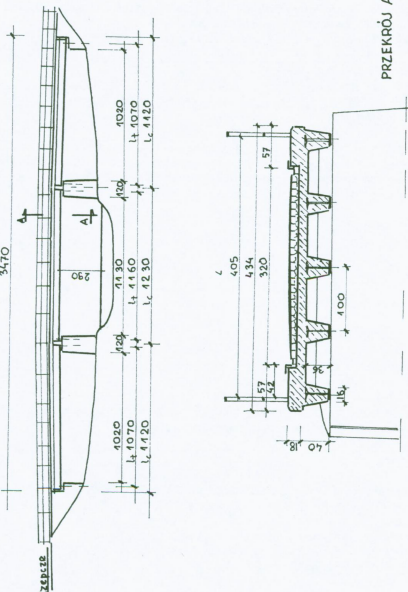



KARTA PRZEGLĄDU SZCZEGÓŁOWEGO MOSTU		2/1
Dokumentacja fotograficzna z dnia 12.05.2005.		
Fotografia nr 1		
		
Widok z góry od strony drogi nr 1837 O		
Fotografia nr 2		
		
Widok z boku od strony dolnej wody		

KARTA PRZEGLĄDU SZCZEGÓŁOWEGO MOSTU		8
Arkusz zaleceń ciąg dalszy		
4.	Na dojazdach	Nie zachodzi potrzeba.
5.	W wyposażeniu mostu	Należy naprawić zniszczony odcinek poręczy – 3,0 mb. Należy uszczelnić nawierzchnię z kostki granitowej na powierzchni 2,0 m ² . Należy wykonać prace porządkowe na obiekcie, poboczach dojazdów (koszenie) oraz w obrębie podpór (koszenie) – łącznie 100 m ² .
6.	W urządzeniach obcych	Nie dotyczy.
Proponowane decyzje. W trybie pilnym – do 30.09.2005. należy wykonać: - prace porządkowe - mocowanie zwiatrowania - naprawę poręczy W trybie drugim planowym – do 30.09.2008. należy wykonać: - dokumentację naprawy, wzmocnienia lub przebudowy obiektu.		
Decyzje administracyjne: Prace: i zakończone formalnym odbiorem . Uwagi:		
Następnym przeglądem winien się odbyć nie później niż: 12.05.2010., a w przypadku nie wykonania w terminie dokumentacji uwzględniającej ustalenie warunków eksploatacyjnych obiektu, przegląd należy przeprowadzić do 30.09.2008.		

KARTA PRZEGLĄDU SZCZEGÓŁOWEGO MOSTU		3
Dokumentacja uszkodzeń z dnia 12.05.2005.		
		

KARTA PRZEGLĄDU SZCZEGÓŁOWEGO MOSTU		1
Informacje ogólne		
Nazwa mostu	Lokalizacja szczegółowa	
Nad: Kanał Ulgi rz. Osobłogi		
w ciągu: drogi powiat. 1278 O km 3+698		
JNI - 01011358		
Najbliższa miejscowość: Kierpień		
O nawierzchni: kostka kamienna		
Rok zakończenia budowy: Brak danych	Nośność mostu wg oznakowania: 15 ton	
Informacje o budowie , odbudowie , przebudowie i remontach.		
brak danych		
Krótki opis obiektu: Most trzyprzęsłowy zespolony o schemacie statycznym przeseł z belek wolnopodpartych wykonanych z dźwigarów stalowych obetonowanych. Pomost stanowi płyta żelbetowa wylewana połączona monolitycznie z dźwigarami. Podpory mostu: dwa filary i dwa przyczółki żelbetowe masywne posadowione bezpośrednio. Nawierzchnia jezdni na moście wykonana z kostki granitowej, chodniki żelbetowe monolityczne. Długość całkowita mostu wynosi 34,70 m, szerokość 4,34 m.		
Dane o dokumentacji: brak danych		
Data poprzedniego przeglądu : brak danych		
Data dokonania przeglądu : 12.05.2005.		
Osoby dokonujące przeglądu :	inż. Roman KACZMAREK kierownika Podpisz <small>podpisz</small> kierownika <small>podpisz</small> kierownika <small>podpisz</small> kierownika w specjalności: Inżynier / budowlany Nr ewid. 64.02.01.11	Karta liczy 8 stron od 1 do 8 Nieprzekraczalny termin następnego przeglądu: 12.05.2010.
1. inż. Roman Kaczmarek		
2.		
3.		
Sposzczenia i zalecenia wynikające z przeglądu zawarto na kolejnych stronach karty (od 2 do 8)		

KARTA PRZEGLĄDU SZCZEGÓŁOWEGO MOSTU		7
Arkusz zaleceń z dnia 12.05.2005.		
I. Na podstawie przeprowadzonego przeglądu uznaje się, że most w stanie aktualnym nie wymaga żadnych napraw, poza pracami utrzymaniowymi i może być dalej eksploatowany bez ograniczeń przez okres 5 lat		
II. Na podstawie przeprowadzonego przeglądu stwierdzono konieczność wykonania następujących robót:		
1.	W podporach	
Z uwagi na znaczny zakres robót remontowych przeseł mostu i konieczność opracowania dokumentacji projektowej, wskazane jest uwzględnienie w niej również remontu podpór. W związku z czym nie planuje się wykonania żadnych prac do czasu opracowania dokumentacji.		
2.	W ustroju nośnym	
Zaleca się opracowanie dokumentacji na naprawę, wzmocnienie lub wymianę przeseł mostu wraz z dostosowaniem podpór. Obecny stan techniczny przeseł pozwala na ich bezpieczną eksploatację, lecz przewidywany postęp uszkodzeń może spowodować konieczność wprowadzenia ograniczeń eksploatacyjnych. Doraźnie należy wykonać naprawę odspojonego zwiatrowania. Należy również ograniczyć możliwości penetracji wody poprzez oczyszczenie i bieżące utrzymywanie kanałów ściekowych przy krawężniach jezdni.		
3.	W pomoście	
Zalecana powyżej do wykonania dokumentacja powinna uwzględnić również pomost. Doraźnie nie planuje się wykonania żadnych robót.		

KARTA PRZEGLĄDU SZCZEGÓŁOWEGO MOSTU		6
Arkusz spostrzeżeń c.d.		
9	Podpory:	Podpory mostu stanowią dwa przyczółki i dwa filary żelbetowe wykonane monolitycznie jako pełnościenne. Podpory posadzone są bezpośrednio na fundamentach płaskich betonowych.
9.1	Stan filarów:	Na powierzchniach filarów widoczne liczne spękania i korozja betonu. Na obu filarach nadbudowy korpusów od strony górnej wody są odspojone. Filary nr 1 posiada ubytki betonu przy kątowniku izbicy. Na obu widoczne pęknięcia w strefach podłożyskowych – odspojone wypełnienie nad łożyskami. Stan ogólny filarów określa się jako dostateczny.
9.2	Stan przyczółka:	Występuje powierzchniowa korozja betonu i miejscowe ubytki powierzchni. Widoczna siatka spękań powierzchni. Wypełnienie nisz nadłożyskowych odspojone od korpusów. Stan techniczny przyczółków jest dostateczny.
9.3	Stan fundamentów:	Na podstawie oględzin podpór stan techniczny fundamentów określa się jako dobry.
10	Stan łożysk:	Łożyska mostu – stalowe płaskie, osobne dla każdego dźwigara. Łożyska są widoczne jedynie przy dźwigarach skrajnych, pozostałe są zakryte wypełnieniem z betonu i cegły. Nie stwierdzono przemieszczeń łożysk. Widoczne fragmenty są skorodowane i zanieczyszczone. Brak konserwacji.
11	Stan dyatacji:	Dylatacje wykonane są jedynie w częściach chodnikowych. Stanowią je przerwy pomiędzy belkami na powierzchniach bocznych i w chodnikach. Dylatacje nie posiadają żadnego wypełnienia lub zabezpieczenia – wycieki wody, wykwyty i wysolenia oraz spękania betonu. Nawierzchnia drogowa nad podporami pośrednimi jest uciślona, natomiast nad przyczółkami pomiędzy nawierzchnią z kostki na moście i z betonu asfaltowego na dojazdach ułożone są płyty kamienne.
12	Dojazdy do mostu:	Most łączy poprzecznie dwie drogi powiatowe równoległe do siebie. Odcinki dróg na dojazdach wykonane są z betonu asfaltowego. Stan nawierzchni drogowej jest dobry. Widoczna wegetacja roślin na poboczach.

KARTA PRZEGLĄDU SZCZEGÓŁOWEGO MOSTU		4
Arkusz spostrzeżeń z dnia 12.05.2005.		
1.	Intensywność ruchu na moście: mały, średni, intensywny.	
2.	Stan nawierzchni: Rodzaj ruchu na moście: lekki, lekko średni, średni, ciężki.	
3.	Stan chodników: Chodniki po obu stronach mostu żelbetowe monolityczne, zakończone krawężnikiem z kątownika stalowego. Szerokość chodników wynosi 0,57 m z każdej strony. Na powierzchni chodnika poprzeczne pęknięcia przy każdym słupku poręczowym. Występuje wegetacja mchów na powierzchniach poziomych i bocznych. Krawężnik stalowy jest mocno skorodowany. Nad filarem nr 1 po prawej stronie kątownik krawężnika jest odspojone od płyty chodnika.	
4.	Stan izolacji: Izolacje stanowią papa asfaltowa ułożona w dwóch warstwach na lepiku. Stan izolacji jest zły. Od spodu płyty widoczne liczne zaciski i wysolenia, oraz występuje korozja elementów stalowych.	
5.	Odwodnienie mostu: Odwodnienie mostu jest powierzchniowe, realizowane poprzez ukształtowanie przeseł i nawierzchni drogowej.	
6.	Poręcze i barierki: Przy krawężnikach występują zastoiny wody spowodowane zanieczyszczeniami nawierzchni. Działanie odwodnienia jest prawidłowe.	
6.	Poręcze i barierki: Poręcze mostu wykonane z kształtowników stalowych spawanych, kotwione w płycie pomostu. Długość poręczy wynosi 40,20 m z każdej strony. Występuje znaczne zniszczenie powłok antykorozyjnych i postępująca korozja (odgięta), dwa słupki są oderwane.	

KARTA PRZEGLĄDU SZCZEGÓŁOWEGO MOSTU		5
Arkusz spostrzeżeń c.d.		
7.	Urządzenia obce:	Brak urządzeń obcych.
8.	Przeseła:	Most jest trójprzęsłowy, o ustroju stałym z dwiema belkami w podporach. Długość przeseł wynosi 11,20, 12,30 i 11,20 m, rozpiętości teoretyczne 10,70, 11,60 i 10,70 m. Całkowita długość przeseł wynosi 35,20 m. Żelbetowa podpora monolityczna z dźwigarami. Są usztywnione zwanymi paskami stalowymi. Pomost stanowi płyta podparci i w środku rozpiętości przeseł. W płaszczynie pasa dolnego dźwigary połączone są ze sobą poprzecznymi żelbetowymi monolitycznymi nadłożyskami. Główne wykonanie są z pięciu belek stalowych obetonowanych.
8.1	Stan belek głównych:	Na powierzchniach zewnętrznych dźwigarów skrajnych występują znaczne ubytki betonu i odsłonięta zbrojenia. Liczne poprzeczne pęknięcia i zarysowania betonu we wszystkich dźwigarach. Widoczna korozja powierzchniowa betonu oraz stali. W przeseł nr 1 skrajny lewy pas zwiatrowania jest urwany i odgięty. Nad podporami miejscowe ubytki betonu. Ogólny stan techniczny dźwigarów określa się jako zły.
8.2	Stan pomostu:	Dolina powierzchni pomostu posiada ubytki betonu na znacznej powierzchni. W miejscach tych występuje korozja odsłoniętego zbrojenia. Widoczne liczne pęknięcia i zarysowania. Beton jest silnie skorodowany. Płyta przeseł nr 1 posiada pęknięcia pomiędzy powierzchnią dna a dźwigarem drugim od strony znacznej ilości wykwyty, wysolenia i zaciski.

