

RAPORT Z PRZEGLĄDU SZCZEGÓŁOWEGO OBIEKTU MOSTOWEGO

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

Nazwa obiektu: Most M07 w ciągu Al. Wojska Polskiego
nad rzeką Prosną - wschodni

JNI: 01027992

Nr drogi i kilometraż: droga powiatowa nr 6183P, km 1+973

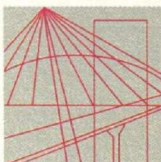


Kalisz, grudzień 2023r.

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

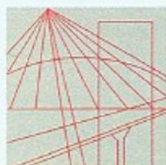
Przewodniczący – dr inż. Daniel Pawlicki:

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

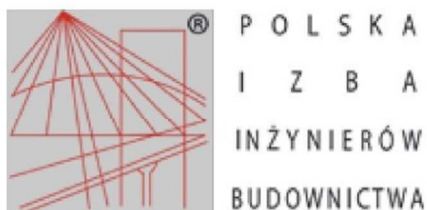
Przewodniczący – prof. dr hab. inż. Wiesław Buczkowski: 

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.

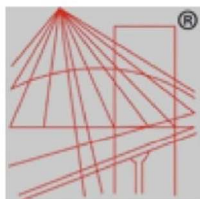
(Zgodnie z art. 78¹ K.c.

§ 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.)

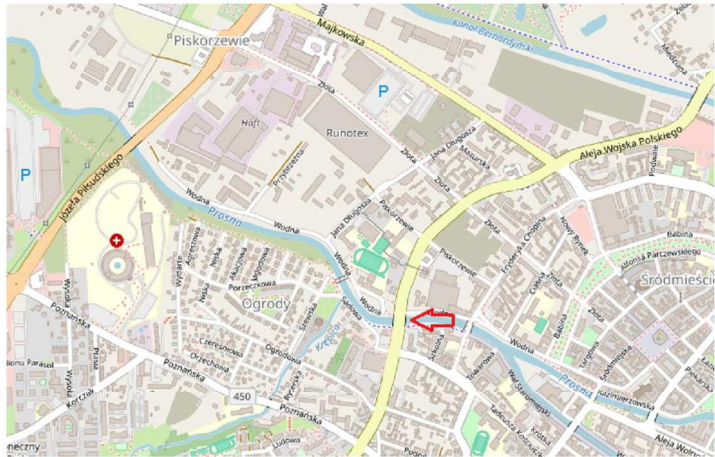
* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.

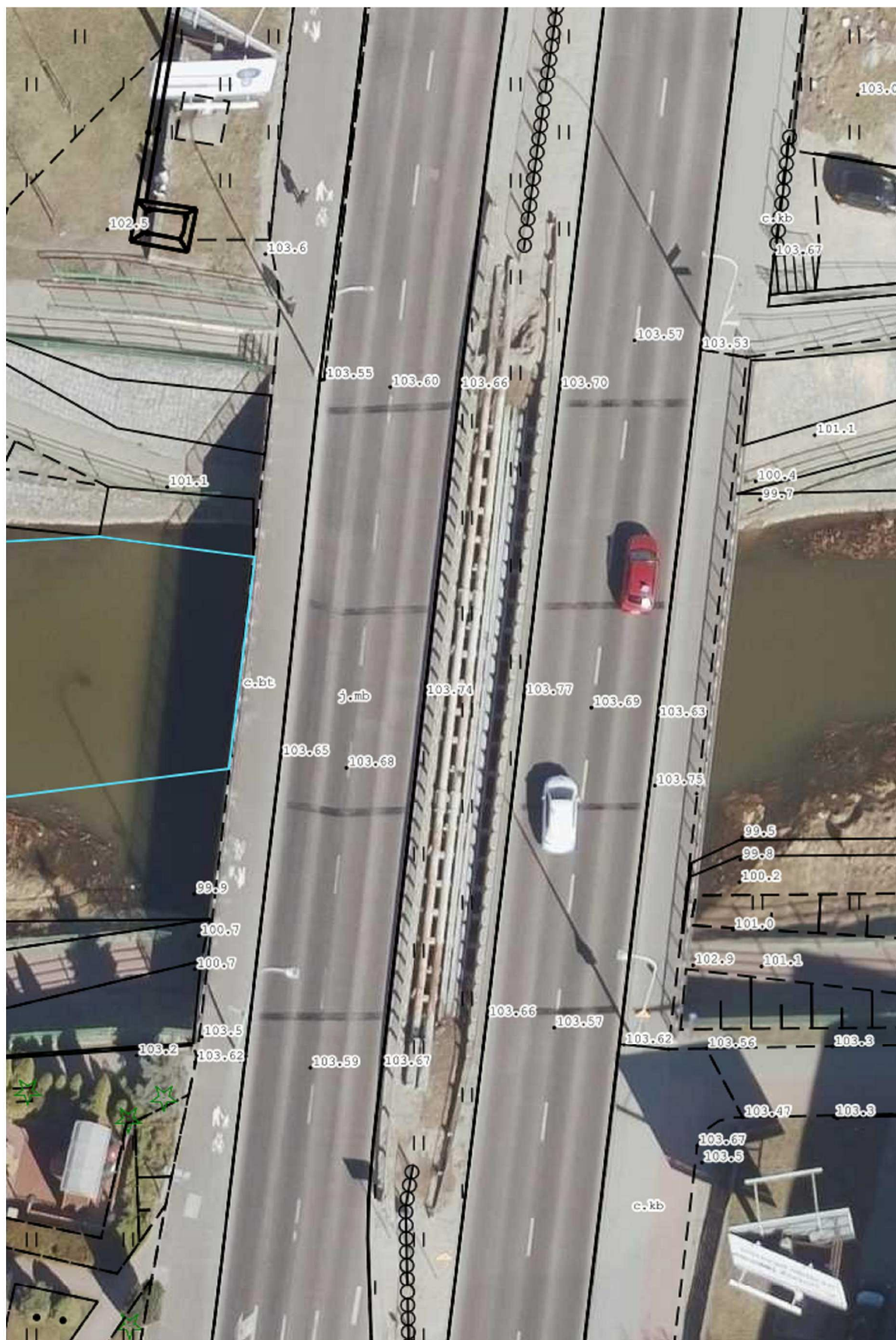


Systemy Inżynierów Budownictwa
Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa
Lubuska 100-100

II. RAPORT Z PRZEGLĄDU SZCZEGÓŁOWEGO

PROTOKÓŁ PRZEGLĄDU SZCZEGÓŁOWEGO OBIEKTU MOSTOWEGO

INFORMACJE OGÓLNE		Karta nr 1																
JNI: 01027992 Nazwa przeszkody: rzeka Proсна Rodzaj i nazwa obiektu: most drogowy M07 - wsch. Miejscowość: Kalisz Nr drogi i kilometraż: droga pow. nr 6183P, km 1+973 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;">11,01 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;">7,08 m</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">- kapa chodnikowa lewa</td> <td style="text-align: right;">2,96 m</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">- kapa chodnikowa prawa</td> <td style="text-align: right;">0,97 m</td> </tr> </table>			– Długość obiektu	31,92 m	– Rozpiętość teoretyczna przęseł	3x10,00 m	– Kąt skosu obiektu	90°	– Szerokość całkowita	11,01 m	– Na szerokość konstrukcji nośnej składają się:		- jezdnia	7,08 m	- kapa chodnikowa lewa	2,96 m	- kapa chodnikowa prawa	0,97 m
– Długość obiektu	31,92 m																	
– Rozpiętość teoretyczna przęseł	3x10,00 m																	
– Kąt skosu obiektu	90°																	
– Szerokość całkowita	11,01 m																	
– Na szerokość konstrukcji nośnej składają się:																		
- jezdnia	7,08 m																	
- kapa chodnikowa lewa	2,96 m																	
- kapa chodnikowa prawa	0,97 m																	
Podstawa powołania zespołu wykonującego przegląd: Zalecenie w przeglądzie podstawowym z roku 2023.																		
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																		



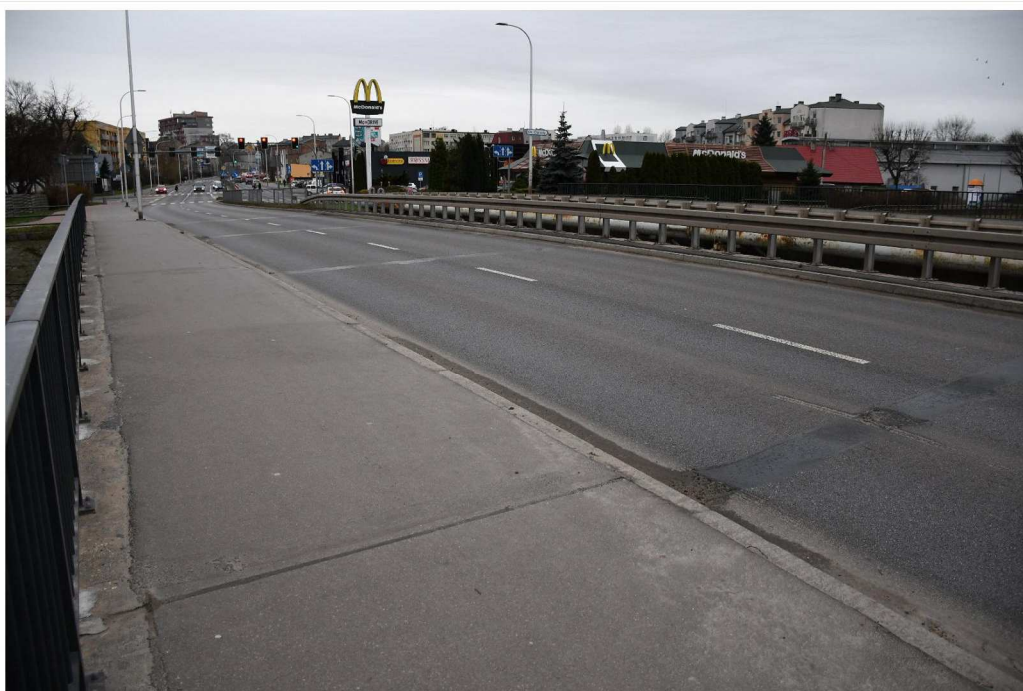
Fot. 1. Zdjęcie satelitarne mostu



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



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



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 Nawierzchnia jezdni i chodnika na obiekcie

*Zanieczyszczenie nawierzchni jezdni przy krawężniku piaskiem.
Niewielkie zanieczyszczenie piaskiem nawierzchni chodnika.*



Fot. 9 Bitumiczne przykrycie dylatacyjne

Miejscowe upłynnienie i przemieszczenie się masy dylatacyjnej na jezdnię.



Fot. 10 Bitumiczne przykrycie dylatacyjne

Miejscowe upłynnienie i przemieszczenie się masy dylatacyjnej na jezdnię.



Fot. 11 Bitumiczne przykrycie dylatacyjne

Lokalne uszkodzenie mechaniczne dylatacji bitumicznej.

Fot. 12 Belka podporęczowa, balustrada

*W belce podporęczowej pozostały stare marki balustrad, które korodują.
Niewielkie ogniska korozji na podstawach balustrad.*



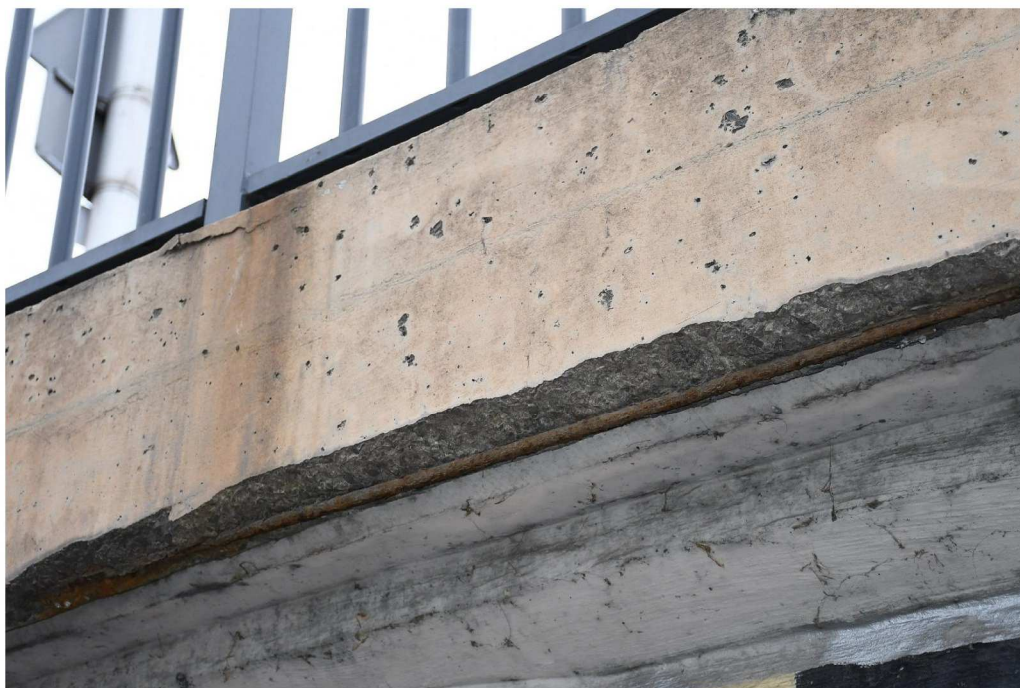
Fot. 13 Belka podporęczowa

Na szerokości belki podporęczowej szczelina dylatacyjna wypełniona została betonem. Szczelina dylatacyjna musi być wypełniona materiałem elastycznym, aby umożliwić swobodne przesuwu termiczne przęsł.



Fot. 14 Belka gzymsowa

*Liczne złuszczenia powłok malarskich na powierzchni belki gzymsowej.
Zacieki korozyjne od starych balustrad.
Odspojenie kitu poliuretanowego w wypełniającą szczelinę dylatacyjną w gzymsie.*



Fot. 15 Belka gzymsowa

Duże ubytki dolnej krawędzi belki gzymsowej, wystający korodujący pręt zbrojeniowy. Uszkodzenie spowodowane niewłaściwym zazbrojeniem belki - pręty podłużne powinny być ujęte w strzemiona poprzeczne będące w rozstawie 10-15cm. Uszkodzenie jest niebezpieczne, gdyż zagraża bezpieczeństwu pieszych korzystających z chodników pod obiektem. Fotografowane uszkodzenie powstało dokładnie nad chodnikiem.



Fot. 16 Spód ustroju nośnego

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



Fot. 17 Spód ustroju nośnego

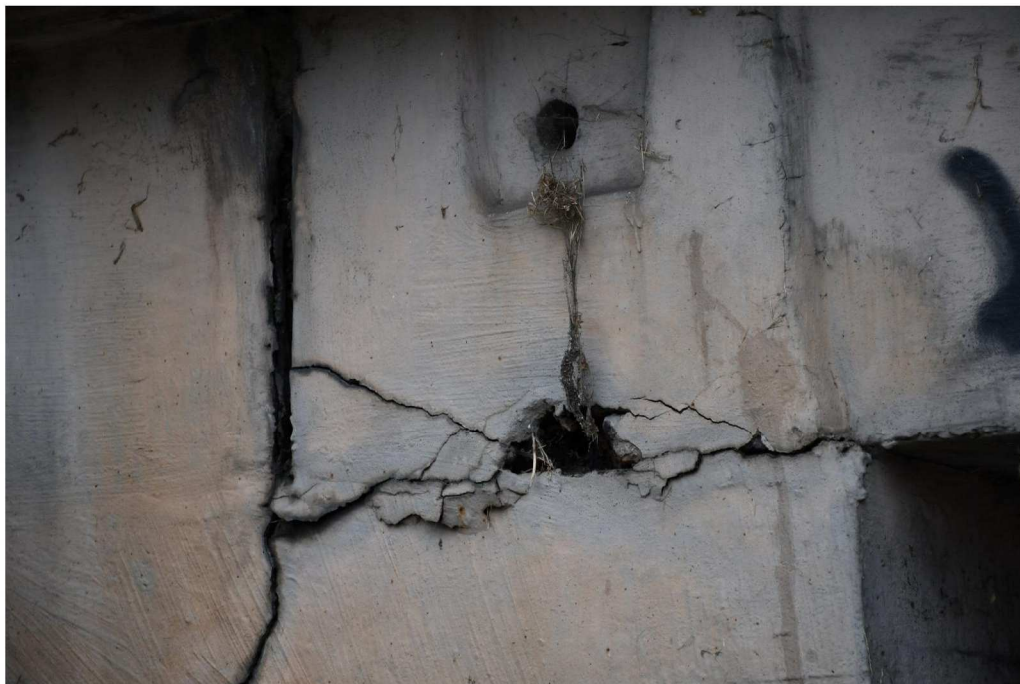
Lokalne ubytki otulin w miejscu korozji zbrojenia na krawędziach belek prefabrykowanych. Uszkodzenie wymaga jedynie miejscowej naprawy poprzedzonej odsłonięciem fragmentu korodującego pręta oraz jego oczyszczeniem i zabezpieczeniem antykorozyjnym specjalistycznym systemem naprawczym.



Fot. 18 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.

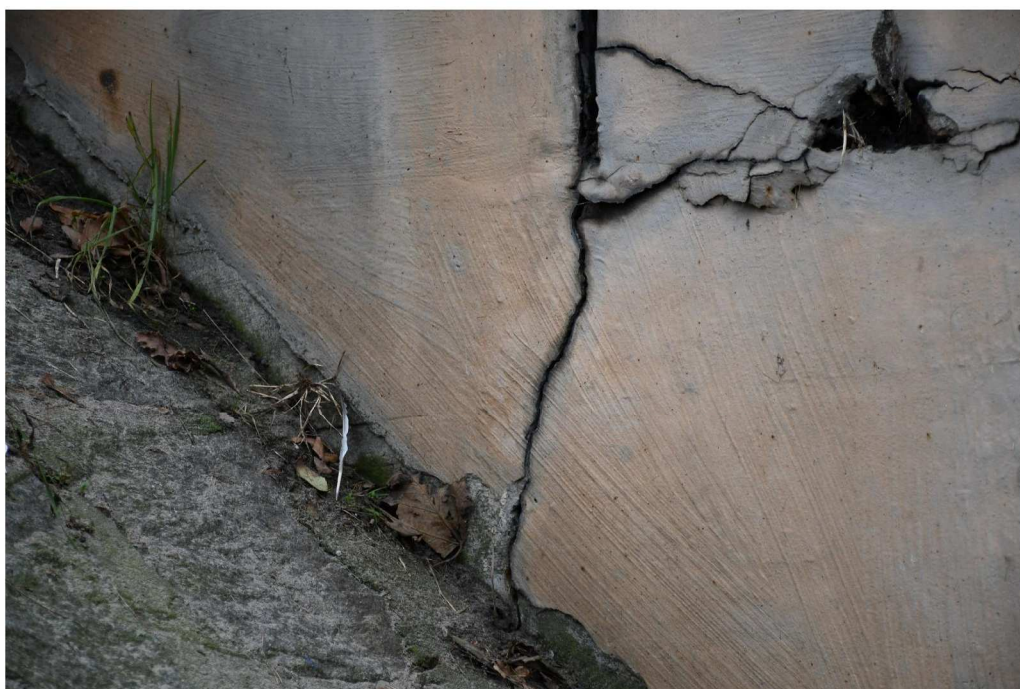
Ściągi należy uzupełnić, aby odtworzyć zaprojektowany charakter pracy ustroju nośnego.



Fot. 19 Ustrój nośny w miejscu oparcia na przyczółku

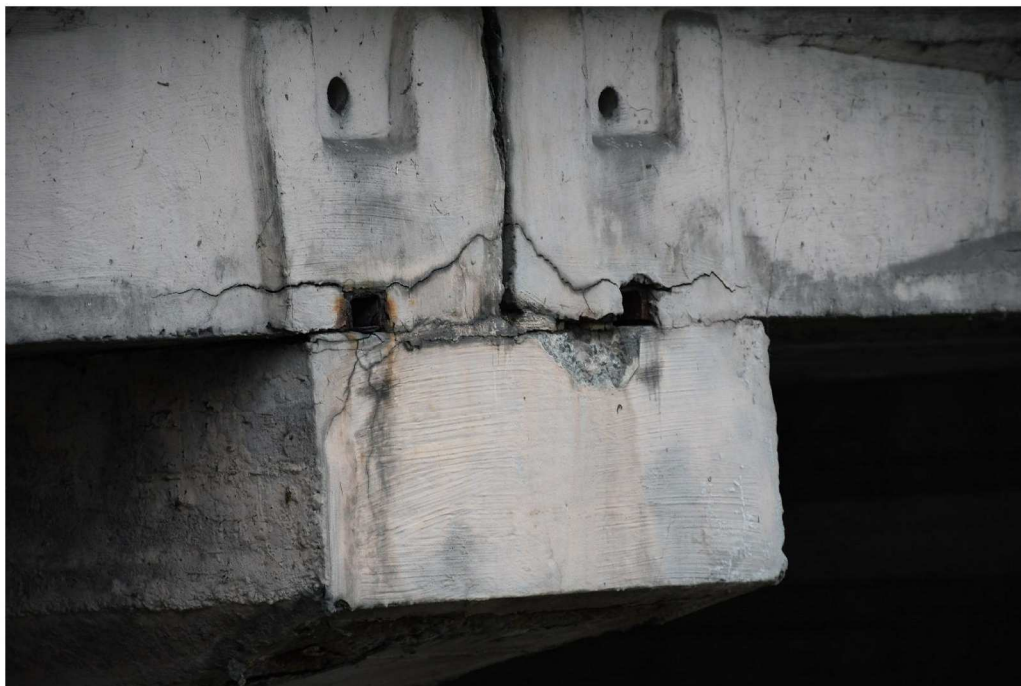
Miejscowe uszkodzenia - pęknięcia belek w strefie podparcia.

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. 20 Przyczółek mostu

Pionowe pęknięcie o dużej rozwarości pomiędzy korpusem przyczółka, a skrzydłem. Uszkodzenie spowodowane brakiem odpowiedniej szczeliny dylatacyjnej na całej wysokości przekroju. Do uszkodzenia tego doszło wskutek sztywnego wypełnienia szczeliny dylatacyjnej w belce podporęczowej opisanego na fot. 13, wyniku którego rozszerzający się termicznie ustrój nośny napierał na skrzydło i je odłamał.



Fot. 21 Ustrój nośny w miejscu oparcia na filarze

*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.*



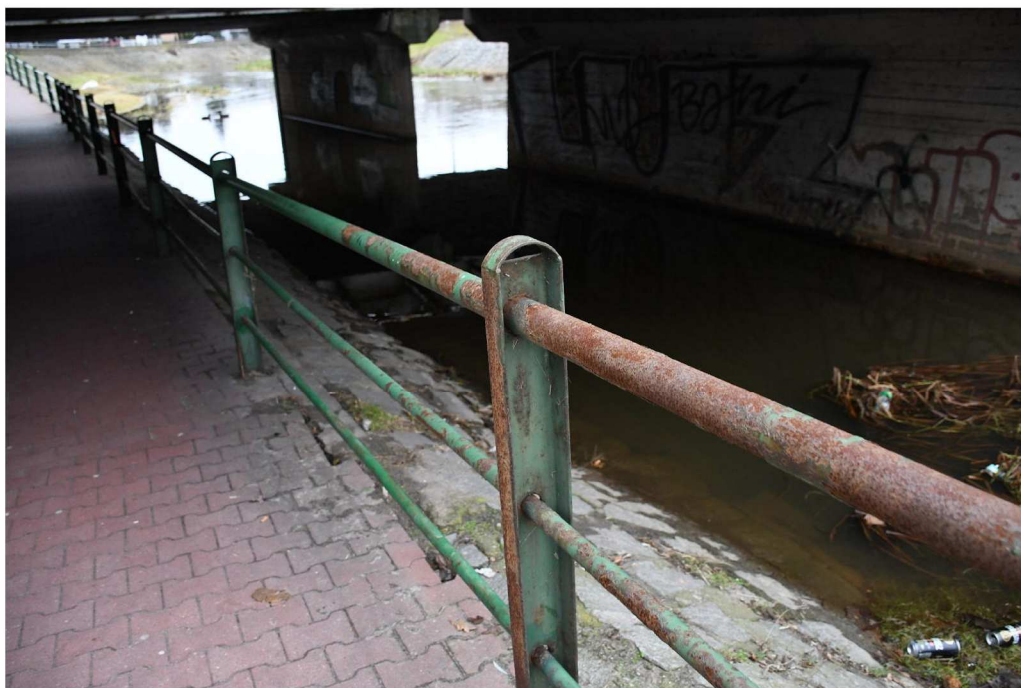
Fot. 22 Oczep filara

*Niewielkie pęknięcia na krawędzi oczepu na powierzchni czołowej.
Lokalne ubytki otuliny na spodzie oczepu, odsłonięte, korodujące pręty zbrojeniowe.*



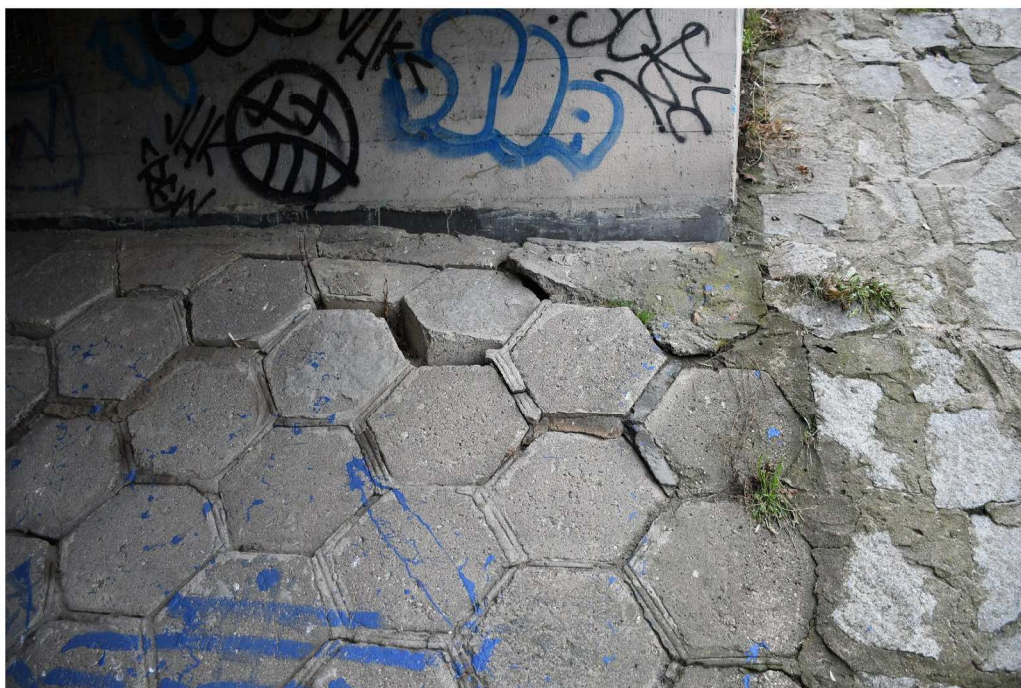
Fot. 23 Teren pod obiektem

*Przemieszczenia i nierówności chodnika z płytek betonowych typu trylinka.
Zanieczyszczenie i porost roślinności na krawędzi chodnika.*



Fot. 24 Balustrada pod obiektem

Korozja balustrady wzdłuż chodnika pod obiektem.



Fot. 25 Skarpa pod obiektem

Przemieszczenia płytek betonowych typu trylinka umacniających skarpe przy przyczółku.



Fot. 26 Skarpa pod obiektem

Przemieszczenia i ubytki płytek betonowych typu trylinka.



Fot. 27 Konstrukcja stalowa urządzeń obcych, przyczółek mostu

*Silne zanieczyszczenie ławy podłożyskowej przyczółka.
Korozja konstrukcji stalowej oraz stalowych rur osłonowych urządzeń obcych.*



Fot. 28 Konstrukcja stalowa urządzeń obcych

Silna korozja konstrukcji stalowej pod urządzenia obce.

JNI: 01027992	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 (Fot. 7) oraz zanieczyszczenie piaskiem przy krawężnikach (Fot. 8). Brak pęknięć, ubytków.	
3.	Stan chodników (nawierzchnia, kapy, gzymsy, krawężniki): Chodniki na obiekcie są w stanie <u>zadowalającym</u> . Miejscowe, niewielkie zanieczyszczenie piaskiem (Fot. 8). Na chodniku w pasie rozdziału miejscowo wegetuje roślinność. Brak uszkodzeń.	
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. 12). 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.	

JN1: 01027992	ARKUSZ SPOSTRZEŻEŃ z dnia 19.12.2023r.	Karta nr 4.2
7.	Stan urządzeń dylatacyjnych: Stan urządzeń dylatacyjnych jest <u>zadowalający</u> . W bitumicznych przykryciach dylatacyjnych w dwóch miejscach wystąpiło upłynnienie i przemieszczenie masy dylatacyjnej na nawierzchnię jezdni (Fot. 9, 10). W jednym miejscu dylatacja jest mechanicznie uszkodzona przez element ciągniony za pojazdem (Fot. 11). Rozszczelnione są uszczelnienia wypełniające dylatację w strefie gzymsu (Fot. 14), a w strefie belek podporęczowych szczelinę wypełniono betonem co jest niedopuszczalne (Fot. 13).	
8.	Stan konstrukcji przęseł	
8.1.	Stan dźwigarów głównych: Stan dźwigarów głównych jest <u>niepokojący</u> . Na spodzie belek zaobserwowano pęknięcia podłużne, są spowodowane miejscową korozją prętów zbrojeniowych (Fot. 16). Nie są to pęknięcia wytrzymałościowe. W jednym miejscu odspoiła się otulina betonowa odsłaniając korodujący pręt zbrojenia (Fot. 17). Belki prefabrykowane powinny być połączone stalowymi ściągam, 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 na podporach (zarówno nad przyczółkami, jak i nad filarami) występują pęknięcia belek (Fot. 19, 21).	
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 <u>niepokojący</u> . Wystąpiło odłamanie skrzydła przyczółka od korpusu, co spowodowane zostało wypełnieniem szczeliny dylatacyjnej w belce podporęczowej materiałem sztywnym (Fot. 20). Ława podłożyskowa przyczółka w strefie pomiędzy obiektami jest zanieczyszczona gruntem i porośnięta roślinnością, co przyspieszy jej degradację (Fot. 27).	

JN1: 01027992	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 powierzchni czołowej oczepu filara zaobserwowano niewielkie pęknięcia ukośne (Fot. 22). Na spodzie oczepu występują miejscowe ubytki otulin prętów odsłaniające korodujące zbrojenie (Fot. 22). Na korpusach filarów nie zaobserwowano uszkodzeń.	
10.	Stan łóżysk: Łóżyska są w stanie <u>niepokojącym</u> . Stalowe przekładki łóżysk korodują (Fot. 21, 22).	
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, zanieczyszczeniem ziemią i porostem roślinności na krawędziach (Fot. 23). Balustrada wzdłuż chodnika pod obiektem jest skorodowana (Fot. 24). Skarpy przy i pod obiektem również z przemieszczeniami i ubytkami umocnień (Fot. 25, 26).	
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. 27, 28). Korodują też rury osłonowe urządzeń obcych (Fot. 27).	

JNI: 01027992	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: <p><i>a) w zakresie bieżącego utrzymania</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – oczyścić nawierzchnię jezdni z piasku wzdłuż krawężników, – oczyścić nawierzchnię chodników z piasku, a nawierzchnię w pasie rozdziału z roślinności, – usunąć materiał sztywny wypełniający dylatacje w strefie belek podporęczowych i wypełnić je elastycznym kitem poliuretanowym, – wymienić rozszczelniony kit poliuretanowy w szczelinach dylatacyjnych w gzymsach. <p><i>b) w zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – brak zaleceń. <p><i>c) w zakresie remontu lub przebudowy</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – wykonać naprawę powierzchniową oraz zabezpieczenie powłoką malarską belek gzymsowych i podporęczowych. 	
2.	W dźwigarach głównych: <p><i>a) w zakresie bieżącego utrzymania</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – lokalna naprawa uszkodzeń dolnych pól dźwigarów głównych - odkucie, oczyszczenie zbrojenia i wykonanie warstwy naprawczej. <p><i>b) w zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – brak zaleceń. <p><i>c) w zakresie remontu lub przebudowy</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – wykonać i zamontować stalowe ściągi zapewniające współpracę pomiędzy dźwigarami oraz dokonać ich sprężenia. 	
3.	W pomoście: <p><i>a) w zakresie bieżącego utrzymania</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – brak zaleceń <p><i>b) w zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – brak zaleceń <p><i>c) w zakresie remontu lub przebudowy</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – brak zaleceń 	

* – skreślić I lub II

JNI: 01027992	ARKUSZ ZALECEŃ z dnia 19.12.2023r.	Karta nr 5.2
4.	W podporach: <i>a) w zakresie bieżącego utrzymania</i> – lokalne naprawy w miejscach odsłoniętych korodujących prętów zbrojenia oczepów filarów, oczyszczenie i wykonanie warstwy naprawczej, – 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> – 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, – uzupełnić ubytki i przemieszczenia umocnień skarp, – lokalna rozbiórka przemieszczonych umocnień skarp, wypełnienie przestrzeni pod nimi betonem i ponowne ułożenie umocnienia. <i>b) w zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji</i> – brak zaleceń. <i>c) w zakresie remontu lub przebudowy</i> – wymiana chodników z płyt betonowych typu trylinka.	
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: 01027992		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. Uszkodzenia, które występują są możliwe do naprawy. W zakresie wyposażenia na obiekcie występuje niewielkie zanieczyszczenie nawierzchni jezdni i chodników, jednak ich stan jest zadowalający. Podobnie stan balustrad i barier jest zadowalający, występują niewielkie ogniska korozji. Dylatacje bitumiczne posiadają miejscowe przemieszczenia masy, jednak ogólnie są w dość dobrym stanie i należy je nadal użytkować. Niedostateczny jest stan belek gzymsowych, z których odpadają duże fragmenty betonu zagrażając pieszym poruszającym się chodnikami pod obiektem. Należy rozważyć remont belek - skucie, dobrojenie i odtworzenie. <u>Należy usunąć wszelkie materiały sztywne ze szczelin dylatacyjnych.</u> Niepokojący jest brak ściągów zapewniających współpracę pomiędzy dźwigarami głównymi. Ściągi należy koniecznie uzupełnić, gdyż ich brak powoduje większe wyężenie dźwigarów. <u>Nie uzupełnienie ściągów będzie skutkowało koniecznością obniżenia nośności obiektu.</u> Poza tym dźwigary wymagają jedynie miejscowych napraw po odkuciu i czyszczeniu skorodowanego zbrojenia, dźwigary są w dostatecznym stanie technicznym. W przyczółkach doszło do odłamania skrzydeł, co spowodowane jest sztywnym wypełnieniem szczeliny dylatacyjnej w belce podporęczowej. Pęknięcia należy zainiektować w okresie letnim. W przypadku filarów występują miejscowe ubytki otulin prętów, łatwe do naprawy. Wymiany wymaga nawierzchnia chodnika pod obiektem, która jest nierówna. 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”

