



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Infrastruktury

KIN.410.005.03.2015
P/15/036

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Tekst ujednoczony

Zgodnie z uchwałą Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej
w Najwyższej Izbie Kontroli z dnia 18 lutego 2016 r.

(znak: KPK-KPO.443.021.2016)

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/15/036 – Realizacja Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontrolerzy	Pan Ryszard Ostaszewski, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr 97177 z dnia 14 września 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2) Pani Maria Raińczuk, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 97178 z dnia 14 września 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 3-4)
Jednostka kontrolowana	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku (Oddział)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Pan Robert Marszałek Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad od dnia 1 marca 2011 r., wcześniej dyrektorem Oddziału był Pan Franciszek Rogowicz w okresie od 2 kwietnia 2002 r. do 28 lutego 2011 r. (dowód: akta kontroli str. 5)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

W ocenie¹ Najwyższej Izby Kontroli realizacja 6 z 9 zadań inwestycyjnych, ujętych w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015², wskazanych do wykonania przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku, nie przebiegała w sposób w pełni prawidłowy. NIK ocenia pozytywnie terminowe zrealizowanie w latach 2012-2013 przez Oddział 3 z 9 zadań inwestycyjnych.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Ustalono, że w 2011 r. stan przygotowania do realizacji 6 zadań ujętych w PBDK na lata 2011-2015 był zróżnicowany. Dla 2 zadań nie zapewniono wystarczających środków finansowych, wprowadzano w nich zmiany w sposobie realizacji, a także dla jednej z nich ograniczono zakres rzeczowy. W konsekwencji doprowadziło to do spowolnienia tempa w ich przygotowaniu i Oddział dopiero w październiku 2015 r. rozpoczął ich realizację. Ponadto brak środków finansowych spowodował, że w marcu 2014 r. podjęto decyzję o odłożeniu w czasie budowy obwodnicy Malborka, na którą dotychczas poniesiono wydatki w kwocie 2.420,3 tys. zł. Ostatnie 3 zadania inwestycyjne, ujęte w Programie, znajdowały się w 2015 r. na etapie opracowania koncepcji programowej, co odkłada do 2020 r. możliwość zakończenia ich realizacji.

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie.

² Zwanym dalej PBDK na lata 2011-2015 lub Programem.

Dla 2 zadań inwestycyjnych³ dla których Oddział przygotował dokumentację projektową Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, z powodu braku środków finansowych, podjął w 2011 r. decyzję o unieważnieniu jednego postępowania przetargowego na wybór wykonawcy w systemie „Projektuj i Buduj”. Po blisko roku przerwy w 2012 r. Oddział rozpoczął opracowywanie nowej dokumentacji projektowej, dla realizacji tej inwestycji w systemie „Tradycyjnym”. Dla drugiej inwestycji ograniczono jej zakres rzeczowy oraz wprowadzono zmianę sposobu realizacji (z systemu „Tradycyjnego” na system „Projektuj i Buduj”). Skutkowało to niewykorzystaniem projektu wykonawczego, materiałów przetargowych, studium wykonalności o łącznej wartości 421,6 tys. zł oraz potrzebą opracowania dodatkowych części dokumentacji projektowej. Rozpoczęcie realizacji tych 2 zadań nastąpiło w październiku 2015 r.

Zdaniem NIK błędnym było zaplanowanie budowy drogi ekspresowej S7 Gdańsk (A-1) – Elbląg (S-22) odc. Koszwały (dk nr 7, w. Koszwały) – Elbląg (z węzłem Kazimierzowo)⁴ bezpośrednio po zakończeniu w 2008 r. realizacji „Wzmocnienie drogi krajowej Nr 7 Gdańsk-Jazowa wraz z przebudową mostu w Kiezmarku”⁵. Realizacja zadania w tym czasie naruszałaby m.in. warunek wynikający z Memorandum Finansowego, podpisanego pomiędzy Komisją Europejską, a Rzeczypospolitą Polską, w którym „trwałość projektu” dla wykonanego w 2008 r. wzmocnienia drogi krajowej nr 7 określono na 5 lat.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Ustalenie zadań inwestycyjnych dla GDDKiA Oddział w Gdańsku w ramach realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015

Opis stanu faktycznego

W kontrolowanym okresie Oddział działał m.in. na podstawie statutu GDDKiA, stanowiącego załącznik do zarządzenia nr 5 Ministra Infrastruktury z dnia 29 marca 2009 r.⁶ oraz regulaminów organizacyjnych. W latach 2011-2013 obowiązywał regulamin organizacyjny⁷, w którym określono obowiązki, zakresy działania poszczególnych komórek organizacyjnych. Zarządzeniem Nr 35 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (Generalny Dyrektor DKiA) z dnia 5 lipca 2013 r. w sprawie nadania ramowego Regulaminu Organizacyjnego Oddziałom

³ Budowa drogi S-7 Gdańsk (A-1) – Elbląg (S-22) odc. Koszwały (dk nr 7, w. Koszwały) – Elbląg (z węzłem Kazimierzowo) i budowa obwodnicy m. Kościerzyna w ciągu dk nr 20 Stargard Szczeciński – Gdyni.

⁴ Budowę drogi ekspresowej S7 zaplanowano w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 w okresie 2008-2011.

⁵ Wzmocnienie drogi krajowej Nr 7 realizowano w latach 2002-2008.

⁶ Dz. Urz. Min. Inf. Nr 3 poz. 8 ze zm.

⁷ Zarządzenie Nr 19/D-1/2010 Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku z dnia 31 grudnia 2010 r. w sprawie wprowadzenia Regulaminu Organizacyjnego oddziałowi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku; Zarządzenie Nr 21/D-1/2012 Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku z dnia 15 listopada 2012 r. zmieniające zarządzenie w sprawie nadania Regulaminu Organizacyjnego oddziałowi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku; Zarządzenie Nr 6/D-1/2013 Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku z dnia 8 marca 2013 r. zmieniające zarządzenie w sprawie nadania Regulaminu Organizacyjnego oddziałowi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku.

Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wprowadzono w Oddziale ramowy regulamin organizacyjny Oddziału⁸. Od dnia 1 stycznia 2014 r. nastąpiła zmiana struktury organizacyjnej Oddziału. Połączono pion przygotowania inwestycji z pionem realizacji inwestycji.

(dowód: akta kontroli str. 7-80)

Dla etapu przygotowywania zadań inwestycyjnych do realizacji obowiązywało Zarządzenie Generalnego Dyrektora DKiA nr 17/2009 z dnia 11 maja 2009 r. w sprawie stadiów i składu dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadań.

(dowód: akta kontroli str. 1322)

Uchwałą Nr 10/2011 Rady Ministrów z dnia 25 stycznia 2011 r. ustanowiony został program wieloletni pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2011-2015”. W Programie tym założono, że zadaniami priorytetowymi do 2015 r. będzie wykonanie połączeń drogowych pomiędzy najważniejszymi ośrodkami gospodarczymi kraju, generującymi największy popyt transportowy. W Programie określono limit środków finansowych w wysokości 82,8 mld zł, liczony od 2010 r. - przeznaczonych wyłącznie na finansowanie zadań ujętych w załączniku nr 1.

Program zakładał, w zapisach załącznika nr 1, że zadaniem Oddziału była realizacja 3 zadań, na które przewidziano kwotę 1.968.035,3 tys. zł, tj.:

- *Budowa drogi S-7 Gdańsk (A-1)-Elbląg (S-22) Gdańsk (S8 w. Południowy)-Koszwały (dk nr 7 w. Koszwały Obwodnica Południowa Gdańska,*
- *Rozbudowa węzła OT (DK S6) z ulicą Kartuską (DK 7) - węzeł Karczemki,*
- *Budowa mostu przez rzekę Wisłę koło Kwidzyna wraz z dojazdami w ciągu drogi dk nr 90.*

Z kontroli wynika, że realizację powyższych zadań rozpoczęto w latach 2009-2010, w ramach Programu Budowy Dróg i Autostrad na lata 2008-2012, a w ramach Programu nastąpiła ich kontynuacja.

Powyższe 3 zadania inwestycyjne zostały zrealizowane w latach 2009-2013.

(dowód: akta kontroli str. 2167)

Zadania inwestycyjne ujęte w załączniku nr 1a i 2 do Programu miały być realizowane w przypadku uzyskania oszczędności lub dodatkowych środków finansowych.

⁸ Zarządzenie Nr 12/D-1/2013 Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku z dnia 30 września 2013 r. w sprawie wprowadzenia Regulaminu Organizacyjnego oddziałowi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku (przedmiotowe zarządzenie wchodzi w życie z dniem 01 stycznia 2014 r.); Zarządzenie Nr 13/D-1/2014 Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku z dnia 15 grudnia 2014 r. w sprawie nadania Regulaminu Organizacyjnego oddziałowi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku; Zarządzenie Nr 2/D-1//2015 Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku z dnia 21 lutego 2015 r. zmieniające zarządzenie w sprawie nadania Regulaminu Organizacyjnego oddziałowi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku.

W załączniku nr 1a wyszczególniono 3 zadania priorytetowe, których realizacja mogła zostać rozpoczęta przez Oddział do 2013 r., na które prognozowano wydatki w kwocie 10.111.049,6 tys. zł, tj.:

- *Budowa drogi S-6 odc. Słupsk-Lębork,*
- *Budowa drogi S-6 Trasa Kaszubska odc. Lębork-Obwodnica Trójmiasta,*
- *Budowa drogi S-7 Gdańsk (A-1) – Elbląg (S-22) odc. Koszwały (dk nr 7, w. Koszwały) – Elbląg (z węzłem Kazimierzowo).*

Realizacji pierwszego i drugiego z ww. zadań inwestycyjnych nie rozpoczęto do czasu zakończenia kontroli (planuje się rozpocząć do 30 listopada 2016 r.). Rozpoczęcie budowy 3 zadania nastąpiło w dniu 9 października 2015 r. (podpisanie umowy z wykonawcą robót).

(dowód: akta kontroli str. 2167)

Uchwałą Nr 26/2014 Rady Ministrów z dnia 4 marca 2014 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2011-2015” wprowadzono limit finansowy w wysokości 62,80 mld zł dla zadań ujętych w załączniku nr 5 do Programu, gdzie ujęto budowę drogi ekspresowej S7 Warszaw-Gdańsk odc. koniec południowej obwodnicy Gdańska – początek obwodnicy Elbląga, Olsztynek – Miłomłyn, Nidzica – Płońsk.

W załączniku nr 2 ujęto 3 zadania, których realizacja przez Oddział przewidywana była po 2013 r. (dla tych inwestycji nie zaplanowano wysokości wydatków), tj.:

- *Budowa obwodnicy m. Kościerzyna w ciągu dk nr 20 Stargard Szczeciński – Gdynia,*
- *Budowa obwodnicy m. Malborka w ciągu dk nr 22 gr. państwa – Gorzów Wlkp. – Grzechotki - granica państwa,*
- *Budowa obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej na parametrach drogi ekspresowej.*

Uchwałą Nr 189/2013 Rady Ministrów z dnia 1 października 2013 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2011-2015” wprowadzono limit finansowy, liczony od dnia 1 stycznia 2014 r. na poziomie 4,92 mld zł dla zadań ujętych w załączniku nr 6 do Programu, gdzie ujęto „Budowę obwodnicy Kościerzyny w ciągu dk nr 20”.

Ustalono, że umowa z wykonawcą obwodnicy Kościerzyny w systemie „Projektuj i Buduj” została podpisana w dniu 10 września 2015 r., a pozostałe 2 inwestycje znajdują się na etapie przygotowania. Stan ich przygotowania do realizacji został przedstawiony w pkt. 2 wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 2167)

W Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 ujęto 5 ww. zadań inwestycyjnych, oprócz *Budowy obwodnicy m. Malborka w ciągu dk nr 22 gr. państwa – Gorzów Wlkp. – Grzechotki - granica państwa* (w systemie „Projektuj i buduj”, której realizację odłożono na okres 2020-2080), których realizacja będzie kontynuowana po 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 302)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Zdaniem NIK działania Oddziału na rzecz określenia zadań do realizacji w ramach Programu były znacznie ograniczone, w związku z podejmowaniem wiążących decyzji na szczeblu „Centrali GDDKiA” oraz Ministerstwa⁹. Należy jednocześnie podkreślić, że nie zachowano kolejności realizacji inwestycji według planu wynikającego z Programu, typując do realizacji inwestycje, według ogólnych zasad, tj. możliwości ich przygotowania do realizacji. Skutkowało to m.in. tym, że ani jednego zadania z załącznika nr 1a nie rozpoczęto w planowanym terminie, tj. do 2013 r. Rozpoczęto natomiast przygotowanie, w tym zawarto jedną umowę z wykonawcą realizacji inwestycji ujętych w załączniku nr 2.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Oddziału w badanym obszarze.

2. Przygotowanie inwestycji do realizacji

Opis stanu
faktycznego

W Programie ujęto powyższe 3 zadania w zał. nr 1a oraz 3 zadania w zał. nr 2 dla których prace przygotowawcze rozpoczęto przed uchwaleniem tego Programu.

Ustalono, że w 2011 r. stopień przygotowania do realizacji tych 6 zadań inwestycyjnych był zróżnicowany.

W największym stopniu zaawansowano prace przygotowawcze do realizacji 3 zadań inwestycyjnych, w zakresie umożliwiającym przeprowadzenie przetargów na wybór wykonawców inwestycji:

- budowa drogi S-7 Gdańsk (A-1) – Elbląg (S-22) odc. Koszwały (dk nr 7, w. Koszwały) – Elbląg (z węzłem Kazimierzowo),
- budowa obwodnicy m. Malborka w ciągu dk nr 22 gr. państwa – Gorzów Wlkp. – Grzechotki - granica państwa,
- budowa obwodnicy m. Kościerzyna w ciągu dk nr 20 Stargard Szczeciński – Gdynia.

Dla pozostałych trzech inwestycji Oddział uzyskał decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji drogowej w 2014 r., w tym dla *Budowy drogi S-6 Trasa Kaszubska odc. Lębork-Obwodnica Trójmiasta* decyzja ta nie stała się ostateczna do dnia zakończenia kontroli z powodu złożonych odwołań przez mieszkańców.

Budowa drogi S-7 Gdańsk (A-1) – Elbląg (S-22) odc. Koszwały (dk nr 7, w. Koszwały) – Elbląg (z węzłem Kazimierzowo)

W wyniku przeprowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego Oddział zawarł w dniu 18 września 2009 r. umowę z konsorcjum firm WYG International Sp. z o.o. oraz WYG Ireland Limited na opracowanie „Dokumentacji programowo-lokalizacyjnej budowy drogi ekspresowej S7 Gdańsk (A-1) – Elbląg (S-22) odc. Koszwały (dk nr 7, w. Koszwały) – Elbląg (z węzłem Kazimierzowo)”¹⁰ o wartości 717,4 tys. euro. Powyższa dokumentacja

⁹ Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, wcześniej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, a także Ministerstwa Infrastruktury.

¹⁰ Stanowi stadium koncepcji programowej i programu funkcjonalno-użytkowego.

przyjęta została na posiedzeniu w dniu 27 września 2010 r. przez Komisję Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorzem DKiA i zatwierdzona w dniu 15 grudnia 2010 r. przez Generalnego Dyrektora. W treści protokołu wskazano m.in., że obiekty wybudowane w ramach projektu ISPA Gdańsk – Jazowa¹¹, mogą być modyfikowane dopiero po dniu 1 stycznia 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 2724-2730 i 2739-2743)

W dniu 23 grudnia 2010 r. Oddział odebrał od ww. wykonawców dokumentację projektową m.in. koncepcję programową i program funkcjonalno-użytkowy. Uzyskał również 2 decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia wydane w dniach 19 i 26 lutego 2010 r.

(dowód: akta kontroli str. 2746 i 2752-2780)

Z uwagi na brak środków finansowych Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad pismem z dnia 21 lutego 2011 r. zobowiązał Dyrektora Oddziału do unieważnienia postępowania o zamiarze udzielenia zamówienia publicznego na „Projekt i budowę drogi ekspresowej S7 na odcinku Koszwały – Kazimierzowo” o szacunkowej wartości 4.337.865,4 tys. zł.

Generalny DDKiA uzasadnił swoją decyzję o unieważnieniu tego postępowania koniecznością podjęcia działań zmierzających do dostosowania wydatków na inwestycje, do zobowiązań wynikających z przyjęcia w dniu 25 stycznia 2011 r. przez Radę Ministrów uchwały w sprawie ustanowienia programu wieloletniego na realizację pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015” oraz wprowadzeniem tym samym limitów środków finansowych przeznaczonych na realizację Programu.

(dowód: akta kontroli str. 438-442)

W dniu 22 lutego 2011 r. Dyrektor Oddziału wystosował pismo do 21 konsorcjów firm uczestniczących w postępowaniu przetargowym na „Projekt i budowę drogi ekspresowej S7 na odcinku Koszwały – Kazimierzowo” o unieważnieniu postępowania podając, iż w obecnej sytuacji finansowej Państwa prowadzenie postępowania nie leży w interesie publicznym, czego nie można było wcześniej przewidzieć. W uzasadnieniu stwierdził m.in., że inwestycja ta objęta niniejszym postępowaniem została ujęta w załączniku 1a do PBDK na lata 2011-2015. Załącznik ten zawiera listę zadań, których realizacja może zostać rozpoczęta do 2013 r., jednakże nie ma zapewnienia finansowego w ramach limitu określonego w programie na kwotę 82,8 mld zł, począwszy od 2010 r. Limit ten uwzględnia jedynie inwestycje ujęte w załączniku nr 1 do programu.

(dowód: akta kontroli str. 434-436)

Rezygnacja przez Oddział z realizacji drogi ekspresowej S7 na odcinku Koszwały – Kazimierzowo w systemie „Projektuj i Buduj” spowodowała, że część wykonanej dokumentacji projektowej nie została wykorzystana przy realizacji zadania. Ustalono, że Oddział nie wykorzystał Programu Funkcjonalno-Użytkowego

¹¹ Zadanie inwestycyjne pn. „Wzmocnienie drogi krajowej Nr 7 Gdańsk-Jazowa wraz z przebudową mostu w Kiezmorku” było realizowane w latach 2002-2008.

o wartości 8.818 euro, ponieważ tylko jej fragment dotyczący Obwodu Utrzymania drogi ekspresowej będzie wykorzystany w pracach projektowych.

(dowód: akta kontroli str. 2149)

W związku z decyzją Generalnego Dyrektora DKiA o unieważnieniu w lutym 2011 r. ww. postępowania przetargowego Oddział w listopadzie 2011 r. złożył wniosek do Generalnego Dyrektora o wyrażenie zgody na opracowanie Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia na wykonanie projektu budowlanego, materiałów do wniosku o wydanie ZRID, projektu wykonawczego i materiałów przetargowych. Na powyższą propozycję opracowania dokumentacji projektowej dla realizacji zadania w systemie „Tradycyjnym” Generalny Dyrektor DKiA wyraził zgodę.

(dowód: akta kontroli str. 2784-2780)

Po otrzymaniu powyższej zgody w styczniu 2012 r. Dyrektor Oddziału podjął decyzję o rozpoczęciu procedury udzielenia zamówienia publicznego na „Projekt budowy drogi ekspresowej S7 na odcinku Koszwały-Kazimierzowo”.

(dowód: akta kontroli str. 446-451)

W wyniku przeprowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego Oddział zawarł w dniu 6 czerwca 2012 r. umowę z firmą Transprojekt Gdańsk Sp. z o.o. na wykonanie „Projektu budowy drogi ekspresowej S7 na odcinku Koszwały – Kazimierzowo”. Realizacja inwestycji została podzielona na 2 zadania, tj. Koszwały – Nowy Dwór Gdański i Nowy Dwór Gdański – Kazimierzowo. Oddział uzyskał na powyższe zadania 2 decyzje ZRID, odpowiednio w dniach 30 grudnia 2014 r. i 2 marca 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 2812-2828, 4331)

Ustalono, że projekt budowlany, projekt zagospodarowania terenu dla zadania 1: Koszwały – Nowy Dwór Gdański przewidywał budowę drogi ekspresowej S7 w „ślądzie” istniejącej drogi krajowej dk7¹². Nie przewidywał on wykorzystania poprzedniej konstrukcji jezdni. Budowa jezdni drogi ekspresowej S7 na tym odcinku, w śladzie istniejącej, miała polegać na rozbiórce istniejącej nawierzchni i budowie nowej.

(dowód: akta kontroli str. 2896-2909)

Ustalono, że również projekt architektoniczno-budowlany, będący załącznikiem do decyzji o zezwoleniu na realizację dla zadania 2: Nowy Dwór Gdański – Kazimierzowo przewidywał budowę drogi ekspresowej S7 w „ślądzie” istniejącej drogi krajowej dk7¹³, bez wykorzystania poprzedniej konstrukcji drogi.

(dowód: akta kontroli str. 2856-2858)

Program inwestycji „Budowa drogi S-7 Gdańsk (A-1) – Elbląg (S-22) odc. Koszwały (dk nr 7, w. Koszwały) – Elbląg (z węzłem Kazimierzowo)” został zaakceptowany przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju w czerwcu 2014 r. Szacunkowy koszt inwestycji określony w programie wynosił 3.323.722,4 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 3049-3069)

¹² Od km 19+200 do 24+600 droga S7 jest trasowana w śladzie istniejącej drogi krajowej DK7 (dowód: akta kontroli str. 2905).

¹³ Odcinek drogi S7 od węzła w Nowym Dworze Gdańskim w km 37+979,25 do km 38+700 oraz od km 39+800 do 42+400 jest trasowany w śladzie istniejącej obecnie drogi krajowej DK7 (dowód: akta kontroli str. 2864).

Budowa obwodnicy m. Malborka w ciągu dk nr 22 gr państwa – Gorzów Wlkp. – Grzechotki - granica państwa

Komisja Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI) przy Generalnym Dyrektorsze DKiA na posiedzeniu w dniu 19 lipca 2013 r. nie przyjęła przygotowanej przez Oddział dokumentacji projektowej, tj. „Koncepcji Programowej, Projektu Budowlanego, Projektu Wykonawczego wraz z materiałami przetargowymi”. Komisja w zaleceniach nakazała ograniczenie zakresu rzeczowego m.in. poprzez zmniejszenie przekroju obwodnicy z dwujezdniowego 2x2, na docelowy jednojezdniowy 1x2 oraz przedstawienie nowego przedmiaru robót wraz z kosztami realizacji dla jednojezdniowego wariantu. Zobowiązała także Oddział do ponownego przedstawienia dokumentacji projektowej po uwzględnieniu zaleceń Komisji. Protokół ten zatwierdził po 52 dniach od posiedzenia KOPI Z-ca Generalnego Dyrektora DKiA.

(dowód: akta kontroli str.218-224)

Realizując ustalenia KOPI Oddział zwrócił się do konsorcjum projektowego o opracowanie, w ramach zamówienia uzupełniającego, nowych wariantów rozwiązań projektowych. W odpowiedzi konsorcjum odmówiło dalszej współpracy w tym zakresie. W przedstawionym stanowisku, w piśmie z grudnia 2013 r. Konsorcjum stwierdziło m.in., że Oddział nie gwarantuje realizacji projektu budowlanego i projektu wykonawczego w oparciu o ostateczny wariant koncepcji, który będzie wykonany w ramach zamówienia uzupełniającego.

(dowód: akta kontroli str. 227)

W związku z odmową zawarcia zamówienia uzupełniającego na opracowanie koncepcji programowej wariantu jednojezdniowego budowy obwodnicy Malborka Oddział w grudniu 2013 r. wysłał pismo do centrali GDDKiA, w którym zaproponował rozwiązanie 2 umów na wykonanie „Koncepcji programowej, projektu budowlanego, projektu wykonawczego wraz z materiałami przetargowymi” oraz „Wykonanie map z projektem podziału nieruchomości dla budowy obwodnicy Malborka, oznaczenie granic pasa drogowego oraz ujawnienie zmian w ewidencji gruntów i księgach wieczystych”. Jednocześnie Oddział wnioskował o przedłużenie ważności decyzji z dnia 28 października 2009 r., określającej środowiskowe uwarunkowania realizacji inwestycji do dnia 5 grudnia 2015 r. Za zgodą centrali GDDKiA Oddział złożył w dniu 4 grudnia 2013 r., wniosek o wydanie decyzji ZRID na I etap budowy obwodnicy. Ponadto Oddział wnioskował do Generalnego Dyrektora DKiA o możliwość zlecenia za pośrednictwem przetargu nieograniczonego opracowania uproszczonej koncepcji wariantu jednojezdniowej docelowej budowy obwodnicy. Wartość szacunkową zamówienia określono na 95 tys. zł, a realizację proponowano prowadzić w systemie „Projektuj i Buduj”. Oddział planował zakończenie budowy obwodnicy w III kwartale 2018 r.

(dowód: akta kontroli str. 228-229)

W odpowiedzi na powyższe pismo Generalny Dyrektor DKiA, w piśmie z dnia 19 marca 2014 r., wyraził zgodę na rozwiązanie ww. 2 umów i zapłatę wykonawcy dokumentacji projektowej w kwocie 215,6 tys. zł, z uwagi na odstąpienie od umowy z winny leżącej po stronie Oddziału oraz wypłacenie wykonawcy kwoty 85,8 tys. zł z uwagi na odstąpienie od drugiej umowy z winny leżącej po stronie zamawiającego, a także zwrot kwoty 121,3 tys. zł (zatrzymanej do czasu uzyskania decyzji ZRID) dla

przedmiotowej inwestycji. W piśmie tym Generalny Dyrektor GDKiA jednocześnie nie wyraził zgody na propozycję Oddziału, zawartą w piśmie z grudnia 2013 r., na zlecenie opracowania uproszczonej koncepcji programowej dla wariantu jednojezdniowej docelowej budowy obwodnicy. Generalny Dyrektor poinformował, że na zadanie to nie zostały zabezpieczone środki finansowe oraz nie został określony termin jej realizacji.

(dowód: akta kontroli str. 232)

Ustalono, że dla obwodnicy Malborka Oddział nie opracował programu inwestycji.

(dowód: akta kontroli str. 4248)

Na budowę ww. obwodnicy planowano nakłady w wysokości 479.686,2 tys. zł, z czego do dnia 30 czerwca 2015 wydatkowano 2.420,3 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 163)

Równolegle, od 2010 r. Oddział za zgodą Generalnego Dyrektora DKiA rozpoczął współpracę z Urzędem Miasta w Malborku¹⁴ w zakresie wykonania prac przygotowawczych związanych z budową mostu przez rzekę Nogat w Malborku wraz z przebudową drogi krajowej nr 22 przebiegającej przez Malbork. Konieczność wybudowania drugiej nitki mostu w Malborku wraz z dojazdami wynikała z wyczerpania przepustowości¹⁵ istniejącego mostu.

W ocenie Z-cy Dyrektora Oddziału *rozpoczęcie realizacji powyższej inwestycji spowodowało spadek opłacalności budowy obwodnicy z uwagi na poprawę przepustowości na przejściu przez miasto oraz zmniejszeniu prognozowanego ruchu na obwodnicy. Budowa obwodnicy Malborka mogła zostać odłożona w czasie.*

(dowód: akta kontroli str. 203)

Budowa obwodnicy m. Kościerzyna w ciągu dk nr 20 Stargard Szczeciński – Gdynia

W dniu 21 grudnia 2011 r. na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorsze DKiA rozpatrzono opracowanie projektowe pn. "Koncepcja programowa, projekt budowlany, projekt wykonawczy wraz z materiałami przetargowymi". Zastępca Generalnego Dyrektora DKiA zatwierdził ustalenia Komisji przyjmując do realizacji wariant I o długości trasy 10,9 km i przekroju dwujezdniowym 2x2.

(dowód: akta kontroli str. 4098-4115)

W piśmie z dnia 27 marca 2012 r. Zastępca Generalnego Dyrektora DKiA polecił wszystkim dyrektorom oddziałów ograniczenie opracowań projektowych do zakresu przygotowania koncepcji programowych oraz podjęcia działań optymalizujących wydatki budżetowe dla zadań inwestycyjnych.

(dowód: akta kontroli str. 4095-4097)

¹⁴ Burmistrz Miasta w dniu 13 sierpnia 2010 r. zawarł umowę na realizację prac projektowych „Projekt budowy mostu przez rzekę Nogat w Malborku wraz z dojazdami w ciągu dróg krajowych nr 22 i 55”.

¹⁵ W marcu 2011 r. w ramach opracowanej dokumentacji projektowej pn. „Koncepcja Programowa, Projekt Budowlany, Projekt Wykonawczy wraz z Materiałami Przetargowymi” Oddział otrzymał „Analizy i Prognozy Ruchu” (dowód: akta kontroli str. 4019-4069).

W dniu 16 kwietnia 2014 r. na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorsze DKiA, w oparciu o przyjęte ramy finansowe określone w załączniku nr 6 do PBDK na lata 2011-2015 postanowiono, że obwodnica Kościerzyny będzie realizowana jako droga o przekroju 2+1, a nie 2x2, a jej długość uległa skróceniu z 10,9 km do ok. 7,6 km. Stosowny aneks z posiedzenia do protokołu KOPI został zatwierdzony przez Generalnego Dyrektora DKiA.

(dowód: akta kontroli str. 4117-4127)

Skutkiem finansowym powyższych decyzji, ograniczających zakres rzeczowy inwestycji, było niewykorzystanie wcześniej opracowanych następujących dokumentacji:

- projektu wykonawczego - 397,5 tys. zł,
- materiałów przetargowych (Szczegółowe Specyfikacje Techniczne, przedmiar robót, kosztorysy ofertowe) - 10,8 tys. zł,
- studium wykonalności - 13,3 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 2153)

Oddział opracował w maju 2014 r. program inwestycji dla budowy obwodnicy Kościerzyny, który został uzgodniony w czerwcu 2014 r. z Generalnym Dyrektorem DKiA.

(dowód: akta kontroli str.3073-3089)

Planowane nakłady na budowę obwodnicy wynosiły 237.975,3 tys. zł, z czego do dnia 30 czerwca 2015 r. wydatkowano 11.945,2 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str.163)

Budowa drogi S-6 Trasa Kaszubska odc. Lębork-Obwodnica Trójmiasta

Dla zadania inwestycyjnego „Budowa drogi S-6 Trasa Kaszubska odc. Lębork-Obwodnica Trójmiasta” Oddział zawarł w 2006 r. umowę nr 261/22/2006 z DHV Polska Sp. z o.o. o wartości 2.192,2 tys. zł na wykonanie „Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe budowy drogi ekspresowej S6 odc. Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka – Chwaszczyno”, składającej się z 3 etapów. W ramach tego opracowania wykonawca zobowiązał się do opracowania materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

(dowód: akta kontroli str. 3684-3695)

Przedłużająca się w czasie realizacja ww. umowy spowodowana była licznymi protestami mieszkańców oraz wybranych samorządów. Skutkowało to koniecznością opracowania dodatkowych wariantów przebiegu trasy. Dlatego do opracowywanego Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dołączono dwa warianty, na których opracowanie udzielono ww. wykonawcy zamówienia z wolnej ręki zawierając z nim w lipcu 2008 r. umowę nr 142/P-2/WR/2008.

(dowód: akta kontroli str. 610, 3689-3706)

Ustalono, że Oddział nie wyegzekwował od DHV Polska Sp. z o.o. usługi polegającej na opracowaniu materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. W ocenie Oddziału wykonawca

był nierzetelny¹⁶, wielokrotnie opieszale poprawiał dokumentację oraz ostatecznie odmówił współpracy. Wobec takiego stanowiska wykonawcy, Oddział powierzył dokończenie usługi firmie Arkas-Projekt na koszt i „niebezpieczeństwo” DHV Polska Sp. z o.o. Ponadto Oddział naliczył kary umowne (umowa nr 261/22/2006) w wysokości 1.062 tys. zł, które w całości zostały potrącone z faktur.

(dowód: akta kontroli str. 1976, 2123, 3855)

W dniu 17 marca 2011 r. Oddział zlecił wykonanie firmie Arkas-Projekt zadania pn. „Wprowadzenie niezbędnych poprawek i uzupełnień w materiałach do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla drogi ekspresowej S6 na odcinku Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka – Obwodnica Trójmiasta), za kwotę 19,4 tys. zł, w terminie do dnia 25 marca 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 3847)

Po odbiorze od firmy Arkas-Projekt dokumentacji, Oddział w dniu 25 marca 2011 r. złożył wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

(dowód: akta kontroli str. 3851, 3894-3897)

W trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Gdańsku (RDOS) wzywała kilkunastokrotnie Oddział do udzielenia wyjaśnień, uzupełnień i poprawek do raportu. W efekcie powstało 5 aneksów do raportu w okresie od czerwca 2012 r. do grudnia 2013 r. Na okoliczność wprowadzenia zmian w opracowanym w 2010 r. przez DHV Polska Sp. z o.o. raporcie o oddziaływaniu na środowisko, Oddział w dniu 27 kwietnia 2012 r. zawarł w trybie z wolnej ręki umowę nr 83/P-2/2012 z DHV Polska Sp. z o.o. na kwotę 115,6 tys. zł na uzupełnienie i naniesienie poprawek do raportu o oddziaływaniu na środowisko dla tego przedsięwzięcia.

(dowód: akta kontroli str. 3715, 3718-3730, 3882-3893)

Po ponad 4 latach od złożenia wniosku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku wydał w dniu 30 maja 2014 r. decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji, lecz z uwagi na złożone odwołania przez mieszkańców, do czasu zakończenia kontroli decyzja ta nie stała się ostateczna.

(dowód: akta kontroli str. 3938-3946 i 3893)

W dniu 14 lipca 2014 r. przyjęto aneks do protokołu nr 35/2009 zatwierdzonego w dniu 25 września 2009 r. Generalnego Dyrektora DKiA w zakresie ograniczenia przekroju docelowego poprzecznego drogi ekspresowej S6 na odcinku od początku opracowania do węzła Chwaszczyno z 2X3 pasy ruchu do 2X2 pasy ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 3760, 3827)

W dniu 13 marca 2015 r. Oddział zawarł umowę na wykonanie „Koncepcji programowej budowy drogi ekspresowej S6 na odcinku Lębork (wraz z obwodnicą

¹⁶ Weryfikacja przez Oddział materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wykazała, że opracowanie obarczone było wieloma wadami: wykazy działek były niekompletne, brak było wypisów z ewidencji gruntów dla kilku działek, wykazy działek w wielu przypadkach zawierały nieprawidłowe dane właścicieli nieruchomości, a ponadto w wykazach nieprawidłowo przyporządkowano działki do numeru obrębu geodezyjnego.

Lęborka) - Obwodnica Trójmiasta". Inwestycja ta będzie realizowana w systemie „Projektuj i Buduj”. Planuje się uzyskać decyzję ZRID w lutym 2018 r., a zakończyć budowę do 31 lipca 2020 r.

(dowód: akta kontroli str. 2167, 2172, 2204-2215)

Dla budowy drogi ekspresowej S6 na odcinku Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – Obwodnica Trójmiasta opracowany przez Oddział program inwestycji dla etapu I - proces przygotowawczy został uzgodniony w lipcu 2014 r. z Ministrem Infrastruktury i Rozwoju.

(dowód: akta kontroli str. 3033-3047)

Planowane nakłady na budowę Trasy Kaszubskiej wynoszą 2.962.797,8 tys. zł, z czego do dnia 30 czerwca 2015 r. wydatkowano 8.749,9 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str.163)

Budowa drogi S-6 odc. Słupsk-Lębork

W dniu 13 grudnia 2013 r. Oddział złożył wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji drogowej. Przedmiotowa decyzja została wydana w dniu 14 listopada 2014 r. Po rozstrzygnięciu przetargu nieograniczonego Oddział zawarł w dniu 31 marca 2015 r. umowę na wykonanie „Koncepcji programowej budowy drogi ekspresowej S6 na odcinku Słupsk-Lębork”. Zakłada się, że inwestycja będzie realizowana w systemie „Projektuj i Buduj”, a planowane zakończenie budowy przewiduje się do dnia 31 sierpnia 2020 r.

Oddział opracował dla budowy drogi ekspresowej S6 na odcinku Słupsk - Lębork program inwestycji dla etapu I - proces przygotowawczy, który został uzgodniony w lipcu 2014 r. z Ministrem Infrastruktury i Rozwoju.

(dowód: akta kontroli str. 2167, 2173-2185, 3857, 3018-3032)

Planowane nakłady na budowę drogi S-6 odc. Słupsk-Lębork wynoszą 1.654.272,7 tys. zł, z czego do dnia 30 czerwca 2015 r. wydatkowano 2.295,6 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 163)

Budowa obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej na parametrach drogi ekspresowej

W dniu 20 listopada 2013 r. Oddział złożył wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji drogowej. Decyzja ta została wydana w dniu 2 grudnia 2014 r. Po przeprowadzeniu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego zawarł w dniu 5 maja 2015 r. umowę na wykonanie „Koncepcji programowej budowy obwodnicy metropolii trójmiejskiej”. Zakłada się, że inwestycja będzie realizowana w systemie „Projektuj i Buduj”, a zakończenie budowy powinno nastąpić do końca lipca 2020 r.

(dowód: akta kontroli str. 2167, 2172, 2188-2203, 3857)

Planowane nakłady wynoszą 1.965.147,9 tys. zł, z czego do dnia 30 czerwca 2015 r. wydatkowano 2.516,6 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 163)

Oddział opracował dla budowy obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej etapu I - proces przygotowawczy program inwestycji, który został uzgodniony w lipcu 2014 r. z Ministrem Infrastruktury i Rozwoju.

(dowód: akta kontroli str. 3090-3104)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Zdaniem NIK proces przygotowywania zadań inwestycyjnych do realizacji nie przebiegał prawidłowo, czego przyczyną było dokonywanie zmian zakresu rzeczowego oraz okresowy brak środków finansowych¹⁷ (4,3 mld zł). Poniesiono także nakłady w wysokości 421,6 tys. zł na dokumentację, która nie została wykorzystana w dalszym procesie inwestycyjnym¹⁸. Ponadto Oddział był zobowiązany ponieść koszty w wysokości 301,4 tys. zł za zerwanie umów z winy zamawiającego¹⁹.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Oddziału, pomimo dokonywania zmian terminów i zakresu rzeczowego realizowanych zadań.

3. Realizacja inwestycji drogowych w ramach programu

Opis stanu
faktycznego

Zgodnie z załącznikiem nr 1 do Programu Oddział realizował 3 inwestycje. W trakcie kontroli nie stwierdzono, aby Oddział nie posiadał wystarczających środków finansowych przeznaczonych na budowę tych 3 zadań inwestycyjnych.

Budowa drogi S-7 Gdańsk (A-1)-Elbląg (S-22) Gdańsk (S8 w. Południowy) - Koszwały (dk nr 7 w. Koszwały Obwodnica Południowa Gdańska,

Celem budowy drogi ekspresowej o długości 17,8 km było zwiększenie komfortu i bezpieczeństwa jazdy, a także skrócenie czasu jazdy dla podróży tranzytowych i docelowych do aglomeracji trójmiejskiej. Wybudowany dwujezdniowy odcinek drogi ekspresowej posiada estakadę o długości 2,7 km oraz 5 węzłów dwupoziomowych.

(dowód: akta kontroli str. 2959, 2962-2963)

W celu realizacji inwestycji Oddział zawarł umowę na zarządzanie i nadzór inwestorski w dniu 21 września 2009 r. z Zakładami Budownictwa Mostowego Inwestor Zastępczy Sp. z o.o. (lider). Dokumentację projektową przekazano w dniu 1 października 2009 r.

(dowód: akta kontroli str. 2959, 2962, 2919)

Na wykonanie robót budowlanych zawarto w dniu 15 października 2009 r. umowę z konsorcjum, której liderem była firma Bilfinger Berger Budownictwo S.A. Rozpoczęcie robót budowlanych nastąpiło w dniu 15 października 2009 r., a zakończenie robót nastąpiło w dniu 30 listopada 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 3283-3284, 2962-2963, 2167)

Począwszy od 3 kwietnia 2012 r. Oddział dokonywał odbioru poszczególnych odcinków zadania, a od dnia 12 kwietnia 2012 r. do dnia 4 lutego 2013 r. uzyskał decyzje o pozwoleniu na ich użytkowanie.

(dowód: akta kontroli str. 3275-3282)

¹⁷ Budowa drogi S-7 Gdańsk (A-1) – Elbląg (S-22) odc. Koszwały (dk nr 7, w. Koszwały) – Elbląg (z węzłem Kazimierzowo).

¹⁸ Budowa obwodnicy m. Kościerzyna w ciągu dk nr 20 Stargard Szczeciński – Gdynia.

¹⁹ Budowa obwodnicy m. Malborka w ciągu dk nr 22 gr państwa – Gorzów Wlkp. – Grzechotki - gr. p.

Na realizację inwestycji planowano ponieść nakłady w wysokości 1.457.863,4 tys. zł, a do dnia 30 czerwca 2015 r. wydatkowano kwotę w wysokości 1.450.509,8 tys. zł. Do poniesienia pozostało 7.353,5 tys. zł, które planuje się wydatkować na regulacje stanów prawnych, wypłatę odszkodowań za czasowe zajęcia, pielęgnację zieleni oraz analizy porealizacyjne.

(dowód: akta kontroli str. 163, 3274)

Rozbudowa węzła OT (DK S6) z ulicą Kartuską (DK 7) - węzeł Karczemki,

Zasadniczym celem projektu było rozwiązanie problemów ruchowych w węźle OT (DK S6), z ulicą Kartuską (DK7). Węzeł ten zlokalizowany jest na ternie miasta Gdańska i stanowi połączenie Obwodnicy Trójmiasta (droga S6) oraz autostrady A1 z drogą krajową nr 7.

Projekt przebudowy węzła Karczemki obejmował dwa kontrakty, tj. na:

- Zarządzanie i nadzór inwestorski nad rozbudową węzła (wykonawca Polski Rejestr Statków S.A.), który został podpisany w dniu 21 stycznia 2010 r. Wartość umowy wynosiła 3.061.916,60 zł brutto, a okres realizacji 43 miesiące,
- Rozbudowę węzła OT (wykonawca Budimex S.A.), który został podpisany w dniu 12 marca 2010 r. Wartość umowy wynosiła 186.570,76 zł brutto, a okres realizacji do 15 maja 2012 r.

Inwestycja zawiera dwa wielopoziomowe skrzyżowania drogowe, tj. węzeł Auchan przeznaczony do obsługi centrów handlowych i przyległych osiedli mieszkaniowych oraz węzeł Karczemki uzupełniający bezkolizyjne wszystkie połączenia OT (S6) z ulicą Kartuską i trasą WZ. Długość wybudowanych dróg ekspresowych wynosiła 13,9 km oraz 12 obiektów inżynierskich o łącznej długości 657,94 m.

(dowód: akta kontroli str. 3511-3512)

Teren budowy został przekazany wykonawcy w dniu 23 marca 2010 r., a dokumentacja projektowa w dniu 12 marca 2010 r.

(dowód: akta kontroli str. 3106, 3111)

Począwszy od 2 kwietnia 2012 r. Oddział dokonywał odbioru części zadania, a od 8 czerwca 2011 r. do dnia 10 maja 2012 r. uzyskał decyzje o pozwoleniu na ich użytkowanie.

(dowód: akta kontroli str. 3589)

Na realizację „Rozbudowy węzła OT (DK S6) z ulicą Kartuską (DK 7) - węzeł Karczemki” poniesiono nakłady w planowanej wysokości, tj. w kwocie 265.653,6 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 163)

Budowa mostu przez rzekę Wisłę koło Kwidzyna wraz z dojazdami w ciągu drogi dk nr 90,

Celem budowy mostu koło Kwidzyna jest zapewnienie integracji transportowej i aktywizacji gospodarczej obszarów położonych po obu stronach Wisły. Przedsięwzięcie stanowi ważne połączenie dróg krajowych nr 1 i nr 55. W Programie inwestycji z kwietnia 2010 r. przewidziano okres jej realizacji na lata 2010-2012, przy wartości kosztorysowej 585.512,3 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str.3000 i 3007-3009)

Na podstawie rozstrzygnięcia przetargu nieograniczonego Oddział powierzył Konsorcjum firm Budimex S.A. (lider) Ferroviał Agromann S.A. wykonanie robót budowlanych tej inwestycji – umowa z dnia 3 września 2010 r.

(dowód: akta kontroli str. 2227-2229)

W dniu 16 lipca 2010 r. Oddział przekazał Zakładowi Budownictwa Mostowego Inwestor Zastępczy Sp. z o.o. dokumentację projektową składającą się z projektu budowlanego, projektu wykonawczego z materiałami przetargowymi.

(dowód: akta kontroli str.2217-2222)

Oddział po złożeniu wniosku w dniu 15 lipca 2013 r. uzyskał w dniu 25 lipca 2013 r. decyzję o pozwoleniu na użytkowanie dla mostu przez rzekę Wisłę koło Kwidzyna, wraz z dojazdami, w ciągu drogi krajowej nr 90.

(dowód: akta kontroli str.2649)

Na realizację tego zadania planowano ponieść nakłady w wysokości 363.838,7 tys. zł, z czego do dnia 30 czerwca 2015 r. wydatkowano kwotę w wysokości 362.450,3 tys. zł. Do poniesienia pozostało 1.388,5 tys. zł, które planuje się wydatkować na regulacje stanów prawnych, wypłatę odszkodowań za czasowe zajęcia, monitoring mostu oraz analizy porealizacyjne.

(dowód: akta kontroli str. 163, 3274)

Budowa drogi S-7 Gdańsk (A-1) – Elbląg (S-22) odc. Koszwały (dk nr 7, w. Koszwały) – Elbląg (z węzłem Kazimierzowo)

W wyniku przeprowadzonej procedury udzielenia zamówienia publicznego w trybie przetargu ograniczonego w dniu 9 października 2015 r. Oddział zawarł umowę z Metrostav A.S. na wykonanie zadania 1: Koszwały – Nowy Dwór Gdański o wartości kwoty kontraktowej 1.642.440,9 tys. zł z terminem zakończenia w ciągu 27 miesięcy od daty rozpoczęcia. Również w dniu 9 października 2015 r. Oddział zawarł umowę z Budimex S.A. na wykonanie zadania 2: Nowy Dwór Gdański – Kazimierzowo o wartości kwoty kontraktowej 1.576.393,8 tys. zł, z terminem zakończenia w ciągu 27 miesięcy od daty rozpoczęcia.

(dowód: akta kontroli str. 2844-2851)

Budowa obwodnicy m. Kościerzyna w ciągu dk nr 20 Stargard Szczeciński – Gdynia

Oddział w dniu 17 marca 2014 r. złożył wniosek do Wojewody Pomorskiego o wydanie decyzji o zezwoleniu na rywalizację inwestycji drogowej. Decyzja ZRID została wydana w dniu 19 października 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 4195-4236)

W dniu 21 października 2015 r. Oddział przekazał wykonawcy robót budowlanych Strabag Sp. z o.o. (lider) teren budowy.

(dowód: akta kontroli str. 4237)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Oddziału w badanym obszarze, szczególnie terminową realizację 3 zadań inwestycyjnych.

Opis stanu faktycznego

4. Efekty w wyniku realizacji Programu

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 oraz kontynuowany Program na lata 2011-2015 zakładały uzyskanie w tych latach następujących efektów rzeczowych:

- wybudowanie drogi S-7 Gdańsk (A-1) - Elbląg (S-22) Gdańsk (S8 w. Południowy) - Koszwały (dk nr 7 w. Koszwały Obwodnica Południowa Gdańska - planowano uzyskać drogę klasy S o długości 17,8 km,
- rozbudowę węzła OT (DK S6) z ulicą Kartuską (DK 7) - węzeł Karczemki - planowano uzyskać 13,9 km dróg,
- budowę mostu przez rzekę Wisłę koło Kwidzyna wraz z dojazdami w ciągu drogi dk nr 90 - planowano uzyskać 11,9 km dróg.

W wyniku realizacji PBDK na lata 2011-2015 Oddział (na koniec 2013 r.) uzyskał następujące efekty:

- drogi ekspresowe – 17,8 km (Obwodnica Południowa Gdańska),
- wzmocnienie i przebudowanie 25,8 km dróg krajowych (węzeł Karczemki 13,9 km i most w Kwidzynie 11,9 km),
- ilość dróg w stanie dobrym – 80,4% oraz w stanie niezadowolającym i złym – 19,6%,
- ilość ofiar na drogach krajowych, zmniejszenie w stosunku do roku 2009 o 38,6% (w 2009 r. było 70 ofiar śmiertelnych na drogach krajowych, a w 2013 r. 43).

Uzyskane efekty były zgodne z zaplanowanymi.

(dowód: akta kontroli str. 2143, 2962, 2989, 3009)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania Oddziału w zakresie zrealizowania 3 zadań inwestycyjnych ujętych w załączniku nr 1 do Programu.

IV. 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 Kontroli²⁰, wnosi o podejmowanie skutecznych działań w zakresie przygotowania i realizacji zadań inwestycyjnych w planowanych terminach.

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 Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

²⁰ Dz.U. z 2015 r., poz.1096 – j.t.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania
uwag i wykonania
wniosków

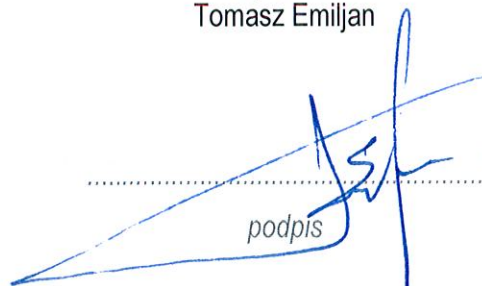
Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Warszawa, dnia grudnia 2015 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury

Dyrektor
Tomasz Emiljan


podpis

Tekst ujednoczony

Zgodnie z uchwałą Zespołu Orzekającego
Komisji Rozstrzygającej
w Najwyższej Izbie Kontroli z dnia 18 lutego
2016 r.

(znak: KPK-KPO.443.021.2016)