

OBIEKT MA 532 – KALENDARIUM ZDARZEŃ

1. W dniu 18.10.2007 r. strony zawarły *Kontrakt nr FS/2006/PL/16/C/PT/001-3 „Budowa autostrady płatnej A-1, odcinek od węzła Świerklany (bez węzła) do granicy państwa z Republiką Czeską w Gorzyczkach km 548+897 do km 567+22.*
2. W dniu 26.10.2007 r. Zamawiający przekazał Wykonawcy dokumentację projektową dotyczącą realizacji Kontraktu, w tym dokumentację dotyczącą obiektu mostowego MA 532 (pismo z dnia 26.10.2007 r. nr GDDKiA/O/KA/P-2/jb/A-1/416/1362/2007). Wykonawca znał dokumentację już wcześniej (04.2007 r.), gdyż analizował ją przed złożeniem oferty w postępowaniu.
3. Podczas Rady Budowy nr 1 i nr 2 Wykonawca oświadczył, iż Dokumentacja Projektowa jest kompletna poza opisanymi usterkami (nie dotyczą MA 532) jest kompletna i Wykonawca nie wnosi do niej zastrzeżeń oraz nie widzi przeszkód w jej realizacji (protokół z Rady Budowy nr 1 z dnia 07.01.2008 r. str. 10). Swoje stanowisko Wykonawca potwierdził podczas Rady Budowy nr 2 (protokół nr 2 z dnia 07.02.2008 r., str. 7), gdzie Wykonawca oświadczył, iż nie wnosi uwag do Dokumentacji Projektowej.
4. Zgodnie z Harmonogramem nr 7 Wykonawca miał rozpocząć budowę obiektu MA 532 w kwietniu 2008 r. Już w marcu 2008 r. Inżynier zwracał Wykonawcy uwagę, że nie zakończono budowy tymczasowej drogi technologicznej na kluczowym obiekcie MA 532 oraz dróg do obiektów, których rozpoczęcie planowano w pierwszej kolejności. Brak tych dróg jest główną przeszkodą rozpoczęcia robót na pozostałych obiektach (protokół z Rady Budowy nr 3 z dnia 10.03.2008 r., str. 4).
5. Pierwsze spowolnienie robót na obiekcie MA 532, generujące opóźnienie zostało stwierdzone przez Inżyniera podczas Rady Budowy nr 5 w dniu 16.05.2008 r. (protokół z Rady Budowy nr 5 z dnia 16.05.2008 r., str. 5). Należy podkreślić, iż roboty na tym obiekcie rozpoczęto w kwietniu 2008 r., a w maju występują już pierwsze opóźnienia. Podczas kolejnej Rady Budowy stwierdzono brak kompletnej dokumentacji zamiennej na posadowienie obiektu, co leży w zakresie obowiązków Wykonawcy, niedostateczna ilość sprzętu do palowania, brak projektu technologicznego dla ustroju nośnego (protokół z Rady Budowy nr 6 z dnia 11.06.2008 r., str. 6). W dniu 16.07.2008 r. Wykonawca przedstawił Harmonogram naprawczy i zadeklarował, że roboty na obiekcie MA 532 zostaną w miesiącu listopadzie 2008 r. zrównane z Harmonogramem nr 7 (protokół z Rady

Budowy nr 7 z dnia 16.07.2008 r., str. 8). W tym samym protokole Inżynier zobowiązał Wykonawcę do zwrócenia szczególnej uwagi na prowadzenie robót na obiekcie MA 532 (str.17). Kolejna interwencja Inżyniera ws. obiektu MA 532 miała miejsce podczas Rady Budowy w dniu 14.08.2008 r. Inżynier poinformował Wykonawcę, iż obiekt MA 532 jest najbardziej opóźnionym obiektem, który znajduje się na „ścieżce krytycznej”, a opóźnienia z każdym dniem narastają. Inżynier poinformował Kierownika Projektu, że obiekt ten jest odrębnie monitorowany przez nadzór (co czwartek odbywają się na obiekcie spotkania koordynacyjne) – protokół z Rady Budowy nr 8 z dnia 14.08.2008 r., str. 16.

6. Podczas następnych Rad Budowy Inżynier zwracał uwagę na kolejne opóźnienia w prowadzonych robotach na obiekcie MA 532, w stosunku do Harmonogramu nr 7.
7. W trakcie realizacji Kontraktu Wykonawca wystąpił z wnioskiem o zmianę technologii robót wykonywania ustroju nośnego obiektu mostowego MA 532 (pisma Wykonawcy z dnia 28.02.2008 r. nr 1098/A1/2008/JW., z dnia 26.11.2008 r. nr 4807/A1/2009/TR, z dnia 04.03.2009 r. nr 5339/A1/2009/TR). Zmiana technologii robót polegała na wykonaniu ustroju niosącego betonowanego z użyciem rusztowań stacjonarnych w miejsce betonowania nawisowego (przy użyciu trawlera) przewidzianego podstawową Dokumentacją Projektową. Wykonawca wystąpił o zmianę technologii robót uzasadniając to obecnością linii wysokiego napięcia 110 kV EWN-9 relacji Moszczenica – Jankowice, która kolidując z obiektem MA 532 uniemożliwiała wykonywanie robót w technologii przewidzianej podstawową Dokumentacją Projektową.
8. Zmiana technologii robót została zaakceptowana przez Inżyniera – Polecenie Inżyniera nr 48.
9. W ocenie Wykonawcy zmiana technologii nie wpływa na geometrię konstrukcji mostu nie stanowiąc odstępstwa od projektu budowlanego w rozumieniu art. 36a prawa budowlanego. Zmiana technologii nie zmienia rozwiązań podstawowej Dokumentacji Projektowej dla słupów i mostu, ale wykonawca projektuje we własnym zakresie zamienną dokumentację wykonawczą ustroju nośnego dla przyjętej zamiennych technologii robót.
10. Pismem z dnia 23.02.2009 r. nr 5331/A1/2009/TR, które zostało doręczone Inżynierowi w dniu 24.02.2009 r., Wykonawca powiadomił Inżyniera w trybie subklauzuli 20.1 Warunków Kontraktu o zamiarze roszczenia Czasu na Ukończenie

oraz dodatkowej płatności w związku z zaistniałymi okolicznościami. Podczas analizy systemu sprężania zewnętrznego dla obiektu MA 532 na etapie wykonywania projektu technologicznego Wykonawca stwierdził błędy w projekcie słupa. W ocenie Wykonawcy zakotwienie kabli Freyssineta 55C15, przy założonej przez projektanta lokalizacji cięgien nie spełnia warunku minimalnej odległości osi kabla od krawędzi elementu betonowego i wynosi od 28,6 do 29,4 cm. Ponadto występuje kolizja osłon kablowych z blokami kotwiącymi.

11. Zgodnie z informacjami jakie zebrał Wykonawca na rynku nie ma systemu sprężającego, który mógłby być zastosowany w słupie o ukształtowaniu i wymiarach przyjętych przez Projektanta w Dokumentacji Projektowej z zachowaniem katalogowych odległości oraz zastosowaniem odpowiedniego zbrojenia dla przeniesienia lokalnego rozciągania.

12. Jak wynika z pisma z dnia 09.04.2009 r., sporządzonego przez Biuro Projektowo – Konsultingowe Complex Projekt (nr cP/0288-736/MA/1094:

- w okresie opracowywania dokumentacji technicznej MA 532 obowiązywała w Polsce przynajmniej jedna Aprobata Techniczna IBDM Nr AT/2003-04-0453 dotycząca zakotwienia do sprężania kabli systemu Freyssinet „K” i „C” ważna do 01.09.2008 r.;

- obecnie obowiązuje w Polsce co najmniej jedna Europejska Aprobata Techniczna np. nr ETA-06/0226 dotycząca Zestawu zakotwień i cięgien do sprężania konstrukcji. Właścicielem jest firma Freyssinet, a aprobata jest ważna do 24.01.2012 r.

13. Jak wynika z pisma z dnia 07.05.2009 r. sporządzonego przez firmę BRE PTE, stanowiącego załącznik nr 2 do pisma Wykonawcy nr 5991/A1/2009/TR, firma BRE PTE sprawdziła i potwierdza, że systemy sprężania produkowane przez tą firmę są zgodne z projektem obiektu MA 532 w zakresie specyfikacji i wymagań dla sprężenia płyty obiektu.

14. Pismem z dnia 26.06.2009 r. nr 6408/A1/2009/TR Wykonawca przekazał Inżynierowi roszczenie nr 8 dotyczące opóźnień w Robotach, w związku z wadliwą Dokumentacją Projektową dostarczoną przez Zamawiającego dla obiektu mostowego MA 532 w zakresie geometrii słupów B, C i D oraz wprowadzonymi z tego powodu Zmianami do Kontraktu. Roszczenie jest przejściowe w rozumieniu subklauzuli 20.1. Warunków Kontraktu, według stanu na dzień 15.06.2009 r. W ramach przedmiotowego roszczenia Wykonawca jest uprawniony do przedłużenia

Czasu na Ukończenie w ilości co najmniej 111 dni kalendarzowych wynikających z opóźnień w robotach mostowych na obiekcie MA 532, przy czym przy ustalaniu ostatecznego należnego przedłużenia Czasu na Ukończenie Kontraktu należy również uwzględnić okoliczności związane z koniecznością wykonania robót drogowych na obiekcie MA 532 (warstwa ścieralna nawierzchni z SMA) w sprzyjających warunkach atmosferycznych.

15. Pismem z dnia 27.07.2009 r. nr 6896/A1/2009/TR, które zostało doręczone Inżynierowi w dniu 28.07.2009 r. Wykonawca powiadomił w trybie art. 651 kc o wadach dokumentacji oraz w celu uniknięcia ewentualnej katastrofy budowlanej.

Wykonawca ponownie potwierdził zawiadomienie z dnia 23.02.2009 r. o niezgodnościach w projekcie budowlanym obiektu MA 532, których istota polega na tym, że przeprowadzenie robót według dostarczonego planu będzie prowadzić do tego, że nie będzie możliwe zakotwienie w głowicy pylonów i/lub nie będzie możliwe zachowanie nakazów określonych w art. 5 prawa budowlanego (wymaganie bezpieczeństwa konstrukcji, bezpieczeństwa użytkowania, możliwość utrzymania właściwego stanu technicznego w związku z niemożliwością wymiany, bezpieczeństwo na terenie budowy) oraz w związku z tym powstanie zagrożenia katastrofą budowlaną.

Dalsze badania Wykonawcy odkryły rzekomo nowe poważne wady w projekcie budowlanym, które prawdopodobnie wg Wykonawcy mogą spowodować katastrofę budowlaną. Chodzi o wysokie ryzyko odkształcenia dźwigarów nośnych, z powodu niestandardowej szerokości ustroju nośnego mostu podwieszanego, co widoczne jest w szczególności w przęśle B/C z powodu znajdującej się na odchodzącej z jednej strony łącznicy. To ryzyko zwiększa się jeszcze bardziej, gdy ruch komunikacyjny z jakiegoś powodu odbywać się będzie po jednej stronie. Jako główną przyczynę tego ryzyka zidentyfikowano przede wszystkim zastosowanie tylko jednego (środkowego) podpięcia, do tego w połączeniu z wąskim dźwigarem podłużnym. To ryzyko zostało odkryte przypadkowo przez prof. dr. Alfreda Pausera w związku z badaniem kwestii wykonania pylonu zgodnie z obecnie przedłożonym i zatwierdzonym projektem budowlanym- opinia z dnia 16.07.2009 r. Stanowisko prof. Pausera zostało potwierdzone przez prof. Jana Biliszczuka w piśmie z dnia 24.07.2009 r.

Wykonawca poinformował, iż w związku z zaistniałą sytuacją zachodzi konieczność wstrzymania robót, jak również konieczność zawiadomienia inspekcji nadzoru budowlanego celem podjęcia kroków przewidzianych prawem.

16. Według posiadanych informacji Wykonawca takiego zawiadomienia nie złożył do chwili obecnej. Wykonawca nie złożył również żadnych dokumentów kwestionujących obliczenia dokonane przez Projektanta obiektu MA 532, jak również nie wykazał w sposób techniczny, za pomocą stosownych obliczeń, prawidłowości swoich założeń.

17. Zgodnie z wnioskami końcowymi zawartymi w powołanej wyżej opinii prof. Pausera, nietypowo duża szerokość ciągłej belki skrzynkowej pomostu (przy lokalizacji na łuku) oraz jeden z rodzaju obciążenia, które nie we wszystkich punktach spełnia wymogi dla dźwigarów rozciągających i pylon – **te okoliczności wymagają rozszerzonej i absolutnie koniecznej kompleksowej analizy statycznej obiektu.**

W zakresie głowicy pylonu w strefie zakotwienia lin należy wg Wykonawcy koniecznie zastąpić głowicę betonową wersją wykonaną całkowicie ze stali. Przy tej okazji umożliwiłoby to wymienienie zewnętrznych elementów naprężających i odciągów, co dzisiaj uznawane jest jako niezbędne. Późniejsza modyfikacja pylonu w celu dopasowania konstrukcji nośnej do lokalizacji na łuku wymaga wykonania projektu przedstawiającego wszystkie objęte tym obszary, z uwzględnieniem zmienionych geometrycznych warunków wyjściowych (kąty, długości) oraz nowego, zwiększonego obciążenia statycznego lin spowodowanego mimośrodowością i sumowaniem się sił w linach. Wysoki stopień odkształcalności układu poprzecznego i wzdłużnego kratownic nośnych wymaga kompleksowej analizy całego systemu, z uwzględnieniem możliwych zakresów wahań sztywności podzespołów. Dotyczy to zarówno równomiernego obciążenia jezdni w obu kierunkach ruchu, ale szczególnie w przypadku jednostronnego obciążenia komunikacyjnego. Przy tym należy przywiązać wagę do dostatecznej wytrzymałości na wyboczenie płyty podłoża.

W opinii brak jest przywołania jakichkolwiek obliczeń potwierdzających przedstawione wnioski, lub kwestionujących obliczenia sporządzone przez Projektanta.

18. W piśmie z dnia 24.07.2009 r. prof. J. Biliszczuk stwierdził, iż opinia prof. Pausera jest w ogólnym wydźwięku zgodna z jego dotychczasowym stanowiskiem. **Profesor dodał, że szereg rozwiązań konstrukcyjnych przyjętych w przedmiotowym projekcie wymaga szczegółowych sprawdzeń lub badań.** W ww. piśmie brak jest jakichkolwiek obliczeń potwierdzających przedstawione wnioski, lub kwestionujących obliczenia sporządzone przez Projektanta.

19. W piśmie z dnia 22.07.2009 r. nr J2W174Ao/JL/IK/7200/2445/09, które zostało doręczone Wykonawcy w dniu 24.07.2009 r., Inżynier podtrzymał dotychczasowe stanowisko w sprawie oraz odniósł się do uwag Wykonawcy zgłoszonych w dotychczasowej korespondencji.

W szczególności Inżynier wskazał, że Wykonawca posiadał wiedzę na temat obiektu MA 532 na etapie sporządzania Oferty, gdyż uzyskał odpowiedzi na pytania oferentów. Każdy z oferentów miał uwzględnić posiadaną wiedzę przy przygotowaniu Oferty.

W ocenie Inżyniera nie jest prawdą, że zmiana technologii wykonania ustroju niosącego nie zmienia rozwiązań podstawowej dokumentacji projektowej dla słupów, a to z uwagi na to, że słup jest integralną częścią ustroju niosącego. Jego podstawa (część dolna utwierdzona w konstrukcji przekroju skrzynkowego o wysokości 4 metrów) została przez Wykonawcę już wcześniej zmieniona. Ponadto zostały zmienione przez Wykonawcę i zaakceptowane przez Inżyniera Kontraktu i Projektanta:

- układ zakotwień dolnych dla kabli pionowych słupa;
- zbrojenie główne (miękkie) słupa w części dolnej jak również „wytyki” (część kontaktowa wystająca z konstrukcji przekroju skrzynkowego).

Należy również zaznaczyć, że wytyki zbrojenia z pomostu uwzględniają instrukcję Projektanta dotyczącą korekty wychylenia słupa do 55 cm.

Opracowania te wykonał Wykonawca na podstawie przekazanych przez Projektanta rzędnych wszystkich słupów, o które Wykonawca występował. Rzędne te uwzględniały nie tylko przemieszczenia poprzeczne skorygowane o 17 cm (do 55 cm), ale również przemieszczenia wynikające z:

- przechyleń wykonawczych słupów określonych przez Wykonawcę;
- przechyleń podłużnych wynikających z niwelety mostu.

Wykonawca, z racji wprowadzonych zmian jest zobligowany do wykonania nowych rysunków, według których będzie można zrealizować roboty (np. zmiana kształtu zbrojenia, kątów wejścia kabli, tras kabli, itp.)

Inżynier podtrzymał również, że konieczność dokonania korekty wychylenia słupa wynikła w trakcie wykonywania przez Wykonawcę Projektu Wykonawczego Zamiennego. Należy zaznaczyć, że Wykonawca zgłaszając uwagi dot. Rozkładu naprężeń w słupie uzyskał w trybie pilnym odpowiedź i instrukcję od Inżyniera w porozumieniu z Projektantem obiektu - Karta Nadzoru Autorskiego cP/NA0288.03-457-P2_INMOST/0681. Zgodnie z powołaną Kartą:

„Informuję uprzejmie, że w dokumentacji projektowej obiektu MA 532 nie stwierdzono i nie udowodniono dotychczas błędów projektowych. W związku z tym

proszę uprzejmie o właściwe określanie faktów, z którymi Wykonawca nie potrafi sobie poradzić”;

„... Trudno również nazywać błędem projektowym nieumiejętność doboru przez Wykonawcę sprzężenia zakotwień cięgien podpinających dla konstrukcji typu extradosed, które nie wymagają tak dużych bloków oporowych jak narysowane na rysunkach dla nieznanego przy opracowywaniu projektu firmy realizującej ...”

„ ... Biorąc pod uwagę omówione nieumiejętności Wykonawcy oraz obawy co do prawidłowości wykonania bardziej skomplikowanych elementów konstrukcji, projektant doszedł do wniosku (po obliczeniach trwających 3 doby), że przedstawi rozwiązanie techniczne możliwe, a prostsze wykonawczo dla słupów polegające na:

- znaczniejszym niż przedstawiono w projekcie wychyleniu słupów z pionu w poprzek obiektu,
- zrezygnowaniu z mimośrodowo ustawienia zakotwień na słupach.

Takie rozwiązanie pozwoli na zastosowanie dowolnego systemu sprzężenia obiektu bez potrzeby zmiany wymiarów słupów. Rozwiązanie to spowoduje tylko ułatwienia wykonawcze i stwierdzam, że zastosowana zmiana nie jest istotna z punktu widzenia prawa budowlanego.

Odnosząc do uwag Wykonawcy, Inżynier podtrzymał swoje stwierdzenie, że dla zaproponowanego systemu sprzężenia Wykonawca ma również wykonać Rysunki Adaptacyjne pokazujące, że istnieje możliwość poprawnego wykonania i zabetonowania elementów określonego systemu sprzężenia.

W sprawie dotyczącej Europejskiej Aprobaty Technicznej, Inżynier wyraził zgodę na jej zastosowanie w przekonaniu, że Wykonawca zastosuje system, który posiada wspomnianą wyżej aprobatę. Na podstawie odpowiedzi na pytania Oferentów wynika jednoznacznie, że w razie konieczności, Wykonawca ma obowiązek zastosowania systemu sprzężenia posiadającego Europejską Aprobate Techniczną, po uzyskaniu zgody Inżyniera.

Jednocześnie Inżynier podtrzymał swoje dotychczasowe stanowisko, że podstawowy Projekt wykonany przez Biuro Projektowe Complex-Projekt autorstwa dr inż. Stefana Jędrzejka nie posiada wad w rozumieniu pojęcia wadliwości projektu budowlanego i można według tego Projektu wykonywać obiekt MA 532 i MD 532.1.

W związku z powyższym Inżynier poinformował Wykonawcę, że niezrealizowanie obiektu zgodnie z zatwierdzonym Harmonogramem nr 7 wynika wyłącznie z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy. Jednocześnie Inżynier polecił Wykonawcy przyspieszenie prac nad Projektem Wykonawczym Zamiennym celem jego akceptacji i przystąpienia bez zbędnej zwłoki do szybkiej realizacji i

nadrobienia zaległości. Brak dostosowania się Wykonawcy do ww. polecenia Inżyniera narusza subklauzulę 8.1 Warunków Kontraktu i może skutkować zastosowaniem subklauzuli 2.5, 6.9 i 15.1 Warunków Kontraktu.

20. W dniu 03.08.2009 r. na podstawie wpisu do Dziennika Budowy Kierownik Robót wstrzymał roboty na obiekcie MA 532. Jako przyczynę wskazano brak przekazania Wykonawcy przez Zamawiającego dokumentacji projektowej uwzględniającej odstępnie od projektu budowlanego stosownie do karty nadzoru autorskiego z dnia 09.03.2009 r. Poinformowano również, że nie jest możliwe wykonanie obiektu MA 532 zgodnie z umową, w tym dokumentacją projektową albowiem przy istniejącym projekcie oraz zastosowanej technologii „extradosed” żaden z dostępnych na rynku systemów sprężania nie spełnia warunków umowy ani nie posiada Europejskiej Aprobaty Technicznej.

O przedmiotowym wpisie Wykonawca poinformował Inżyniera oficjalnie w piśmie z dnia 11.08.2009 r. nr 7039/A1/2009/TR.

21. Pismem z dnia 04.08.2008 r. nr J2W174Ao/JL/IK/GIM/7200/2507/09 Inżynier wezwał Wykonawcę do kontynuacji Robót.

22. Pismem z dnia 06.08.2009 r. nr J2W174Ao/JL/SRR/3410/2520/09 Inżynier stwierdził, iż roszczenie Wykonawcy nr 8 nie ma uzasadnienia. W ocenie Inżyniera, o czym informowano w dotychczasowej korespondencji, projekt nie posiada wad w rozumieniu pojęcia wadliwości projektu budowlanego. Projekt Budowlany obiektu MA 532 i MD 532.1 został zatwierdzony przez Wojewodę Śląskiego decyzją nr IF-AB/1/PB/7111/396/06 z dnia 06.08.2007.

W konsekwencji złożonej przez Wykonawcę propozycji zmiany i jej akceptacji przez Inżyniera Wykonawca przejął na siebie obowiązek zgodnie z Warunkami Kontraktu wykonania obliczeń sprawdzających i dokonanie zmian układu sprężania w konstrukcji (SIWZ Tom II pyt. 78).

23. W dniu 26.01.2009 r., pismem nr 5134/A1/2009/TR, Wykonawca przedstawił Inżynierowi harmonogram dostarczania do nadzoru projektów zamiennych wykonawczych w 8 terminach, ostatni do dnia 24.04.2009 r. Dopiero w dniu 24.03.2009 r. Wykonawca pismami nr 5331/A1/2009/TR i 5341/A1/2009/TR powiadomił Inżyniera o rozbieżnościach w dokumentacji projektowej obiektu MA 532 i MD 532.1. Projektant w trybie pilnym wyjaśnił opisowo te nieścisłości i dokonał korekty wychylenia słupa (KNA nr cP/NA0288.03-457-P2_INMOST/0681 z dnia 09.03.2009 r.) jak również w dalszych opracowaniach Projektant aktywnie uczestnicząc autoryzował rysunki szczegółowe wynikające z powyższej korekty.

Wszystkie zmiany proponowane przez Wykonawcę były na bieżąco autoryzowane przez Projektanta i Zmawiającego. Natomiast po stronie Wykonawcy na każdym etapie zmiany i przedkładania dokumentów występują opóźnienia. Do dnia wystąpienia Wykonawcy z rozpatrywanym roszczeniem, na deklarowanych 12 projektów do złożenia, Wykonawca przedłożył jeden projekt: „Projekt Zamienny Wykonawczy dla segmentu B.1”.

W ocenie Inżyniera Projekt wykonany przez Biuro Projektowe Complex-Projekt autorstwa dr inż. Stefana Jędrzejka nie posiada wad i można według tego Projektu wykonywać obiekty MA 532 i MD 532.1.

Jednocześnie Inżynier wskazał, iż niezrealizowanie ww. obiektów zgodnie z Harmonogramem nr 7 wynika wyłącznie z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy. Inżynier polecił Wykonawcy przyspieszenie prac na Projektem Wykonawczym Zamiennym celem jego akceptacji i przystąpienia bez zbędnej zwłoki do szybkiej realizacji i nadrobienia zaległości.

24. W piśmie z dnia 10.08.2009 r. nr GDDKiA-O/KA/R-1/Ś-G/4100/1233/09 Zamawiający odniósł się do zarzutów Wykonawcy, wskazał zakres robót które Wykonawca powinien wykonywać i wezwał Wykonawcę do podjęcia prac w trybie pilnym.

25. Również Inżynier w piśmie z dnia 10.08.2009 r. nr J2W174Ao/JL/IK/GIM/7200/2537/09 wskazał Wykonawcy zakres robót do realizacji i wezwał do ich natychmiastowej kontynuacji.

26. W piśmie z dnia 13.08.2009 r. nr J2W174Ao/JL/IK/GIM/7200/0560/09 Inżynier wezwał Wykonawcę po raz kolejny do kontynuacji robót. Inżynier poinformował również, że do chwili obecnej Wykonawcy nie udowodnił zarzutów odnośnie wadliwości Projektu Podstawowego poprzez stosowne obliczenia.

27. Pismem z dnia 10.09.2009 r. nr 7322/A1/2009/TR, które zostało doręczone Inżynierowi w dniu 15.09.2009 r., Wykonawca przedłożył kolejne roszczenie przejściowe nr 8 według stanu na dzień 17.08.2009 r.

28. W dniu 28.10.2009 r., w siedzibie Biura Projektanta w Katowicach, przy Placu Wolności 4/6, odbyło się spotkanie pomiędzy Zamawiającym GDDKiA, Wykonawcą Alpine Bau GmbH oraz Projektantem - firmą Complex Projekt Autostrady A1 *Odcinek od węzła Świerklany (bez węzła) do Granicy z Republiką Czeską w Gorzyczkach Km od 548+897 do 567+223.*

Przedmiotem spotkania było ostateczne wyjaśnienie problemów zgłoszonych przez Wykonawcę w trakcie realizacji obiektu MA 532 i MD 532.1 usytuowanego wzdłuż ww. odcinka Autostrady A1, a w szczególności uzasadnienie przez Wykonawcę stwierdzeń użytych w dotychczasowej korespondencji wskazujących, że realizacja ww. obiektów zgodnie z obecnym projektem grozi katastrofą budowlaną, ze wskazaniem stosownych rozwiązań zmian projektu, rozwiązań technicznych, opartych na właściwych wyliczeniach.

W trakcie spotkania Wykonawca został poproszony o przedstawienie realnych dowodów, popartych stosownymi wyliczeniami na obecność istotnych błędów w dokumentacji projektowej obiektu MA 532, stanowiących w szczególności o możliwości wystąpienia katastrofy budowlanej.

Takich dowodów Wykonawca ani osoby reprezentujące Wykonawcę nie przedstawiły, podtrzymując swoje dotychczasowe stanowisko oparte na przypuszczeniach.

29. Podczas spotkania z Panem P. Preindl w siedzibie GDDKiA w dniu 29.12.2009 r., Pan Preindl oświadczył, że nie potrzebuje obliczeń do wykazania wad projektu, wystarczy mu doświadczenie ekspertów, którzy sporządzili dotychczasowe opinie ws MA 532. Ponadto Wykonawca posiada ustną opinię kolejnego eksperta – Pana Michel Virolgeux. Pan Preindl oświadczył również, że zmiany do projektu MA 532 proponowane przez Wykonawcę nie wymagają zmiany projektu budowlanego .

30. Do chwili obecnej Wykonawca nie przedstawił żadnych obliczeń wskazujących na wady projektu MA 532 grożące katastrofą budowlaną, w żaden techniczny sposób nie zakwestionował wyliczeń projektanta obiektu MA 532. Nadto nie przedstawił obliczeń potwierdzających składane przez siebie propozycje zmiany projektu MA 532. Do chwili obecnej Wykonawca nie powiadomił właściwej inspekcji nadzoru budowlanego o wadach projektu MA 532 powodujących katastrofę budowlaną, do czego zobowiązują przepisy prawa budowlanego.