

JNI:	ARKUSZ SPOSTRZEŻEN z dnia 11.09.2009	Karta nr 4.1
1.	<b>Średni dobowy ruch (SDR) oraz procentowy udział w ruchu pojazdów ciężarowych i autobusów wg ostatniego GPR:</b> Ruch średnio intensywny, średnio ciężki.	
2.	<b>Stan nawierzchni jezdni:</b> Stan techniczny nawierzchni jezdni jest niepokojący. Stwierdzono następujące uszkodzenia: <ul style="list-style-type: none"> <li>intensywne spękania siatkowe (zmęczeniowe) na całym prawym pasie ruchu i na lewym pasie na długości przęsła 1, łącznie na ok. 50% powierzchni jezdni (fot. 10, 11),</li> <li>spękania wzdłuż dylatacji nad podporami L-1, L-3 i L-4 (fot. 8, 12, 13).</li> </ul> Zinventaryzowane uszkodzenia obniżają trwałość konstrukcji przęsła - spękania powodują penetrację wody wgłąb pomostu.	
3.	<b>Stan chodników (nawierzchnia, kapy, gzymsy, krawężniki):</b> Stan techniczny chodników jest niedostateczny. Stwierdzono następujące uszkodzenia: <ul style="list-style-type: none"> <li>ubytki betonu występujące ze zróżnicowaną intensywnością na całej długości belki gzymsowej zachodniej i na długości przęsła nr 2 w belce gzymsowej wschodniej (fot. 18÷20); największe ubytki są w sąsiedztwie szczelin dylatacyjnych (fot. 16, 17, 19); w miejscach ubytków odsłonięte jest silnie skorodowane zbrojenie,</li> <li>intensywne, spękania siatkowe nawierzchni bitumicznej na ok. 30% powierzchni chodnika wschodniego (fot. 14, 15),</li> <li>pęknięcia poprzeczne nawierzchni chodnika nad dylatacjami,</li> <li>deformacje nawierzchni chodnika wschodniego o głębokości do 3 cm, utrudniające odwodnienie powierzchniowe obiektu,</li> <li>lokalny ubytek (wykruszenie) krawężnika w przęśle nr 1 na długości 1 mb.</li> </ul> Uszkodzenia chodników (przede wszystkim gzymsów) znacząco obniżają trwałość i estetykę wiaduktu. Ubytki betonu w gzymsach mogą doprowadzić do obłuzowania zakotwień słupków balustrady.	
4.	<b>Stan balustrad, barier i osłon:</b> Stan techniczny balustrad jest niepokojący. Ze względu na niewystarczającą wysokość (100 cm zamiast wymaganych 110 cm) balustrada zachodnia nie spełnia obowiązujących przepisów. Zastrzeżenia budzi również stan zakotwień słupków w uszkodzonych gzymsach. W kilku przypadkach, w miejscach znacznych ubytków betonu w gzymsach słupki obu balustrad nie są odpowiednio zakotwione w pomoście.	
5.	<b>Stan urządzeń odwadniających:</b> Stan odwodnienia obiektu jest niedostateczny. Na długości wiaduktu brak jest wpustów i sączków. Ze względu na nierówności i spękania nawierzchni jezdni i chodnika odwodnienie powierzchniowe nie działa prawidłowo – woda penetruje wgłąb konstrukcji przęsła i znajduje ujście w szczelinach dylatacyjnych i zamkach pomiędzy belkami.	
6.	<b>Stan izolacji:</b> Stan techniczny izolacji jest niedostateczny. Przecieki świadczące o uszkodzeniach izolacji stwierdzono w monolitycznych zamkach zespalających dźwigary oraz w przydylatacyjnych strefach płyty pomostu, głównie nad filarami.	
7.	<b>Stan urządzeń dylatacyjnych:</b> Stan techniczny stref dylatacyjnych jest <b>przedawaryjny</b> . Elementy stalowe dylatacji są skorodowane i brak jest części blach maskujących na gzymsach (fot. 16÷20, 23, 24, 27, 28, 32, 36). Nawierzchnia jezdni nad dylatacjami jest spękana. Następstwem tego są intensywne przecieki, powodujące uszkodzenia stref podporowych belek i płyty pomostu oraz oczepów i słupów filarów.	