RAPORT
Z PRZEGLĄDU SZCZEGÓŁOWEGO
OBIEKTU MOSTOWEGO

Nazwa Zarządu Drogi:			
Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie			
Nazwa obiektu:			
Most nad rz. Bystrzycą w ciągu ul. Kalinowszczyzna w Lublinie			
JNI: **31000236**	Nr drogi: **106340L**	Kilometraż: **1+200**	Data przeglądu: **22.06.2019**

Występują uszkodzenia do usunięcia w trybie awaryjnym:		Występują uszkodzenia zagrażające bezpieczeństwu ruchu publicznego:		Występują uszkodzenia zagrażające katastrofą budowlaną:		**Ocena stanu technicznego:**	
						średnia	2,58
~~tak~~	nie	~~tak~~	nie	~~tak~~	nie	całego obiektu	**2,0**

Uwagi:
Ze względu na pogarszający się stan techniczny **należy w ciągu max 3 lat (do końca 2022 r.) wykonać remont lub przebudowę mostu**. Do czasu przebudowy obiekt może być wykorzystywany jako kładka pieszo-rowerowa, przy czym **na dojazdach należy zainstalować słupki wygradzające (U-12c)**, uniemożliwiające wjazd pojazdów (w tym również służb miejskich).

PROTOKÓŁ PRZEGLĄDU SZCZEGÓŁOWEGO OBIEKTU MOSTOWEGO

INFORMACJE OGÓLNE	Karta nr 1

JNI: 31000236

Nazwa przeszkody: rz. Bystrzyca

Rodzaj i nazwa obiektu: most

Miejscowość: Lublin

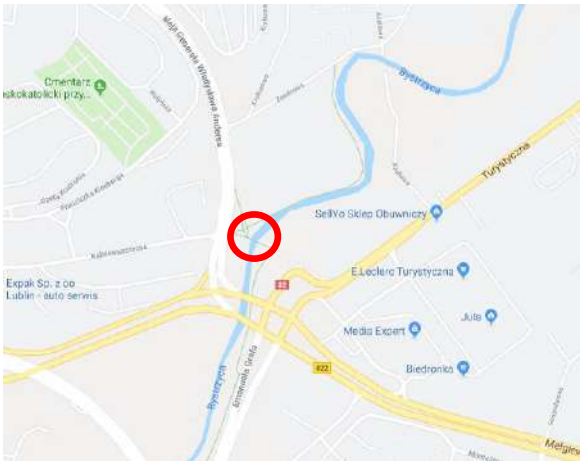
Nr drogi i kilometraż: 106340L, km 1+200

Nośność projektowana: brak danych

Nośność lub aktualna nośność użytkowa:
brak danych

Rok budowy: brak danych

Lokalizacja szczegółowa



Dane o dokumentacji:
Brak dokumentacji.

Informacje o budowie, przebudowie, remontach i poprzednich przeglądach:
Aktualnie most wykorzystywany jest jako kładka pieszo-rowerowa.
Poza pracami z zakresu bieżącego utrzymania i drobnymi pracami remontowymi obiekt nie był przebudowywany.
Poprzedni przegląd szczegółowy był w roku 2014.

Opis obiektu:
Obiekt pięcioprzęsłowy o schemacie statycznym ramy bezprzegubowej. Konstrukcję nośną przęsła stanowi monolityczny ruszt żelbetowy złożony z dźwigarów, płyty pomostu i żeber poprzecznych. Dźwigary połączone są monolitycznie z filarami i przyczółkami słupowymi, posadowionymi prawdopodobnie na palach żelbetowych stanowiących przedłużenie słupów.
Główne elementy wyposażenia: nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego, nawierzchnia chodników z kostki brukowej, krawężniki betonowe, gzymsy żelbetowe monolityczne, balustrady stalowe.
Podstawowe parametry geometryczne mostu:
- długość: 47,40 m,
- rozpiętości teoretyczne: 5 x 9,40 m,
- szerokość: 9,60 m,
- szerokość jezdni: 7,08 m,
- szerokość chodników: 2 x 1,26 m.

Kąt skrzyżowania osi mostu z osiami podpór wynosi 90º. Jezdnia usytuowana jest na prostej.

Podstawa powołania zespołu wykonującego przegląd:
Umowa nr 178/ZDM/19.

Zespół wykonujący przegląd	Podpisy	Data przeglądu: 22.06.2019
Kierownik zespołu: mgr inż. Marcin Piekiełek		**Stan pogody:** słonecznie, po opadach deszczu **Temperatura:** 20ºC
Członkowie: mgr inż. Leszek Folta		**Termin następnego przeglądu szczegółowego:** 2024 r.

Fot. 2.1. Widok mostu z dojazdu od str. ul. Andersa.

Fot. 2.2. Widok mostu z dojazdu od str. ul. Turystycznej

Fot. 2.3. Widok ogólny mostu od strony dolnej wody (GW)

Fot. 2.4. Widok ogólny mostu od strony dolnej wody (DW)

Fot. 2.5. Widok konstrukcji przęsła od spodu oraz typowego filara (podpora nr 3)

Fot. 2.6. Widok konstrukcji przęsła od spodu oraz przyczółka (podpora nr 1)

Fot. 3.1. Typowy stan nawierzchni jezdni: niewielkie deformacje, spękania podłużne i poprzeczne oraz niewielkie powierzchniowe ubytki.

Fot. 3.2. Nawierzchnia chodników bez uszkodzeń, z przerostami trawy. Balustrady bez uszkodzeń. W nawierzchni jezdni widoczne deformacje powodujące powstawanie zastoisk wody.

Fot. 3.3. Dojazd od ul. Andersa. Zaniżenie nawierzchni dojazdu spowodowane osiadaniem zasypki przyczółka i powodujące powstawanie zastoisk wody. Pęknięcie poprzeczne nawierzchni nad końcem przęsła. Zaniżenie chodnika od GW (fot. 3.4)

Fot. 3.4. Dojazd od ul. Andersa. Zaniżenie i deformacje nawierzchni chodnika od GW spowodowane osiadaniem zasypki przyczółka.

Fot. 3.5. Dojazd od ul. Turystycznej: a) pęknięcie nawierzchni jezdni nad końcem przęsła i zaniżenie nawierzchni dojazdu dochodzące lokalnie do 15 cm; b) ograniczenie wysokości skrajni przez gałęzie drzewa. Widoczna wegetacja roślinna wzdłuż krawężnika i gzymsu.

Fot. 3.6. Przęsło 1-2, dźwigar skrajny od DW. Rozległe ubytki otuliny spowodowane intensywną korozją zbrojenia głównego i strzemion. Korozja powierzchniowa rur osłonowych.

Fot. 3.7. Przęsło 1-2, dźwigar skrajny od GW: a) widok ogólny spękań i ubytków betonu spowodowanych intensywną korozją zbrojenia; b) szczegół korozjo zbrojenia głównego i przerwanych strzemion.

Fot. 3.8. Przęsło 1-2, dźwigar skrajny od GW. Ubytki betonu na dolnej powierzchni dwigara.

Fot. 3.9. Dźwigar skrajny od GW nad podporą nr 2. Zarysowania przeciążeniowe dźwigara. Rysy pokryte produktami korozji ługującej w betonie. Rysa z przeciekami na połączeniu dźwigara i belki gzymsowej

Fot. 3.10. Przęsło 2-3, dźwigar skrajny od GW. Rozległe ubytki betonu spowodowane intensywną korozją zbrojenia. Zarysowanie i przecieki na połączeniu dźwigara z belką gzymsową.

Fot. 3.11. Przęsło 2-3, dźwigar skrajny od DW. Rozległe ubytki i spękania betonu spowodowane korozją zbrojenia. Widoczne zarysowanie z przeciekami na połączeniu dźwigara z gzymsem.

Fot. 3.12. Przęsło 2-3, dźwigar skrajny od DW. Rozległe ubytki betonu spowodowane korozją zbrojenia. Widoczna również korozja zbrojenia w płycie pomostu

Fot. 3.13. Przęsło 3-4, dźwigar skrajny od GW. Rozległe ubytki betonu na całej długości dźwigara spowodowane zaawansowaną korozją zbrojenia. Zacieki z rysy podłużnej na połączeniu dźwigara z gzymsem.

Fot. 3.14. Przęsło 3-4, dźwigar skrajny od GW, szczegóły uszkodzeń korozyjnych zbrojenia. Widoczne przerwane strzemiona i spęczniałe pręty główne.

Fot. 3.15. Przęsło 3-4, dźwigar skrajny od DW. Rozległe ubytki betonu spowodowane korozją zbrojenia. Strzemiona przerwane w wyniku korozji. Widoczne zarysowanie i przecieki na połączeniu dźwigara z gzymsem

Fot. 3.16. Przęsło 4-5, dźwigar skrajny od GW. Rysy pionowe i ukośne nad podporą nr 5 pokryte produktami korozji ługującej betonu. Rysa z przeciekami na połączeniu dźwigara i belki gzymsowej.

Fot. 3.17. Przęsło 5-6, dźwigar skrajny od DW. Rdzawe i białe wykwity spowodowane przeciekami na połączeniu dźwigara i belki gzymsowej. Wykwity świadczą o korozji zbrojenia i korozji ługującej w betonie.

Fot. 3.18. Przęsło 5-6, dźwigar od GW. Zarysowanie z przeciekami na połączeniu dźwigara z belką gzymsową. Rysa pozioma nad podporą nr 5. Na ok. ½ długości od str. podpory nr 6 dźwigar obsypany gruntem i niedostępny do przeglądu.

Fot. 3.19. Przęsło 1-2. Intensywne przecieki przez płytę pomostu świadczące o nieszczelności izolacji. W miejscu przecieków korozja ługująca betonu, odpryski otuliny i korozja zbrojenia płyty.

Fot. 3.20. Przęsło 1-2. Rysa poprzeczna z przeciekiem w połowie szerokości płyty pomostu przy podporze 1.

Fot. 3.21. Przęsło 2-3. Przecieki, rozległe ubytki otuliny oraz intensywna korozja zbrojenia w płycie pomostu i w żebrze nad podporą nr 2 od str. DW.

Fot. 3.22. Przęsło 2-3. Rozległe ubytki otuliny oraz korozja zbrojenia w płycie pomostu i żebrze nad podporą nr 2 od str. GW, spowodowane przeciekami przez pomost.

Fot. 3.23. Przęsło 3-4. Korozja zbrojenia płyty spowodowana brakiem otuliny betonowej. Występuje na ok. 30% powierzchni płyty w przęśle.

Fot. 3.24. Przęsło 3-4. Korozja zbrojenia płyty spowodowana brakiem otuliny betonowej. Występuje na ok. 30% powierzchni płyty w przęśle.

Fot. 3.25. Przęsło 4-5. Korozja zbrojenia płyty spowodowana brakiem otuliny betonowej. Występuje na ok. 60% powierzchni płyty.

Fot. 3.26. Przęsło 5-6. Typowa korozja zbrojenia płyty i żebra i odpryski otuliny betonowej. Uszkodzenie występuje na ok. 40% powierzchni płyty.

Fot. 3.27. Podpora nr 1, widok od GW. Odpryski otuliny i korozja zbrojenia w słupie. Widoczne również poziomie pęknięcie w skrzydle.

Fot. 3.28. Podpora nr 1. Rysa pozioma na połączeniu pala z ryglem poziomym pod słupem przedskrajnym od DW.

Fot. 3.29. Podpora nr 2, widok od str. ul. Andersa. Ubytek betonu spowodowany korozją zbrojenia w słupie od GW.

Fot. 3.30. Podpora nr 3, widok od str. ul. Andersa. Rozległe ubytki betonu spowodowane korozją zbrojenia w ryglu, słupie i stężeniu od GW.

Fot. 3.31. Podpora nr 4, widok od str. ul. Andersa. Rozległe ubytki betonu spowodowane korozją zbrojenia w ryglu, słupie i stężeniu od GW.

Fot. 3.32. Podpora nr 5, widok od str. ul. Andersa. Rozległe ubytki betonu spowodowane korozją zbrojenia w ryglu, stężeniu i słupach od DW.

Fot. 3.33. Podpora nr 5, widok od str. ul. Turystycznej. Rozległe ubytki betonu spowodowane korozją zbrojenia w ryglu, stężeniu i słupie od DW.

Fot. 3.34. Podpora nr 5, widok od str. ul. Turystycznej. Rozległe ubytki betonu spowodowane korozją zbrojenia w ryglu, stężeniu i słupie od GW.

Fot. 3.35. Podpora nr 6. Nie stwierdzono uszkodzeń. Część podpory niedostępna do przeglądu (zasypana gruntem). Zaśmiecenie terenu pod mostem.

Fot. 3.36. Pęknięcie podłużne gzymsu od GW w przęśle 1-2.

Fot. 3.37. Uszkodzenia osłon rurociągów w przęśle 1-2.

Fot. 3.38. Uszkodzenia osłon rurociągów w przęśle 5-6.

Fot. 3.39. Nieestetyczne pozostałości nieczynnych urządzeń obcych zamocowane do podpór od str. DW

JNI: 31000236	**ARKUSZ SPOSTRZEŻEŃ** z dnia 22.06.2019	Karta nr 4.1

1.	**Średni dobowy ruch (SDR) oraz procentowy udział w ruchu pojazdów ciężarowych i autobusów wg ostatniego GPR:** Intensywny ruch pieszy i rowerowy.
2.	**Stan nawierzchni jezdni: *niepokojący*** Na całej powierzchni jezdni występują niewielkie deformacje, liczne spękania (głównie poprzeczne) oraz powierzchniowe ubytki (fot. 3.1, 3.2). Uszkodzenia te obniżają komfort użytkowania i utrudniają sprawne odwodnienie obiektu.
3.	**Stan chodników** (nawierzchnia, kapy, gzymsy, krawężniki)**: *niepokojący*** Na długości mostu nawierzchnia chodników jest w dobrym stanie, a zastrzeżenia budzi jedynie wegetacja roślinna (fot. 3.1, 3.2). Na dojeździe od str. ul. Andersa obydwa chodniki są zaniżone, a nawierzchnia chodnika od GW jest zdeformowana (fot. 3.3, 3.4). Krawężniki są zaniżone do poziomu nawierzchni jezdni. W belkach gzymsowych (podporęczowych) występują następujące uszkodzenia: • pęknięcie poziome na zewnętrznej powierzchni gzymsu od GW w przęśle 1-2 (fot. 3.36), • pęknięcie na końcu belki gzymsowej od str. ul. Turystycznej i GW, • lokalne niewielkie ubytki betonu. Dokumentację rysunkową uszkodzeń przedstawiono na rys. 2.1.
4.	**Stan balustrad, barier i osłon: *zadowalający*** Na ok. 5% powierzchni balustrad występują uszkodzenia powłoki malarskiej oraz nieliczne ogniska korozji powierzchniowej. Wysokość balustrad jest odpowiednia.
5.	**Stan urządzeń odwadniających: *nie dotyczy*** Na długości mostu brak jest wpustów – woda odprowadzana jest poza obiekt powierzchniowo. Deformacje i spękania nawierzchni jezdni utrudniają sprawne odprowadzenie wody i sprzyjają jej penetracji w głąb pomostu.
6.	**Stan izolacji: *awaryjny*** Na ok. 30% powierzchni pomostu stwierdzono przebarwienia i wykwity świadczące o przeciekach i okresowym zawilgoceniu betonu (np. fot. 3.19÷3.26). Następstwem przecieków jest korozja ługująca w betonie płyty oraz ubytki korozyjne zbrojenia płyty, żeber i dźwigarów. Dokumentację rysunkową uszkodzeń przedstawiono na rys. 2.1 i 2.2.
7.	**Stan urządzeń dylatacyjnych: *niepokojący*** Na moście nie ma urządzeń dylatacyjnych. Nad końcami pomostu występują deformacje i spękania nawierzchni jezdni, spowodowane osiadaniem zasypki przyczółka (fot. 3.3, 3.5).

8.	**Stan konstrukcji przęseł**
8.1	**Stan dźwigarów głównych: *niedostateczny*** Od poprzedniego przeglądu szczegółowego stan dźwigarów uległ zauważalnemu pogorszeniu. Stwierdzono następujące uszkodzenia dźwigarów: • rozległe ubytki oraz spękania betonu w dźwigarach skrajnych, spowodowane intensywną korozją zbrojenia; odsłonięte strzemiona są w większości przerwane a ubytki przekroju zbrojenia sięgają lokalnie ok. 30%, • kilka punktowych odprysków otuliny w dźwigarach wewnętrznych spowodowanych korozją zbrojenia, • zarysowania pionowe i ukośne o charakterze przeciążeniowym w strefach podporowych dźwigarów skrajnych , • rdzawe i białe zacieki oraz wykwity na powierzchni dźwigarów skrajnych, świadczące o korozji stali i betonu, spowodowane przeciekami przez rysy podłużne na połączeniu dźwigarów z belkami gzymsowymi. Przykładowe uszkodzenia dźwigarów pokazano na fot. 3.6÷3.18. Dokumentację rysunkową uszkodzeń dźwigarów przedstawiono na rys. 2.1 i 2.2. Stwierdzone uszkodzenia dźwigarów (głównie korozja zbrojenia) obniżają nośność i trwałość konstrukcji przęsła. Biorąc jednakże obciążenie obiektu jedynie ruchem pieszym nie stanowią zagrożenia dla bezpieczeństwa użytkowników.
8.2	**Stan płyty pomostu: *niedostateczny*** Od poprzedniego przeglądu szczegółowego stan pomostu uległ zauważalnemu pogorszeniu. Głównym uszkodzeniem płyty pomostu jest korozja zbrojenia, występująca z różną intensywnością na ok. 60% powierzchni płyty (np. fot. 3.19÷3.26). Ubytki korozyjne zbrojenia sięgają lokalnie ok. 30% przekroju prętów. Przyczynami korozji jest skarbonatyzowana i za małej grubości otulina betonowa a także przecieki przez pomost. W kilku polach płyty stwierdzono zarysowania poprzeczne, którym towarzyszą przecieki wody (np. fot. 3.20). Na ok. 30% powierzchni płyty widoczne są wykwity, świadczące o przeciekach przez pomost i korozji ługującej betonu. Stan żeber poprzecznych jest lepszy niż płyty. Ubytki betonu i korozję zbrojenia stwierdzono w kilku żebrach, głównie w rejonie podpory nr 2 (np. fot. 3.21, 3.22, 3.26). Stwierdzone uszkodzenia płyty pomostu (przede wszystkim korozja zbrojenia) obniżają jej nośność i trwałość. Dokumentację rysunkową uszkodzeń płyty pomostu przedstawiono na rys. 2.2.
8.3	**Stan wsporników podchodnikowych:** Nie dotyczy.
9.	**Stan podpór**
9.1	**Stan przyczółków (fundamentów i korpusów): *niepokojący*** Zinwentaryzowano następujące uszkodzenia podpór skrajnych: • rysa pozioma o rozwartości do 1,0 mm na połączeniu pala z ryglem poziomym pod słupem przedskrajnym od DW w podporze nr 1 (fot. 3.28), • rysa pionowa o rozwartości 0,3 mm w ryglu dolny podpory nr 1, • ubytki betonu i korozja zbrojenia w słupie od GW w podporze nr 1 (fot. 3.27), • pęknięcie poziome o rozwartości do 10 mm w skrzydle od GW w podporze nr 1 (fot. 3.27), • zacieki na powierzchni betonu spowodowane przeciekami w obrębie przejść urządzeń obcych w podporze nr 1 (fot. 2.6). Dokumentację rysunkową uszkodzeń przyczółków przedstawiono na rys. 2.3.

9.2	**Stan filarów (fundamentów i korpusów): *niedostateczny*** Od poprzedniego przeglądu szczegółowego stan filarów uległ zauważalnemu pogorszeniu. W ryglach górnych, słupach i stężeniach podpór pośrednich występują liczne ubytki i zarysowania betonu spowodowane korozją zbrojenia (fot. 3.29÷3.34). W ryglach Największy zakres uszkodzeń występuje w podporze nr 4 i 5. Biorąc pod uwagę niewielki przekrój poprzeczny uszkodzonych elementów, istniejące ubytki betonu i korozja zbrojenia przekładają się na zmniejszenie sztywności i nośności oraz trwałości filarów. Dokumentację rysunkową uszkodzeń filarów przedstawiono na rys. 2.3.
10.	**Stan łożysk:** Nie dotyczy
11.	**Stan dojazdów: *niepokojący*** Za końcem przęsła od str. ul. Turystycznej występuje zaniżenie nawierzchni spowodowane osiadaniem zasypki przyczółka. Następstwem osiadania jest uskok nawierzchni o wysokości do 10÷15 cm, stanowiący utrudnienie dla ruchu pieszego i rowerowego (fot. 3.5). Niewielkie osiadanie (do ok. 5 cm) występuje również na dojeździe od str. ul. Andersa (fot. 3.3, 3.4).
12.	**Stan przestrzeni podmostowej i otoczenia obiektu: *niepokojący*** Teren przy podporze nr 6 jest zaśmiecony (fot. 3.35). Przy ścianie czołowej przyczółka od str. ul. Andersa występuje erozja gruntu, powodująca odsłonięcie dolnego rygla (fot. 2.6). Przy wejściu na most od str. ul. Turystycznej gałęzie drzewa ograniczają wysokość skrajni (fot. 3.5b). Na skarpach przy przyczółkach i na schodach inspekcyjnych przy podporze nr 1 występuje bujna wegetacja roślinna.
13.	**Stan urządzeń obcych: *niepokojący*** W poszyciach czynnych rurociągów stwierdzono liczne uszkodzenia i ubytki oraz korozję elementów mocujących (np. fot. 3.37, 3.38). Nieczynny rurociąg podwieszony do podpór od str. DW jest niekompletny i silnie skorodowany (fot. 3.39). Niewykorzystywane jest także drewniane korytko podwieszone w środku szerokości przęsła.

JNI: 31000236	**ARKUSZ ZALECEŃ** z dnia 22.06.2019	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:**

W zakresie bieżącego utrzymania:

- usunąć wegetację roślinną z jezdni i chodników,
- naprawić zdeformowaną nawierzchnię chodnika na dojeździe od str. ul. Andersa i GW,
- uszczelnić pęknięcie nawierzchni nad końcem przęsła od str. ul. Turystycznej,

Zalecany termin: 30.11.2019

W zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji:
Patrz zalecenie ogólne (karta 5.3)

W zakresie remontu lub przebudowy:
Patrz zalecenie ogólne (karta 5.3)

2. **W dźwigarach głównych:**

W zakresie bieżącego utrzymania:
Brak zaleceń

W zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji:
Patrz zalecenie ogólne (karta 5.3)

W zakresie remontu lub przebudowy:
Patrz zalecenie ogólne (karta 5.3)

3. **W płycie pomostu:**

W zakresie bieżącego utrzymania:
Brak zaleceń

W zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji:
Patrz zalecenie ogólne (karta 5.3)

W zakresie remontu lub przebudowy:
Patrz zalecenie ogólne (karta 5.3)

* – skreślić I lub II

4. W podporach:

W zakresie bieżącego utrzymania:

Brak zaleceń

W zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji:

Patrz zalecenie ogólne (karta 5.3)

W zakresie remontu lub przebudowy:

Patrz zalecenie ogólne (karta 5.3)

5. Na dojazdach:

W zakresie bieżącego utrzymania:

- ze względu na zły stan techniczny mostu na obydwu dojazdach zainstalować słupki wygradzające (U-12c), uniemożliwiające wjazd pojazdów (w tym służb miejskich),

Zalecany termin: 30.11.2019

W zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji:

Patrz zalecenie ogólne (karta 5.3)

W zakresie remontu lub przebudowy:

Patrz zalecenie ogólne (karta 5.3)

6. Pod obiektem i w jego otoczeniu:

W zakresie bieżącego utrzymania:

- podciąć gałęzie drzewa ograniczające wysokość skrajni przy wejściu od str. ul. Turystycznej,
- wyciąć krzewy przy skrzydle podpory nr 1,

Zalecany termin: 30.11.2019

W zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji:

Brak zaleceń

W zakresie remontu lub przebudowy:

Brak zaleceń

7. W urządzeniach obcych:

W zakresie bieżącego utrzymania:

- poinformować administratorów urządzeń obcych o złym stanie rurociągów i konstrukcji wsporczych,

Zalecany termin: 30.11.2019

W zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji:

Patrz zalecenie ogólne (karta 5.3)

W zakresie remontu lub przebudowy:

Patrz zalecenie ogólne (karta 5.3)

JNI: 31000236	**ARKUSZ WNIOSKOWANYCH DECYZJI** z dnia 22.06.2019	Karta nr 5.3

Lp.	**Rodzaj decyzji**	**Potrzeba wykonania***	**Termin wykonania**
1.	Zamknięcie obiektu dla ruchu	nie	
2.	Ograniczenie nośności do …… [t]	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	tak	30.11.3019
10.	Użytkowanie obiektu na dotychczasowych warunkach*: TAK		

Zalecenia ogólne:
Ze względu na pogarszający się stan techniczny **należy w ciągu max 3 lat (do końca 2022 r.) wykonać remont lub przebudowę mostu**. Do czasu przebudowy obiekt może być wykorzystywany jako kładka pieszo-rowerowa, przy czym **na dojazdach należy zainstalować słupki wygradzające (U-12c)**, uniemożliwiające wjazd pojazdów (w tym służb miejskich).

Kierownik zespołu: mgr inż. Marcin Piekiełek

Nr uprawnień budowlanych: PDK/0018/POOM/06

.....
pieczęć i podpis

* – wpisać „tak” lub „nie”

JNI: 31000236	**ARKUSZ DECYZJI** z dnia …….	Karta nr 6

1.	**Raport z przeglądu szczegółowego składa się z Protokołu przeglądu (31 stron) i 3 załączników.**
2.	**UZGODNIENIE RAPORTU przez Naczelnika Wydziału Utrzymania i Remontów lub Naczelnika Wydziału Ewidencji** (uwagi): Data: .... pieczęć i podpis
3.	**DECYZJA Dyrektora Zarządu Dróg i Mostów lub Zastępcy Dyrektora ds. Zarządzania i Utrzymania** Data: .... pieczęć i podpis

Spis rysunków:

- Rys. 1.1. Widok z góry, widok z boku
- Rys. 1.2. Przekrój poprzeczny

Spis rysunków:

- Rys. 2.1. Widok z góry, widoki z boku
- Rys. 2.2. Uszkodzenia konstrukcji przęsła - widok od spodu
- Rys. 2.3. Uszkodzenia podpór

Symbole uszkodzeń stosowane na rysunkach:

OZNACZENIE I RODZAJ USZKODZENIA		**USZKODZONY MATERIAŁ**										
		BETON	DREWNO	CEGŁA	KAMIEŃ	STAL			GUMA	ASFALT	GRUNT	TWORZYWO SZTUCZNE
						KONSTRUKCYJNA	SPRĘŻAJĄCA	ZBROJENIOWA				
		B	**D**	**C**	**K**	**S**	**P**	**Z**	**G**	**A**	**T**	**M**
N	Zanieczyszczenia	NB	ND	NC	NK	NS	NP	-	NG	NA	NT	NM
W	Wegetacja roślin	WB	WD	WC	WK	WS	-	-	WG	WA	WT	WM
C	Przecieki wody	CB	CD	CC	CK	CS	CP	-	CG	CA	CT	CM
O	Osady lub wykwity	OB	OD	OC	OK	OS	OP	-	OG	-	-	OM
A	Zniszczenie zabezpieczeń antykorozyjnych	AB	AD	AC	AK	AS	AP	AZ	-	-	-	-
K	Korozja, gnicie, starzenie	KB	KD	KC	KK	KS	KP	KZ	KG	KA	-	KM
R	Zarysowania i pęknięcia	RB	RD	RC	RK	RS	RP	RZ	RG	RA	-	RM
L	Uszkodzenia łączników	LB	LD	LC	LK	LS	LP	LZ	LG	-	-	LM
D	Deformacje	DB	DD	-	-	DS	DP	DZ	DG	DA	-	DM
P	Przemieszczenia, osiadanie	PB	PD	PC	PK	PS	PP	PZ	PG	PA	PT	PM
B	Zablokowanie, ograniczenie ruchu	BB	BD	-	-	BS	BP	-	BG	-	-	BM
U	Ubytki, braki lub erozja materiału	UB	UD	UC	UK	US	UP	UZ	UG	UA	UT	UM
Z	Zniszczenie struktury materiału	ZB	ZD	ZC	ZK	ZS	ZP	ZZ	ZG	ZA	-	ZM

- Uprawnienia budowlane
- Zaświadczenie o przynależności do Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa