

Most MA 532 w Mszanie - Oświadczenie Projektantów

W związku z opublikowanym w dniu 30 lipca 2013r, w gazecie Rzeczypospolita, wywiadem z panem Jarosławem Duszewskim, byłym szefem koordynacji projektów infrastrukturalnych f-my Alpine oświadczamy co następuje:

1. Wyjaśniamy, że program naprawczy który m. innymi jest przedmiotem wywiadu udzielonego przez pana Jarosława Duszewskiego jest realizacją postanowienia Śląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego który nakazał zainiektować (zaślepić) wszystkie kanały kablowe płyty dolnej obiektu jako wykonane przez Wykonawcę, f-mę Alpine, niezgodnie z projektem na całej długości obiektu. Błąd ułożenia, po sprawdzeniu metodami nieniszczących prześwietleń mieścił się w przedziale od 1 do 16 cm zamiast wymaganej wg projektu tolerancji ± 0.5 cm. Wciągnięcie do krzywo wykonanych kanałów kilkudziesięciu kabli i ich naprężenie siłą kilkuset ton na każdy kabel skutkowało wystąpieniem ogromnych sił rozrywających i niszczących konstrukcję w każdym z 5 metrowych segmentów mostu z jakich jest budowany. Taka sytuacja wystąpiła w segmencie K7.11 podczas wprowadzenia przez Wykonawcę już pierwszej partii kabli. Dlatego Śląski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego nakazał zaślepienie wszystkich kanałów i wykonanie całego, przewidzianego w projekcie, sprzężenia obiektu na całej jego długości po jej dolnej stronie na specjalnych dewiatorach stalowych. Faktyczna i udokumentowana niedopuszczalnie zła jakość wykonanych robót są tą istotną przyczyną że "...najpierw w listopadzie 2011 (*segment K5.11 - przyp. autora*) roku a potem już w marcu 2012 roku (*segment K7.11- przyp. autora*), most zaczął pękać ..."

Na wykonanie robót naprawczych wg postanowienia Śląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego Alpine otrzymała 1 rok czasu tj. do 31 sierpnia 2013r. Zobowiązanie podjęta i na 3 m-ce przed terminem wykonania robót naprawczych, po wykonaniu części początkowego zakresu robót przygotowawczych, po raz drugi w historii swojego zaangażowania w budowę przedmiotowego mostu, przerwała roboty i zeszła z placu budowy.

2. Stwierdzamy, że przedmiotowy obiekt razem z odgałęzieniem łącznicy nie powstał jako "długi i kosztowny most nad strumykiem 1 m. szerokości" lecz jako obiekt występujący w bezkolizyjnym 2-poziomowym węźle mający swoje funkcje bezkolizyjnego prowadzenia ruchu nad łącznicami węzła we wszystkich jego relacjach. Most ten przekracza również potok Kolejówka który w czasie deszczy nawaalnych zmienia swój charakter i wielkość w wymiar charakterystyczny dla warunków powodziowych.

Faktyczny początkowy zamiar przejścia pradoliny b. wysokim nasypem musiał ulec zmianie z uwagi na bardzo trudne warunki geologiczne występujące na całej szerokości doliny (występujące pod powierzchnią nawodnione grube przewarstwienia nienośnych gruntów organicznych) które nie pozwalały na bezpośrednie posadowienia nasypu lecz wymagały bardzo kosztownych głęboko po powierzchnię sięgających konstrukcji. Dodatkowo sprawę estakady rozstrzygnął Zespół Ochrony Przyrody przy Wojewodzie Śląskim, nie zgodził się na zamknięcie szerokiej pradoliny nasypem ze względów środowiskowych i zalecił budowę przejścia typu estakadowego co jest praktyką inżynierską stosowaną powszechnie na całym świecie gdzie szerokie doliny przekracza się na estakadach.

3. Projektant istotnie, aby być w zgodzie z prawem budowlanym, musiał uzyskać tzw. Odstępstwo od wymogu normatywnego który zwyczajowo wymaga prowadzenia każdej jezdni na oddzielnym obiekcie.

W tym przypadku projektant nie poszedł na łatwiznę projektową aby zaprojektować dla każdej jezdni 2 razy po 2 rzędy (łącznie $4 \times 3 = 12$ pylonów) ale zadał sobie trud zaprojektowania tylko 1 - go rzędu 3-ch pylonów zlokalizowanych pośrodku szerokiej pojedynczej płyty obiektu mieszczącej obie jezdnie autostrady. W tym celu musiał udokumentować ekonomiczność i poprawność inżynierską pomysłu i uzyskać wspomniane odstępstwo, które wydaje odpowiedni minister w drodze procedury formalnej. Odstępstwo zostało wydane i podpisane przez

urzędującego ówczesnie ministra, któremu nie składaliśmy wizyty ani jako "architekci" (nie mamy takich tytułów) ani jako inżynierowie projektanci, bo takiej potrzeby procedura nie wymaga.

4. Żle wykonane kanały kablowe przez f-mę Alpine skutkują faktycznie ogromnym kosztem, tym bardziej, że Inwestor wymaga wykonania stalowych dewiatorów ze stali nierdzewnej z uwagi na ich wymaganą trwałość porównywalną z pierwotną „żywnością obiektu” (bez dodatkowych nakładów finansowych w ramach bieżącego utrzymania). Tak więc koszt naprawy własnego błędu Wykonawcy, w tym przypadku, ma konsekwencje poważne lecz leżące po jego własnej stronie.

Nie będziemy się odnosić szczegółowo do przytaczanych danych kosztowych obiektu i robót naprawczych gdyż skala pominięć i przemilczeń w tej materii jest zbyt duża skoro pomija się koszty obiektu jakie Wykonawca poniósł wykonując całą część fundamentów i podpór obiektu w swoim pierwszym podejściu budowlanym (pierwsze rozwiązanie umowy przez GDDKiA z Wykonawcą).

Warto jednak wyjaśnić, że wspomniane przez udzielającego wywiadu 40 mln zł jakie, być może, poniósł na "wzmocnienie pradoliny ...palami" (nie są nam dostępne dokumenty obmiarowe) było konsekwencją jego własnej decyzji o realizacji budowy prześel mostu w technologii na....rusztowaniach zamiast, przewidywanej przez Projektanta, technologii nawisowej bez rusztowań (z powodu nienośnych, wspomnianych wyżej, gruntów w podłożu). Pozostawiamy to bez komentarza.

5. Stwierdzamy, że jeśli w tekście wywiadu czytelnik nie znajduje choćby skromnej informacji o istocie problemu naprawczego (vide p. 1) leżącego po stronie Wykonawcy F-my Alpine, nie znajduje informacji o funkcji jaką pełni estakada w węźle "Mszana", a sprawa, jak w tytule, sprowadzona jest do "przekroczenia strumyka 1 metrowego za 100 mln zł" czy do rzekomej niezgodności z przepisami to bądź kwoty zapłaty za projekt (10 krotnie zawyżone) to na podejmowanie jakiegokolwiek polemiki na tym poziomie przekazu jaki znalazł się w wywiadzie nie można sobie pozwolić. Niech Czytelnik wybaczy, że pozostaniemy tylko przy niniejszym oświadczeniu.

6. Oświadczam, jako Projektant mostu MA 532 i MA 532.1, że obiekt został zaprojektowany w każdym swoim elemencie w sposób prawidłowy, bezpieczny oraz właściwy dla tego typu konstrukcji lecz wymaga wykonania wszystkich robót z rzemieślniczą dokładnością we wszystkich występujących tam asortymentach. Poprawność wykonanego projektu została potwierdzona i udokumentowana dogłębną analizą na trójwymiarowym przestrzennym modelu numerycznym obiektu przeprowadzoną przez kompetentnych specjalistów i pozytywnie zaopiniowaną Pana Prof. Kazimierza Flągę.

Stefan Jendrzejek - Projektant mostu MA 532 i łącznicy MD 532.1

Andrzej Miłkowski - gł. Projektant autostrady