



RAPORT Z PRZEGLĄDU SZCZEGÓŁOWEGO OBIEKTU MOSTOWEGO

Nazwa Zarządu Drogi: GDDKiA Oddział w Krakowie
31-425 Kraków; ul. Mogilska 25

Nazwa obiektu: wiadukt nad A4 m. Kraków

JNI: 01024197

Nr drogi i kilometraż: DK A4/łącznica 04L km 425+246




Sierpień 2013 r.

Spis treści:

1. Protokół przeglądu szczegółowego obiektu mostowego
2. Załącznik 1 – Dokumentacja rysunkowa obiektu i uszkodzeń
3. Załącznik 2 – Zaświadczenie o posiadaniu uprawnień budowlanych
4. Załącznik 3 – Zaświadczenie o członkostwie w OIIB
5. Płyta CD z pełną dokumentacją fotograficzną
6. Operat z pomiarów geodezyjnych

PROTOKÓŁ PRZEGLĄDU SZCZEGÓŁOWEGO OBIEKTU MOSTOWEGO

INFORMACJE OGÓLNE		Karta nr 1
JNI: 01024197	Lokalizacja szczegółowa 	
Nazwa przeszkody: Autostrada A4		
Rodzaj i nazwa obiektu: wiadukt		
Miejscowość: Kraków		
Nr drogi i kilometraż: DK A4, km 425+246		
Nośność projektowana: 50 ton		
Nośność lub aktualna nośność użytkowa: 42 tony		
Rok budowy: 2003		
Dane o dokumentacji archiwalnej: Dokumentacja projektowa wykonana przez biuro Complex Projekt znajduje się w archiwum GDDKiA rej. w Krakowie. W latach 2003-2011 prowadzona były pomiary niwelacyjne.		
Informacje o budowie, przebudowie, remontach i poprzednich przeglądach: Wiadukt wybudowany przez Kieleckie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych. W roku 2010 wykonano remont gzymsu od strony Balic oraz punktowe naprawy powłok antykorozyjnych balustrad na wiadukcie i schodach skarpowych W trakcie przeglądu wykonywane były roboty obejmujące: <ul style="list-style-type: none">- częściowy remont nawierzchni poboczy wyniesionych,- remontem gzymsu od strony Szarowa- wymiana zabezpieczenia antykorozyjnego balustrad- naprawę ubytków i zabezpieczenie powierzchniowe przyczółka od strony Krakowa Przeгляд rozszerzony: 29.10.2012 r. Przeгляд szczegółowy: 2008 r.		
Opis obiektu: Wiadukt o schemacie belki ciągłej czteroprzęsłowej. Konstrukcja nośna przęsła płytowa sprężona monolityczna. Długość konstrukcji nośnej: 103,7 m. Szerokość konstrukcji: 12,30 m. Rozpiętość teoretyczna przęsł: 21,0+30,0+30,0+21,0 m. Wiadukt usytuowany pod kątem 56° do przeszkody. Przyczółki masywne, żelbetowe. Posadowienie bezpośrednie. Wyposażenie konstrukcji stanowią: jezdnie z nawierzchnią z SMA szer. 9,2 m (skrajnia 9,6 m), pobocza techniczne wyniesione szerokości 1,8+1,3 m (skrajnia 1,0+0 m) z nawierzchnią epoksydowo-poliuretanową, bariery stalowe typu SP-06, po lewej stronie jezdni bariera z dodanym pochwytem stalowym BB-6, balustrada stalowa z płaskowników od strony Tarnowa (po prawej stronie jezdni) modułowe urządzenia dylatacyjne, łożyska garnekowe, izolacja termozgrzewalna, krawężniki granitowe. Odwodnienie za pomocą wpustów i kolektorów zbiorczych z odprowadzeniem wód opadowych do rowów drogowych.		

Podstawa powołania zespołu wykonującego przegląd: Umowa nr I/201/ZZ/Z-4/2013 z dnia 24.06.2013 r.		
Zespół wykonujący przegląd	Podpisy	Data przeglądu: 04.09.2013 r.
Kierownik zespołu: mgr inż. Krzysztof Urbański Członkowie: dr inż. Lesław Bichajło mgr inż. Marcin Piekielek		Stan pogody: Słonecznie – sucho Temperatura: 24°C
		Termin następnego przeglądu: Wg zaleceń z przeglądów okresowych



Fot. 1. Widok wiaduktu od strony Katowic.



Fot. 2. Widok wiaduktu od strony Tarnowa.



Fot. 3. Widok na wiadukt z dojazdu od strony Wieliczki.



Fot. 4. Widok na pomost i filary.



Fot. 5. Widok na nawierzchnię jezdni na wiadukcie w przęśle nr 4. Deformacja na wadliwie wykonanej naprawie nawierzchni jezdni, zanieczyszczenia na powierzchni jezdni.



Fot. 6. Widok na nawierzchnię jezdni na wiadukcie w przęśle nr 4 nad przyczółkiem od strony Krakowa. Spękania na wadliwie wykonanej naprawie nawierzchni jezdni, deformacje nawierzchni jezdni wzdłuż profili stalowych urządzenia dylatacyjnego.



Fot. 7. Widok na pierwszy krawężnik na kapie chodnikowej od strony Katowic na dojeździe od strony Krakowa. Ubytki wypełnienia szczeliny pomiędzy kapą chodnikową a krawężnikiem oraz na styku krawężników.



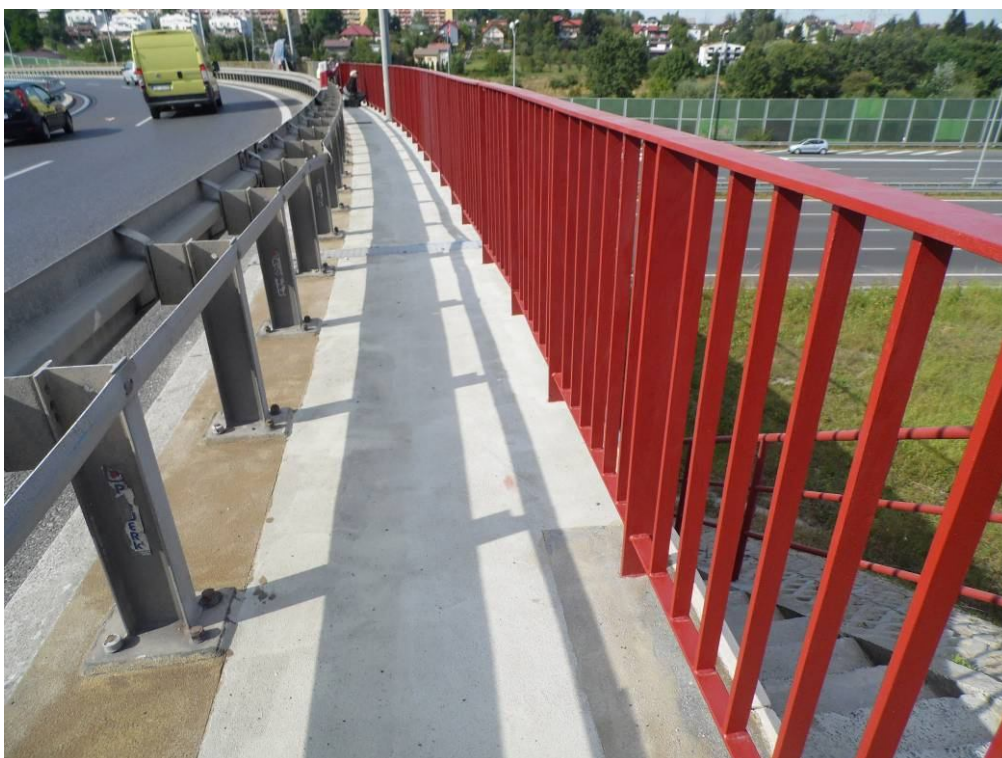
Fot. 8. Widok na chodnik od strony Katowic w prześle nr 3. Wykruszenia naroży krawężników kamiennych, ubytki wypełnienia szczeliny pomiędzy kapą, a krawężnikiem, widoczna wymieniona część nawierzchni chodnika.



Fot. 9. Widok na chodnik od strony Katowic w prześle nr 2. Odspojenie krawężnika od kapy chodnikowej.



Fot. 10. Widok na barierę od strony Katowic w prześle nr 2. Ślady naprawy nawierzchni chodnika, ubytki wypełnienia szczeliny pomiędzy kapą, a krawężnikiem.



Fot. 11. Widok na chodnik od strony Tarnowa nad przyczółkiem od strony Wieliczki. Widoczna wymieniona część nawierzchni chodnika wzdłuż krawężnika, nowa powłoka malarska na balustradzie (podczas przeprowadzania przeglądu malowana była balustrada).



Fot. 12. Widok na chodnik od strony Tarnowa w przejściu nr 2. Widoczne ślady napraw nawierzchni chodnika.



Fot. 13. Widok na gzyms od strony Tarnowa przy przyczółku od strony Wieliczki. Zarysowania skurczowe wyprawy cementowej oraz złuszczenia zabezpieczeń antykorozyjnych deski gzymsowej.



Fot. 14. Widok na gzyms od strony Katowic przy przyczółku od strony Krakowa. Zarysowania skurczowe wyprawy cementowej oraz złuszczenia zabezpieczeń antykorozyjnych deski gzymsowej.



Fot. 15. Widok od strony Katowic na gzyms w przęśle nr 2. Pęknięcia dwóch desek gzymsowych powstałe wskutek nieostrożnej pracy sprzętu przy budowie autostrady.



Fot. 16. Widok od strony Katowic na gzyms w przęśle nr 3. Ubytki betonu w dolnej części deski gzymsowej oraz zacieki na powierzchni gzymsu.



Fot. 17. Widok na balustradę na kapie od strony Katowic. Brak kapturek ochronnych, korozja nakrętek i kotew oraz pozostawione nalepki producenta na słupkach.



Fot. 18. Widok na prowadnicę bariery od strony Katowic. Korozja elementu mocującego światło odbłaskowe do prowadnicy.



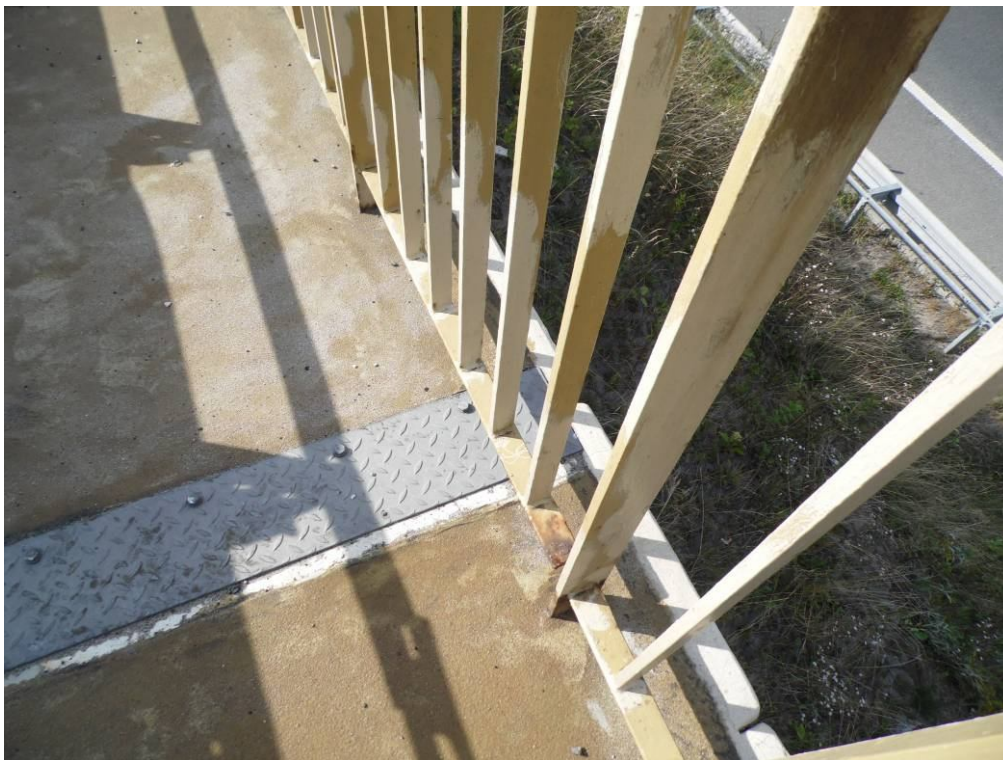
Fot. 19. Widok na balustradę na kapie od strony Katowic. Brak kapturek ochronnych, korozja nakrętek i kotew.



Fot. 20. Widok na barierę od strony Tarnowa nad przyczółkiem od strony Wieliczki. Deformacja pasa profilowego bariery powstała w wyniku przemieszczeń przęsła i zbyt mocnego dokręcenia śrub.



Fot. 21. Widok na balustradę oraz barierę od strony Tarnowa w prześle nr 2. Wstępne przygotowanie balustrady do malowania.



Fot. 22. Widok na balustradę od strony Tarnowa nad przyczółkiem od strony Krakowa. Ogniska korozji.



Fot. 23. Widok na balustradę od strony Tarnowa nad przyczółkiem od strony Krakowa. Ogniska korozji na powierzchni pochwyty balustrady w miejscu dylatacji.



Fot. 24. Widok na barierę od strony Tarnowa na dojeździe od strony Wieliczki. Deformacja prowadnicy powstała w wyniku uderzenia pojazdu, pozostawione nalepki producenta na słupkach barier.



Fot. 25. Widok na barierę od strony Tarnowa na dojeździe od strony Wieliczki – deformacja prowadnicy i przekładki powstała w wyniku uderzenia pojazdu.



Fot. 26. Widok na rurę spustową oraz rurkę wypływową sączka od strony Katowic przy podporze nr 2 – korozja rury spustowej wpustu, zanieczyszczenia kolektora oraz rurki wypływowej, korozja elementów podwieszenia kolektora, zacieki na powierzchni wspornika pochodnikowego wokół rurki wypływowej sączka powstałe w wyniku lokalnej nieszczelności izolacji.



Fot. 27. Widok na kolektor odwodnienia od strony Katowic przy podporze nr 2 – korozja elementów mocowania kolektora.



Fot. 28. Widok na rurkę wypływową sączka od strony Katowic przy przyczółku od strony Wieliczki – wapienne zacieki na rurce oraz zacieki na powierzchni wspornika pochodnikowego wokół rurki wypływowej sączka powstałe w wyniku lokalnej nieszczelności izolacji.



Fot. 29. Widok od strony Katowic na krąg betonowy przy podporze nr 2 – zanieczyszczenia studzienki kanalizacyjnej, do której podpięty jest przykanalik odprowadzający wodę z rury spustowej do ścieku skarpowego.



Fot. 30. Widok od spodu na urządzenie dylatacyjne nad przyczółkiem od strony Wieliczki – brak uszkodzeń urządzenia dylatacyjnego, raki na powierzchni czołowej dźwigara powstałe w wyniku wadliwego wykonania.



Fot. 31. Widok od strony Katowic na szczelinę dylatacyjną na przyczółku od strony Wieliczki – brak blachy zakrywającej szczelinę.



Fot. 32. Widok od spodu na urządzenie dylatacyjne nad przyczółkiem od strony Krakowa – brak uszkodzeń urządzenia dylatacyjnego, ubytki betonu, odkryte korodujące zbrojenie oraz rdzawe plamy powierzchni czołowej dźwigara.



Fot. 33. Widok na urządzenie dylatacyjne nad przyczółkiem od strony Krakowa – zanieczyszczenia wkładki urządzenia dylatacyjnego.



Fot. 34. Widok na urządzenie dylatacyjne nad przyczółkiem od strony Wieliczki – zanieczyszczenia wkładki urządzenia dylatacyjnego.



Fot. 35. Widok na dźwigar płytowy w przęśle nr 1 – zarysowania skurczowe.



Fot. 36. Widok od strony Katowic na boczną powierzchnię dźwigara w przęśle nr 1 – złuszczenia powłoki malarskiej powstałe w wyniku wadliwego wykonania.



Fot. 37. Widok na pomost w przęśle nr 3 – uszkodzenie mechaniczne na powierzchni dźwigara oraz ubytek betonu na wsporniku podchodnikowym powstałe prawdopodobnie podczas demontażu szalunku.



Fot. 38. Widok na oparcie dźwigara na przyczółku od strony Krakowa – widoczne ślady napraw dźwigara, które zostały przykryte powłoką malarską o źle dobranym kolorze.



Fot. 39. Widok na wspornik podchodnikowy od strony Tarnowa nad przyczółkiem od strony Wieliczki – wapienne wykwity w miejscu naprawy powierzchniowej betonu powstałe w wyniku wadliwego wykonania.



Fot. 40. Widok na wspornik chodnikowy od strony Tarnowa przy przyczółku od strony Krakowa – widoczne ślady napraw wspornika, które zostały przykryte powłoką malarską o źle dobranym kolorze.



Fot. 41. Widok na przyczółek od strony Wieliczki – zanieczyszczenia w postaci graffiti oraz pozostawiony na ławie łóżyskowej namiot służący do piaskowania.



Fot. 42. Widok na ściankę boczną przyczółka od strony Wieliczki – zarysowanie skurczowe na styku ławy łóżyskowej i ścianki bocznej przyczółka.



Fot. 43. Widok od strony Tarnowa na skrzydełko przyczółka od strony Wieliczki – nierówności na powierzchni betonu w miejscu w miejscu przerwy technologicznej.



Fot. 44. Widok na przyczółek od strony Krakowa – brak uszkodzeń przyczółka, zanieczyszczenia umocnienia skarpy przyczółka w postaci graffiti.



Fot. 45. Widok na ściankę zapleczną przyczółka od strony Krakowa – zacieki na ścianie zapleczej powstałe w wyniku pęknięć nawierzchni jezdni przy urządzeniu dylatacyjnym.



Fot. 46. Widok na styk ścianki zapleczej i ławy żyzyskowej przyczółka od strony Krakowa – rdzawa plama powstała w wyniku korozji stalowych zanieczyszczeń w betonie, wapienny naciek na powierzchni ławy żyzyskowej.



Fot. 47. Widok na styk ścianki zapleczej i ławy łóżyskowej przyczółka od strony Krakowa – rdzawe plamy powstałe w wyniku korozji stalowych zanieczyszczeń w betonie.



Fot. 48. Widok od strony Tarnowa na podporę nr 2 – widoczne ślady napraw powierzchniowych betonu.



Fot. 49. Widok od strony Tarnowa na słup od strony Katowic podpory nr 3 – złuszczenia powłoki malarskiej powstałe w wyniku wadliwego wykonania.



Fot. 50. Widok od strony Katowic na słup od strony Katowic podpory nr 3 – ubytki betonu do głębokości ok. 1 cm.



Fot. 51. Widok od strony Katowic na słup od strony Katowic podpory nr 3 – ubytki betonu do głębokości ok. 1 cm, zarysowania pionowe o rozwarości 0,5 mm.



Fot. 52. Widok na głowicę słupa podpory nr 4 – korodujący odsłonięty częściowo montażowy pręt zbrojeniowy, nierówna powierzchnia betonu słupa.



Fot. 53. Widok od strony Katowic na podpórę nr 4 – ubytki betonu do głębokości ok. 1 cm, pionowe zarysowania skurczowe o rozwartości 0,1 mm.



Fot. 54. Widok od strony Katowic na podpórę nr 4 – ubytki betonu wynikające ze zbyt małej otuliny betonu, korozja odsłoniętych prętów zbrojeniowych w wyniku braku otuliny. Przeprowadzony pomiar grubości otuliny zbrojenia wykazał wartości 17-26 mm.



Fot. 55. Widok na łożysko na podporze nr 2 – korozja oraz przykrycie powłoką malarską blachy skali przesuwu łożyska.



Fot. 56. Widok na łożysko na podporze nr 2 – korozja oraz przykrycie powłoką malarską blachy skali przesuwu łożyska.



Fot. 57. Widok na łożysko na podporze nr 4 – korozja oraz przykrycie powłoką malarską blachy stali przesuwu łożyska, korozja łożyska.



Fot. 58. Widok na łożysko przyczółka od strony Krakowa – rdzawe przecieki powstałe w wyniku korozji blachy kotwiącej łożysko w dźwigarze.



Fot. 59. Widok od strony Tarnowa na umocnienie stożka przyczółka od strony Wieliczki – erozja skarpy tuż za umocnieniem.



Fot. 60. Widok od strony Tarnowa na umocnienie stożka przyczółka od strony – wegetacja roślinności.



Fot. 61. Widok na schody naskarpowe przy przyczółku od strony Wieliczki – korozja i ubytki betonu schodów.



Fot. 62. Widok na umocnienie przestrzeni podmostowej pod przęsłem nr 1 – ubytki kruszywa oraz uszkodzenia geokraty, wegetacja roślinności.



Fot. 63. Widok na umocnienie skarpy przy podporze nr 2 – wegetacja roślinności pomiędzy elementami umocnienia.



Fot. 64. Widok na umocnienie stożka przyczółka od strony Krakowa – wegetacja roślinności.



Fot. 65. Widok na umocnienie skarpy przyczółka od strony Krakowa – zanieczyszczenia w postaci graffiti, uszkodzenia powłoki malarskiej oraz korozja słupka balustrady.



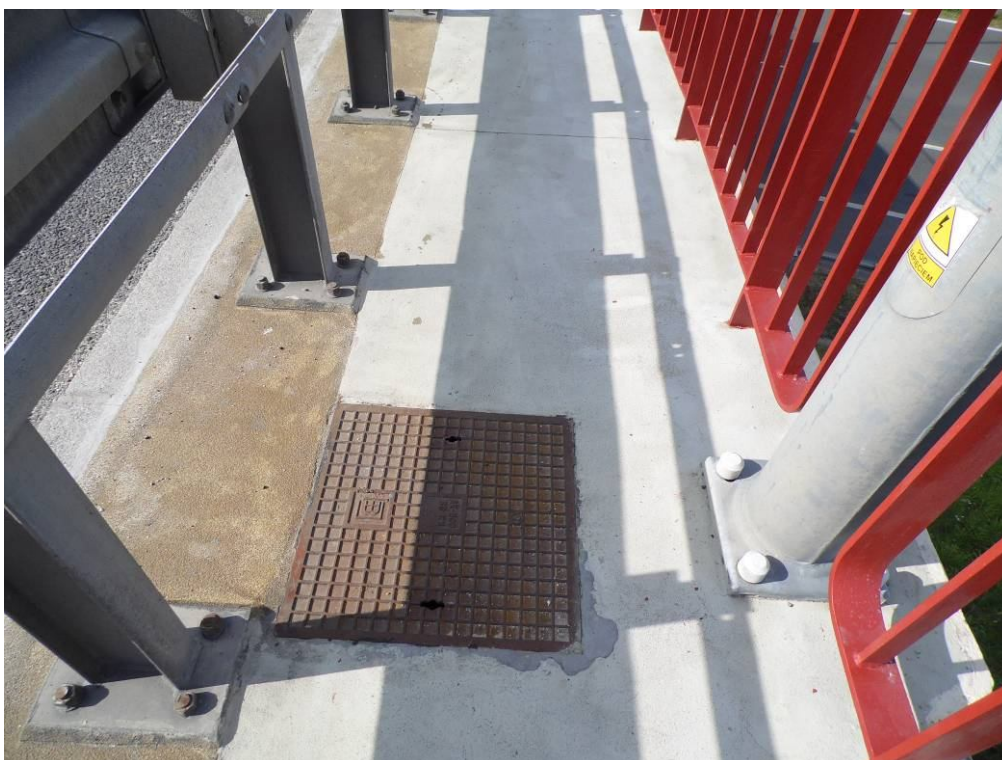
Fot. 66. Widok na balustradę schodów naskarpowych przy przyczółku od strony Wieliczki – korozja słupka balustrady.



Fot. 67. Widok na balustradę schodów naskarpowych przy przyczółku od strony Wieliczki – uszkodzenia powłoki malarskiej oraz korozja słupka balustrady.



Fot. 68. Widok na pobocze przed skrzydełkiem przyczółka od strony Krakowa – uszkodzenia betonowych elementów umocnienia powstałe w wyniku osiadania podbudowy.



Fot. 69. Widok na studzienkę oświetleniową na kapię od strony Tarnowa – powierzchniowa korozja pokrywy, złuszczenia nawierzchni chodnika wokół studzienki.

JNI: 01024197	ARKUSZ SPOSTRZEŻEŃ z dnia 04.09.2013.	Karta nr 4.1.
1.	Średni dobowy ruch (SDR) oraz procentowy udział w ruchu pojazdów ciężarowych i autobusów wg ostatniego GPR: SDR= 29853 poj./dobę Udział w ruchu pojazdów ciężarowych i autobusów: 18%. Uwagi: wg GPR w 2010 r.	
2.	Stan nawierzchni jezdni: zadowalający Na jezdni w środku rozpiętości przęsła nr 4 widoczna wadliwie wykonana wymiana części nawierzchni jezdni, które została zdeformowana (fot. 5). Na jezdni w przęśle nr 4 przy dylatacji wymieniona część nawierzchni jezdni, na której widoczne są spękania (fot. 6).	
3.	Stan chodników (nawierzchnia, kapy, gzymsy, krawężniki): zadowalający Na nawierzchni obu chodników widoczne ślady napraw powierzchniowych (fot. 8, 10, 11,12). Na deskach gzymsowych po obu stronach jezdni widoczne liczne zarysowania skurczowe wyprawy cementowej, złuszczenia zabezpieczeń antykorozyjnych oraz zacieki (fot. 13, 14, 16). Na powierzchniach zewnętrznych desek gzymsowych widoczne rdzawe plamy powstałe w wyniku korozji zbrojenia lub stalowych zanieczyszczeń betonu (fot. 14). Od strony Katowic w przęśle nr 2 widoczne pęknięcia dwóch desek gzymsowych. Na dodatkowych wspornikach chodnika od strony Tarnowa zamontowane są słupy oświetleniowe. Ukształtowane wsporniki nie zostały przykryte deskami gzymsowymi. Na pierwszym krawężniku na kapie chodnikowej od strony Katowic na dojeździe od strony Krakowa widoczne ubytki wypełnienia szczeliny pomiędzy kapą chodnikową, a krawężnikiem oraz na styku krawężników (fot. 7). Na chodniku od strony Katowic w przęśle nr 3 widoczne wykruszenia naroży krawężników kamiennych, ubytki wypełnienia szczeliny pomiędzy kapą, a krawężnikiem (fot. 8). Na chodniku od strony Katowic w przęśle nr 2 widoczne odspojenie krawężnika od kapy chodnikowej oraz ubytki wypełnienia szczeliny pomiędzy kapą, a krawężnikiem (fot. 9, 10).	
4.	Stan balustrad, barier i osłon: zadowalający Na zakotwieniach wszystkich słupków barier widoczne ubytki kapturków ochronnych oraz korozja nakrętek i kotew (fot. 7-12, 19-21). Na większości słupków widoczne nalepki producenta (fot. 17, 20). Wszystkie elementy mocujące światła odblaskowe do prowadnic są skorodowane (fot. 18). Na barierze od strony Tarnowa nad dylatacją przyczółka od strony Wieliczki widoczna deformacja pasa profilowego bariery powstała w wyniku przemieszczeń przęsła (fot. 20). Prowadnica oraz przekładka słupka bariery od strony Tarnowa na dojeździe od strony Wieliczki jest zdeformowana w wyniku uderzenia pojazdu (fot. 24, 25). Podczas przeglądu prowadzone były roboty malarskie przy balustradzie od strony Tarnowa. Na pochwyce oraz na elementach łączących balustrady nad dylatacjami widoczne są ślady korozji (fot. 21-23).	

JNI: 01024197	ARKUSZ SPOSTRZEŻEN z dnia 04.09.2013.	Karta nr 4.2
5.	Stan urządzeń odwadniających: zadowalający Na kratkach wpustów nie stwierdzono uszkodzeń (fot. 19). Elementy podwieszonych kolektorów oraz rury spustowe wpustów są skorodowane (fot. 26, 27). Na powierzchni rurek wypływowych sączków widoczne wapienne zacieki powstałe wskutek nieszczelności izolacji pomostu (fot. 26, 28). Od strony Katowic przy podporze nr 2 widoczna studnia betonowa, która jest zanieczyszczona elementami betonowymi (fot. 29).	
6.	Stan izolacji: niedostateczny Wokół rurek wypływowych sączków na powierzchni wsporników chodnikowych widoczne wapienne zacieki świadczące o lokalnych nieszczelnościach izolacji pomostu (fot. 26, 28).	
7.	Stan urządzeń dylatacyjnych: zadowalający Na obu urządzeniach dylatacyjnych w obrębie jezdni widoczne zanieczyszczenia wkładki gumowej (fot. 33, 34). Szczeliny dylatacyjne pomiędzy deskami gzymsowymi na przyczółkach nie są przykryte blachami, ani nie są wypełnione materiałami elastycznymi (fot. 31).	
8.	Stan konstrukcji przęseł	
8.1.	Stan dźwigarów głównych: zadowalający Na dolnej powierzchni dźwigara płytowego w przęśle nr 1 i 2 widoczne zarysowania skurczowe (fot. 35) przy krawędzi dźwigara o rozwarości 0,1 mm. Na bocznej powierzchni dźwigara płytowego od strony Katowic widoczne złuszczenia powłoki malarskiej powstałe w wyniku wadliwego wykonania (fot. 36). Na powierzchni dźwigara w przęśle nr 1, 2 i 4 widoczne ślady napraw powierzchniowych, które zostały przykryte powłokami malarskimi o źle dobranym kolorze (fot. 36, 38). Na dźwigarze w przęśle nr 3 widoczne mechaniczne uszkodzenie dźwigara powstałe prawdopodobnie podczas budowy autostrady (fot. 37). Od strony Katowic na bocznej powierzchni dźwigara przy przyczółku od strony Krakowa widoczne zanieczyszczenia w postaci graffiti. Na czołowej powierzchni dźwigara od strony Krakowa widoczne ubytki betonu, odkryte korodujące zbrojenie, rdzawe plamy powierzchni czołowej dźwigara (fot. 32) oraz raki (fot. 30) od strony Wieliczki.	
8.2.	Stan płyty pomostu: Nie występuje wydzielona płyta pomostu.	
8.3.	Stan wsporników podchodnikowych: zadowalający Wokół rurek wypływowych sączków na powierzchni wsporników chodnikowych widoczne wapienne zacieki świadczące o lokalnych nieszczelnościach izolacji pomostu (fot. 26, 28). Na wsporniku podchodnikowym od strony Tarnowa w przęśle nr 3 widoczne ubytki powstałe prawdopodobnie podczas demontażu szalunku (fot. 37). Na wspornik podchodnikowy od strony Tarnowa nad przyczółkiem od strony Wieliczki widoczne wapienne wykwyty w miejscu naprawy powierzchniowej betonu powstałe w wyniku wadliwego wykonania (fot. 39). Na wsporniku podchodnikowym od strony Tarnowa przy przyczółku od strony Krakowa widoczne ślady napraw wspornika, które zostały przykryte powłoką malarską o źle dobranym kolorze (fot. 40).	

JNI: 01024197	ARKUSZ SPOSTRZEŻEŃ z dnia 04.09.2013.	Karta nr 4.3
9.	Stan podpór	
9.1.	Stan przyczółków (fundamentów i korpusów): zadowalający Na korpusie przyczółka od strony Wieliczki widoczne zanieczyszczenia w postaci graffiti. Na styku ścianek bocznych i ław łożyskowych, w miejscu przerw technologicznych w betonowaniu widoczne zarysowania skurczowe (fot. 42, 43). Na korpusie przyczółka i skrzydełka od strony Krakowa nie stwierdzono uszkodzeń (fot. 44). Na ścianie zapleczonej przyczółka od strony Krakowa widoczne zacieki powstałe w wyniku pęknięć nawierzchni jezdni przy urządzeniu dylatacyjnym (fot. 45). Na styku ścianki zapleczonej i ławy łożyskowej przyczółka od strony Krakowa widoczne rdzawe plamy powstałe w wyniku korozji stalowych zanieczyszczeń w betonie (fot. 46, 47) oraz wapienny wykwit na powierzchni ławy łożyskowej (fot. 46). Pomiary niwelacyjne wykazały osiadania przyczółków, które w okresie od 2003 do 2011 wyniosły do 16 mm na przyczółku od strony Wieliczki oraz do 10 mm na przyczółku od strony Katowic. Przyczółek od strony Katowic osiada nierównomiernie przechylając się stroną zewnętrznego łuku (różnica osiadań ok. 5 mm). Operat kolaudacyjny ze szczegółowymi wynikami znajduje się w załączniku 6.	
9.2.	Stan filarów (fundamentów i korpusów): zadowalający Na podporze nr 2 widoczne ślady napraw powierzchniowych betonu, poziome zarysowania skurczowe na obu słupach w miejscach przerwy technologicznej w betonowaniu (fot. 48). Na podporze nr 3 widoczne złuszczenia powłoki malarskiej powstałe w wyniku wadliwego wykonania, zarysowania pionowe o rozwarości 0,5 mm (fot. 49-51). Na głowicy słupa podpory nr 4 widoczny korodujący odsłonięty częściowo montażowy pręt zbrojeniowy oraz nierówna powierzchnia betonu słupa (fot. 52). Na dolnej części podpory nr 4 widoczne złuszczenia powłoki malarskiej słupa powstałe w wyniku wadliwego wykonania, pionowe zarysowania skurczowe o rozwarości 0,1 mm, korozja odsłoniętych prętów zbrojeniowych w wyniku braku otuliny. Przeprowadzony pomiar grubości otuliny zbrojenia wykazał wartości 17-26 mm. Pomiary niwelacyjne wykazały osiadania przyczółków, które w okresie od 2003 do 2011 wyniosły do 4 mm na filarze od strony Wieliczki, do 10 mm na filarze środkowym oraz do 7 mm na filarze od strony Katowic. Wszystkie filary osiadają nierównomiernie przechylając się stroną zewnętrznego łuku (różnica osiadań ok. 5 mm). Operat kolaudacyjny ze szczegółowymi wynikami znajduje się w załączniku 6.	
10.	Stan łożysk: zadowalający Na powierzchni łożysk widoczne niewielkie ślady korozji (fot. 57) oraz korozja i przykrycia farbą blachy skali przesuwu łożysk (fot. 55-57). Na łożysku przyczółka od strony Krakowa widoczne rdzawe przecieki powstałe w wyniku korozji blachy kotwiącej łożysko w dźwigarze (fot. 58).	
11.	Stan dojazdów: odpowiedni Na dojazdach nie stwierdzono uszkodzeń.	

JNI: 01024197	ARKUSZ SPOSTRZEŻEŃ z dnia 04.09.2013.		Karta nr 4.4
12.	Przestrzeń podmostowa i otoczenie obiektu: niepokojący Na skarpie nasypu drogowego od strony Tarnowa przy umocnieniu stożka przyczółka od strony Wieliczki widoczna ubytki erozyjne (fot. 59). Na umocnieniach stożków przyczółków widoczna wegetacja roślinności (fot. 60, 64). Na schodach naskarpowych przy obu przyczółkach widoczne niewielkie ubytki betonu (fot. 61). Na balustradach schodów naskarpowych widoczne uszkodzenia powłok malarskich oraz korozja słupków (fot. 65, 66, 67). Na umocnieniu skarpy przyczółka od strony Krakowa widoczne zanieczyszczenia w postaci graffiti (fot. 65). Na umocnieniu skarpy przy podporze nr 2 widoczna wegetacja roślinności pomiędzy elementami umocnienia (fot. 63). Na umocnieniu przestrzeni podmostowej pod przęsłem nr 1 widoczne ubytki kruszywa oraz uszkodzenia geokraty, wegetacja roślinności (fot. 62).		
13.	Administrator i stan urządzeń obcych: zadowolający Na kapie chodnikowej od strony Tarnowa zlokalizowano studzienki rewizyjne oświetlenia oraz przewodów umieszczonych w kapie chodnikowej, których pokrywy są powierzchniowo skorodowane (fot. 69). Na słupach oświetleniowych nie stwierdzono uszkodzeń.		

JNI: 01024197	ARKUSZ ZALECEŃ z dnia 04.09.2013.	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: a) w zakresie bieżącego utrzymania: w trybie I: – wstawić łąty w miejscu deformacji i spękań nawierzchni jezdni, – zabezpieczyć antykorozyjne zakotwienia barier, uzupełnić kapturki, – poluzować śruby mocujące profile barier nad dylatacjami – wymienić uszkodzone elementy barier – wyczyścić i zabezpieczyć studnię rewizyjną przy filarze B – wyczyścić wkładki w dylatacjach w trybie III: – usunąć nalepki producenta z barier – wymienić skorodowane odblaski – wymienić skorodowane elementy podwieszenia odwodnienia b) w zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji: – wykonać odkrywki nawierzchni jezdni w celu określenia przyczyn deformacji Zalecany termin: II kwartał 2014 – wykonać odczyty przemieszczeń łożysk w okresie najniższych temperatur c) w zakresie remontu lub przebudowy: – dokończyć roboty remontowe – uszczelnić styki kap chodnikowych z krawężnikami	
2.	W dźwigarach głównych: a) w zakresie bieżącego utrzymania (w trybie III): – brak zaleceń; b) w zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji: – wg zaleceń ogólnych c) w zakresie remontu lub przebudowy: – brak zaleceń	
3.	W pomoście: a) w zakresie bieżącego utrzymania: – brak zaleceń; b) w zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji: – brak zaleceń c) w zakresie remontu lub przebudowy: – brak zaleceń	

* – skreślić I lub II

JNI: 01024197	ARKUSZ ZALECEŃ z dnia 04.09.2013.	Karta nr 5.2
4.	W podporach: a) w zakresie bieżącego utrzymania: – brak zaleceń b) w zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji: – wg zaleceń ogólnych; c) w zakresie remontu lub przebudowy: W trybie III: – zabezpieczyć rysy na przyczółku od strony Wieliczki – zabezpieczyć korodujące zbrojenie na przyczółku od strony Krakowa	
5.	Na dojazdach: a) w zakresie bieżącego utrzymania: – brak zaleceń b) w zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji: – brak zaleceń c) w zakresie remontu lub przebudowy: – brak zaleceń	
6.	Pod obiektem i w jego otoczeniu: a) w zakresie bieżącego utrzymania: – brak zaleceń b) w zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji: – brak zaleceń c) w zakresie remontu lub przebudowy: – brak zaleceń	
7.	W urządzeniach obcych: a) w zakresie bieżącego utrzymania: – brak zaleceń b) w zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji: – brak zaleceń c) w zakresie remontu lub przebudowy: – brak zaleceń	

JNI: 01024197		ARKUSZ WNIOSKOWANYCH DECYZJI z dnia 04.09.2013.		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		
10.	Użytkowanie obiektu na dotychczasowych warunkach : tak			
Zalecenia ogólne: Naprawy gwarancyjne należy wykonać w terminach wynikających z umowy z wykonawcą robót. Roboty zalecane do wykonania w trybie I należy wykonać do końca 2014r. Roboty zalecane do wykonania w trybie III wykonać w terminach wynikających z planu remontów. W związku ze stwierdzonymi uszkodzeniami należy opracować ekspertyzę określającą: - przyczyny powstania zarysowań siatkowych na spodzie konstrukcji, - przyczyny powstania rys i ubytków betonu w filarach, - wpływ osiadań na bezpieczeństwo pracy konstrukcji				
Kierownik zespołu: mgr inż. Krzysztof Urbański Nr uprawnień budowlanych: K-121/00 Nr świadectwa (rok) ukończenia szkolenia w zakresie przeglądów: BC/SIM-102/2003 <div style="text-align: right; margin-top: 20px;"> pieczęć i podpis </div>				

* – wpisać „tak” lub „nie”

JNI: 01024197		ARKUSZ DECYZJI z dnia 04.09.2013.		Karta nr 6
1.	Raport z przeglądu szczegółowego składa się z Protokołu przeglądu (47 stron) i 6 załączników.			
2.	Uzgodnienie raportu przez Naczelnika Wydziału Mostów Oddziału GDDKiA (uwagi): Wszystkie prace w zakresie bieżącego utrzymania oraz w zakresie remontu wykonać zgodnie z arkuszem zaleceń. Dotyczy to zarówno elementów głównych obiektu, jak również elementów wyposażenia. Zapoznać się z zaleceniami ogólnymi umieszczonymi w arkuszu wnioskowanych decyzji oraz przestrzegać terminów realizacji robot określonych poszczególnymi trybami. Wyegzekwować od Wykonawcy robót budowlanych wykonanie napraw gwarancyjnych wynikających z umowy. Dokonać szczegółowej analizy opisu poszczególnych elementów obiektu, zawartych w arkuszu spostrzeżeń. <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> Data: 23.12.2013r. </div> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;">pieczęć i podpis</div>			
3.	Decyzja dyrektora oddziału GDDKiA: Prace z zakresu bieżącego utrzymania, remontowe oraz naprawy gwarancyjne do wykonania zgodnie z uzgodnieniem raportu przez Naczelnika Wydziału. <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 100px;"> Data: 30.12.2013r. </div> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;">pieczęć i podpis</div>			