



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Bydgoszczy

LBY – 4101-22-01/2013
P/13/082

GENERALNA DYREKCJA
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W BYDGOSZCZY


otr. dnia 2014 - 01 - 09

zai. 00/00

nr. 159

sklerowano do

G. dyr. W. Roman
P. dyr. J. Ptasiński
posiada o.e.u. Wniósł
2014.01.03



WYSTĄPIENIE POKONTROLNE



I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/13/082 – „Działania Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na rzecz zapewnienia odpowiedniej jakości robót drogowych”
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Bydgoszczy
Kontroler	Sławomir Kierat, doradca ekonomiczny, legitymacja służbowa nr 12851
Jednostka kontrolowana	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy, zwana dalej „Oddziałem GDDKiA”
Kierownik jednostki kontrolowanej	Mirosław Jagodziński, Dyrektor Oddziału GDDKiA od 1 stycznia 2013 r. Poprzednio, tj. od 1 marca 2007 r. do 31 grudnia 2012 r. Dyrektorem Oddziału GDDKiA był Marek Kowalczyk.

[dowód: akta kontroli str. 1-2]

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie¹ działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Na powyższą ocenę złożyły się pozytywne oceny cząstkowe w każdym ze zbadanych obszarów, z których wynikało m.in., że:

- ✓ W czasie kontroli Oddział GDDKiA był pod względem prawno-organizacyjnym przygotowany do realizacji powierzonych mu zadań, czego potwierdzeniem było uzyskanie w 2013 r. Certyfikatu ISO 9001:2008 w zakresie procesu zarządzania budową i utrzymaniem sieci dróg krajowych i autostrad.
- ✓ Dokumentacje projektowe dla kontrolowanych inwestycji zostały wykonane poprawnie. Uwagi kontroli dotyczyły jednego przypadku, gdzie na odcinku projektowanej drogi niedostatecznie rozpoznano podłoże gruntowe.
- ✓ Dokonano właściwego wyboru wykonawców inwestycji, w tym jednego, realizującego inwestycję w systemie „Projektuj i Buduj”.
- ✓ Przy wykonywaniu robót drogowo-mostowych wykonawcy stosowali technologie i materiały budowlane zgodne z projektem i specyfikacją techniczną, a Laboratorium Drogowe Oddziału GDDKiA zadbało o właściwą jakość robót i zastosowanych materiałów.

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

- ✓ Oddział GDDKiA zapewnił dla każdej badanej inwestycji właściwy nadzór, monitoring i kontrolę prawidłowości realizacji robót. Prowadzony nadzór inwestorski, sprawowany przez kierownika projektu oraz inżyniera kontraktu, przyczynił się do uzyskania wymaganej jakości robót budowlanych.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Ocena przygotowania prawno-organizacyjnego do realizacji zadań

Opis stanu faktycznego

1.1. Polityka jakości robót budowlanych

W marcu 2010 r. w Oddziale GDDKiA został wdrożony *Podręcznik Procedur Projektów/Kontraktów Realizowanych ze Środków Krajowych*, zatwierdzony 26 lutego 2010 r. przez Dyrektora GDDKiA. Został on opracowany w oparciu o akty prawne oraz przepisy wewnętrzne GDDKiA dotyczące zadań realizowanych ze środków krajowych i zawierał opis czynności związanych z koordynacją postępowań o udzielenie zamówień, fazą realizacji, płatnościami dla wykonawców, monitoringiem, sprawozdawczością i kontrolami.

[dowód: akta kontroli str. 3-32]

W dniu 26.05.2008 r. Dyrektor Oddziału GDDKiA zatwierdził Księgę Jakości Oddziału GDDKiA - System Zarządzania Jakością (dalej: „SZJ” lub „System”). Celem jego wdrożenia było:

- skuteczna realizacja programu rozwoju sieci drogowej w województwie zgodnie z Programem Rozwoju Dróg na lata 2008-2012,
- systematyczne podnoszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych,
- poprawa stanu technicznego istniejącej sieci drogowej, satysfakcji klientów GDDKiA, obiegu dokumentów i informacji w Oddziale,
- certyfikowanie SZJ zgodnym z normą PN-EN-ISO 9001 2000 w roku 2008.

SZJ obejmował siedem procesów głównych: *Doskonalenie systemu, Planowanie, Przygotowanie inwestycji, Realizacja inwestycji, Zarządzanie drogami i mostami, Zamówienia publiczne* i *Postępowanie administracyjne*, a także 4 procesy wspomagające, tj. *Zarządzanie zasobami ludzkimi, Obsługa informatyczna, Gospodarka majątkiem* i *Obsługa laboratoryjna*. Dyrektor Oddziału GDDKiA ustalił właścicieli procesów i procedur SZJ.

[dowód: akta kontroli str. 33-56]

Doskonalenie Systemu obejmowało sześć procedur: *PZ 01.01 Przeglądy kierownicze systemu zarządzania, PZ 01.02 Organizacja auditów systemu zarządzania, PZ 01.03 Działania korygujące i zapobiegawcze, PZ 01.04 Nadzorowanie niezgodności, PZ 01.05 Nadzorowanie dokumentacji* oraz *PZ 01.06 Nadzorowanie zapisów*.

[dowód: akta kontroli str. 57-80]

Zgodnie z procedurą procesu *Doskonalenie SZJ* były przeprowadzane *Przeglądy kierownicze systemu zarządzania*. W trakcie *Przeglądów* wykorzystywano takie dokumenty, jak: *Polityka jakości*, protokoły z poprzednich przeglądów, analizy funkcjonowania procesu, raporty z auditów² oraz informacje na temat skarg i wniosków. W wyniku tych przeglądów ujawniane były niedociągnięcia oraz podejmowano środki zaradcze.

[dowód: akta kontroli str. 81-130]

W dniach 11-12 czerwca 2013 r. w Oddziale GDDKiA został przeprowadzony audit certyfikacyjny ISO 9001:2008. W jego wyniku Oddział GDDKiA uzyskał Certyfikat w zakresie procesu zarządzania budową i utrzymaniem sieci dróg krajowych i autostrad – ważny do dnia 1 września 2016 r.

[dowód: akta kontroli str. 131-145]

SZJ był sukcesywnie korygowany i doskonalony. Kompleksowych zmian w organizacji Oddziału GDDKiA dokonano we wrześniu 2013 r. Umożliwiły one sprawne realizowanie zadań z jednoznacznym delegowaniem obowiązków i uprawnień do pracowników, uwzględniając ich kwalifikacje, doświadczenie i predyspozycje. Według wyjaśnień Pana Mirosława Jagodzińskiego Dyrektora Oddziału, wprowadzone zmiany umożliwiły:

- dokonanie podziału pracy na zadania, które będą logicznie i dogodnie wykonywane przez poszczególnych pracowników i komórki organizacyjne,
- połączenie zadań w sposób logiczny i sprawny,
- jasne określenie podległości,
- wprowadzenie mechanizmu integrowania działalności poszczególnych komórek organizacyjnych Oddziału w zwartą całość i kontrolowania skuteczności tej integracji.

[dowód: akta kontroli str. 146]

1.2. Skuteczność przepływu informacji o przygotowaniu, realizacji i użytkowaniu inwestycji drogowych pomiędzy wydziałami i osobami nadzorującymi funkcjonowanie SZJ

Do 31 sierpnia 2013 r. system zarządzania i struktura Oddziału GDDKiA były niewydolne i niewłaściwe.

Od 1 września 2013 r. Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji kieruje i nadzoruje zagadnienia związane z procesem przygotowania i realizacji inwestycji. Podlegają mu komórki organizacyjne: Wydział Dokumentacji, Wydział Ochrony Środowiska, Wydział Nieruchomości, Wydział Realizacji, Stanowisko ds. Koordynacji i Monitoringu Inwestycji oraz Zespół Kierownika Projektu. Dyrektorowi Oddziału GDDKiA podlegają m.in. Wydział Planowania oraz Wydział Zamówień Publicznych (poprzednio planowanie inwestycji było nadzorowane przez Zastępcę Dyrektora ds. Przygotowania Inwestycji, a realizacja – Zastępcy Dyrektora ds. Realizacji Inwestycji). Zastępcy Dyrektora ds. Technologii podlega Wydział Technologii –

² W latach 2010-2013 przeprowadzono łącznie 69 auditów.

Laboratorium Drogowe oraz Stanowisko ds. Zarządzania Jakością w Zakresie Technologii.

[dowód: akta kontroli str. 147-219]

Po wprowadzonych zmianach organizacyjnych obieg dokumentów był adaptowany i umożliwiał skuteczny przepływ informacji. Poprzedni system zarządzania – w ocenie Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Inwestycji - funkcjonował niewydolnie, czego przejawem były zaburzenia komunikacyjne, rozdrobnienie celów głównych na podcele, które nie zawsze były zbieżne z celem głównym. Pracownicy utożsamiali się z realizacją wycinka zadania im przypisanego i nie byli zainteresowani kolejnym etapem realizacji celu. Skutkowało to występowaniem problemów np. na etapie realizacji budowy drogi. Nie konsultowano poszczególnych etapów realizacji zadania z następnym ogniwem jego realizacji. Niewłaściwe umiejscowienie komórek w schemacie organizacyjnym powodowało zaburzenia kompetencyjne i rozdrabniało odpowiedzialność. Nie było przejrzystego określenia podległości pracowników. Występowały też opóźnienia w przekazywaniu informacji między komórkami organizacyjnymi spowodowane niewłaściwym ich umiejscowieniem w pionach. Po zmianach komórki zostały umiejscowione zadaniowo, co wyeliminowało konieczność przekazywania dokumentów między pionami w trakcie realizacji zadania. Ważne zadania inwestycyjne będą realizowane przez utworzoną komórkę organizacyjną – Zespół Kierownika Projektu z Kierownikiem Projektu w randze Naczelnika Wydziału, co będzie skutkowało bezpośrednią codzienną komunikacją realizatorów zadania ze znacznym ograniczeniem korespondencji.

[dowód: akta kontroli str. 220-223]

1.3. Prowadzenie monitoringu i kontroli jakości realizowanych robót budowlanych

W Oddziale GDDKiA stosowano warunki kontraktowe wg FIDIC (Międzynarodowej Federacji Inżynierów Konsultantów), dla zawieranych umów z wykonawcami robót. Obowiązki w zakresie zapewnienia jakości spoczywały na wykonawcy-nadzorze i na zamawiającym (GDDKiA). Każdy z tych podmiotów prowadził monitoring i kontrolę niezależnie, porównując otrzymane wyniki w ramach rady budowy. Zagadnieniom jakości robót poświęcone były oddzielne spotkania, na których analizowano przyczyny powstania wad i wypracowywano rozwiązania techniczne i technologiczne zapobiegające ich powstawaniu. Spotkania prowadził zastępca dyrektora Oddziału ds. technologii. Ze spotkań były sporządzane protokoły. Wykrycie wad w czasie realizacji robót było sygnalizowane wykonawcy powiadomieniem o wadliwym wykonaniu z żądaniem wyjaśnień i naprawy. W ramach GDDKiA był prowadzony ranking jakości robót wykonywanych przez wykonawców.

Monitoring jakości wykonywanych robót był prowadzony na bieżąco. Wszystkie niezgodności z wymaganiami Szczegółowych Specyfikacji Technicznych (SST) były niezwłocznie przekazywane Inżynierowi Kontraktu, który wzywał wykonawcę do usunięcia wykrytych wad. W asortymentach, których możliwe były naprawy wykonawca wady usuwał na bieżąco, a tam, gdzie wady były trwałe, Inżynier oceniał

czy miały one wpływ na bezpieczeństwo, nośność, funkcjonalność i trwałość. Jeżeli znaczenie ich było niewielkie, dokonywano potrąceń i przedłużano gwarancję, a tam gdzie mogłoby wystąpić którekolwiek z ww. ryzyk, elementy wadliwych robót były rozbierane i wykonywane ponownie.

Analiza dokumentacji odbiorowej jednej z trzech kontrolowanych inwestycji (Budowa łącznika węzła Turzno z drogą krajową nr 15) wykazała, że podczas odbioru stwierdzono wady trwale określone w załączniku nr 2 do protokołu odbioru ostatecznego. W związku z otrzymaniem negatywnych wyników wskaźnika zagęszczenia (1) i 2 wyników szczepności między warstwami na odcinkach: trasa zasadnicza km 1+450 – 1+550 str. L oraz DW 646 km 0+400 – 0+454,59 str. P i L, z tytułu wad Komisja ustaliła przedłużenie gwarancji o 1 rok.

W nawiązaniu do zapisów Załącznika nr 1 do Protokołu Odbioru Ostatecznego Robót punkt 8 i 9, wyników trwałości i nośności metodą FWD, ustalono przedłużenie gwarancji jakości dla dróg dojazdowych DD5 i DD6 o 1 rok, potrącenie w wysokości 31.118,26 zł brutto (brak wymaganej wg SST grubości) oraz przedłużenie gwarancji jakości dla drogi dojazdowej DD1 o 2 lata.

1.4. Wpływ wdrożonego w Oddziale GDDKiA SZJ na wymaganą jakość robót budowlanych

Wdrożony w Oddziale GDDKiA SZJ przyczyniał się do osiągnięcia wymaganej jakości robót budowlanych. Odbywało się to m.in. poprzez wprowadzenie procedur FIDIC, audytów jakości oraz działania związane z certyfikacją Laboratorium Drogowego. Laboratorium od 2012 r. było w stanie wykonać większość specyfikowanych badań kontrolnych. W dniu 27 czerwca 2013 r. złożono wniosek o uzyskanie akredytacji do Polskiego Centrum Akredytacji. Rozpoczęcie procesu nastąpiło 4 lipca 2013 r., a przewidywany termin podjęcia decyzji w procesie akredytacji – 02.06.2014 r.

[dowód: akta kontroli str. 224-232]

1.5. Przygotowanie organizacyjne i sprzętowe Wydziału Technologii – Laboratorium Drogowego Oddziału GDDKiA do badań i kontroli jakości wykonywanych robót budowlanych oraz zastosowanych materiałów

Laboratorium Drogowe Oddziału GDDKiA w pełnym wymiarze było przygotowane do badań i kontroli jakości od połowy 2012 r., kiedy to oddano do użytku nowe i w pełni nowoczesne laboratorium. Poprzednio siedziba laboratorium znajdowała się w niewielkim budynku magazynowo biurowym i była niewystarczająca dla coraz nowocześniejszych technologii i urządzeń stosowanych w badaniach jakości dróg oraz skali inwestycji drogowych prowadzonych przez Oddział GDDKiA. Zakresy badań wykonywane w Laboratorium obejmowały wszystkie badania podstawowe. Nie wykonywano specjalistycznych badań materiałów np. stali, dużych prefabrykatów betonowych, geosyntetyków, badań chemicznych itp. Nie wykonuje się też pełnych badań betonów nawierzchniowych (wskaźnik rozmieszczenia porów), własności lepiszcz odzyskanych.

[dowód: akta kontroli str. 233-235]

Do 2010 r. Laboratorium Drogowe Oddziału GDDKiA funkcjonowało w formie gospodarstwa pomocniczego. Sporządzano wówczas dla każdej inwestycji drogowej „Zestawienia kosztów związanych z obsługą laboratoryjną dla Nadzoru Inwestorskiego robót drogowych”, w których – na podstawie SST – zamieszczano wszystkie wymagane badania i pomiary. Zatwierdzał je kierownik laboratorium. Od 2011 r. nie sporządza się takich zestawień, a badania i pomiary wykonywane są na zlecenie Inżyniera Kontraktu.

[dowód: akta kontroli str. 236-237]

Laboratorium – gospodarstwo pomocnicze oprócz badań i pomiarów zleczanych przez Inżyniera świadczyło także usługi na rzecz podmiotów zewnętrznych. W czasie kontroli – za zgodą Dyrektora GDDKiA – Oddział podjął współpracę z samorządami (miasta Toruń i Włocławek) polegającą na świadczeniu usług laboratoryjnych. Dla Torunia wykonano ocenę równości podłużnej warstwy ścieralnej z asfaltu lanego planografem oraz profilografem laserowym na obiektach inżynierskich wiadukt WK-6 oraz estakadach E3P i E4P. Miasto Włocławek wystąpiło z wnioskiem o wykonanie badań laboratoryjnych nawierzchni oraz podłoża na zadaniu „Przebudowa drogi krajowej nr 1”.

[dowód: akta kontroli str. 238-243]

1.6. Wyznaczenie kierownika projektu dla kontrolowanych inwestycji

Kontrolą objęto 3 inwestycje realizowane w badanym okresie (lata 2008-2013), to jest.:

1/ „Budowa drogi łączącej węzeł Turzno na autostradzie A1 z drogą krajową nr 15”, zwana dalej „Inwestycja 1”,

2/ „Budowa drogi ekspresowej S-5 i S-10 na odcinku węzeł Stryżek – węzeł Białe Błota”, zwana dalej „Inwestycja 2”,

3/ „Projekt oraz rozbudowa DK 1 Gdańsk – Cieszyn na odcinku Toruń – Włocławek od km 221+200 do km 235+717”, zwana dalej „Inwestycja 3”. Projekt był realizowany w systemie „Projektuj i Buduj”.

Dyrektor Oddziału GDDKiA wyznaczył kierownika projektu dla Inwestycji 1 na etapie przygotowywania wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID), a dla Inwestycji 3 – z dniem podpisania umowy o zarządzanie i nadzór inwestorski na realizacją kontraktu.

Dla Inwestycji 2 nie wyznaczono kierownika projektu, bowiem procedury w tym zakresie obowiązywały od 26 lutego 2010 r., a umowę z wykonawcą podpisano 18 lipca 2008 r. Wyznaczono Inżyniera, co zostało odnotowane w SIWZ zatwierdzonym w październiku 2007 r.

Zarówno Inżynier, jak i kierownicy projektu byli pracownikami Oddziału GDDKiA, posiadali wymagane doświadczenie zawodowe, uprawnienia i kwalifikacje. Kontrola wykazała, że należycie wywiązywali się ze swoich obowiązków.

[dowód: akta kontroli str. 244-279]

W trakcie budowy nie wystąpiły zmiany na stanowisku kierownika projektu. Wystąpiły natomiast dwie zmiany na stanowisku Inżyniera (Inwestycja 2), które miały miejsce w trakcie trwania okresu gwarancyjnego.

[dowód: akta kontroli str. 280-292]

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie³ działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym obszarze.

2. Ocena prawidłowości wykonania dokumentacji projektowej

Opis stanu
faktycznego

2.1. Wybór biura projektów

2.1.1. Inwestycja 1 - „Budowa drogi łączącej węzeł Turzno na autostradzie A1 z drogą krajową nr 15”

Do opracowania dokumentacji projektowej na realizację inwestycji wybrano firmę Scott Wilson Ltd reprezentowaną przez Scott Wilson Sp. z o.o. w Polsce, z siedzibą w Warszawie. Postępowanie prowadzono w trybie przetargu ograniczonego. Przy wyborze Wykonawcy zastosowano kryterium oceny ofert określone w SIWZ – „najniższa cena”. Zamówienie obejmowało opracowanie projektu budowlanego i wykonawczego dla dwóch dróg łączących węzły na autostradzie A1 z drogami krajowymi: 1/ węzeł Grudziądz z drogą krajową nr 55 oraz 2/ węzeł Turzno z drogą krajową nr 15.

Umowę zawarto w dniu 12.12.2007 r. Termin wykonania ustalono na 10 miesięcy od daty podpisania umowy (do 11.10.2008 r.), za wynagrodzeniem wynoszącym 1.450.000 zł netto (1.769.000 zł brutto).

[dowód: akta kontroli str. 293-307]

Umowę zmieniano siedmiokrotnie, tj.:

- Aneks nr 1 z dnia 01.10.2008 r. dotyczył zmiany terminu do 30.05.2009 r. z przyczyn leżących po stronie zamawiającego – wydanie przez Wójta Gminy Lubicz postanowienia z dnia 23.09.2008 r. nakładającego obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w pełnym zakresie. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla kontrolowanej inwestycji Wójt Gminy Lubicz wydał w dniu 19.03.2010 r.

[dowód: akta kontroli str. 308-330]

- Aneks nr 2 z dnia 25.03.2009 r. dotyczył zmiany zakresu wykonania przedmiotu umowy w związku ze zmianą przepisów i koniecznością uzyskania ZRID (bez zmian terminu i wynagrodzenia);

³ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen cząstkowych dotyczących działalności w badanym obszarze: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

- Aneks nr 3 z dnia 28.05.2009 r. dotyczył zmiany terminu do 30.11.2009 r. z przyczyn leżących po stronie zamawiającego – nałożenie przez Prezydenta Grudziądza obowiązku sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (dot. węzła Grudziądz) – konsultacje społeczne;
- Aneks nr 4 z dnia 27.11.2009 r. dotyczył zmiany terminu do 31.05.2010 r. z przyczyn leżących po stronie zamawiającego (nowe zarządzenia GDDKiA zmieniające dotychczasowe przepisy wewnętrzne dotyczące przygotowania i realizacji inwestycji);
- Aneks nr 5 z dnia 21.05.2010 r. dotyczył zmiany terminu do 30.10.2010 r. z przyczyn leżących po stronie zamawiającego (nowy harmonogram prac projektowych, przedłużające się procedury administracyjne);
- Aneks nr 6 z dnia 29.03.2012 r. – zmiana nazwy wykonawcy: URS Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie przy ul. Rejtana 17;
- Aneks nr 7 z dnia 29.03.2012 r. – zmiana wynagrodzenia wykonawcy do kwoty 1.511.400 zł netto (wzrost o 61.400 zł - ze względu na zmianę ilości i wartości wykonania poszczególnych opracowań) i 1.856.652 zł brutto (w związku ze zmianą stawek podatku VAT).

Ostatecznie umowy termin wykonania dokumentacji projektowej został przesunięty o 2 lata.

[dowód: akta kontroli str. 331-372]

Z protokołów zdawczo-odbiorczych wynikało, że 10 spośród 13 opracowań projektowych (77%) zostało wykonanych po terminie. Opóźnienia wynosiły od 5 do 146 dni. Z tego tytułu Oddział GDDKiA naliczył wykonawcy kary umowne w łącznej wysokości 1.246.000 zł, przy wartości wynagrodzenia za wykonanie tych opracowań wynoszącej 675.200 zł netto. W dniu 6 września 2013 r. Oddział GDDKiA wezwał wykonawcę do próby ugodowej (posiedzenie sądu w tej sprawie zostało wyznaczone na dzień 3 grudnia 2013 r.)

[dowód: akta kontroli str. 373-389]

Decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji (ZRID) Wojewoda Kujawsko-Pomorski wydał w dniu 1 lipca 2011 r., która stała się ostateczna z dniem 5 grudnia 2012 r.

[dowód: akta kontroli str. 390-454]

2.1.2. Inwestycja 2 - „Budowa drogi ekspresowej S-5 i S-10 na odcinku węzeł Stryzsek – węzeł Białe Błota”

Dokumentację projektową na realizację inwestycji opracowała firma Europrojekt Gdańsk sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, wybrana w przetargu nieograniczonym, gdzie wyłącznym kryterium wyboru najkorzystniejszej oferty spośród ofert nieodrzuconych była najniższa cena.

Umowę zawarto w dniu 23 grudnia 2002 r. Wynagrodzenie ustalono na kwotę 2.360.700 zł brutto (1.935.000 zł netto). Termin wykonania ustalono do dnia 15 grudnia 2003 r. Umowę zmieniano 2-krotnie, tj.:

- Aneks nr 1 z dnia 2 października 2003 r. – dotyczył zmiany terminu do dnia 15 grudnia 2004 r. oraz wynagrodzenia do kwoty 2.832.840 zł brutto (2.322.000 zł netto) – o 20%. Przyczyną było rozszerzenie zakresu prac projektowych i ich zlecenie przez Oddział GDDKiA.

- Aneks nr 2 z dnia 5 grudnia 2004 r. – dotyczył zmiany terminu do dnia 30 listopada 2005 r., na wniosek biura projektów uzasadniony brakiem decyzji lokalizacyjnych dla drogi ekspresowej S-5 i S-10 na odcinku węzeł Kujawska – granica miasta i węzeł Stryszek – węzeł Białe Błota.

Ostateczny termin wykonania projektu przesunięto o 2 lata.

[dowód: akta kontroli str. 455-486]

2.2. Rozwiązania technologiczne i materiałowe umożliwiające uzyskanie zakładanych i wymaganych przepisami technicznymi parametrów

Przedstawione w dokumentacji projektowej rozwiązania technologiczne i materiałowe umożliwiały uzyskanie zakładanych i wymaganych przepisami technicznymi parametrów. Rozwiązania te były uzgodnione z GDDKiA. Na Radach Projektu z udziałem wykonawcy omawiano również postęp prac, jednocześnie określając terminy przekazania poszczególnych materiałów.

Dokumentacja projektowa była opiniowana i weryfikowana m.in. przez Wydział Realizacji, Wydział Sieci Drogowej, Wydział BRD i Zarządzania Ruchem, Wydział Technologii, Wydział Mostów, Rejon Dróg, Stanowisko ds. Zarządzania Kryzysowego i Przygotowań Obronnych, Wydział Ochrony Środowiska, Wydział Nieruchomości, Wydział Dróg Oddziału GDDKiA. Spostrzeżenia, uwagi i zalecenia formułowane do dokumentacji przez poszczególne Wydziały były omawiane na spotkaniach lub korespondencyjnie z projektantem i na tej podstawie ustalano, które należy wprowadzić.

Warstwy konstrukcyjne nawierzchni jezdni i podbudowy były uzgadniane z Laboratorium Drogowym Oddziału GDDKiA. Przy uzgadnianiu rozwiązań konstrukcyjnych i materiałowych brano pod uwagę prognozę kategorii ruchu.

2.3. Nadzór nad prowadzonymi przez biuro projektowe badaniami geologicznymi

Opracowanie projektu prac geologicznych i dokumentacji geologiczno-inżynierskiej wymagało m.in. wykonania stosownych badań wyszczególnionych w Specyfikacji Technicznej, stanowiącej element SIWZ (np. P-40.00 dla Inwestycji 1, gdzie były sprecyzowane szczegółowe zasady wykonywania podłoża dróg i drogowych obiektów inżynierskich). W SIWZ dla Inwestycji 2 odwoływano się do konieczności zapewnienia zgodności opracowania z przepisami techniczno-budowlanymi, w szczególności z rozporządzeniem MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz instrukcji badań podłoża gruntowego GDDKiA z 1998 r. – gdzie określone były sposoby dostosowania podłoża do odpowiednich warunków nośności. Opracowania te podlegały sprawdzeniu i uzgodnieniu przez Oddział GDDKiA.

Do projektu prac geologicznych dla Inwestycji 1 zostały wniesione następujące uwagi:

- na etapie I sprawdzenia:

- nie uwzględniono wykonania wierceń i odkrywek nawierzchni na istniejącej drodze wojewódzkiej nr 646 i na drodze krajowej nr 15,

- brak oznaczenia CBR dla pobranych próbek gruntu, a badania gruntów spoistych tylko dla próbek o $II > 0.4$.

- na etapie II sprawdzenia - grupę nośności podłoża dla gruntów wątpliwych i wysadzinowych należy określić wg. Tablicy nr 7, wyznaczonej na podstawie badań wskaźnika nośności CBR zgodnie z normą BN-70/8931-05 lecz po 4 dobach nasycenia wodą.

Po wyjaśnieniach i uzupełnieniach wykonawcy zaakceptowano projekt prac geologicznych, a dokumentacja geologiczno-inżynierska została po sprawdzeniu zaakceptowana bez uwag.

W trakcie realizacji obu ww. inwestycji stwierdzono występowanie niezgodności pomiędzy projektem a stanem faktycznym, spowodowane niedostatecznym rozpoznaniem podłoża gruntowego na etapie projektowania inwestycji.

Wykonawca Inwestycji 1, podczas prowadzenia robót przy rozbiórce starej nawierzchni na DK15 w okolicach nowobudowanego ronda, napotkał warunki gruntowe znacznie odbiegające od założeń projektowych. Przeprowadzono badania geologiczne pod projektowany przebieg drogi krajowej nr 15, stwierdzono konieczność wzmocnienia podłoża gruntowego, poprzez zastosowanie materaca wzmacniającego z KŁSM zbrojonego siatką o sztywnych węzłach, co zostało umocowane Protokołem Konieczności nr 3 z dnia 23.01.2013 r.

Wykonawca Inwestycji 2 w raportach o postępie robót nr 05 i 07 poinformował o wystąpieniu okoliczności zwiększenia zakresu wymiany gruntów. W Dzienniku Budowy wykonawca zapisał m.in.:

- w dniu 06.02.2009 r. – zgłosił „występowanie gruntów wątpliwych zwięzłych w korycie pod projektowaną S-5 w km 60+720 – 60+060”,

- w dniu 23.03.2009 r. – zgłosił „występowanie gruntów organicznych, które zalegają pod warstwą humusu na głębokości ok. 0,6 m”.

Laboratorium Drogowe Gospodarstwo Pomocnicze w piśmie do Oddziału GDDKiA z 5.12.2008 r. wyraziło swoją opinię na ten temat, wskazując na to, że:

- grunty występujące w podłożu są nienośne, co wynika z przeprowadzonych badań na etapie realizacji robót w obrębie istniejącego korpusu drogowego; w czasie wykonywania prac ziemnych wystąpiło „tąpnięcie” częściowe korpusu, w związku z tym wstrzymano roboty przy istniejącej jezdni;

- pozostawienie gruntów nienośnych pod istniejącą jezdnią spowoduje jej osiadanie, a dodatkowe obciążenie nasypem może doprowadzić do katastrofy budowlanej; obowiązkowo należy przeprowadzić badania stateczności nasypu na nienośnym podłożu;

- wszelkie osiadanie korpusu ziemnego w obrębie obiektów mostowych spowoduje powstanie uskoków;

- brak jest informacji na temat trwałości materacy z geosiatki pod korpusem ziemnym na gruntach słabonośnych;

- wskazana jest rozbiórka istniejącej jezdni i pełna wymiana gruntów słabonośnych tak jak w obrębie nowo wykonywanych prac.

[dowód: akta kontroli str. 487]

W SST (ST D-02.04.01 „Wymiana gruntu”) zapisano, że przed przystąpieniem do wykonywania wymiany gruntu wykonawca wykona dodatkowe badania uzupełniające w celu precyzyjnego określenia miąższości i rodzaju gruntów nienośnych. Ze względu na fakt, że rozpoznanie gruntowe na etapie projektowania znacznie różniło się od stanu rzeczywistego inwestor zlecił dodatkowe badania gruntu i określił konieczność zwiększenia obszaru wymiany o dodatkowe miejsca nie ujęte w dokumentacji technicznej. Na wykonanej wymianie gruntu, w której z podłoża pod torfem usunięto zalegające gytie i namuły, wykonano badania nośności i po uzyskaniu zgody projektanta i akceptacji zamawiającego odstąpiono od wzmocnienia podstawy nasypu matercem o sztywnych węzłach i wyselekcjonowanej mieszanki kruszywa.

2.4. Weryfikacja dokumentacji projektowej

Dokumentacja projektowa była sprawdzana przez właściwe Wydziały Oddziału i Departamenty Centrali GDDKiA. Dokumentację dla Inwestycji 1 sprawdził Doradca Techniczny GDDKiA, a dla Inwestycji 2 w końcowym etapie opracowania jej ocenę zlecono niezależnemu sprawdzającemu. Dokumentacje projektowe były kompletne, posiadały wymagane opinie i uzgodnienia. Projekty budowlane i wykonawcze były sporządzone przez osoby posiadające odpowiednie uprawnienia. Oddział GDDKiA zatwierdził projekty prac geologicznych i zaakceptował dokumentację geologiczno-inżynierską. Dokumentacje projektowe zostały zaakceptowane przez Generalnego DDKiA.

W trakcie opracowywania oraz przed odbiorem dokumentacji projektowej organizowane były posiedzenia Rady Projektu - Zespołu Oceny Projektów Inwestycyjnych w Oddziale GDDKiA oraz Komisji Oceny Projektów Inwestycyjnych przy Generalnym DDKiA..

[dowód: akta kontroli str. 488-527]

Dokumentacja projektowa dla Inwestycji 1 posiadała audyt Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, a dla Inwestycji 2 projekty organizacji ruchu były opiniowane przez Oddział GDDKiA i zatwierdzane przez Centralę GDDKiA na posiedzeniu Komisji Oceny Projektów Organizacji Ruchu.

[dowód: akta kontroli str. 528-538]

2.5. Zmiany elementów zagospodarowania terenu, obiektów i urządzeń w trakcie realizacji inwestycji

Na etapie realizacji Inwestycji 1 dokonano zmian nieodstępujących w sposób istotny od zatwierzonego projektu budowlanego. Wprowadzone zmiany dotyczyły: skomunikowania działki nr 36/7 z drogą wojewódzką nr 646, wykonania schodów do figurki, wydłużenia zjazdu z drogi dojazdowej km 0+064 oraz przepustu przy DW 646 km 0+048.

Stwierdzono rozbieżności pomiędzy stanem faktycznym, a wykonaną dokumentacją projektową.

- Zgodnie z SST, na wykonanie nasypów wartość wskaźnika nośności powinna wynosić $E_2 \geq 30 \text{MPa}$ dla podłoża pod nasypy. W przypadku nie osiągnięcia wymaganej nośności gruntu należało wykonać wzmocnienie podłoża. Z przeprowadzonych badań laboratoryjnych przez wykonawcę robót oraz Laboratorium Drogowe Oddziału GDDKiA wynikało, że podłoże nie spełniało wymagań SST. Przedmiar robót nie zawierał pozycji kosztorysowej do rozliczenia opisanych robót. W związku z powyższym wprowadzono Protokołem Konieczności nr 1 pozycję kosztorysową: Wzmocnienie podłoża gruntowego w podstawie nasypu spoiwem hydraulicznym – Tefra 15 – ilość 21.151,00 m², całkowita wartość 318.692,69 zł brutto.

[dowód: akta kontroli str.]

- Zgodnie z uzgodnieniem nr 4/2010 z dnia 14.01.2011 z Operatorem Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM S.A. Oddział w Gdańsku należało przesunąć punkt pomiarowy ochrony katodowej typu PR. Przedmiar robót nie zawierał pozycji kosztorysowej do rozliczenia opisanych robót. W związku z powyższym wprowadzono Protokołem Konieczności nr 2 pozycję kosztorysową: Przesunięcie punktu pomiarowego ochrony katodowej typu PR. - ilość 1 ryczałt, całkowita wartość 4.305,00 zł brutto.
- Podczas prowadzenia robót przy rozbiórce starej nawierzchni na DK nr 15 w miejscu usytuowania nowobudowanego ronda, wykonawca napotkał warunki gruntowe znacznie odbiegające od założeń projektowych. Wyniki badań nośności podłoża przeprowadzone przez Laboratorium Wykonawcy oraz Wydział Technologii Oddziału GDDKiA jednoznacznie wskazywały na istotną utratę nośności podłoża gruntowego. Osiągnięte wyniki badań pokazywały, że parametry podłoża gruntowego były zdecydowanie niższe niż wymagane w SST. W związku z powyższym wykonano wzmocnienie podłoża gruntowego pod projektowany przebieg drogi krajowej nr 15 w km 0+000 – 0+437,65 str. P poprzez zastosowanie materaca wzmacniającego zbrojonego siatką o sztywnych węzłach. Protokołem Konieczności nr 3 wprowadzono pozycję kosztorysową: Wykonanie materaca wzmacniającego podłoże gruntowe - ilość 1.233,60 m², całkowita wartość 104.930,02 zł brutto.

[dowód: akta kontroli str. 539-559]

W trakcie realizacji Inwestycji 2 wprowadzono kilka udoskonaleń, to jest:

- wydłużono przejścia dla zwierząt PZ 5, co pozwoliło na bezpieczne przeprowadzenie zwierząt poza drogę dojazdową,
- podwyższono skrajnie przejazdów gospodarczych,
- wprowadzono schematy Tymczasowej Organizacji Ruchu, które zminimalizowały uciążliwość dla uczestników ruchu drogowego,
- wprowadzono technologię robót minimalizującą uciążliwość dla całego otoczenia oraz infrastruktury.

Inżynier Rezydent w uwagach i wnioskach do Raportu Końcowego stwierdził, że dokumentacja projektowa wraz z przedmiarami została opracowana poprawnie. Zastrzeżenia dotyczyły pozycji z Kosztorysu Ofertowego nr 358, 359 i 360

odnoszące się do wymiany gruntu nośnego na węźle Białe Błota na grunt nośny dobrze zagęszczony z zakupem materiału, dowiezieniem, wbudowaniem oraz zagęszczeniem nasypu. W jego ocenie zwiększenie ceny kontraktowej o 27 536 682,30 zł było spowodowane niepełnym rozpoznaniem geologicznym terenu budowy węzła w Białych Błotach.

[dowód: akta kontroli str. 560-566]

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym obszarze.

3. Wybór uczestników procesu budowlanego

Opis stanu
faktycznego

3.1. Wybór wykonawcy inwestycji

3.1.1. Inwestycja 1 - „Budowa drogi łączącej węzeł Turzno na autostradzie A1 z drogą krajową nr 15”

Na wykonawcę inwestycji wybrano firmę STRABAG Sp. z o.o. z siedzibą w Pruszkowie. Postępowanie prowadzono w trybie przetargu ograniczonego. Przy wyborze Wykonawcy zastosowano kryterium oceny ofert określone w pkt 12 SIWZ - kryterium „cena”.

Warunki udziału w postępowaniu określone w SIWZ dotyczyły: sytuacji ekonomicznej i finansowej, zdolności technicznej oraz potencjału kadrowego. Wykonawca spełniał warunki określone przez zamawiającego w SIWZ.

Opracowana Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia – Tom III zawierała wymagane „Specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót”, w których ujęto zbiory wymagań niezbędnych do określenia standardu i jakości wykonania robót w zakresie sposobu wykonania, właściwości wyrobów budowlanych oraz oceny prawidłowości wykonania poszczególnych robót.

Umowa z wykonawcą została zawarta w dniu 10 stycznia 2012 r. zgodnie z projektem przedstawionym w SIWZ, z 13-to miesięcznym terminem zakończenia robót, za wynagrodzeniem brutto wynoszącym 18.417.408,26 zł (zgodnie z ofertą wykonawcy). Maksymalna wysokość zobowiązania określona w umowie wynosiła 19.706.626,84 zł brutto, co stanowiło 107% wstępnego wynagrodzenia.

[dowód: akta kontroli str. 567-583]

Roboty budowlane zostały rozpoczęte 1 marca 2012 r. a zakończone 10 lutego 2013 r., tj. w terminie umownym. Końcowa wartość kontraktu wyniosła 18.759.019,44 zł brutto, tj. 102% wstępnego wynagrodzenia.

Wykonawca został zobowiązany do udzielenia gwarancji na okresy: 60 miesięcy – w zakresie robót budowlanych, 36 miesięcy – w zakresie oznakowania poziomego oraz 12 miesięcy – w zakresie zieleni.

[dowód: akta kontroli str. 584-610]

3.1.2. Inwestycja 2 - „Budowa drogi ekspresowej S-5 i S-10 na odcinku węzeł Stryszek – węzeł Białe Błota”

Na wykonawcę inwestycji wybrano firmę BUDIMEX DROMEX S.A. z siedzibą w Warszawie. Postępowanie prowadzono w trybie przetargu nieograniczonego. Przy wyborze Wykonawcy zastosowano kryterium oceny ofert określone w SIWZ - kryterium „cena”.

[dowód: akta kontroli str. 611-628]

Warunki udziału w postępowaniu określone w SIWZ dotyczyły: sytuacji ekonomicznej i finansowej, zdolności technicznej oraz potencjału kadrowego. Wykonawca spełniał warunki określone przez zamawiającego w SIWZ.

[dowód: akta kontroli str. 629-637]

Opracowana Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia – Tom III zawierała wymagane „Specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót”, w których ujęto zbiory wymagań niezbędnych do określenia standardu i jakości wykonania robót w zakresie sposobu wykonania, właściwości wyrobów budowlanych oraz oceny prawidłowości wykonania poszczególnych robót.

Umowa z wykonawcą została zawarta w dniu 18 lipca 2008 r. zgodnie z projektem przedstawionym w SIWZ, z terminem zakończenia robót do 18 maja 2010 r., za wynagrodzeniem brutto wynoszącym 371.087.274,88 zł (zgodnie z ofertą wykonawcy). Maksymalna wysokość zobowiązania określona w umowie wynosiła 408.196.002,37 zł brutto, co stanowiło 110% wstępnego wynagrodzenia.

[dowód: akta kontroli str. 638-650]

Roboty zostały wykonane w terminie umownym, a końcowa wartość kontraktu wyniosła 403.654.975,46 zł brutto, tj. 108% wstępnego wynagrodzenia.

Wykonawca został zobowiązany do udzielenia gwarancji na okres 36 miesięcy.

[dowód: akta kontroli str. 651-661]

3.1.3. Inwestycja 3 - „Projekt oraz rozbudowa DK 1 Gdańsk – Cieszyn na odcinku Toruń – Włocławek od km 221+200 do km 235+717”

Na wykonawcę inwestycji wybrano Konsorcjum firm:

1/ ERBUD S.A. z siedzibą w Warszawie – Lider,

2/ Przedsiębiorstwo Robót Mostowych MOSTY – ŁÓDŹ z siedzibą w Łodzi – Partner,

3/ Przedsiębiorstwo Robót Drogowych S.A. z siedzibą w Toruniu – Partner.

Postępowanie prowadzono w trybie przetargu ograniczonego. Przy wyborze Wykonawcy zastosowano kryterium oceny ofert określone w pkt. 13.1. SIWZ - kryterium „cena”.

[dowód: akta kontroli str. 662-687]

Warunki udziału w postępowaniu określone w SIWZ dotyczyły: sytuacji ekonomicznej i finansowej, zdolności technicznej oraz potencjału kadrowego. Wykonawca spełniał warunki określone przez zamawiającego w SIWZ.

[dowód: akta kontroli str. 688-692]

Opracowana Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia – Tom III zawierała wymagane „Specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót”, w których ujęto zbiory wymagań niezbędnych do określenia standardu i jakości wykonania robót

w zakresie sposobu wykonania, właściwości wyrobów budowlanych oraz oceny prawidłowości wykonania poszczególnych robót.

Umowa z wykonawcą została zawarta w dniu 5 sierpnia 2009 r. zgodnie z projektem przedstawionym w SIWZ, z terminem zakończenia robót do 5 listopada 2010 r., za wynagrodzeniem brutto wynoszącym 58.764.050,99 zł (zgodnie z ofertą wykonawcy).

[dowód: akta kontroli str. 693-705]

W związku z niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi (ponadnormatywne opady deszczu) powodującymi przerwy w robotach, zalanie korpusu drogowego, przemoczenie gruntów – przesunięto termin wykonania przedmiotu umowy ostatecznie do 14 kwietnia 2010 r., tj. o ponad 5 miesięcy. Nie dokonywano zwiększenia wynagrodzenia wykonawcy.

Wykonawca został zobowiązany do udzielenia gwarancji na okres 36 miesięcy.

[dowód: akta kontroli str. 706-714]

3.2. Wybór inżyniera kontraktu (konsultanta)

3.2.1. Inwestycja 1 - „Budowa drogi łączącej węzeł Turzno na autostradzie A1 z drogą krajową nr 15”

Dla przedmiotowej inwestycji nie dokonano wyboru inżyniera kontraktu. Według wyjaśnień Kierownika Projektu dla mniejszych kontraktów Oddział GDDKiA nie stosował procedur FIDIC.

[dowód: akta kontroli str. 715]

Zarządzanie projektem i pełnienie nadzoru inwestorskiego powierzono firmie PM Pilarski Miśkiewicz Sp. z o.o. z siedzibą w Łodzi, Al. Piłsudskiego 135 – wybranej w trybie przetargu nieograniczonego. Przy wyborze wykonawcy zastosowano kryterium oceny ofert określone w SIWZ - kryterium „cena”.

Warunki udziału w postępowaniu określone w SIWZ dotyczyły: posiadania uprawnień do wykonywania określonej działalności lub czynności, posiadania wiedzy i doświadczenia oraz potencjału kadrowego.

SIWZ nie zawierała warunków przypisanych inżynierowi kontraktu wg FIDIC-1999. Przedmiotem zamówienia było świadczenie usług zarządzania i nadzoru nad realizacją projektu. Wykonawca był odpowiedzialny za:

- pełnienie funkcji Inspektora robót,
- pełnienie funkcji koordynatora zespołu nadzoru inwestorskiego w znaczeniu art. 27 ustawy „Prawo budowlane”,
- wykonywanie innych czynności określonych w SIWZ,
- wspieranie Zamawiającego we wszystkich czynnościach technicznych, administracyjnych i finansowych związanych z realizacją Kontraktu.

Na czele Zespołu nadzoru stał Przedstawiciel Wykonawcy, Inspektor Koordynator. Jego zadania były zbieżne z tymi, jakie były przypisane Inżynierowi w „Warunkach Kontraktu na budowę dla Robót Budowlanych i Inżynierskich Projektowanych przez Zamawiającego” /FIDIC – 1999/.

Wykonawca spełniał warunki określone przez zamawiającego w SIWZ.

Umowa z wykonawcą została zawarta w dniu 8 marca 2012 r. zgodnie z projektem przedstawionym w SIWZ, z terminem obowiązywania wynoszącym 15 miesięcy od

podpisania umowy z wykonawcą robót, za wynagrodzeniem wynoszącym 599.748 zł brutto.

Nie dokonywano przesunięcia terminu wykonania ani wzrostu wartości umowy.

[dowód: akta kontroli str. 716-735]

3.2.2. Inwestycja 2 - „Budowa drogi ekspresowej S-5 i S-10 na odcinku węzeł Stryszek – węzeł Białe Błota”

Na pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu wybrano firmę LAFRENTZ-POLSKA Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu – wybranej w trybie przetargu ograniczonego. Przy wyborze wykonawcy zastosowano kryterium oceny ofert określone w SIWZ - kryterium „cena”.

[dowód: akta kontroli str. 736-754]

Warunki udziału w postępowaniu określone w SIWZ dotyczyły: zdolności ekonomicznej i finansowej, posiadania uprawnień do wykonywania określonej działalności lub czynności, posiadania wiedzy i doświadczenia oraz potencjału kadrowego.

Wykonawca, zwany dalej Zespołem Inżyniera Rezydenta, działał zgodnie z rolą, jaką przypisano Personelowi Zamawiającego (w części uprawnień przekazanych przez Inżyniera) w „Warunkach Kontraktu na budowę dla Robót Budowlanych i Inżynierskich Projektowanych przez Zamawiającego” /FIDIC – 1999/ oraz w „Warunkach Szczegółowych”, w zakresie uprawnień i obowiązków określonych w SIWZ oraz pełnić funkcję koordynatora zespołu nadzoru inwestorskiego w znaczeniu art. 27 ustawy „Prawo budowlane”.⁴

Wykonawca spełniał warunki określone przez zamawiającego w SIWZ.

Umowa z wykonawcą została zawarta w dniu 15 lipca 2008 r. zgodnie z projektem przedstawionym w SIWZ, z terminem obowiązywania wynoszącym 58 miesięcy od podpisania umowy, za wynagrodzeniem wynoszącym 2.974.664,80 zł brutto.

Nie dokonywano przesunięcia terminu wykonania ani wzrostu wartości umowy.

[dowód: akta kontroli str. 755-759]

3.2.3. Inwestycja 3 - „Projekt oraz rozbudowa DK 1 Gdańsk – Cieszyn na odcinku Toruń – Włocławek od km 221+200 do km 235+717”

Na pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu wybrano firmę LAFRENTZ-POLSKA Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu przy – wybranej w trybie przetargu nieograniczonego. Przy wyborze wykonawcy zastosowano kryterium oceny ofert określone w SIWZ - kryterium „cena”.

[dowód: akta kontroli str. 760-771]

Warunki udziału w postępowaniu określone w SIWZ dotyczyły: zdolności ekonomicznej i finansowej, posiadania uprawnień do wykonywania określonej działalności lub czynności, posiadania wiedzy i doświadczenia oraz potencjału kadrowego.

Kontrakt z Wykonawcą był realizowany w oparciu o „Warunki kontraktu na urządzenia i budowę z projektowaniem dla urządzeń elektrycznych i mechanicznych

⁴ Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, Dz. U. z 2013 r., poz. 1409 j.t.

oraz dla robót budowlanych i inżynierskich projektowanych przez Wykonawcę” /FIDIC-1999/. Usługa obejmowała:

- zarządzanie i koordynację realizacji budowy z projektowaniem,
- nadzór nad robotami budowlanymi i projektowymi.

Na czele Zespołu nadzoru stał Przedstawiciel Wykonawcy, Inżynier. Działał on zgodnie z rolą, jaką przypisano Inżynierowi w „Warunkach kontraktu na urządzenia i budowę z projektowaniem” w zakresie uprawnień i obowiązków określonych w SIWZ.

[dowód: akta kontroli str. 772]

Wykonawca spełniał warunki określone przez zamawiającego w SIWZ.

Umowa z wykonawcą została zawarta w dniu 30 lipca 2009 r. zgodnie z projektem przedstawionym w SIWZ, z terminem obowiązywania wynoszącym 52 miesiące od podpisania umowy, za wynagrodzeniem wynoszącym 1.284.205,98 zł brutto. Aneks nr 2 z 9 grudnia 2009 r. dokonano przesunięcia terminu obowiązywania umowy do 57 miesięcy. Aneks nr 3 z 21 stycznia 2011 r. zmniejszono wysokość wynagrodzenia do kwoty 1.244.081,89 zł (o 3%).

[dowód: akta kontroli str. 773-780]

3.3. Spełnienie warunków SIWZ w zakresie uprawnień personelu wykonawcy i inżyniera kontraktu

Uprawnienia budowlane personelu wykonawcy oraz Inżyniera Kontraktu (Inspektora Koordynatora) sprawującego samodzielne funkcje techniczne w budownictwie w kontrolowanych inwestycjach były odpowiednie w stosunku do przewidzianych w SIWZ i faktycznie realizowanych obowiązków.

[dowód: akta kontroli str. 781-794]

Kierownicy projektów weryfikowali i opiniowali osoby wchodzące w skład kluczowego personelu inżyniera kontraktu i wykonawcy pod względem posiadanego doświadczenia zawodowego, kwalifikacji oraz doświadczenia. W trakcie realizacji kontraktów co najmniej raz w tygodniu kontrolowali budowę oraz uczestniczyli w naradach technicznych w biurze Nadzoru.

[dowód: akta kontroli str. 795-810]

3.4. Realizacja inwestycji w systemie „Projektuj i Buduj”

W systemie „Projektuj i Buduj” była realizowana Inwestycja 3, tj. „Projekt oraz rozbudowa DK 1 Gdańsk – Cieszyn na odcinku Toruń – Włocławek od km 221+200 do km 235+717”. Decyzję o wprowadzeniu tego zadania do planu na 2009 r. podjęto jesienią 2008 r. ze względu na konieczność wprowadzenia zmian do posiadanej dokumentacji projektowej oraz konieczność rozpoczęcia robót w terminie ważności pozwolenia na budowę. Inwestycja w tym systemie została zaakceptowana przez GDDKiA, która także akceptowała SIWZ. Materiały wyjściowe załączone do dokumentacji przetargowej określały precyzyjnie zakres i warunki realizacji umowy. Nie wykonano zbędnych elementów drogi. Odnotowano 4 roszczenia wykonawcy o zmianę (wydłużenie) terminu zakończenia zadania głównie z powodu niekorzystnych warunków atmosferycznych.

[dowód: akta kontroli str. 811-893]

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym obszarze.

4. Ocena prawidłowości doboru i zastosowania materiałów budowlanych

Opis stanu faktycznego

4.1. Zmiany w dokumentacji projektowej w zakresie zastosowanych materiałów budowlanych w trakcie realizacji inwestycji

Zmiany w dokumentacji projektowej w zakresie zastosowanych materiałów budowlanych w trakcie realizacji inwestycji wprowadzono na dwóch zadaniach.

Na Inwestycji 1, zgodnie z Poleceniem zmiany nr 1 z dnia 10.07.2013 r. stwierdzono konieczność wykonania robót zamiennych. Zmiana obejmowała wykonanie wzmocnienia podłoża gruntowego w podstawie nasypu Tefrą 15 zamiast projektowanego wzmocnienia gruntu cementem 2,5 i 5,0 MPa pod warstwami konstrukcyjnymi na drogach dojazdowych.

W trakcie prowadzonych prac wykonawca napotkał warunki gruntowe odbiegające od założeń dokumentacji projektowej, która zakładała, że nośność podstawy nasypów mierzona metodą obciążeń płytowych (VSS) powinna wynosić $E_2 \geq 30$ MPa. Wyniki badań wykonawcy wskazywały na niedostateczną nośność podłoża. Wykonanie robót zamiennych było konieczne do realizacji Kontraktu zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, a możliwość wprowadzenia zmian została przewidziana w Kontrakcie.

[dowód: akta kontroli str. 894-918]

Na Inwestycji 2, ze względu na fakt, iż rozpoznanie gruntowe na etapie projektowania znacznie różniło się od stanu rzeczywistego, inwestor zlecił dodatkowe badania gruntu i określił konieczność zwiększenia obszaru wymiany o dodatkowe miejsca nie ujęte w dokumentacji technicznej. Na wykonanej wymianie gruntu, w której z podłoża pod torfem usunięto zalegające gytie i namuły, wykonano badania nośności i po uzyskaniu zgody projektanta i akceptacji zamawiającego odstąpiono od wzmocnienia podstawy nasypu materacem o sztywnych węzłach i wyselekcjonowanej mieszanki kruszywa.

4.2. Monitorowanie jakości materiałów budowlanych przez Laboratorium Drogowe

Laboratorium Drogowe Oddziału GDDKiA kontrolowało i monitorowało w sposób ciągły jakość materiałów budowlanych. Na podstawie wyników badań laboratoryjnych Inżynier Kontraktu wyrażał zgodę na zastosowanie materiałów zgodnie z ich przeznaczeniem.

[dowód: akta kontroli str. 919-930]

Od stycznia 2010 r. Laboratorium Drogowe sporządzało miesięczne tabele monitoringu zapewnienia jakości, gdzie uwidocznione były daty pobierania próbek, wyniki badań i działania w przypadku wyników niespełniających wymagań specyfikacji. Próbki pobierane były na podstawie zlecenia Inżyniera Kontraktu określającego zakres badań. Laboratorium Drogowe przekazywało wyniki badań Inżynierowi i Kierownikowi Projektu. W przypadku negatywnych wyników badań wykonawca przedstawiał do zatwierdzenia Inżynierowi program naprawczy, na podstawie którego usuwano element roboty lub dogęszczano albo wyrównywano warstwę w przypadku nierówności dolnych warstw nawierzchni. Tabele monitoringu badań stanowiły załączniki do raportów Inżyniera Kontraktu. Raporty te zawierały informacje o wynikach badań kontrolnych, o działaniach w przypadkach negatywnych wyników i po przeanalizowaniu były zatwierdzane przez Kierownika Projektu. Analiza robót pod kątem technologii i stosowanych materiałów dokonywana była również na comiesięcznych Radach Budowy.

[dowód: akta kontroli str. 931-933]

Inżynier Kontraktu, po przeprowadzeniu przez Laboratorium Drogowe Oddziału GDDKiA badań laboratoryjnych, zatwierdzał - pod względem zgodności dokumentacji i parametrów przewidzianych w SST - wnioskiwane przez wykonawcę wyroby budowlane.

[dowód: akta kontroli str. 934-975]

Laboratorium Drogowe Oddziału GDDKiA, zgodnie z wymaganiami SST, opiniowało pozytywnie receptury dopiero po wykonaniu odcinka próbnego i uzyskaniu wyników badań zgodnych z wymaganiami SST. Opinie Laboratorium na temat jakości odbieranych obiektów budowlanych były zawarte w operatach kołaudacyjnych, tj.:

- dla Inwestycji 1: Opinia na temat konieczności wzmocnienia podłoża gruntowego z dnia 24.05.2012 r., Opinia na temat wymagania dotyczącego nośności podłoża wykopów z dnia 1.06.2012 r. oraz Opinia laboratoryjna z dnia 25.02.2013 r.

[dowód: akta kontroli str. 976-993]

- dla Inwestycji 2: Opinia laboratoryjna w sprawie gruntów nienośnych z dnia 5.12.2008 r., Opinia laboratoryjna w sprawie stabilizacji z dnia 7.07.2009 r., Opinia laboratoryjna z dnia 14.12.2009 r. dla odbioru I (17.12.2009 r.), Opinia laboratoryjna w sprawie spękań z dnia 24.03.2010 r., Opinia laboratoryjna z dnia 26.05.2010 r. dla odbioru II (7.06.2010 r.).

[dowód: akta kontroli str. 994-1015]

- dla inwestycji 3: Opinia laboratoryjna z dnia 15.04.2011 r. – wnioski z niej wynikające:

1/ Wyniki badań kontrolnych w zakresie robót ziemnych, podbudowy z mieszanki MCE, podłoża z kruszywa stabilizowane cementem, mieszanek mineralno-asfaltowych spełniały wymagania dokumentacji technicznej i SST a występujące niezgodności podczas realizacji kontraktu zostały usunięte w czynnościach naprawczych.

2/ Wyniki badań poszczególnych parametrów betonu cementowego w trakcie realizacji inwestycji spełniały wymagania SST.

3/ Wyniki kontrolnych badań wbudowanych betonowych prefabrykowanych elementów drogowych spełniają wymagania dokumentacji technicznej i SST.

[dowód: akta kontroli str. 1016]

4.3. Kontrole z zakresu jakości robót

Jakość robót kontrolowana była na bieżąco przez Inżyniera Kontraktu oraz Laboratorium Drogowe – Wydział Technologii GDDKiA. W trakcie wykonywanych robót przeprowadzono dla: Inwestycji 1 – 485, Inwestycji 2 – 434, Inwestycji 3 – 1 251 badań i pomiarów z zakresu jakości robót. Były to badania kontrolne wykonane wyłącznie na zlecenie Inżyniera Kontraktu, a liczby te odnoszą się do pobranych próbek badawczych, z których dokonywano kilku oznaczeń cech materiałów. Na przykład pobrana próbka mieszanki mineralno-asfaltowej służyła do oznaczenia składu (ilości lepiszcza, udziału frakcji kruszyw), stabilności, odkształcenia, zawartości wolnych przestrzeni oraz gęstości. Niektóre asortymenty robót sprawdzane były całościowo. Np. weryfikowano wszystkie stosowane recepty na mieszanki mineralno-asfaltowe, stabilizacje oraz betony cementowe. Wykonane pomiary równości dotyczyły również całych odcinków. Z tych m.in. względów podstawie zapisów SST nie można było określić precyzyjnie wymaganej liczby badań. Np. w p. 6. SST dla Inwestycji I *Kontrola Robót – Badania w czasie robót* podana jest działka dzienna na której należy wykonać dane badania zgodne z SST. Oznacza to, że nie została jednoznacznie ustalona metodologia liczenia liczby badań wykonawcy oraz badań kontrolnych Inżyniera Kontraktu.

[dowód: akta kontroli str. 1017-1033]

Wśród najczęściej występujących nieprawidłowości w technologii i zastosowaniu materiałów budowlanych należy wymienić:

Inwestycja 1: brak nośności podłoża wymaganego wg SST, prefabrykaty betonowe nie spełniały wymogów SST oraz brak wymaganej grubości warstwy wiążącej.

Działania eliminujące nieprawidłowe sytuacje polegały na tym, że:

1/ W sprawie niedostatecznej nośności podłoża Inżynier wystąpił do Nadzoru Autorskiego z pismem o wskazanie metody wzmocnienia gruntu w celu uzyskania wymaganego wtórnego modułu odkształcenia. Zastosowano wzmocnienie spoiwem TEFRA 15, oraz wykonano materac z 2 warstw KŁSM i geosiatki po 20 cm każda.

2/ Problemy z zagęszczeniem nasypu i warstwy odsączającej rozwiązywane były na bieżąco poprzez polecenia Inżyniera o dogęszczeniu i ponownym sprawdzeniu.

3/ Problemy z zagęszczeniem i wytrzymałością na ściskanie warstw stabilizowanych cementem rozwiązane zostały przez polecenie Inżyniera rozbiórki i korekty recepty.

4/ Zmieniono dostawcę drogowych prefabrykatów betonowych.

5/ Brak wymaganej grubości warstwy wiążącej wg SST dróg dojazdowych, które zostały stwierdzone w protokole odbioru ostatecznego pkt. 8 (wady trwałe) – przedłużono gwarancje o 2 lata oraz dokonano potrąceń (zgodnie z zapisami §17 punkt 4 podpunkt 1) umowy nr GDDKIA-O/BY-R-2-284-52-2011/R-1-2811-01-2012 z dnia 10.01.2012 r.

[dowód: akta kontroli str. 1034-1037]

Inwestycja 2: problemy z gruntami nienośnymi w podłożu, punktowe problemy z osiągnięciem właściwych parametrów nośności i zagęszczenia podczas realizacji robót ziemnych, punktowe problemy z nośnością kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, problemy z równością warstwy wiążącej, problemy z konsystencją i zawartością powietrza w mieszance betonowej, zagęszczanie, grubość i równość warstw mineralno-asfaltowych dróg dojazdowych, Spękania dróg zbiorczych.

Problemy związane z gruntami nienośnymi w podłożu rozwiązano przy pomocy wymian. Wszystkie miejsca, w których nie osiągnięto właściwego zagęszczenia i nośności dogęszczano i ponownie sprawdzano. Dla poprawy nośności podłoża z gruntów spoistych o niedostatecznej nośności zastosowano stabilizację środkiem Lipidur DF.

Wszystkie miejsca, w których nie osiągnięto właściwej nośności warstwy podbudowy pomocniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, dogęszczano i ponownie sprawdzano.

Równość warstwy wiążącej została naprawiona poprzez frezowanie.

Problemy z jakością mieszanki betonowej rozwiązano poprzez zmianę dostawcy.

Odcinki nieprawidłowo wykonanych warstw mineralno-asfaltowych dróg zbiorczych sfrezowano i ułożono ponownie.

Odcinki w miejscach spękań dróg zbiorczych sfrezowano i ułożono ponownie.

[dowód: akta kontroli str. 1038-1040]

Inwestycja 3: zawyżone wytrzymałości na ścislenie próbek gruntocementu – 10 przypadków na 28 przebadanych próbek; brak wymaganego zagęszczenia podbudowy z asfaltobetonu – 3 przypadki; nieodpowiednia równość na warstwie podbudowy i wiążącej – 6 przypadków; negatywne wyniki badań SMA (mieszanki mastyksowo-grysowej) na odcinku próbnym (zawartość asfaltu, kruszywo ≥ 2 mm, wolne przestrzenie). Odcinek ten zlokalizowany był w km 232+600 do km 233+350 (odcinki dojazdowe do [przebudowywanego wiaduktu]). Z uwagi na terminy związane z funkcjonowaniem tymczasowego objazdu i tymczasowego przejazdu kolejowego, Inżynier wyraził zgodę na wykonanie odcinka próbnego na odcinkach dojazdowych do wiaduktu, aby przyspieszyć likwidację tymczasowego przejazdu kolejowego. Decyzja o niezrywaniu wykonanej nawierzchni zapadła po uzyskaniu pozytywnego badania koleinowania i opinii Laboratorium Drogowego Oddziału. Na ten odcinek wydłużono o dwa lata gwarancję oraz naliczono potrącenia. Drugi odcinek próbny wykonano na drodze lokalnej i na wynikach badań z tego odcinka została zatwierdzona receptura.

[dowód: akta kontroli str. 1041]

Działania eliminujące nieprawidłowe sytuacje polegały na tym, że:

- Wdrożono czynności naprawcze polegające na wykonaniu dylatacji poprzez nacinanie wykonanej warstwy gruntocementu na odcinkach o uzyskanych wynikach przekraczających wymagania normy.

- Warstwa niedogęszczona została usunięta, wykonano powtórnie warstwę podbudowy, która po zbadaniu spełniała wymagania SST.
- Nierówności zostały precyzyjnie sfrezowane i w obecności Inspektora Nadzoru wykonawca dokonał pomiaru, który spełniał wymagania SST.
- Z uwagi na pozytywny wynik koleinowania, za nieprawidłowości związane ze składem oraz zawartością asfaltu zostały naliczone potrącenia w płatnościach za wady trwałe.

[dowód: akta kontroli str. 1042-1044]

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym obszarze.

5. Sprawowanie nadzoru inwestorskiego nad wykonywaniem robót drogowych

Opis stanu
faktycznego

5.1. Wykonywanie zadań i obowiązków przez inżyniera kontraktu

Kontrola wykazała, że Oddział GDDKiA był informowany, nadzorował, monitorował i kontrolował prawidłowość sprawowania nadzoru inwestorskiego przez Inżyniera Kontraktu nad realizacją inwestycji w zakresie uzyskiwania wymaganej jakości robót budowlanych.

Na kontrolowanych inwestycjach Inżynier kontraktu (Inspektor Koordynator – dla Inwestycji 1, Inżynier Rezydent – dla Inwestycji 2 oraz Inżynier Koordynator – dla Inwestycji 3) rozpoczął pracę przed przystąpieniem wykonawcy do robót, dokonując szczegółowej weryfikacji dokumentacji projektowej pod kątem jej zgodności z istniejącym stanem, a wyniki przedstawił w raporcie otwarcia.

Inżynier Kontraktu zatwierdzał receptury i technologie przedstawiane przez wykonawcę po pozytywnych próbach na odcinkach próbnych (po badaniach przeprowadzonych przez laboratoria wykonawcy i Oddziału GDDKiA) i opinii dotyczącej recepty wydawanej przez laboratorium Oddziału GDDKiA. Zatwierdzał także - po dokonaniu wspólnej inspekcji z Laboratorium Oddziału GDDKiA – wytwórnię mas bitumicznych, wytwórnię betonu oraz laboratorium wykonawcy.

[dowód: akta kontroli str. 1045-1048]

Zgodnie ze Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi (SST) dokonywał odbiorów robót ze sprawdzeniem prawidłowości ich wykonania, a także odbiorów jakościowych materiałów przeznaczonych do wbudowania. W czasie realizacji inwestycji sporządzał i dostarczał kierownikowi projektu wymagane raporty, w których m.in. wskazywał na przypadki niskiej jakości wykonywanych robót (np. niedogęszczona podbudowa z betonu asfaltowego, nierówności w warstwach podbudowy i wiążącej, niedostateczna nośność podłoża). Powstanie wad trwałych

na Inwestycjach 1 i 3 świadczy jednak o tym, że nadzór nad realizacją robót sprawowany przez Inżynierów kontraktu w tych przypadkach był niewłaściwy.

5.2. Program zapewnienia jakości (PZJ)

Inżynier kontraktu akceptował (po zaopiniowaniu przez oddział GDDKiA) przygotowane przez wykonawców PZJ-ty, w terminach nie kolidujących z rozpoczętymi rodzajami robót. Ujęto w nich sposób wykonywania robót, możliwości techniczne i organizacyjne gwarantujące wykonanie robót zgodnie z dokumentacją projektową i szczegółowymi specyfikacjami technicznymi (SST). Inżynier kontraktu dokonał oceny funkcjonowania PZJ, a Oddział GDDKiA akceptował sposób przestrzegania warunków PZJ. Przykładem mogą być dla Inwestycji 2: PZJ nr 4 – asfalt twardolany, PZJ nr 5 – nawierzchnia z mastyksu grysowego SMA, PZJ nr 19 – wykonanie podbudowy z betonu asfaltowego 0/25.

[dowód: akta kontroli str. 1049-1076]

5.3. Kontrola jakości wykonywanych robót i stosowanych materiałów budowlanych

Na kontrolowanych inwestycjach była zapewniona pełna kontrola jakości wykonanych robót i stosowanych materiałów budowlanych. Oddział GDDKiA, poprzez Inżyniera Kontraktu, był informowany, że wykonawca przeprowadzał pomiary i badania materiałów oraz robót z częstotliwością zapewniającą stwierdzenie, że roboty wykonano zgodnie z wymaganiami zawartymi w dokumentacji projektowej i SST. Inżynier Kontraktu wszystkie niezbędne badania i pomiary zlecał Laboratorium Drogowemu Oddziału GDDKiA. Brał udział w badaniach wykonywanych przez wykonawcę robót i badaniach kontrolnych wykonywanych zgodnie z procedurami i normami. Zatwierdzał receptury i technologie, uwzględniając uwagi Laboratorium Drogowego Oddziału GDDKiA. Akceptował kruszywa do wykonania podbudowy, a w przypadkach tego wymagających nakazywał dogęszczanie warstw podbudowy do osiągnięcia wymaganego wskaźnika.

5.4. Wykonywanie odcinków próbnych

Zgodnie z zapisami SST odcinki próbne zostały wykonane, co zostało odnotowane w dziennikach budowy. Odcinki próbne były wykonywane w miejscu wskazanym przez Inżyniera Kontraktu. Kosztorysy ofertowe przewidywały wycenę kosztów ich wykonania.

Według SST wykonanie odcinków próbnych było wymagane dla robót:

- Inwestycja 1
 - 1/ Podbudowa z kruszywa łamanego – 400-800m² co najmniej 3 dni przed rozpoczęciem robót;
 - 2/ Podbudowa i ulepszone podłoże z gruntu stabilizowanego cementem – j.w.
 - 3/ Podbudowa z betonu asfaltowego o wysokim module sztywności – w miejscu uzgodnionym z Inżynierem;
 - 4/ Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego o wysokim module sztywności – o długości co najmniej 50m;

5/ Nawierzchnia z betonu asfaltowego warstwa wiążąca – o ile Inżynier uzna za konieczne;

6/ Nawierzchnia z betonu asfaltowego warstwa ścieralna – o ile Inżynier uzna za konieczne.

- Inwestycja 2

1/ Podbudowa z betonu asfaltowego 0/25 dla ruchu KR-3 – KR-6 – co najmniej 7 dni przed rozpoczęciem robót wykonawca w obecności inspektora nadzoru wykona odcinek próbny, o powierzchni min. 600 m²;

2/ Warstwa wiążąca i wyrównawcza z betonu asfaltowego 0/20 dla ruchu KR-3 – KR-6 – co najmniej 7 dni przed rozpoczęciem robót wykonawca w obecności inspektora nadzoru wykona odcinek próbny, o powierzchni min. 600 m²;

3/ Asfalt twardolany na obiektach mostowych – co najmniej 3 dni przed rozpoczęciem robót wykonawca powinien wykonać odcinek próbny, którego długość nie powinna być mniejsza niż 50 m, powinien być zlokalizowany w miejscu wskazanym przez Inżyniera;

4/ Nawierzchnia z mastyksu grysowego (SMA) - co najmniej 3 dni przed rozpoczęciem robót wykonawca w obecności inspektora nadzoru wykona odcinek próbny, o powierzchni min. 600 m².

- Inwestycja 3

1/ Podbudowa z kruszywa łamanego – 400-800m² co najmniej 3 dni przed rozpoczęciem robót;

2/ Podbudowa i ulepszone podłoże z gruntu stabilizowanego cementem – j.w.

3/ Podbudowa z betonu asfaltowego – j.w. w miejscu uzgodnionym z Inżynierem;

4/ Podbudowa z mieszanki mineralno-cementowo-emulsyjnej – odcinek o długości do 100 m w miejscu uzgodnionym z Inżynierem;

- 5/ Nawierzchnia z betonu asfaltowego warstwa wiążąca – 400-800m² co najmniej 3 dni przed rozpoczęciem robót;

- 6/ Nawierzchnia z SMA - 400-800m² co najmniej 3 dni przed rozpoczęciem robót.

[dowód: akta kontroli str. 1077-1081]

5.5. Kontrola urządzeń i sprzętu badawczego wykonawcy

Wykonawcy występując o zatwierdzenie swojego laboratorium, wytwórni mas bitumicznych i węzła betoniarskiego przedstawili wszystkie dokumenty zgodnie z wymaganiami norm określających procedury badań.

Podczas kontroli pracy laboratorium wykonawcy robót, Wytwórni Mas Bitumicznych, węzła betoniarskiego Inżynier Kontraktu sprawdził sprzęt badawczy czy posiada ważną legalizację, czy zostały prawidłowo wykalibrowany i czy odpowiada wymaganiom norm określających procedury badań. Powyższe dokumenty były przedstawiane w PZJ. W/W sprzęt spełniał wymogi kontraktowe.

5.6. Monitorowanie przez Laboratorium Drogowe jakości wykonywanych robót

Laboratorium Drogowe Oddziału GDDKiA nie przeprowadzało z własnej inicjatywy badań i pomiarów. Inżynier Kontraktu w przypadku każdej z kontrolowanych inwestycji zlecał wykonywanie badań laboratoryjnych zgodnie z wymaganiami zawartymi w SST. Sprawozdania z przeprowadzonych badań niezwłocznie po ich wykonaniu przedstawiane były Inżynierowi Kontraktu, który polecał wykonawcy usunięcie wykrytych wad, o ile takie były wykazywane w sprawozdaniach z badań. Od stycznia 2010 r. Laboratorium Drogowe Oddziału GDDKiA sporządzało miesięczne sprawozdania – Monitoring Jakości Robót i przekazywało je do GDDKiA. Próbkę do badań były pobierane zgodnie z zaleceniami Inżyniera Kontraktu, który obok wykonawcy uczestniczył w tych czynnościach.

[dowód: akta kontroli str. 1082-1148]

5.7. Przeprowadzanie badań i pomiarów

Wyniki badań Laboratorium Drogowego Oddziału GDDKiA nie zawsze były zgodne z przekazanymi przez wykonawcę. Rozbieżności zwykle dotyczyły negatywnych wyników badań zamawiającego i pozytywnych wyników wykonawcy. Np. na Inwestycji 1 różnice w wynikach dotyczyły nośności podłoża, a wynikało to z warunków gruntowych – grunty gliniaste). Niezgodności na Inwestycji 3 dotyczyły głównie: zawyżonych wytrzymałości próbek gruntocementu, niedogęszczenia warstwy podbudowy z asfaltobetonu, nieodpowiedniej równości podbudowy i warstwy wiążącej, negatywnych wyników badań SMA na odcinku próbnym.

Wszystkie materiały budowlane podlegały kontroli Laboratorium Drogowego Oddziału GDDKiA i po pozytywnej opinii były zatwierdzane przez Inżyniera Kontraktu. Na 10 przebadanych prefabrykowanych elementów betonowych na Inwestycji 3, jeden nie spełniał wymagań SST (ściek skarpowy). Zmieniono dostawcę i po ponownych badaniach uzyskano pozytywną opinię laboratorium GDDKiA.

Wyniki badań laboratoryjnych były omawiane w raportach Inżyniera Kontraktu.

Udział ilościowy i procentowy pobierania próbek i badań Inżyniera Kontraktu w stosunku do wykonanych przez wykonawcę dla kontrolowanych inwestycji 1, 2 i 3 wynosił odpowiednio: 485/814 (60%), 434/2418 (18%) oraz 1251/17782 (7%).

[dowód: akta kontroli str. 1149]

Badania i pomiary były przeprowadzane zgodnie z wymaganiami norm.

[dowód: akta kontroli str. 1150-1212]

5.8. Prowadzenie książki obmiarów

Wzór książki obmiarów oraz sposób jej prowadzenia został zatwierdzony przez Inżyniera Kontraktu i zaakceptowany przez Oddział GDDKiA. Wpisy do książki obmiarów były dokonywane przez kierownika budowy i były one potwierdzane przez Inżyniera Kontraktu. Wykonawca przedstawiał do zatwierdzenia zaakceptowane przez Inżyniera Kontraktu formularze z załącznikami badań, pomiarów i atestów. Przestrzegano zasad określonych w SST w zakresie sposobu prowadzenia obmiarów.

5.9. Dopuszczanie do użycia materiałów budowlanych

Inżynier kontraktu dopuszczał do użycia tylko materiały budowlane zgodne z wymaganiami określonymi w odpowiednich SST lub posiadające certyfikat na znak bezpieczeństwa wykazujący, że zapewniono zgodność z kryteriami technicznymi określonymi na podstawie Polskich Norm, aprobat technicznych oraz właściwych przepisów i dokumentów technicznych, deklaracje zgodności lub certyfikat zgodności z Polską Normą albo aprobatą techniczną, w przypadku wyrobów, dla których nie ustanowiono Polskiej Normy, jeżeli nie są objęte certyfikacją i które spełniają wymogi SST.

Dla każdej partii towarów wykonawca przedstawiał badania zgodnie z częstotliwością wymaganą przez SST. Inżynier Kontraktu sprawdzał przedstawione przez wykonawcę dokumenty i zlecał badania kontrolne.

Stal zbrojeniowa zastosowana na budowie pochodziła z Polski i Litwy. Stal została zatwierdzona przez Inżyniera Kontraktu, posiadała wymagane dokumenty i była właściwie oznakowana.

5.10. Przypadki koniecznego zwiększenia zakresu rzeczowego oraz kosztów inwestycji

W trakcie realizacji robót budowlanych wystąpiły na inwestycjach 1 i 2 przypadki koniecznego zwiększenia zakresu rzeczowego oraz kosztu inwestycji w związku z zapewnieniem wymaganej jakości robót.

W Inwestycji 1 wystąpiła konieczność wzmocnienia gruntu, ze względu na jego odmienny stan (grunt plastyczny) - zgodnie z Protokołem Konieczności nr 1 z dnia 4.06.2012 r. oraz Protokołem Konieczności nr 3 z dnia 23.01.2013 r. Wynikało to z odmiennych warunków gruntowych (grunt plastyczny) ustalonych na etapie przygotowania dokumentacji projektowej a tymi, jakie stwierdzono podczas prowadzenia robót. Spowodowało to zwiększenie kosztów inwestycji o 364 tys. zł (o 2,4%).

[dowód: akta kontroli str. 1215-1250]

W Inwestycji 2 zwiększenie zakresu rzeczowego w związku z zapewnieniem wymaganej jakości robót spowodowało wzrost kosztu inwestycji o 32.568 tys. zł brutto, tj. o 8,9%. Wystąpiła m.in. konieczność zwiększenia wymiany gruntów z powierzchni 110 328 m² do 176 115 m². Wynikało to z niedostatecznego rozpoznania podłoża gruntowego i dotyczyło obszarów torfowisk znajdujących się na trasie S5 i S10. W ST D-02.04.01 „Wymiana gruntu” zapisano, że przed przystąpieniem do wykonywania wymiany gruntu wykonawca wykona dodatkowe badania uzupełniające w celu precyzyjnego określenia miąższości i rodzaju gruntów nienośnych. Ze względu na fakt, że rozpoznanie gruntowe na etapie projektowania znacznie różniło się od stanu rzeczywistego inwestor zlecił dodatkowe badania gruntu i określił konieczność zwiększenia obszaru wymiany o dodatkowe miejsca nie ujęte w dokumentacji technicznej. Na wykonanej wymianie gruntu, w której z podłoża pod torfem usunięto zalegające gytie i namuły, wykonano badania nośności i po uzyskaniu zgody projektanta i akceptacji zamawiającego odstąpiono

od wzmocnienia podstawy nasypu materacem o sztywnych węzłach i wyselekcjonowanej mieszanki kruszywa.

[dowód: akta kontroli str. 1251-1265]

5.11. Wykonywanie zadań i obowiązków przez kierownika projektu

Kontrola wykazała, że kierownicy projektów prawidłowo wykonywali swoje zadania i obowiązki. Sprawdzali wypełnianie zobowiązań umownych przez inżynierów kontraktów, kontrolowanie budowy min. raz w tygodniu, kierowali pisemne uwagi do inżynierów kontraktów, uczestniczyli w naradach koordynacyjnych i radach budowy. Weryfikowali zasadność wydanych poleceń zmian w dokumentacji projektowej oraz monitorowali bieżące i przyszłe wydatki w aspekcie przekroczonej i spodziewanej przekroczeń obmiarów. Do przeprowadzonych badań i pomiarów otrzymanych od inżyniera kontraktu kierownicy projektów wnosili uwagi.

[dowód: akta kontroli str. 1266-1287]

Kierownicy projektów przekazywali dyrektorowi Oddziału GDDKiA informacje o postępie robót i jakości ich wykonania.

5.12. Dokonywanie odbiorów ostatecznych

Odbiór ostateczny robót został przeprowadzony w terminach określonym w umowach oraz zgodnie z warunkami umów i z SST.

Inwestycja 1

Jakość wykonanych robót budowlanych odebrano na podstawie przeprowadzanych badań laboratoryjnych oraz na ocenie wizualnej wykonanych robót. Dokumentacja odbiorowa była kompletna i rzetelnie opracowana. Komisja w trakcie procedury odbiorowej stwierdziła 24 usterki i ustaliła terminy ich usunięcia.

Podczas odbioru stwierdzono wady trwałe. W związku z otrzymaniem negatywnych wyników 1 wskaźnika zagęszczenia i 2 wyników szczepności między warstwami na dwóch odcinkach drogi, z tytułu wad komisja ustaliła przedłużenie gwarancji o jeden rok oraz potrącenia w wysokości 31.118,26 zł brutto (brak wymaganej wg SST grubości) oraz przedłużenia gwarancji jakości dla drogi dojazdowej DD1 o 2 lata. Wszystkie usterki i wady były na bieżąco usuwane.

Dla przedmiotowej inwestycji uzyskano pozwolenie na użytkowanie znak WINB-WIK.771.1.12.2013.ZO. W protokole z obowiązkowej kontroli z dnia 26.03.2013 r. odnotowano sprawdzenie zastosowanych wyrobów budowlanych, szczególnie istotnych dla bezpieczeństwa konstrukcji i bezpieczeństwa pożarowego. W ww. protokole nie opisano, czy dokumentacja wszystkich wyrobów budowlanych została sprawdzona i jakie wyniki przyniosła kontrola w tym zakresie.

[dowód: akta kontroli str. 1288-1302]

Inwestycja 2

Odbiorów ostatecznych dokonano w dniach 17.12.2009 r. i 07.06.2010 r. (roboty objęte aneksem nr 2 z dnia 10.11.2009 r. i nie odebrane protokołem odbioru części robót z dnia 17.12.2009 r.).

Roboty zostały wykonane zgodnie z pozwoleniem na budowę, zatwierdzonym projektem budowlanym, dziennikiem budowy i obmiarami zatwierdzonymi przez

inspektorów nadzoru i Inżyniera. Materiały użyte do produkcji i wbudowania posiadały wymagane znakowanie potwierdzone właściwymi dokumentami i spełniały wymagania jakościowe odpowiednich ST, potwierdzone badaniami laboratoryjnymi.

Komisja na podstawie przedłożonych przez wykonawcę robót dokumentów, opinii technologicznej realizacji kontraktu przedstawionej przez Inżyniera, wyników pomiarów i badań kontrolnych, opinii Laboratorium Drogowego Oddziału GDDKiA i po dokonaniu wizji lokalnej stwierdziła dobrą jakość wykonanych robót i postanowiła roboty odebrać.

[dowód: akta kontroli str. 1303-1310]

Na podstawie badań przeprowadzonych przez Laboratorium Drogowe Oddziału GDDKiA oraz na podstawie wyników przedstawionych przez wykonawcę nie stwierdzono na Kontrakcie wad trwałych. Pozostałe wady zostały wykazane w załączniku do Świadectwa Przejęcia z dnia 17.12.2009 r. i 07.06.2010 r. „Lista wad i zaległej pracy”. Wykonawca zobowiązał się do usunięcia wad i wykonania zaległej pracy do 28.06.2010 r.

Nie wszystkie wady zostały usunięte. Zgodnie z VII przeglądem gwarancyjnym zakończonym w dniu 19.04.2013 r. na drodze dojazdowej DD 18 stwierdzono m.in.:

- zaniżenie nawierzchni przy separatorze – wykonawca miał wykonać roboty poprawkowe poprzez frezowanie, wyrównanie i ponowne ułożenie warstwy ścieralnej;
- pęknięcia nawierzchni na drogach dojazdowych (styki robocze, pęknięcia i obłamanie krawędzi) – wykonawca miał uszczelnić pęknięcia Bigumą, a na załamanych krawędziach wykonać remont cząstkowy;
- zaniżenia nawierzchni: łącznica nr 9 przy stacji paliw, DD 4 km 7+750, DD 18 km 2+800 – wykonawca wystąpił z pismem o powołanie Komisji Rozjemstwa. Uzgodniono, że ustalenie rozsądnej redukcji Ceny Kontraktowej dla miejsc wykazanych przez Inżyniera zostanie określone w oparciu o ceny jednostkowe kontraktowe.

[dowód: akta kontroli str. 1311-1315]

Do wykonawcy robót Oddział GDDKiA sformułował roszczenia w zakresie niezapewnienia wymaganej jakości robót dotyczące zaniżenia jezdni na DD 4 km 7+750 oraz jezdni i chodnika na DD 18 km 2+800.

[dowód: akta kontroli str. 1316-1383]

Na przedmiotowej inwestycji WINB przeprowadził 7 kontroli obowiązkowych i wydał 7 pozwoleń na użytkowanie: jezdni głównej, dróg dojazdowych, przejazdów gospodarczych (PG-8, 8, 12), wiaduktów drogowych (WD-4, 4C, 7, 9, 10,11) oraz przejścia dla zwierząt (PZ-5). Badano m.in. zastosowanie wyrobów budowlanych szczególnie istotnych dla bezpieczeństwa – posiadały dokumenty potwierdzające ich dopuszczenie do obrotu jednostkowego stosowania w budownictwie.

[dowód: akta kontroli str. 1384-1392]

Inwestycja 3

Ostatecznego odbioru robót dokonano w dniu 28.04.2011 r. Komisja na podstawie przedłożonych przez wykonawcę robót dokumentów, opinii technologicznej realizacji

kontraktu przedstawionej przez Inżyniera, wyników pomiarów i badań kontrolnych, opinii Laboratorium Drogowego Oddziału GDDKiA i po dokonaniu wizji lokalnej obiektu stwierdziła dobrą jakość wykonanych robót i postanowiła roboty odebrać. Przy odbiorze stwierdzono usterki, które zostały usunięte w okresie gwarancyjnym. W związku z uzyskanymi wynikami badań sprawdzających, które wykazały odstępstwa od dopuszczalnych wyników badań odcinka SMA w zakresie zawartości ziaren, lepiszcza i wolnej przestrzeni, ustalono potrącenia w wysokości 46.200 zł brutto.

[dowód: akta kontroli str. 1393-1395]

Na całą inwestycję oddaną do użytkowania nie było wymagane pozwolenie na użytkowanie – WINB pismem z dnia 31.08.2011 r. nie wniósł sprzeciwu w sprawie użytkowania. Pozwolenie na użytkowanie z dnia 26.07.2010 r. zostało wydane na wiadukt drogowy w Mikanowie. Podczas kontroli obowiązkowej w dniu 23.07.2010 r. badano m.in. zastosowanie wyrobów budowlanych szczególnie istotnych dla bezpieczeństwa – posiadały dokumenty potwierdzające ich dopuszczenie do obrotu jednostkowego stosowania w budownictwie.

[dowód: akta kontroli str. 1396-1411]

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym obszarze.

6. Zarządzanie i monitorowanie przebiegu zadań inwestycyjnych

Opis stanu
faktycznego

6.1. Sposób zarządzania i monitorowania jakością robót budowlanych w trakcie realizacji inwestycji

W Oddziale GDDKiA wdrożono zasady realizacji robót zgodne z SST zapewniające osiągnięcie wymaganej ich jakości. Zgodnie z SST wykonawcy przedstawiali wyniki badań laboratoryjnych i materiałów. Inżynier Kontraktu (Inspektor Koordynator) zlecał Oddziałowi GDDKiA wykonywanie badań laboratoryjnych kontrolnych. W przypadkach stwierdzonych nieprawidłowości wykonawca przedstawiał Inżynierowi Kontraktu do zatwierdzenia program naprawczy i badania powtarzano lub usuwano wadliwe elementy robót.

Wydział Technologii - Laboratorium Drogowe Oddziału GDDKiA sporządzał miesięczne sprawozdania z monitoringu jakości wykonanych robót. Były one akceptowane przez Dyrektora Oddziału GDDKiA i przedstawiane Inżynierowi Kontraktu, który polecał wykonawcy usunięcie wykrytych wad, występował do nadzoru autorskiego o wskazanie sposobu usunięcia wad, itp.

[dowód: akta kontroli str. 1412-1424]

Odnotowano przypadki wadliwie wykonanych elementów. Np. na podstawie powtórnych komisyjnych wyników badań z odcinka drogi dojazdowej DD-4 (Inwestycja 2) Inżynier Rezydent odrzucił odcinki warstw bitumicznych wykonanych

niezgodnie z SST i polecił rozebrać na tych odcinkach podbudowę bitumiczną i warstwę wiążącą.

[dowód: akta kontroli str. 1425-1434]

6.2. Kontrola realizacji zadań wykonywanych przez wykonawcę robót i inżyniera kontraktu

Kierownicy projektów na bieżąco kontrolowali jakość robót pracę Inżynierów Kontraktów. Nie stwierdzono naruszeń postanowień umów na zarządzanie i nadzór – wydawano Inżynierom pozytywne referencje. Każda badana inwestycja była na bieżąco kontrolowana przez Kierowników Projektów i Laboratorium Drogowe Oddziału GDDKiA. Kontrolowano pracę laboratorium wykonawcy, Wytwórni Mas Bitumicznych oraz węzła betoniarskiego – kontrolowane obiekty spełniały wymagania kontraktowe.

[dowód: akta kontroli str. 1435-1438]

6.3. Powoływanie komisji w zakresie oceny weryfikacji dokumentacji geodezyjnej inżyniera kontraktu

Oddział GDDKiA nie powoływał komisji w tym zakresie. Dokumentację geodezyjną wykonawcy weryfikował nadzór geodezyjny Inżyniera Kontraktu.

6.4. Przeprowadzanie audytów z funkcjonowania systemu zapewnienia jakości robót budowlanych

Nie przeprowadzano audytów bezpośrednio związanych z funkcjonowaniem systemu zapewnienia jakości robót budowlanych. Audyty – według wyjaśnień Koordynatora SZJ w Oddziale GDDKiA - dotyczyły głównie spraw organizacyjnych, proceduralnych, aktualności zapisów, realizacji zadań zgodnie z obowiązującymi przepisami, obiegu dokumentów, zasobów ludzkich i wyposażenia, kontaktów z klientem zewnętrznym, szkoleń i doskonalenia kadr oraz realizacji przyjętych celów i wskaźników.

[dowód: akta kontroli str. 1439-1440]

6.5. Kontrole inwestycji przeprowadzane przez wojewódzkiego inspektora nadzoru budowlanego (WINB)

Inwestycję 1 WINB kontrolował dwukrotnie. Pierwszą w trakcie budowy (protokół kontroli nr WIK-KB/7140/6/2012/ZO Oddział GDDKiA otrzymał 03.10.2012 r.). Nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie: dokumentacji budowy, osób sprawujących samodzielne funkcje techniczne na budowie oraz przebiegu realizacji budowy. Stwierdzono brak potwierdzeń w planie BIOZ przeprowadzenia szkoleń wstępnych, na stanowisku pracy i szkoleń okresowych potwierdzonych podpisem przez osoby przyjmującej szkolenie. Wydano zalecenie wykonawcy przedłożenia w terminie do 10.10.2012 r. dokumentów świadczących o przeprowadzeniu ww. szkoleń. Druga kontrola w dniu 26.03.2013 r. była kontrolą obowiązkową, w wyniku której w dniu 27.03.2013 r. udzielono pozwolenia na użytkowanie.

[dowód: akta kontroli str. 1441-1452]

Na Inwestycji 2 WINB przeprowadził 7 kontroli obowiązkowych. Badano m.in. zastosowanie wyrobów budowlanych szczególnie istotnych dla bezpieczeństwa –

posiadały dokumenty potwierdzające ich dopuszczenie do obrotu jednostkowego stosowania w budownictwie.

[dowód: akta kontroli str. 1453-1468]

Inwestycję 3 WINB kontrolował 2-krotnie. Pierwsza kontrola (obowiązkowa) dotyczyła zakończonej budowy obiektu budowlanego – wiaduktu drogowego nad linią kolejową PKP w Mikanowie w dniu 23.07.2010 r. Obiekt spełniał warunki do wydania pozwolenia na użytkowanie.

Drugą kontrolę przeprowadzono w trakcie realizacji - w dniu 15.11.2010 r. Kontrolą objęto dokumentację budowy, posiadanie uprawnień przez osoby sprawujące samodzielne funkcje techniczne na budowie oraz przebieg realizacji budowy, a w tym m.in.: zabezpieczenie placu budowy, plan bioz, prowadzenie dziennika budowy, sposób prowadzenia robót, obsługę laboratoryjną. Stwierdzono wykonywanie robót w sposób istotnie odbiegający od zatwierdzonego projektu budowlanego polegające na: zmianie lokalizacji chodnika w trzech miejscach, zmianie kształtu dwóch wysp, korekcie dwóch prawoskrętów, wykonaniu dodatkowego pasa ruchu na skrzyżowaniu. Ponadto inwestor nie dopełnił warunku pozwolenia na budowę ustanowienia inspektora ds. ochrony środowiska jako stałego członka personelu Inżyniera Rezydenta celem kontrolowania przestrzegania standardów ochrony środowiska przez wykonawców robót. Nie zawiadomiono też projektanta o rozpoczęciu budowy. WINB postanowił, że wystąpi do inwestora z postanowieniem o wstrzymaniu robót z uwagi na ich wykonywanie niezgodnie z zatwierdzonym projektem budowlanym.

[dowód: akta kontroli str. 1469-1476]

Wg wyjaśnień Kierownika Projektu kontrola WINB w dniu 15.11.2010 r. nastąpiła po rozmowach projektanta wykonawcy z inspektorami WINB, których celem było upewnienie się co do istotności odstępstw od zatwierdzonego projektu budowlanego. W wyniku kontroli WINB w dniu 24.11.2010 r. wstrzymał roboty budowlane i nałożył obowiązek przedstawienia w ciągu 30 dni inwentaryzacji wykonanych robót wraz z uzasadnieniem zmian projektowych. Nałożony obowiązek został spełniony. W dniu 7.12.2010 r. nastąpiło wygaszenie postanowienia o wstrzymaniu robót, a w dniu 22.12.2010 r. Wojewoda wydał decyzję zmieniającą.

[dowód: akta kontroli str. 1477-1488]

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym obszarze.

IV. Uwagi i wnioski

Kontrola wykazała, że w trakcie realizacji jednej spośród trzech badanych inwestycji wystąpiła konieczność zwiększenia wymiany gruntów (Inwestycja 2), co było spowodowane niedostatecznym rozpoznaniem podłoża gruntowego na etapie projektowania inwestycji, a Laboratorium Drogowe Oddziału GDDKiA nie wykonywało sprawdzających badań geotechnicznych podłoża budowli drogowych na etapie odbioru dokumentacji od biura projektów. Spowodowało to wzrost kosztów inwestycji o 32.568 tys. zł brutto (8,9%).

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁵, wnosi o podjęcie działań organizacyjnych zapewniających wnikliwą weryfikację odbieranej dokumentacji projektowej, szczególnie pod kątem właściwego rozpoznania podłoża gruntowego.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Bydgoszczy.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 14 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Bydgoszcz, dnia 08. stycznia 2014 r.

Kontroler
Sławomir Kierat
Doradca ekonomiczny


.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Bydgoszczy

p.o. Dyrektora
Jarosław Wenderlich


.....
podpis

⁵ Dz.U. z 2012 r., poz.82 ze zm.