

<u>CZĘŚĆ OPRACOWANIA:</u> PROTOKÓŁ Z PRZEGLĄDU SZCZEGÓŁOWEGO (OKRESU PIĘCIOLETNIEGO) MOSTU		
<u>Nazwa Zarządu Drogi:</u> PODKARPACKI ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH W RZESZOWIE		
<u>Nazwa obiektu:</u> Most przez rzekę Oslawa w m. Wola Michowa		
<u>Nr drogi:</u> 897	<u>Kilometraż:</u> 51+325	<u>JNI:</u> 13270128



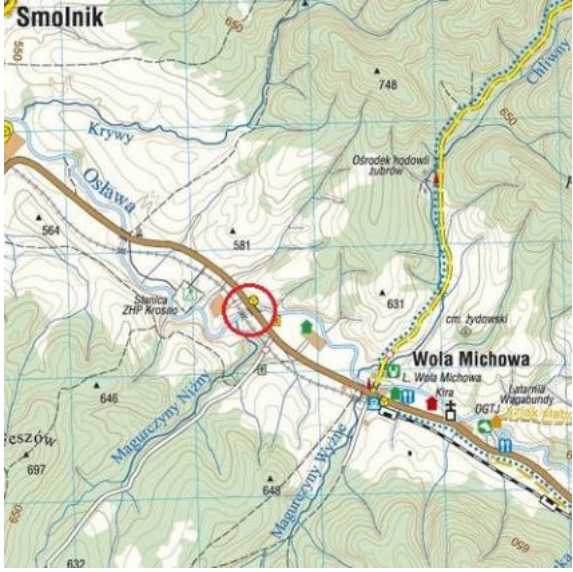
*Podstawa prawna: ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. „Prawo budowlane”, art.62, ust.1, pkt. 2
(tekst jednolity Dz. U. z 2006 roku Nr 156, poz. 1118)*

*PRZEGLĄD WYKONANO ZGODNIE Z INSTRUKCJĄ PRZEPROWADZANIA PRZEGLĄDÓW DROGOWYCH OBIEKTÓW
INŻYNIERSKICH*

Załącznik do Zarządzenia nr 14 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 7 lipca 2005 roku

Rzeszów, maj 2024 r.

PROTOKÓŁ PRZEGLĄDU SZCZEGÓŁOWEGO MOSTU

INFORMACJE OGÓLNE		Karta nr 1
JNI: 13270128	Lokalizacja szczegółowa 	
Nazwa przeszkody: rzeka Oslawa		
Rodzaj i nazwa obiektu: most		
Miejscowość: Wola Michowa		
Nr drogi i kilometraż: DW 897, km 51+325		
Nośność projektowana: II klasa wg PN 66/B-02015		
Nośność lub aktualna nośność użytkowa: 150 kN		
Rok budowy: 1976		
Dane o dokumentacji archiwalnej: Projekt techniczny przechowywany jest w oddziale RDW w Rymanowie.		
Informacje o budowie, przebudowie, remontach i poprzednich przeglądach: Obiekt nie był przebudowywany. W roku 2019 wykonano nową nawierzchnię jezdni. Poprzedni przegląd szczegółowy opracowano w sierpniu 2019 r.		
Opis obiektu: Most stały, dwuprzęsłowy, o schemacie belki swobodnie podpartej. Pomost wyposażony w obustronne prefabrykowane chodniki oraz balustrady stalowe. Ustrój nośny mostu stanowi prefabrykowany pomost z dźwigarów żelbetowych typu CZDP (5 szt. W przekroju poprzecznym), poprzecznic, żeber oraz prefabrykowanej płyty pomostu. Wszystkie elementy są ze sobą zespolone. Podpory to betonowe, monolityczne przyczółki oraz żelbetowe filary. Przyczółki, szerokości 10,62 m, wykonano masywne, posadowione bezpośrednio na skalnym podłożu gruntowym. Filary żelbetowe wykonano tarczowe o trzonie szerokości 2,9 - 3,0 m i grubości 1,0-1,4 m, zwieńczonym oczepem żelbetowym o wysięgu wsporników 3,0 m i grubości 1,0 - 1,5 m. Filary posadowiono bezpośrednio na skalnym podłożu gruntowym. Nasypy podtrzymywane są przez żelbetowe skrzydła. Podstawowe parametry geometryczne obiektu: - liczba przęseł – 2; - rozpiętości teoretyczne – 15,0+15,0 m; - długość całkowita pomostu– 31,56 m; - szerokość całkowita – 9,9 m; - kąt skrzyżowania z przeszkodą – 75°; - szerokości użytkowe – 7,1 m (jezdni), 2x1,25 m (chodniki dla pieszych); ukształtowanie jezdni w planie: na prostej.		
Podstawa powołania zespołu wykonującego przegląd: Umowa nr 78/243/WM/10/2024 z dnia 25.04.2024 r.		
Zespół wykonujący przegląd	Podpisy	Data przeglądu: 30.05.2024 r.
Kierownik zespołu: mgr inż. Marcin Piekielek		Stan pogody: Zachmurzenie, brak opadów Temperatura: 15°C
		Termin następnego przeglądu: 05.2029 r.



Fot. 1. Widok mostu od strony górnej wody.



Fot. 2. Widok mostu od strony dolnej wody.



Fot. 3. Widok jezdni nad mostem z dojazdu od strony Tylawy.



Fot. 4. Widok jezdni nad mostem z dojazdu od strony Wołosatego.



Fot. 5. Widok nawierzchnię jezdni i chodnik od strony dolnej wody – zanieczyszczenia nawierzchni jezdni wzdłuż krawężników, niedostateczne wyniesienia krawężników ponad nawierzchnię jezdni.



Fot. 6. Widok na chodnik od strony dolnej wody od strony Wołosatego – niedostateczne wyniesienie krawężnika ponad nawierzchnię jezdni, ubytki betonu krawężników oraz kap chodnikowych, wegetacja roślinności, widoczne ustawione zapory U-20c.



Fot. 7. Widok od strony Wołosatego na rampę zejściową z mostu od strony górnej wody – brak chodnika i krawężnika na długości skrzydełka, wegetacja roślinności.



Fot. 8. Widok na uszkodzony chodnik na moście od strony górnej wody nad przyczółkiem od strony Wołosatego – odspojone 3 prefabrykowane płyty chodnikowe prawdopodobnie przez wjazd na chodnik ciężkiego pojazdu samochodowego. Widoczne wygradzenie uszkodzonego chodnika zaporami U-20c.



Fot. 9. Widok na uszkodzony chodnik na moście od strony górnej wody nad przyczółkiem od strony Wołosatego – odspojone 3 prefabrykowane płyty chodnikowe, zanieczyszczenia jezdni wzdłuż krawężników.



Fot. 10. Widok od strony Tylawy na uszkodzony chodnik na moście od strony górnej wody – odspojone 3 prefabrykowane płyty chodnikowe, znaczne wychylenie z pionu balustrady.



Fot. 11. Obrót 3 płyt chodnikowych na zewnątrz, który spowodował odspojenie płyty przy krawędzi jezdni o około 6 cm.



Fot. 12. Widok od strony dolnej wody na gzyms przy przyczółku od strony Wołosatego – typowe uszkodzenia na całym obiekcie tj. ubytki betonu odsłaniające skorodowane zbrojenie oraz porost mchu na powierzchni betonu gzymsu.



Fot. 13. Widok na gzyms od strony górnej wody przy przyczółku od strony Wołosatego ubytki betonu oraz porost mchu na powierzchni betonu gzymsu.



Fot. 14. Widok od strony Wołosatego na połączenie bariery i balustrady od strony dolnej wody – korozja balustrady, nieprawidłowe połączenie bariery z balustradą, niebezpiecznie zakończony pas profilowy bariery.



Fot. 15. Widok od strony Tylawy na balustradę od strony dolnej wody w przęśle nr 2 – korozja oraz wygięcie pochwyty balustrady.



Fot. 16. Widok od strony Wołosatego na balustradę od strony górnej wody w przęśle nr 2 – korozja oraz wychylenie balustrady z pionu o ok. 7 cm będące wynikiem przechylenia płyt chodnikowych.



Fot. 17. Widok od strony Tylawy na połączenie bariery i balustrady od strony górnej wody – korozja balustrady, nieprawidłowe połączenie bariery z balustradą, niebezpiecznie odgięty pas profilowy bariery, zanieczyszczenia rowu ściętymi gałęziami.



Fot. 18. Widok na złamaną u podstawy słupkę balustrady zlokalizowaną na czwartej płycie chodnikowej od strony Wołosatego od górnej wody (tuż za uszkodzonymi płytami chodnikowymi), widoczna również znaczna korozja balustrady.



Fot. 19. Widok na ściek naskarpowy od strony górnej wody na dojeździe od strony Wołosatego – wegetacja roślinności, przemieszczenia prefabrykatów ścieku



Fot. 20. Widok od strony Tylawy od dolnej wody – korozja blachy przykrywającej szczelinę dylatacyjną.



Fot. 21. Widok na pomost w prześle nr 1 – zacieki na powierzchniach bocznych dźwigarów, ubytki betonu żeber i płyty pomostu odsłaniające skorodowane zbrojenie.



Fot. 22. Widok na pomost w prześle nr 1 – zacieki na powierzchniach bocznych dźwigarów, ubytki betonu żeber i płyty pomostu odsłaniające skorodowane zbrojenie, przecieki na powierzchni płyty.



Fot. 23. Widok na pomost w prześle nr 2 – liczne zawilgocenia płyty pomostu, ubytki betonu odsłaniające skorodowane zbrojenie.



Fot. 24. Widok na pomost w prześle nr 2 – zacieki na powierzchniach bocznych dźwigarów, ubytki betonu żeber i płyty pomostu odsłaniające skorodowane zbrojenie.



Fot. 25. Widok na pomost w prześle nr 2 od strony dolnej wody – zacieki na powierzchniach bocznych dźwigarów, ubytki betonu wspornika chodnikowego odsłaniające skorodowane zbrojenie, przecieki na powierzchni płyty i wspornika.



Fot. 26. Widok na pomost w prześle nr 2 przy przyczółku – zacieki na powierzchniach bocznych dźwigarów, ubytki betonu żeber i płyty pomostu odsłaniające skorodowane zbrojenie, przecieki i wykwyty na powierzchni płyty.



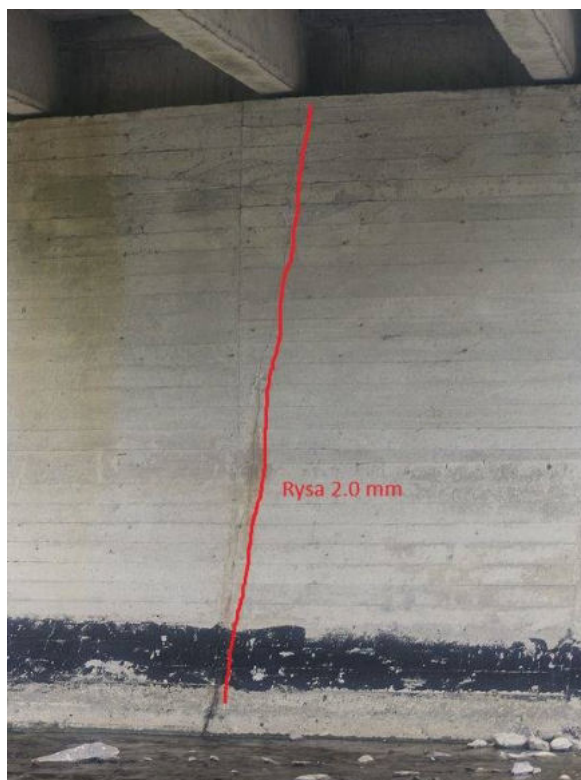
Fot. 27. Widok na pomost w prześle nr 1 od strony górnej wody – zawilgocenia omszenie oraz ubytki betonu odsłaniające skorodowane zbrojenie wspornika podchodnikowego.



Fot. 28. Widok od strony górnej wody na skrzydelko przyczółka od strony Tylawy – osady na powierzchni betonu powstałe w wyniku penetracji wody ze szczeliny dylatacyjnej.



Fot. 29. Widok na korpus przyczółka od strony Tylawy – zarysowanie pionowe o rozwarości do 2 mm pod środkowym dźwigarem na całej wysokości korpusu, rdzawe wycieki wydostające się z zarysowania.



Fot. 30. Widok na korpus przyczółka od strony Tylawy – zarysowanie pionowe o rozwarości do 2 mm pod środkowym dźwigarem na całej wysokości korpusu, rdzawe wycieki wydostające się z zarysowania.



Fot. 31. Widok od strony dolnej wody na skrzydelko przyczółka od strony Tylawy – osady na powierzchni betonu powstałe w wyniku ściekania wody.



Fot. 32. Widok na korpus przyczółka od strony Wołosatego – wegetacja mchu wzdłuż lewej krawędzi korpusu, zarysowanie pionowe pomiędzy dźwigarem nr 4 i 3 o rozwarości do 1,4 mm.



Fot. 33. Widok na korpus przyczółka od strony Wołosatego – wegetacja mchu wzdłuż lewej krawędzi korpusu, zarysowanie pionowe pomiędzy dźwigarem nr 4 i 3 o rozwartości do 1,4 mm.



Fot. 34. Widok na korpus przyczółka od strony Wołosatego od dolnej wody – zacieki pod dźwigarem skrajnym nr 5.



Fot. 35. Widok od strony dolnej wody na skrzydelko przyczółka od strony Wołosatego – wapienne wykwyty, ubytki betonu pod ławą łóżyskową przyczółka oraz osady.



Fot. 36. Widok od strony górnej wody na skrzydelko przyczółka od strony Wołosatego – wegetacja roślinności na ławie łóżyskowej oraz osady i porost mchu pod ławą łóżyskową.



Fot. 37. Widok od strony Tylawy na filar – osady i wykwyty na powierzchni oczepu filara oraz zanieczyszczenia w dolnej części słupa naniesione przez potok.



Fot. 38. Widok od strony Wołosatego na filar – osady i wykwyty na powierzchni oczepu filara oraz zanieczyszczenia w dolnej części słupa naniesione przez potok.



Fot. 39. Widok od strony górnej wody na filar – zacieki i osady na powierzchni betonu filara.



Fot. 40. Widok na dojazd od strony Wołosatego na nawierzchnię jezdni dojazdu – brak uszkodzeń.



Fot. 41. Widok na koryto potoku i teren przyległy od strony górnej wody – zanieczyszczenia terenu ściętymi gałęziami.



Fot. 42. Widok na koryto potoku w stronę dolnej wody – wegetacja roślinności.

JNI: 13270078	ARKUSZ SPOSTRZEŻEN z dnia 01.06.2024.	Karta nr 4.1.
1.	Średni dobowy ruch (SDR) oraz procentowy udział w ruchu pojazdów ciężarowych i autobusów wg ostatniego GPR: SDR = 1684 poj./dobę Udział w ruchu pojazdów ciężarowych i autobusów: 5.7%.	
2.	Stan nawierzchni jezdni: odpowiedni Na nawierzchni widoczne niewielkie zanieczyszczenia wzdłuż krawężników (Fot. 5).	
3.	Stan chodników (nawierzchnia, kapy, gzymsy, krawężniki): przedawaryjny W prefabrykowanych elementach chodników widoczne liczne ubytki betonu, zanieczyszczenia oraz wegetacja roślinności (Fot. 6). Od strony Wołosatego od górnej wody uszkodzeniu uległy 3 pierwsze płyty chodnikowe o długości łącznej ok. 9 m), które zostały odspojone od konstrukcji pomostu powodując szczelinę pionową o wartości ok. 6 cm. Prawdopodobną przyczyną uszkodzeń jest najazd na chodnik pojazdu samochodowego (Fot. 8÷Fot. 11). Płyty stwarzają zagrożenie całkowitego odspojenia od pomostu. Zarządca drogi zabezpieczył chodnik zaporami U-20c. Na dościach do obiektu w obrębie skrzydełek przyczółków brak wyodrębnionego chodnika oraz brak krawężników (Fot. 7). Na krawężnikach widoczne liczne ubytki betonu, krawężniki na obiekcie są niedostatecznie wyniesione ponad nawierzchnię jezdni (ok. 0-5 cm) (Fot. 5, Fot. 6). Na gzymsach widoczny porost mchu, liczne zarysowania wypełnione wapiennymi wykwitami oraz ubytki betonu odsłaniające skorodowane zbrojenie (Fot. 12, Fot. 13).	
4.	Stan balustrad, barier i osłon: niedostateczny Na obiekcie zastosowano balustrady stalowe, na dojazdach bariery stalowe wbijane. Ze względu na niewystarczającą wysokość (100 cm powyżej poziomu chodnika) balustrada nie spełnia obowiązujących przepisów zagrażając bezpieczeństwu pieszych. Balustrady są silnie skorodowane (Fot. 14, Fot. 17, Fot. 18). Balustrady po obu stronach jezdni w prześle nr 2 są wychylone z pionu w stronę rzeki (Fot. 15, Fot. 16), przy czym deformacja balustrady od strony górnej rzeki związana jest z uszkodzeniem płyt chodnikowych. Słupek balustrady tuż za uszkodzonymi płytami chodnikowymi jest złamany u podstawy (Fot. 18). Brak jednej szczelinki oraz deformacja szczelinki balustrady od strony dolnej wody w rejonie przyczółka od strony Wołosatego. Nowe bariery ochronne wykonane na dojazdach nie są połączone z istniejącymi balustradami oraz mają pozostawione niezabezpieczone pasy profilowe (Fot. 14, Fot. 17).	
5.	Stan urządzeń odwadniających: niedostateczny Obiekt odwadniany jest powierzchniowo, a następnie woda sprowadzana jest poza obiekt za pomocą ścieków naskarpowych. Widoczne ubytki betonu, przemieszczenia oraz wegetacja roślinności pomiędzy elementami prefabrykowanymi ścieków ograniczający przepływ wody (Fot. 19).	
6.	Stan izolacji: awaryjny Na powierzchni dźwigarów i płyty pomostu widoczne liczne ślady przecieków, wapiennych wykwitów oraz omszenia świadczące o uszkodzeniach izolacji (Fot. 21÷Fot. 24).	
7.	Stan urządzeń dylatacyjnych: niepokojący Obiekt nie jest wyposażony w urządzenia dylatacyjne. Nawierzchnia jezdni nad wszystkimi szczelinami dylatacyjnymi jest ciągła. Szczelina dylatacyjna w obrębie gzymsu przy przyczółku nr 1 jest przykryta blachą, która jest skorodowana (Fot. 20). Na pozostałych gzymsach szczeliny nie są zabezpieczone blachami.	

JNI: 13270078	ARKUSZ SPOSTRZEŻEN z dnia 01.06.2024.	Karta nr 4.2
8.	Stan konstrukcji przęseł	
8.1.	Stan dźwigarów głównych: niedostateczny Na powierzchni dźwigarów widoczne liczne ślady przecieków i wapiennych wykwitów powstałe w zamkach prefabrykowanej płyty pomostu oraz ubytki betonu odsłaniające skorodowane strzemiona (Fot. 21÷Fot. 23). Na dolnej powierzchni dźwigara przedskrajnego w przęśle nr 2 widoczne odsłonięte zbrojenie lub zanieczyszczenia stalowe dźwigara. Na dźwigarze skrajnym w przęśle nr 1 widoczne zanieczyszczenia bocznej powierzchni dźwigara w postaci graffiti. Na poprzecznicach i żebrach poprzecznych widoczne liczne ubytki betonu odsłaniające skorodowane strzemiona (Fot. 21 ÷ Fot. 24).	
8.2.	Stan płyty pomostu: niedostateczny Na powierzchni płyty pomostu widoczne przecieki, omszenia oraz ubytki betonu odsłaniające skorodowane zbrojenie płyty (Fot. 21 ÷ Fot. 24, Fot. 26).	
8.3.	Stan wsporników podchodnikowych: niedostateczny Na powierzchni wsporników podchodnikowych widoczne przecieki, omszenia oraz ubytki betonu odsłaniające skorodowane zbrojenie (Fot. 23).	
9.	Stan podpór	
9.1.	Stan przyczółków (fundamentów i korpusów): niedostateczny Uszkodzenia przyczółków: – rdzawe wycieki z zarysowania pionowego na całej wysokości korpusu przyczółka od strony Tylawy pod dźwigarem środkowym o rozwarości do 2 mm (Fot. 29, Fot. 30); – osady na skrzydełkach przyczółka od strony Tylawy powstałe wskutek braku urządzenia dylatacyjnego na chodniku (Fot. 28, Fot. 31); – wycieki oraz zarysowanie pionowe korpusu przyczółka od strony Wołosatego o rozwarości do 1 mm pomiędzy dźwigarem nr 3 i 4 (Fot. 32, Fot. 33, Fot. 34); – wegetacja mchu wzdłuż lewej krawędzi korpusu, osady pomiędzy dźwigarami nr 2 i 1 na korpusie przyczółka od strony Wołosatego (Fot. 32, Fot. 33); – osady na skrzydełkach przyczółka od strony Wołosatego powstałe wskutek braku urządzenia dylatacyjnego na chodniku, zarysowania wypełnione wapiennymi wykwitami (Fot. 35, Fot. 36).	
9.2.	Stan filarów (fundamentów i korpusów): niepokojący Na powierzchni filara widoczne osady, wykwity i ubytki betonu (Fot. 37, Fot. 38, Fot. 39).	

JNI: 13270078		ARKUSZ SPOSTRZEŻEŃ z dnia 01.06.2024.		Karta nr 4.3
10.	Stan łóżysk: niepokojący Blachy łóżyskowe są silnie skorodowane.			
11.	Stan dojazdów: odpowiedni Brak widocznych uszkodzeń.			
12.	Przestrzeń podmostowa i otoczenie obiektu: niepokojący W korycie potoku na filarze widoczne zgromadzone zanieczyszczenia naniesione przez potok (Fot. 37, Fot. 38). W otoczeniu obiektu od strony Tylawy od górnej wody widoczne pozostawione ścięte gałęzie (Fot. 41).			
13.	Administrator i stan urządzeń obcych: Nie dotyczy.			

JNI: 13270078	ARKUSZ ZALECEŃ z dnia 01.06.2024.	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: <u>W zakresie bieżącego utrzymania:</u> – usunięcie zanieczyszczeń z jezdni i chodników; – obciąć lub zabezpieczyć wystające pasy profilowe barier na dojazdach Zalecany termin: do końca III kwartału 2024 r. <u>W zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji:</u> – sporządzić projekt organizacji ruchu wprowadzający zabezpieczenia w postaci barier betonowych na odcinku uszkodzonych płyt chodnikowych; Zalecany termin: do końca III kwartału 2024 r. – projekt przebudowy mostu jest w trakcie opracowania. Zalecany termin: do końca 2025 r. <u>W zakresie remontu lub przebudowy:</u> – wykonać demontaż uszkodzonych płyt chodnikowych i wykonać zabezpieczenie chodnika za pomocą przestawnych barier betonowych, Zalecany termin: do końca III kwartału 2024 r. – wykonać przebudowę mostu zgodnie z opracowywanym projektem. Zalecany termin: do końca 2026 r.	
2.	W dźwigarach głównych: <u>W zakresie bieżącego utrzymania:</u> Brak zaleceń. <u>W zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji:</u> – projekt przebudowy mostu jest w trakcie opracowania Zalecany termin: do końca 2025 r. <u>W zakresie remontu lub przebudowy:</u> – Wykonać przebudowę mostu zgodnie z opracowywanym projektem. Zalecany termin: do końca 2026 r.	
3.	W pomoście: <u>W zakresie bieżącego utrzymania:</u> Brak zaleceń. <u>W zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji:</u> – projekt przebudowy mostu jest w trakcie opracowania Zalecany termin: do końca 2025 r. <u>W zakresie remontu lub przebudowy:</u> – Wykonać przebudowę mostu zgodnie z opracowywanym projektem. Zalecany termin: do końca 2026 r.	

* – skreślić I lub II

JNI: 13270078	ARKUSZ ZALECEŃ z dnia 01.06.2024.	Karta nr 5.2
4.	W podporach: <u>W zakresie bieżącego utrzymania:</u> – usunąć zanieczyszczenia z przyczółków i filarów. Zalecany termin: do końca III kwartału 2024 r. <u>W zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji:</u> – projekt przebudowy mostu jest w trakcie opracowania Zalecany termin: do końca 2025 r. <u>W zakresie remontu lub przebudowy:</u> – Wykonać przebudowę mostu zgodnie z opracowywanym projektem. Zalecany termin: do końca 2026 r.	
5.	Na dojazdach: <u>W zakresie bieżącego utrzymania:</u> Brak zaleceń. <u>W zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji:</u> – projekt przebudowy mostu jest w trakcie opracowania Zalecany termin: do końca 2025 r. <u>W zakresie remontu lub przebudowy:</u> – Wykonać przebudowę mostu zgodnie z opracowywanym projektem. Zalecany termin: do końca 2026 r.	
6.	Pod obiektem i w jego otoczeniu: <u>W zakresie bieżącego utrzymania:</u> – oczyścić koryto potoku; – usunąć roślinność z umocnienia przyczółków i ścieków naskarpowych. Zalecany termin: do końca III kwartału 2024 r. <u>W zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji:</u> – opracować projekt przebudowy/remontu mostu. Zalecany termin: do końca 2026 r. <u>W zakresie remontu lub przebudowy:</u> – wykonać przebudowę/remont mostu. Zalecany termin: do końca 2026 r.	
7.	W urządzeniach obcych: <u>W zakresie bieżącego utrzymania:</u> Nie dotyczy. <u>W zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji:</u> Nie dotyczy. <u>W zakresie remontu lub przebudowy:</u> Nie dotyczy.	

JNI: 13270078		ARKUSZ WNIOSKOWANYCH DECYZJI z dnia 01.06.2024.		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	tak	III kw. 2024.	
10.	Użytkowanie obiektu na dotychczasowych warunkach : tak			
Zalecenia ogólne: Z uwagi na przedawaryjny stan chodników zaleca się w trybie awaryjnym naprawę lub demontaż uszkodzonych trzech płyt chodnikowych i wykonanie zabezpieczenia na jezdni (w obszarze zdemontowanych płyty) przez ustawienie przestawnych barier betonowych z dodatkowym pochwytem o wysokości min. 1.2 m ponad powierzchnię jezdni. Na pozostałych odcinkach zaleca się montaż zapór U-20c. W przypadku, gdy płyty zostaną naprawione i nie będą demontowane, nie ma konieczności montażu dodatkowych pochwyty balustrady na barierach betonowych. Ze względu na zły stan techniczny oraz zbyt niską nośność obiektu, zaleca się wykonanie przebudowy obiektu polegającej na rozbiórce istniejącego mostu i budowie nowego.				
Kierownik zespołu: mgr inż. Marcin Piekielek Nr uprawnień budowlanych: PDK/0018/POOM/06 pieczęć i podpis				

* – wpisać „tak” lub „nie”