Oglądasz starą wersję tego wpisu, z 16 lipca 2020 o 14:55:06. Zobacz poniżej różnice pomiędzy tą wersją a wersją aktualna wersja.

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. Równolegle

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, takież 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.

- Wersja utworzona dnia 9 lipca 2021 o 10:49:58 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 9 lipca 2021 o 09:45:45 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 9 lipca 2021 o 09:25:27 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 7 lipca 2021 o 11:42:43 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 2 lipca 2021 o 12:18:33 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 10 czerwca 2021 o 12:15:34 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 31 maja 2021 o 12:38:21 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 19 marca 2021 o 10:03:16 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 19 marca 2021 o 10:01:41 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 17 marca 2021 o 09:04:58 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 17 marca 2021 o 09:02:55 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 17 marca 2021 o 09:01:18 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 17 marca 2021 o 09:00:24 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 17 marca 2021 o 08:59:57 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 17 grudnia 2020 o 15:16:46 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 17 grudnia 2020 o 15:16:19 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 17 grudnia 2020 o 15:12:58 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 17 grudnia 2020 o 15:07:01 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 10 listopada 2020 o 12:03:18 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 6 października 2020 o 10:00:52 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 6 października 2020 o 09:59:09 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 6 października 2020 o 09:57:47 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 6 października 2020 o 09:50:48 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 5 października 2020 o 09:54:22 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 5 października 2020 o 08:32:11 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 5 października 2020 o 08:31:17 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 5 października 2020 o 08:31:08 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 5 października 2020 o 08:30:21 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 5 października 2020 o 08:29:23 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 5 października 2020 o 08:28:38 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 5 października 2020 o 08:26:59 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 5 października 2020 o 08:26:46 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 5 października 2020 o 08:26:08 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 5 października 2020 o 08:22:56 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 5 października 2020 o 08:19:43 przez Marek Gajda

- Wersja utworzona dnia 5 października 2020 o 08:17:59 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 18 lipca 2020 o 13:25:48 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 16 lipca 2020 o 16:18:02 przez Marek Gajda
- Wersja utworzona dnia 16 lipca 2020 o 14:55:06 przez Marek Gajda

Wersja utworzona

16 lipca 2020 o 14:55:06

Aktualna wersja

Treść

Dodano: <!-- wp:gallery {"ids":[31586,31584,31583,31581,31881,31879,31878,31877,31871]} -->

Dodano: <figure class="wp-block-gallery columns-3 is-cropped"><ul class="blocks- gallery-grid"><li class="blocks- gallery-item" ><figure></figure>
<li class="blocks- gallery-item" ><figure></figure>
<li class="blocks- gallery-item" ><figure></figure>
<li class="blocks- gallery-item" ><figure></figure>
<li class="blocks- gallery-item" ><figure></figure>
<li class="blocks- gallery-item" ><figure></figure>
<li class="blocks- gallery-item" ><figure></figure>
<li class="blocks- gallery-item" ><figure></figure>
<li class="blocks- gallery-item" ><figure></figure> </figure>

Dodano: <!-- /wp:gallery -->

Dodano: Zakończyły się prace na budowie wiaduktu na ul. Mariackiej. Okres budowy wiaduktu był - dla wszystkich nas - czasem ciężkim. Wyłączenie tak ważnego odcinka ul. Mariackiej, skomplikowało poruszanie się po drogach publicznych w naszym mieście, a pojawiające się kolizje sieci oraz nowe zagrożenie w postaci pandemii koronawirusa, skutecznie (niestety!) przedłużyło czas tej inwestycji.

Dodano: To już całe szczęście za nami. Inwestycję udało się zakończyć, pozyskując przy okazji na jej realizację spore środki zewnętrzne - z puli Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych pozyskano na budowę wiaduktu w Radlinie 2 889 198 zł (ponad 57 % całości inwestycji jest więc sfinansowane ze środków zewnętrznych).
Poniżej znajdą Państwo kompleksową informację dotyczącą inwestycji, jej przebiegu, oraz - co równie ważne - przyczyn opóźnień jakie wystąpiły w czasie budowy. Przez cały czas trwania inwestycji na bieżąco informowaliśmy Państwa o jej przebiegu, wyjaśniając przyczyny opóźnień i przepraszając za wszystkie utrudnienia z jakimi musieliśmy się mierzyć.
Inwestycja ta była jednak konieczna a naszym celem od samego początku było oddanie do użytku nowego, bezpiecznego wiaduktu. Koniec końców chodziło przecież o to, aby poprawić standard przemieszczania się i bezpieczeństwo naszych mieszkańców.

Dodano:

Dodano: <h3>Jakie były przyczyny opóźnień ? </h3>

Dodano: 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.

Dodano: 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.

Skasowano: 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. Równolegle 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, takież 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.

Dodano: 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. Równolegle 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 przystąpił zatem do prac. Wydłużenie kabla pozwoliło na wykonanie fundamentu, ścian oporowych, gruntu zbrojonego i demontaż środkowych przęseł.

Dodano: Od początku 2019 regularnie odbywały się spotkania na miejscu budowy, w których uczestniczyły osoby reprezentujące miasto, projektant, wykonawca i inspektorzy nadzoru (osoby wybrane w procedurze przetargowej). Oprócz spotkań, prowadzona była regularnie korespondencja związana z projektem. Nadzorowaliśmy ten temat i aktywnie uczestniczyliśmy w procesie inwestycji.

Dodano: Umowa z wykonawcą została wydłużona. 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.

Dodano: <h3>Inwestycja budowy wiaduktu w Radlinie - chronologicznie...
</h3>

Dodano:

Dodano: 14 czerwca 2018 - Ogłoszenie przetargu na projekt przebudowy wiaduktu. Wybór wykonawcy SMART ENG GLIWICE

Dodano: 2 sierpnia 2018 - podpisanie umowy

Dodano: 1 marca 2019 - zamknięcie wiaduktu dla ruchu samochodowego

Dodano: sierpień 2019 – wyznaczenie nowej linii autobusu 218, dla potrzeb dzieci szkolnych z rejonu sąsiedztwa wiaduktu.

Dodano: 27 maja 2019 – ogłoszenie przetargu na wykonanie przebudowy wiaduktu. Wybór wykonawcy: Przedsiębiorstwo Remontów Ulic i Mostów S.A.

Dodano: 15 lipca 2019 – podpisanie umowy

Dodano: 1 lipca 2021 - Zaświadczenie Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego uprawniające do rozpoczęcia użytkowania wiaduktu nad torami kolejowymi w ciągu w ulicy Mariackiej wraz z drogami dojazdowymi w Radlinie, zrealizowanego na podstawie decyzji nr 17/Z/B - B/19 Wojewody Śląskiego z dnia 3 czerwca 2019 r., znak: IFXV.7840.15.12.2019

Dodano: W wyniku postępowania przetargowego dokonano wyboru wykonawcy i podpisano umowę z PRUiM S.A. Gliwice z terminem zakończenia na 15.07.2020 r.

Dodano: Przygotowanie robót przez Wykonawcę trwało do października 2019 r.

Dodano: Przy robotach rozbiórkowych (08.10.2019 r.) odkryto kable T-mobile, które wymagały przebudowy na czas robót i docelowo – aneks nr 1 (z dnia 28.10.2019 r.).

Dodano: Po rozpoczęciu robót (listopad 2019 r.) odkryto niezinwentaryzowane kable Sterowania Ruchem Kolejowym w skarpie po zachodniej stronie wiaduktu, w miejscu zasypu skrajnego przęsła i kable KWK Marcel. Aby móc kontynuować roboty wymagane było sporządzenie projektu zabezpieczenia kabli po ich zmianie lokalizacji i przeprowadzenie robót zgodnie z projektem. Te roboty opóźniły roboty zasadnicze z kontraktu. Koszt robót ujęto w kosztorysie robót dodatkowych i podpisano aneks kwotowy nr 2 (25.02.2020 r.) ujmujący zwiększenie należności na rzecz Wykonawcy.

Dodano: W międzyczasie na radzie budowy w dniu 16 grudnia 2019 r. ustalono, że Wykonawca wykona przekopy kontrolne istniejącego uzbrojenia terenu przy przyczółku od strony DK 78 oraz zabezpieczy kabel Tauronu. Wykonawca ustalił, że kable 20 kV przebiegające wzdłuż budowanego muru oporowego kolidują z murem oporowym skrajnych przęseł wiaduktu, do usunięcia kolizji niezbędnym było uzyskanie warunków przebudowy od gestora sieci 20 kV , sporządzenie na ich podstawie projektu, uzyskanie akceptacji Tauronu i wykonanie najpierw przekładki tymczasowej kabli na czas prowadzenia robót (odsunięcie od fundamentów pod ścianę oporową), a docelowo wprowadzenie w konstrukcję wiaduktu po jego wybudowaniu .

Dodano: Dla przekładki kabli sporządzono dwa kosztorysy, osobne na obie strony i podpisano aneksy (13.01.2020 r.)

Dodano: 24 stycznia 2020 - Tauron wydał warunki przebudowy kabli – po wybudowaniu muru oporowego zgodnie z propozycją UM kable należało z powrotem przebudować w dotychczas istniejące miejsce

Dodano: 21 lutego 2020 - miasto wysłało do spółki Tauron podpisane porozumienie na usunięcie kolizji.

Dodano: 12 marca 2020 - przesłano porozumienie wraz z warunkami do Projektanta wiaduktu, w celu opracowania projektu budowy układu tymczasowego i układu docelowego kabli SN.

Dodano: 3 kwietnia 2020 informacja ze spółki Tauron o dalszym wstrzymaniu prac do 15.04.2020 r.

Dodano: 26 maja 2020 kosztorys ofertowy na układ tymczasowy i docelowy kabli na kwotę 461 856,49 zł.

Dodano: 9 czerwca 2020 podpisano umowę z Dariuszem Białeckim, inspektorem branży elektroenergetycznej, odrzucenie przedstawionego kosztorysu- propozycja podzielenia kosztorysu na etapy, po uzyskaniu wiedzy o sytuacji, długości wstawek, itp.

Dodano: 12-22 czerwca 2020 - dalsze rozmowy z Tauronem o możliwości wyłączenia kabli SN, w celu kontynuowania prac na wiadukcie.

Dodano: 9 lipca 2020 - spotkanie na budowie od strony centrum w sprawie układu tymczasowego z tej strony, 14.07.2020 r. notatka o akceptacji wariantu I układu tymczasowego od strony centrum i informacja, że Wykonawca przedstawi składowe części kosztów ogólnych do 17.07.2020 r.

Dodano: 20 lipca 2020 - zgoda miasta na umieszczenie kabli SN w kapach chodnikowych

Dodano: 28 września 2020 - nowe warunki techniczne usunięcia kolizji sieci elektroenergetycznej.

Dodano: 3 listopad 2020 - nowe porozumienie z Tauron na usunięcie kolizji.

Dodano: 11 grudnia 2020 - przekazanie projektu przebudowy kabli energetycznych SN kolidujących z budową wiaduktu drogowego w Radlinie przy ul. Mariackiej.

Dodano: 7 stycznia 2021 - przekazanie ww. projektu PRUiM Gliwice

Dodano: 8 lutego 2021- pismo PRUiM o zagrożeniu terminu zakończenia, ze względu na warunki atmosferyczne i zastosowaną technologię i również ze względu na ograniczenia skutkujące izolacją pracowników spowodowaną przez pandemię covid-19.

Dodano: 16 lutego 2021 - pismo PRUiM o wstrzymaniu robót i opóźnieniu robót o 2 tygodnie.

Dodano: marzec – maj 2021 - kontynuacja prac na wiadukcie

Dodano: czerwiec 2021 – rozpoczęcie procedury odbiorowej

Dodano: 2 lipca 2021 – otworzenie nowego wiaduktu dla ruchu samochodowego.< /strong>

Dodano:

Dodano:

Dodano: <!-- wp:core-embed/youtube {"url":"https: //youtu.be/XdJrXl-2IKA"," type":"video" ,"providerNameSlug" :"youtube","className":"wp- embed-aspect-16-9 wp-has-aspect-ratio"} -->

Dodano: <figure class="wp-block- embed-youtube wp-block-embed is-type-video is-provider-youtube wp-embed-aspect-16-9 wp-has-aspect-ratio">

Dodano: https://youtu.be/XdJrXl-2IKA

Dodano: </figure>

Dodano: <!-- /wp:core-embed/youtube -->

Dodano: <!-- wp:gallery {"ids":[29231,29230,29229,29228]} -->

Dodano: <figure class="wp-block-gallery columns-3 is-cropped"><ul class="blocks- gallery-grid"><li class="blocks- gallery-item" ><figure><figcaption class="blocks-gallery-item__caption">Budowa wiaduktu w Radlinie</figcaption> </figure>
<li class="blocks- gallery-item" ><figure><figcaption class="blocks-gallery-item__caption">Budowa wiaduktu w Radlinie</figcaption> </figure>
<li class="blocks- gallery-item" ><figure><figcaption class="blocks-gallery-item__caption">Budowa wiaduktu w Radlinie</figcaption> </figure>
<li class="blocks- gallery-item" ><figure><figcaption class="blocks-gallery-item__caption">Budowa wiaduktu w Radlinie</figcaption> </figure> </figure>

Dodano: <!-- /wp:gallery -->

Dodano: <!-- wp:paragraph -->

Dodano: Fotorelacja z budowy murów oporowych:

Dodano: <!-- /wp:paragraph -->

Dodano: <!-- wp:gallery {"ids":[29533,29532,29531,29530,29529,29528]} -->

Dodano: <figure class="wp-block-gallery columns-3 is-cropped"><ul class="blocks- gallery-grid"><li class="blocks- gallery-item" ><figure></figure>
<li class="blocks- gallery-item" ><figure></figure>
<li class="blocks- gallery-item" ><figure></figure>
<li class="blocks- gallery-item" ><figure></figure>
<li class="blocks- gallery-item" ><figure></figure>
<li class="blocks- gallery-item" ><figure></figure> </figure>

Dodano: <!-- /wp:gallery -->

Dodano: <!-- wp:core-embed/youtube {"url":"https: //www.youtube.com/watch?v= X23Kyh0kikk\u0026feature= youtu.be","type":"video," providerNameSlug":"youtube" ,"className": "wp-embed-aspect-16-9 wp-has-aspect-ratio"} -->

Dodano: <figure class="wp-block- embed-youtube wp-block-embed is-type-video is-provider-youtube wp-embed-aspect-16-9 wp-has-aspect-ratio">

Dodano: https://www.youtube.com/ watch?v=X23Kyh0kikk& feature=youtu.be

Dodano: </figure>

Dodano: <!-- /wp:core-embed/youtube -->

Dodano: <!-- wp:paragraph -->

Dodano:

Dodano: <!-- /wp:paragraph -->

Dodano: <!-- wp:image {"align":"center" ,"id":31935," width":614," height":431," sizeSlug":"large"} -->

Dodano: <figure class="aligncenter size-large is-resized"><img src="https:// miasto.radlin.pl/wp-content/ uploads/2021/ 07/RFIL-wiadukt- 1024x721.png" alt="Dofinansowano ze środków Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych. Dofinansowanie: 2889 198 zł, całkowita wartość inwestycji: 5 311 266, 47 zł " class="wp-image-31935" width="614" height="431"/ ></figure>

Dodano: <!-- /wp:image -->

taq_review_style

Skasowano: Dodano: stars

jupiterx_header

Skasowano: Dodano: 1

jupiterx_header_overlap

Skasowano: Dodano: global

jupiterx_header_type

Skasowano: Dodano: global

jupiterx_header_behavior

Skasowano: Dodano: global

jupiterx_layout

Skasowano: Dodano: global

jupiterx_content_full_width

Skasowano: Dodano: 0

jupiterx_content_spacing

Skasowano: Dodano: 1

jupiterx_sidebar_primary

Skasowano: Dodano: global

jupiterx_sidebar_secondary

Skasowano: Dodano: global

jupiterx_post_featured_image

Skasowano: Dodano: global

jupiterx_post_meta
Skasowano: Dodano: global

jupiterx_post_tags
Skasowano: Dodano: global

jupiterx_post_social_share
Skasowano: Dodano: global

jupiterx_post_author_box
Skasowano: Dodano: global

jupiterx_post_related_posts
Skasowano: Dodano: global

jupiterx_post_comments
Skasowano: Dodano: global

jupiterx_title_bar_title
Skasowano: Dodano: global

jupiterx_title_bar_breadcrumb
Skasowano: Dodano: global

jupiterx_footer
Skasowano: Dodano: 1

jupiterx_footer_type
Skasowano: Dodano: global

jupiterx_footer_behavior
Skasowano: Dodano: global

lazyload_thumbnail_quality
Skasowano: Dodano: default

Wyjaśnienie: Znajdujące się powyżej porównania wersji wyświetlone zostały tylko w celach technicznych i nie stanowią cześć dokumentu.