

*P. U. Toland
(koordynacja
zobowiązań
i wykonanie
paralelnie z innymi
i terminami do 27.01.2014
wpis: DRI, DPI, DT, DPU, DPR
SZJ, BAW, DSR
P.W.
120/01/2014*



WICEPREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI

WOJCIECH KUTYŁA

KIN-4101-07-01/2013

Warszawa, 13 stycznia 2014 r.

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD	
OTRZYMANO	986
dnia	17. 01. 2014
SKIEROWANO DO	DW
pion.	dnia
wydział.	dnia

*dy. G. R...
p.o. G. G...
p.o. G. G...
17.01/14*

Pan
Lech Witecki
p.o. Generalnego Dyrektora
Dróg Krajowych i Autostrad

Szanowny Panie Dyrektore Generalny

W załączeniu przekazuję wystąpienie pokontrolne NIK dotyczące kontroli P/13/082 „Działania Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na rzecz zapewnienia odpowiedniej jakości robót drogowych”.

*Łzy, wspaniałe spotkanie
Ryszard Witek*

0/125/17.01.14

BWK/55/20.01.2014

Handwritten notes in the top right corner, possibly a list or index, with some illegible text.

Handwritten notes in the middle section, appearing as a list or series of entries, possibly related to the top notes.



**WICEPREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI**
Wojciech Kutyla

KIN – 4101-07-01/2013
P/13/082

**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
Departament Infrastruktury

- Kontrolerzy*
1. Jacek Stadnik, główny specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr 85934 z dnia 4 września 2013 r.
(dowód: akta kontroli str. 5-6)
 2. Natasza Sikora, specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr 85933 z dnia 4 września 2013 r.
(dowód: akta kontroli str. 3-4)
 3. Adam Bandosz, specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr z dnia 85932 z dnia 4 września 2013 r.
(dowód: akta kontroli str. 1-2)

Jednostka kontrolowana Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, 00-874 Warszawa, ul. Wronia 53

Kierownik jednostki kontrolowanej Lech Witecki, pełniący obowiązki Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (Generalny Dyrektor DKiA lub Generalny Dyrektor)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości¹, działalność kontrolowanej jednostki w zakresie podejmowanych działań na rzecz zapewnienia odpowiedniej jakości robót drogowych.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Generalny Dyrektor w okresie kontrolowanym podejmował działania w celu osiągnięcia założonych i wymaganych parametrów jakościowych budowanych dróg. Generalny Dyrektor DKiA inicjował zmiany strukturalne i organizacyjne w zakresie wdrożenia systemu monitoringu jakości robót drogowych m.in. przez określenie minimalnej liczby badań kontrolnych, zapewnił odpowiednie wyposażenie laboratoriów oraz rozpoczął proces ich akredytacji.

Rozpoczynając realizację „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 – 2012” GDDKiA nie posiadała przygotowanych procedur, systemu monitoringu nad jakością robót budowlanych oraz odpowiednio wyposażonych Laboratoriów Drogowych w Oddziałach GDDKiA do wykonywania badań kontrolnych materiałów budowlanych. Nie dostosowano liczby pracowników do zakresu realizowanych zadań. Udzielono zamówienia publicznego wykonawcy robót drogowych, który podlegał wykluczeniu. Dopuszczono do niewłaściwego obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz do opóźnień w przekazywaniu dokumentów i informacji w ramach Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

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

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Przygotowanie prawno-organizacyjne do realizacji zadań zapewniających odpowiednią jakość robót drogowych

Opis stanu faktycznego

Wewnętrzne unormowania obowiązujące w latach 2008 – 2013

W GDDKiA, w II połowie 2008 r. podjęto działania dostosowujące strukturę organizacyjną do realizacji zadań wynikających z „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 – 2012”. Powodem wprowadzenia zmian był brak systemu kontroli i monitorowania jakości robót drogowych, jednostki odpowiedzialnej za kontrole, akredytowanych i odpowiednio wyposażonych laboratoriów; jednolitych wzorów umów z projektantami oraz umów z wykonawcami zawierających zapisy właściwie określające długość okresu gwarancji (dłuższe niż 1-2 lata).

W celu poprawy procesu przygotowania i realizacji zadań inwestycyjnych, a także wyeliminowania istniejących barier w funkcjonowaniu GDDKiA, zmieniono strukturę organizacyjną GDDKiA, rozpoczęto proces decentralizacji Urzędu, zniesiono wymaganie posiadania przez wykonawcę własnego laboratorium, opracowano nowe wzory umów i wydłużono do 5 lat okres gwarancji, przyjęto do stosowania *Procedury realizacji projektów współfinansowanych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko* oraz *Podręcznik procedur projektów/kontraktów realizowanych ze środków krajowych*.

Dla zapewnienia właściwego nadzoru i koordynacji działań w zakresie wdrożenia, funkcjonowania i doskonalenia Systemu Zarządzania Jakością w strukturze organizacyjnej GDDKiA powołano Pełnomocnika ds. Systemu Zarządzania Jakością (SZJ). Proces przygotowania i realizacji inwestycji został opisany w *Księdze zarządzania procesami*. System zarządzania jakością zawiera m.in. następujące procesy: planowanie, przygotowanie inwestycji, zamówienia publiczne oraz realizację inwestycji. Pomimo wyznaczenia celów i mierników ich realizacji dla poszczególnych departamentów, dopiero 8 czerwca 2010 r. wprowadzono obowiązek sporządzania analiz funkcjonowania procesów zawierających informacje o stopniu realizacji mierników wyznaczonych dla tych celów. Do tej daty brak było danych o realizacji wyznaczonych celów. W protokole z Przeglądu Kierowniczego SZJ w GDDKiA z 16 marca 2011 r. nałożono na Dyrektora Departamentu Realizacji Inwestycji (DRI) obowiązek sporządzenia katalogu potrażeń i wad oraz przekazanie go do Departamentu Technologii (DT). Do dnia dzisiejszego taki katalog nie znajduje się w posiadaniu DT.

W ramach systemu zapewnienia jakości w GDDKiA, opracowano wytyczne, wzory i zalecenia, które m.in. miały na celu ujednoczenie stosowanych procedur, np.:

- wzorcowe dokumenty przetargowe dla postępowań przetargowych na zarządzanie projektem – przekazane 14 sierpnia 2009 r.;
- wzorcowe dokumenty przetargowe dla postępowań przetargowych na roboty budowlane, w tym: wzór SIWZ na roboty budowlane, formularza ofertowego, wniosku o dopuszczenie do udziału w przetargu – przekazane 16 września 2009 r.;
- wzór umowy na wykonanie dokumentacji projektowej i sprawowanie nadzoru autorskiego – przesłany 5 listopada 2010 r. do Oddziałów GDDKiA;
- karty dobrych praktyk zawierające m.in. listy sprawdzające koncepcję programową i projekt budowlany - przekazane do Oddziałów 19 lipca 2013 r. do stosowania w celu realizacji zaleceń pokontrolnych NIK („Rzetelne dokonywanie odbioru dokumentacji projektowej”).

(dowód: akta kontroli str. 892-983, 1050-1065, 1186-1190, 1201-1217, 1390-1396, 1616-1617, 1899-1900, 3000-3026)

Do połowy 2009 r. nie stosowano w umowach na zarządzanie projektem, zawieranych przez GDDKiA, jednolitych zasad w zakresie określenia wskaźnika badań kontrolnych. W umowach zawieranych do pierwszej połowy 2009 r., wskaźnik badań kontrolnych określano na poziomie 5% badań zawartych w Szczegółowych Specyfikacjach

Technicznych (SST) lub 10% badań i pomiarów kontrolnych każdego rodzaju badań, przewidzianych w każdej SST, albo wskazywano, że łączny zakres badań nie może przekroczyć 20% ogólnej ilości badań laboratoryjnych.

(dowód: akta kontroli str. 2000-2177)

Wzorcowe „Szczególne Warunki Kontraktu” (SKW) wraz z danymi kontraktowymi dla kontraktów realizowanych w systemie „Projektuj i buduj” oraz zaktualizowany projekt umowy na nadzór dla projektów realizowanych w systemie „Projektuj i buduj” oraz systemie „Buduj” został przekazany do Oddziałów GDDKiA w listopadzie 2013 r. W zaktualizowanym projekcie umowy na nadzór² zawarto m.in., że Konsultant zobowiązany jest do uczestniczenia w wykonywaniu przez Wykonawcę 50% pomiarów, badań oraz czynności polegających na pobieraniu próbek na Placu Budowy, zapewnienia wykonania badań kontrolnych w ilości co najmniej 10% badań i pomiarów asortymentów robót drogowych, mostowych i branżowych przewidzianych w Specyfikacji Technicznej, jak również do uzgodnienia z GDDKiA jednolitego sposobu liczenia wykonywanych badań i pomiarów oraz bieżącego w cyklu miesięcznym monitorowania rzeczywistego wskaźnika wykonania badań kontrolnych oraz przedstawienia jego wyników GDDKiA.

(dowód: akta kontroli str. 2000-2343)

Do 2012 r. GDDKiA nie opracowała jednolitych procedur związanych z poborem próbek, tj. doboru miejsca, obowiązku obecności przy pobraniu przedstawiciela GDDKiA itp.. Procedura pobierania próbek sporządzona w ramach Systemu Zarządzania wg PN-EN ISO/IEC 17025 określająca m.in., że próbki pobierane są przez upoważniony personel Wydziału Technologii – Laboratorium Drogowe, została wprowadzona w jedenastu Wydziałach Technologii w 2012 r., a w przypadku pozostałych pięciu w 2013 r.

We wrześniu 2012 r. opracowane zostały i przekazane do Oddziałów GDDKiA zalecenia, aby pobór próbek do badań kontrolnych odbywał się z udziałem przedstawiciela GDDKiA, Nadzoru oraz Wykonawcy.

(dowód: akta kontroli str. 2165-2177, 2344-2372, 3088-3192)

W latach 2008 – 2010 kwestie związane z wykonywaniem badań laboratoryjnych nie były uregulowane jednolicie, a z uwagi na ograniczone możliwości personalne i organizacyjne Laboratoriów, zdarzały się sytuacje, że próbki pobierane były przez przedstawicieli Nadzoru i dostarczane z protokołem pobrania podpisanym przez osoby biorące w nim udział.

(dowód: akta kontroli: str. 2165-2177, 3193-3194)

W dniu 1 stycznia 2008 r. w Centrali GDDKiA zatrudnionych było 81 pracowników w jednostkach organizacyjnych zajmujących się planowaniem i realizacją inwestycji. Na dzień 1 stycznia 2013 r., proces przygotowania i realizacji inwestycji drogowych realizowany był przez 108 pracowników merytorycznych zatrudnionych w: Departamencie Przygotowania Inwestycji (DPI) – 32 osoby, Departamencie Postępowań Przetargowych (DPR) -15 osób, Departamencie Realizacji Inwestycji (DRI) – 53 osoby.

W ocenie Zastępcy Generalnego Dyrektora DKiA liczba zatrudnionych pracowników Centrali GDDKiA DPI oraz DT była niewystarczająca do wykonywanych zadań.

Na podstawie ustaleń dotyczących realizacji zadań początkowo przez obserwatorów, a następnie przez koordynatorów projektów stwierdzono, że liczba osób zatrudnionych w DRI jest niewystarczająca w stosunku do ilości kontraktów podlegających monitorowaniu. Rolę Koordynatorów Projektów pełniło dla 160 kontraktów 33 z 53 zatrudnionych w ww. Departamencie pracowników.

Obowiązki i organizację zadań w zakresie zapewnienia jakości przy realizacji inwestycji drogowych reguluje m.in. zarządzenie Generalnego Dyrektora DKiA nr 54 z 10 października 2008 r. w sprawie podziału zadań, w zakresie przygotowania i realizacji inwestycji, w ramach GDDKiA³ (zarządzenie nr 54), którym określono kompetencje i odpowiedzialność

² §20 Obowiązki Konsultanta w zakresie pomiarów i badań kontrolnych

³ zmienianym przez Generalnego Dyrektora DKiA zarządzeniem nr 115 z 17 grudnia 2010 r.

poszczególnych komórek organizacyjnych GDDKiA w zakresie przygotowania i realizacji zadań inwestycyjnych.

(dowód: akta kontroli: str. 140-141, 973-974, 1067-1184, 1244-1456)

W „Analizie funkcjonowania procesu realizacji inwestycji” sporządzonej 28 maja 2010 r. przez Dyrektora DRI stwierdzono m.in. brak terminowego przepływu dokumentów z Oddziałów do Centrali, jak i zbyt długie dekretacje pism w samej Centrali, niedoinformowanie o wydarzeniach na kontrakcie Kierownika Projektu ze strony Centrali i Koordynatora ze strony Oddziału, a także „zaburzenie” współpracy pomiędzy Koordynatorem, a Kierownikiem Projektu. W GDDKiA podjęto czynności w celu usprawnienia tej współpracy m.in. poprzez opracowywanie *Podręcznika dobrych praktyk*.

Brak szczegółowej organizacji zasad obiegu dokumentów stwierdzono również w wynikach z audytu nt. *Gromadzenia i przetwarzania danych o realizacji zadań w ramach Bazy Danych o Kontaktach (BDoK) GDDKiA*, zawartych w sprawozdaniu z 14 sierpnia 2013 r. W audycie wskazano na nieefektywność przyjętego sposobu przekazywania danych do aktualizacji w BDoK. Ze sprawozdania wynikało m.in., że istotnym uchybieniem jest również termin przekazania dokumentów do aktualizacji. Ustalono, że dokumenty przekazywane są do umieszczenia w bazie nawet z półrocznym opóźnieniem, co ma wpływ na dostarczenie dokładnej informacji i może skutkować opracowywaniem zestawień na podstawie nieaktualnych danych.

(dowód: akta kontroli: str. 984-1184, 1191-1456, 1899-1900)

Akredytacja laboratoriów

W 2012 r. wyznaczono Departamentowi Technologii cel w postaci akredytacji Laboratoriów Drogowych, a w roku 2013 - zwiększenie skuteczności i efektywności procesu akredytacji metod badawczych w GDDKiA. W trakcie procedury akredytacyjnej jest obecnie 14 Wydziałów Technologii – Laboratoriów Drogowych, a termin złożenia dwóch wniosków o akredytację (dla Katowic i Zielonej Góry) został wydłużony do końca roku z uwagi na budowę nowych siedzib dla laboratoriów.

Do 2010 roku większość Laboratoriów Drogowych Oddziałów GDDKiA było niedostatecznie wyposażonych. Dzięki przeprowadzonym centralnie przetargom wyposażono Laboratoria Drogowe w jednolity sprzęt, zgodny z nowymi europejskimi normami. Od 2012 roku Wydziały Technologii – Laboratoria Drogowe były w stanie wykonać wszystkie standardowe badania przewidziane STWOiRB⁴. Z uwagi na ograniczenia środków finansowych w 2014 roku przewidywane jest utworzenie zespołów do badań chemicznych w pięciu wiodących laboratoriach.

Wydziały Technologii – Laboratoria Drogowe prowadziły ocenę zaproponowanych przez Projektanta rozwiązań technologicznych i zaproponowanych materiałów pod względem cech fizyko-mechanicznych oraz zgodności tych rozwiązań z odpowiednimi normami i specyfikacjami. Decyzja, co do materiałów i rozwiązań technologicznych potwierdzana była przyjęciem specyfikacji z uwzględnieniem warunków zabezpieczających przed ograniczeniem konkurencji producentów materiałów i Wykonawców.

W okresie przed 2008 r. możliwości badawcze laboratoriów były mocno ograniczone z uwagi na niewielką liczbę zatrudnionych osób oraz wyposażenie nieodpowiadające potrzebom w zakresie przeprowadzania badań. Jedynie 4 laboratoria na 16 funkcjonujących zdołały uzyskać siedziby dostosowane do ich potrzeb. W 2009 r. zwiększono ilość etatów oraz utworzono 23 laboratoria polowe (niestacjonarne) umożliwiające wykonanie części badań. W okresie 2010 – 2011 przeprowadzono 4 centralne postępowania przetargowe na zakup jednolitego sprzętu laboratoryjnego i 3 postępowania przetargowe na zakup środków transportu, a także rozpoczęto budowę nowych siedzib Laboratoriów Drogowych, na które od 2010 r. wydatkowano kwotę 101.563,2 tys. zł. Łączna kwota na zakup sprzętu laboratoryjnego w okresie 2010 – 2013 wyniosła 57.958,8 tys. zł, a łączna kwota na zakup środków transportu w tym samym okresie wyniosła 4.089,9 tys. zł. Obok doposażenia w sprzęt pomiarowy i dostosowanie pomieszczeń i budynków laboratoryjnych przygotowano

⁴ Szczegółowe Warunki Techniczne Odbioru i Realizacji Robót.

i złożono w okresie od listopada 2012 r. do listopada 2013 r. 14 wniosków o akredytację laboratoriów. W przypadku 2 pozostałych laboratoriów tj. w Katowicach i Zielonej Górze (zgodnie z harmonogramem akredytacji Wydziałów Technologii – Laboratoriów Drogowych GDDKiA) wnioski mają być złożone do końca grudnia 2013 r.

(dowód, akta kontroli: str. 634-635, 2165-2177, 3193-3194)

Wstępna ocena instytucji akredytującej (Polskiego Centrum Akredytacji), mająca na celu określenie stanu funkcjonowania systemu, w sześciu Oddziałach GDDKiA, odbyła się na przełomie lipca i sierpnia 2013 r. Po uwzględnieniu uwag i wprowadzeniu niezbędnych zmian w grudniu br. w ww. Oddziałach (Laboratoriach Drogowych) odbył się audyt końcowy. W przypadku pozostałych 8 Laboratoriów, GDDKiA oczekuje na raporty z oceny dokumentacji.

(dowód: akta kontroli str. 2344-2372, 2866-2871, 3027-3077)

Koordynatorzy projektów dla realizowanych inwestycji

Spośród 108 kontraktów, dla których w latach 2008 – 2013 (I półrocze) Generalny Dyrektor DKiA wyznaczył koordynatorów projektu, w 58 przypadkach wyznaczenie osób do pełnienia funkcji Koordynatora projektu nastąpiło od 3 dni do około 1 roku (w kilku przypadkach w okresie dłuższym) po podpisaniu umowy z wykonawcą, w tym dla 38 inwestycji (kontraktów) wyznaczono Koordynatorów projektu po upływie od 1 dnia do około 1 roku (w kilku przypadkach w okresie dłuższym) od daty rozpoczęcia robót budowlanych tych kontraktów.

W 13 przypadkach, w wyniku zmiany osób wyznaczonych do sprawowania funkcji Koordynatora projektu, wystąpiły okresy od 12 do 52 dni, w których nie wyznaczono Koordynatora projektu tych inwestycji. W okresach tych zadania nie wyznaczonych Koordynatorów projektu realizowano w ramach systemu zastępstw.

(dowód: akta kontroli str. 142-242, 620-629)

W latach 2008 -2013 (I półrocze) do sprawowania funkcji Koordynatora projektu dla 19 kontraktów wyznaczono koordynatorów projektu spośród nowozatrudnionych pracowników.

Pracownikom GDDKiA wyznaczonym do pełnienia funkcji Koordynatora projektu nie stawiano specjalnych wymagań. Spośród 51 osób, które w latach 2008 – 2013 (I półrocze) wyznaczone zostały do pełnienia funkcji Koordynatora projektu, wykształcenie wyższe posiadały wszystkie osoby, w tym 37 posiadało wykształcenie wyższe lub podyplomowe związane z budownictwem drogowym. Uprawnienia budowlane posiadało tylko 10 spośród 51 osób wyznaczonych na Koordynatorów projektu.

Stwierdzono znaczną fluktuację kadr na stanowisku Koordynatora projektu. W realizacji 72 spośród 108 kontraktów dokonano zmiany osoby wyznaczonej do pełnienia funkcji Koordynatora projektu, w tym w przypadku 30 spośród 72 kontraktów zmiany w pełnieniu funkcji Koordynatora projektu wystąpiły 2-krotnie, a w przypadku 42 kontraktów zmiany te nastąpiły 3 krotnie i więcej (3-krotne wyznaczono koordynatorów 30 kontraktów, 4-krotne wyznaczono Koordynatorów 10 kontraktów i 5-krotnie wyznaczono Koordynatorów 2 kontraktów).

(dowód: akta kontroli str. 142-242, 620-629)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. W Departamencie Technologii, Departamencie Przygotowania Inwestycji i Departament Realizacji Inwestycji zatrudniono zbyt małą liczbę pracowników w stosunku do zadań powierzonych tym Departamentom.
2. Nie weryfikowano do 8 czerwca 2010 r. celów oraz mierników w systemie zarządzania jakością.

Uwagi dotyczące
badanej działalności

3. System obiegu dokumentów był nieefektywny, co skutkowało opóźnieniami w przekazywaniu dokumentów i informacji.

Zdaniem NIK w latach 2008 – 2009 (14 sierpnia 2009 r.) niejednorodnie określano w umowach o zarządzanie kontraktem kwestie związane z wykonywaniem badań kontrolnych. Zasady nadzoru nad zlecaniem i realizacją wykonania 10% badań kontrolnych, w okresie objętym kontrolą, tj. (2008 - I półrocze 2013) r. nie zostały jednoznacznie uregulowane.

Nie wyznaczono osób do pełnienia funkcji Koordynatora projektu 58 spośród 108 przed zawarciem umowy z wykonawcą, co powodowało, że nie uczestniczyli oni w całym procesie ich realizacji.

W 13 przypadkach (w ramach 13 kontraktów), w okresach od 12 dni do 52 dni, nie wyznaczono osób do sprawowania funkcji Koordynatora projektu.

Do 2012 r. GDDKiA nie opracowała jednolitych procedur związanych z poborem próbek, tj. doboru miejsca i obowiązku obecności przy pobraniu przedstawiciela GDDKiA. W ocenie NIK brak procedur mógł skutkować dowolnością postępowania przy pobieraniu próbek.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie pomimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

Ocena cząstkowa

2. Prawidłowość wykonywania dokumentacji projektowej

Opis stanu
faktycznego

Obserwatorzy procesu przygotowania inwestycji.

Stosownie do zarządzenia nr 54 z dnia 10 października 2008 r., Generalny Dyrektor, w celu nadzorowania procesu przygotowania i realizacji inwestycji w oddziałach GDDKiA, wyznacza i kieruje do oddziałów obserwatorów, którym powierza uczestnictwo w całym procesie przygotowania inwestycji, w tym czynny udział w radach technicznych, wizytacjach inwestycji, spotkaniach konsultacyjnych i posiedzeniach ZOPI⁵.

Ustalono, że zasób kadrowy Centrali GDDKiA był niewystarczający dla wykonania wszystkich zadań nałożonych przez Generalnego Dyrektora na obserwatorów procesu przygotowania inwestycji. Braki kadrowe GDDKiA spowodowały w 2009 r. ograniczenie udziału obserwatorów w procesie przygotowania inwestycji do uczestnictwa w posiedzeniach ZOPI, a następnie w 2010 r. zniesiono funkcję obserwatorów i wprowadzono funkcję przedstawicieli każdorazowo wyznaczanych przez właściwych kierowników komórek Centrali lub Kierownictwo GDDKiA.

Podstawową przyczyną rezygnacji z funkcji obserwatorów był ograniczony stan osobowy merytorycznych pracowników Centrali GDDKiA oraz duża ilość zadań realizowanych przez oddziały. W takich warunkach, zdaniem Generalnego Dyrektora, lepszym rozwiązaniem było wprowadzenie funkcji „przedstawicieli” wyznaczanych bezpośrednio w komórkach organizacyjnych GDDKiA stosownie do potrzeb oraz zrezygnowanie z funkcji „obserwatorów”, którym ze względu na braki kadrowe ograniczono zakres uczestnictwa w procesie przygotowania inwestycji wyłącznie do udziału w posiedzeniach ZOPI organizowanych dla autostrad i dróg ekspresowych.

(dowód: akta kontroli str. 243-580, 612-616)

Nadzór nad pracami projektowymi, prowadzonymi w Oddziałach GDDKiA

Tryb postępowania w zakresie sporządzania dokumentacji projektowej dla inwestycji drogowych realizowanych przez GDDKiA, Generalny Dyrektor DKiA określił: w zarządzeniach: nr 21 z dnia 26 lipca 2004 r., nr 17 z dnia 11 maja 2009 r. oraz nr 34 z dnia 3 czerwca 2011 r., którym uaktualniono zapisy dotyczące dokumentacji przetargowej do kontraktów oraz dokumentacji przetargowej dla systemu „Projektuj i Buduj”.

⁵ § 1 ust. 2 załącznika do zarządzenia Nr 54 Generalnego Dyrektora DKiA z dnia 10 października 2008 r.

Obecnie trwają prace nad wprowadzeniem standardowych „Specyfikacji na projektowanie”.

(dowód: akta kontroli str. 295-332)

Spośród 30 kontraktów wytypowanych do badań NIK, dla 17 kontraktów rozpoznanie podłoża gruntowego stanowiło osobne pozycje, a dla 13 kontraktów rozpoznanie podłoża gruntowego dla budowli drogowych i mostowych zostało ujęte w cenie projektu i nie stanowiło osobnej pozycji kosztów.

Przyczyny ujęcia w cenie projektu rozpoznania podłoża gruntowego dla budowli drogowych i mostowych w 13 spośród 30 kontraktów Zastępca Generalnego Dyrektora DKiA wyjaśnił tym, że wydzielenie tego zakresu jako osobnej pozycji rozliczeniowej, nie ma związku z zapewnieniem odpowiedniej jakości robót drogowych, a decyzje w sprawie liczby elementów rozliczeniowych przyjętych w umowach dla kontraktów wytypowanych jako próba kontrolna, podejmowane były indywidualnie.

Zgodnie z brzmieniem § 10 ust. 5 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym⁶ wynika, że planowanie kosztu opracowania dokumentacji geologiczno-inżynierskiej (badania gruntowo-wodne) zostało wyłączone z tej metody. Oznacza to, że koszty opracowania dokumentacji geologiczno-inżynierskiej powinny zostać określone indywidualnie, a nie łącznie w planowanych kosztach prac projektowych, określonych w § 10 ust. 1.

(dowód: akta kontroli str. 243-248, 333-498)

W trakcie realizacji 4 spośród 30 zadań inwestycyjnych, wytypowanych do badań NIK, wystąpiło 5 przypadków uzasadnionych roszczeń zgłoszonych przez wykonawców (2 spośród 5 roszczeń dotyczyły 1 kontraktu), wynikających z niepełnego, na etapie przygotowania inwestycji do realizacji, rozpoznania warunków występujących w podłożu gruntowym. Niepełne rozpoznanie warunków gruntowych dotyczyło:

- występowania w podłożu gruntów, które wymagały wzmocnienia, co nie zostało udokumentowane w przekazanej oferentom dokumentacji projektowej Budowy obwodnicy Wrocławia A-8, odcinek w. Lotnisko (dk nr 94) – w. Pawłowice (S-8 wraz z łącznikiem Długoleka do DK 8). Uznano za zasadne roboty dodatkowe, których wykonanie spowodowało wzrost wynagrodzenia Wykonawcy o kwotę 2.902,5 tys. zł netto,
- występowania w gruncie nieudokumentowanych (uznanych za nieprzewidywalne) warunków fizycznych podpowierzchniowych w postaci zapadlisk i pustek w głębi górotworu, których nie wykazały badania przeprowadzone na etapie projektowania Budowy autostrady A-1 Pyrzowice-Maciejów-Sośnica, odcinek w. Pyrzowice (z węzłem) – Piekary Śląskie. Uznano za zasadne wydłużenie kontraktu o 57 dni oraz wzrost wynagrodzenia Wykonawcy o 2.787,9 tys. zł netto,
- występowania w miejscu projektowanego posadowienia podpór mostu nad rzeką Rabą warunków gruntowo-wodnych odmiennych od przyjętych do projektowania w 2005 r. w dokumentacji projektowej Budowy autostrady A-4 Kraków-Tarnów, odcinek w. Szarów – w. Brzesko. W wyniku przejścia powodzi w miesiącu maju 2010 r. wystąpiło rozmycie koryta rzeki Raby w rejonie zaprojektowanego zlokalizowania podpory C mostu. W dokonanych w dniu 1 czerwca 2010 r. komisyjnych odwiertach stwierdzono w podłożu odmienne warunki gruntowe od udokumentowanych w dokumentacji. Powyższe spowodowało zmianę sposobu posadowienia podpór mostu. Zwiększono kwotę wynagrodzenia Wykonawcy o 787,8 tys. zł netto oraz wydłużenie czasu realizacji o 129 dni,
- przebudowy drogi S-8 Piotrków Trybunalski - Warszawa, odcinek Rawa Mazowiecka (dk nr 72) – granica województwa mazowieckiego:

⁶ Dz.U. Nr 130, poz. 1389

- wystąpienia gruntów organicznych pod ciągiem głównym nowobudowanej drogi DK8 i na drogach dojazdowych, które, jak zawarto w treści raportu dla rozszczenia Wykonawcy, było możliwe do inwentaryzacji i wymiany gruntu dopiero po dokonaniu rozbiórek istniejącej konstrukcji nawierzchni. Uznano wydłużenie terminu realizacji kontraktu o 38 dni oraz zwiększenie wartości kontraktu o kwotę 518,5 tys. zł – rozliczenie po wykonaniu robót,
- wystąpienia odmiennych od założeń, zawartych w dokumentacji geologicznej (projektowej), warunków posadowienia obiektu mostowego PG-78 i muru oporowego. Uznano wzrost wartości wykonanych robót o 78,1 tys. zł, nie uznano rozszczenia dotyczącego wydłużenia terminu realizacji kontraktu.

Łączna wartość rozszczeń wyniosła 7.074,8 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 499-663)

Na 8 spośród 30 badanych odcinków dróg oddanych do ruchu w latach 2008 -2013 (I półrocze) nie stwierdzono wad wskazujących na nieosiągnięcie wymaganych parametrów nowo wybudowanej drogi. Na pozostałych 22 kontraktach objętych badaniami stwierdzono, że nie na wszystkich odcinkach dróg osiągnięto wymagane parametry, z czego na 15 kontraktach nieprawidłowości dotyczyły wykonywanych warstw bitumicznych.

We wszystkich 22 przypadkach nieosiągnięcia wymaganych parametrów dróg, GDDKiA podjęła działania naprawcze lub obciążające finansowo Wykonawcę. Naprawy dokonano w 4 przypadkach. W 2 przypadkach zażądano wykonania napraw. W toku działań naprawczych pozostają odcinki dróg zrealizowanych w 6 kontraktach. Potrącenia finansowe zastosowano w przypadku 3 kontraktów. Wydłużenie gwarancji zastosowano w przypadku 6 kontraktów. W przypadku trzech kontraktów w których wykonawca nie wykonał napraw na odcinkach nieosiągniętych parametrów dróg, GDDKiA rozważyła możliwość naliczenia kar umownych.

GDDKiA nie wyciągała konsekwencji wobec osób nadzorujących realizację inwestycji (Inżynier Kontraktu), na których nie osiągnięto wymaganych parametrów.

(dowód: akta kontroli str. 597-611)

W celu oceny projektów przedsięwzięć inwestycyjnych w zakresie budowy lub przebudowy dróg krajowych dla których inwestorem jest GDDKiA, powołano Komisję Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych⁷, zwana dalej KOPI⁸ lub Komisją, zadaniem której była ocena: dokumentacji wymaganej w postępowaniu poprzedzającym wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego oraz wybranych dokumentacji wymaganych w postępowaniu poprzedzającym wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej – Koncepcji Programowych pod względem: rozwiązań technicznych, ochrony środowiska i dóbr kultury, określenia kosztów, efektywności ekonomicznej inwestycji oraz realizacji polityki transportowej.

W okresie 2008 – 2013 (I półrocze) Generalny Dyrektor DKiA zatwierdził 129 protokołów z posiedzeń KOPI i 32 aneksy do protokołów KOPI.

(dowód: akta kontroli str. 1218-1243, 2373-2493)

Ustalone
nieprawidłowości

Spośród 30 zbadanych kontraktów w 13 z nich koszty rozpoznania podłoża gruntowego dla budowli drogowych i mostowych zostało ujęte w cenie projektu i nie stanowiło osobnej pozycji, co narusza zapisy § 10 ust. 5 ust. 2, rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym.

⁷ Zarządzenie nr 84 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 22 grudnia 2008 r. w sprawie powołania Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, Zarządzenie nr 14 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 1 marca 2011 r. w sprawie powołania Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, Zarządzenie nr 38 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 29 października 2012 r. zmieniające zarządzenie w sprawie powołania Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych.

⁸ Udział w KOPI na etapie rozwiązań technologicznych* należy do zadań Departamentu Technologii – ust. 2 pkt. 2) Zakresu Działania DT.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność w badanym obszarze.

Opis stanu faktycznego

3. Wybór uczestników procesu budowlanego

W okresie kontrolowanym, Generalny Dyrektor opracował i wdrożył do stosowania zasady udzielania zamówień publicznych. Prowadzenie postępowań przetargowych jak również wybór trybów udzielania zamówień były zgodne z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych⁹ (pzp) oraz regulacjami wewnętrznymi GDDKiA.

W okresie 2008 – 2013 (I półrocze) GDDKiA podpisała łącznie 181 umów na realizację inwestycji drogowych na łączną kwotę 76.495.881,1 tys. zł¹⁰, co stanowiło 76% łącznej kwoty 100.715.614,8 tys. zł określonej w kosztorysach inwestorskich dla tych inwestycji¹¹. Generalny Dyrektor, po powierzeniu realizacji postępowania przetargowego Dyrektorowi Oddziału, nie zatwierdzał już jego realizacji, co stanowiło naruszenie zapisów §1 pkt 11 rozdziału 4 zarządzenia nr 54.

(dowód: akta kontroli str. 1067-1098, 2494-2570)

W przypadku 71 postępowań przetargowych o udzielenie zamówienia publicznego (w tym 2 postępowania poniżej progu 14 tys. euro), tj. 96% badanych postępowań, przy wyborze oferty najkorzystniejszej, nie stosowano innych, poza ceną, kryteriów oceny ofert.

We wszystkich zbadanych postępowaniach przetargowych na wybór wykonawcy robót drogowych, specyfikacje istotnych warunków zamówienia zawierały wymagane „Specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót”.

W specyfikacjach istotnych warunków zamówienia dla postępowań przetargowych na wybór Inżyniera Kontraktu, które przeprowadzono przed rozstrzygnięciem postępowań na wybór wykonawcy robót drogowych, zamieszczano w celach informacyjnych wzorzec Warunków Szczególnych Kontraktu dla wykonawców robót.

(dowód: akta kontroli str. 2000-2991)

W jednym przypadku GDDKiA zawarła umowę na realizację inwestycji drogowej z wykonawcą, który znajdował się na sporządzonej przez Generalnego Dyrektora liście wykonawców podlegających wyłączeniu na mocy art. 24 ust 1 pkt 1a pzp.

(dowód: akta kontroli str. 1494-1600)

W treści wezwań, kierowanych do wykonawców, w celu ustalenia czy oferta przez nich złożona zawiera rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie wskazywała jakich konkretnie domaga się wyjaśnień i do jakich kwestii wykonawca ma się ustosunkować. Spowodowało to, że udzielone wyjaśnienia, były ogólnikowe i nie dawały podstawy do stwierdzenia, że zaoferowana cena była realna, umożliwiającą realizację inwestycji.

Dopiero w maju 2013 r, wdrożono w GDDKiA jednolite zasady w zakresie ustalania czy oferta zawiera rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia.

(dowód: akta kontroli str. 2571-2676)

Do 30 września 2009 r. w GDDKiA nie obowiązywały jednolite zasady określające stosowanie w umowach na roboty budowlane okresów gwarancji jakości. Od dnia 30 września 2009 r. wymagano i stosowano 60 miesięczny okres gwarancji jakości. Dodatkowo, w przypadku przetargów, które zostały wszczęte przed tą datą, tj. 30 września 2009 r. określono obowiązek przeanalizowania możliwości zmiany SIWZ i wprowadzenia powyższego wymogu, jeżeli do terminu składania ofert pozostało minimum 7 dni.

⁹ Dz.U. z 2013 r. Nr 907 –tj.

¹⁰ Łączna wartość umów kontraktowych zawartych z wykonawcami robót.

¹¹ Kwota 100.717.614,82 tys. zł jest sumą kwotą (brutto) jaką GDDKiA zamierzało przeznaczyć na sfinansowanie zamówień i jest spójna z informacjami zawartymi w protokołach z postępowań o udzielenie zamówienia publicznego.

Zalecenia te zostały przekazane do stosowania wszystkim Oddziałom GDDKiA dla inwestycji realizowanych w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad 2008-2012, wszczętych po dacie otrzymania pisma.

(dowód: akta kontroli str. 2571-2614)

GDDKiA nie opracowała wzorcowych dokumentów programu funkcjonalno-użytkowego (PFU) oraz procedury wdrażania projektu i realizacji inwestycji w systemie „Projektuj i buduj”, jak również jednolitych kryteriów kwalifikowania inwestycji do realizacji w ww. systemie.

Powołany przez Generalnego Dyrektora w 2011 r. zespół do spraw związanych z programem funkcjonalno-użytkowym, do dnia zakończenia kontroli nie wypracował wzoru programu oraz procedury jego wdrażania.

(dowód: akta kontroli str. 2879-2934)

W okresie 2008 – 2013 (I półrocze) GDDKiA rozpoczęła realizację 21 inwestycji w systemie „Projektuj i buduj”. W dwóch przypadkach realizacji inwestycji w ww. systemie GDDKiA, na skutek zbyt małego postępu robót budowlanych, odstąpiła od zawartych umów.

(dowód: akta kontroli str. 2879-2991)

Stwierdzono przypadki, które w trakcie realizacji inwestycji (w systemie tradycyjnym) wykazały, że dokumentacja projektowa nie została sporządzona w pełni właściwie, tj. brak było pozycji kosztorysowych, niedoszacowanie pozycji przedmiarowych, braki w dokumentacji branży: gazowej, energetycznej, teletechnicznej, co skutkowało opóźnieniami w realizacji kontraktów lub wpłynęło na zwiększenie planowanych kosztów realizacji inwestycji.

(dowód: akta kontroli str. 2935-2968)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Naruszenie art. 24 ust. 1 pkt 1a pzp, tj. udzielenie zamówienia publicznego wykonawcy robót budowlanych podlegającemu wykluczeniu.
2. Nierealizowanie przepisu zawartego w Rozdziale 4 § 1 pkt 11 zarządzenia Generalnego Dyrektora DKiA nr 54, poprzez niedokonywanie przez Generalnego Dyrektora DKiA akceptacji procedur przetargowych, przeprowadzonych w Oddziałach GDDKiA.

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Zdaniem NIK, ogólne sformułowania zawarte w wezwaniach kierowanych do Wykonawców w celu złożenia wyjaśnień, mogły utrudnić lub uniemożliwić skuteczne odrzucenie ofert, które zawierają rażąco niską cenę, a tym samym wykluczenie Wykonawców nie dających pewności wiarygodnego i rzetelnego (terminowego) wykonania zamówienia. Ponadto, w ocenie NIK, nie dawały gwarancji, że udzielone przez Wykonawcę wyjaśnienia były wystarczające do prawidłowej oceny oferty przez GDDKiA.

Dopiero w maju 2013 r. GDDKiA wdrożyła zasady dobrych praktyk w zakresie ustalenia czy oferta zawiera rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia.

GDDKiA nie opracowała wzorcowych dokumentów programu funkcjonalno-użytkowego (PFU) oraz procedury wdrażania projektu i realizacji inwestycji w systemie „Projektuj i buduj”, jak również jednolitych kryteriów kwalifikowania inwestycji do realizacji w ww. systemie.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

4. Zarządzanie i monitoring przebiegu zadań nadzoru inwestorskiego

Opis stanu faktycznego

Od 1 czerwca 2011 r., na etapie przygotowania inwestycji, wspólny monitoring prowadził Departament Środowiska i Departament Przygotowania Inwestycji¹². Stworzono tabelę monitoringu, która była aktualizowana w oparciu o informacje z Oddziałów, które przesyłały je dwa razy w miesiącu.

Departament Realizacji Inwestycji otrzymywał ponadto raporty miesięczne Inżyniera Kontraktu akceptowane przez Kierowników Projektu, protokoły z Rad Budowy, zestawienia dotyczące stanu realizacji budowy dróg przekazywane przez Kierowników Projektów do centrali w odstępach tygodniowych oraz powiadomienia o okolicznościach mających wpływ na realizację kontraktu.

Na etapie realizacji inwestycji Departament Technologii prowadził monitoring zapewnienia jakości robót budowlanych na podstawie miesięcznych sprawozdań składanych przez Dyrektorów Oddziałów. Pierwsze wytyczne dotyczące sprawozdań i prowadzenia Monitoringu Jakości Robót (MJR) przekazano do Kierownikom Laboratoriów w styczniu 2010 r., a jednolite ogólne zasady prowadzenia w GDDKiA MJR przekazano w marcu 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 892-899, 1050-1184, 1244-1456, 1494-1615, 1901-1904)

W latach 2008 - 2009 r. GDDKiA nie prowadziła monitoringu jakości robót i nie egzekwowała przekazania informacji o liczbie badań przeprowadzonych przez Laboratoria Drogowe (funkcjonujące w formule gospodarstw pomocniczych przy oddziałach GDDKiA) o liczbie badań i uzyskanych wynikach. Przed 2010 r. nadzór nad jakością robót wykonanych w ramach realizowanych zadań (kontraktów) realizowany były głównie przez Oddziały GDDKiA oraz w ramach regulaminowych obowiązków przez merytoryczne wydziały Centrali GDDKiA. Działania mające na celu wprowadzenie w GDDKiA i oddziałach monitoringu jakości robót podjęto w 2010 r. Wprowadzono (od stycznia 2010 r.) obowiązek opracowania przez Laboratoria Drogowe miesięcznych sprawozdań z wykonanych badań jakości i przekazania ich w formie elektronicznej i papierowej do DT. Celem monitoringu było uchwycenie nieprawidłowości w czasie realizacji inwestycji związanych ze stosowaniem niewłaściwych materiałów, sprzętu, niewłaściwych technologii oraz trudnościami wykonawców z prawidłowym wykonaniem zadań.

Od marca do września 2010 r. do Centrali GDDKiA przekazano niepełne dane dot. liczby badań kontrolnych. Za okres ten Centrala GDDKiA posiada dane o łącznej liczbie badań (próbek), które nie spełniły wymagań oraz o łącznej liczbie badań przeprowadzonych wyłącznie dla tych zadań, na których wystąpiły przypadki badań nie spełniających wymagań.

Od IV kwartału 2010 r. w Centrali GDDKiA gromadzono dane o miesięcznej liczbie badań przeprowadzonych przez Laboratoria Drogowe na zadaniach drogowych realizowanych przez Oddziały oraz o liczbie badań, których wyniki nie spełniały wymagań. Danych z Laboratorium Drogowego w Warszawie za miesiąc grudzień 2010 r. nie uzyskano.

(dowód: akta kontroli: str. 7-141)

Pełne dane monitoringu jakości robót zebrane na podstawie badań przeprowadzonych przez Wydziały Technologii – Laboratoria Drogowe Oddziałów uzyskano począwszy od miesiąca stycznia 2011 r.:

- w 2011 r. 9.930 wyników badań nie spełniło wymagań (18,3% przeprowadzonych badań, w tym od 6% w Oddziale w Krakowie do 28,7% w Oddziale w Poznaniu);
- w 2012 r. 10.812 wyników badań nie spełniło wymagań (15,7%, w tym od 6,5% w Oddziale w Szczecinie do 28,1% w Oddziale w Lublinie);
- w I półroczu 2013 r. 2.733 wyniki badań nie spełniły wymagań (18,0%, w tym od 3% w Oddziale w Szczecinie do 42,9% w Oddziale we Wrocławiu).

¹² zgodnie z zarządzeniem nr 24 z 1 kwietnia 2011 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie nadania regulaminu organizacyjnego GDDKiA

Wydziały Technologii – Laboratoria Drogowe Oddziałów GDDKiA nadzorowane były przez Departament Technologii GDDKiA i realizowały wyłącznie badania kontrolne zlecone przez nadzór inwestorski poszczególnych kontraktów (Konsultanta/Inżyniera kontraktu).

Brak opracowania zasad systemu monitoringu spowodował, że inwestycje zrealizowane przed 2010 r. nie były objęte monitoringiem jakości robót - w 2008 r. oddano do ruchu 409,0 km dróg i w 2009 r. 424,9 km dróg, co razem stanowi 38,2% długości dróg oddanych do ruchu w latach 2008 – 2013 (I półrocze).

(dowód: akta kontroli str. 581-596)

Miesięczne sprawozdania w zakresie monitoringu jakości wykonanych robót budowlanych, dyrektorzy oddziałów przesyłali do Centrali. Sprawozdania te sporządzane były od początku 2011 r. i generalnie przesyłane były terminowo, z wyjątkiem stwierdzonych pojedynczych przypadków kilkudniowych opóźnień. Na podstawie otrzymanych wyników badań laboratoryjnych Departament Technologii sporządzał miesięczne zbiorcze raporty z monitoringu jakości robót drogowych. Roczne raporty nie były sporządzane.

(dowód: akta kontroli str. 1201-1217)

W okresie objętym kontrolą roboty budowlane zostały wstrzymane (niekiedy wielokrotnie) na podstawie wpisu do dziennika budowy na 42 realizowanych przez GDDKiA kontraktach. Przyczynami wstrzymania robót budowlanych były m.in. niekorzystne warunki atmosferyczne, niewłaściwa realizacja robót budowlanych, uchylenie decyzji o pozwoleniu na budowę autostrady, błędy wykonawcze, złe wyniki badań, brak odwodnienia terenu oraz konieczność wykonania badań archeologicznych.

(dowód: akta kontroli str. 634-891, 1457-1493)

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 zakresie.

IV. Wnioski

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 Kontroli¹³, wnosi o:

1. Kontynuowanie działań usprawniających system zapewnienia jakości wykonywanych robót budowlanych.
2. Dostosowanie liczby zatrudnionych pracowników do nałożonych obowiązków.
3. Planowanie kosztów opracowania dokumentacji projektowej zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym.
4. Ujednoczenie liczby badań sprawdzających wykonywanych przez Inżyniera kontraktu.
5. Opracowanie i wdrożenie wzorcowych dokumentów Programu Funkcjonalno-Użytkowego.

¹³ Dz.U. z 2012 r., poz.82

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 Prezesa Najwyższej Izby Kontroli.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

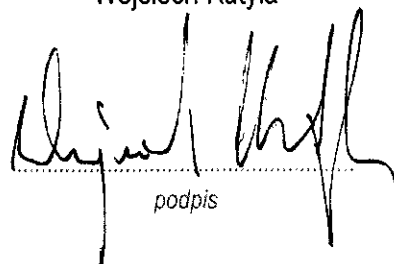
Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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.

Warszawa, dnia 13 stycznia 2014 r.

Wiceprezes
Najwyższej Izby Kontroli

Wojciech Kutyla



podpis