

Przebudowa wiaduktu w Radlinie, od samego początku budziła i budzi wiele emocji. Przebudowa konieczna, z uwagi na stan techniczny obiektu, w sposób oczywisty utrudnia poruszanie się po naszym mieście, jedną z najważniejszych dróg łączących centrum miasta z DK78. Rozumiemy te emocje, sami odczuwając codziennie te uciążliwości. Jednak mimo tego, nie było innego wyjścia jak rozpocząć inwestycję przebudowy. Inwestycję, która - przez wzgląd na niezależne od nas i od wykonawcy opóźnienia - w sposób znaczący przekracza planowany termin wykonania. Pragniemy jednak zapewnić, że przyczyny opóźnień mają wyłącznie charakter techniczny.

Przypominamy, że w listopadzie 2019 r. podczas prowadzenia robót rozbiórkowych odkryto aż 11 kabli sterujących ruchem kolejowym, których nie uwidoczniono w tych miejscach na mapach podczas wywiadów branżowych. To ogromne utrudnienie. Niestety, często przy inwestycjach w naszym mieście, napotykamy na problem tego typu, że dopiero po rozpoczęciu prac okazuje się, że na terenie inwestycji występują kolizje, przebiegają kable lub inne media, których nie powinno być w tym miejscu (nie ma ich na mapach lub są, ale w innym miejscu niż zaznaczone). Nie mamy na to wpływu przed przystąpieniem do prac, nie można tego wcześniej w żaden sposób sprawdzić i dopiero inwestycja pozwala ten temat uregulować.

Po odkryciu kabli SRK zwołano na 2 grudnia 2019 r. pilne spotkanie z przedstawicielami kolei i ustalono szczegóły rozwiązania kolizji. Kolej wskazała na konieczność przygotowania dokumentacji przebudowy kabli i ich zabezpieczenia, uzgodnienia jej z organami kolei i uzgodnienia sposobu prowadzenia prac zabezpieczających, w tym wyłączeń ruchu kolejowego (kable sterują ruchem, semaforami, zwrotnicami itp.). Po sporządzeniu dokumentacji rozwiązującej problem z kablami SRK, pod koniec marca rozpoczęto następujące prace związane z: - przebudową kabli, - wykonaniem wykopów pod kable, - wykopaniem fundamentów i płyty kanału technologicznego pod kable (następnie ścian kanału). - ułożeniem i przełączeniem kabli (na przełomie kwietnia i maja) Następnie rozpoczęto kolejne prace związane z przygotowaniem fundamentu pod mury oporowe, poprzedzone geodezyjnym wyznaczeniem.

I tu, kiedy wydawało się, że problem został zażegnany, pojawił się... kolejny kabel, biegnący w miejscu w którym nie został wskazany na mapach. Tym razem był to kabel 20 kV. Biegł na tyle blisko prowadzonych prac, że nie pozwalało to na kontynuację inwestycji w tym miejscu. Wymogło to na nas i na wykonawcy kolejne rozmowy i ustalenia z Tauronem. Równoległe pojawia się następne zagrożenie, o którym nikt nie mógł wcześniej pomyśleć - czyli pandemia Covid-19. Wszelkie uzgodnienia techniczne z Tauronem stały się utrudnione a nadzory branżowe umożliwiające prowadzenie prac - wstrzymane. Mimo zagrożenia pandemicznego, realizujący inwestycję nie zaprzestali pracy - przez pewien czas pracowali

zdalnie, choć oczywiście przy takiej inwestycji nie sposób realizować wszystkich prac poza placem budowy. Po licznych i trudnych rozmowach ustalających sposób prowadzenia prac osiągnęliśmy porozumienie wspólne z wykonawcą oraz z Tauronem. Ustalono zoptymalizowane koszty likwidacji kolizji. Wykonawca przystępuje zatem do prac. Wydłużenie kabla pozwoli na wykonanie fundamentu, ścian oporowych, gruntu zbrojonego i demontaż środkowych przęseł. W następnej kolejności równolegle likwidację kolizji po drugiej stronie, także same fundamenty i zasypki i wreszcie dalsze roboty mostowe, a potem drogowe.

Pragniemy zapewnić, iż inwestycja – nawet pomimo przestojów, spowodowanych czynnikami technicznymi – nie jest zagrożona oraz, że jest stale monitorowana przez Zamawiającego czyli osób prowadzących ten proces z ramienia miasta. Od początku 2019 regularnie odbywają się spotkania na miejscu budowy, w których uczestniczą osoby reprezentujące miasto, projektant, wykonawca i inspektorzy nadzoru (osoby wybrane w procedurze przetargowej). Oprócz spotkań, prowadzona jest regularnie korespondencja elektroniczna związana z projektem. Nadzorujemy ten temat i aktywnie uczestniczymy w procesie inwestycji.

Dziś nie jesteśmy w stanie jasno określić daty końcowej realizacji inwestycji. Nie wiemy na jakie „niespodzianki” natrafi jeszcze Wykonawca przebudowy (mamy nadzieję, że już żadne). Ta część miasta i realizowane inwestycje w tym miejscu, bardzo często związane były z tego typu niespodziewanymi pracami dodatkowymi. Przypomnijmy: przy budowie ronda była to kolizja gazociągu i kabla wysokiego napięcia (biegły inaczej niż wykazano na mapach). Zaś przy budowie boiska na ul. Mariackiej pojawiły się nie uwzględnione na mapach projektowych pozostałości piwniczne po dawnych budynkach. Za każdym razem powodowało to opóźnienie inwestycji. Przepraszamy za wszystkie nieprzyjemności i utrudnienia z jakimi mają Państwo do czynienia przy tej budowie. Przed nami kolejne, trudne z pewnością, tygodnie i miesiące prac związanych z wiaduktem. Prac koniecznych, jeśli chcemy doprowadzić do końca budowę nowego, bezpiecznego dla pieszych i samochodów obiektu mostowego. Aby tego dokonać musimy nie tylko rozebrać istniejący wiadukt i postawić nowy – ale równolegle do prowadzonych prac reagować na tego typu kolizje i znaleźć wyjście z tych kryzysowych sytuacji. Nawet jeśli oznaczają one zwiększenie kosztów inwestycji i wydłużenie czasu jej trwania.

Koniec końców robimy wszystko to aby doprowadzić inwestycję do końca i aby poprawić standard przemieszczania się i bezpieczeństwo naszych mieszkańców.