym. W przyczółkach doszło do odłamania skrzydeł, co spowodowane jest sztywnym wypełnieniem szczeliny dylatacyjnej w belce podporęczowej oraz wypełnieniem szczeliny dylatacyjnej pomiędzy ustrojem nośnym, a skrzydłem, która powinna być pozostawiona wolna. Pęknięcia należy zainiektować w okresie letnim. W przypadku filarów występuje dużo uszkodzeń - ubytków, korozji zbrojenia, korozji betonu, filary wymagają więc kompleksowej naprawy. Wymiany wymaga nawierzchnia chodnika pod obiektem, która jest bardzo nierówna i posiada ubytki. Urządzenia obce wymagają wykonania renowacji zabezpieczeń antykorozyjnych zarówno w zakresie rur osłonowych, jak i stalowej konstrukcji nośnej.</p>				
Kierownik zespołu: mgr inż. Damian Ziółkowski Nr uprawnień budowlanych: WKP/0112/POOM/12 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej				
..... pieczęć i podpis				

* – wpisać „tak” lub „nie”

