

Oglądasz starą wersję tego wpisu, z 5 października 2020 o 08:31:17. [Zobacz poniżej różnice](#) pomiędzy tą wersją a wersją [aktualna wersja](#).

Prace wieczorne, prowadzone w nocy z 26 na 27 września 2020, na wiadukcie w Radlinie, przy ul. Mariackiej. Prace polegały na zdjęciu belek w środkowej części remontowanego wiaduktu.

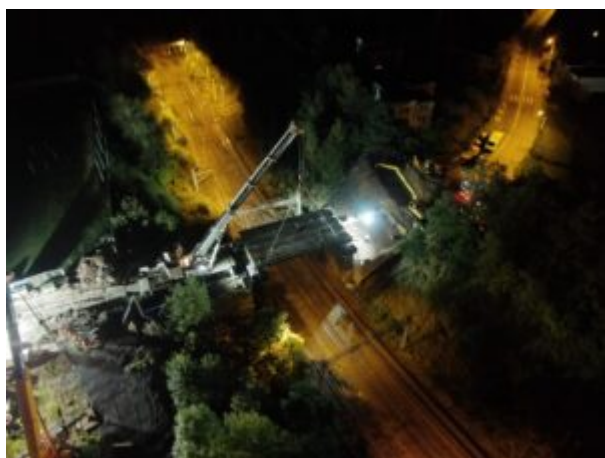
Informacja dotycząca budowy wiaduktu w Radlinie na ul. Mariackiej

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 miały 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.



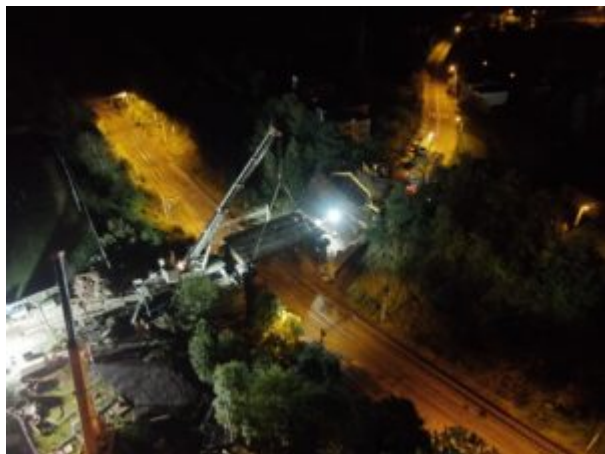
Budowa wiaduktu w Radlinie



Budowa wiaduktu w Radlinie



Budowa wiaduktu w Radlinie



Budowa wiaduktu w Radlinie

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.

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.

Umowa z wykonawcą została wydłużona do końca 2020 roku. Nie wiemy na jakie „niespodzianki” natrafi jeszcze firma podczas 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

5 października 2020 o 08:31:17

Treść

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

Aktualna
wersja

Informacja dotycząca budowy wiaduktu w Radlinie na ul. Mariackiej

Skasowano: <p><iframe src="https://www.youtube.com/embed/KWV6G5426bc" width="560" height="315" frameborder="0" allowfullscreen="allowfullscreen"></iframe> </p><p>Prace wieczorne, prowadzone w nocy z 26 na 27 września 2020, na wiadukcie w Radlinie, przy ul. Mariackiej. Prace polegały na zdjęciu belek w środkowej części remontowanego wiaduktu. </p><h1>Informacja dotycząca budowy wiaduktu w Radlinie na ul. Mariackiej</h1> <p>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 tę uciążliwość. Jednak mimo tego, nie było innego wyjścia jak rozpocząć inwestycję przebudowy. Inwestycja, która - przez wygląd na niezależne od nas i od wykonawcy opóźnienia - w sposób znaczący przekracza planowany termin wykonania. Pragniemy jednak zapewnić, że przyczyny opóźnień miały wyłącznie charakter techniczny. </p><p>Przypominamy, że w listopadzie 2019 r. podczas prowadzenia robót rozbiórkowych odkryto aż 11 kabli sterujących ruchem kolejowym, których nie uwidoczono 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.</p><p>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, zwrótnicami itp.). Po sporządzeniu dokumentacji rozwiązuje 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 przelaceraniem kabli (na przełomie kwietnia i maja) Następnie rozpoczęło kolejne prace związane z przygotowaniem fundamentu pod mury oporowe, oraz zdalne przesłaniem wyznaczników.</p></p>



Budowa wiaduktu w Radlinie



Budowa wiaduktu w Radlinie



Budowa wiaduktu w Radlinie

<p><p>Kiedy wydawało się, że problem został załatwiony, pojawił się... kolejny kabel, biegnący w miejscu w którym nie został wskazany na mapach. Tym razem był to kabel 20 kV. Biegnął na tyle blisko prowadzonych prac, że nie pozwalało to na kontynuację inwestycji w tym miejscu. Wymogło to na nas i na wykonawcę 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 uniemożliwiające prowadzenie prac - wstrzymane. Mimo zagrożenia pandemicznego, realizując inwestycję nie zaprzestaliśmy pracy - przez pewien czas pracowaliśmy zdalnie, choć oczywiście przy takiej inwestycji nie sposób realizować wszystkich prac poza placem budowy. Po licznych i trwałych rozmowach ustalających sposób prowadzenia prac osiągnięliśmy 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.</p><p>Pragniemy zapewnić, iż inwestycja - nawet pomimo przeszkód, 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. </p><p>Umowa z wykonawcą została wydłużona do końca 2020 roku. Nie wiemy na jakie „niespodzianki” natrafi jeszcze firma podczas 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.</p><p>Przepraszamy za wszystkie nieprzyjemności i utrudnienia z jakimi mają Państwo do czynienia przy tej budowie. Przed nami kolejne, trudne z pewnością, typodnie i mieszane prace związane z wiaduktem. Prac koniecznych, jeśli chcemy doprowadzić do końca budowę nowego, bezpiecznego dla pieszych i samochodów obiektu mostowego. Aby tego dokonać musimy nie tylko rozbrać istniejący wiadukt i postawić nowy - ale równolegle do prowadzonych prac reagować na tego typu kolizje i znaleźć wyjście z tych kryzysowych sytuacji. Nawet jeśli oznaczać one zwiększenie kosztów inwestycji i wydłużenie czasu jej trwania.</p><p>Koniec końców robimy wszystko to aby doprowadzić inwestycję do końca i aby poprawić standard przemieszczania się i bezpieczeństwo naszych mieszkańców.</p>

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><li class="blocks-gallery-item"><figure><figcaption class="blocks-gallery-item _caption">Budowa wiaduktu w Radlinie</figcaption><li class="blocks-gallery-item"><figure><figcaption class="blocks-gallery-item _caption">Budowa wiaduktu w Radlinie</figcaption><li class="blocks-gallery-item"><figure><figcaption class="blocks-gallery-item _caption">Budowa wiaduktu w Radlinie</figcaption></figure>

```
Dodano: <!-- /wp-gallery -->
Dodano: <!-- wp-paragraph -->
Dodano: <p><strong>Fotorelacja z budowy murów oporowych:</strong></p>
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><li class="blocks-gallery-item"><figure></figure></li><li class="blocks-gallery-item"><figure></figure></li><li class="blocks-gallery-item"><figure></figure></li><li class="blocks-gallery-item"><figure></figure></li><li class="blocks-gallery-item"><figure></figure></li></ul></figure>
Dodano: <!-- /wp-gallery -->
Dodano: <!-- wp-core-embed/youtube ('url':"https://www.youtube.com/watch?v=X23Kyh0kikk&feature=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"><div class="wp-block-embed-wrapper">
Dodano: https://www.youtube.com/watch?v=X23Kyh0kikk&feature=youtu.be
Dodano: </div></figure>
Dodano: <!-- /wp-core-embed/youtube -->
Dodano: <!-- wp-paragraph -->
Dodano: <p></p>
Dodano: <!-- /wp-paragraph -->
Dodano: <!-- wp-image ('align':"center",id:"31935",width:"614",height:"431",sizeSlug:"large") -->
Dodano: <div class="wp-block-image"><figure class="align-center size-large is-resized"></figure></div>
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 część dokumentu.