

2012-04-13

A1 – możliwa przejezdność na Euro2012.

Decyzję Śląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego o wstrzymaniu robót na moście MA532 na odcinku autostrady Świerklany-Gorzyczki przyjmujemy ze zrozumieniem. Uzasadnienie tej decyzji wskazuje, że została podjęta po głębokiej analizie, zwłaszcza ekspertyzy prof. K. Flagi z lutego 2012 sporządzonej na zlecenie GDDKiA. Ekspertyza ta nie potwierdza stanowiska GDDKiA.

Wprowadzane przez projektanta w trakcie budowy uzupełnienia braków i niezgodności w projekcie spowodowały szereg komplikacji i utrudnień, których skutkiem były kolejne programy naprawcze. Zaistniałe awarie wpisują się w komplikacje wynikające ze słabości projektu i wprowadzanych zmian.

W poczuciu odpowiedzialności za bezpieczeństwo realizacji obiektu oraz po wyczerpaniu dostępnych sposobów, opierając się na wieloletnim doświadczeniu oraz opiniach polskich i międzynarodowych ekspertów w dniu 03 marca 2011 roku zwróciliśmy się do Nadzoru Budowlanego oraz Prokuratury Okręgowej w Gliwicach wskazując na groźbę katastrofy budowlanej realizowanego obiektu mostowego. W następnych miesiącach wielokrotnie informowaliśmy Nadzór Budowlany oraz Inwestora o ryzyku uszkodzenia konstrukcji nośnej mostu oraz pogorszenia przydatności użytkowej obiektu.

Wbrew zapowiedziom, GDDKiA do tej pory nie przedstawiła żadnej ekspertyzy potwierdzającej jej stanowisko o braku błędów projektowych.

Profesor Flaga (działający na zlecenie GDDKiA) już w ekspertyzie z 2010r, a następnie ekspertyzie z 2012r zwraca uwagę na prototypowe i niespotykane w Europie rozwiązania konstrukcyjne zastosowane przy projekcie tego mostu. Jego wykonanie wymagało nadzoru naukowego (ekspertyza z 2010 i 2012 roku). Firma ALPINE wielokrotnie występowała do Inwestora z wnioskiem o powołanie zespołu ekspertów, który miał nadzorować realizację wspomnianego obiektu.

Po awarii do której doszło w dniu 22 grudnia 2011r Nadzór Budowlany nakazał Inwestorowi sporządzić ekspertyzę, w której prof. Flaga w lutym 2012r. zawarł następujące wnioski: „pkt 8.11 Należy wyraźnie zaznaczyć, że główne problemy konstrukcyjne związane z realizacją przedmiotowego mostu pojawiły się w końcowej fazie jego realizacji, w pobliżu zworników Z1 i Z2 przęseł C-D i B-C, gdzie skrzynka mostu jest najniższa i płyta dolna jest najcieńsza. Na problemy te zwracano już uwagę w „Ocenie...” – poz. 1.24 jak również Opiniach Prof. A. Pausera, Dr M. Virlogeux i Prof. J. Biliszczuka. Zaistniała w dniu 22.12.2011r. **awaria była sygnałem ostrzegawczym, że pewne przekroje poprzeczne mostu znajdują się (lub będą się znajdować – w fazie eksploatacyjnej) na granicy bezpieczeństwa i najwyższy czas podjąć środki zaradcze aby stanu zagrożenia uniknąć.**

W ekspertyzie powstałej na zlecenie ALPINE w marcu 2012r Prof. Biliszczyk formuje następujące wnioski:

„7.2 Wnioski

Sformułowano następujące wnioski końcowe:

- a) Styk płyty dolnej i łożysk zewnętrznych został zbrojony bez uwzględnienia zaleceń normy [1] literatury [4]. Brak powiązania (długości zakotwienia) prętów nr 18 i 19 ze zbrojeniem łożyska,
- b) Imperfekcje (odchyłki) trasy kabli są nieuniknione i musi być przewidziane zbrojenie do przeniesienia skutków, jakie one wywołują,
- c) Gdyby zbrojenie połączenia strefy płyty dolnej zawierającej kanały kablowe z zewnętrznymi łożyskami było wykonstruowane prawidłowo nie doszłoby do awarii,
- d) W obecnym stanie konstrukcji przy sprężaniu następnych kabli dolnych nie można wykluczyć dalszych awarii. „

Wraz z Inwestorem szukamy konstruktywnych rozwiązań, aby móc jak najszybciej przekazać most do ruchu. Jednocześnie informujemy iż istnieją techniczne możliwości zapewnienia przejezdności tego odcinka autostrady A1 na Euro2012. Szczegóły tego rozwiązania przedstawiliśmy GDDKiA.

Kontakt:

Karolina Szydłowska

Rzecznik Prasowy

Telefon +48 785-002-547

karolina.szydowska@alpine.pl

www.alpine.pl