

- D.05.03.05 pod względem kanciastości kruszywa łamanego drobnego 0/4 i 0/2 z przeznaczeniem na mieszanki mineralno – asfaltowe warstwa wiążąca,
- D.04.07.01 pod względem kanciastości kruszywa drobnego z przeznaczeniem na mieszanki mineralno – asfaltowe warstwa podbudowy.

Dla odc. 9 drogi ekspresowej S8, na 19 analizowanych przypadków, 8 projektów recept (w części) nie spełniało wymagań:

- STWiORB D05.03.06 pod względem odporności na działanie wody (ITSR) mieszanki asfaltowo – mineralnej z przeznaczeniem na warstwę ścieralną
- STWiORB D 04.07.01 pod względem zawartości wolnych przestrzeni mieszanki asfaltowo – mineralnej z przeznaczeniem na górną warstwę podbudowy
- STWiORB M.13.01.00 pod względem wielkości ziaren kruszywa naturalnego do produkcji mieszanki betonowej,
- pod względem wytrzymałości na rozciąganie przy rozłupywaniu, zawartości powietrza w mieszance i w zakresie uziarnienia betonu nawierzchniowego z przeznaczeniem na warstwę górną i dolną,
- pod względem nasiąkliwości betonu B35 z przeznaczeniem na konstrukcje mostowe.

Wnioski o zatwierdzenie recept warunkowo zatwierdzał przedstawiciel Konsultanta (Inżyniera), do czasu uzyskania wyników przez Laboratorium Drogowe.

Z-ca Dyrektora Oddziału ds. Technologii wyjaśnił, iż Laboratorium Drogowe nie sprawdza dokumentacji na zgłoszone do wbudowania wyroby budowlane, gdyż jest to zadanie Inżyniera.

(dowód: akta kontroli str. 371-383, 610-618)

4.3 Laboratorium Drogowe nie sporządzało rocznych sprawozdań z zakresu monitoringu jakości wykonanych robót budowlanych oraz rocznych sprawozdań z jakości materiałów budowlanych, z uwagi na to, jak wyjaśniła Dyrektor Oddziału w Łodzi, że Laboratorium Drogowe nie ma obowiązku sporządzania takich sprawozdań. W Laboratorium Drogowym sporządzano comiesięczne sprawozdania w zakresie monitoringu jakości robót na realizowanych inwestycjach, co zostało opisane w punkcie 4.2 wystąpienia pokontrolnego.

Na przykładzie comiesięcznego monitoringu prowadzonego dla odc. 9 drogi ekspresowej S8 oraz odc. B autostrady A2 stwierdzono, że wszystkie wyniki analiz laboratoryjnych przekazywane były Inżynierowi Kontraktu. W przypadku wyników niespełniających norm określonych w STWiORB, Inżynier Kontraktu podejmował działania eliminujące m.in. poprzez: zlecenie przeprowadzenia ponownych badań, wykonanie odwiertów na ułożonych warstwach, zobligowanie Wykonawcy do poprawy zagęszczenia wbudowanego w podłoże materiału bądź nie wyrażał zgody na użycie materiałów niespełniających określonych kryteriów. O swoim stanowisku informował pisemnie Kierownika Projektu i Laboratorium Drogowe. Ponadto, w dwóch przypadkach (marzec 2011 r. i wrzesień 2012 r.) w miesiącu za miesiąc poprzedni wykazane zostały wyniki badań, w stosunku do których podjęte zostały działania przez Inżyniera Kontraktu (z uwagi na stwierdzone niezgodności ze STWiORB), których nie ujęto we właściwym miesiącu sprawozdawczym. Wynikało to, jak wyjaśniła Dyrektor Oddziału w Łodzi, z przeoczenia pracowników Laboratorium Drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 264-272, 348-364, 384-426, 1211-1237, 1558-1583)

Laboratorium Drogowe nie prowadziło odrębnej ewidencji w zakresie monitoringu przeprowadzonych analiz laboratoryjnych dla drogowych obiektów inżynierskich. Według danych przekazanych przez Z-cę Dyrektora Oddziału ds. Technologii przy piśmie z 23 września 2013 r.:

- Laboratorium Drogowe oraz Inżynier Kontraktu wykonali łącznie **4.604** oznaczeń dla odcinków dróg (poniższe dane nie zawierają informacji o liczbie badań/oznaczeń dla wiaduktów i mostów), w tym:
 - **1.935** badań próbek materiałów budowlanych dla odc. autostrady A1 węzeł Piątek – Stryków (+3 pomiary na całej długości kontraktu na warstwie ścieralnej: równość podłużną w jednostkach IRI, właściwości przeciwpoślizgowe, odblaskowość oznakowania poziomego),
 - **2.187** badań dla odc. B autostrady A2 (+4 pomiary na całej długości kontraktu na warstwie ścieralnej: równość podłużną odchyłki IRI i w mm, właściwości przeciwpoślizgowe, odblaskowość oznakowania poziomego),

- **473** badania dla odc. 9 drogi ekspresowej S8 (+2 pomiary na całej długości kontraktu na warstwie ścieralnej: równość podłużną w jednostkach IRI, makrotekstury nawierzchni betonowej).
- Wykonawca wykonał około **19.350** badań próbek dla odc. autostrady A1 węzeł Piątek – Stryków, około **21.870** dla odc. B autostrady A2 i około **4.730** dla odc. 9 drogi ekspresowej S8. Przedstawiona liczba badań jest szacunkowa, odniesiona do badań kontrolnych i pomnożona 10 razy. Taką ilość powinien wykonać Wykonawca, którą w przybliżeniu można wyliczyć z zapisów w STWiORB. W dokumentach kontraktowych nie ma zapisów zobowiązujących Wykonawcę do ustalenia liczby badań wynikających z STWiORB, a także do poddawania liczby badań wykonanych.

(dowód: akta kontroli str. 272, 364, 610-613, 619)

Według stanu na dzień 15 listopada 2013 r. Z-ca Dyrektora ds. Technologii Oddziału w Łodzi ponownie podał, iż:

- Laboratorium Drogowe oraz Inżynier Kontraktu wykonali łącznie **5.412** oznaczeń (tj. wykonanych badań), w tym:
- **2.162** dla odc. autostrady A1 węzeł Piątek – Stryków, w tym 1.935 badań próbek materiałów budowlanych dla odc. drogi (+3 pomiary na całej długości kontraktu na warstwie ścieralnej: równość podłużną w jednostkach IRI, właściwości przeciwpoślizgowe, odblaskowość oznakowania poziomego) oraz 224 oznaczeń dla mostów lub wiaduktów,
 - **2.546** dla odc. B autostrady A2, w tym 2.187 badań dla odc. drogi (+4 pomiary na całej długości kontraktu na warstwie ścieralnej: równość podłużną odchyłki IRI i w mm, właściwości przeciwpoślizgowe, odblaskowość oznakowania poziomego) oraz 355 oznaczeń dla mostów lub wiaduktów,
 - **704** dla odc. 9 drogi ekspresowej S8, w tym 473 badania dla odc. drogi (+2 pomiary na całej długości kontraktu na warstwie ścieralnej: równość podłużną w jednostkach IRI, makrotekstury nawierzchni betonowej) oraz 229 oznaczeń dla mostów lub wiaduktów.
- Wykonawca wykonał **67.359** badań próbek dla odc. autostrady A1 węzeł Piątek – Stryków, **45.708** dla odc. B autostrady A2. Oddział w Łodzi nie posiadał informacji w zakresie ilości badań wykonanych przez Wykonawcę dla odc. 9 drogi ekspresowej S8.
- Dyrektor Oddziału w Łodzi wyjaśniła, iż „ustalenie dokładnej liczby badań wynikających ze STWiORB dla poszczególnych odcinków dróg nie jest możliwa. Ilość badań niezbędnych do wykonania na danym odcinku drogi uzależniona jest m.in. od przyjętej przez danego Wykonawcę technologii robót, ilości zaangażowanego sprzętu i zasobów ludzkich oraz harmonogramu robót. (...)”

(dowód: akta kontroli str. 272, 364, 610-613, 619-622, 1558-1565)

Dane w zakresie liczby badań laboratoryjnych Wykonawcy, przedstawione zostały przez Z-cę Dyrektora ds. Technologii na podstawie Raportów Miesięcznych Wykonawcy (Raport z Postępu Robót nr 23 – A1; Raport o Postępie Pracy nr 31 – A2).

Ponadto Z-ca Dyrektora Oddziału w Łodzi podał, iż badania laboratoryjne w kategorii badań: grunty i kruszywa dla odc. Piątek – Stryków autostrady A1 w zakresie wilgotności naturalnej, granicy płynności WL, optymalnej gęstości i optymalnej wilgotności, wytrzymałości na ścislenie po 7 dniach – nie są wymagane STWiORB.

NIK nie podziela tego stanowiska, gdyż zapisy STWiORB D.02.03.01 oraz D.04.05.01 określają ww. badania, jako obowiązkowe do wykonania.

Dyrektor Oddziału w Łodzi wyjaśniła, iż omyłkowo zaznaczono badania granicy płynności WL i wytrzymałości na ścislenie po 7 dniach. Optymalna gęstość, optymalna wilgotność oraz wilgotność naturalna są wykonywane przy określeniu wskaźnika zagęszczenia. Wilgotność naturalna jest wykonywana przy wskaźniku zagęszczenia.

(dowód: akta kontroli str. 620-622, 1558-1566)

Na podstawie Raportu Wykonawcy Robót Budowlanych o Postępie Pracy nr 32 za miesiąc maj 2012 r. dla odc. B autostrady A2 stwierdzono, iż Wykonawca wykonał łącznie (całkowita liczba badań od początku budowy) 49.045 badań, w tym badania gruntów i kruszyw – 23.444; betonu – 23.871; robót asfaltowych – 1.730; innych – 101.

Na podstawie Raportu Z Postępu Robót nr 23 – czerwiec 2012 r. dla odc. Piątek – Stryków autostrady A1 stwierdzono, iż Wykonawca wykonał łącznie (od początku budowy) 67.359

badania, w tym badania gruntów i kruszyw – 45.605; robót asfaltowych – 1.930; gruntów i kruszyw (badania na budowie) – 19.824.

W Raportach tych Wykonawcy nie podali, jakie badania (i ile) są obowiązkowe do wykonania (tzn. wynikają ze STWiORB).

Na podstawie Raportów Miesięcznych Wykonawcy odc. 9 drogi ekspresowej S8 nie można ustalić liczby próbek oraz liczby oznaczeń, które Wykonawca zobowiązany był wykonać, z uwagi na brak przedmiotowych danych w ww. dokumencie.

(dowód: akta kontroli str. 624-629)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Laboratorium Drogowe nie opiniowało technologii stosowanych przy wykonywaniu robót na realizowanych inwestycjach, do czego zobowiązują postanowienia § 14 regulaminu organizacyjnego Oddziału w Łodzi¹⁵ Wydział Technologii – Laboratorium Drogowe w zakresie swojego działania obowiązkowe jest do opiniowania technologii stosowanych przy wykonywaniu robót na realizowanych inwestycjach¹⁶.

Dyrektor Oddziału w Łodzi wyjaśniła, iż technologia robót ustalona w dokumentacji projektowej i w STWiORB nie podlega już powtórnemu opiniowaniu przez Laboratorium Drogowe na etapie realizacji, lecz kontroli sprawowanej przez Inżyniera. Laboratorium Drogowe zobowiązane jest wykonywać badania kontrolne, którymi „zarządza” Inżynier Kontraktu.

(dowód: akta kontroli str. 264-272, 348-370, 588-613)

2. Zgodnie z umowami na zarządzanie Kontraktem¹⁷, Konsultant zobowiązany jest do zapewnienia wykonania badań laboratoryjnych sprawdzających jakość materiałów proponowanych przez Wykonawcę Robót do realizacji zadania oraz jakość wykonywanych robót. Badania proponowane przez Wykonawcę będą prowadzone przez laboratorium wskazane przez Zamawiającego. Konsultant zapewni wykonanie nie mniej niż 10% badań i pomiarów kontrolnych każdego rodzaju badań przewidzianych w SST dla danego zadania. W STWiORB dla analizowanych inwestycji podane są częstotliwość i zakres każdego rodzaju badania, które należy wykonać w trakcie realizacji inwestycji.

Ponadto, w Raporcie Otwarcia Inżyniera Kontraktu inwestycji budowa autostrady A2 przygotowanym 20 listopada 2009 r., Inżynier Kontraktu zastrzegł, że zgodnie z Warunkami Kontraktu badania laboratoryjne sprawdzające jakość materiałów proponowanych przez Wykonawcę do realizacji robót oraz badania kontrolne wskazane przez Inżyniera Kontraktu będą wykonywane w laboratorium Zamawiającego (min. 10%).

W Oddziale w Łodzi, dla wybranych inwestycji nie można ustalić wskaźnika badań i pomiarów kontrolnych, do których zobowiązują postanowienia umów na zarządzanie kontraktami oraz nie można ustalić, czy dochowana została liczba wykonanych badań dla każdego rodzaju robót opisanych w STWiORB, tj. dla asortymentu robót betonowych, bitumicznych i ziemnych. W Raportach Miesięcznych Wykonawcy inwestycji budowa autostrady A1 i A2, Wykonawcy podali liczbę wszystkich przeprowadzonych badań (w danym miesiącu oraz narastająco od początku inwestycji), bez podziału na te badania, które byli zobowiązani wykonać (tj. wynikających ze STWiORB). W Raportach Miesięcznych Wykonawcy odc. 9 drogi ekspresowej S8, Wykonawca podał ilość serii lub sztuk wykonanych badań, nie precyzując, jakiego okresu dotyczą te badania oraz czy podane ilości odnoszą się do pobranych próbek, czy oznaczeń.

(dowód: akta kontroli str. 619-622, 624-629, 674-842)

W Raportach Miesięcznych Inżyniera Kontraktu (dla odc. B autostrady A2) za okres od marca 2011 r. do września 2011 r., Inżynier Kontraktu poddawał w wątpliwość możliwość osiągnięcia przez Laboratorium Zamawiającego wymaganej ilości badań (10%).

¹⁵ § 14 pkt 6 zarządzenia nr 5 z dnia 27 kwietnia 2011 r. i § 14 pkt 4 zarządzenia nr 7 z dnia 6 marca 2013 r.

¹⁶ Regulamin organizacyjny z dnia 27 kwietnia 2011 r.

¹⁷ Umowa zawarta w dniu 23.09.2009 r. pomiędzy GDDKiA a Konsultantem na wykonanie usługi polegającej na zarządzaniu Kontraktami, w tym pełnienie nadzoru inwestorskiego nad realizacją robót; Umowa zawarta w dniu 23 września 2009 r. pomiędzy GDDKiA a Konsultantem na wykonanie usługi polegającej na zarządzaniu Kontraktem na zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych autostrady A2 od Strykowa do Konotopy od km 365+261,42 (od węzła Stryków I bez węzła) do km 456+239,67 (do węzła Konotopa włączając węzeł), w tym pełnienie nadzorów nad projektowaniem i realizacją robót; Umowa nr 3/08/U/2010 zawarta w dniu 20 sierpnia 2010 r. pomiędzy GDDKiA a Konsultantem na wykonanie usługi polegającej na zarządzaniu Kontraktem: budowa autostrady A1Toruń – Stryków, od km 215+850 do km 291+000, w tym pełnienie nadzoru inwestorskiego nad realizacją robót.

W raportach tych Inżynier Kontraktu pisał: „Konsultant poinformował Zamawiającego o braku pełnej dostępności Laboratorium Zamawiającego na budowie oraz opóźnione otrzymywanie wyników przez Nadzór, co uniemożliwia podjęcie natychmiastowej decyzji o odebraniu robót”. W Raporcie nr 24 korekta 1 za miesiąc wrzesień 2011 r. napisał, iż „W dniu 09.09.2011 r. odbyło się spotkanie Konsultanta z przedstawicielami Laboratorium Zamawiającego Oddział Łódź, na którym przedstawiony został problem możliwości nieosiągnięcia minimalnej wymaganej ilości badań (10%). Przedstawiciele Laboratorium Zamawiającego zobowiązali się do zwiększonej realizacji zleceń wychodzących od Inżyniera.”

(dowód: akta kontroli str. 624-629, 689-699)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Ustalenia kontroli wskazują na nierzetelne liczenie przez pracowników Oddziału w Łodzi ogólnej liczby próbek zbadanych oraz próbek niespełniających wymagań STWiORB. Ocenę powyższą uzasadniają czterokrotnie przedkładane przez pracowników Laboratorium Drogowego różniące się wersje elektroniczne liczby przeprowadzonych badań laboratoryjnych zamieszczonych w comiesięcznym monitoringu jakości robót, błędne przekazywanie danych do GDDKiA, a także brak rozeznania co do ogólnej liczby wymaganych STWiORB badań laboratoryjnych. W konsekwencji Oddział w Łodzi nie posiadał rozeznania w zakresie realizacji przez Inżyniera Kontraktu wymaganych 10% badań na każdej z realizowanych inwestycji, określonych w umowach na zarządzanie Kontraktem. Oddział w Łodzi nie monitorował liczby badań kontrolnych zleconych przez Nadzór w stosunku do wszystkich badań wynikających z poszczególnych specyfikacji technicznych dla danego odcinka drogi. W świetle regulaminu organizacyjnego Oddziału w Łodzi, Kierownik Projektu czuwa nad tym, by Inżynier wypełniał swoje obowiązki zgodnie z kontraktem i wiedzą inżynierską.

Ponadto NIK zwraca uwagę, iż Zamawiający nie posiada wiedzy w zakresie liczby wykonanych badań próbek materiałów budowlanych – wymaganych STWiORB – przez Wykonawcę Robót.

NIK zwraca uwagę, iż badania laboratoryjne są ważnym elementem polityki jakości prowadzonej przez Kierownika Projektu, Nadzór oraz Wykonawcę Robót, a także są podstawą do opracowania rankingu Wykonawców.

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli powyższe ustalenia świadczą o braku dostatecznego nadzoru i kontroli Wydziału Technologii – Laboratorium Drogowe nad realizacją zadań w zakresie zapewnienia odpowiedniej jakości robót drogowych.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność w badanym obszarze.

5. Sprawowanie nadzoru inwestorskiego nad wykonywaniem robót drogowych

5.1 Na zarządzanie kontraktem budowy:

- autostrady A1 odcinek Stryków-Kowal z wyłonionym Konsultantem umowa została podpisana 20 sierpnia 2010 r., z terminem wykonania listopad 2013 r. Natomiast z Wykonawcą odc. Piątek-Stryków autostrady A1 umowa została podpisana 18 czerwca 2010 r., tj. o dwa miesiące wcześniej niż z Zarządzającym. Sytuacja ta (wg Konsultanta – raport otwarcia – brak daty) jest bardzo niekorzystna z punktu widzenia czasu na mobilizację. W złożonym w tej sprawie wyjaśnieniu Dyrektor Oddziału w Łodzi podała m.in., że Wykonawca, którego oferta została wybrana jako najkorzystniejsza (ATKINS) odmówił podpisania umowy. Zamawiający, zgodnie z ustawą Pzp, niezwłocznie dokonał ponownego wyboru najkorzystniejszej oferty z spośród pozostałych ofert. Czynność ta wymagała skierowania postępowania do kontroli uprzedniej Prezesa UZP. Ponadto wykonawca, którego wybrana została oferta mając trudności z uzyskaniem gwarancji zabezpieczenia należytego wykonania umowy w wyznaczonym terminie, poprosił o przesunięcie terminu jej podpisania. „Należy, zatem uznać, że termin podpisania umowy na Konsultanta wynika z przyczyn, które nie można było przewidzieć i na które kontrolowany nie miał wpływu”.
- drogi S8 od węzła Walichnowy do węzła Wrocław z wyłonionym Konsultantem umowa została zawarta w dniu 10 listopada 2011 r., z terminem wykonania kwiecień 2015 r. Z wykonawcą budowy odcinka 9 drogi S8 umowa została zawarta w dniu 5 października 2011 r., tj. o miesiąc wcześniej.

Opis stanu
faktycznego

Przekazanie terenu budowy (wg Protokołu Przekazania) nastąpiło w dniu 19.10.2011 r., w tym samym dniu nastąpiło również rozpoczęcie robót.

W złożonym wyjaśnieniu w sprawie wyboru Konsultanta z miesięcznym opóźnieniem w stosunku do Wykonawcy Dyrektor Oddziału w Łodzi podała m.in., że „*Jakość złożonych ofert wymusiła konieczność zastosowania procedury uzupełniania dokumentów składanych wraz z ofertą na potwierdzenie spełnienia warunków udziału w postępowaniu. Procedura ta wpłynęła znacząco na termin wyboru oferty najkorzystniejszej, a w konsekwencji na termin podpisania umowy z Konsultantem*”.

- autostrada A2 odcinek Stryków-Konotopa, z Konsultantem umowa została zawarta w dniu 23 września 2009 r. z terminem jej zakończenia 5 czerwca 2012 r. Z wykonawcą autostrady A2 odcinek B umowa została podpisana w dniu 28 września 2009 r. Kierownik Projektu wydał polecenie Inżynierowi Kontraktu rozpoczęcia prac z dniem 25.09.2009 r.

Przekazanie dokumentacji projektowej Konsultantowi nastąpiło w dniach:

- 19 sierpnia 2010 r. dla zadania budowa autostrady A1 węzeł Piątek – węzeł Stryków. Kierownik Projektu Zarządzającemu kontraktem budowy autostrady A1 Toruń-Stryków, w tym pełnienie nadzoru nad realizacją robót, wyznaczył datę rozpoczęcia usługi na dzień 27 sierpnia 2010 r.
- 16 listopada 2011 r. dla zadania budowa drogi ekspresowej S8 odc. 9. Kierownik Projektu Unijnego wyznaczył Konsultantowi datę rozpoczęcia usługi na dzień 18 listopada 2011 r.

Z pism potwierdzających przekazanie dokumentacji projektowej wynika, że dokumentacja ta była kompletna. Personel Inżyniera Kontraktu dokonywał weryfikacji dokumentacji projektowej, a swoją ocenę i ustalenia zawarł w raporcie otwarcia i raporcie końcowym z A2 (szczegółowo opisano w pkt. 2.1. niniejszego wystąpienia).

(dowód: akta kontroli str. 1573-1574, 1961-1974, 1978-1979)

Dla odc. Piątek-Stryków autostrady A1, mimo braku wyłonienia Inżyniera Kontraktu przed przystąpieniem przez Wykonawcę do robót budowlanych (data rozpoczęcia robót – 8 lipca 2010 r.), Wykonawca w miesiącu lipcu i sierpniu 2010 r. prowadził prace kontraktowe. Na placu budowy obecny był personel oraz sprzęt Wykonawcy, jak również Podwykonawcy Robót w zakresie m.in. wykonania robót melioracyjnych, prac geodezyjnych, tymczasowej organizacji ruchu, nadzoru saperskiego oraz przeprowadzenia próbnych obciążeń pali fundamentowych.

Wykonawca dwukrotnie informował Oddział w Łodzi (02.08.2010 r. i 01.09.2010 r.), iż nie została przekazana mu informacja, kto pełni funkcję Inżyniera Kontraktu i na jaki adres należy kierować korespondencję do niego skierowaną. Ponadto wskazał, iż nigdy nie otrzymał pisemnego powiadomienia o wyborze Inżyniera przez Zamawiającego lub powierzenia jego funkcji, obowiązków i uprawnień Kierownikowi Projektu, zauważając iż Zamawiający powinien wyznaczyć Inżyniera pisemnym powiadomieniem Wykonawcy przed podjęciem przez niego działań, a nie po zakończeniu.

Z chwilą rozpoczęcia robót na placu budowy nie zostali zatwierdzeni Podwykonawcy oraz sprzęt Wykonawcy.

Według stanu na dzień 17 sierpnia 2010 r., materiały budowlane, sprzęt, PZJ oraz Plan Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia nie zatwierdzał bądź zatwierdzał warunkowo Kierownik Projektu odc. Piątek - Stryków, T. K., który wyznaczony został do pełnienia funkcji Inżyniera Kontraktu przez Dyrektora Oddziału w Łodzi.

(dowód: akta kontroli str. 749-792, 853-886, 911-932, 1034-1041, 1963)

Na odc. Piątek – Stryków autostrady A1 Inżynier Kontraktu rozpoczął pracę z dniem 27 sierpnia 2010 r., pomimo iż rozpoczęcie robót – według zapisów w Dziennikach Budowy – nastąpiło 8 lipca 2010 r. Inspektorzy Nadzoru Inwestorskiego rozpoczęli pracę od 15 października 2010 r.

(dowód: akta kontroli str. 865, 911-912, 913-932, 1961)

Dyrektor Oddziału w Łodzi wyjaśniła, iż „*Zamawiający, aby umożliwić Wykonawcy Robót podjęcie czynności wynikających z umowy, a także w celu uniknięcia roszczeń Wykonawcy Robót, z uwagi na brak możliwości realizacji obowiązków umownych spowodowanych brakiem Inżyniera Kontraktu, nie czekając na moment wyłonienia przyszłego Konsultanta,*

który z kolei wyznaczy Inżyniera Kontraktu, powołał w celu działań kontraktowych p.o. Inżyniera Kontraktu”.

(dowód: akta kontroli str. 1558-1570, 1617-1620)

Wykonane na placu budowy roboty w okresie od 8 sierpnia 2010 r. do 15 października 2010 r. potwierdzane i zatwierdzane były przez Kierownika Projektu inwestycji budowa autostrady A1 na odcinkach:

- odc. III węzeł Kowal – węzeł Sojki (wraz z węzłem Kowal i Sójki),
- odc. IV węzeł Sojki – węzeł Kotliska (wraz z węzłem Kowal),
- odc. V węzeł Kotliska – węzeł Piątek,

który jednocześnie pełnił funkcję Inspektora Nadzoru na odc. 2 (sekcja 3) i odc. 3, tj. odcinka Piątek – Stryków. Od 15 października 2010 r. roboty na budowie potwierdzał i zatwierdzał Inspektor Nadzoru Robót Drogowych (personel Inżyniera Kontraktu).

(dowód: akta kontroli str. 749-792, 887, 913-932)

Analiza dokumentacji wykazała niezgodności pomiędzy zapisami w Dzienniku Budowy odc. 2 (sekcja 3) i Dzienniku Budowy odc. 3 a Raportem Z Postępu Robót Nr 1 Wykonawcy autostrady A1, dotyczące kilometrażu i rodzaju dróg, w ciągu których wykonywane były roboty odhumusowania i wykonywania nasypów.

W sprawie powyższych rozbieżności Dyrektor Oddziału w Łodzi wyjaśniła, iż Kierownik Projektu nie podjął działań w sytuacji niezgodności, gdyż nie śledzi na bieżąco zapisów dokonywanych w dziennikach budowy.

(dowód: akta kontroli str. 857-886, 913-932, 1558-1568)

Dla odc. 9 drogi ekspresowej S8, pomimo braku wyłonienia Inżyniera Kontraktu przed przystąpieniem przez Wykonawcę do robót budowlanych (data rozpoczęcia robót – 19 października 2011 r.), Wykonawca w okresie październik – listopad 2011 r. prowadził prace kontraktowe. Na placu budowy obecny był personel Wykonawcy oraz Podwykonawcy Robót w zakresie m.in. sprawdzenia terenu pod względem występowania niewybuchów i niewypałów oraz ich usunięcie, wycinki drzew i karczowania krzewów, nadzoru geologicznego i badań geotechnicznych, nadzoru przyrodniczego i archeologicznego. W momencie rozpoczęcia robót na placu budowy, nie zostali zatwierdzeni Podwykonawcy oraz sprzęt Wykonawcy.

Według stanu na dzień 8 listopada 2011 r., materiały oraz PZJ zatwierdzał p.o. Inżyniera Kontraktu (tj. Naczelnik Wydziału Realizacji Inwestycji Oddziału w Łodzi), pełniący jednocześnie funkcję Inspektora Nadzoru Inwestorskiego wskazanego w piśmie z dnia 13 października 2011 r. skierowanego do WINB w Łodzi.

P.o. Inżyniera Kontraktu wyznaczony został przez Kierownika Projektu Unijnego, pomimo iż nie posiadał w zakresie swoich obowiązków uprawnień do wyznaczania/powoływania Inżyniera Kontraktu.

(dowód: akta kontroli str. 465-467, 701-748, 993-1021, 1042-1072, 1961)

Dyrektor Oddziału w Łodzi wyjaśniła, że „(...) brak Inżyniera, Inspektorów Nadzoru Inwestorskiego oraz co za tym idzie brak możliwości rozpoczęcia i kontynuowania robót przez Wykonawcę, spowodowałyby roszczenia czasowe oraz finansowe na niekorzyść Skarbu Państwa, czego uniknął Kierownik Projektu powołując p.o. Inżyniera Kontraktu.”

(dowód: akta kontroli str. 1558-1570)

Wykonane na Placu Budowy roboty w okresie od 19 października 2011 r. do 18 listopada 2011 r., wskazane w Dziennikach Budowy (dla robót drogowych i obiektów inżynierskich – wiaduktów i przepustów dla zwierząt) nie były zatwierdzane przez Inspektora Nadzoru Inwestorskiego. Ponadto w Dziennikach Budowy (dla robót drogowych) stwierdzono brak daty przyjęcia obowiązków Inspektora Nadzoru Robót Drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 1073-1102)

W ośmiu Raportach Miesięcznych Wykonawcy odc. B autostrady A2 od numeru 18 (za marzec 2011 r.) do numeru 25 (za październik 2011 r.), Wykonawca stwierdził „zbyt małą liczebność personelu Nadzoru Inżyniera Kontraktu, uniemożliwiającą skuteczną realizację; dla przykładu na odc. B dwóch Inspektorów Nadzoru Robót Drogowych ma do dyspozycji jeden samochód, podobnie dwóch Inspektorów Nadzoru Robót Mostowych ma do dyspozycji jeden samochód; nadzór nad robotami przy realizacji Kontraktu często wymagany jest poza godz. od 6.00 do 22.00 przez 6 dni w tygodniu.” Zdaniem Wykonawcy, ww. problem miał wpływ na niewykonanie terminu pośredniego 20% oraz może mieć wpływ na termin końcowy i termin pośredni (wymagana minimalna ilość wykonania 45%).

W Raportach Miesięcznych Wykonawcy oraz Raportach Miesięcznych Inżyniera Kontraktu dla odc. 9 drogi ekspresowej S8 nie stwierdzono zapisów dotyczących jakości wykonywania pracy przez personel Inżyniera Kontraktu.

(dowód: akta kontroli str. 1103-1105)

Inżynier Kontraktu zatwierdzał (bądź warunkowo zatwierdzał) materiały użyte podczas budowy, recepty i technologie, sprzęt Wykonawcy oraz Podwykonawców, które były zgodne z wymaganiami STWiORB. Materiały czy projekty recept niezgodne ze STWiORB nie uzyskały akceptacji Inżyniera i nie zostały dopuszczone do wbudowania. Inżynier Kontraktu dopuszczał do pracy wytwórnie mas bitumicznych i betonowych oraz wytwórnię prefabrykatów, po przedstawieniu przez Wykonawcę m.in. deklaracji zgodności, danych technicznych betonami, świadectw legalizacji wag, certyfikatów zakładowej kontroli produkcji, uprawnień operatorów.

Do czasu wyłonienia Konsultanta dla odc. 9 drogi ekspresowej S8 i odc. autostrady A1, materiały i sprzęt Wykonawcy oraz PZJ zatwierdzał Kierownik Projektu Unijnego oraz p.o. Inżyniera Kontraktu, co zostało szczegółowo opisane w stwierdzonych nieprawidłowościach punktu 5 wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 1022, 1034-1038, 1042-1044, 1103-1105)

Inżynier Kontraktu (Rezydent) dla wszystkich analizowanych odcinków dróg sporządzał raporty, których wymóg określony został w załączniku do umowy na Zarządzanie Kontraktem, tj. raport otwarcia, raporty miesięczne, raporty techniczne oraz raport końcowy. Według stanu na dzień 25 listopada 2013 r. nie został opracowany:

- Raport zamknięcia dla odc. B autostrady A2, gdyż nie nastąpiło wystawienie Świadectw Wykonania,
- Raport końcowy (brak wystawienia Świadectwa Przejęcia) i Raport zamknięcia dla odc. 9 drogi ekspresowej S8.

(dowód: akta kontroli str. 701-842, 933-992, 1103-1105)

Raport Otwarcia Inżyniera Kontraktu dla inwestycji budowa autostrady A1 nie zawierał daty jego sporządzenia. Raport został zaparafowany przez osobę sporządzającą (z dokumentacji nie wynika, kto sporządził ten raport). Ponadto w Raporcie otwarcia nie stwierdzono potwierdzenia przekazania raportu do Kierownika Projektu oraz zatwierdzenia przez Zamawiającego.

Do pierwszego Raportu Miesięcznego (za wrzesień 2010 r.) nie został dołączony wzór podpisu i parafki Inżyniera Kontraktu, który powinien być potwierdzony przez Kierownika Projektu.

(dowód: akta kontroli str. 749-792, 1103-1105, 1961)

Raport Otwarcia Inżyniera Kontraktu dla odc. 9 drogi ekspresowej S8 nie zawierał dokładnej daty jego sporządzenia (opracowany został w styczniu 2012 r.).

Raporty Miesięczne sporządzane były przez Inżyniera Kontraktu bądź Inżyniera Rezydenta. W żadnym Raporcie miesięcznym nie stwierdzono dokładnej daty ich opracowania oraz podpisów obu Inżynierów.

(dowód: akta kontroli str. 701-748, 1103-1105, 1591-1594, 1961)

Raporty miesięczne Konsultanta (odc. B autostrady A2) za styczeń 2010 r. i maj 2010 r. zostały opracowane po terminie wynikającym z warunków umowy, tj.: odpowiednio 26 lutego 2010 r. i 23 czerwca 2010 r.

Raport Końcowy Konsultanta na odc. B autostrady A2 został opracowany 28 sierpnia 2012 r., tj. na 43 dni przed wystawieniem Świadectwa Przejęcia Robót (10 października 2012 r.) i przekazany Kierownikowi Projektu w dniu 11 września 2012 r., tj. na 28 dni przed wystawieniem tego Świadectwa.

Świadectwa Przejęcia Części Robót wystawione zostały 25 kwietnia 2012 r., 31 maja 2012 r., 29 czerwca 2010 r. i 30 lipca 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 793-842, 933-990, 1496-1508)

W Raporcie z Postępu Robót nr 1 Wykonawca odc. Piątek – Stryków autostrady A1 zapisał, iż w okresie lipiec – sierpień 2010 r. wykonał on roboty branżowe, melioracyjne, polegające na usunięciu roślinności ze skarp rowów oraz odmulenie cieków.

Informacje te były niezgodne z:

- Raportem Końcowym Inżyniera Rezydenta, w którym zapisał, iż: „Roboty melioracyjne wykonywane były od października 2010 r. do 30 maja 2012 r.”,

- Dziennikami Budowy dla odc. 2 i odc. 3, wg których prace rozpoczęte w dniu 14 września 2010 r. polegały na wykoszeniu i wygrabieniu porostów, usunięciu kożucha roślin pływających i porostów roślin korzeniących się.

(dowód: akta kontroli str. 857-859, 1023-1032, 1598-1603)

5.2 Szczególne warunki kontraktu w subklauzuli 4.9 (Zapewnienie jakości) stanowią m.in., że „Wykonawca przygotowuje i przedłoży Inżynierowi w ciągu 14 dni (na autostradzie A2 odcinek B – w ciągu 28 dni) od Daty Rozpoczęcia Robót System Zapewnienia Jakości, aby dostosować swoje działania do wymagań Kontraktu. System Zapewnienia Jakości powinien zawierać:

- a) procedury zarządzania jakością na Placu Budowy,
- b) struktury organizacyjne dla wdrażania procedur zarządzania jakością,
- c) instrukcję zarządzania jakością, oraz
- d) procedury wskazujące, że wszyscy Podwykonawcy spełniają wymagania zarządzania jakością”.

Wykonawca odc. 9 drogi ekspresowej S8 przedłożył Inżynierowi Kontraktu do zatwierdzenia „System Zapewnienia Jakości”, przygotowany 2 listopada 2011 r. (brak daty przekazania). W dokumencie tym m.in. przedstawiono: zakres kontraktu, podmioty uczestniczące w jego realizacji, procedury zarządzania jakością na placu budowy, struktury organizacyjne ze wskazaniem osób odpowiedzialnych za wdrażanie procedur zarządzania jakością, instrukcję zarządzania jakością, a także procedury wskazujące, że wszyscy podwykonawcy spełniają wymagania zarządzania jakością. P.o. Inżyniera Kontraktu w piśmie z dnia 8 listopada 2011 r. skierowanym do Wykonawcy Skanska S.A. poinformował o zatwierdzeniu PZJ, przedstawionego w piśmie z dnia 2 listopada 2011 r.

Według zestawienia (na dzień 02.09.2013 r.) Wykonawca przedmiotowego odcinka opracował 94 Programy Zapewnienia Jakości, z tego 3 nie zostały zatwierdzone przez Inżyniera.

Dla odc. Piątek – Stryków autostrady A1 PZJ przygotowany został przez Wykonawcę po 41 dniach od daty rozpoczęcia prac na budowie, które według zapisu w Dzienniku Budowy rozpoczęto w dniu 8 lipca 2010 r. Dokument ten zawierał poza wymaganymi elementami określonymi w subklauzuli 4.9. również załączniki, które m.in.: uszczegóławiały opracowywanie PZJ dla określonych asortymentów robót, procedury kontroli i sterowania jakością wykonywanych robót, zawierały także wzory formularzy i instrukcję jakości dla laboratorium wykonawcy. W czasie trwania budowy wykonawca przedmiotowego odcinka opracował łącznie 368 szczegółowych Planów Zapewnienia Jakości, z tego 61 zostało odrzuconych, a 6 zostało warunkowo zatwierdzonych.

Wykonawca autostrady A2 odcinek B w dniu 30 października 2009 r. przekazał Konsultantowi do zatwierdzenia PZJ dla prac projektowych i PZJ dla wykonania robót budowlanych. Inżynier Kontraktu zatwierdził go 10 listopada 2009 r. Dla realizacji robót budowlanych na przedmiotowym odcinku Wykonawca opracował i przedłożył do zatwierdzenia łącznie 195 PZJ.

Analiza zapisów zawartych w PZJ (szczegółowych) wykazała m.in., że spełniały wymogi pkt 6.1. wymagań ogólnych STWiORB.

Analiza raportów miesięcznych Inżyniera Kontraktu, z przebiegu realizacji zadań objętych kontrolą, wykazała przypadki niezgodności robót lub wyników badań z wymaganiami określonymi w STWiORB. Przykładowo na budowie A2 odcinek B wystąpiło dziewięć przypadków, gdzie Wykonawca był zobowiązany do przedłożenia Inżynierowi Kontraktu – programu naprawczego. Programy te dotyczyły m.in.: rozmycia skarpy, zabezpieczenia antykorozyjnego styków montażowych, zagęszczenia nasypu (warstwa 1, droga 705), zagęszczenie warstwy mrozochronnej (km 408+641 do 408+805 strona lewa), zagęszczenia podbudowy z kruszywa łamanego (km 408+800 do 409+100 strona prawa). W okresie objętym kontrolą z realizacji PZJ nie były sporządzane okresowe sprawozdania, gdyż jak wskazała w złożonym wyjaśnieniu Dyrektor Oddziału w Łodzi, sprawozdanie jako oddzielny dokument nie jest wymagane.

Stosownie do postanowień umowy zawartej z wykonawcą (subklauzula 4.9), jak również postanowień zawartych w STWiORB (pkt. 6.1. nr DM.00.00.00) Wykonawca był zobowiązany do przedłożenia PZJ tylko Inżynierowi, celem ich akceptacji. Wskazane dokumenty nie zobowiązywały GDDKiA do wyrażania zgody na ich zatwierdzenie przez

Inżyniera Kontraktu lub do ich opiniowania. Ponadto, dokumenty powyższe nie zobowiązywały Inżyniera Kontraktu do oceny funkcjonowania PZJ.

Nie stwierdzono przypadków, aby Inżynier określał niezbędne zakresy do zapewnienia wykonania robót zgodnie z umową lub SST.

Zdaniem NIK, przestrzeganie warunków określanych w PZJ gwarantowało uzyskanie wymaganej jakości robót.

(dowód; akta kontroli str. 1122, 1961-1962, 1979-1985)

5.3 Na podstawie Raportów Miesięcznych Wykonawcy i Inżyniera Kontraktu Oddział w Łodzi posiadał wiedzę w zakresie m.in.: zmian w dokumentacji projektowej, a także w zakresie rodzaju wykonanych przez Wykonawcę robót drogowych/mostowych oraz zaawansowania prac w danym miesiącu sprawozdawczym.

Oddział w Łodzi nie posiadał natomiast informacji, czy liczba wykonanych przez Wykonawców badań laboratoryjnych próbek materiałów na realizowanych inwestycjach była zgodna z wymaganiami zawartymi w STWiORB w każdym rodzaju badań z podziałem na asortyment, co zostało opisane w punkcie 1 i 4 wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 624-629, 674-842)

Na podstawie Raportów Miesięcznych Wykonawcy i Inżyniera Kontraktu oraz protokołów z Rad Budowy nie stwierdzono, by dla kontrolowanych inwestycji wystąpiły przypadki żądania przez Inżyniera Kontraktu od Wykonawcy przeprowadzenia badań w celu zademonstrowania, że poziom ich wykonywania jest zadawalający.

(dowód: akta kontroli str. 276-278, 276-336, 1106-1135)

Dla odc. B autostrady A2 stwierdzono rozbieżności pomiędzy wynikami badań Laboratorium Zamawiającego i Laboratorium Wykonawcy w zakresie wytrzymałości na ściskanie kruszywa stabilizowanego cementem. W związku z powyższym, Inżynier Rezydent wnioskuje o przedstawienie przez Zamawiającego niezależnego, akredytowanego laboratorium, którego wyniki byłyby ostateczne i niepodważalne oraz Programu Naprawczego.

W Protokole z Rad Budowy nr 25 z 8 listopada 2011 r. dotyczącego odc. B autostrady A2 zapisano, iż w opinii Nadzoru niepokój budzą różnice w wynikach badań laboratoryjnych warstwy stabilizacji uzyskiwane przez Laboratorium Wykonawcy i Laboratorium Zamawiającego. Zgodnie z sugestią Z-cy Dyrektora Oddziału w Łodzi zostanie wykonany komisyjny pobór próbek stabilizacji gruntu cementem. Ponadto zaproponował on zrobienie dodatkowych badań nośności wykonanych warstw aparatem FWD.

Pismem z dnia 2 grudnia 2011 r. Wykonawca (Z-ca Dyrektora Kontraktu) poinformował Inżyniera Rezydenta, że zlecił on Instytutowi Badawczemu Dróg i Mostów opracowanie opinii na temat przyrostu wytrzymałości na ściskanie warstw kruszywa stabilizowanego cementem oraz wykonanie badań ugięć urządzeniem FWD wraz z analizą trwałości zmęczeniowej konstrukcji nawierzchni.

Ponadto Inżynier Rezydent zlecił Laboratorium Drogowemu wykonanie kontrolnych pomiarów nośności warstw kruszywa stabilizowanego cementem za pomocą aparatu FWD, a Oddział w Łodzi – Instytutowi Badawczemu Dróg i Mostów wykonanie badań wytrzymałości na ściskanie po 7 i 28 dniach dojrzewania prób kruszywa stabilizowanego cementem oraz oznaczenia wskaźnika mrozoodporności.

(dowód: akta kontroli str. 285-289, 337-341, 843-844, 1106-1164)

Dla odc. Stryków – Piątek autostrady A1 Wykonawca poinformował Inżyniera Kontraktu o wystąpieniu kolizji zbrojenia stref zakotwień went ze strefami zakotwień kabli sprężających na poprzecznicach między podporami. Inżynier Kontraktu zwrócił się do Instytutu Politechniki Wrocławskiej z prośbą o opinię zbrojenia i betonowania pomostu przęsła wiaduktu WD 231 w zakresie możliwości uzyskania pełnowartościowych elementów przęsła przy bardzo dużym zagęszczeniu zbrojenia miękkiego.

Dla odc. 9 drogi ekspresowej S8 w dokumentacji (protokoły z Rad Budowy, Raporty Miesięczne) nie stwierdzono, by Inżynier Kontraktu wnioskuje do Oddziału w Łodzi o przeprowadzenie niezbędnych badań, pomiarów lub ekspertyz przez niezależny podmiot.

(dowód: akta kontroli str. 276-278, 1106-1164, 1604-1610)

Z dokumentacji funkcjonującej w Oddziale w Łodzi wynika, iż dla odc. B autostrady A2 we wnioskach o zatwierdzenie recept brak było stanowiska Inżyniera Rezydenta bądź Inżyniera Kontraktu o zatwierdzeniu (bądź nie) tych wniosków (pomimo istnienia takiej pozycji we

Wniosku), za wyjątkiem 2 przypadków, w których Inżynier Rezydent akceptował warunkowo receptę na mieszankę mineralno-asfaltową z przeznaczeniem na podbudowę z betonu asfaltowego oraz warstwę wiążącą po przebadaniu przez Laboratorium Drogowe.

W jednym przypadku Inżynier Rezydent nie zatwierdził recepty ma mieszankę mineralno-asfaltową z przeznaczeniem na warstwę wiążącą z betonu asfaltowego (wniosek nr 11/03/2011/3).

Dla odc. Piątek – Stryków autostrady A1 we wszystkich analizowanych przypadkach Inżynier warunkowo zatwierdzał receptę na mieszankę mineralno-asfaltową z przeznaczeniem na wykonanie warstwy wiążącej, ścieralnej, górnej warstwy podbudowy, do czasu uzyskania wyników przez Laboratorium Drogowe.

Dla odcinka 9 drogi ekspresowej S8 w każdym przypadku brak było stanowiska Inżyniera Rezydenta bądź Inżyniera Kontraktu o zatwierdzeniu (bądź nie) wniosków o zatwierdzenie recept (pomimo istnienia takiej pozycji we Wniosku) na górną warstwę podbudowy, warstwę ścieralną, wiążącą z betonu asfaltowego oraz mieszanki mineralno-asfaltowej.

Wyniki badań wraz z oceną, czy projekty recept spełniały wymagania STWiORB, przekazywane były do Kierownika Projektu oraz Inżyniera Rezydenta (do wiadomości).

(dowód: akta kontroli str. 371-383, 1558-1575)

Na przykładzie odc. 9 drogi ekspresowej S8 i odc. B autostrady A2 stwierdzono występowanie przypadków, w których wskaźnik zagęszczenia materiałów nie spełniał wymagań określonych w STWiORB. Dotyczyło to: zasyпки fundamentu obiektu WS-9.1, przy podporze A obiektu WŁ-9.3, obiektu PZSG-9.1 (podpora 1, 3, 5), zasyпки przepustu P-9.07, zasyпки stożka obiektu WD-269, podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego cementem, warstw nasypów, warstwy podbudowy z betonu asfaltowego o wysokim module sztywności. W każdym przypadku o wynikach niespełniających wymagań STWiORB Laboratorium Drogowe informowało Inżyniera Kontraktu, który np. obligował Wykonawcę do poprawy zagęszczenia i wstrzymania robót do czasu osiągnięcia wymaganych parametrów (np. warstwy nasypu, zasyпки fundamentu podpory obiektu, podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego cementem, warstwy mrozoochronnej nasypu, warstwy podbudowy z betonu asfaltowego o wysokim module sztywności), uznawał, że wskaźnik zagęszczenia spełnia wymogi określone w Karcie Nadzoru Autorskiego, bądź zezwalał na ułożenie kolejnej warstwy konstrukcyjnej (decyzje o kolejnych pracach opierał na wynikach Wykonawcy). Wykonawca na polecenie Nadzoru dogęszczał poszczególne warstwy niespełniające wymagań STWiORB oraz przedstawiał pozytywne wyniki badań kontrolnych wskaźników zagęszczenia.

(dowód: akta kontroli str. 264-272, 384-423)

Inżynier Kontraktu zatwierdzał (bądź nie) kruszywa m.in. do wykonania warstw nasypów (dolnych i górnych), do uszorstnienia nawierzchni, kruszywa wchodzące w skład mieszanek mineralno-asfaltowych, kruszywa wapienne i amfibolitowe (mieszanka na podbudowę z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie).

Inżynier Kontraktu zatwierdzał dostawy cementu na podstawie m.in. certyfikatów zgodności, deklaracji zgodności, świadectwa jakości, raportów z badań cementów, które stanowiły załącznik do Wniosku o zatwierdzenie materiałów. W oparciu o Wnioski o zatwierdzenie materiału nie można zidentyfikować, jakiej partii dostawy dotyczy dany wniosek.

W oparciu o zapisy zawarte we Wnioskach o zatwierdzenie materiału nie można jednoznacznie zidentyfikować, jaka partia cementu i kiedy została dostarczona na budowę.

(dowód: akta kontroli str. 264-272, 845-848, 1347-1369)

5.4 Obowiązujące na kontrolowanych inwestycjach STWiORB (A1 i S8) i WWiORB (A2) określiły do wykonania łącznie 37 odcinków próbnych. Z przedłożonych raportów i sprawozdań z wykonania odcinka próbnego wynikało, że wykonano ogółem 45, w tym 6 odcinków, których wykonania nie przewidywały STWiORB. Wśród pozostałych 39 odcinków próbnych 16 było powtarzających się, z tego cztery odcinki dotyczyły ulepszonego podłoża z gruntu i kruszywa stabilizowanego cementem (D.04.05.01), pięć z podbudowy z betonu asfaltowego (D.04.07.01), dwa warstwy mrozoochronnej (D.04.02.02), jeden podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (D.04.04.02), trzy warstwy wiążącej z betonu asfaltowego (D.05.03.05) i jednego warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego (D.05.03.06).

Nie wykonano łącznie osiem odcinków próbnych, z tego cztery na drodze ekspresowej S8 (dwa dotyczyły odcinków próbnych uszorstnienia nawierzchni - D.05.03.25 i M.15.03.12,

jednego odcinka dla warstwy ścieralnej z mieszanki SMA - M.15.03.04 i jednego wzmocnienia skarp i nasypów - D.02.04.01, dwóch na A1 (wykonanie nasypów - D.02.03.01 i warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego M.15.03.04 b), a także dwóch na A2 (podbudowa z chudego betonu - D.04.06.01 i nawierzchni z betonu cementowego - D.05.03.04). W sprawie drogi ekspresowej S8 Dyrektor Oddziału w Łodzi podała, że STWiORB „D.02.04.01 Wzmocnienie skarp i nasypów – zgodnie ze specyfikacją do wykonania był odcinek próbny przy dogęszczaniu głębokich wymian metodą ubijania impulsowego DI. Ponieważ przy zagęszczaniu w sposób klasyczny – przy użyciu walca – otrzymane zostały wymagane parametry zagęszczenia, nie było konieczności wykonania zagęszczenia metodą ubijania impulsowego DI. Czyli nie było konieczności wykonania odcinka próbnego”. W przypadku pozostałych czterech niewykonanych odcinków na drodze ekspresowej S8 załączony został „Protokół z wykonania odcinka próbnego” w dniu 9 maja 2013 r. na drodze DP2909E km 0+221-0+288, który dotyczył warstwy ścieralnej z mieszanki SMA grubości 4 cm. Z wyjaśnienia Dyrektora Oddziału w Łodzi wynika, że protokół ten potwierdza również wykonanie odcinka próbnego wynikającego ze ST.D.15.03.04, a także dwóch odcinków próbnych uszorstnienia (D.05.03.25 i M.15.03.12), gdyż „ze względów technologicznych uszorstnienie nawierzchni wykonuje się podczas wykonania warstwy ścieralnej z mieszanki SMA. Dla mieszanki SMA odcinek próbny był wykonany”

(dowód: akta kontroli str. 1574-1575, 1988)

NIK przyjmuje wyjaśnienie Dyrektora Oddziału w Łodzi i uznaje wykonanie trzech przedmiotowych odcinków próbnych na drodze ekspresowej S8.

NIK zauważa jednak, iż wykonanie (na drodze ekspresowej S8 odcinek 9) zagęszczenia skarp i nasypów metodą klasyczną – przy użyciu walca – było niezgodne z metodą określoną w STWiORB dotyczącą wzmocnienia skarp i nasypów (D.02.04.01), która zobowiązywała do wykonania zagęszczenia metodą ubijania impulsowego DI. Kontrolującym nie przedłożono dokumentów uzasadniających wprowadzenie powyższej zmiany zagęszczania.

Z wykonania odcinków próbnych na drodze ekspresowej S8 kontrolującym przedłożono 14 protokołów, z tego tylko jeden był podpisany przez Wykonawcę i Inżyniera Kontraktu oraz Inspektora Nadzoru Robót Drogowych, pozostałe nie posiadały podpisów osób uczestniczących przy wykonywaniu odcinka próbnego, a także nie były zatwierdzone przez Inżyniera Kontraktu. Do każdego protokołu załączono wyniki badań laboratoryjnych, na których widniał podpis kierownika robót i Inspektora Nadzoru Robót Drogowych, za wyjątkiem badań wykonanych 9 maja 2013 r. z odcinka próbnego warstwy ścieralnej z mieszanki SMA grubości 4 cm – brak było stosownych podpisów. Ponadto, w dokumencie „Wyniki badania” załączonym do protokołu z wykonania odcinka próbnego w tym dniu podano, iż próbki do badań dostarczono w dniu 8 maja 2013 r., tj. dzień wcześniej.

Obowiązujące na odc. 9 drogi ekspresowej S8 STWiORB (D.04.07.01, D.05.03.05, D.05.03.06 i D.05.03.13) w pkt. 5.6. stanowią, iż „Wykonawca może przystąpić do wykonywania warstwy nawierzchni po zaakceptowaniu odcinka próbnego przez Inżyniera”. Analiza dokumentacji powykonawczej odcinków próbnych (sprawozdania, raporty, wnioski o zatwierdzenie) wykazała, że wykonawcy zadań objętych kontrolą wykonywali odcinki próbne zgodnie z zasadami określonymi w STWiORB, WWiORB i PZJ. Dokumentacja powykonawcza ze strony Konsultanta była zatwierdzana przez inspektorów nadzoru odpowiednich branż (np. drogowa, mostowa, materiałowa) i przez Inżyniera Kontraktu, za wyjątkiem przypadków opisanych wyżej dotyczących drogi ekspresowej S8. W dwóch przypadkach raport z odcinka próbnego (autostrada A1) zatwierdzono warunkowo z powodu braku wszystkich wyników z badań i zatwierdzonej recepty.

Analiza kontrolna zapisów w raportach i sprawozdaniach z wykonania odcinków próbnych wykazała m.in., że przestrzegany był proces technologiczny i procedury określone w STWiORB. Stwierdzono tylko w jednym przypadku brak wskazania w sprawozdaniu temperatury powietrza i siły wiatru w czasie wykonywania odcinka próbnego w dniu 03.12.2011 r. Odcinek próbny dotyczył wykonania warstwy ścieralnej z mieszanki betonu asfaltowego AC S o grubości 4 cm na drodze dojazdowej (DD285LB KR1-KR2) – droga ekspresowa S8 odcinek 9. Temperatura mieszanki wynosiła 160-168°C. Czas transportu nie przekraczał 2 godzin. Wykonawca w raporcie wskazał tylko, że „Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego była układana przy dobrych warunkach atmosferycznych”. Natomiast w Raporcie z postępu robót (nr 17) za miesiąc grudzień 2011 r. w załączniku nr 24

dotyczącym rejestru pogody Wykonawca podał m.in., że temperatura 3 grudnia 2011 r. wynosiła: min. 3^o C, max. 10^oC, średnia temp. dzienna 6^oC, opady - 0,0 l/m², wiatr brak oznaczeń. W STWiORB (nr D.05.03.05.C) w pkt 5.5 określono m.in., że „Warstwa nawierzchni z betonu asfaltowego może być układana, gdy temperatura otoczenia jest nie niższa niż +10^oC. Temperatura powietrza powinna być mierzona co najmniej 3 razy dziennie w okresach równomiernie rozłożonych w planowanym czasie”.

(dowód: akta kontroli str. 1574-1575, 1986-2028)

5.5 W raportach miesięcznych Inżyniera Kontraktu nie stwierdzono, by Inżynier Kontraktu przekazywał Wykonawcy pisemne informacje o niedociągnięciach dotyczących urządzeń laboratoryjnych, zaopatrzenia laboratorium w sprzęt, pracy personelu lub metod badawczych.

(dowód: akta kontroli str. 624-629, 1106-1138, 1143-1144)

W przypadku inwestycji budowa autostrady A1, Inżynier Kontraktu, w dniu 28 lutego 2011 r. zatwierdził obsługę Laboratorium Polowego Wykonawcy w zakresie: roboty drogowe, urządzenia obce, OUA (Obwód Utrzymania Autostrady), SPO (Stacja Poboru Opłat) oraz MOP (Miejsce Obsługi Podróżnych), za wyjątkiem robót bitumicznych, na podstawie Prośby o zatwierdzenie wraz z załącznikami (zawierającymi m.in. listę składu osobowego Laboratorium, wykaz sprzętu laboratoryjnego, świadectwa wzorcowania i certyfikaty).

Dyrektor Oddziału w Łodzi wyjaśniła, iż w zakresie inwestycji budowa autostrady A1 nie są mi znane przypadki, aby Inżynier Kontraktu przekazywał Wykonawcy pisemne informacje o niedociągnięciach dotyczących urządzeń laboratoryjnych, zaopatrzenia laboratorium w sprzęt, pracy personelu lub metod badawczych. W zakresie inwestycji budowa drogi ekspresowej S8 i autostrady A2 Inżynier Kontraktu nie przekazywał Wykonawcy ww. informacji, ponieważ nie wystąpiła taka konieczność.

Inżynier Kontraktu nie przekazywał do Oddziału w Łodzi listy urządzeń i sprzętu badawczego wykorzystywanego w trakcie budowy do badań i posiadania stosownych świadectw oraz ważnej legalizacji, gdyż jak wyjaśniła Dyrektor Oddziału w Łodzi, Inżynier Kontraktu nie miał obowiązku przedłożenia takiej listy.

(dowód: akta kontroli str. 749-792, 1106-11338)

Dla odc. B autostrady A2, Inżynier Kontraktu, zatwierdził laboratoria Wykonawcy/Podwykonawców w zakresie obsługi wytwórni mas bitumicznych (w dniu 15 czerwca 2011 r.), w zakresie mieszanki betonowej (10 sierpnia 2010 r.), w zakresie warstwy wiążącej i ścieralnej na obiektach mostowych (23 sierpnia 2011 r.), na podstawie złożonych przez Wykonawcę Wniosków o zatwierdzenie wraz z załącznikami (m.in. certyfikatów, PZJ, wykazu personelu i sprzętu, informacji o działalności Laboratorium). Ponadto Inżynier Kontraktu w dniu 5 października 2011 r. zatwierdził Laboratorium Przedsiębiorstwa Podstawowych Badań i Robót Geotechnicznych, na podstawie Wniosku o zatwierdzenie (wraz z załącznikami zawierającymi m.in. spis wyposażenia Laboratorium, protokoły kontroli sprzętu, świadectwa wzorcowania, certyfikaty kalibracji).

Dyrektor Oddziału w Łodzi wyjaśniła, iż „(...) Wykaz sprzętu laboratoryjnego był przekazywany do GDDKiA przez Inżyniera Kontraktu wraz z informacją o akceptacji przez Inżyniera Kontraktu laboratorium Wykonawcy Kontraktu. Sprzęt i urządzenia posiadały stosowne dokumenty – świadectwa i ważną legalizację. Zostały przeprowadzone stosowne oględziny sprzętu i urządzeń. Wykazany sprzęt i urządzenia były zgodne z dokumentacją.”

(dowód: akta kontroli str. 793-842, 1106-1138, 1143-1144)

Dla odc. 9 drogi ekspresowej S8, w dniu 15 lutego 2012 r. Inżynier zatwierdził laboratorium Wykonawcy w zakresie wykonywania badań i oznaczeń dotyczących jakości wbudowanych materiałów, na podstawie złożonego przez Wykonawcę Wniosku o zatwierdzenie wraz z załącznikami (m.in. certyfikatów, PZJ, wykazu sprzętu).

Natomiast pierwsze badania Laboratoryjne Wykonawcy wykonywane były w miesiącu grudniu 2011 r. i styczniu 2012 r., co zostało potwierdzone wpisem do Raportów z Postępu Robót Wykonawcy. W grudniu 2011 r. i styczniu 2012 r. dokonano m.in.: kontroli mieszanki betonowej z pobraniem próbek betonowanych pali, badania wytrzymałościowe 28-dniowe na próbkach betonowych pali wysokośrednicowych oraz badanie wodoszczelności, badania przydatności gruntu do wbudowania (dolna warstwa nasypu) oraz analizy siłowej kruszywa wapiennego. Wszystkie badania spełniały wymagania STWiORB. Laboratoria Wykonawcy dokonujące analiz w grudniu 2011 r. i styczniu 2012 r. nie zostały zatwierdzone przez Inżyniera Kontraktu.

Dyrektor Oddziału w Łodzi wyjaśniła, iż „Wykonawca wykonywał badania we własnym Laboratorium wskazanym w Systemie Zarządzania Jakością z dnia 2 listopada 2011 r., który został zatwierdzony przez p.o. Inżyniera Kontraktu. (...) Wykonawca ma prawo wykonywać badania w dowolnym laboratorium, natomiast decyzją Inżyniera Kontraktu jest ocena przedstawionych wyników.”

(dowód: akta kontroli str. 701-748, 993-1021, 1137-1138, 1143-1144, 1558-1568)

5.6 Laboratorium Drogowe na każdym etapie realizacji inwestycji prowadziło badania kontrolne i pomiarowe, które – jak wyjaśniła Naczelnik Wydziału Technologii – były jednocześnie badaniami do odbioru.

W celu monitorowania jakości wykonanych robót budowlanych, Laboratorium Drogowe w trakcie realizacji inwestycji wykonało badania w zakresie:

- robót ziemnych (badania kwalifikacyjne i kontrolne/sprawdzające) – zagęszczenie gruntu, nośność wykonanej warstwy,
- podbudów (badania kontrolne) – zagęszczenie i nośność wykonanej warstwy, wytrzymałość na ściskanie, mrozoodporność,
- robót bitumicznych (badania powykonawcze) – gęstość, gęstość objętościowa, wskaźnik zagęszczenia, wolne przestrzenie w warstwie, grubość warstw konstrukcyjnych, połączenia międzywarstwowe, badanie sztywności i zmęczenia,
- robót betonowych (badania kontrolne) – pomiar przyczepności przez odrywanie metodą PULL-OFF,
- pomiarów na warstwie ścieralnej – pomiary równości podłużnej warstwy ścieralnej, pomiary właściwości przeciwpoślizgowych (szorstkość – A1, A2), pomiary odblaskowości (A1, A2), pomiary makrotekstury (S8).

(dowód: akta kontroli str. 614-618, 849-852)

W Księdze Jakości Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad Oddział w Łodzi wydanie 2 z 2011 r. nie określono wzoru protokołu z pobrania próby do badań laboratoryjnych oraz metod statystycznych pobrania prób, określono natomiast procedury związane z przyjęciem próbek i ich pobraniem w terenie.

Analiza protokołów z pobrania próbek do badań laboratoryjnych (13 protokołów z odc. 9 drogi ekspresowej S8, 26 – z odc. B autostrady A2 i 14 – z autostrady A1) wykazała, iż w żadnym wypadku Inżynier Kontraktu bądź Inżynier Rezydent nie byli obecni podczas poboru prób do badań oraz nie brali udziału w poborze tych prób. Osobami pobierającymi lub obecnymi przy pobieraniu próbek byli: Inspektor Nadzoru, Inspektor Nadzoru Robót Drogowych i Inspektor ds. materiałów. W czterech przypadkach (11.04.2013r., 22.04.2013r., 22.05.2013r., 02.06.2013r. odc. 9 drogi ekspresowej S8) podczas pobierania prób personel Inżyniera Kontraktu (Nadzór) nie był obecny, w tym w dwóch przypadkach nie stwierdzono również obecności Zamawiającego (materiał pobierany był przez laboranta Wykonawcy Robót).

W 61% przypadków (tj. w 8 przypadkach na 13) dla odc. 9 drogi ekspresowej S8 Zamawiający nie był obecny przy pobieraniu prób do badań laboratoryjnych.

W 73% przypadków (tj. w 19 przypadkach na 26) dla odc. B autostrady A2 Zamawiający nie był obecny przy pobieraniu prób do badań laboratoryjnych.

W 93% przypadków (tj. w 13 przypadkach na 14) dla autostrady A1 Zamawiający nie był obecny przy pobieraniu prób do badań laboratoryjnych.

W protokołach z poboru prób na odc. B autostrady A2 i autostrady A1 (w okresie od lipca 2011 r. do lipca 2012 r.) brak było informacji, kto pobierał próby do badań. Ponadto stwierdzono, iż protokoły nie zawierały metod pobrania, rodzaju badania, nazwy producenta materiału i wykonawcy robót oraz informacji, jaki materiał został pobrany. W oparciu o dane zawarte w protokołach pobrania prób do badań nie można ustalić, czy badania i pomiary były przeprowadzane zgodnie z wymaganiami norm.

Dla odc. 9 drogi ekspresowej S8 pobrane próby na budowie przekazywane były przez Inspektora Nadzoru do Laboratorium Zamawiającego w terminach od 1 dnia do 14 dni. W dwóch przypadkach próbki przekazywane były w dniu ich pobrania. W protokołach pobrania próbek z odcinków A2 i A1 nie stwierdzono protokołów przekazania (w tym dat przekazania) próbek do Laboratorium Zamawiającego.

Dyrektor Oddziału w Łodzi wyjaśniła, iż zgodnie z zapisami umowy na zarządzanie kontraktem dla odc. 9 drogi ekspresowej S8 i odc. Piątek – Stryków autostrady A1, Konsultant jest zobowiązany do pobierania prób i dostarczenia ich do Laboratorium.

(dowód: akta kontroli str. 17-127, 178, 849-852, 1558-1565)

Naczelnik Wydziału Technologii wyjaśniła, iż „Laboratorium Drogowe nie korzysta z pojemników Wykonawcy, ponieważ posiada własne pojemniki do pobierania próbek. Pojemniki (worki, tace, wiadra) na kruszywo, grunt, mieszankę mineralno – asfaltową są nieoznakowane. Natomiast formy, cylindry do pobierania próbek (np. mieszanki związanej cementem) są oznaczone w sposób trwały i czytelny. Laboratorium Drogowe nie posiada wiedzy, czy Nadzór do pobierania próbek korzystał z pojemników Wykonawcy oraz czy posiada taką procedurę. Próbkę do badań pobierane były losowo, w miejscu wskazanym przez Nadzór. Nie były stosowane statystyczne metody poboru próbek.”

W zakresie zlecenia Wykonawcy dodatkowych badań materiałów w przypadku wątpliwości co do ich jakości, jak wyjaśniła Naczelnik Wydziału Technologii, może odpowiedzieć tylko Nadzór.

(dowód: akta kontroli str. 614-618)

5.7 Na kontrolowanych inwestycjach wykonawcy informowali inżyniera kontraktu o rodzaju, miejscu i terminie pomiaru lub badania. Wykonawcy autostrady A1 odc. Piątek – Stryków, a także drogi ekspresowej S8 odcinek 9 przekazywali plany tygodniowe (harmonogramy), które były załączane do protokołów z Narad Technicznych organizowanych przez Inżyniera Kontraktu. Natomiast wykonawca autostrady A2 odcinek B informował inspektorów nadzoru i inspektora ds. materiałowego (personel Inżyniera Kontraktu) drogą elektroniczną o terminie, miejscu i rodzaju badania, wysyłając stosownego maila. Na potwierdzenie wysyłania maili kontrolującym przekazano przykładowo pięć wysłanych w dniach: 19.05.2011 r., 31.03.2011 r., 10.03.2011 r., 27.06.2011 r. i 01.08.2011 r., z tego ostatnie dwa dotyczyły badań przyczepności do podłoża ułożonej papy termozgrzewalnej na obiekcie PZM 27 oraz P4 i PZM 29 – wysłane zostały z jednodniowym wyprzedzeniem. Natomiast pozostałe trzy wysłane zostały w tym samym dniu, w którym miały być wykonywane badania.

Warunki Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (D-M-00.00.00) w pkt 6.4 stanowią m.in., że „Przed przystąpieniem do pomiarów lub badań, Wykonawca powiadomi Inżyniera o rodzaju, miejscu i terminie pomiaru lub badania”.

Wymagania ogólne SST (D-M-00.00.00) w pkt 6.5. określiły m.in., że Wykonawca będzie przekazywać Inżynierowi raporty z wynikami badań w czasie i formie określonej w PZJ (S8 i A1), a na A2 jak najszybciej, nie później jednak niż w terminie określonym w programie zapewnienia jakości. Analiza zapisów w PZJ (szczegółowych) na wykonanie określonych robót budowlanych wykazała m.in., że brak było w nich wskazania w jakim terminie wykonawca ma dostarczyć Inżynierowi wyniki badań.

Analiza miesięcznych raportów Wykonawcy i Inżyniera Kontraktu wykazała m.in., że nie ujmowano w nich omawiania wyników badań kontrolnych w sytuacji wystąpienia niezgodności lub różnic pomiędzy wynikami badań kontrolnych przeprowadzonych przez Inżyniera Kontraktu, a wynikami badań otrzymanymi od Wykonawcy. Inżynier Kontraktu w swoich raportach wskazywał liczbę zlecanych do wykonania badań laboratoryjnych w danym miesiącu, bez omawiania ich wyników. Raporty te były zatwierdzane przez Kierownika Projektu.

(dowód: akta kontroli str. 1987, 2029-2057)

Inżynier Kontraktu nie dokonywał badań laboratoryjnych niezależnie od Wykonawcy. Wszystkie badania zlecane były do Laboratorium Drogowego i wykonywane przez Laboratorium Drogowe.

Ustalenia kontroli w zakresie zgodności lub różnicy pomiędzy wynikami badań Inżyniera Kontraktu a wynikami badań otrzymanymi od Wykonawcy oraz pobieranie próbek do badań laboratoryjnych przez Inżyniera Kontraktu zostały opisane w punkcie 5.3 i 5.6 wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 337-341, 619-620, 701-842, 849-852)

5.8 Wymagania ogólne STWiORB (DM.00.00.00) dla autostrady A1 i drogi ekspresowej S8 w pkt 7 określiły, że roboty pomiarowe do obmiaru wykonuje geodeta uprawniony sporządzając odpowiednie szkice z podaniem niezbędnych wymiarów, z których może być wyliczona obmiarowa: długość (m), szerokość (m), grubość (m) powierzchnia (m²) i objętość (m³). Wzór szkicu powinien być uzgodniony z Inżynierem. Dokumentację złożoną ze: szkiców, wyliczonego i zapisanego obmiaru w rejestrze obmiarów, dokumentacji fotograficznej obmiarów, Wykonawca przekazuje do sprawdzenia i akceptacji Inżynierowi

w dwóch egzemplarzach. Po zatwierdzeniu kopia trafia do Wykonawcy i stanowi element dokumentów odbiorowych jak również podstawę do sporządzenia faktury. Natomiast w pkt 1.4 (Określenia podstawowe) wyjaśniono jak należy rozumieć „Rejestr obmiarów – akceptowany przez Inżyniera rejestr z ponumerowanymi stronami służący do wpisywania przez Wykonawcę obmiaru dokonywanych Robót w formie wyliczeń, szkiców i ew. dodatkowych załączników. Wpisy w Rejestrze Obmiarów podlegają potwierdzeniu przez Inżyniera”.

Dla autostrady A2 Wymagania ogólne w pkt 7. określiły, iż obmiar robót „Nie dotyczy”.

Na zarządzanie kontraktami budowy drogi ekspresowej S8 od węzła Walichnowy do węzła Wrocław - Inżynier Kontraktu w Raporcie otwarcia (styczeń 2012) w załączniku nr 3 określił wzory formularzy jakie będą obowiązywać w relacji Wykonawca – Inżynier. Wśród tych dokumentów załączona została również „Karta Obmiaru”. Raport ten został zatwierdzony przez Inżyniera Kontraktu w styczniu 2012 r.

Natomiast Wykonawca autostrady A1 odcinek Piątek – Stryków w ogólnym „Planie Zapewnienia Jakości” m.in. podał wzory druków jakie będą obowiązywać w zakresie obmiaru robót, tj.: „Protokół obmiaru”, „Wniosek o zatwierdzenie obmiarów”, „Załącznik do Wniosku o zatwierdzenie obmiarów” i „Karta obmiaru”. PZJ został zatwierdzony przez Inżyniera Kontraktu w dniu 1 października 2010 r.

Z przedłożonych dokumentów (Raport Kontroli Robót) z budowy autostrady A1 odc. Piątek – Stryków wynika m.in., że geodeta dokonał obmiaru wykonania kapy chodnikowej oraz ilości zużytej stali na obiekcie WD-234, wyliczenia w karcie obmiaru zostały zweryfikowane przez inspektora branżowego. Dla tego obiektu inżynierskiego ilość zużytej stali została odnotowana w „Karcie Rejestru Obmiaru”. W tym dokumencie ewidencjonowano ilość zużytej stali wg. obmiaru i narastająco od początku jego budowy. W dokumencie „Raport Kontroli Robót” dotyczącym wykopu pod ławy fundamentowe na obiekcie WD-229, geodeta w dokumencie „Obmiar robót” określił objętość wykopu (wymiarów wykopów, obliczenia sprawdzone zostały przez uprawnionego geodetę Inżyniera). Dane te zostały ujęte w „Karcie Rejestru Obmiaru”, w którym wykazywana była ilość wykonanych robót wg obmiaru i narastająco. W przedmiotowym Raporcie również był wykazany bieżący obmiar i narastający od początku budowy. Dane zawarte w tym dokumencie były zatwierdzone przez Inżyniera Kontraktu i jego personel, tj. przez inspektora branżowego i materiałowego. W „Raporcie kontroli robót” nr 25/ODC3/RD/152/07/2012 dotyczącym warstwy wiążącej z betonu asfaltowego o wysokim module sztywności (beton asfaltowy AC WMS 16) wskazano rozliczenie zużycia betonu wg. bieżącego obmiaru (07/2012) i narastająco od początku budowy, stan zaawansowania wyniósł 99,6%. Do dokumentu tego załączone zostały: Karta rejestru obmiaru (zawierała zapisy obmiaru od 30.06.2011 r. do 31.07.2012 r.), Zestawienia wyników warstwy wiążącej w km 278+875 – 279+158 str. P. Szkic dokumentacyjny z dnia 9.05.2012 r., Dokument kontrolny pomiaru geodezyjnego, Badanie mieszanki MMA z dnia 20.12.2012 r., Tabele pomiarów prowadzonych na budowie w ww. kilometrażu.

Na autostradzie A1 odcinek Piątek – Stryków (wg kosztorysu ofertowego) ilość humusu nadającego się do zakładania zieleni ze sprzymowaniem ustalono w wysokości 263469 m³, zdjęto 261743,03 m³, z tego wykorzystano na umocnienie pasa dzielącego, skarp i rowów 160378,29 m³ oraz na zieleń drogową 101159,40 m³, tj. 99,9%.

Raporty powyższe były podpisane przez przedstawiciela Wykonawcy, inspektora branżowego i inspektora materiałowego oraz inspektora geodezyjnego oraz zatwierdzone przez Inżyniera Kontraktu.

Dla odc. 9 drogi ekspresowej S8 ilość wykonanej pracy ewidencjonowano w „Karcie obmiaru”. W dokumencie tym wykazywano obmiar: do okresu rozliczeniowego, w okresie rozliczeniowym i na koniec okresu rozliczeniowego. W Karcie obmiaru nr 4/13/4/M za okres rozliczeniowy od 1.06.2012 r. do 30.06.2012 r. wykazano ilość zużytego betonu konstrukcyjnego w tym okresie, tj. 321,50 m³. Dokument ten był podpisany przez Inżyniera Budowy, Dyrektora Kontraktu oraz przez inspektora nadzoru (geodetę) i zatwierdzony przez inspektora nadzoru (personel Inżyniera kontraktu). Załącznikami do tej karty były: szkic geodezyjny i dwa załączniki (bez nazwy). Jako rejestr obmiaru kontrolującym przedłożono wyciąg z rejestru prowadzonego w formie elektronicznej, w którym odnotowywane były nr karty obmiarowe przypisane do odpowiedniego Przejściowego Świadczenia Płatności (PŚP)

i do odpowiedniego rodzaju robót. Dokument ten nie spełniał wymogu, o którym mowa w pkt 1.4 wymagań ogólnych STWiORB (DM.00.00.00).

(dowód: akta kontroli str. 2058-2092)

5.9 Budowa drogi ekspresowej S8 odcinek 9 – wg Karty obmiaru nr 6/9/2M za okres rozliczeniowy od 1.05.2012 r. do 30.05.2012 r. do zbrojenia ław fundamentowych wiaduktu Wł-9.3 zużyto 95.022 kg stali zbrojeniowej (pręty zbrojeniowe klasy A-IIIN). Wg dokumentu Wz do budowy tego wiaduktu użyto stal zakupioną w łącznej ilości 125.455 kg (w dn. 28.03, 25.04, 7.05 i 8.05.2012 r.). Do każdej Wz dołączano: deklaracje zgodności, świadectwa odbioru, certyfikaty (atesty) i deklaracje producenta. Dane zawarte w tych dokumentach wskazywały m.in. jakie cechy techniczne posiadała stal, jej numer atestu, nazwę wytwórcy, oznaczenie wyrobu wg PN-H-93215, numer wytopu, wyniki przeprowadzonych badań oraz skład chemiczny wg analizy wytopowej oraz masę partii.

Kontrolującym przedłożono dwa wnioski o zatwierdzenie materiałów o nr.:

- 40/M/2012 z dnia 06.09.2012 r. – dotyczył prętów stalowych żebrowanych B500B do zbrojenia betonu. Do wniosku załączono: aprobatę techniczną Instytutu Techniki Budowlanej AT-15-8525/2011 z 15 lutego 2011 r., Certyfikat Zgodności (ITB-2027W) i Krajowy Certyfikat Zgodności Nr 17/2010.
- 41/M/2012 z dnia 06.09.2012 r. – dotyczył stalowych drutów i prętów żebrowanych NIKE St-500-b do zbrojenia betonu. Do wniosku załączono: aprobatę techniczną Instytutu Techniki Budowlanej AT-15-4624/2010 z 16 grudnia 2010 r. oraz Krajową Deklarację Zgodności nr 1/12 z dnia 26.01.2012 r. (w załączeniu).

Wnioski powyższe zostały pozytywnie zaakceptowane przez Inspektora ds. Materiałowo-Technologicznych i Inspektora Nadzoru Robót Sanitarnych oraz zatwierdzone przez Inżyniera Rezydenta.

Wykonawca odc. 9 drogi ekspresowej S8 firma SKANSKA zleciła Politechnice Gdańskiej w dniu 19.03.2013 r. wykonanie badań stali zbrojeniowej z obiektów mostowych w budowie. Do badań dostarczone zostały 54 komplety próbek (po 6 próbek do próby rozciągania i po 6 próbek do próby zginania, 1 komplet – 12 próbek). Badania wykazały, że „Pręty ze stali zbrojeniowej z obiektów mostowych w budowie w ciągu drogi ekspresowej S8 na odcinku: węzeł Walichnowy - węzeł Wrocław A1 – Odcinek 9 – od km 202+700 do 204+000 (...) spełniają wymagania norm w zakresie własności wytrzymałościowych oraz charakterystyki zginania”. Badania stali wykonywane były w dniach 25.03-12.04.2013 r. Załącznikami dokumentów „Raport badań” były deklaracje zgodności wyrobów hutniczych (Świadectwa odbioru). Nie można było ustalić daty zakupu, a także z jakiej partii dostawy była pobrana stal do ww. badań.

NIK zauważa, iż zlecenie badań stali w tym okresie było zbyteczne, gdyż większość obiektów inżynierskich była już na ukończeniu, a stal która została wbudowana nie była poddana sprawdzającemu badaniu, do czego zobowiązuje Polska Norma.

Kontrolującym nie przedłożono dokumentów potwierdzających przekazywanie do badań stali przez wykonawców pozostałych dwóch inwestycji objętych kontrolą, tj. z autostrady A1 odcinek Piątek-Stryków i autostrady A2 odcinek B.

Polska Norma PN-63/B-06251 (Roboty betonowe i żelbetowe. Wymagania techniczne) w pkt 3.2.2. dotyczącym badania stali określiła, że „Ciężar badanej partii stali nie powinien przekraczać 60 ton. Z każdej partii należy pobierać 6 próbek do badania na zginanie i 6 próbek do określenia granicy plastyczności. Stal może być przeznaczona do zbrojenia tylko wówczas, jeżeli na próbkach zginanych nie następują pęknięcia lub rozwarstwienia”.

Z pozostałych dwóch inwestycji objętych kontrolą przedłożono kontrolującym po trzy wnioski (z A1 o nr: RA/M/10/BT/074, RA/M/10/M-Ł/08, RA/m/10/M-Ł/07 i z A2 o nr: 13/09/2011/7, 03/10/2011/14, 13/09/2011/9) o zatwierdzenie stali zbrojeniowej wbudowywanej w obiektach inżynierskich. Do każdego wniosku załączone zostały: Aprobaty techniczne, Deklaracje zgodności, Certyfikaty zgodności. Wnioski te zostały bez uwag zatwierdzone przez Inspektorów ds. materiałowych i Inspektorów nadzoru oraz przez Inżyniera Kontraktu. Z dokumentów tych wynika m.in., że stal spełniała wymogi w zakresie zginania (rozciągania) i plastyczności.

W oparciu o zapisy zawarte w powyższych wnioskach nie można było zidentyfikować dostarczonej stali na budowę, gdyż nie zawierały daty jej dostarczenia, masy stali, nr partii lub wytopu.

W wyniku oględzin przeprowadzonych w dniu 26 września 2013 r. na budowie drogi ekspresowej S8 (odcinek 9) stwierdzono, iż w tym dniu trwały prace porządkowe, montowano ogrodzenie, usuwano zgromadzony humus z przyz. Wykonawca posiadał na wbudowane materiały wymagane dokumenty potwierdzające ich jakość, tj. deklaracje zgodności, deklaracje producenta, certyfikaty, badania laboratoryjne stali i kruszywa. Firma Skanska S.A. na miejscu uruchomiła wytwórnię betonu. Receptury na produkcję betonu konstrukcyjnego (B35, B45, B50) były zatwierdzone przez Inżyniera Kontraktu.

Z analizy zapisów w dokumentacji Inżyniera Kontraktu (raporty miesięczne, protokoły lub notatki z narad technicznych) nie stwierdzono przypadków wbudowywania materiałów budowlanych nieposiadających wymaganych dokumentów potwierdzających ich jakość.

(dowód: akta kontroli str. 623, 2092-2208)

5.10 W trakcie realizacji trzech kontrolowanych inwestycji wystąpił jeden przypadek zwiększenia zakresu rzeczowego oraz kosztów inwestycji w związku z zapewnieniem jakości robót budowlanych, poprzez wprowadzenie materiałów o lepszych parametrach jakościowych przy budowie autostrady A1 w zakresie zmiany konsystencji betonu do wykonania płyty nośnej na obiekcie inżynierskim WD-231. Przyczyną zmian było zmniejszenie ryzyka powstania ubytków w konstrukcji płyty przy zastosowaniu betonu o konsystencji K3 (może on być przyczyną znacznych trudności w betonowaniu lub nawet uniemożliwi uzupełnienie betonem stref między poszczególnymi warstwami zbrojenia i osłonek).

Łączny koszt Propozycji Zmiany wyniósł 108.967,52 zł. Polecenie Zmiany wydane zostało przez Inżyniera Kontraktu oraz zatwierdzone przez Kierownika Projektu Unijnego oraz Zamawiającego – Dyrektora Oddziału w Łodzi.

Dyrektor Oddziału w Łodzi wyjaśniła, iż w trakcie realizacji robót budowlanych w zakresie autostrady A2 odc. B i drogi ekspresowej S8 odc. 9 nie wystąpiły przypadki zwiększenia zakresu rzeczowego oraz kosztu inwestycji w związku z zapewnieniem wymaganej jakości robót.

(dowód: akta kontroli str. 311-336, 624-629, 1106-1136, 1147-1159)

5.11 Praca Kierowników Projektu podlegała okresowej ocenie członka korpusu służby cywilnej, co zostało opisane w punkcie 1.6 wystąpienia pokontrolnego. Przy ocenie stosowano następujące kryteria: rzetelność i terminowość, wiedza specjalistyczna i umiejętność jej wykorzystania, zorientowanie na osiągnięcie celów oraz doskonalenie zawodowe.

(dowód: akta kontroli str. 278, 588-609, 1106-1130)

5.12 Według Świadectwa Przejęcia Robót dla odc. B autostrady A2 z dnia 10 października 2012 r. całość robót została ukończona (w tym ukończenie zaległej pracy i usunięcie wad) i przejęta z dniem 5 czerwca 2012 r., tj. zgodnie z terminem zawartym w umowie z dnia 28.09.2009 r. na zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych. Stwierdzone wady zostały wymienione w załączniku do Świadectwa Przejęcia Robót i dotyczyły regulacji wysokościowej studzienek rewizyjnych i ściekowych oraz lokalnych uzupełnień powłok malarskich i tynkarskich w budynku biurowo – administracyjnym w OUA Nieborów. Inżynier Kontraktu w Raportach Miesięcznych Okresu Gwarancji Jakości i Rękojmi za Wady podał m.in., że w okresie dotychczasowej (tj. do października 2013 r.) eksploatacji nie stwierdzono usterek elementów konstrukcyjnych uniemożliwiających prawidłową i zgodną z przeznaczeniem eksploatację odc. B autostrady A2.

Pozwolenia na Użytkowanie wydane zostały przez Łódzkiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Łodzi w zakresie wiaduktów drogowych, wiaduktów i mostów autostradowych, przepustów, przejść dla zwierząt, przepustów drogowych, budynków toalet, zbiorników ekologicznych, obiektów OUA Nieborów.

(dowód: akta kontroli str. 934-986, 1210, 1446-1494, 1496-1508, 1513-1516)

Inżynier Kontraktu (Inżynier Rezydent) na bieżąco weryfikował dokumentację przekazywaną od Wykonawcy i w przypadku ewentualnych braków pismami wzywał do jej uzupełnienia. Zweryfikowaną dokumentację Inżynier Kontraktu przekazywał do Kierownika Projektu/Zamawiającego.

Pismem z dnia 11 grudnia 2013 r. Inżynier Rezydent przekazał Zamawiającemu pełną dokumentację kołaudacyjną (ostatnie przekazanie dokumentacji z dnia 05.06.2013). Natomiast w Raporcie Końcowym Konsultanta opracowanym 28 sierpnia 2012 r. – tj. na 10 miesięcy przed zatwierdzeniem przez Inżyniera Kontraktu dokumentacji powykonawczej

– zapisano, iż wyniki przeprowadzonych badań kontrolnych zestawione zostały w operacie kolaudacyjnym.

(dowód: akta kontroli str. 1210, 1595-1597)

Wykonawca odc. Stryków – Piątek autostrady A1 pismem z dnia 4 lipca 2012 r. poinformował Inżyniera Kontraktu o zakończeniu (w terminie zgodnym z umową) realizacji robót zasadniczych w ramach Kontraktu oraz przekazał dokumentację powykonawczą dla przedmiotowego zadania inwestycyjnego. W Świadectwie Przejścia Robót z dnia 1 sierpnia 2012 r. wykazano wady w zakresie m.in.:

- bariery (32 wady),
- ekrany (11 wad),
- drenaż podłużny (27 wad),
- zbiorniki (1 wada),
- trasa główna (28 wad),
- obiekty WD, MA, PZ, Przepusty (457 wad),
- rowy melioracyjne (32 wady).

Pozwolenia na Użytkowanie wydane zostały przez Łódzkiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Łodzi w zakresie wiaduktów drogowych, zbiorników ekologicznych, przepustów poza trasą główną autostrady, przejścia dla zwierząt, obiektów OUA Piątek, obiektów MOP I Głowno Wschód.

Inżynier Kontraktu (Inżynier Rezydent) na bieżąco weryfikował dokumentację przekazywaną od Wykonawcy i w przypadku ewentualnych braków pismami wzywał do jej uzupełnienia. Zweryfikowaną dokumentację Inżynier Kontraktu przekazywał do Kierownika Projektu/Zamawiającego.

(dowód: akta kontroli str. 1370-1403, 1495, 1509-1512, 1513-1516)

Zgodnie z treścią umowy nr 2/10/R/2011 z dnia 5 października 2011 r., której przedmiotem jest wykonanie robót polegających na budowie odc. 9 drogi ekspresowej S8, Wykonawca zobowiązany jest do zakończenia robót w terminie 27 miesięcy od daty zawarcia umowy (tj. do 5 stycznia 2014 r.). Pierwsze Świadectwo Przejścia Części Robót wystawione zostało 27 września 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 1404-1445, 1513-1516, 1558-1590)

W protokołach kontroli obowiązkowej przeprowadzanej przez inspektorów WINB w Łodzi dla analizowanych odcinków dróg stwierdzono, iż sprawdzenia zastosowanych wyrobów budowlanych, szczególnie istotnych dla bezpieczeństwa konstrukcji i bezpieczeństwa pożarowego dokonano na podstawie oświadczenia Kierownika Budowy (według którego wbudowane wyroby budowlane były oznakowane znakiem budowlanym „B” lub „CE, posiadały informacje o wyrobie oraz zostały wbudowane zgodnie z przeznaczeniem i za zgodą Inspektora Nadzoru”).

(dowód: akta kontroli str. 1513-1516, 1558-1590)

Według stanu na dzień 1 grudnia 2013 r. dla odc. B autostrady A2 i odc. Piątek – Stryków Świadectwo Wykonania nie zostało wystawione.

(dowód: akta kontroli str. 1558-1567)

Według stanu na dzień 9 grudnia 2013 r. Oddział w Łodzi nie wnosił roszczeń do Wykonawcy Robót i Inżyniera Kontraktu w zakresie niezapewnienia wymaganej jakości robót.

(dowód: akta kontroli str. 1617-1620)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Szczególne warunki kontraktu w subklauzuli 4.9 (Zapewnienie jakości) stanowią m.in., że „Wykonawca przygotowuje i przedłoży Inżynierowi w ciągu 14 dni (na autostradzie A2 odcinek B – w ciągu 28 dni) od Daty Rozpoczęcia Robót System Zapewnienia Jakości, aby dostosować swoje działania do wymagań Kontraktu

Dla odc. Piątek – Stryków autostrady A1 Wykonawca opracował Plan Zapewnienia Jakości, a w dniu 18 sierpnia 2010 r. zaparafował ten dokument Dyrektor Kontraktu. PZJ Inżynier Kontraktu zatwierdził 1 października 2010 r. (kontrolującym nie okazano dokumentu potwierdzającego, kiedy PZJ został przekazany do Inżyniera Kontraktu).

Z powyższych danych wynika, iż Wykonawca autostrady A1 odc. Piątek – Stryków przygotował PZJ po 41 dniach od daty rozpoczęcia prac na budowie, które według zapisu

w Dzienniku Budowy rozpoczęto w dniu 8 lipca 2010 r., czym naruszono termin określony w subklauzuli 4.9.

W ocenie NIK, przyczyną był brak w tym okresie Zarządzającego Kontraktem.

(dowód: akta kontroli str. 1122, 1961-1962, 1979-1985)

2. Zgodnie z zapisami STWiORB Wymagania ogólne pkt 6.3 Pobieranie próbek, Inżynier będzie miał zapewnioną możliwość udziału w pobieraniu próbek. W czterech przypadkach (11.04.2013 r., 22.04.2013 r., 22.05.2013 r., 02.06.2013 r. odc. 9 drogi ekspresowej S8) podczas pobierania prób Nadzór nie był obecny, w tym w dwóch przypadkach nie stwierdzono również obecności Zamawiającego (materiał pobierany był przez laboranta Wykonawcy Robót).

Dyrektor Oddziału w Łodzi wyjaśniła, iż podczas pobierania próbek Nadzór był obecny, zgodnie z oświadczeniem Inspektora Nadzoru. Brak podpisu w protokole wynika z przeoczenia.

Kontroli NIK nie przekazano oświadczenia Inspektora Nadzoru o obecności podczas pobierania prób, o którym mowa w wyjaśnieniu Pani Dyrektor, pomimo żądania okazania takiego dokumentu.

(dowód: akta kontroli str. 1558-1565, 849-852)

3. W Księdze Jakości Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad Oddział w Łodzi wydanie drugie z 2011 r. określono, iż do próbek musi być dołączony protokół z zawartymi wyczerpującymi danymi odnośnie materiału do badań (pochodzenie próbki, zleceniodawca, wielkość partii, data pobrania, miejsce pobrania, zakres badań). Próbki muszą być pobrane zgodnie z obowiązującymi normami, instrukcjami i wytycznymi.

Analiza 15 protokołów z poboru próbek na analizowanych odcinkach dróg wykazała, iż – za wyjątkiem jednego przypadku – nie można określić, czy badania i pomiary tych próbek były przeprowadzone zgodnie z wytycznymi zawartymi w Księdze Jakości oraz w STWiORB (w których określono rodzaj badania dla danego materiału). Poszczególne protokoły z poboru próbek nie zawierały bowiem kompletnej informacji w zakresie materiału pobranego do badań, rodzaju metody pobrania oraz rodzaju zleconych badań, które należy wykonać.

Dyrektor Oddziału w Łodzi wyjaśniła, iż „w protokołach pobrania (przy pobraniach, w których nie uczestniczył pracownik Laboratorium) nie było pełnych informacji prawdopodobnie z powodu niedopatrzenia pobierających.”

Z protokołów poboru prób wynika, iż we wszystkich przypadkach, w których w pobieraniu próbek uczestniczył przedstawiciel Zamawiającego (8 szt.), protokoły te nie zawierały kompletnej informacji w zakresie materiału pobranego do badań, rodzaju metody pobrania oraz rodzaju zleconych badań, które należy wykonać.

(dowód: akta kontroli str. 849-852, 1327-1346, 1558-1562)

4. Zgodnie art. 41 ustawy Prawo budowlane, Inwestor jest obowiązany zawiadomić właściwy organ o zamierzonym terminie rozpoczęcia robót budowlanych, na które wymagane jest pozwolenie na budowę, co najmniej na 7 dni przed ich rozpoczęciem.

W protokole przekazania terenu budowy nr 1 (odc. Piątek – Stryków autostrady A1) spisany w dniu 8 lipca 2010 r. pomiędzy Zamawiającym (Oddział w Łodzi) a Wykonawcą (Lider Konsorcjum), w punkcie 3 zapisano, iż roboty budowlane wolno rozpocząć od dnia 16 lipca 2010 r.

W dniu 8 lipca 2010 r. ówczesny Dyrektor Oddziału w Łodzi powiadomił Łódzkiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego o zamiarze rozpoczęcia realizacji zadania 16 lipca 2010 r. Stwierdzono jednak, iż faktyczne rozpoczęcie robót nastąpiło 8 lipca 2010 r., gdyż Kierownik Budowy potwierdził wpisem do Dzienników Budowy przystąpienie do wykonywania robót przygotowawczych i przejęcia placu budowy od Zamawiającego.

Zaznaczyć należy, iż Kierownik Projektu pismem z dnia 8 lipca 2010 r. powiadomił Lidera Konsorcjum, iż dzień 16 lipca 2010 r. jest Datą Rozpoczęcia przedmiotowego Kontraktu.

W okresie od 8 do 16 lipca 2010 r. na budowie wykonano następujące prace:

- przekazanie placu budowy przez zamawiającego, które odbyło się bez fizycznego przekazania punktów granicznych i osnowy geodezyjnej,
- odszukanie granic przez zespół geodezyjny, punktów granicznych i punktów państwowej osnowy geodezyjnej,

- rozpoznanie terenu pod kątem obecności przedmiotów niebezpiecznych,
- organizacja zaplecza budowy, wytwórni mas bitumicznych oraz biura budowy,
- inwentaryzacja stanu zerowego pasa drogowego, założenie pomocniczej osnowy geodezyjnej, wytyczenie osi trasy,
- rozpoczęto inwentaryzację stanu dróg lokalnych oraz budynków w strefie oddziaływania realizowanej inwestycji.

Dyrektor Oddziału w Łodzi wyjaśniła, iż Zamawiający dopełnił swojego obowiązku zgłaszając Wojewódzkiemu Inspektorowi Nadzoru Budowlanego rozpoczęcie robót z siedmiodniowym wyprzedzeniem. Ponadto Zamawiający w Protokole Przekazania Budowy nr 1 wyraźnie określił, z jaką datą Wykonawca może rozpocząć roboty budowlane. Wobec powyższego Zamawiający dopełnił należytej staranności, aby dochować nałożonych na niego Prawem Budowlanym obowiązków, natomiast za dokonane wpisy w Dziennikach Budowy odpowiedzialność ponosi Kierownik Budowy, który podał błędną datę.

NIK nie podziela tego stanowiska, gdyż Kierownik Budowy w dziennikach budowy podał faktyczną datę rozpoczęcia budowy, obowiązkiem Inwestora było dopilnowanie tego terminu na rozpoczęcie robót.

(dowód: akta kontroli str. 888-910, 913-932, 1558-1570)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

W Oddziale w Łodzi wytyczne dotyczące protokołów pobrania próby w terenie opisane zostały w 2011 r. w Księdze Jakości Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi (wydanie 2). Pomimo tego analiza protokołów pobrania prób z 2012 r. do badań laboratoryjnych wykazała, iż protokoły te nie były wypełniane rzetelnie, nie zawierały bowiem wszystkich wymaganych polską normą oraz procedurami Księgi Jakości informacji, tj. kto pobierał próby do badań (lub kto był obecny przy pobieraniu próby), metod pobrania, rodzaju badania oraz materiału, jaki został pobrany. Wymogów odnośnie wypełniania dokumentów nie przestrzegano również w sytuacji, w której próby pobierane były przez lub w obecności Zamawiającego. Ponadto uwagi NIK dotyczą braku – przy poborze prób – obecności Nadzoru, a w sytuacji jego absencji – również Zamawiającego. W takich przypadkach poboru próby dokonywał przedstawiciel Wykonawcy.

W świetle powyższego utrudnione jest, zdaniem NIK, sprawowanie nadzoru nad prawidłowością pobrania próby, gdyż w oparciu o znikome dane zawarte w protokołach pobrania prób nie można ustalić, czy badania i pomiary były przeprowadzane zgodnie z wymaganiami norm. Ponadto pobieranie próbek bez obecności Nadzoru/Zamawiającego (tj. wyłącznie przez przedstawicieli Wykonawcy) może spowodować ryzyko wybierania próbek niereprezentatywnych dla danego odcinka lub obiektu lub próbek uprzednio zbadanych i spełniających wymagania specyfikacji technicznych.

Zdaniem NIK, sprawowany przez Inżyniera Kontraktu nadzór nie w pełni zapobiegał dokonywaniu zamiany próbek. W świetle regulaminu organizacyjnego, obowiązek czuwania nad tym, by Inżynier wypełniał swoje obowiązki zgodnie z kontraktem spoczywa na Kierowniku Projektu.

NIK zwraca uwagę, iż próbki do badania stali należało pobierać z każdej dostarczonej partii przed jej wbudowaniem. Ustalenia wskazują, że na przedmiotowym odcinku drogi ekspresowej S8 obiekty inżynierskie były już na ukończeniu, a badania stali w zasadzie dotyczyły już wbudowanej. Natomiast na pozostałych dwóch odcinkach kontrolowanych, wykonawcy robót budowlanych nie zlecali badania stali wykorzystywanej do wbudowania w obiekty inżynierskie, do czego zobowiązuje Polska Norma PN-63/B-06251 (Roboty betonowe i żelbetowe. Wymagania techniczne) w pkt 3.2.2.

W sprawie wykonywania odcinków próbnych NIK sugeruje, aby nie było wątpliwości co do liczby ich wykonania, należałoby zobowiązać inżyniera kontraktu do określenia ich liczby w raporcie otwarcia.

Ponadto, NIK zwraca uwagę, że wnioski o zatwierdzenie materiałów są mało czytelne, gdyż z ich zapisów nie można ustalić np. pochodzenia kruszywa, daty dostawy, a także zidentyfikować stali.

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

Ocena cząstkowa

6. Zarządzanie i monitorowanie przebiegu zadań inwestycyjnych

Opis stanu
faktycznego

6.1 Jak wyjaśniła Dyrektor Oddziału w Łodzi, wdrożono zasady realizacji robót zgodnej ze Szczegółową Specyfikacją Techniczną, zapewniające osiągnięcie wymaganej ich jakości

poprzez m.in. prowadzenie badań kontrolnych i pomiarów, badania materiałów przed ich wbudowaniem, badania wykonanych warstw konstrukcyjnych. Inżynier o wynikach negatywnych z badań kontrolnych informował Wykonawcę i wydawał polecenie usunięcia wady lub przedstawienie programu naprawczego, w zależności od tego, na jakim etapie ta wada występowała. W przypadku inwestycji budowa autostrady A1 wystąpiła sytuacja, w wyniku której Inżynier Kontraktu wstrzymał wykonanie robót i nakazał usunięcie wadliwie wykonanych elementów, tj. podbudowy z kruszywa stabilizowanego cementem. Badanie wykazało obniżoną wytrzymałość próbek na ściskanie po 7 i 28 dniach. Wadliwa warstwa została usunięta i zastąpiona mieszanką spełniającą wymagania dla projektowanej podbudowy.

Sprawozdania zawierające wyniki badań jakości materiałów budowlanych zawarte w miesięcznym monitoringu jakości robót, przekazywane były do Inżyniera Kontraktu oraz GDDKiA, co zostało opisane w punktach 1.3 i 4 wystąpienia pokontrolnego.

Sposób eliminowania nieprawidłowości opisany został w punkcie 4 wystąpienia pokontrolnego.

Dyrektor Oddziału w Łodzi wyjaśniła, iż w celu poprawienia czytelności protokołów pobierania próbek od 15 kwietnia 2013 r. Wydział Technologii – Laboratorium Drogowe wprowadził do stosowania nowe formularze, jednolite dla wszystkich Zespołów. W trakcie trwania kontraktów, w zakresie zarządzania i monitorowania jakości materiałów i robót budowlanych nie wyniknęły problemy, które nakładałyby na Zamawiającego wprowadzenie i wdrażanie ewentualnych usprawnień w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 1106-1135, 1211-1237)

6.2 W badanym okresie Oddział w Łodzi nie prowadził kontroli realizacji zadań, wykonywanych przez Wykonawcę Robót i Inżyniera Kontraktu.

W powyższej sprawie Dyrektor Oddziału w Łodzi wyjaśniła, iż realizacja zadań Inżyniera Kontraktu na analizowanych inwestycjach kontrolowana była przez GDDKiA. Przez Oddział w Łodzi, przed wystawieniem Świadectwa Przejścia Robót od Wykonawcy, przeprowadzane były kontrole oceny wizualnej jakości i kompletności wykonanych robót. Z oględzin spisywany był protokół, do którego załączano wykaz usterek i wad z terminem ich usunięcia.

Na potwierdzenie powyższych wyjaśnień, Dyrektor przekazała protokoły odbioru technicznego trzech obiektów inżynierskich o numerach: WD-235, WD-236, WD-237.

(dowód: akta kontroli str. 1106-1135, 1211-1237, 1260-1282)

W ocenie Oddziału w Łodzi dla odc. B autostrady A2 i odc. 9 drogi ekspresowej S8 nie stwierdzono nieprawidłowości w wykonywaniu obowiązków Inżyniera Kontraktu i Inspektora Nadzoru Inwestorskiego. W przypadku odc. Piątek – Stryków autostrady A1, Zamawiający ocenił, że mobilizacja Inżyniera Kontraktu jest niedostateczna (braki w obsadzie personelu nadzoru). Ponadto wystąpiły drobne uchybienia (nieterminowy spływ dokumentów), które upoważniły Zamawiającego do nałożenia z tego tytułu kar (nie odnosiła się bezpośrednio do odc. Piątek – Stryków lecz do całości sprawowanego nadzoru na A1 od Kowala do Strykowa).

(dowód: akta kontroli str. 1211-1237)

Na dwukrotne pytanie NIK skierowane do Dyrektora Oddziału w Łodzi w sprawie udziału ilościowego i procentowego przeprowadzonych przez GDDKiA kontroli w stosunku do liczby zadań inwestycyjnych realizowanych przez Oddział w Łodzi oraz czy każda inwestycja podlegała kontroli przez GDDKiA pod względem jakości wykonanych robót i zastosowanych materiałów budowlanych, Dyrektor Oddziału w Łodzi nie udzieliła odpowiedzi.

(dowód: akta kontroli str. 1106-1135, 1211-1237)

6.3 Dla analizowanych inwestycji nie były powoływane komisje, które dokonywałyby oceny dokumentacji geodezyjnej Inżyniera Kontraktu oraz kontroli pomiarów wykonanych przez geodetów Inżyniera Kontraktu.

Jak wyjaśniła Dyrektor Oddziału w Łodzi, karty obmiarowe, dotyczące głównie przekroczeń były sprawdzane przy okazji weryfikacji rozliczeń w ramach Przejściowych Świadectw Płatności. W zakresie obowiązków służb geodezyjnych Inżyniera Kontraktu weryfikowane były poprawności dokumentów geodezyjnych, sporządzanych przez Wykonawcę Robót, w celu potwierdzania faktycznie wykonanych ilości robót.

(dowód: akta kontroli str. 1106-1135, 1165-1178)

6.4 W trakcie realizacji inwestycji w Oddziale w Łodzi nie były przeprowadzane audyty z funkcjonowania systemu zapewnienia jakości robót budowlanych.

Jak wyjaśniła Dyrektor Oddziału w Łodzi, jakość wykonywanych robót budowlanych kontrolowana była poprzez procedury zapisane w Warunkach Kontraktu i Dokumentacji Technicznej. Natomiast w odniesieniu do A2, w dniu 1 lutego 2012 r. odbyła się kontrola laboratoriów Wykonawcy Kontraktu w zakresie jakości wykonania robót przez przedstawicieli Zamawiającego i Konsultanta. Laboratoria Wykonawcy wizytowane były przez przedstawicieli GDDKiA oraz Konsultanta.

(dowód: akta kontroli str. 1106-1135, 1179-1184)

Z analizy oświadczeń o stanie kontroli zarządczej Dyrektora Oddziału w Łodzi za rok 2012 wynika, iż zastrzeżenia w funkcjonowaniu kontroli zarządczej dotyczą zarządzania ryzykiem w zakresie nieefektywnego wykorzystania zapisów umów z Wykonawcami na roboty budowlane oraz egzekwowanie od Wykonawców ich obowiązków.

Z analizy oświadczeń o stanie kontroli zarządczej za rok 2011 i 2010 wynika, iż kontrola zarządcza nie obejmowała zagadnień dotyczących zapewnienia odpowiedniej jakości robót drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 1211-1237, 1238-1301)

6.5 W trakcie realizacji inwestycji budowa autostrady A2 oraz autostrady A1, Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego (WINB) przeprowadził odpowiednio jedną i dwie kontrole w zakresie m.in.: realizacji inwestycji, wymaganych pozwoleń lub zgłoszeń oraz uprawnień budowlanych, prowadzenia dzienników budowy i dokumentacji kontroli stosowania wyrobów budowlanych, obsługi geodezyjnej.

W zaleceniach pokontrolnych WINB wnosił o wykonywanie inwentaryzacji geodezyjnej powykonawczej w trakcie realizacji inwestycji (budowa autostrady A2) oraz dokonywanie wpisów w dzienniki budowy o oznakowaniu zastosowanych wyrobów budowlanych i dokumentach dopuszczających je do obrotu i sporządzenie przez Inwestora zestawienia obiektów budowlanych odrębnie do pozwolenia na użytkowanie i do zawiadomienia o zakończeniu budowy (inwestycja A1).

WINB nie kontrolował inwestycji Budowa drogi ekspresowej S8 w trakcie jej realizacji, w tym zastosowanych wyrobów budowlanych oraz dysponowaniem przez GDDKiA nieruchomościami na cele budowlane.

Dyrektor Oddziału w Łodzi wyjaśniła, iż kontrole nie dotyczyły potwierdzania o dysponowaniu przez GDDKiA nieruchomościami na cele budowlane. W przypadku braku takich dokumentów, Wojewoda nie wydałby decyzji na budowę.

(dowód: akta kontroli str. 1106-1135, 1179-1210)

Ustalone
nieprawidłowości

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

W świetle ustaleń Najwyższej Izby Kontroli, uczestnicy procesu inwestycyjnego naruszali warunki określone w Kontraktach, co skutkowało m.in. brakiem monitorowania wykonania liczby badań kontrolnych zleczonych przez Nadzór i nierzetelnym liczeniu ogólnej liczby próbek zbadanych i próbek niespełniających wymagań STWiORB. Zaznaczyć należy również brak obecności Inżyniera Kontraktu podczas poboru prób do badań laboratoryjnych. Powyższe, zdaniem NIK, spowodowane było sprawowaniem przez Zamawiającego nadzoru w ograniczonym zakresie.

Uwagi dotyczące
badanej działalności

W świetle ustaleń opisanych w niniejszym wystąpieniu pokontrolnym, w ograniczonym zakresie sprawowany był nadzór i kontrola nad pracą Laboratorium Drogowego oraz pracą Inżyniera Kontraktu w zakresie zapewnienia odpowiedniej jakości robót drogowych.

Ocena cząstkowa

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

IV. Uwagi i wnioski

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 Kontroli¹⁸, wnosi o:

1. terminowe przekazywanie do GDDKiA Raportów Kierownika Projektu Unijnego,
2. zapewnienie realizacji przez Wydział Technologii – Laboratorium Drogowe zadań określonych w regulaminie organizacyjnym Oddziału w Łodzi w zakresie opiniowania technologii stosowanych przy wykonywaniu robót na realizowanych inwestycjach,
3. uczestniczenie pracowników Laboratorium Drogowego przy badaniu podłoża,
4. określenie jednolitych zasad liczenia badań laboratoryjnych, ujmowanych w comiesięcznych monitoringach jakości robót,
5. podjęcie działań w kierunku realizacji warunków umowy na zarządzanie Kontraktem w zakresie wykonania 10% badań i pomiarów kontrolnych każdego rodzaju badań przewidzianych w SST dla danego zadania,
6. zwiększenie nadzoru i kontroli nad realizacją zadań przez Laboratorium Drogowe oraz Inżyniera Kontraktu,
7. rozważenie ujęcia w dokumentacji przetargowej zadania zobowiązującego inżyniera kontraktu do określenia, na podstawie zapisów w STWiORB, liczby odcinków próbnych do wykonania,
8. podjęcie działań eliminujących w przyszłości wybór wykonawcy robót budowlanych przed wyborem zarządzającego kontraktem,
9. podjęcie działań w celu wyegzekwowania od wykonawcy umieszczenia, we wnioskach o zatwierdzenie materiałów budowlanych, danych umożliwiających identyfikację dostarczanych na budowę materiałów sypkich i stali.

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 Łodzi.

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.

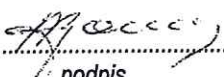
W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Łódź, dnia 31 grudnia 2013 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Łodzi

Kontroler
Andrzej Bonar
doradca ekonomiczny

Dyrektor
Przemysław Szewczyk


.....
podpis


.....
podpis

¹⁸ Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.

