

OPINIA TECHNICZNA

Most im. Ryszarda Siwca

JNI: 01023618

Nr drogi: 2162 R / ul. Borelowskiego – ul. Bohaterów Getta

Kilometraż drogi: 1+272

Przeszkoda: rzeka San

Zarządca drogi: Zarząd Dróg Miejskich w Przemyślu

Opracował:


mgr inż. Janusz Kopczyk

upr. K-209/01

upr. PDK/0069/POOM/14

Przemyśl, wrzesień 2022r.

Spis treści:

1. WSTĘP

- 1.1. Podstawa opracowania
- 1.2. Przedmiot opracowania
- 1.3. Cel i zakres opracowania

2. INWENTARYZACJA OBIEKTU

- 2.1. Uwagi ogólne
- 2.2. Inwentaryzacja uszkodzeń
 - 2.2.1. Konstrukcja nośna
 - 2.2.2. Wsporniki kap chodnikowych
 - 2.2.3. Podpory
 - 2.2.3.1. Przyczółki
 - 2.2.3.2. Filary
 - 2.2.3.3. Fundamenty podpór
 - 2.2.4. Łożyska
 - 2.2.4.1. łożyska – odbojnice na przyczółkach
 - 2.2.4.2. Łożyska na filarach
 - 2.2.5. Wyposażenie
 - 2.2.5.1. Urządzenie dylatacyjne
 - 2.2.5.2. Poręcze
 - 2.2.5.3. Bariery energochłonne
 - 2.2.5.4. Kanały odwadniające – rury spustowe
 - 2.2.5.5. Lampy oświetleniowe
 - 2.2.5.6. Konstrukcje wsporcze dla instalacji
 - 2.2.6. Nawierzchnie
 - 2.2.6.1. Nawierzchnia jezdni
 - 2.2.6.2. Nawierzchnia chodników
 - 2.2.7. Izolacja pozioma
 - 2.2.7.1. Izolacja płyty pomostu
 - 2.2.8. Skarpy i stożki nasypów
 - 2.2.9. Stan dojazdów
 - 2.2.10. Teren przyległy

3. WNIOSKI I ZALECENIA

1. WSTĘP

1.1. Podstawa opracowania

Podstawą formalną opracowania opinii jest umowa nr 54/2022 z dnia 28.07.2022 zawarta pomiędzy Gminą Miejską Przemyśl, a TESOR sp. z o.o. na opracowanie Programu Funkcjonalno-Użytkowego dla „Remontu mostu im. Ryszarda Siwca w Przemyślu, zlokalizowanego w ciągu drogi powiatowej nr 2162R”

[1] Instrukcja przeprowadzania przeglądów drogowych obiektów inżynierskich

[2] Bryl S. i J., Tablice inżynierskie. Poznań, PWN, 1957.

[3] PN-85/S-10030. Obiekty mostowe. Obciążenia.

1.2. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opinii technicznej jest most drogowy w km 1+272 drogi powiatowej nr 2162R w Przemyślu – ul. Borelowskiego – Bohaterów Getta.

Przedmiotowy most jest obiektem trzyprzęsłowym o schemacie statycznym belki ciągłej, swobodnie podpartej. Ustrój nośny stanowi dźwigar skrzynkowy o stałej wysokości 2,50m. W przekroju poprzecznym dźwigar ma kształt trapezu z wyoblonymi dolnymi narożami. Dźwigar skrzynkowy uźebrowany jest podłużnie oraz poprzecznie. Poprzecznice/żebra rozmieszczone co 3,0m.

Podstawowe parametry mostu:

- schemat statyczny: belka trójprzęsłowa swobodnie podparta;
- rozpiętości przęseł: $30,63 + 89,90 + 30,63 = 151,16\text{m}$;
- długość całkowita pomostu: 151,16m;
- kąt skrzyżowania z przeszkodą: 90° ;
- szerokości użytkowe: 7,00 m (jezdnia), opaski bezpieczeństwa $2 \times 0,5\text{m}$, chodniki $2 \times 2,25\text{m}$;

– szerokość całkowita obiektu (między poręczami): 13,00 m.

1.3. Cel i zakres opracowania

Podstawowym celem niniejszej opinii jest ocena stanu technicznego całego obiektu, oraz określenie zakresu niezbędnych robót remontowych.

Dla realizacji ww. wymienionych celów wykonano następujący zakres prac projektowo - badawczych:

- a) ocenę stanu technicznego obiektu;
- b) wnioski i zalecenia dotyczące remontu mostu wraz z dojazdami;

2. INWENTARYZACJA OBIEKTU



Fot. 1. Widok z boku od strony górnej wody (strona południowa)



Fot. 2. Widok z boku od strony dolnej wody (strona północna)



Fot. 3. Widok na most od strony ul. Bohaterów Getta



Fot. 4. Widok na most od strony ul. Borelowskiego



Fot. 5. Przestrzeń podmostowa



Fot. 6. Widok spodu konstrukcji



Fot. 7. Widok na dojazd od strony ul. Borelowskiego .



Fot. 8. Widok na dojazd od strony ul. Bohaterów Getta



Fot. 9. Chodnik od strony górnej wody .



Fot. 10. Chodnik od strony górnej wody



Fot. 11. Chodnik od strony dolnej wody .



Fot. 12. Chodnik od strony dolnej wody



Fot. 13. Urządzenie dylatacyjne od strony ul. Bohaterów Getta .



Fot. 14. Urządzenie dylatacyjne od strony ul. Borelowskiego



Fot. 15. Bariera energochłonna na moście .



Fot. 16. Słupki barier energochłonnych (słupek zniszczony przez korozję)



Fot. 17. Słup latarni oświetleniowej .



Fot. 18. Korozja latarni oświetleniowej



Fot. 19. Stan balustrad .



Fot. 20. Stan balustrad



Fot. 21. Stan nawierzchni jezdni na moście.



Fot. 22. Stan nawierzchni jezdni na moście



Fot. 23/24. Stan blach pomostowych chodników.



Fot. 25/26. Stan rur spustowych na zewnątrz i wewnątrz konstrukcji mostu



Fot. 27. Przyciółek od strony ul. Bohaterów Getta.



Fot. 28. Przyciółek od strony ul. Bohaterów Getta.



Fot. 29. Przyciółek od strony ul. Bohaterów Getta.



Fot. 30. Przyciółek od strony ul. Bohaterów Getta.



Fot. 31. Przyczółek od strony ul. Borelowskiego.



Fot. 32. Przyczółek od strony ul. Borelowskiego.



Fot. 33. Przyczółek od strony ul. Borelowskiego.



Fot. 34. Przyczółek od strony ul. Borelowskiego.



Fot. 35. Filar od strony ul. Borelowskiego.



Fot. 36 Filar od strony ul. Borelowskiego.



Fot. 37. Filar od strony ul. Bohaterów Getta.



Fot. 38 Filar od strony ul. Borelowskiego.



Fot. 39/40. Stan konstrukcji w obrębie dylatacji.



Fot. 41 Stan konstrukcji mostu



Fot. 42. Stan konstrukcji mostu.



Fot. 43 Stan konstrukcji mostu



Fot. 44. Łożyska na filarze od strony ul. Borelowskiego.



Fot. 45 Łożyska na filarze od strony ul. Bohaterów Getta



Fot. 46. Łożysko – zderzak w przyczółku.



Fot. 47 Łożysko – zderzak w przyczółku



Fot. 46. Łożysko – zderzak w przyczółku.



Fot. 47 Łożysko – zderzak w przyczółku



Fot. 48. Łożysko – zderzak w przyczółku.



Fot. 49 Łożysko – zderzak w przyczółku



Fot. 50. Korozja betonu przyczółków – nieskuteczna izolacja przyczółka.



Fot. 51 Korozja betonu przyczółków – nieskuteczna izolacja przyczółka



Fot. 52. Korozja betonu przyczółków – nieszczelna dylatacja.



Fot. 53 Korozja betonu przyczółków – nieszczelna dylatacja



Fot. 54. Korozja elementów poprzecznicy.



Fot. 55/56 Korozja konstrukcji w strefie przy dylatacji



Fot. 57. Korozja elementów niekonstrukcyjnych – pomost pod urządzenia obce.



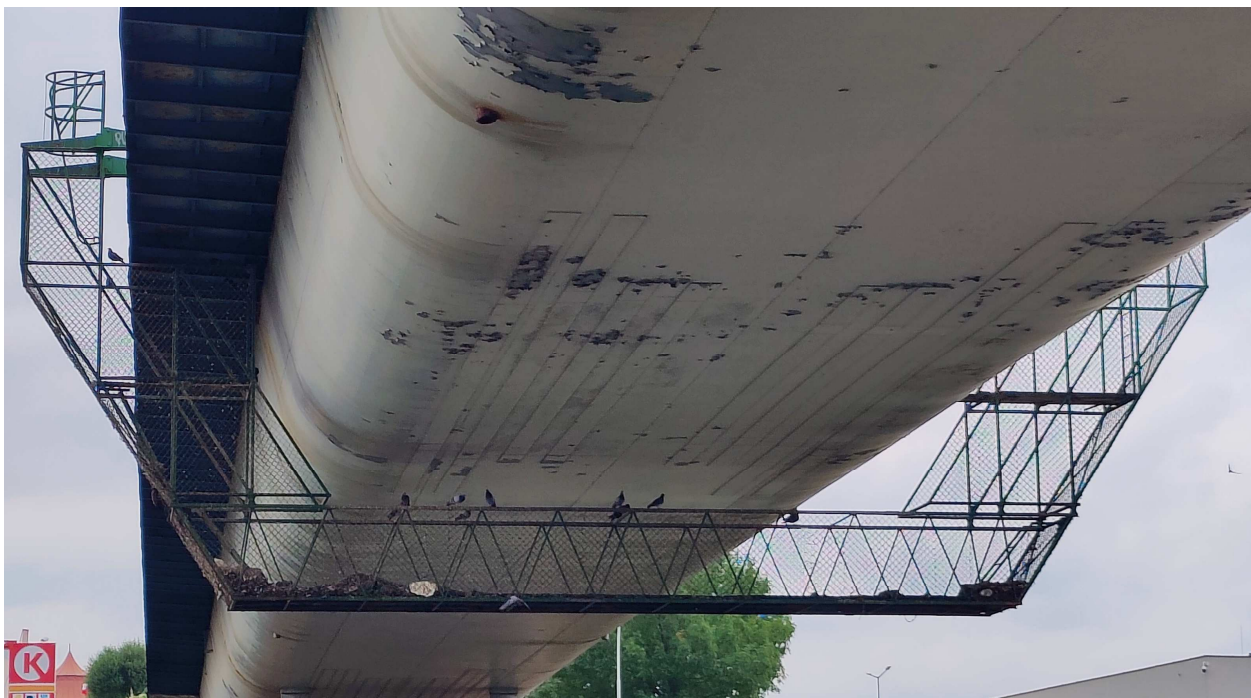
Fot. 58/59 Lokalne ubytki i złuszczenia powłoki malarskiej



Fot. 60. Korozja poprzecznicy przy dylatacji.



Fot. 61. Korozja poprzecznicy przy dylatacji



Fot. 62. Wózek rewizyjny



Fot. 63. Wózek rewizyjny



Fot. 63. Wygradzenia na dojazdach do mostu



Fot. 64. Wygradzenia na dojazdach do mostu



Fot. 65. Stan chodników w obrębie mostu



Fot. 66. Stan chodników w obrębie mostu



Fot. 67. Stan chodników w obrębie mostu



Fot. 68. Stan chodników w obrębie mostu



Fot. 69/70. Wejścia do przyczółków



Fot. 71. Wejście do przyczółka



Fot. 72. Stożek nasypu



Fot. 73. Umocnienie skarpy



Fot. 74. Stożek nasypu



Fot. 75. Stożek przyczółka



Fot. 74. Wyplukania skarpy przy filarze



Fot. 75. Wyplukania skarpy przy filarze

2.1. Uwagi ogólne

Przeгляд mostu wykonano w okresie lipiec – sierpień 2022r. Podczas przeglądu sprawdzono stan techniczny obiektu, w szczególności podpory mostu, ustrój niosący mostu wewnątrz i na zewnątrz oraz wyposażenie mostu. Inwentaryzacja uszkodzeń polegała na dokładnych oględzinach mostu i miała na celu wykrycie i ocenę wszystkich uszkodzeń, mogących mieć wpływ na stan techniczny mostu.

2.2. Inwentaryzacja uszkodzeń

2.2.1. Konstrukcja nośna

Konstrukcja nośna jest w zadowalającym stanie technicznym, bez większych uszkodzeń mogących mieć wpływ na nośność obiektu. Nie stwierdzono zarysowań ani pęknięć dźwigarów głównych ani ortotropowej płyty pomostu. Nie stwierdzono pęknięć spoin konstrukcji stalowej. Dźwigar główny – skrzynkowy – posiada pojedyncze zarysowania i lokalne ślady korozji. Jedynie w strefie przydylatacyjnej jest mocno skorodowany. Korozja dźwigara w jego wewnętrznej części sięga pierwszego żebra usztywniającego tj. ok. 3,0m. Na pozostałej długości wewnątrz skrzynki występują pojedyncze ogniska korozji oraz lokalne złuszczenia powłoki malarskiej. Stan techniczny dźwigara skrzynkowego należy uznać za zadowalający, jednak strefę przylegającą do przyczółka, ze względu na zaawansowaną korozję należy uznać niepokojący gdyż nienaprawienie w/w opisanych uszkodzeń spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej eksploatacji. Dodatkowo degradację powłoki malarskiej przyspieszają ptaki gniazdujące wewnątrz dźwigara. Zalegające odchody powodują przyspieszoną utratę przyczepności powłoki malarskiej i przyspieszona korozję.

2.2.2. Wsporniki kap chodnikowych

Konstrukcję wsporczą kap chodnikowych stanowią belki stalowe teowe, na których oparto blachę żeberkową. Podczas przeglądu stwierdzono liczne ślady korozji blach, które po utracie nośności mogą stanowić zagrożenie dla uczestników ruchu pieszego. Dodatkowo stwierdzono znaczne ubytki powłok malarskich co bezpośrednio przekłada się na trwałość wspornika chodnikowego. Stan wsporników kap chodnikowych ocenia się jako niepokojący gdyż brak naprawy stwierdzonych uszkodzeń spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej eksploatacji.

2.2.3. Podpory

2.2.3.1. Przyczółki

Przyczółki mostu są w stanie niedostatecznym. Przyczółek od strony ul. Borelowskiego wykazuje drobne ślady korozji betonu i stali zbrojeniowej. Szczególnie jest to widoczne w strefie przydylatacyjnej co jest następstwem nieszczelnego urządzenia dylatacyjnego. Wykwity wapienne stwierdzone na powierzchniach skrzydeł i wsporników świadczą o przeciekach wód opadowych z górnych powierzchni przyczółka – z kapy chodnikowej. W wewnętrznej części przyczółka skrzynkowego stwierdzono wykwity wapienne na całej powierzchni stropu oraz na podciągach. Jest to wyraźny objaw nieszczelności izolacji poziomej płyty górnej. Stan przyczółka oceniono jako niedostateczny.

Przyczółek od strony ul. Bohaterów getta jest w złym stanie technicznym. Wykazuje zaawansowaną korozję zarówno betonu jak i stali zbrojeniowej. Korozję tą stwierdzono na przedniej ścianie przyczółka i na fragmentach ścian bocznych. Lokalizacja skorodowanych powierzchni jednoznacznie wskazuje, że jest ona następstwem nieszczelnego urządzenia dylatacyjnego. Wykwity wapienne stwierdzone na powierzchniach skrzydeł i wsporników

świadczą o przeciekach wód opadowych z górnych powierzchni przyczółka – z kapy chodnikowej. W wewnętrznej części przyczółka skrzynkowego stwierdzono wykwyty wapienne na całej powierzchni stropu oraz na podciągach. Jest to wyraźny objaw nieszczelności izolacji poziomej płyty górnej. Stan przyczółków oceniono jako niedostateczny gdyż posiadają uszkodzenia obniżające przydatność użytkową ale są jeszcze możliwe do naprawy.

2.2.3.2. Filary

Stan techniczny obydwu filarów należy uznać za zadowalający. Na powierzchniach filarów nie stwierdzono większych uszkodzeń czy śladów korozji. Elementem mającym wpływ na trwałość i estetykę filarów są złogi ptasich odchodów na ławach podłożyskowych. W dłuższej perspektywie czasu spowodują one korozję betonu filarów. Innym elementem mającym wpływ na estetykę obiektu jest graffiti znajdujące się na ścianach filarów

2.2.3.3. Fundamenty podpór

Na podstawie wizualnej oceny stanu mostu, dojazdów do mostu i poręczy mostowych można stwierdzić, że obiekt nie wykazuje nierównomiernych osiadań i jest stabilny w odniesieniu do dojazdów. Tym samym można uznać, że stan fundamentów jest odpowiedni, bez uszkodzeń możliwych do stwierdzenia podczas przeglądu.

2.2.4. Łożyska

2.2.4.1. łożyska – odbojnice na przyczółkach

Most posiada nietypowy system łożyskowania na przyczółkach. Skrzynkowy dźwigar główny nie jest oparty na przyczółku tylko kończy się przed nim tworząc szczelinę dylatacyjną. W przyczółkach znajdują się łożyska przesuwne, zaprojektowane w ten sposób, że przenoszą obciążenia poziome wywołane hamowaniem taboru. Na każdym przyczółku zastosowano po dwa zderzaki kolejowe zapewniające swobodę odkształceń termicznych przęsła, a jednocześnie przeniesienie sił poziomych. Równocześnie łożyska na przyczółkach przenoszą duże reakcje ujemne i dlatego są zakotwione w masywie przyczółka. Podczas przeglądu stwierdzono zaawansowana korozję łożyska – odbojnicy. Nie jest możliwe stwierdzenie zaawansowania korozji kotew wewnątrz masywu przyczółka jednak część niezabetonowana jest mocno skorodowana. Stan łożysk oceniono jako niedostateczny gdyż stwierdzone uszkodzenia – korozja, obniża przydatność użytkową łożysk.

2.2.4.2. Łożyska na filarach

Na filarach występują łożyska przegubowo-przesuwne w formie wahaczy. Stan tych łożysk oceniono jako zadowalający. Bieżące utrzymanie i konserwacja pozwolą na długą bezawaryjną ich pracę.

2.2.5. Wyposażenie

2.2.5.1. Urządzenia dylatacyjne

Na obiekcie zastosowania urządzenia dylatacyjne nieszczelne. Jest to główny powód uszkodzeń i korozji przyczółków i dźwigara skrzynkowego mostu. Urządzenia dylatacyjne zostały przymocowane do konstrukcji mostu za pomocą śrub z podkładami sprężynowymi. Częsta wymiana, w ramach bieżącego utrzymania, zerwanych śrub wskazuje na występowanie dużych naprężeń. Prawdopodobnie jest to następstwem wypracowania

– wytarcia się blach dylatacji nachodzących na siebie. Stan dylatacji oceniono jako przedawaryjny gdyż wykazuje nieodwracalne uszkodzenia dyskwalifikujące przydatność użytkową.

2.2.5.2. Poręcze

Stalowe poręcze składają się ze słupków o przekroju zamkniętym, spawanych do co drugiego wspornika chodnikowego oraz z pochwy, również o przekroju zamkniętym i płaskowników wypełniających. Poręcz stanowi tor jezdny wózka rewizyjnego.

Na poręczach nie stwierdzono większych uszkodzeń, lokalnie występuje korozja i/lub złuszczenia powłoki malarskiej. Występują również pojedyncze wygięte szczelinki. Najbardziej zniszczone przez korozję są belki podporęczowe, które lokalnie wykazują całkowitą utratę przekroju. Poręcze nie spełniają również obowiązujących przepisów w zakresie wysokości.

Stan poręczy oceniono jako niepokojący gdyż stwierdzone uszkodzenia pogarszają wygląd estetyczny ale jednocześnie ich nienaprawienie spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej eksploatacji.

2.2.5.3. Bariery energochłonne

Bariery energochłonne wykonano ze stalowych słupków rurowych przyspawanych do stalowej konstrukcji wsporników chodnikowych. Do słupków przymocowano typową stalową deskę profilową. Podczas przeglądu stwierdzono całkowitą utratę przekroju pojedynczych słupków na poziomie nawierzchni bitumicznej. Oprócz tych najpoważniejszych uszkodzeń stwierdzono liczne ślady korozji na słupkach i deskach profilowych, nieliniowość barier i postępującą utratę powłoki malarskiej i cynkowej.

Stan barier energochłonnych oceniono jako przedawaryjny, wykazujący nieodwracalne uszkodzenia dyskwalifikujące dalszą przydatność użytkową.

2.2.5.4. Kanały odwadniające – rury spustowe

Kanały odwadniające jezdnię wykonano w postaci rur z wlotem w pionowej ścianie krawężnika i wylotem poniżej spodu konstrukcji skrzynkowej. Rury spustowe, w szczególności w końcowym odcinku, poniżej spodu konstrukcji, są mocno skorodowane. Stwierdzono również korozję wewnątrz rur spustowych na całej ich długości. Nie stwierdzono nieszczelności rur, a ich zewnętrzna strona, znajdująca się wewnątrz skrzynkowego dźwigara jest w bardzo dobrym stanie z lokalnymi tylko śladami korozji. Stan techniczny odwodnienia oceniono jako niepokojący z powodu uszkodzeń, rdzy, która jeśli nie zostanie usunięta, spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej eksploatacji obiektu.

2.2.5.5. Lampy oświetleniowe

Słupy latarni zamocowano, przez spawanie, do konstrukcji stalowej, poprzez oparcie na stolikach wykonanych wewnątrz mostu. Na słupach latarni występują liczne ślady korozji i tak jak w przypadku słupków barier energochłonnych, największa korozja występuje na poziomie nawierzchni chodnika.

Stan latarni ocenia się jako niepokojący.

2.2.5.6. Konstrukcje wsporcze dla instalacji

Wewnątrz skrzynkowego dźwigara przebiegają rurociągi wody, centralnego ogrzewania i kanalizacji oraz kable elektroenergetyczne i teletechniczne. Konstrukcje wsporcze rurociągów są w zadowalającym stanie technicznym. Jednak konstrukcje wsporcze dla kabli, w szczególności w strefi dylatacyjnej są w stanie przedawaryjnym, wykazującym

nieodwracalne uszkodzenia dyskwalifikujące przydatność użytkową.

2.2.6. Nawierzchnie

2.2.6.1. Nawierzchnia jezdni

Jako nawierzchnię jezdni zastosowano dwuwarstwową nawierzchnię bitumiczną. Dla zapewnienia odpowiedniej przyczepności nawierzchni do płyty stalowej zastosowano tzw. Rogózkę (stalowe płaskowniki spawane punktowo do płyty pomostu). Nawierzchnia jezdni jest w złym stanie technicznym. Występują na niej liczne spękania i ubytki oraz wyboje i koleiny. Ze względu na szczelność stalowej płyty pomostu nie można stwierdzić stanu izolacji płyty pomostu. Nawierzchnia jezdni na dojazdach jest w podobnym stanie co nawierzchnia na moście. Dodatkowo, z uwagi na osiadanie nasypów, przy najeździe na dylatacje występuje efekt progu.

Stan nawierzchni oceniono jako niedostateczny.

2.2.6.2. Nawierzchnia chodników

Jako nawierzchnię chodników zastosowano jednowarstwową nawierzchnię bitumiczną z asfaltu lanego. Na nawierzchni występują liczne spękania i wyraźny efekt „spływania” nawierzchni w kierunku zgodnym ze spadkiem poprzecznym. Dodatkowo występują liczne zastoiska wody. Niektóre z nich podczas nacisku wypychają powietrze spod nawierzchni co wskazuje na lokalny brak przyczepności. W pojedynczych lokalizacjach stwierdzono wyraźną podatność na nacisk co może wskazywać na utratę przekroju blachy pomostowej.

Stan nawierzchni oceniono jako niedostateczny.

2.2.7. Izolacja pozioma

2.2.7.1. Izolacja płyty pomostu.

Z uwagi na szczelną, stalową płytę pomostu, nie jest możliwe stwierdzenie stanu izolacji płyty ortotropowej. Jednak w wyniku przeglądu stwierdzono liczne, duże wykwyty wapienne na stropach przyczółków. Takie objawy wskazują jednoznacznie na nieszczelną izolację płyty pomostu. Pośrednio na podstawie zaobserwowanych zacieków na stropie przyczółków, można założyć, że izolacja ortotropowej płyty pomostu jest w równie złym stanie.

Stan techniczny izolacji oceniono jako awaryjny, gdyż występują rozległe przecieki powodujące zmniejszenie trwałości płyty pomostu / stropu przyczółków.

2.2.8. Skarpy i stożki nasypów

Stan skarpy i stożków nasypów jest niedostateczny. Wykonane umocnienia stożków z dybli DC-15 w wielu miejscach są zapadnięte. Powoduje to przeciekanie wody pod umocnienie i wypłukiwanie nasypu. Umocnienia uległy również rozszczelnieniu – utrata spoinowania między elementami betonowymi umożliwiła ukorzenie się traw, które bardzo mocno porastają skarpy. Na stożku przyczółka od strony ul. Borelowskiego bardzo często przesiadają gołębie, których odchody wpływają negatywnie, zarówno na trwałość umocnień stożków jak i na estetykę obiektu.

2.2.9. Stan dojazdów

W obrębie dojazdów do mostu, podobnie jak i na płycie pomostu nawierzchnia jezdni jest popękana i posiada liczne ubytki materiału. Dodatkowo występują na niej koleiny i pofalowania.

Nawierzchnia chodników na dojazdach jest nierówna, lokalnie występują ubytki kostki brukowej. W wyniku dogęszczenia się podbudowy chodnika, studzienki teletechnicznej górują ponad nawierzchnią chodnika.

Latarnie na dojazdach są w niepokojącym stanie technicznym. Liczne ślady korozji i ubytki powłoki malarskiej mają wpływ na ich trwałość

Występujące na dojazdach do mostu wygrodenia w postaci balustrad są w stanie przedawaryjnym, a pojedyncze sztuki, w stanie awaryjnym. Profile z których są wykonane wygrodenia są bardzo skorodowane, niejednokrotnie pas dolny w ogóle nie istnieje. Ma to bezpośredni wpływ, zarówno uczestników ruchu pieszego jak i na estetykę obiektu i jego otoczenia.

Schody skaprowe – dla obsługi wykonane są w różnych technologiach. Występują schody betonowe wylewane na mokro jak i schody prefabrykowane, wykonane z kostki betonowej i krawężników. Długi okres eksploatacji i osiadanie gruntu nasypów, spowodowało przekrzywienie się schodów i/lub rozszczelnienie elementów prefabrykowanych co w konsekwencji spowodowało ukorzenienie się traw na schodach. Przy schodach znajdują się poręcze, które posiadają wysokość niezgodna z obowiązującymi przepisami.

2.2.10. Teren przyległy

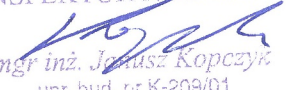
Most znajduje się w centrum miasta. W bezpośrednim sąsiedztwie do mostu znajdują się drogi, chodniki i ścieżki rowerowe. Większość z nich wykonano stosunkowo dawno i ich stan techniczny budzi zastrzeżenia. Na chodnikach usytuowanych przy moście występują nierówności, pofalowania, ubytki kostki i płytek chodnikowych. Chodnik wzdłuż ul Wilsona wykonany jest w nasypie, a skarpy nasypu umocnione są płytami JOMB. W wyniku spływu wód z chodnika i z mostu, skarpy zostały lokalnie wypłukane, a płyty JOMB zapadły się. Barierki przy chodnikach są zaniżone, ich wysokość jest niezgodna z obowiązującymi przepisami.

Ulegające degradacji chodniki, umocnione skarpy, nieliniowe i skorodowane barierki i wygrodenia wpływają niekorzystnie na bezpieczeństwo uczestników ruchu ale również mają wpływ na niekorzystny odbiór estetyczny obiektu mostowego.

3. WNIOSKI I ZALECENIA

Na podstawie przeprowadzonego przeglądu i niniejszej opinii technicznej zaleca się następujące działania:

1. Sporządzić projekt techniczny remontu mostu i wykonać remont mostu w zakresie:
 - wymiana urządzeń dylatacyjnych,
 - wymiana nawierzchni jezdni wraz z wymianą izolacji płyty pomostu,
 - wymiana nawierzchni chodników z wymiana blach pomostowych,
 - wymiana lub naprawa barier energochłonnych,
 - wymiana lub remont balustrad obejmujący doprowadzenie do zgodności z obowiązującymi przepisami, wysokości balustrady,
 - wymiana lub remont latarni z wymiana okablowania i zmianą źródła światła na LED,
 - remont łożysk na przyczółkach, konserwacja łożysk na filarach,
 - remont przyczółków,
 - konserwacja systemu odwodnienia,
 - remont stożków przyczółków i umocnień,
 - remont dojazdów z wymiana nawierzchni jezdni,
 - remont chodników na dojeźciach do mostu,
 - remont schodów dla obsługi,
 - remont wejść do przyczółków,
 - remont chodników w bezpośrednim sąsiedztwie mostu,
 - uporządkowanie terenu przyległego.
2. Przeprowadzić prace porządkowe i konserwacyjne barier energochłonnych na moście – zapewnić zamocowanie barier,
3. Odtworzyć zabezpieczenie przed gniazdowaniem ptaków wewnątrz mostu

INSPEKTOR NADZORU

mgr inż. Janusz Kopczyk
upr. bud. nr K-209/01

Przemyśl, wrzesień 2022