

# RAPORT Z PRZEGLĄDU SZCZEGÓŁOWEGO OBIEKTU MOSTOWEGO

Nazwa Zarządu Drogi:

**GENERALNA DYREKCJA DRÓG  
KRAJOWYCH I AUTOSTRAD  
ODDZIAŁ W KRAKOWIE**

Nazwa obiektu:

**Wiadukt nad torami kolejowymi w miejscowości Trzebinia**

JNI:

**04150039**

Nr drogi:

**79**

Kilometraż:


**381+140**



## **Spis treści:**

1. Protokół przeglądu szczegółowego obiektu mostowego
2. Załącznik 1. Dokumentacja rysunkowa obiektu
  - Rys. 1.1. Widok z boku, widok z góry
  - Rys. 1.2. Przekrój poprzeczny A-A i B-B
  - Rys. 1.2. Przekrój poprzeczny C-C
3. Załącznik 2. Dokumentacja rysunkowa uszkodzeń
  - Rys. 2.1. Widok z góry
  - Rys. 2.2.1. Uszkodzenia konstrukcji przęseł - widok od spodu.  
Część betonowa od str. Trzebini.
  - Rys. 2.2.2. Uszkodzenia konstrukcji przęseł - widok od spodu.  
Część betonowa od str. Chrzanowa.
  - Rys. 2.2.3. Uszkodzenia konstrukcji przęseł - widok od spodu.  
Część stalowa nad torami kolejowymi.
  - Rys. 2.3.A ÷ 2.3.P. Uszkodzenia podpór i poprzecznic podporowych.
  - Rys. 2.4. Uszkodzenia murów oporowych.
4. Załącznik 3. Uprawnienia kierownika zespołu
  - 3.1. Uprawnienia budowlane
  - 3.2. Świadectwo ukończenia szkolenia inspektorów mostowych
5. Załącznik 4. Szczegółowa dokumentacja fotograficzna uszkodzeń wraz z rysunkami lokalizującymi fotografie - na płycie CD

# PROTOKÓŁ PRZEGLĄDU SZCZEGÓŁOWEGO OBIEKTU MOSTOWEGO

INFORMACJE OGÓLNE		Karta nr 1
<b>JNI:</b> 04150039 <b>Nazwa przeszkody:</b> tory kolejowy stacji Trzebinia, ul. Dworcowa <b>Rodzaj i nazwa obiektu:</b> wiadukt <b>Miejscowość:</b> Trzebinia <b>Nr drogi i kilometraż:</b> 79, km 381+140 <b>Nośność projektowana:</b> I klasa wg PN 66/B-02015 <b>Nośność lub aktualna nośność użytkowa:</b> 300 kN <b>Rok budowy:</b> 1972	<b>Lokalizacja szczegółowa</b> 	
<b>Dane o dokumentacji:</b> W RDK w Krakowie znajdują się: - niekompletna dokumentacja projektowa części betonowej i stalowej z lat 1967÷1971, - ekspertyza techniczna wiaduktu wraz z raportem z przeglądu szczegółowego z roku 2007 (MP-Mosty Kraków).		
<b>Informacje o budowie, przebudowie, remontach i poprzednich przeglądach:</b> Obiekt wybudowany w roku 1972. W roku 1996 wykonano remont obejmujący uciąglenie przęseł prefabrykowanych i pogrubienie płyty pomostu, wzmocnienie filarów części betonowej wiaduktu poprzez obetonowanie korpusów, usztywnienie filarów stalowych poprzez wykonanie przepon pomiędzy słupami. W roku 2009 wykonano remont nawierzchni jezdni i renowację zabezpieczenia antykorozyjnego balustrad. Poprzedni przegląd szczegółowy był w roku 2007, podstawowy – w 2009.		
<b>Opis obiektu:</b> Wiadukt składa się z trzech części: 4-przęsłowej konstrukcji betonowej od str. Trzebini (fot. 3), 3-przęsłowej konstrukcji stalowej nad torami kolejowymi (fot. 9) i 9-przęsłowej konstrukcji betonowej od str. Chrzanowa (fot. 4). Konstrukcję nośną przęseł betonowych stanowią belki kablobetonowe typu WBS zespolone z żelbetową płytą pomostu i stężone poprzecznikami podporowymi i przęsłowymi (fot. 5). Nad podporami pośrednimi przęsła są uciagięte płytą pomostu oraz płaskownikami mocowanymi do półek dolnych belek (fot. 6). Podpory części betonowej to żelbetowe przyczółki (fot. 7) i filary (fot. 8). Ustrój nośny części stalowej stanowi trzykomorowy przekrój skrzynkowy z ortotropową płytą pomostu (fot. 10, 11). Schemat statyczny części stalowej to belka ciągła. Podpory pośrednie części stalowej to czteropiętrowe wahacze stalowe (fot. 12). Podpory skrajne części stalowej, wspólne z częścią betonową, to filary żelbetowe (fot. 13, 14). Wszystkie podpory wiaduktu są posadowione na żelbetowych ławach fundamentowych. Przęsła betonowe oparte są na podporach za pośrednictwem łożysk elastomerowych. Przęsło stalowe oparte jest na filarze skrajnym od str. Trzebini na łożyskach stalych a na filarze od str. Chrzanowa – na łożyskach wałkowych. Dodatkowo na obydwu filarach zamontowane są łożyska zapobiegające „odrywaniu” przęsła stalowego od podpory. Podstawowe parametry geometryczne wiaduktu: - długość: 392,75 m, - rozpiętości teoretyczne w osiach podpór: 18,40+3*18,80+45,10+57,95+45,00+19,23+7*18,80+18,40 m, - rozpiętości teoretyczne w osiach łożysk: 18,40+2*18,80+18,40+44,70+57,95+44,70+18,40+7*18,80+18,40 m, - szerokość całkowita: 14,94 m, - elementy drogi na obiekcie: chodnik 2,22 + jezdni 10,50 + chodnik 2,22 m, - kąt skosu: część betonowa 90°, część stalowa 52,6°. Główne elementy wyposażenia: nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego, nawierzchnia chodników z asfaltu lanego, balustrady stalowe z płaskowników, bariery ochronne stalowe, krawężniki kamienne, dylatacje modułowe, latarnie oświetleniowe stalowe, wpusty deszczowe żeliwne, rury spustowe i kolektory z PCV. Stateczność dojazdu od strony Trzebini zapewniają betonowe mury oporowe: zachodni o długości 99,7 m i wschodni o długości 31,70 m.		
<b>Podstawa powołania zespołu wykonującego przegląd:</b> Umowa nr I/225/ZZ-Z-4/2010 z dnia 24.05.2010 r.		
<b>Zespół wykonujący przegląd</b>  Kierownik zespołu: dr hab. inż. Tomasz Siwowski Członkowie: mgr inż. Leszek Folt <div style="text-align: right;">mgr inż. Krzysztof Urbański</div>	<b>Podpisy</b>	<b>Data przeglądu:</b> 8.06.2010  <b>Stan pogody:</b> sucho, słonecznie <b>Temperatura:</b> 25°C <b>Termin następnego przeglądu:</b> 07. 2014 r. (przegląd szczegółowy)



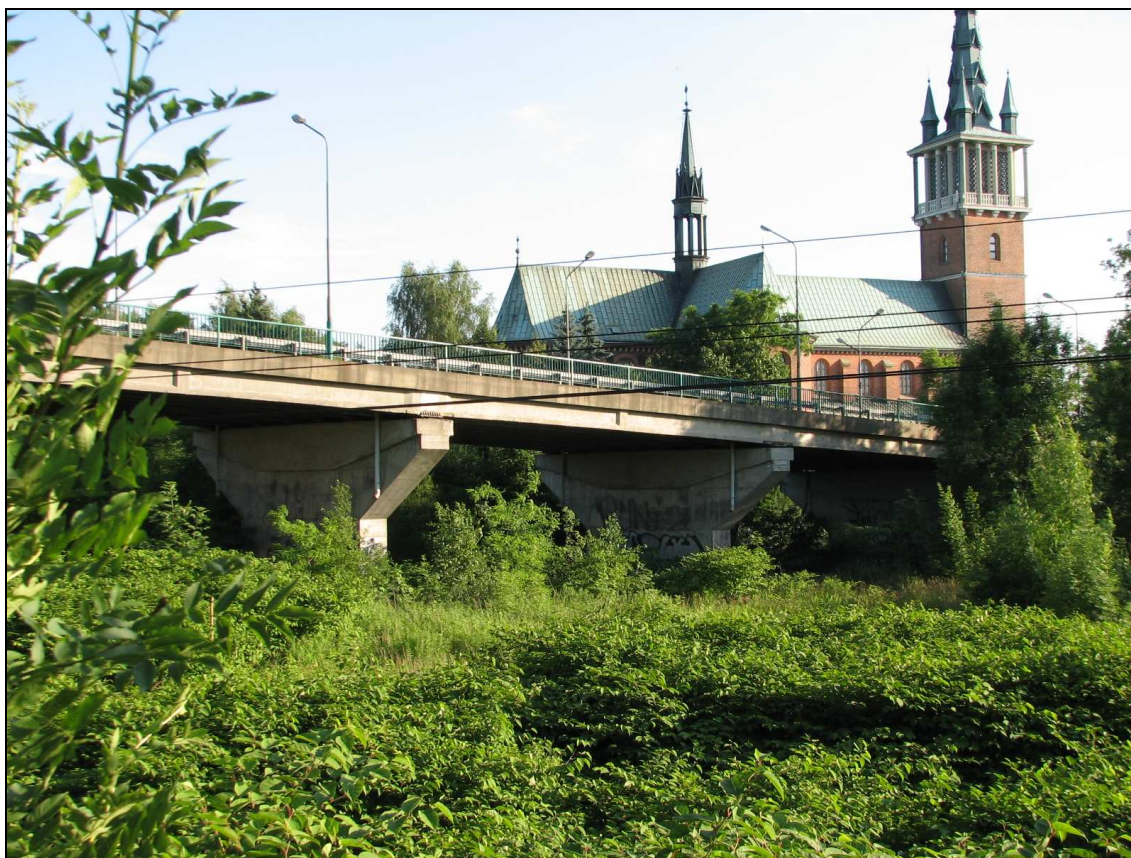
Fot. 1. Widok wiaduktu z dojazdu od str. Trzebini



Fot. 2. Widok wiaduktu z dojazdu od str. Chrzanowa



Fot. 3. Część betonowa wiaduktu od str. Trzebini - widok z boku od str. wschodniej



Fot. 4. Część betonowa wiaduktu od str. Chrzanowa - widok z boku od str. zachodniej



Fot. 5. Część betonowa wiaduktu – widok typowego przęsła



Fot. 6. Część betonowa wiaduktu – widok węzła uciągającego nad filarem



Fot. 7. Część betonowa wiaduktu – widok przyczółka od str. Trzebini



Fot. 8. Część betonowa wiaduktu – widok typowego filara



Fot. 9. Część stalowa wiaduktu – widok z boku od str. zachodniej.



Fot. 10. Część stalowa wiaduktu – widok od spodu.



Fot. 11. Część stalowa wiaduktu – widok wnętrza przekroju skrzynkowego



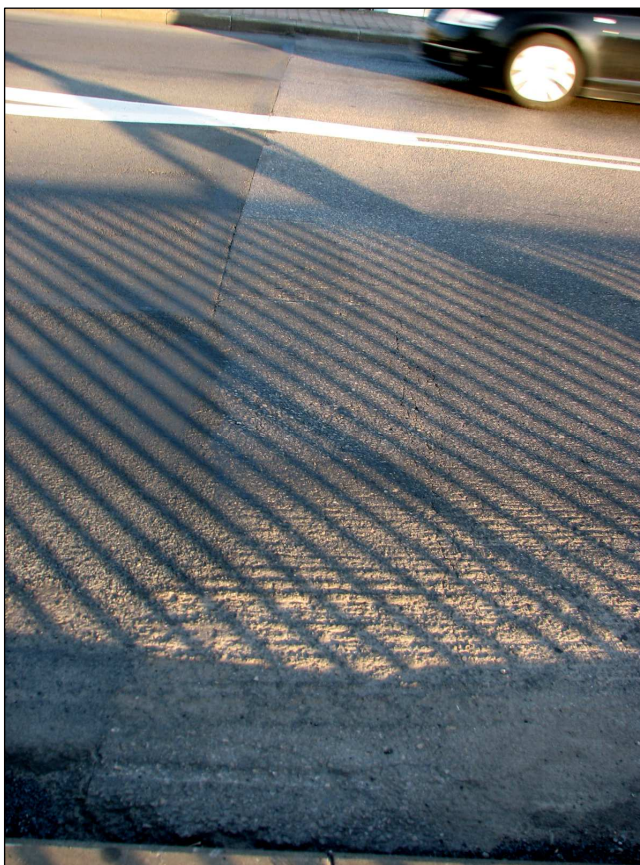
Fot. 12. Część stalowa wiaduktu – widok filara słupowego



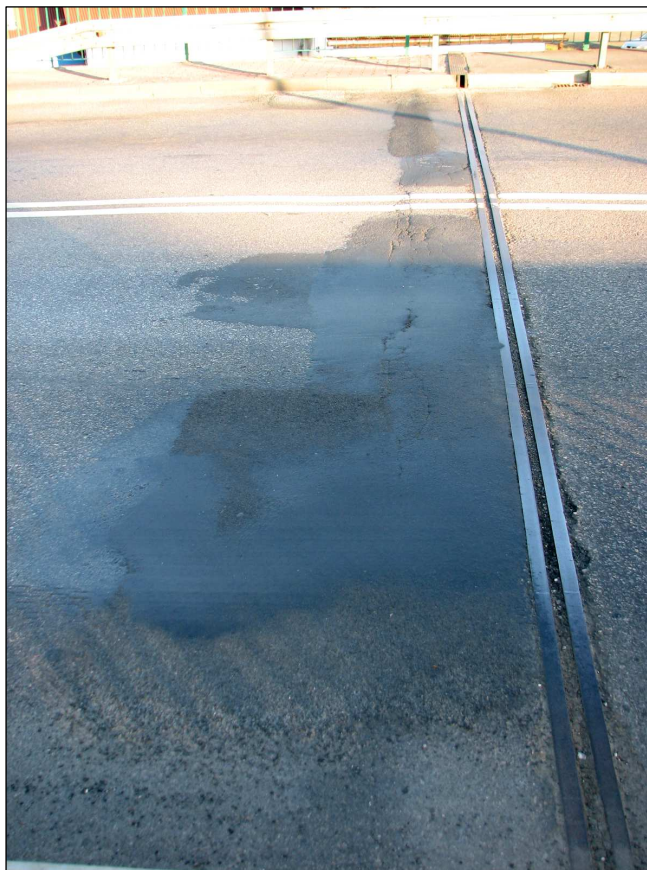
Fot. 13. Podpora pośrednia pomiędzy częścią stalową i betonową od str. Trzebini, z łożyskami stałymi dla części stalowej



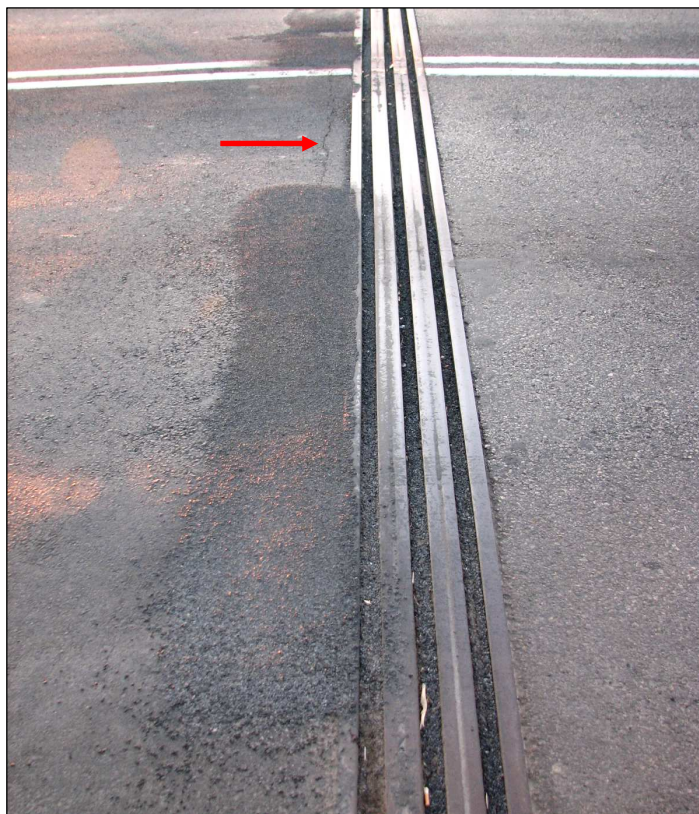
Fot. 14. Podpora pośrednia pomiędzy częścią stalową i betonową od str. Chrzanowa, z łożyskami wałkowymi dla części stalowej



Fot. 15. Dojazd od str. Trzebini (ok. 5 m przed dylatacją). Spękania poprzeczne nawierzchni jezdni oraz nieciągłość poprzeczna w miejscu przerwy technologicznej



Fot. 16. Dylatacja skrajna nad podporą A. Deformacje i spękania nawierzchni jezdni od str. dojazdu. Wykruszenia nawierzchni wzdłuż profilu dylatacyjnego od str. przęsła. Zanieczyszczona wkładka dylatacyjna.



Fot. 17. Dylatacja pośrednia nad podporą E. Częściowo naprawione pęknięcie poprzeczne nawierzchni od str. przęsła stalowego. Wykruszenia nawierzchni wzdłuż profilu dylatacyjnego od str. przęsła betonowego. Zanieczyszczona wkładka dylatacyjna.



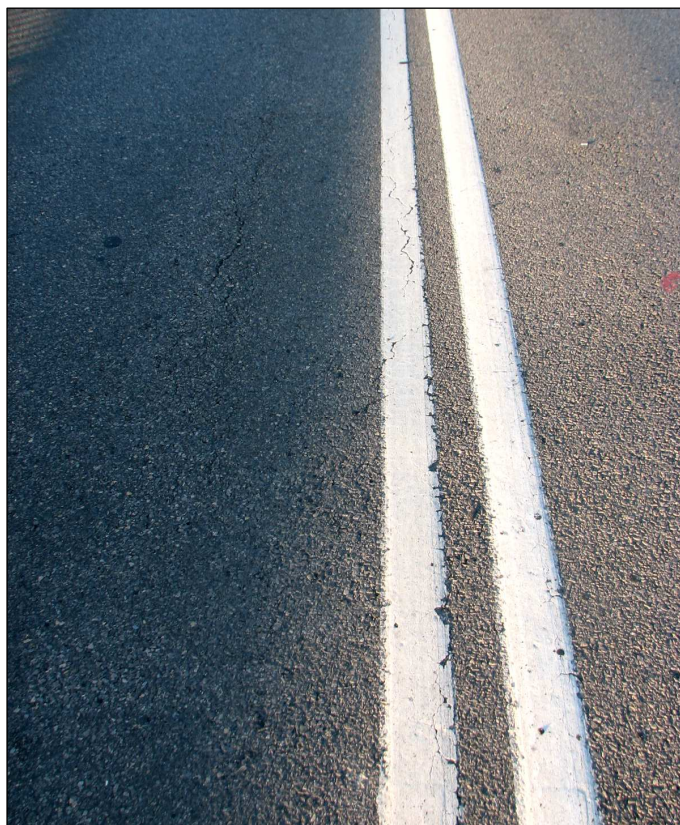
Fot. 18. Dylatacja skrajna nad podporą P. Deformacje i spękania nawierzchni jezdni od str. dojazdu. Zanieczyszczona wkładka dylatacyjna.



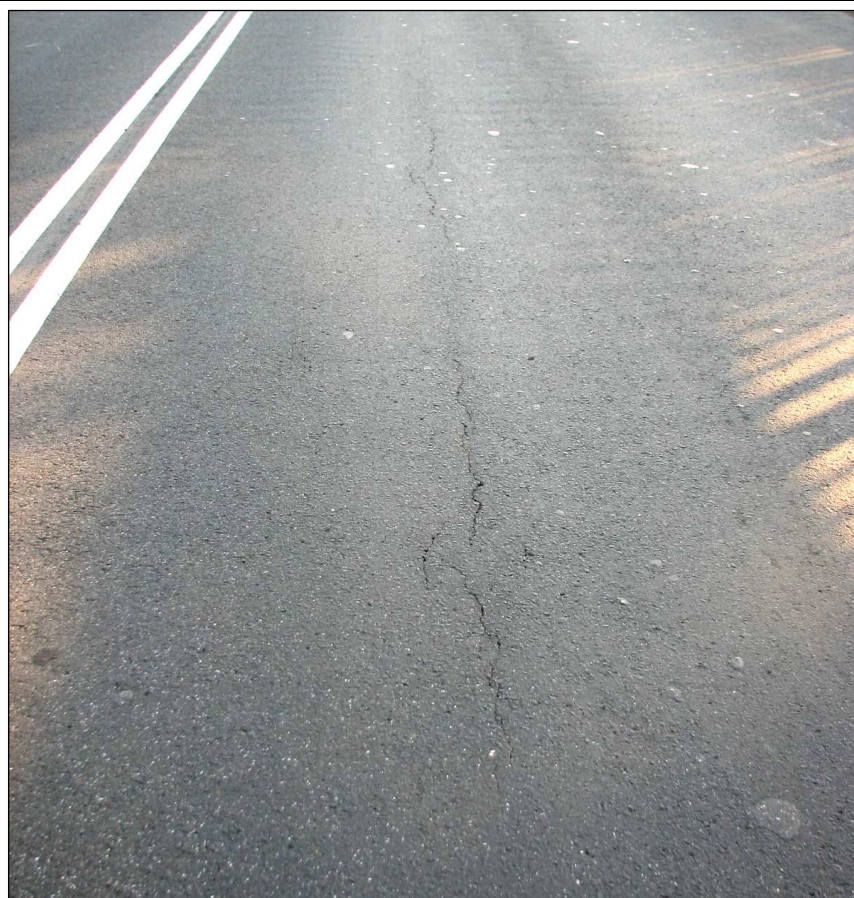
Fot. 19. Dojazd od str. Chrzanowa. Liczne spękania podłużne i poprzeczne nawierzchni na całej szerokości jezdni



Fot. 20. Dylatacja chodnika nad podporą H. Korozja powierzchniowa blachy dylatacyjnej (typowa dla wszystkich dylatacji). Deformacja pasa bariery ochronnej (brak zdylatowania).



Fot. 21. Spękania podłużne nawierzchni jezdni w przęśle D-E. Niewielkie spękania podłużne i poprzeczne na długości betonowej części wiaduktu występują również w przęsłach C-D, L-Ł i Ł-M.



Fot. 22. Pęknięcie podłużne nawierzchni jezdni w połowie długości przęsła E-F. Mniejsze spękania podłużne oraz niewielkie spękania poprzeczne na długości stalowej części wiaduktu występują również nad podporą F i G.



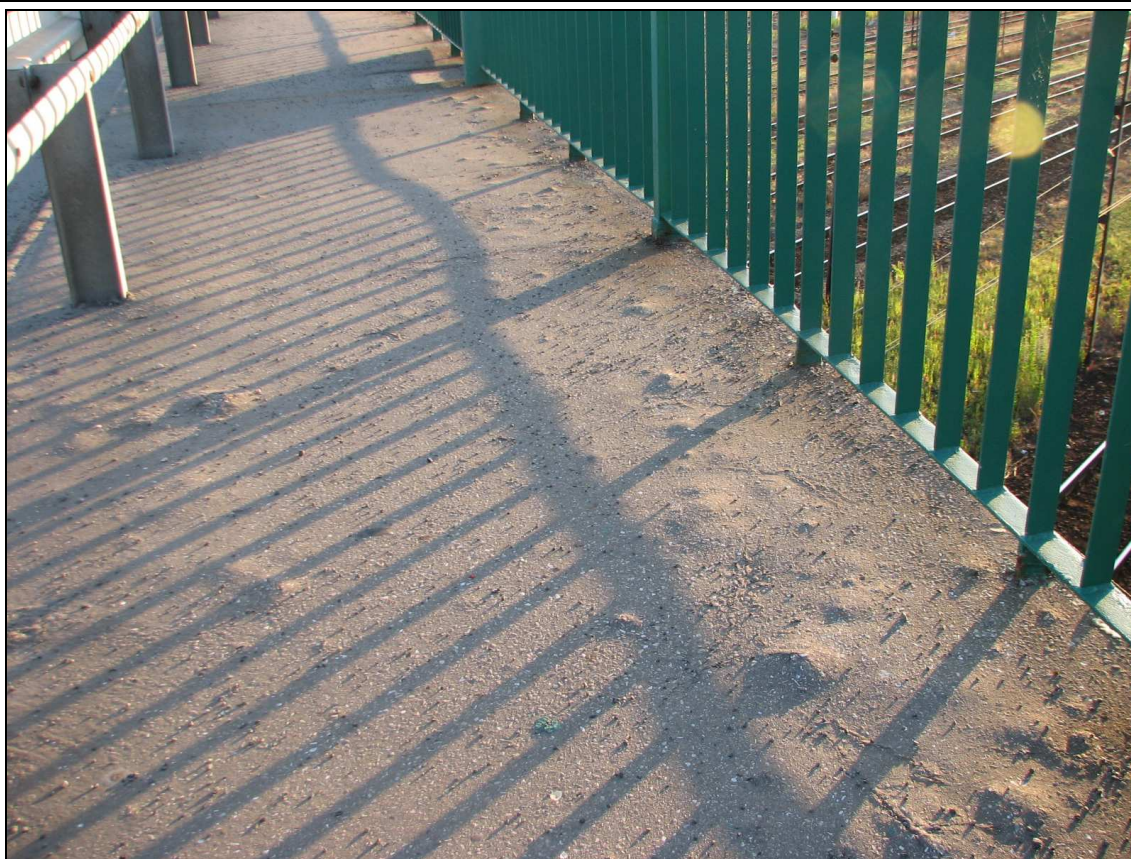
Fot. 23. Niewielkie deformacje (sfalowania) podłużne nawierzchni jezdni przy krawężniku wschodnim na długości przęseł stalowych E-F i F-G. Uszkodzenia spowodowane prawdopodobnie niewystarczającą przyczepnością nawierzchni do podłoża (płyty ortotropowej).



Fot. 24. Lokalna deformacja nawierzchni przęsła stalowego nad podporą G przy krawężniku wschodnim. Powierzchnia 0,4 m<sup>2</sup>, głębokość do 3 cm. Uszkodzenie zwiększa oddziaływanie dynamiczne pojazdów na konstrukcję.



Fot. 25. Typowe uszkodzenie nawierzchni chodników na długości przęseł stalowych – regularne spękania i spływy podłużne.



Fot. 26. Pęcherze w nawierzchni chodników występujące z różną intensywnością na całej długości przęseł stalowych.



Fot. 27. Typowe uszkodzenie krawężników na długości przęseł stalowych – obluzowania i niewielkie deformacje krawężników spowodowane brakiem zespolenia z podłożem i konstrukcją chodnika. Uszkodzenie występuje łącznie na ok. 20 mb krawężnika.



Fot. 28. Typowe uszkodzenie gzymsu na przęsłach stalowych. Korozja na ok. 70 % powierzchni, lokalnie wżerowa, powodująca perforację blachy.



Fot. 29. Typowy stan wielomodułowych urządzeń dylatacyjnych nad podporą E i H – zaawansowana korozja profili dylatacyjnych i elementów mechanicznych („nożyc”), powodująca częściowe blokowanie możliwości odkształcenia dylatacji .



Fot. 30. Przerwany kolektor odwodnienia w prześle E-F nad ul. Dworcową



Fot. 31. Przęsło A-B. Ubytek betonu w półce górnej belki nr 8 przy podporze A.  
(Uwaga: numeracja belek w przekroju poprzecznym wg rys. 1.2)



Fot. 32. Przęsło A-B, belka nr 7. Rdzawe plamy świadczące o korozji zbrojenia w półce górnej belki. Zacieki na belce z otworów w płycie pomostu. Korozja zbrojenia w płycie.



Fot. 33. Przęsło B-C, belka nr 7. Jedna z kilku nieaktywnych rys o rozwartości nie przekraczającej 0,05 mm. Brak propagacji rysy na powłokę ochronną betonu świadczy o braku aktywności rys, które powstały prawdopodobnie na etapie produkcji belek. Rdzawe plamy świadczące o korozji zbrojenia belki.



Fot. 34. Przęsło O-P, belka nr 7. Rdzawe plamy świadczące o korozji zbrojenia w półce górnej belki. Zacieki świadczące o korozji ługującej w płycie pomostu. Widoczne również ubytki betonu w płycie pomostu.



Fot. 35. Przęsło O-P, belka nr 7. Zarysowanie podłużne i odprysk betonu – uszkodzenie jest prawdopodobnie wadą wytwórczą belki.



Fot. 36. Przęsło O-P, belka nr 3. Ubytki betonu odsłaniające korodujące zbrojenie półki górnej. Ubytek betonu w płycie pomostu.



Fot. 37. Przęsło B-C, poprzecznica przęsłowa. Zarysowanie ukośne o rozwartości do 0,6 mm z ubytkami betonu. Brak propagacji rysy na plombę gipsową.



Fot. 38. Przęsło B-C, poprzecznica nad podporą C. Zarysowanie ukośne o rozwartości do 1,5 mm z ubytkami betonu. Brak propagacji rysy na plombę gipsową.



Fot. 39. Przęsło B-C, poprzecznica nad podporą B pomiędzy belką nr 1 i 2. Rdzawe plamy świadczące o korozji zbrojenia dolnego poprzecznicy. Przecieki przy wpuście, korozja rury spustowej.



Fot. 40. Przęsło I-J, poprzecznica nad podporą J pomiędzy belką nr 7 i 8. Rozległe ubytki otuliny zbrojenia.



Fot. 41. Przęsło B-C, płyta pomostu pomiędzy belkami nr 7 i 8. Korozja betonu i zbrojenia w miejscu „starego” przecieku przez płytę. Korozja zbrojenia w półce górnej dźwigara.



Fot. 42. Przęsło C-D, płyta pomostu pomiędzy belkami nr 7 i 8 przy podporze C. Korozja zbrojenia płyty wokół wpustu. Przebarwienia betonu świadczące o okresowym namakaniu.



Fot. 43. Przęsło H-I. Liczne ubytki betonu o głębokości do 4 cm odsłaniające korodujące powierzchniowo zbrojenie płyty pomiędzy belkami nr 1 i 2. Przebarwienia betonu płyty i dźwigarów w wyniku „starych” przecieków.



Fot. 44. Przęsło I-J. Liczne ubytki betonu o głębokości do 4 cm odsłaniające korodujące powierzchniowo zbrojenie płyty pomiędzy belkami nr 7 i 8.



Fot. 45. Przęsło I-J. Szczegół jednego z większych ubytków betonu płyty (pomiędzy belkami nr 6 i 7). Głębokość ubytku do 4 cm, odsłonięte zbrojenie powierzchniowo skorodowane.



Fot. 46. Przęsło J-K. Liczne ubytki betonu i odsłonięte zbrojenie w płycie pomostu pomiędzy belkami nr 1, 2 i 3. Widoczne deski pozostawione po naprawie ubytków betonu.



Fot. 47. Przęsło J-K, płyta pomiędzy belkami nr 1 i 2 nad podporą J. Przykład zarysowania ukośnego płyty pomostu (występuje w kilku narożnych polach płyty na długości wiaduktu), Widoczne wystające z płyty korodujące końcówki prętów.



Fot. 48. Przęsło K-L. Liczne ubytki betonu i odsłonięte zbrojenie w płycie pomostu pomiędzy belkami nr 1, 2 i 3. Widoczne deski pozostawione po naprawie ubytków betonu.



Fot. 49. Przęsło M-N. Ubytki betonu i odsłonięte zbrojenie w płycie pomostu pomiędzy belkami nr 7 i 8. Widoczna wilgotna plama świadcząca o aktywnym przecieku przez płytę.



Fot. 50. Typowe uszkodzenia przęseł stalowych: złuszczenia powłok malarskich i lokalna korozja powierzchniowa na dolnej powierzchni dźwigara skrzynkowego i wspornika podchodnikowego. Na fotografii przęsło F-H.



Fot. 51. Typowe uszkodzenia przęseł stalowych. Intensyfikacja korozji wspornika podchodnikowego w rejonie wjazdu przy latarni.



Fot. 52. Intensywna korozja konstrukcji stalowej nad podporą H, spowodowana przeciekami przez dylatację.



Fot. 53. Intensywna korozja blachy dolnej przekroju skrzynkowego nad podporą E.



Fot. 54. Typowe uszkodzenie powłoki malarskiej wewnątrz przekroju skrzynkowego. Odpryski o powierzchni jednostkowej do 0,5 m<sup>2</sup> występują z różną intensywnością na całej długości konstrukcji. Łączna powierzchnia odprysków wynosi ok. 15 m<sup>2</sup>.



Fot. 55. Typowe uszkodzenie przekroju stalowego. W ok. 70% połączeń żeber pionowych przy zewnętrznych średnicach przekroju skrzynkowego występuje pęknięcie spoiny łączącej półkę żebra z blachą pomostu



Fot. 56. Podpora A, przyczółek od str. Trzebini. Zarysowanie ukośne na ławie podłożyskowej o rozwartości 0,2 mm.



Fot. 57. Podpora P, przyczółek od str. Chrzanova. Spękania poziome betonu ławy podłożyskowej spowodowane korozją zbrojenia. Występują na 3/4 szerokości ściany czołowej.



Fot. 58. Podpora P, przyczółek od str. Chrzanova. Zaleganie gruntu na ławie podłożyskowej. Raki i nierówności betonu na skrzydle. Korozja zbrojenia w prefabrykacie gzymsu.



Fot. 59. Typowe uszkodzenia filarów w części betonowej wiaduktu: spękania równoległe do krawędzi górnej i dolnej oczepu oraz lokalne ubytki betonu spowodowane korozją zbrojenia (na fotografii podpora B).



Fot. 60. Typowe uszkodzenia filarów w części betonowej wiaduktu: przykład spękań o rozwartości sięgającej 4 mm wzdłuż górnej krawędzi oczepu (na fotografii podpora B). Widoczna również korozja zbrojenia w poprzecznicy.



Fot. 61. Typowe uszkodzenia filarów w części betonowej wiaduktu: przykład spękań o rozwartości sięgającej 4 mm wzdłuż dolnej krawędzi oczepu (na fotografii podpora B).



Fot. 62. Typowe uszkodzenia filarów w części betonowej wiaduktu: przykład spękań o rozwartości sięgającej 5 mm wzdłuż dolnej krawędzi oczepu. Widoczne również wykwyty świadczące o przeciekach przez oczep (na fotografii podpora L).



Fot. 63. Podpora E (pośrednia pomiędzy częścią stalową i betonową od str. Trzebini). Przebarwienia i wykwyty na betonie świadczące o jego okresowym zawilgoceniu. Intensywna korozja zbrojenia oraz odpryski otuliny w ławie podłożyskowej i na słupach. Pęknięcia na ciosach podłożyskowych (patrz fot. 64).



Fot. 64. Podpora E. Spękania ciosu łożyskowego. Stan plomb nie wykazuje propagacji uszkodzenia.



Fot. 65. Podpora E. Rysa pionowa o rozwarości 0,4 mm w połowie szerokości filara. Widoczna propagacja rysy na plombę gipsową.



Fot. 66. Podpora H (pośrednia pomiędzy częścią stalową i betonową od str. Chrzanowa). Przebarwienia i wykwyty na betonie oczepu świadczące o jego okresowym zawilgoceniu. Intensywna korozja zbrojenia oraz odpryski otuliny. Zarysowania poziome na ciosach podłożyskowych (patrz fot. 67).



Fot. 67. Podpora H. Spękania poziome ciosu łożyskowego spowodowane korozją zbrojenia. Korozja łożyska.



Fot. 68. Podpora H. Rozległe ubytki otuliny spowodowana korozją zbrojenia. Ubytki korozyjne zbrojenia sięgają 20% przekroju.



Fot. 69. Łożysko skrajne wschodnie na podporze A. Widoczne nadmierne trwałe odkształcenie (znacznie większe od odkształcenia pozostałych łożysk na tej podporze) oraz brak pełnego styku pomiędzy blachą górną a blokiem elastomerowym.



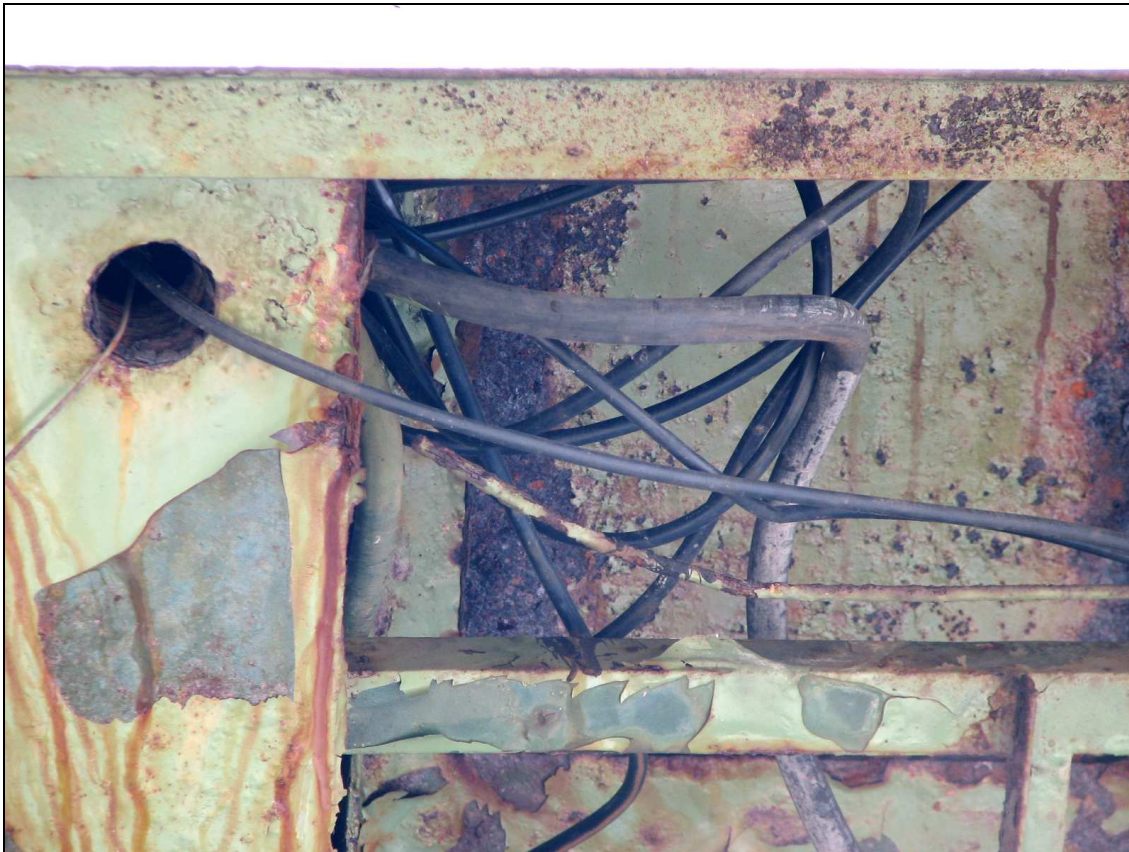
Fot. 70. Łożysko skrajne wschodnie części betonowej na podporze H. Wysunięta z nad łożyska górna blacha stalowa, nie zapewniająca odpowiedniego podparcia dźwigara.



Fot. 71. Łożysko przedskrajne wschodnie konstrukcji stalowej na podporze H. Położenie ogranicznika przesuwu na blasze górnej względem wałka odpowiada położeniu skrajnemu i oznacza brak możliwości dalszego swobodnego wydłużenia przęsła. W pozostałych łożyskach na tej podporze wzajemne położenie elementów łożysk zapewnia możliwość dalszych przemieszczeń. Widoczne spękania i ubytki podlewki oraz ciosu łożyskowego.



Fot. 72. Przepalony w czasie awarii kabla energetycznego element wspornika podchodnikowego - wspornik wschodni nad podporą H



Fot. 73. Brak właściwego zabezpieczenia (rur osłonowych) kabli energetycznych w przęsłach stalowych. Widoczna korozja elementów wspornika chodnikowego.



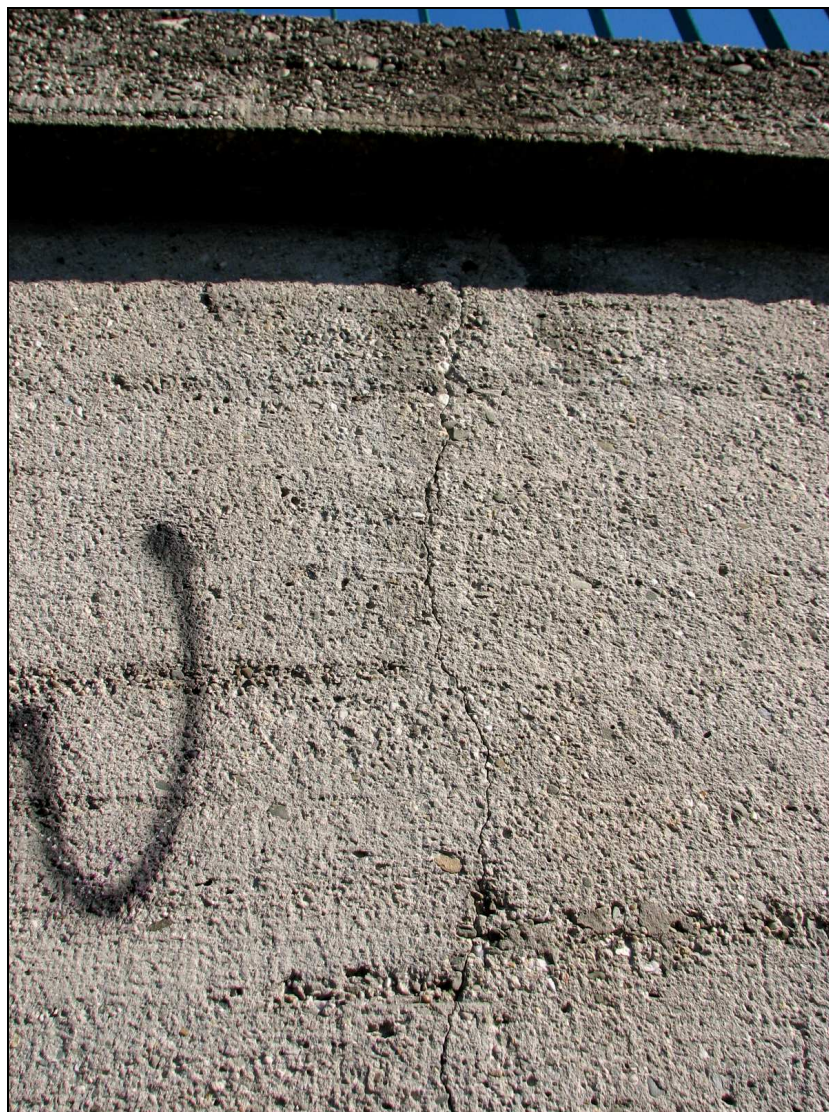
Fot. 74. Typowe uszkodzenie słupów latarni: korozja powyżej poziomu balustrady



Fot. 75. Typowe uszkodzenie balustrady – korozja powierzchniowa w dolnej części słupków. Występuje na większości słupków.



Fot. 76. Typowe uszkodzenie osłon przeciwporażeniowych – niewielkie ogniska korozji powierzchniowej.



Fot. 77. Mur oporowy wschodni. Jedna z kilkunastu rys pionowych o rozwarości do 1,0 mm.



Fot. 78. Mur oporowy zachodni. Duży ubytek betonu w gzymsie zagrażający stateczności słupka balustrady.



Fot. 79. Gruz zalegający przy podporze L (prawdopodobnie z okresu remontu wiaduktu)



Fot. 80. Brak umocnienia i zanieczyszczenie skarpy przed przyczółkiem od Sr. Chrzanowa (podpora P)

JNI: 04150039	ARKUSZ SPOSTRZEŻEN z dnia 09.07.2010	Karta nr 4.1
1.	<b>Średni dobowy ruch (SDR) oraz procentowy udział w ruchu pojazdów ciężarowych i autobusów wg ostatniego GPR:</b> SDR = 15945 poj./dobę. Udział w ruchu pojazdów ciężarowych i autobusów: 20 %. Uwaga: dane wg GPR z 2005 r.	
2.	<b>Stan nawierzchni jezdni:</b> Stan techniczny nawierzchni jezdni należy ocenić jako niepokojący. Stwierdzono następujące uszkodzenia: <ul style="list-style-type: none"><li>• spękania podłużne i poprzeczne na części betonowej wiaduktu, głównie w przęsłach C-D i D-E oraz L-Ł i Ł-M (np. fot. 21),</li><li>• spękania podłużne oraz niewielkie spękania poprzeczne na części stalowej wiaduktu, głównie w środku długości przęsła E-F oraz nad podporami F i G (np. fot. 22),</li><li>• niewielkie deformacje (sfalowania) podłużne nawierzchni jezdni przy krawężniku wschodnim na długości przęsła stalowych E-F i F-G (np. fot. 23); uszkodzenia spowodowane prawdopodobnie niewystarczającą przyczepnością nawierzchni do podłoża (płyty ortotropowej),</li><li>• lokalna deformacja nawierzchni nad podporą G przy krawężniku wschodnim (fot. 24); uszkodzenie ma powierzchnię 0,4 m2 i głębokość do 3 cm oraz powoduje zwiększenie oddziaływania dynamicznego pojazdów na konstrukcję,</li><li>• zarysowania i drobne wykruszenia nawierzchni wzdłuż profili dylatacyjnych (fot. 16, 17).</li></ul>	
3.	<b>Stan chodników (nawierzchnia, kapy, gzymsy, krawężniki):</b> Stan techniczny chodników należy ogólnie uznać za niedostateczny. W gorszym stanie są chodniki na części stalowej wiaduktu, gdzie stwierdzono następujące uszkodzenia: <ul style="list-style-type: none"><li>• regularne spękania i spływy podłużne nawierzchni z asfaltu lanego, spowodowane niewystarczającą przyczepnością nawierzchni do pomostu stalowego (np. fot. 25),</li><li>• wady strukturalne nawierzchni w postaci licznych pęcherzy (np. fot. 26),</li><li>• deformacje krawężników spowodowane brakiem ich zespolenia z podłożem i konstrukcją chodnika; uszkodzenie dotyczy łącznie na ok. 20 mb krawężnika (np. fot. 27),</li><li>• korozja na ok. 70% powierzchni blachy gzymsowej, lokalnie wżerowa, powodująca perforację blachy (np. fot. 28).</li></ul> Na długości części betonowej występują niewielkie spękania i ubytki nawierzchni chodnika nad krawężnikami. Stan żelbetowych belek gzymsowych na długości betonowej części wiaduktu nie budzi zastrzeżeń. W kilku prefabrykatkach stwierdzono jedynie niewielkie odpryski otuliny korodującego zbrojenia (np. fot. 58).	
4.	<b>Stan balustrad, barier i osłon:</b> Stan balustrad, barier ochronnych i osłon przeciwporażeń jest niepokojący. Na większości słupków balustrady w poziomie nawierzchni chodnika występują ogniska korozji powierzchniowej (np. fot. 75). Niewielkie ogniska korozji widoczne są również na większości osłon przeciwporażeń (np. fot. 76). W barierze ochronnej stwierdzono kilka miejsc deformacji pasa profilowego od str. chodnika, spowodowanej brakiem zdylatowania nad podporami (np. fot. 20). W barierach występuje ponadto korozja łączników śrubowych. Wysokość balustrady na wiadukcie nie spełnia obowiązujących przepisów – wynosi 100 zamiast 110 cm.	
5.	<b>Stan urządzeń odwadniających:</b> Stan techniczny urządzeń odwadniających jest niedostateczny. Stwierdzono nieciągłość kolektora odwodnienia w przęśle E-F (fot. 30). Zastrzeżenia budzi fakt, iż woda opadowa z wiaduktu odprowadzana jest bezpośrednio na teren pod wiaduktem. Dotyczy to głównie części wiaduktu od str. Trzebini, gdzie przestrzeń pod obiektem jest wykorzystywana jako parking. Najgorsza sytuacja występuje przy podporze E, gdzie ujście znajduje kolektor zbierający wodę ze stalowej części wiaduktu.	
6.	<b>Stan izolacji:</b> Stan izolacji jest niedostateczny. Zacieki widoczne na powierzchni dolnej przęsła betonowych pochodzą z czasu budowy obiektu i/lub z okresu przed remontem pomostu. Na długości części betonowej wiaduktu stwierdzono jeden aktywny przeciek przez pomost, zlokalizowany w przęśle (fot. 49). W części stalowej wiaduktu funkcję izolacji pomostu w obrębie chodników spełnia asfalt lany. Następstwem jego uszkodzeń są stwierdzono lokalne uszkodzenia korozyjne blachy chodnikowej (np. fot. 51).	
7.	<b>Stan urządzeń dylatacyjnych:</b> Stan techniczny modułowych urządzeń dylatacyjnych jest niedostateczny. W dylatacjach wielomodułowych nad podporami E i H stwierdzono częściowe ograniczenie możliwości przesuwu spowodowane intensywną korozją części mechanicznych (np. fot. 29 ). We wszystkich dylatacjach profile dylatacyjne są powierzchniowo skorodowane (np. fot. 29) a wkładki dylatacyjne są zanieczyszczone materiałem bitumicznym (fot. 16÷18). Blachy przykrywające dylatacje w obrębie chodników są powierzchniowo skorodowane (np. fot. 20). Na powierzchniach podpór E i H widoczne są ciemne zacieki mogące świadczyć o nieszczelności wkładek (uszkodzenie to należy potwierdzić w trakcie opadów deszczu).	

JNI: 04150039	<b>ARKUSZ SPOSTRZEŻEN</b> z dnia 09.07.2010	Karta nr 4.2
<b>8.</b>	<b>Stan konstrukcji przęseł</b>	
<b>8.1</b>	<p><b>Stan dźwigarów głównych:</b></p> <p>Stan techniczny <u>dźwigarów kablobetonowych</u> jest niepokojący. Zinventaryzowano następujące uszkodzenia, będące w większości następstwem wad wytwórczych belek (numerację belek przyjęto zgodnie z rys. 1.2):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ubytek betonu w półce górnej belki nr 8 przy podporze A (fot. 31),</li> <li>• korozja strzemion w półkach górnych belek, spowodowana zbyt małą grubością otuliny ( np. fot. 32, 34, 36),</li> <li>• mikrozarzysowania na półce dolnej belki nr 7 w przęśle B-C (fot. 33),</li> <li>• zarysowanie podłużne w belce nr 7 w przęśle O-P (fot. 35),</li> <li>• lokalne rdzawe plamy na półkach dolnych dźwigarów, spowodowane zbyt małą grubością otuliny,</li> <li>• zacieki na środnikach belek, spowodowane przeciekami przez płytę pomostu.</li> </ul> <p>Nie stwierdzono uszkodzeń mogących świadczyć o przeciążeniu dźwigarów.</p> <p>Stan techniczny <u>poprzecznic w przęsłach betonowych</u> jest niedostateczny. Stwierdzono następujące uszkodzenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• liczne zarysowania pionowe na połączeniach z belkami, będące następstwem niedostatecznego zbrojenia poprzecznic na ścinanie; należy podkreślić, iż nie stwierdzono aktywności /propagacji rys, na których podczas poprzednich przeglądów zainstalowano plomby gipsowe (fot. 37, 38),</li> <li>• liczne ubytki otuliny i korozję zbrojenia w poprzecznicach podporowych, spowodowane przeciekami przez dylatacje przed wykonaniem uciąglenia przęseł (np. fot. 39, 40).</li> </ul> <p>Dokumentację rysunkową uszkodzeń dźwigarów i poprzecznic przęsłowych pokazano na rys. 2.2.2 i 2.2.3, natomiast poprzecznic podporowych – na rys. 2.3.A ÷ 2.3.P.</p> <p>Stan techniczny <u>stalowego dźwigara skrzynkowego</u> jest niepokojący. Zinventaryzowano następujące uszkodzenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• złuszczenia i odpryski powłoki malarskiej na całej powierzchni dolnej i lokalną korozję powierzchniową w strefach przykrawędziowych (np. fot. 50),</li> <li>• intensywna korozja powierzchniowa w strefach podporowych, zarówno na zewnątrz (np. fot. 52) jak i wewnątrz przekroju (fot. 53),</li> <li>• punktowe odpryski powłoki malarskiej na wewnątrz przekroju skrzynkowego na powierzchni blachy dolnej (np. fot. 54); łączna powierzchnia odprysków wynosi ok. 15 m<sup>2</sup>,</li> <li>• pęknięcia spoin łączących żebra pionowe na zewnętrznych środnikach z blachą pomostu (np. fot. 55); uszkodzenie występuje w ok. 70% żeber.</li> </ul> <p>Dokumentację rysunkową dźwigara skrzynkowego pokazano na rys. 2.2.3.</p>	
<b>8.2</b>	<p><b>Stan płyty pomostu:</b></p> <p>Stan techniczny <u>płyty pomostu w przęsłach betonowych</u> jest niedostateczny. Zinventaryzowano następujące uszkodzenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• liczne, szczególnie w części betonowej od str. Chrzanowa, ubytki betonu odsłaniające skorodowane powierzchniowo zbrojenie (np. fot. 43÷46, 48, 49); podczas remontu pomostu ubytki próbowano częściowo naprawiać (niestarannie i nieskutecznie),</li> <li>• przebarwienia betonu i wykwyty, świadczące o wcześniejszych przeciekach przez płytę (np. fot. 41÷49); w miejscach przebarwień często widoczne są rdzawe plamy świadczące o korozji zbrojenia płyty,</li> <li>• pozostawione z czasu budowy końcówki prętów pionowych w skrajnych polach płyty, aktualnie pręty korodują i powodują odpryski otuliny (np. fot. 47),</li> <li>• zarysowania ukośne płyty, występujące głównie w jej skrajnych polach (np. fot. 47), rysy mają rozwartość poniżej 0,2 mm i pokryte są wyługowanym węglanem wapnia.</li> </ul> <p>Należy podkreślić, iż w znacznie gorszym stanie jest płyta w części wiaduktu od str. Chrzanowa. Stwierdzone uszkodzenia są następstwem błędów wykonawczych oraz przecieków przez płytę przed wykonanym remontem pomostu. Aktualny stan techniczny płyty, biorąc pod uwagę jej pogrubienie, nie stanowi bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa konstrukcji. Dokumentację rysunkową uszkodzeń płyty pomostu pokazano na rys. 2.2.2 i 2.2.3.</p>	
<b>8.3</b>	<p><b>Stan wsporników podchodnikowych:</b></p> <p>Stan techniczny wsporników podchodnikowych w stalowej części wiaduktu jest niedostateczny. Na całej powierzchni występują ubytki powłoki malarskiej i lokalnie korozja powierzchniowa. W miejscach przecieków przez uszkodzoną nawierzchnię chodnika oraz przy wjazdach obok latarni oświetleniowych, występuje intensywna korozja powodująca lokalnie perforację blachy chodnikowej (np. fot. 51, 73). Łącznie intensywna korozja występuje na ok. 15 m<sup>2</sup> powierzchni blachy chodnikowej. Na wsporniku wschodnim, nad podporą H stwierdzono ubytek przekroju elementu spowodowany przepaleniem w czasie awarii kabla energetycznego (fot. 72). Uszkodzenia pokazano na rys. 2.2.3.</p>	

JNI: 04150039	<b>ARKUSZ SPOSTRZEŻEN</b> z dnia 09.07.2010	Karta nr 4.3
<b>9.</b>	<b>Stan podpór</b>	
<b>9.1</b>	<b>Stan przyczółków (fundamentów i korpusów):</b> Stan techniczny przyczółków jest niedostateczny. W przyczółku od str. Trzebini (podpora A) stwierdzono następujące uszkodzenia: <ul style="list-style-type: none"> <li>• zarysowanie ukośne o rozwarości 0,2 mm na bocznej powierzchni ławy podłożyskowej (fot. 56),</li> <li>• liczne rysy pionowe o rozwarości do 0,4 mm w środkowej części ściany czołowej,</li> <li>• zarysowanie poziome o rozwarości do 0,2 mm przy krawędzi ściany czołowej od str. zachodniej,</li> </ul> W przyczółku od str. Chrzanowa (podpora P) zinventaryzowano: <ul style="list-style-type: none"> <li>• spękania poziome i ubytki betonu w ławie podłożyskowej, spowodowane intensywną korozją zbrojenia (fot. 57), zlokalizowane na ok. 3/4 szerokości przyczółka,</li> <li>• raki i nierówności betonu na obydwu skrzydłach (fot. 58),</li> <li>• zaleganie gruntu na ławie podłożyskowej (fot. 58),</li> </ul> Dokumentację rysunkową uszkodzeń przyczółków przedstawiono na rysunkach 2.3.A i 2.3.P.	
<b>9.2</b>	<b>Stan filarów (fundamentów i korpusów):</b> Stan techniczny <u>filarów betonowych</u> jest niedostateczny. We wszystkich filarach uszkodzenia mają podobny charakter – są to zarysowania i spękania wzdłuż górnej i dolnej krawędzi oczepu, spowodowane intensywną korozją zbrojenia, będącą następstwem przecieków przez dylatacje przed wykonaniem uciąglenia przęsła. Lokalnie w miejscach spękań dochodzi do odspojenia i ubytków otuliny i odsłonięcia skorodowanego zbrojenia. Powierzchnia betonu, który stanowi pogrubienie korpusu filarów, jest porowata, rakowata i w dużej części pokryta siatką rys skurczowych. Na części filarów z pogrubienia korpusu wystają korodujące końcówki prętów. Estetykę filarów obniża dodatkowo graffiti, a w przypadku podpory D – zamocowany do oczepu korodujący blok oporowy z końcówkami kabli sprężających. W połowie szerokości podpór E i H występują rysy pionowe o rozwarości odpowiednio do 0,4 i 1,0 mm. Na podporze E widoczna jest propagacja rysy na plombę gipsową (fot. 65). Przykłady uszkodzeń filarów pokazano na fot. 59 ÷ 68. Stan techniczny <u>filarów stalowych</u> F i G jest zadowalający. Poza niewielkimi uszkodzeniami powłoki malarskiej i początkami korozji powierzchniowej w częściach położonych bezpośrednio nad powierzchnią peronów nie stwierdzono uszkodzeń. Dokumentację rysunkową uszkodzeń filarów pokazano na rys. 2.3.B ÷ 2.3.O.	
<b>10.</b>	<b>Stan łożysk:</b> Stan techniczny łożysk należy ogólnie ocenić jako niedostateczny. Stan trzech łożysk stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa konstrukcji: <ul style="list-style-type: none"> <li>• łożysko pod belką nr 8 na podporze A, w którym widoczne jest nadmierne trwałe odkształcenie (znacznie większe od odkształcenia pozostałych łożysk na tej podporze) oraz brak pełnego styku pomiędzy blachą górną a blokiem elastomerowym (fot. 69),</li> <li>• łożysko pod belką nr 8 na podporze H, gdzie wysunięciu uległa górna blacha stalowa (fot. 70),</li> <li>• łożysko przedskrajne wschodnie konstrukcji stalowej na podporze H, w którym położenie ogranicznika przesuwu na blasze górnej względem wałka odpowiada położeniu skrajnemu (fot. 71), co oznacza brak możliwości dalszego swobodnego wydłużenia przęsła; w pozostałych łożyskach na tej podporze wzajemne położenie elementów łożysk zapewnia możliwość dalszych przemieszczeń.</li> </ul> Niedostateczny jest stan ciosów podłożyskowych na podporach skrajnych konstrukcji stalowej. Występują tutaj niewielkie ubytki i spękania podlewki oraz spękania ciosów. Kontrola plomb założonych na ciosie na podporze E nie wykazała aktywności (propagacji) pęknięć (fot. 64). Spękania poziome ciosu na podporze H są spowodowane intensywną korozją zbrojenia (fot. 67). Stan pozostałych łożysk elastomerowych i stalowych, poza powierzchniową korozją elementów stalowych, nie budzi istotnych zastrzeżeń.	

JNI: 04150039	<b>ARKUSZ SPOSTRZEŻEŃ</b> z dnia 09.07.2010		Karta nr 4.4
11.	<p><b>Stan dojazdów:</b></p> <p>Stan techniczny dojazdów jest niepokojący.</p> <p>Od str. Trzebini dojazd ograniczony jest obustronnymi murami oporowymi. W murach stwierdzono liczne rysy pionowe o rozwarości do 1,0 mm (np. fot. 77). Ich regularność świadczy najprawdopodobniej o pochodzeniu skurczowym. Ponadto zinwentaryzowano kilka ubytków betonu w belkach gzymsowych (np. fot. 78) oraz lokalne niewielkie ubytki otuliny spowodowane korozją zbrojenia.</p> <p>W nawierzchni chodników na długości murów oporowych nie stwierdzono poważnych uszkodzeń. Zastrzeżenia budzi jedynie roślinność w szczelinie pomiędzy belką gzymsową a nawierzchnią z kostki.</p> <p>W nawierzchni jezdni na obydwu dojazdach stwierdzono spękania poprzeczne i siatkowe (np. fot. 15, 19). W bezpośrednim sąsiedztwie dylatacji nawierzchnia dojazdów jest zdeformowana i silnie spękana (fot. 16, 18).</p>		
12.	<p><b>Przestrzeń podmostowa i otoczenie obiektu:</b></p> <p>Stan techniczny przestrzeni pod wiaduktem należy uznać za zadowalający. Teren pod częścią betonową wiaduktu od str. Trzebini jest wykorzystywany jako parking. Pod przęsłem stalowym znajdują się torowiska i perony kolejowe. Zastrzeżenia budzi stan przestrzeni podmostowej pod częścią betonową wiaduktu od str. Chrzanowa. Teren pod przęsłem i bezpośrednim sąsiedztwie podpór porastają wysokie drzewa i krzewy (fot. 4, 8). Przy podporach L, Ł i M zalega gruz - prawdopodobnie jeszcze z okresu remontu wiaduktu (np. fot. 79). Skarpa nasypu przed ścianą czołową przyczółka od str. Chrzanowa (podpora P) jest nieumocniona i zanieczyszczona gruzem i śmieciami (fot. 80).</p>		
13.	<p><b>Administrator i stan urządzeń obcych:</b></p> <p>Stan techniczny latarni oświetleniowych i ich zasilania jest niepokojący. W ramach renowacji zabezpieczenia antykorozyjnego balustrad wykonano nową powłokę malarską latarni do wysokości ok. 120 cm. Powyżej tego poziomu latarnie są powierzchniowo skorodowane (np. fot. 74). Kable zasilające latarnie, na długości części stalowej podwieszone do wsporników podchodnikowych, nie są niezabezpieczone rurami osłonowymi (np. fot. 73). Zastrzeżenia budzi również niewystarczające zabezpieczenie kabla energetycznego SN przebiegającego pod chodnikiem wschodnim – widoczne jest przepalenie jednego z elementów wspornika, do którego doszło w czasie awarii kabla (fot. 72).</p>		

JNI: 04150039	<b>ARKUSZ ZALECEŃ</b> z dnia 09.07.2010	Karta nr 5.1
<b>I.</b> 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*.		
<b>II.</b> Na podstawie przeprowadzonego przeglądu stwierdzono konieczność wykonania następujących robót*:		
<b>1.</b>	<b>W wyposażeniu:</b> <u>W zakresie bieżącego utrzymania:</u> <ul style="list-style-type: none"><li>• oczyścić wkładki dylatacyjne,</li></ul> Zalecany termin: wg planu bieżącego utrzymania.  <u>W zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji:</u> Patrz zalecenia ogólne.  <u>W zakresie remontu lub przebudowy:</u> <ul style="list-style-type: none"><li>• naprawić deformację nawierzchni jezdni nad podporą G,</li><li>• naprawić nieciągłości kolektora odwodnienia w przęsłach stalowych,</li><li>• wykonać regulację łożyska elastomerowego na podporze H (fot. 70),</li><li>• wykonać regulację łożyska stalowego na podporze H (fot. 71),</li></ul> Zalecany termin: 30.11.2010 r. <ul style="list-style-type: none"><li>• wykonać naprawy nawierzchni jezdni w obrębie dylatacji,</li><li>• naprawić nawierzchnię jezdni w miejscach spękań,</li><li>• naprawić obluzowane krawężniki na długości stalowej części wiaduktu,</li><li>• zakonserwować mechaniczne części dylatacji nad podporami nr E i H,</li></ul> Zalecany termin: 30.11.2011 r.	
<b>2.</b>	<b>W dźwigarach głównych:</b> <u>W zakresie bieżącego utrzymania:</u> Brak zaleceń  <u>W zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji:</u> Patrz zalecenia ogólne.  <u>W zakresie remontu lub przebudowy:</u> Patrz zalecenia ogólne.	
<b>3.</b>	<b>W pomoście:</b> <u>W zakresie bieżącego utrzymania:</u> Brak zaleceń  <u>W zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji:</u> Patrz zalecenia ogólne.  <u>W zakresie remontu lub przebudowy:</u> Patrz zalecenia ogólne.	

\* – skreślić I lub II

JNI: 04150039	<b>ARKUSZ ZALECEŃ</b> z dnia 09.07.2010	Karta nr 5.2
4.	<p><b>W podporach:</b></p> <p><u>W zakresie bieżącego utrzymania:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• oczyścić ławy podłożyskowe przyczółków,</li> </ul> <p>Zalecany termin: wg planu bieżącego utrzymania.</p> <p><u>W zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji:</u></p> <p>Patrz zalecenia ogólne.</p> <p><u>W zakresie remontu lub przebudowy:</u></p> <p>Patrz zalecenia ogólne.</p>	
5.	<p><b>Na dojazdach:</b></p> <p><u>W zakresie bieżącego utrzymania:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• usunąć roślinność z chodników na długości skrzydeł,</li> </ul> <p>Zalecany termin: wg planu bieżącego utrzymania.</p> <p><u>W zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji:</u></p> <p>Brak zaleceń</p> <p><u>W zakresie remontu lub przebudowy:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wykonać naprawy nawierzchni jezdni w obrębie dylatacji,</li> <li>• naprawić nawierzchnię jezdni w miejscach spękań,</li> <li>• naprawić ubytek betonu w gzymsie muru oporowego zachodniego (fot. 78),</li> </ul> <p>Zalecany termin: 30.11.2011 r.</p>	
6.	<p><b>Pod obiektem i w jego otoczeniu:</b></p> <p><u>W zakresie bieżącego utrzymania:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wyciąć drzewa i krzewy rosnące pod betonową częścią wiaduktu od str. Chrzanowa,</li> <li>• uporządkować teren pod betonową częścią wiaduktu od str. Chrzanowa ,</li> </ul> <p>Zalecany termin: wg planu bieżącego utrzymania.</p> <p><u>W zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji:</u></p> <p>Brak zaleceń</p> <p><u>W zakresie remontu lub przebudowy:</u></p> <p>Brak zaleceń</p>	
7.	<p><b>W urządzeniach obcych:</b></p> <p><u>W zakresie bieżącego utrzymania:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• powiadomić właścicieli o złym stanie zabezpieczenia kabli energetycznych pod wspornikami podchodnikowymi na stalowej części wiaduktu,</li> </ul> <p>Zalecany termin: 30.11.2010 r.</p> <p><u>W zakresie ekspertyz, badań specjalistycznych, opracowania dokumentacji:</u></p> <p>Brak zaleceń</p> <p><u>W zakresie remontu lub przebudowy:</u></p> <p>Brak zaleceń</p>	

JNI: 04150039		<b>ARKUSZ WNIOSKOWANYCH DECYZJI</b> z dnia 09.07.2010		Karta nr 5.3
<b>Lp.</b>	<b>Rodzaj decyzji</b>	<b>Potrzeba wykonania *</b>	<b>Termin wykonania</b>	
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	30.11.2010	
10.	Użytkowanie obiektu na dotychczasowych warunkach*: tak			
<b>Zalecenia ogólne:</b>  Stan techniczny wiaduktu należy ogólnie uznać za niedostateczny. Zakres uszkodzeń konstrukcji przęsła i podpór w części betonowej praktycznie wyklucza możliwość remontu obiektu. Dlatego też należy podjąć w trybie pilnym działania zmierzające do przebudowy wiaduktu, którą zaleca się wykonać do końca 2014 r. Do tego czasu należy wykonywać prace z zakresu bieżącego utrzymania oraz prace remontowe umożliwiające bezpieczne użytkowanie obiektu. Zakres niezbędnych prac remontowych przedstawiono w arkuszu zleceń.				
<b>Kierownik zespołu:</b> dr hab. inż. Tomasz Siwowski Nr uprawnień budowlanych: M-ty 32/90 UW Rzeszów Nr świadectwa (rok) ukończenia szkolenia w zakresie przeglądów: BC/SIM-48/99 <div style="text-align: right;">..... pieczęć i podpis</div>				

\* – wpisać „tak” lub „nie”

JNI: 04150039		<b>ARKUSZ DECYZJI</b> z dnia 09.07.2010		Karta nr 6
1.	<b>Raport z przeglądu szczegółowego składa się z Protokołu przeglądu (50 stron) i 4 załączników.</b>			
2.	<b>Uzgodnienie raportu przez Naczelnika Wydziału Mostów Oddziału GDDKiA (uwagi):</b>			
	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-end;"> <div>Data: .....</div> <div>..... pieczęć i podpis</div> </div>			
3.	<b>DECYZJA DYREKTORA ODDZIAŁU GDDKiA:</b>			
	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-end;"> <div>Data: .....</div> <div>..... pieczęć i podpis</div> </div>			