



**INBUD
CONTROL**
KONTROLA I OBSŁUGA INWESTYCJI BUDOWLANYCH



Klub Polskich
Laboratoriów
Badawczych
POLLAB

członek rzeczywisty nr 946

INBUD CONTROL KONTROLA I OBSŁUGA INWESTYCJI BUDOWLANYCH

Spółka Jawna Wójcik Paweł i Wójcik Daniel

ul. Armii Krajowej 4, 21-500 Biata Podlaska

tel.: 664-610-076 e-mail: biuro@inbudcontrol.pl

www.inbudcontrol.pl

OPINIA TECHNOLOGICZNA

Zadanie:

- Przebudowa sieci wodno-kanalizacyjnej, budowa kanalizacji deszczowej oraz budowa kanału technologicznego wraz z odtworzeniem drogi na ul. Warszawskiej w Radzynie Podlaskim (decyzja pozwolenia na budowę nr 85/2022 wydana przez Starostę Radzyńskiego w dniu 16.05.2022r);

- Przebudowa sieci wodociągowej oraz budowa kanału technologicznego wraz z odtworzeniem drogi na ul. Wyszyńskiego w Radzynie Podlaskim (decyzja pozwolenia na budowę nr 86/2022 wydana przez Starostę Radzyńskiego w dniu 16.05.2022r);

Sporządził:

inż. Paweł Wójcik

Biata Podlaska, dnia 14.02.2025r

Część II - ul. Wyszyńskiego

1.

Spadek poprzeczny chodnika z betonowej kostki brukowej.

Wymagania wg STWiORB: 2,0% (+/- 0,3%).

Na odcinkach od km 0+320,00 do km 0+370,00 oraz od km 0+925,00 do km 1+130 strona lewa pomierzone spadki poprzeczne nawierzchni chodnika **wynoszą od 2,9 do 3,1 %**.

Poniżej fotografie z przeprowadzonych pomiarów (w kolejności lokalizacja, odczyt):





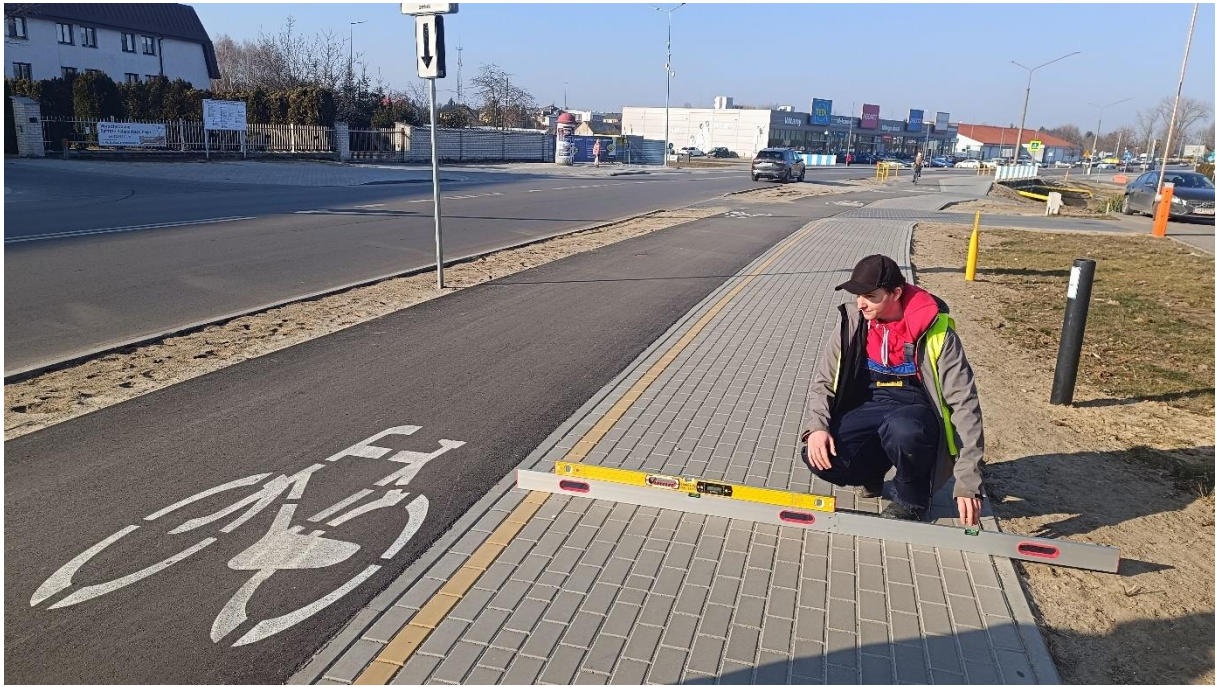












2.

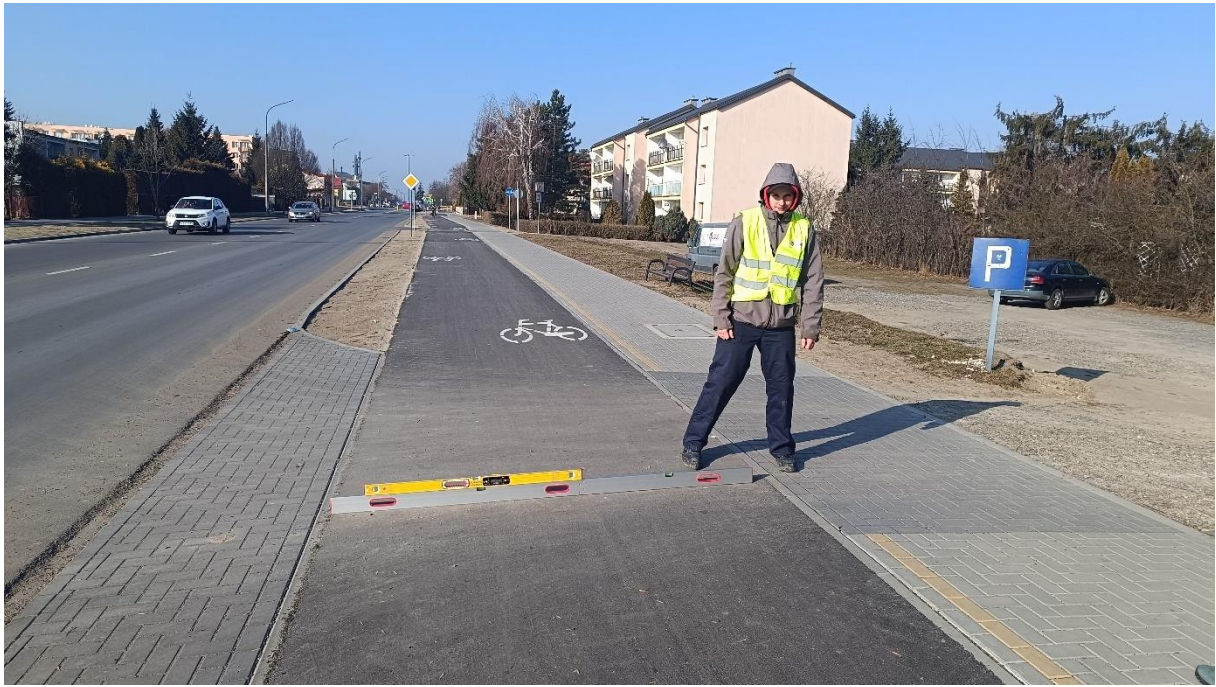
Spadek poprzeczny ścieżki rowerowej o nawierzchni bitumicznej.

Wymagania wg STWiORB: 2,0% (+/- 0,5%).

Na odcinku od km 0+853,00 do km 1+050,00 strona pomierzone spadki poprzeczne ścieżki rowerowej **wynoszą od 2,9 do 5,4 %**.

Poniżej fotografie z przeprowadzonych pomiarów (w kolejności lokalizacja, odczyt):









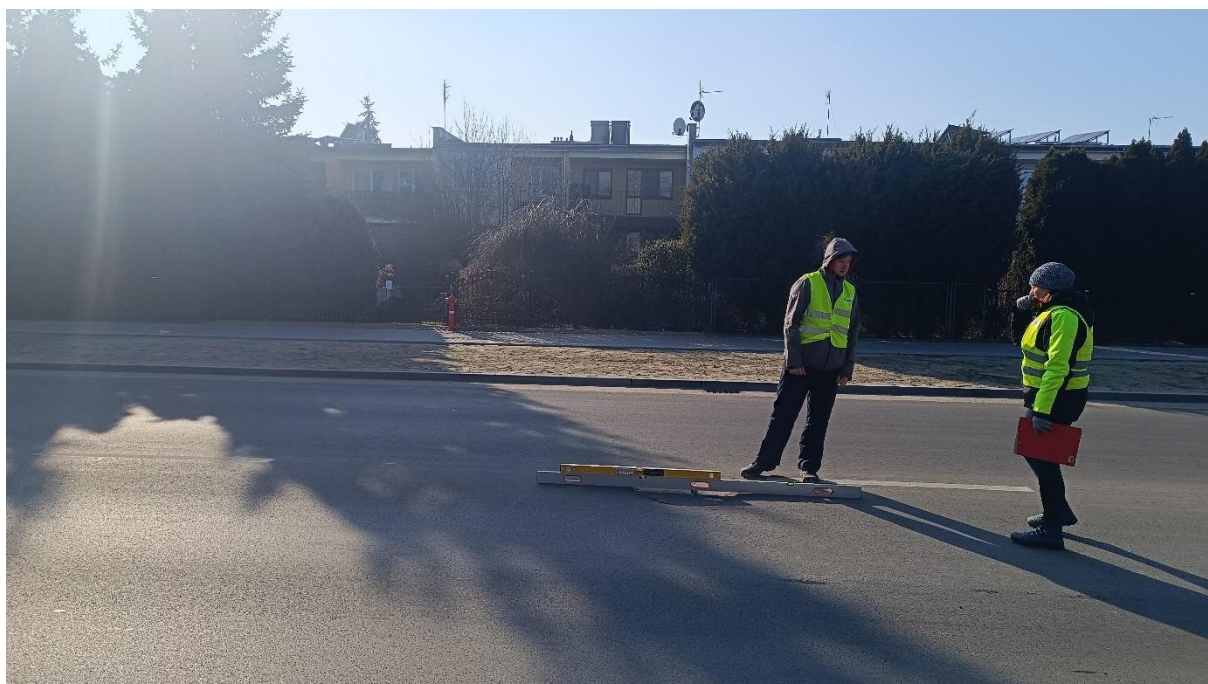
3.

Pomiary równości włazów studni rewizyjnych oraz pokryw zasuw wodociągowych i zaworów gazowych.

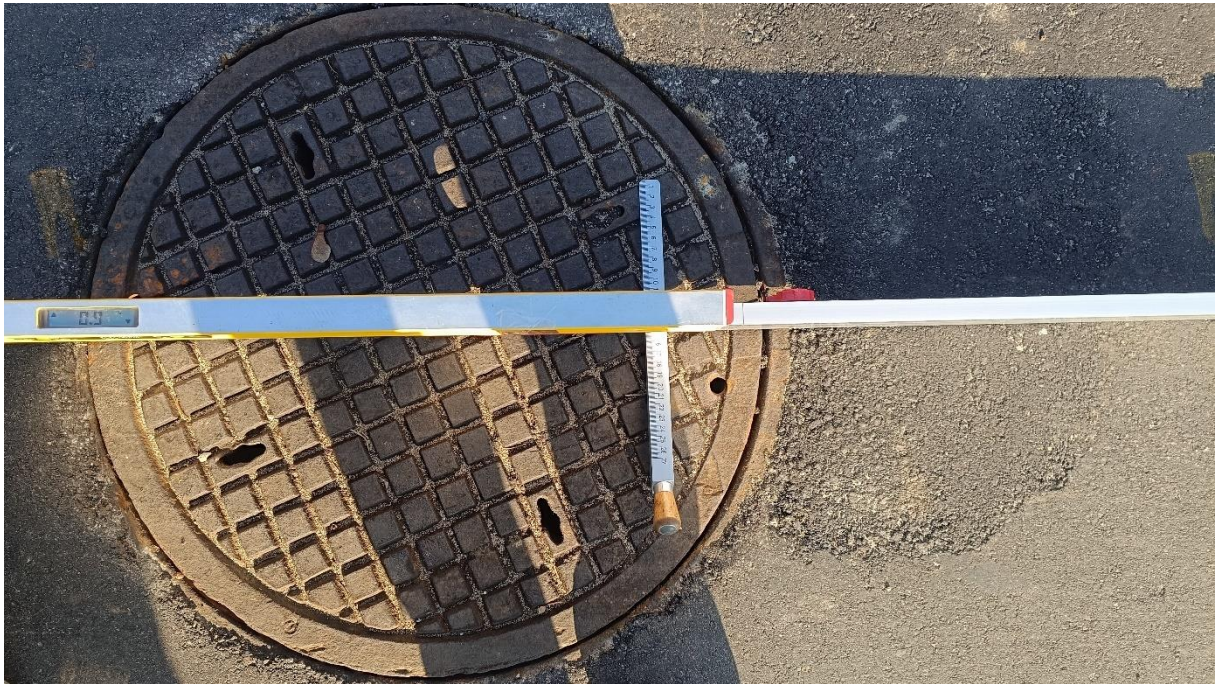
Wymagania wg STWiORB: do 6 mm na jezdni głównej oraz do 9 mm na ścieżce rowerowej.

Na całym odcinku ulicy Wyszyńskiego występują za nisko posadowione w/w urządzenia.

Poniżej fotografie z przeprowadzonych pomiarów:











4.

Ocena wizualna wykonanych robót w zakresie nawierzchni, krawężników, obrzeży, oznakowania, urządzeń bezpieczeństwa ruchu, terenów zielonych.

Poniżej fotografie wraz z opisem nieprawidłowości:

- Spękania nawierzchni na ścieżce rowerowej:



- Plamy asfaltu na nawierzchni ścieżki rowerowej. Powstały z powodu nadmiernego skropienia podłoża emulsją asfaltową. Powodują niebezpieczeństwo w postaci śliskości nawierzchni:



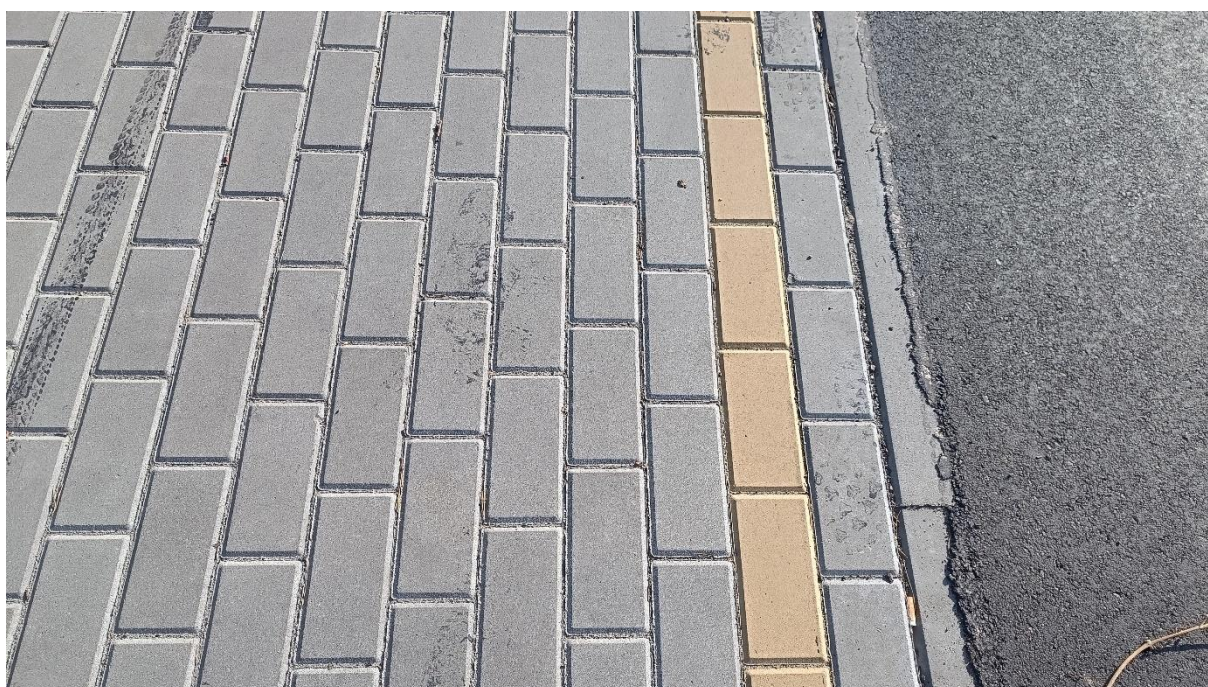




- Krawężnik posadowiony poniżej krawędzi warstwy ścieralnej. Z uwagi na występowanie na wjeździe dla rowerzystów na ścieżkę rowerową taki uskok jest szczególnie niebezpieczny:



- Nawierzchnia chodnika ubrudzona emulsją asfaltową:





- Krawężnik posadowiony poniżej krawędzi warstwy ścieralnej:





- Nawierzchnia ścieżki rowerowej ułożona ręcznie. Posiada liczne wykruszenia i zrakowacenia. Niewłaściwa szerokość. Brak wykończenia krawędzi:





- Dokładana ręcznie warstwa mieszanki mineralno-asfaltowej na wjeździe:



- Uskok przy krawężniku na ścieżce rowerowej większy niż dopuszczalny 1 cm:



- Krawężnik posadowiony poniżej krawędzi warstwy ścieralnej:





- Niedogęszczona mieszanka mineralno-asfaltowa, pokruszone obrzeża (w wyniku najechania walcem):





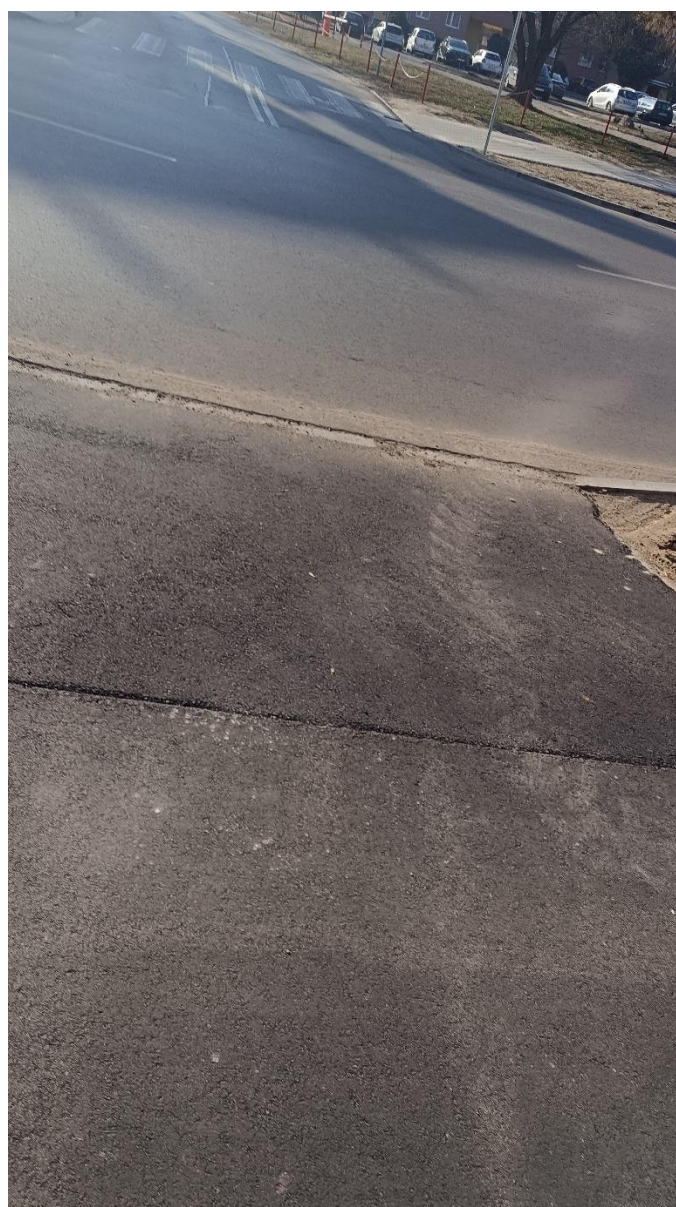
- Obrzeże posadowione poniżej krawędzi warstwy ścieralnej. Uszkodzona i nierówna nawierzchnia z kostki betonowej:



- Niedogęszczona mieszanka mineralno-asfaltowa (próba dogęszczenia butem 😊):



- Niedogęszczona mieszanka mineralno-asfaltowa. Krawężnik posadowiony poniżej krawędzi warstwy ścieralnej. Z uwagi na występowanie na wjeździe dla rowerzystów na ścieżkę rowerową taki uskok jest szczególnie niebezpieczny:



- Obrzeże posadowione poniżej krawędzi warstwy ścieralnej. Występowanie na zjeździe powoduje niebezpieczeństwo uszkodzenia opony:



- „Doklejona” łąta z mieszanki mineralno-asfaltowej:



- Krawężnik posadowiony poniżej krawędzi warstwy ścieralnej:



- Nawierzchnia ścieżki rowerowej dołożona ręcznie. Posiada zrakowacenia:

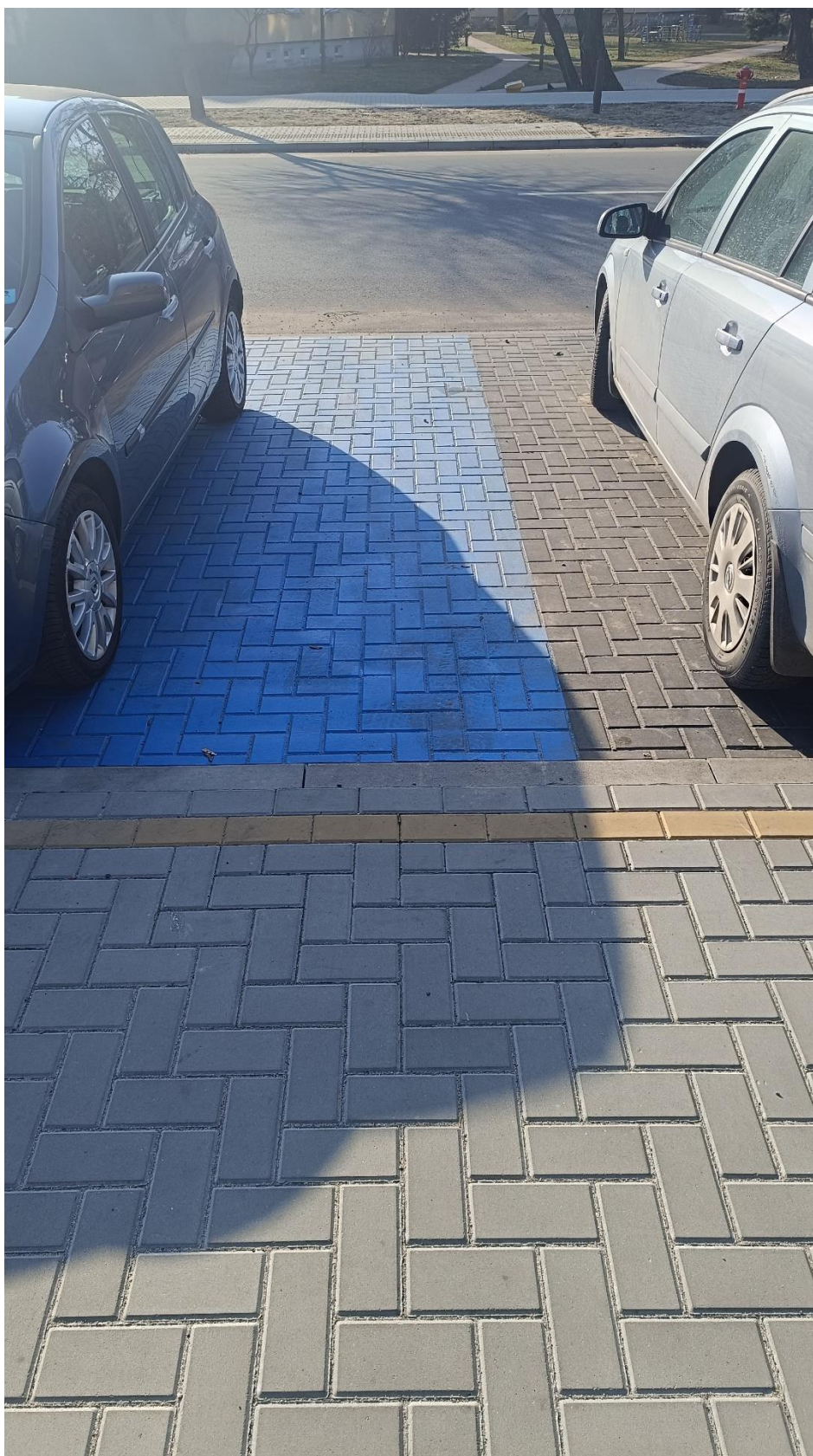


- Oznakowanie poziome – wykonano oznakowanie cienkowarstwowe – według dokumentacji projektowej powinno być grubowarstwowe. Ma to szczególne znaczenie dla bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego, a w szczególności dla pieszych i rowerzystów korzystających z przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów. Oznakowanie cienkowarstwowe nie posiada odpowiedniej odblaskowości przez co jest mało widoczne:





- Niewłaściwe oznakowanie poziome miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnościami, brak białych linii zewnętrznych:



- Wykonanie elementów oznakowania w niewłaściwym miejscu, przez co są niejednolite i słabo widoczne:



- Oznakowanie pionowe wykonane niezgodnie z dokumentacją projektową. Zamontowano część tarcz znaków starych, nieodpowiadającym wymaganiom. Folia tarcz spękana, wyblaknięta, porysowana, niewidoczna. Stanowi to szczególne niebezpieczeństwo w przypadku niewłaściwie oznakowanych przejść dla pieszych:







- Urządzenia bezpieczeństwa ruchu – bariery U12a. Zamontowano bariery koloru żółtego. Według dokumentacji projektowej powinny być koloru białego.

Bariery U 12a zapobiegają wtargnięciu na jezdnię pieszych bądź rowerzystów. Nie powinny być zauważalne i nadmiernie odwracające uwagę kierowców pojazdów mechanicznych od patrzenia na jezdnię.

Ponadto bariery składające się z elementów segmentowych zostały zamontowane nieprawidłowo. Należy je montować w sposób ciągły – w taki sposób aby słupki przylegały do siebie bez przerw.





- Niepoprawnie wykonane tereny zielone.

Według STWiORB:

6.2 Kontrola jakości humusowania i obsiania

Kontrola polega na ocenie wizualnej jakości wykonanych robót i ich zgodności z SST, oraz na sprawdzeniu daty ważności świadectwa wartości siewnej wysianej mieszanki nasion traw. Po wejściu roślin, łączna powierzchnia nie porośniętych miejsc nie powinna być większa niż 2% powierzchni obsianych poboczy, a maksymalny wymiar pojedynczych nie zatrawionych miejsc nie powinien przekraczać 0,2 m². Na zarośniętej powierzchni nie mogą występować wyżłobienia erozyjne ani lokalne zsuwy.









Część III - ul. Warszawska

1.

Spadek poprzeczny warstwy ścieralnej jezdni głównej o nawierzchni bitumicznej.

Wymagania wg STWiORB: 2,0% (+/- 0,5%).

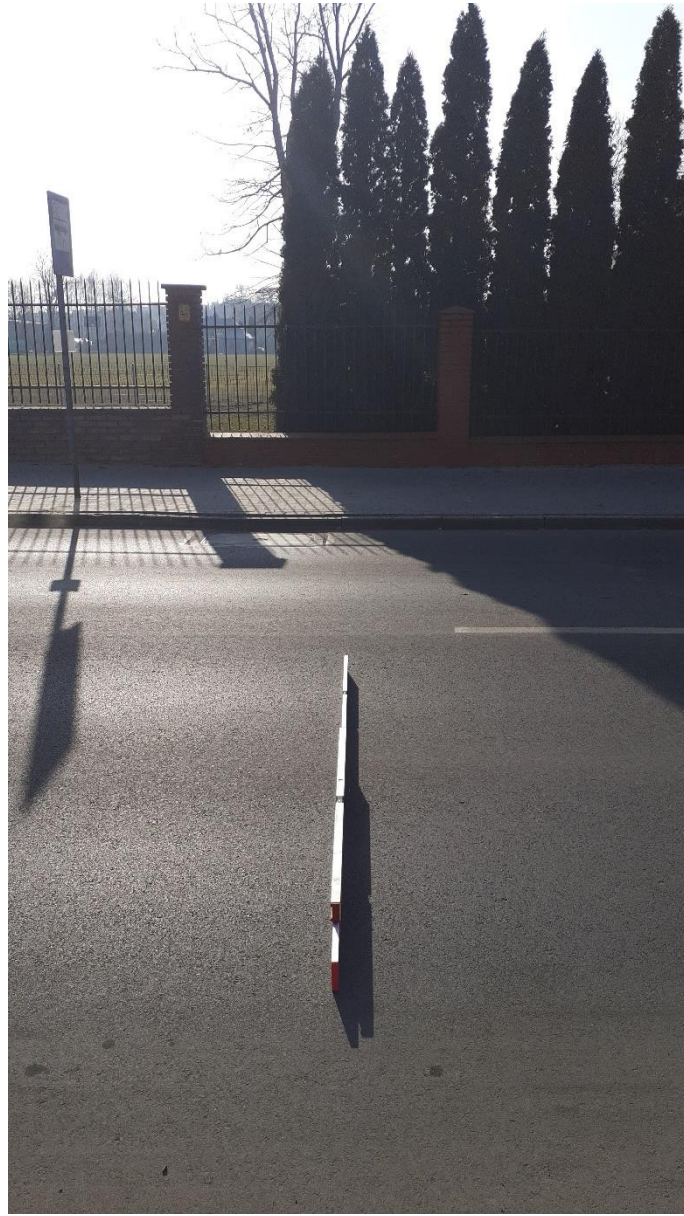
Na odcinku od km 0+560,00 do km 0+892,45 strona lewa i prawa pomierzone spadki poprzeczne warstwy ścieralnej jezdni głównej **wynoszą od 2,7 do 4,4 %**.

Poniżej fotografie z przeprowadzonych pomiarów (w kolejności lokalizacja, odczyt):



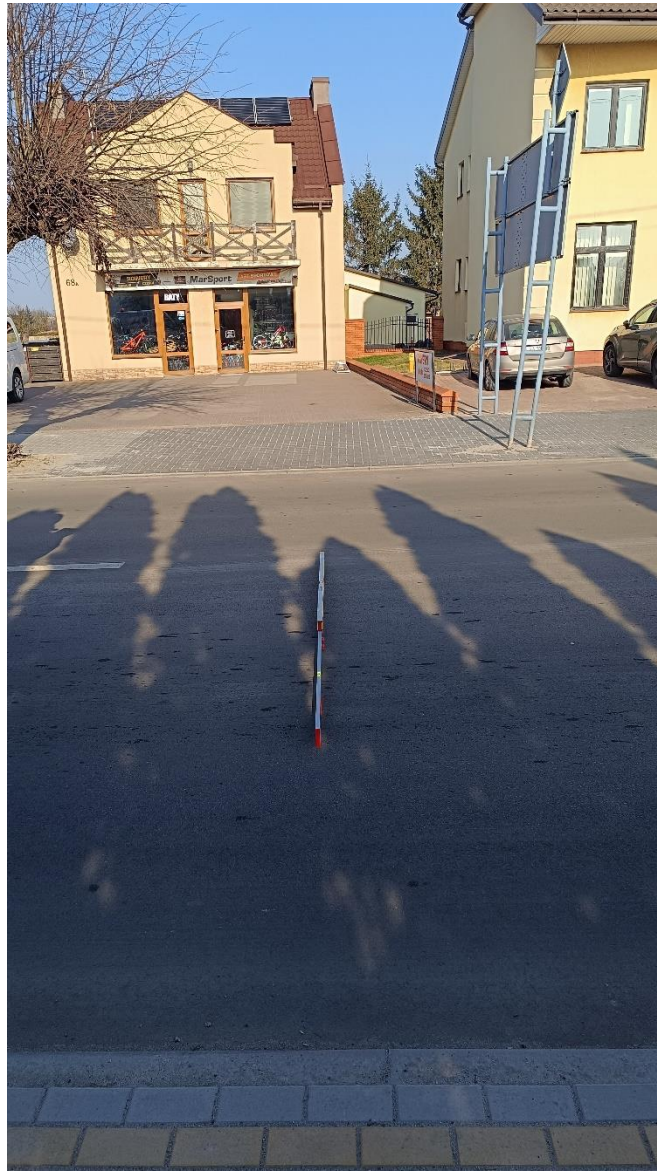


















2.

Spadek poprzeczny chodnika z betonowej kostki brukowej.

Wymagania wg STWiORB: 2,0% (+/- 0,3%).

Na odcinku od km 0+560,00 do km 0+892,45 strona lewa i prawa pomierzone spadki poprzeczne nawierzchni chodnika **wynoszą od 2,7 do 7,0 %**.

Poniżej fotografie z przeprowadzonych pomiarów (w kolejności lokalizacja, odczyt):





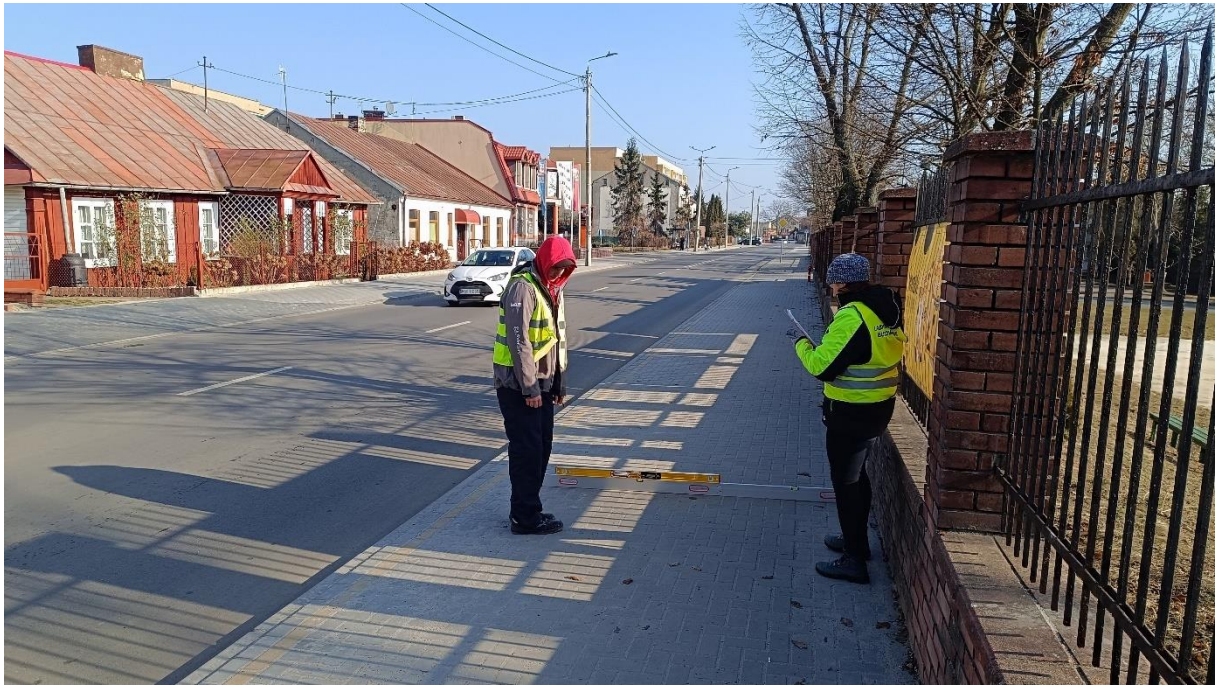


















3.

Pomiary równości włączów studni rewizyjnych oraz pokryw zasuw wodociągowych i zaworów gazowych.

Wymagania wg STWiORB: do 6 mm na jezdni głównej, do 9 mm na ścieżce rowerowej, do 10 mm na chodniku.

Na całym odcinku występują za nisko posadowione w/w urządzenia.

Poniżej fotografie z przeprowadzonych pomiarów:











4.

Ocena wizualna nawierzchni bitumicznej i nawierzchni z kostki kamiennej na rondzie – skrzyżowanie ulic Wyszyńskiego/Warszawska.

Nawierzchnia bitumiczna posiada wykruszenia na połączeniu z krawężnikiem kamiennym. Wynika to z braku uszczelnienia połączenia oraz niedogęszczenia warstwy. Zaobserwowano również część krawężników kamiennych posadowionych poniżej warstwy ścieralnej. Nawierzchnia z kostki kamiennej jest nieuszczelniona – brak spoinowania, luźne kostki w nawierzchni.

Poniżej fotografie:













5.

Ocena wizualna nawierzchni bitumicznej na jezdni głównej i ścieżce rowerowej.

Nawierzchnia bitumiczna posiada wykruszenia i ubytki kruszywa. Można zaobserwować nieotoczone lepiszczem ziarna kruszywa. Widoczne lokalne spękania nawierzchni. Brak uszczelnienia przy krawężnikach.

Krawężniki poniżej warstwy ścieralnej.

Podczas odwiertów nawierzchni jezdni głównej warstwa ścieralna samoczynnie oddzieliła się od warstwy wiążącej co świadczy o niewłaściwej szepności warstw.

Poniżej fotografie:



















6.

Oznakowanie poziome i pionowe, urządzenia bezpieczeństwa ruchu.

Oznakowanie poziome – wykonano oznakowanie cienkowarstwowe – według dokumentacji projektowej powinno być grubowarstwowe. Ma to szczególne znaczenie dla bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego, a w szczególności dla pieszych i rowerzystów korzystających z przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów. Oznakowanie cienkowarstwowe nie posiada odpowiedniej odblaskowości przez co jest mało widoczne:



Oznakowanie pionowe wykonane niezgodnie z dokumentacją projektową. Zamontowano część tarcz znaków starych, nieodpowiadającym wymaganiom. Folia tarcz spękana, wyblaknięta, porysowana, niewidoczna. Stanowi to szczególne niebezpieczeństwo w przypadku niewłaściwie oznakowanych przejść dla pieszych:





- Urządzenia bezpieczeństwa ruchu – bariery U12a. Zamontowano bariery koloru żółtego. Według dokumentacji projektowej powinny być koloru białego.

Bariery U 12a zapobiegają wtargnięciu na jezdnię pieszych bądź rowerzystów. Nie powinny być zauważalne i nadmiernie odwracające uwagę kierowców pojazdów mechanicznych od patrzenia na jezdnię.

Ponadto bariery składające się z elementów segmentowych zostały zamontowane nieprawidłowo. Należy je montować w sposób ciągły – w taki sposób aby słupki przylegały do siebie bez przerw.



7.

Roboty wykonanie niezgodnie z dokumentacją projektową i z rysunkiem zamiennym.

Ścieżka rowerowa posiada niewłaściwą szerokość. Zgodnie z rysunkiem zamiennym z dnia 20.11.2024r powinna mieć szerokość do krawężnika betonowego.

