



Nadleśnictwo Sulęcín



Powiat Sulęciński

RAPORT Z INSPEKCJI SZCZEGÓŁOWEJ OBIEKTU MOSTOWEGO

Nr: **013/00033**

Rodzaj obiektu: **most drogowy**

Nr drogi / oddziału: **droga leśna nr 94 – oddział 521**

Lokalizacja **Nadleśnictwo Sulęcín - Leśnictwo Długoszynek
Powiat Sulęciński**

Rodzaj przeszkody: **rzeka Jeziorna
odcinek pomiędzy jeziorami Buszenko i Buszno**

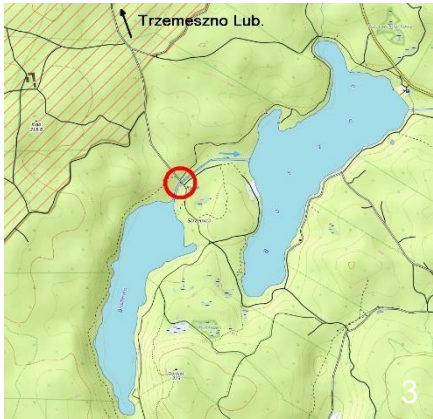


Przegląd wykonano zgodnie z wytycznymi WR-M-81 „Wytyczne oceny stanu technicznego drogowych obiektów inżynierskich”.

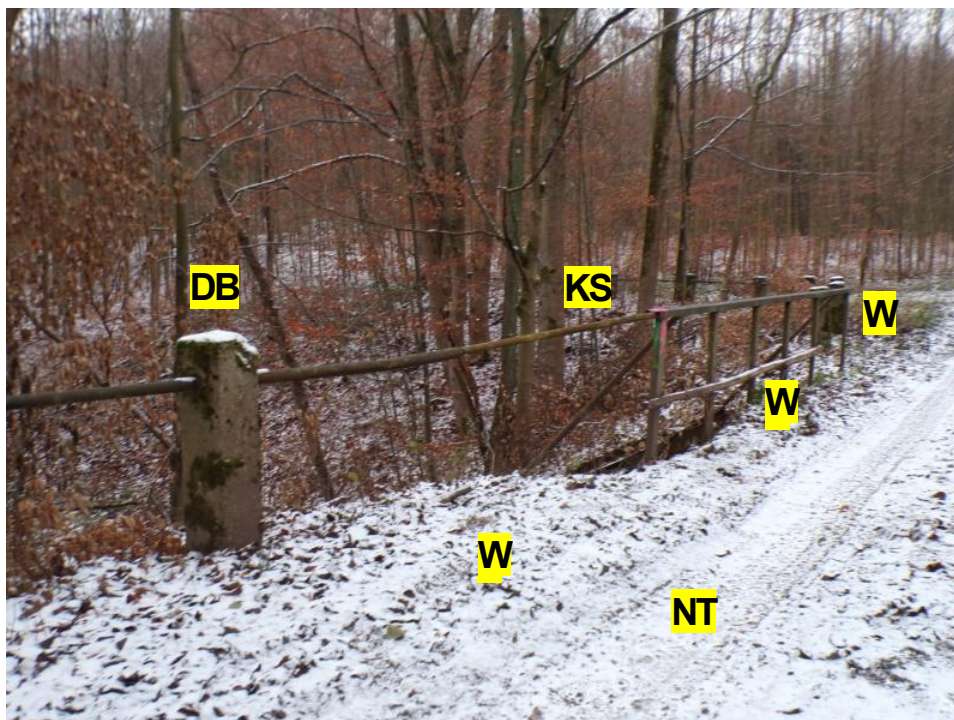
Szczecin, listopad 2025 r.

Spis treści:

Protokół inspekcji szczegółowej obiektu mostowego

KARTA INSPEKCJI SZCZEGÓŁOWEJ MOSTU			3
Informacje ogólne	Nr ewidencyjny obiektu JN1 b.d.		
Nazwa obiektu Most drogowy stalowy	Lokalizacja szczegółowa 		
Rzeka Jeziorna w ciągu drogi leśnej nr 94 - dojazd pożarowy nr 11			
m. TRZEMESZNO LUBUSKIE			
Most drogowy			
Nawierzchnia drewniana. Chodniki brak.			
Rok budowy Podpory z grodziec 1934 r. Przęsło stalowe po 1980 r.	Nośność mostu: b.d.		
Informacje o budowie, odbudowie, przebudowie i remontach, inspekcjach: Wymiana pokładu drewnianego (nawierzchni) ok. 2010 r. Przegląd rozszerzony 21.07.2025 r.			
Krótki opis techniczny Most jest jednoprzęsłowy, belkowy o przęśle z belek stalowych gorącowalcowanych z nawierzchnią drewnianą i obustronnymi balustradami o konstrukcji mieszanej. Przęsło mostu oparte jest na podporach w formie ścian z grodziec stalowych zabezpieczających wylot z nieczynnej śluzy. Długość mostu wynosi 6,95 m, a szerokość mostu wynosi 4,30 m, obiekt jest prosty (kąt ukosu przęsła 90°), skrzydła podpór od wylotu są rozwarte i załamane. Rozpiętość teoretyczna przęsła wynosi $L_t = 5,62$ m. Ustrój nośny mostu jest belkowy, stalowy składa się z 11 dwuteowników walcowanych I280 na których ułożono warstwę nośną nawierzchni z tarcicy nieobrzynanej grub. 100 mm oraz warstwę ścieralną nawierzchni z łąt drewnianych grub. 60 mm. Na nawierzchni drewnianej odkłada się grunt z przejeżdżających pojazdów. Na dojazdach, przy moście, występuje nawierzchnia brukowa, także z naniesionym gruntem. Występują wyboje. Podpory (obudowa kanału wylotowego ze śluzy) są wykonane z grodziec stalowych typu Larsen oznaczonych <i>Union Dortmund Nr 3</i> . Skrzydła wylotu rozparte są górą ramami rozporowymi. Długość części przyczółkowej ścian wynosi 7,7 m. Światło poziome mostu wynosi od 5,68 m w poziomie dna cieku do 5,37 m pod przęsłem. Światło pionowe mostu wynosi ok. 5,3 m. W dniu 25.11.25 r. pod mostem nie stwierdzono wody w korycie rzeki Jeziorna, ale grunt podłoża był wilgotny i miejscami grząski. Nawierzchnia gruntowa na dojazdach skoleinowana.			
Dane o dokumentacji brak dokumentacji archiwalnej			
Dane poprzedniego przeglądu		16 lipca 2025 r.	
Przeglądu dokonano dnia		25 listopada 2025 r.	
Jednostka wykonująca przegląd	Osoby wykonujące przegląd	Podpis	Data
Pracownia Projektowa Dróg i Mostów 71-063 Szczecin, ul. Wilków Morskich 6/9 tel. +48 603 116 273	1. dr inż. Janusz Hołowaty upr. 131/Sz/94		25-11-25
	2. mgr inż. Dariusz Jurkowski		25-11-25
Spostrzeżenia i zalecenia wynikające z przeglądu zawarto na kolejnych stronach karty od 4 do 19			

Dokumentacja fotograficzna z dnia : 25 listopada 2025 r.



Fot. 1. Widok na most od strony północnej

- w linii kolejin występują duże deformacje nawierzchni
- wzdłuż balustrady na moście i dojazdach jest zgromadzony grunt, błoto i roślinność
- na dojazdach występują balustrady ochronne z rur stalowych na słupkach betonowych, balustrady obsuwają się z gruntem, rury są skorodowane



Fot. 2. Widok na jezdnię mostu i lokalizację budynku nieczynnej służby:

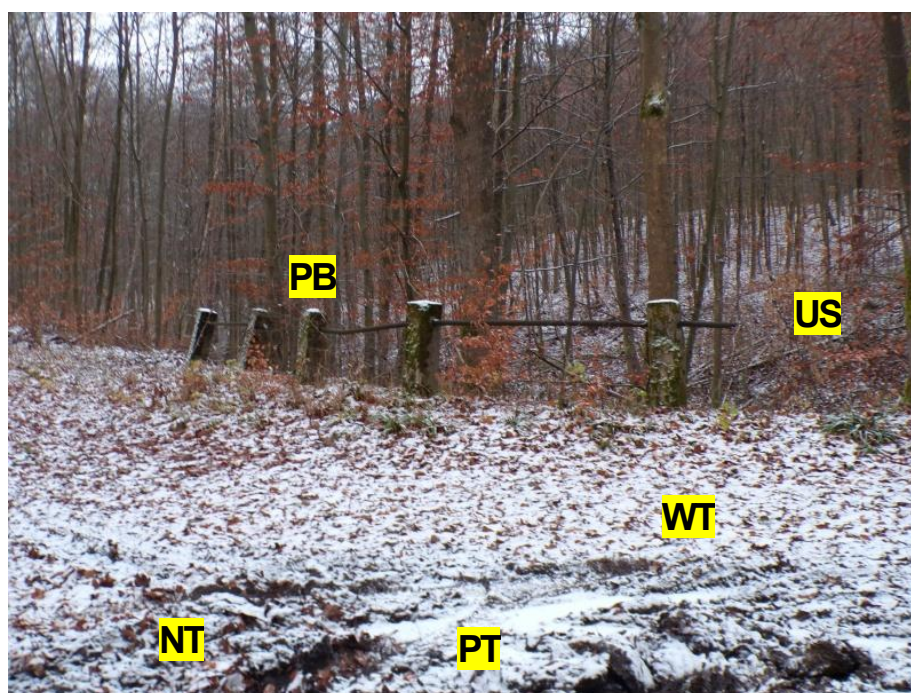
- pobocza zawyżone utrudniają odwodnienie nawierzchni,
- nawierzchnia brukowa na dojazdach jest zdeformowana

Dokumentacja fotograficzna z dnia : 25 listopada 2025 r.



Fot. 3. Widok na teren przy drodze od strony południowej

- nawierzchnia gruntowa skoleinowana
- zawyżone pobocze utrudnia odwodnienie
- obsunęła się skarpa na dojeździe wraz z balustradą



Fot. 4. Widok na teren skrzyżowania od strony północnej:

- głębokie skoleinowania w nawierzchni na skrzyżowaniu
- słupki balustrady obsuwają się ze skarpą
- brak rury pochwyty balustrady

Dokumentacja fotograficzna z dnia : 25 listopada 2025 r.



Fot. 5. Widok na koryto rzeki od wylotu:
– niski stan wody, koryto ulega powolnej naturalizacji
– końce skrzydeł wylotu są stabilizowane ramą rozporową

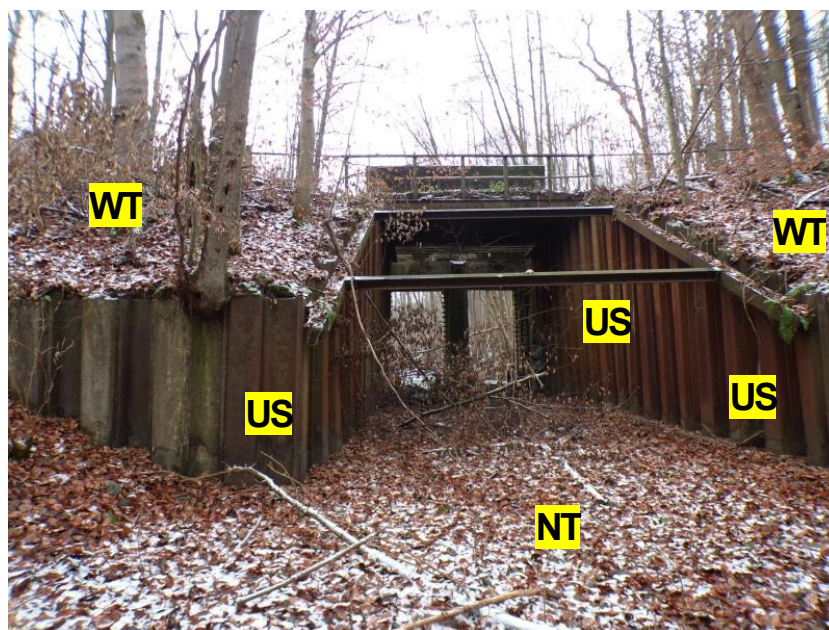


Fot. 6. Widok na południowy dojazd do mostu
– za odcinkiem przejściowym nawierzchnia brukowcowa
– zawyżone pobocza utrudniają odwodnienie kolein



Fot. 7. Widok na część boczną mostu, od strony śluzy

- brak wygrodzenia przed wejściem na ruszt z belek.
- odkładanie się gruntu i wegetacja roślin przy krawędzi mostu wzdłuż balustrady.

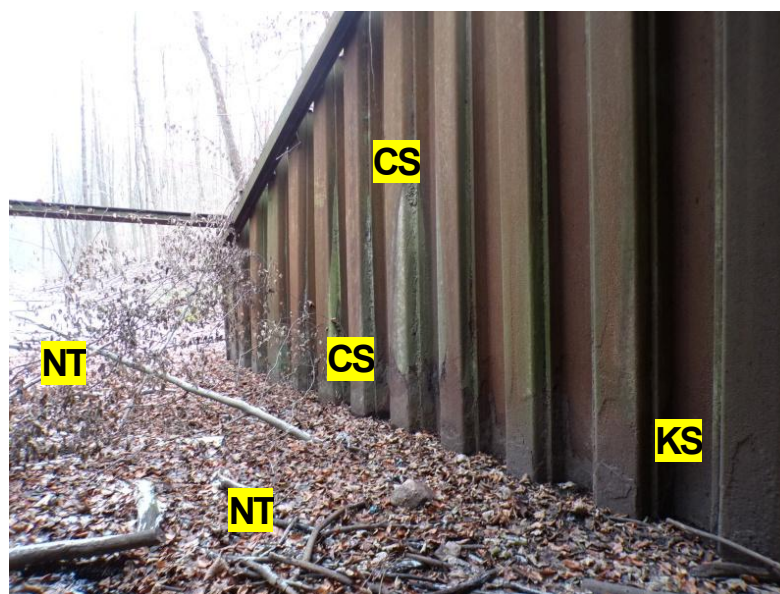


Fot. 8. Widok na wylot mostu od strony jeziora Buszno:

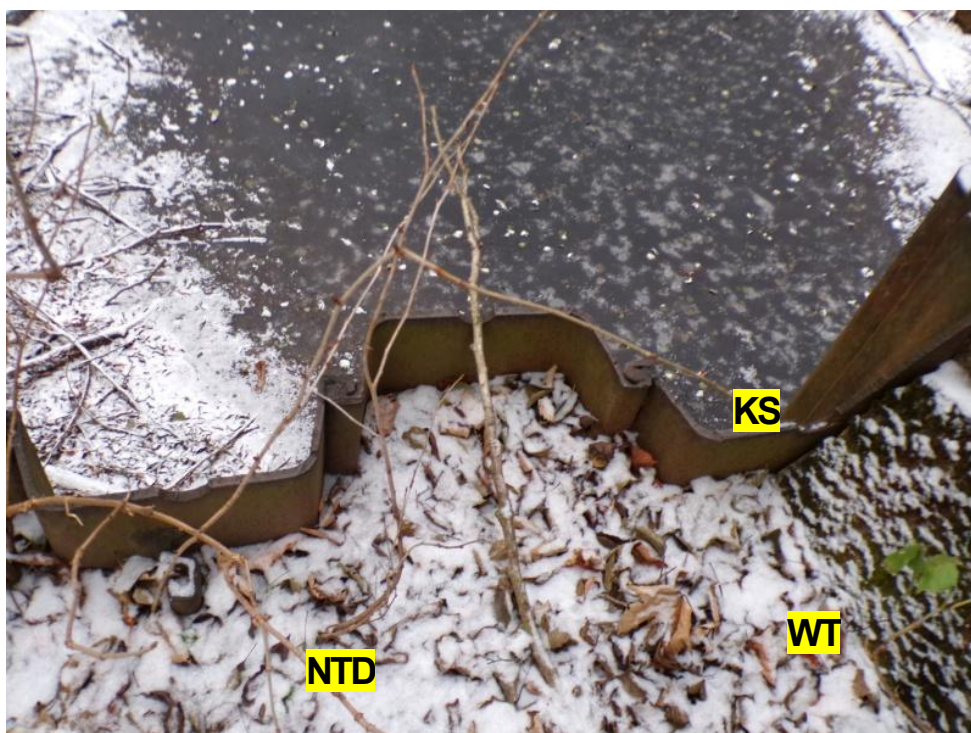
- konstrukcje skrzydeł i ścian z grodzic stalowych Larssen i belek HEB są skorodowane, występują przecieki przez zamki
- skarpy są obrosnięte drzewami, warstwa humusu przesypuje się przez głowice ścianek
- głowice ścianek z grodzic są pochylone ku sobie po ok. 15 cm



Fot. 9. Widok na zakończenie skrzydła przyczółka od wylotu
– silna korozja podpór i ram rozporowych skrzydeł
– naturalizacja skarp grobli, humus przesypuje się przez głowice ścianek



Fot. 10 . Widok na wylot mostu od strony jeziora Buszno:
– konstrukcja skrzydeł i ścian z grodzic stalowych Larssen i belek HEB
– występują przecieki oraz duża korozja ścianek i zamków grodzic, lokalnie zamki pękają
– zaleganie materiału organicznego w korycie



Fot. 11. Szczegół łączenia grodzic na zamki stalowe:
– głowica ścianki odchyła się, brak ściągow, kotew czy bet. ocze pu



Fot. 12. Widok na strefę połączenia ścian wylotu z grodzic i ściany służą z przewodnikami
– ubytki korozyjne ścianek grodzic przy dnie wynoszą 5-7 mm, lokalnie występują perforacje
– zanieczyszczenia organiczne i bytowe w korycie



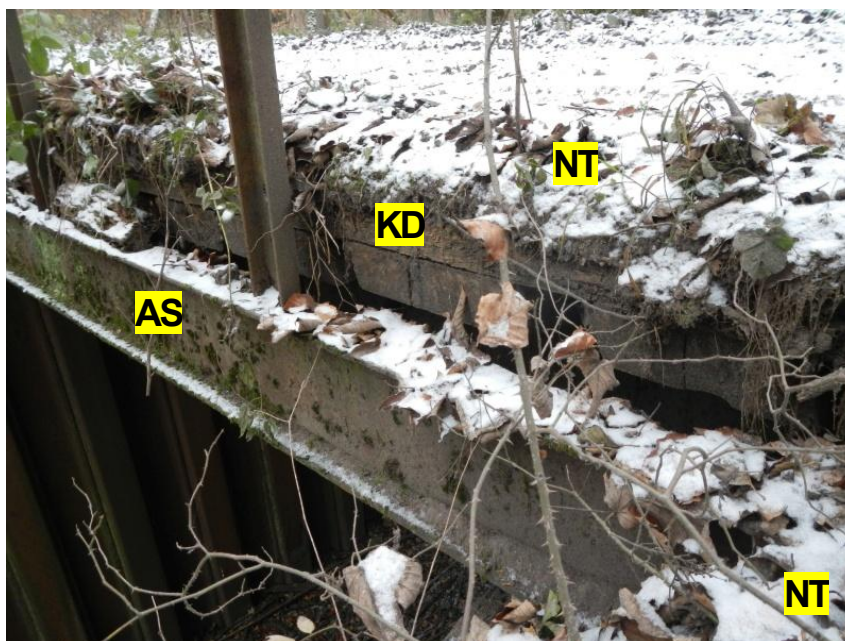
Fot. 13. Widok na ściankę stalową podpory w miejscu oparcia przęsła z 11 szt. belek I280 – ogólna korozja stali grodzic oraz rusztu stalowego przęsła



Fot. 14. Widok ogólny ścian wylotu, w tle ściany nieczynnej śluzy:
– korozja powierzchniowa i wżerowa grodzic, (90 lat eksploatacji w agresywnych gruntach rodzimych – namuły/torfy)
– występują duże przecieki na zamkach
– ścianki stalowe zbiegają się górą ku sobie

35

Dokumentacja fotograficzna z dnia : 25 listopada 2025 r.



Fot. 17. Widok z boku na przęsło – szczegół nawierzchni drewnianej
 – odkładanie się wzdłuż krawędzi przęsła naniesionego na most gruntu
 – skrajny dźwigar główny ze śladami korozji, zanieczyszczony i porośnięty mchem
 – brak odbojnicy na pomoście

OZNACZENIE I RODZAJ USZKODZENIA wg GDDKiA		BETON	STAL	KAMIEŃ	DREWNO	GRUNT
		B	S	K	A	T
N	Zanieczyszczenia	NB	NS	NK	ND	NT
W	Wegetacja roślin	WB	WS	WK	WD	WT
C	Przecieki wody	CB	CS	CK	CD	CT
O	Osady lub wykwity	OB	OS	OK	OD	-
A	Zniszczenie zabezpieczeń antykorozyjnych	AB	AS	AK	AD	-
K	Korozja, gnienie, starzenie	KB	KS	KK	KD	-
R	Zarysowania i pęknięcia	RB	RS	RK	RD	-
D	Deformacje	DB	DS	-	DD	-
P	Przemieszczenia, osiadanie	PB	PS	PK	PD	PT
B	Zablokowanie, ograniczenie ruchu	BB	BS	-	BD	-
U	Ubytki, braki lub erozja materiału	UB	US	UK	UD	UT
Z	Zniszczenie struktury materiału	ZB	ZS	ZK	ZD	-

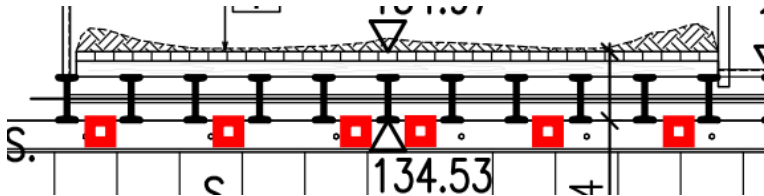
Tab. 1. Oznaczenia uszkodzeń

KARTA INSPEKCJI SZCZEGÓŁOWEJ MOSTU		13
Data: 25.11.2025	Arkusz spostrzeżeń	
1	Intensywność i rodzaj ruchu na moście: (mały, średni , intensywny, lekki, ciężki, b. ciężki)	
2	Stan nawierzchni jezdni: Warstwa ścieralna nawierzchni z łąt drewnianych grubości 60 mm z oznakami degradacji biotycznej i ubytkami w wyniku dotychczasowej eksploatacji oraz braku zabezpieczenia przed wilgocią. Ubytki podłużne występują w linii kolein, gdzie znajduje się kilka próchniejących łąt – stan niedostateczny .	
3	Stan chodników (nawierzchnia, kapy, gzymsy, krawężniki): Nie dotyczy.	
4	Stan balustrad, barier i osłon: Balustrada od strony słuzy o wysokości ok. 1,10 m, wykonana z drewna z pojedynczym przeciągiem oraz zastrzałami prowadzonymi od pochwyty ukośnie w dół do ściany słuzy. Lokalnie, przy podstawie słupki pokryte błotem – stan zadowalający . Balustrada od wylotu o wysokości również ok. 1,10 m, wykonana z profili stalowych z przeciągiem drewnianym niepełnej długości oraz dwoma zastrzałami z rur stalowych nad podporami, prowadzonych od pochwyty i spawane do głowic brusów Larssen. Szczątki dawnej drewnianej odbojnicy pod balustradą stalową leżą na górnym pasie skrajnej belki przęsła. Uszkodzenie powłok antykorozyjnych. Stan zadowalający .	
5	Stan urządzeń odwadniających: Odwodnienie powierzchniowe, bez wyraźnych spadków. Odkład naniesionego gruntu wzdłuż zewnętrznych krawędzi mostu z roślinnością drobną skutecznie uniemożliwiają poprzeczny odpływ wody z pomostu. Odpływ podłużny odbywa się uformowanymi koleinami bezpośrednio na nasyp za przęsłem. Stan niedostateczny .	
6	Stan izolacji: Brak izolacji. Widoczne od spodu przecieki przez drewniany pomost oraz zacieki na belkach głównych. Stan awaryjny .	
7	Stan urządzeń dylatacyjnych: Nie zastosowano dylatacji. Stalowe belki główne na końcach oszalowano poprzecznie belkami drewnianymi dla podtrzymania nasypu.	

KARTA INSPEKCJI SZCZEGÓŁOWEJ MOSTU		14
Data: 25.11.2025	Arkusz spostrzeżeń c.d.	
8	Stan konstrukcji przęseł	
8.1	Stan dźwigarów głównych: Dźwigary stalowe zanieczyszczeniami >30% od przecieków z pomostu. Belki skrajne z wegetacją mchów i porostów na powierzchni >30%. Zniszczone powłoki antykorozyjne i występowanie korozji powierzchniowej na belkach >30%. Nie stwierdzono rys, pęknięć, nadmiernych deformacji, ugięć i przemieszczeń oraz uszkodzeń mechanicznych dźwigarów. Brak nakrętki na poprzecznym stężeniu prętowym w środku rozpiętości mostu od strony wylotu powoduje, że ono nie działa. Nie stwierdzono przekładek z papy asfaltowej między pokładem drewnianym i belkami stalowymi. Na podporach dźwigary częściowo obsypane gruntem. Stan zadowalający .	
8.2	Stan płyty pomostu: Funkcję płyty pomostu pełni dolna warstwa drewnianej nawierzchni z tarcicy nieobrzynanej grubości 100 mm ułożona na dźwigarach głównych. Pomost drewniany wykonany jako niezabezpieczony przed wilgocią. Od spodu lokalizacja wilgotnych plam na elementach pomostu pokrywa się z przebiegiem kolein i uszkodzeń w warstwie ścieralnej nawierzchni. Występują czarne przebarwienia świadczące o korozji biologicznej i starzeniu materiału na powierzchni >30%. Nie stwierdzono przemieszczeń, deformacji i zniszczeń części pomostu. Stan niepokojący .	
8.3	Stan wsporników podchodnikowych: Nie występują.	
9	Stan podpór:	
9.1	Stan przyczółków (fundamentów i korpusów): Funkcję przyczółków pełnią tutaj korpusy konstrukcji oporowych wykonanych w formie stalowych ścianek szczelnych. Na długości zamków szacunkowo 10 % stwierdzono zanieczyszczenia w formie zacieków i wykwitów oraz porosty glonów w postaci zielonych przebarwień. Całkowity brak powłok antykorozyjnych. Występuje znaczna korozja elementów korpusów w pasie 70 cm od dna cieku, gdzie przekrój poprzeczny osiąga zaledwie połowę swojej pierwotnej wartości, a zamki przeciekają. Głęboka korozja tej strefy wynika z obecności agresywnych gruntów rodzimych – namuły/torfy. Stwierdzono znaczne przemieszczenie poprzeczne głowicy korpusu ściany (200% przemieszczeń granicznych), co stanowi ponad 1,5% wysokości ściany. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że przekrój korpusu w tej strefie nie pracuje już wspornikowo w fazie sprężystej. To, że ściana podporowa nie zapadła się jeszcze do kanału wynika jedynie z faktu, że zamki grodzic na połączeniu ze ścianą śluzy oraz skrzydeł rozpartych w swojej koronie ramą rozporową nie skorodowały jeszcze na takiej wysokości, żeby się zerwać i całość pracuje jak swego rodzaju tarcza. Na podstawie kontrolnych obliczeń statycznych stan awaryjny .	

KARTA INSPEKCJI SZCZEGÓŁOWEJ MOSTU		15
Data: 25.11.2025	Arkusz spostrzeżeń c.d.	
9.2	Stan filarów (fundamentów i korpusów): Nie występują.	
10.	Stan łożysk: Nie występują.	
11.	Stan dojazdów: Krawędź korony drogi od strony j. Buszno wyposażona jest na dojazdach w balustrady o słupkach betonowych i pochwytach z rur stalowych. W bezpośrednim sąsiedztwie przęsła mostu dojazdy są gruntowe, a od strony południowej za strefą przejściową, niweleta zaczyna się podnosić i nawierzchnia dojazdu zmienia się na brukowcową. Odcinki nieumocnionej nawierzchni gruntowej mają tendencję do koleinowania. Grunt i błoto z kolein przenoszone są przez pojazdy zarówno na nawierzchnię mostu jak i nawierzchnię brukowcową. Przy istniejącym ruchu dochodzi do pogłębiania się kolein (powyżej 30 mm), powstawania wybojów i zastoisk wody, zwłaszcza na dojeździe od północy. Dochodzi przy tym do odkładania się gruntu na poboczach zawyżając je. Zawyżone pobocza gruntowe na dojazdach i moście w okresie wegetacji roślin są intensywnie porośnięte (trawy/ostreżyny). Stan niedostateczny .	
12.	Przestrzeń podmostowa i otoczenie obiektu: W korycie rzeki pod mostem nie ma przepływu wody, a poziom wody równy po obu stronach służy zależny jest od ilości opadów w danym sezonie. Dno rzeki jest naturalne i nieumocnione. W dniu przeglądu koryto rzeki w przestrzeni podmostowej było pozbawione wody, choć lokalnie grząskie, zwłaszcza przy szandorach służy. Między ścianami podpór zgromadzony jest materiał organiczny w postaci ściętych i porzuconych przez bobry gałęzi i patyków (< 5%) oraz drobne odpady bytowe mające jedynie wpływ na estetykę obiektu. W przestrzeni podmostowej nie stwierdzono wegetacji roślin, ubytków czy osuwisk brzegów. Duże światło pionowe pod mostem oraz nieczynna słuza sprzyjają migracji dużych zwierząt. Stan zadowalający .	
13.	Administrator i stan urządzeń obcych: Nie stwierdzono urządzeń obcych..	

		16
Data: 25.11.2025	Arkusz zaleceń	
I. Na podstawie przeprowadzonego przeglądu uznaje się, że most w stanie aktualnym nie wymaga żadnych napraw, poza pracami utrzymaniowymi i może być użytkowany bez wprowadzania dodatkowych ograniczeń ruchu.		
II. Na podstawie przeprowadzonego przeglądu stwierdzono konieczność wykonania następujących robót:		
1.	W wyposażeniu: a) bieżące utrzymanie: <ul style="list-style-type: none">– sprawdzenie i uzupełnienie brakujących elementów balustrad (przeciagi) – termin I/II kwartał 2026– oczyszczenie i odnowienie powłok antykorozyjnych – termin II/III kwartał 2026 b) ekspertyzy, badania specjalistyczne, opracowania dokumentacji <ul style="list-style-type: none">– nie dotyczy c) remonty lub przebudowy <ul style="list-style-type: none">– w razie potrzeby wykonać stosowną dokumentację projektową remontu całego przęsła z uwzględnieniem lokalnych potrzeb dotyczących gabarytów i ciężaru pojazdów transportowych	
2.	W dźwigarach głównych: a) bieżące utrzymanie: <ul style="list-style-type: none">– sprawdzenie i uzupełnienie brakujących elementów stalowego ściągu w środku rozpiętości przęsła (nakrętki ściągające) – termin I/II kwartał 2026– oczyszczenie i odnowienie powłok antykorozyjnych – termin II/III kwartał 2026 b) ekspertyzy, badania specjalistyczne, opracowania dokumentacji <ul style="list-style-type: none">– nie dotyczy c) remonty lub przebudowy <ul style="list-style-type: none">– w razie potrzeby wykonać stosowną dokumentację projektową remontu całego przęsła z uwzględnieniem lokalnych potrzeb dotyczących gabarytów i ciężaru pojazdów transportowych	
3.	W pomoście: a) bieżące utrzymanie: <ul style="list-style-type: none">– oczyszczenie nawierzchni z naniesionego gruntu – termin I/II kwartał 2026– wymiana uszkodzonych elementów drewnianych płyty pomostu i zamontowanie na krawędziach odbojnic drewnianych na podkładkach – termin II/III kwartał 2026 b) ekspertyzy, badania specjalistyczne, opracowania dokumentacji <ul style="list-style-type: none">– nie dotyczy c) remonty lub przebudowy <ul style="list-style-type: none">– w razie potrzeby wykonać stosowną dokumentację projektową remontu całego przęsła z uwzględnieniem lokalnych potrzeb dotyczących gabarytów i ciężaru pojazdów transportowych	

		17
Data: 25.11.2025	Arkusz zaleceń c.d.	
4.	<p>W podporach:</p> <p>a) bieżące utrzymanie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – do czasu opracowania projektu wzmocnienia podpór, na istniejących kątownikach L200 usztywniających głowice ścianek podporowych, założyć w polach między dźwigarami głównymi rozpory tymczasowe z belek drewnianych 200x200mm w ilości 6 szt na szerokości przęsła – tryb awaryjny  <p>b) ekspertyzy, badania specjalistyczne, opracowania dokumentacji</p> <ul style="list-style-type: none"> – nie dotyczy <p>c) remonty lub przebudowy</p> <ul style="list-style-type: none"> – wykonać stosowną dokumentację projektową remontu podpór z uwzględnieniem lokalnych potrzeb dotyczących gabarytów i ciężaru pojazdów transportowych – tryb awaryjny 	
5.	<p>Na dojazdach:</p> <p>a) bieżące utrzymanie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wykonać zapory i oznakowanie zabraniające przejazdu przez most – tryb awaryjny – usunąć skoleinowania i ściąg zawyżone pobocza – termin I/II kwartał 2026 <p>b) ekspertyzy, badania specjalistyczne, opracowania dokumentacji</p> <ul style="list-style-type: none"> – nie dotyczy <p>c) remonty lub przebudowy</p> <ul style="list-style-type: none"> – w razie potrzeby wykonać stosowną dokumentację projektową remontu całego przęsła z rozwiązaniem nowego połączenia z istniejącym nasypem z uwzględnieniem lokalnych potrzeb dotyczących gabarytów i ciężaru pojazdów transportowych 	
6.	<p>Pod obiektem i w jego otoczeniu:</p> <p>a) bieżące utrzymanie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – usunięcie z utylizacją odpadów bytowych z koryta rzeki – termin I/II kwartał 2026 – usunięcie nadmiaru materiału organicznego (kłody, patyki) z koryta poza obiekt – termin I/II kwartał 2026 <p>b) ekspertyzy, badania specjalistyczne, opracowania dokumentacji</p> <ul style="list-style-type: none"> – nie dotyczy <p>c) remonty lub przebudowy</p> <ul style="list-style-type: none"> – nie dotyczy 	
7.	<p>W urządzeniach obcych:</p> <p>a) wezwanie właściciela urządzeń obcych do usunięcia uszkodzeń</p> <ul style="list-style-type: none"> – nie dotyczy <p>b) doraźne zabezpieczenia urządzeń obcych</p> <ul style="list-style-type: none"> – nie dotyczy 	

Nr inw. 013/00033		ARKUSZ WNIASKOWANYCH DECYZJI z dnia 25.11.2025 r.		18
Lp.	Rodzaj decyzji	Potrzeba wykonania*	Tryb wykonania	
1.	Zamknięcie obiektu dla ruchu	Tak	A	
2.	Ograniczenie nośności do 3,5 [Mg]	Tak	A	
3.	Ograniczenie prędkości ruchu do 10 [km/h]	Tak	A	
4.	Ograniczenie skrajni poziomej na obiekcie do [cm]	Nie		
5.	Ograniczenie skrajni poziomej pod obiektem [cm]	Nie		
6.	Ograniczenie skrajni poziomej na obiekcie do [cm]	Nie		
7.	Ograniczenie skrajni poziomej pod obiektem [cm]	Nie		
8.	Oznakowanie obiektu	Tak	A	
9.	Wykonanie prac porządkowych	Tak	1	
10.	Użytkowanie obiektu na dotychczasowych warunkach*: Nie			
Podsumowanie: <ol style="list-style-type: none"> 1) Według obliczeń kontrolnych w obecnym stanie istniejące przęsło mostu ma nośność użytkową 16 ton (max 10 t/os) 2) Według obliczeń kontrolnych w obecnym stanie istniejące podpory mostu w formie stalowych ścianek szczelnych SĄ W STANIE AWARYJNYM. Podpory NIE SPEŁNIAJĄ warunków nośności nie tylko dla obciążeń zmiennych wg PN-S-10030:1985 oraz GDDKiA, ale także NIE SPEŁNIAJĄ warunków nośności i użytkowości dla obciążenia samym gruntem zasypowym, z którego zbudowana jest grobla. 3) To, że ściana podporowa nie zapadła się jeszcze do kanału wynika jedynie z faktu, że zamki grodzie na połączeniu ze ścianą śluzy oraz skrzydeł rozpartych w swojej koronie ramą rozporową nie skorodowały jeszcze na takiej wysokości, żeby się zerwać i całość pracuje jak swego rodzaju tarcza oraz dlatego, że nie zostały jeszcze wyczerpane do końca współczynniki bezpieczeństwa uwzględniane przy projektowaniu. Zalecenia ogólne: <ol style="list-style-type: none"> 1) Należy w trybie natychmiastowym zamknąć obiekt dla ruchu pojazdów oraz wykonać tymczasowe rozpory jak pokazano na karcie nr 17 pkt. 4a). Na dojazdach należy umieścić stosowne oznakowanie. Do czasu wykonania remontu podpór istnieje możliwość awaryjnego przejazdu przez most pojedynczego pojazdu osobowego o DMC równej 3,5 tony z prędkością do 10 km/h. 2) Jeśli obiekt nadal ma być użytkowany należy w trybie natychmiastowym zlecić wykonanie stosownego projektu remontu podpór z uwzględnieniem lokalnych potrzeb dotyczących gabarytów i ciężaru pojazdów transportowych oraz w razie takiej potrzeby projektu remontu lub wymiany na nowe przęsła mostu. 3) Należy wykonać zakres prac konserwacyjnych na istniejącym przęśle i dojazdach wg arkuszy zaleceń nr 16-17 z zachowaniem zawartych tam terminów. 				
Kierownik zespołu: dr inż. J. Hołowaty Nr uprawnień budowlanych: 131/Sz/94 <div style="text-align: right;"> pieczęć i podpis </div>				

* – wpisać „tak” lub „nie”

