

Uszkodzenia na pasie startowym lotniska Modlin

Już na etapie wydawania pozwolenia na użytkowanie pasa startowego lotniska w Modlinie, wraz z towarzyszącymi mu infrastrukturą drogową i techniczną, Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego (decyzja nr 919/2012 z 8 czerwca 2012 r.) uzależnił jego wykorzystanie od: opracowania (w trybie pilnym) zasad użytkowania, w tym m.in. instrukcji utrzymania nawierzchni lotniskowych oraz dokonywania systematycznych przeglądów technicznych nawierzchni lotniskowych, ponieważ mogą wystąpić tzw. złuszczenia nawierzchni w postaci odprysków marglowych. Ponadto zalecił zabezpieczenie pasa startowego środkiem hydrofobizującym, mającym na celu znaczne zmniejszenie nasiąkliwości górnej warstwy betonu, stałe monitorowanie obiektu oraz powołanie grupy remontowej, której celem będzie utrzymanie nawierzchni lotniskowych we właściwym stanie technicznym.

Ten specjalny sposób użytkowania wynikał ze stwierdzonej zawartości margla w kruszywie naturalnym stosowanym do betonu, mimo że zarówno kruszywo, jak i beton spełniały wymagania polskich norm. Recepturę mieszanki betonowej wykonano w specjalizującej się w tej dziedzinie Katedrze Dróg i Lotnisk Politechniki Wrocławskiej, a kruszywo na budowę dostarczyły firmy Lafarge i Cemex, które deklarowały jego przydatność do betonów na nawierzchnie lotniskowe – powiedział Józef Zubelewicz, Prezes firmy ERBUD SA, która była generalnym wykonawcą inwestycji, podczas konferencji prasowej 23 stycznia br. ERBUD zlecał również badania wbudowanego betonu specjalistycznym laboratoriom i wszystkie wyniki były na najwyższym poziomie – podkreślił prezes Zubelewicz.

Od momentu zakończenia budowy pasa startowego w listopadzie 2011 r. były wykonywane niezbędne naprawy na każde wezwanie inwestora, czyli Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa – Modlin Sp. z o.o., ale od października do grudnia 2012 r. nie było żadnych sygnałów, że potrzebna jest interwencja wykonawcy – twierdzi prezes Zubelewicz. Tymczasem 22 grudnia 2012 r. w wyniku kontroli Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego, w obecności przedstawicieli Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz służb lotniska odpowiedzialnych za utrzymanie pasa startowego, stwierdzono, że: (...) pas posiada uszkodzenia – ubytki nawierzchni – pochodzące z odprysków pomarglowych występujących w części DS wykonanej z betonu cementowego. Szczególne natężenie ubytków i już dokonanych częściowych napraw zaobserwowano w linii poruszania się gondoli silnika samolotu, przy czym widoczne były tzw. spuchnięcia występujące w miejscach napraw, spękania włoskowate pasa wskazujące swym kształtem na ewentualne, mogące wystąpić w niedługim czasie, spękania i dosyć głębokie ubytki w miejscach przebiegu dylatacji płyt, a nade wszystko bardzo duże ilości nowych ubytków, powodujących, iż pas startowy posiada nierównomierną powierzchnię (...).

Nasilenie uszkodzeń nastąpiło pod wpływem niskiej temperatury panującej w okresie poprzedzającym kontrolę. Potwierdziły się więc przewidywania **prof. dr. hab. inż. Antoniego Szydło** z Politechniki Wrocławskiej, zawarte w „Opinie naukowej dotyczą-

cej technologii utrzymania nawierzchni lotniska w Modlinie” z kwietnia 2012 r., że bardzo niska temperatura może mieć niekorzystny wpływ na stan nawierzchni.

Decyzją nr 1980/2012 z 28 grudnia 2012 r. Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego nakazał Mazowieckiemu Portowi Lotniczemu Warszawa – Modlin Sp. z o.o. usunąć stwierdzone podczas kontroli nieprawidłowości występujące w strukturze wierzchniej warstwy części betonowej drogi startowej i po zakończeniu naprawy zabezpieczyć powierzchnię drogi środkiem hydrofobowym. Jednocześnie do czasu wykonania tych obowiązków wydał zakaz użytkowania uszkodzonej części pasa startowego. Chodzi o dwa odcinki, długości po 540 m każdy, przy dwóch progach drogi startowej. Uszkodzenia nie wystąpiły na pozostałej asfaltowej części pasa.

Jak twierdzi firma ERBUD, wartość kontraktowa wykonania **dwóch progów, w których wystąpiły uszkodzenia, to ok. 10 mln zł netto**, a za wykonanie pasa startowego w Modlinie odpowiedzialny jest podwykonawca – czeska firma DSH, która jest częścią grupy budowlanej Metrostav A.S., obecnej na polskim rynku przy wielu inwestycjach drogowych. Koszty wszystkich prac, które do tej pory zostały wykonane przez generalnego wykonawcę oraz pełnej naprawy dwóch progów drogi startowej zostaną przeniesione na stosowne podmioty. Koszty zrealizowanych dotychczas przez ERBUD SA prac związanych z usuwaniem uszkodzeń na dwóch progach pasa startowego w Modlinie wyniosły ok. 450 tys. zł.

Obecnie, na podstawie wstępnej analizy procesu realizacji inwestycji oraz oceny jakości użytych materiałów i prac budowlanych, **wykluczone zostały błędy wykonawcze**, a występowanie margla w mieszance betonowej zastosowanej na pasie (będącego przyczyną powstałych odprysków) jest zgodne z polskimi normami – twierdzi spółka ERBUD. Jej zarząd, w celu zdiagnozowania przyczyn wystąpienia uszkodzeń, **zlecił trzy niezależne ekspertyzy, które wykazały wpływ środków chemicznych stosowanych do odładzania pasa startowego na jego stan i zdiagnozują przyczyny wystąpienia uszkodzeń. Pozwoli to ustalić odpowiedzialność oraz wyciągnąć konsekwencje finansowe od właściwych podmiotów.**

Koszt docelowego usunięcia usterek na lotnisku zostanie oszacowany po szczegółowym opracowaniu technologii i zatwierdzeniu jej przez inwestora. Generalny wykonawca rekomenduje modernizację wierzchniej warstwy drogi startowej przez sfrezowanie nawierzchni z betonu cementowego i ułożenie warstwy z betonu asfaltowego na siatce stalowej. Technologia ta gwarantuje najszybszy czas realizacji robót i przywrócenie ruchu na lotnisku w ciągu 6 – 8 tygodni od rozpoczęcia prac, a ponadto jest optymalna pod względem technicznym oraz kosztów utrzymania pasa startowego podczas eksploatacji. Użytkowanie nawierzchni z betonu cementowego jest droższe, gdyż szczególnie w pierwszych trzech latach użytkowania wymaga stosowania specjalnej technologii utrzymania w okresie zmiennej temperatury i oblodzenia, aby zapewnić ochronę betonu przed destrukcją.

Krystyna Wiśniewska