



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.009.02.2022

Pan
Radosław Tumielewicz
Prezes Zarządu

Szczecińskie Inwestycje Miejskie Sp. z o.o.
ul. Mieszka I 33
71-011 Szczecin

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/22/052 – Realizacja wybranych inwestycji w województwach.

Zmienne zgodnie z treścią uchwały nr KPK-KPO.443.180.2022
Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej Najwyższej Izby Kontroli
z 7 grudnia 2022 r.

I. Dane identyfikacyjne.

Jednostka kontrolowana	Szczecińskie Inwestycje Miejskie Sp. z o.o. ¹ w Szczecinie, ul. Mieszka I 33, 71-011 Szczecin.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Radosław Tumielewicz od 16 kwietnia 2019 r. pełnił funkcję Prezesa Zarządu SIM. Wcześniej w okresie od 19 lutego 2019 r. Magdalena Gierczak-Korytkowska była pełnomocnikiem Spółki w organizacji.
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Planowanie i przygotowanie do realizacji inwestycji.2. Wybór wykonawcy inwestycji.3. Przebieg inwestycji i nadzór nad realizacją procesów inwestycyjnych.4. Utrzymanie stanu technicznego obiektów budowlanych.5. Wydatkowanie i rozliczanie środków publicznych na inwestycję.
Okres objęty kontrolą	Lata 2010-2022 (do czasu zakończenia czynności kontrolnych 16 września 2022 r.) z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Artykuł 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ² .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie ³ .
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none">1. Karol Kośnik, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/61/2022 z 27 kwietnia 2022 r. i nr LSZ/148/2022 z 6 września 2022 r.2. Adam Milczarek, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/62/2022 z 27 kwietnia 2022 r. i nr LSZ/134/2022 z 5 sierpnia 2022 r. (akta kontroli str. 1-6)

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności.

OCENA OGÓLNA

Kontrolowane przedsięwzięcie „Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza. Podzadanie nr 2. Rozbudowa i przebudowa ul. Gdańskiej w rejonie Estakady Pomorskiej w Szczecinie”⁵ zostało prawidłowo przygotowane. Przeprowadzono analizę kosztów i przygotowano studia wykonalności. W SIM, które pełniły rolę inwestora zastępczego, zapewniono kadrę pracowniczą posiadającą niezbędne i adekwatne do potrzeb wykonywanych zadań kwalifikacje, w szczególności poprzez zatrudnianie osób posiadających uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi w zakresie specjalizacji objętych inwestycją. Dokumentację projektową otrzymano terminowo, nie wystąpiły trudności z uzyskaniem decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego⁶ o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej⁷, w której inwestor uzyskał prawo do dysponowania na cele budowlane działkami zlokalizowanymi na terenie Inwestycji. Wymagane prawem pozwolenia na realizację Inwestycji uzyskano w terminie umożliwiającym planowe jej rozpoczęcie. W zawartych umowach, w tym o roboty budowlane, wprowadzono

¹ Dalej: SIM lub Spółka.

² Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

³ Dalej: NIK.

⁴ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁵ Dalej: Inwestycja lub zadanie inwestycyjne.

⁶ Dalej: Wojewoda.

⁷ Dalej: decyzja ZRID.

zapisy zabezpieczające interes inwestora, dzięki którym SIM zapewniła prawidłowe pełnienie funkcji nadzoru autorskiego oraz wywiązywanie się z obowiązków przez wykonawcę robót, takich jak terminowe przekazywanie inwestorowi wymaganych dokumentów, w tym sprawozdań miesięcznych z postępu robót.

Wybór wykonawcy Inwestycji został przeprowadzony zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych⁸.

W ciągu całego procesu inwestycyjnego SIM na bieżąco weryfikowały standardy i jakość wykonywanych robót budowlanych i użytych materiałów, co do ich zgodności z ustalonymi wymaganiami, w szczególności na podstawie przedkładanych przez wykonawcę wniosków materiałowych, wyników badań laboratoryjnych, oceny materiałów w trakcie wbudowywania, odwiertów wykonanych przez laboratorium wykonawcy, a także dokumentów materiałów gotowych. Potwierdzenie ilości zrealizowanych robót stanowiły karty obmiaru otrzymane od kierownika budowy i zatwierdzane przez Kierownika Projektu, która pełniła funkcję inspektora nadzoru branży drogowej. Pomimo to, badania kontrolne przeprowadzone przez biegłego powołanego w trakcie kontroli NIK na północnej jezdni wspomagającej ul. Gdańskiej, wykazały odstępstwa od warunków określonych w Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych⁹ i założeniach projektowych. Ponadto stwierdzono nieprawidłowości dotyczące sposobu wypełniania dzienników budowy przez inspektorów nadzoru inwestorskiego.

W trakcie realizacji Inwestycji wystąpiły nieznaczne różnice pomiędzy harmonogramem prac budowlanych, a ich faktycznym wykonaniem, które nie wpłynęły na terminowe zakończenie Inwestycji. Różnice te wynikały m.in. z kolizji pomiędzy projektowanymi elementami i istniejącą infrastrukturą podziemną, co uniemożliwiło dotrzymanie założeń przyjętych w harmonogramie. Do zakończenia czynności kontrolnych nie zakończono odbioru końcowego Inwestycji.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego.

OBSZAR

1. Planowanie i przygotowanie realizacji wybranych inwestycji.

Opis stanu faktycznego

1.1. Spółkę utworzono 19 lutego 2019 r. na podstawie uchwały nr III/72/19 Rady Miasta Szczecin¹⁰ z 22 stycznia 2019 r. Założycielem i jedynym udziałowcem została Gmina Miasto Szczecin¹¹. Celem powołania Spółki było „(...) wykonywanie obsługi inwestycyjnej na rzecz Gminy, związanej z procesami budowlanymi obejmującymi budowy, rozbudowy, przebudowy i remonty wszelkich obiektów gminnych (...)”.

(akta kontroli str. 103-116)

Spółka zawarła z Gminą 26 lipca 2019 r. umowę wykonawczą, w której określono zasady i standardy wykonywania przez nią zadań¹². Miała ona pełnić funkcję inwestora zastępczego oraz sprawować nadzór inwestorski nad realizacją inwestycji, w zakresie wskazanym w zleceniu przez Gminę. W ramach

⁸ Dz.U. z 2019 r. poz. 1843, ze zm. (obowiązująca do 31 grudnia 2020 r.); dalej: ustawa pzp.

⁹ Dalej: SST.

¹⁰ W sprawie utworzenia jednoosobowej Spółki Gminy Miasto Szczecin pod nazwą Szczecińskie Inwestycje Miejskie z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Szczecinie.

¹¹ Dalej: Gmina, Zamawiający lub Inwestor.

¹² W szczególności zasady ich zlecenia, sposoby wykonywania, zasady współpracy przy realizacji zadań, a także sposoby finansowania i kontroli ich wykonywania.

wykonywanych zadań Spółka miała podejmować wszelkie czynności związane z przygotowaniem oraz realizacją inwestycji.

(akta kontroli str. 117-184)

Spółka uzyskała 31 stycznia 2020 r. od Prezydenta Miasta Szczecin¹³ pełnomocnictwa do realizacji zadania inwestycyjnego, w szczególności:

- sprawowania funkcji inwestora zastępczego oraz sprawowania nadzoru inwestorskiego nad realizacją zadania inwestycyjnego;
- dokonywania w imieniu zamawiającego – Gminy, wszelkich czynności faktycznych i prawnych zastrzeżonych przepisami prawa do kompetencji Zamawiającego, w szczególności do przygotowywania, przeprowadzania postępowań o udzielenie zamówienia publicznego, zawierania umów z wyłonionymi wykonawcami i ich realizacji, a także do reprezentowania Zamawiającego przed Krajową Izbą Odwoławczą oraz sądem w przypadku wniesienia skargi;
- podejmowania wszelkich czynności faktycznych i prawnych związanych z przygotowaniem oraz realizacją ww. zadania;
- reprezentowania Gminy przed sądami powszechnymi i sądami administracyjnymi w związku z realizowanymi zleceniami.

(akta kontroli str. 531)

Prezydent poinformował¹⁴, że w ramach planowania i przygotowania Inwestycji przeprowadzona została analiza kosztów oraz przygotowane studia wykonalności, które aktualizowano w latach 2016-2019. Zakres przedmiotowych analiz był zgodny z wymogami konkursowymi instrumentu Łącząc Europę CEF oraz wymogami Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020; Osi priorytetowej III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego; działania 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń. Wykonana dokumentacja przyczyniła się do uzyskania dofinansowania ze środków UE w kwocie około 171,24 mln zł.

Według udzielonych NIK informacji, w przygotowaniu kontrolowanego zadania inwestycyjnego uczestniczyło 13 pracowników Wydziału Inwestycji Miejskich Urzędu Miasta Szczecin¹⁵, którzy nadzorowali realizację umowy nr CRU/14/0004715, zawartej przez Gminę 15 grudnia 2014 r. Jej przedmiotem było wykonanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego. Umowa dotyczyła uzyskania „(...) wszelkich uzgodnień, opinii, sprawdzeń, decyzji, pozwoleń i zatwierdzeń wymaganych obowiązującymi przepisami (...). Projektant zobowiązany był do: (...) wykonania dokumentacji projektowej (z uwzględnieniem podziału (...) na etapy realizacyjne (...) wraz z uzyskaniem pozwolenia umożliwiającego prowadzenie robót budowlanych; (...) wykonania projektów wykonawczych (...). Postępowanie przetargowe ogłoszono (...) 27 września 2014 r. w trybie przetargu nieograniczonego (...). Przedmiot umowy wykonano terminowo. (...) Nie wystąpiły trudności z uzyskaniem ZRiD”. Gmina poniosła wydatki w ramach zleceń na wykonanie analizy kosztów oraz studium wykonalności, w tym ich aktualizację, w łącznej wysokości 273 000,00 zł. Przedmiotem umowy CRU/14/0004715 było zadanie inwestycyjne „Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza”, obejmująca m.in. kontrolowane zadanie w rejonie ul. Gdańskiej.

(akta kontroli str. 491-499, 513)

¹³ Dalej: Prezydent.

¹⁴ Informacje pozyskane na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

¹⁵ Dalej: Urząd.

Podstawowymi celami Inwestycji były:

- poprawa funkcjonalności przestrzeni publicznej poprzez wykonanie nowych nawierzchni,
- usystematyzowanie i zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pieszego i kołowego,
- umożliwienie bezpiecznej i niezależnej komunikacji dla rowerzystów poprzez budowę ciągów rowerowych, pieszo-rowerowych i pieszych,
- poprawa nośności i jakości dróg,
- zwiększenie nośności Estakady Pomorskiej,
- poprawa stanu odwodnienia dróg,
- poprawa stanu uzbrojenia sieci podziemnych i napowietrznych oraz uporządkowanie ich przebiegu poprzez przebudowę istniejących i budowę nowych odcinków.

(akta kontroli str. 551)

W strukturze organizacyjnej SIM wydzielono Pion Administracyjno – Prawno – Finansowy, podlegający bezpośrednio Prezesowi oraz Pion Inwestycyjny¹⁶, którego pracami kierował Dyrektor ds. Inwestycyjnych¹⁷. Do zadań Dyrektora należało w szczególności: opracowywanie wieloletnich i rocznych planów inwestycyjnych SIM, nadzór nad prowadzeniem spraw związanych z przygotowaniem inwestycji, nadzór nad wykonywanym zastępstwem inwestycyjnym, organizacja procesów inwestycyjnych, nadzór nad prowadzonymi zadaniami inwestycyjnymi. W regulaminie nie przypisano zadań poszczególnym komórkom organizacyjnym.

(akta kontroli str. 206-215)

Prezes wyjaśnił: „(...) celem działania Spółki jest realizacja powierzonych jej przez Gminę zadań na zakres i rodzaj których Spółka nie ma wpływu, wyodrębnienie w regulaminie organizacyjnym specjalnej komórki do spraw planowania i przygotowania inwestycji w ocenie SIM było zbędne (...). Z uwagi na różnorodność, specyfikę i charakter zleczanych Spółce jako Inwestorowi Zastępczemu do realizacji inwestycji, w ocenie SIM nie było potrzeby tworzenia stałych komórek organizacyjnych zajmujących się poszczególnymi kategoriami spraw (...). Do każdej inwestycji Spółka wyznacza pracowników lub zawiera umowy z podmiotami zewnętrznymi według posiadanych uprawnień, wykształcenia, kompetencji i umiejętności.”

(akta kontroli str. 331)

Do realizacji Inwestycji skierowano siedem osób, posiadających uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi w zakresie specjalizacji: drogowej¹⁸; mostowej; instalacyjno-inżynierskiej w zakresie sieci sanitarnych; instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych; instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń telekomunikacyjnych; konstrukcyjno-budowlanej. Z powyższych osób pięć było zatrudnionych w SIM na podstawie umowy o pracę, a dwie świadczyły usługi na podstawie umowy cywilnoprawnej. Dyrektor¹⁹ posiadał wykształcenie wyższe magisterskie - kierunek budownictwo w zakresie dróg, ulic i lotnisk, uprawnienia budowlane w specjalności drogowej do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń. Spółka na dzień przeprowadzania czynności kontrolnych²⁰ zatrudniała

¹⁶ W ramach pionu funkcjonował: Zespół Kierowników Projektów oraz Zespół Realizacji Projektów.

¹⁷ Dalej: Dyrektor.

¹⁸ Dwie osoby.

¹⁹ Odpowiedzialny za przygotowywanie inwestycji.

²⁰ Stan na 19 maja 2022 r.

ogółem 11 osób posiadających uprawnienia budowlane na stanowiskach wymagających takich uprawnień, m.in. w specjalności: konstrukcyjno-budowlanej do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń i w ograniczonym zakresie; drogowej do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń; projektowania w specjalności inżynierskiej mostowej bez ograniczeń; projektowania i kierowania robotami budowlanymi w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń ciepłych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych bez ograniczeń²¹.

(akta kontroli str. 331-333, 558-560)

1.2. Inwestycja była finansowana z budżetu Gminy²², tym samym Spółka nie posiadała zabezpieczonych środków na ten cel w swoim planie finansowym.

(akta kontroli str. 223-228)

Na potrzeby realizacji całej Inwestycji Gmina zabezpieczyła w Wieloletniej Prognozie Finansowej na 2018 r. i lata następne (uchwała Rady Miasta Szczecin²³ nr XXXVII/1054/17 z 19 grudnia 2017 r.)²⁴ kwotę 504 765 391 zł. Na potrzeby realizacji zadania inwestycyjnego²⁵ zabezpieczono 62 131 859,33 zł.

(akta kontroli str. 537-539)

1.3. Inwestycję SIM realizowały na podstawie decyzji ZRID z 3 października 2018 r., zmienionej postanowieniem Wojewody z 14 listopada 2018 r. prostującym oczywistą omyłkę.

W ramach zadania inwestycyjnego zaplanowano:

- przebudowę obu nitek ul. Gdańskiej w obszarze Estakady Pomorskiej i budowę nowych połączeń ulic,
- budowę ciągów pieszych, rowerowych i pieszo-rowerowych,
- remont przejazdów kolejowych,
- przebudowę kolizyjnych sieci podziemnych i nadziemnych²⁶,
- przebudowę i budowę zjazdów publicznych,
- przebudowę i budowę kanalizacji deszczowej wraz z urządzeniami oczyszczającymi,
- oznakowanie drogi,
- podniesienie nośności nawierzchni dróg i ulic,
- budowę i przebudowę oświetlenia ulicznego,
- wycinkę drzew i krzewów,
- zwiększenie klasy nośności wiaduktu tramwajowo-drogowego poprzez przebudowę (wzmocnienie) jego konstrukcji.

Inwestor uzyskał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z 14 listopada 2016 r.

Do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzją ZRID nie miały zastosowania przepisy o ochronie gruntów rolnych i leśnych, a do drzew i krzewów przepisy

²¹ W tym: trzech pracowników posiadało uprawnienia w trzech specjalnościach i jeden w dwóch specjalnościach.

²² Środki na realizację inwestycji zostały ujęte w uchwale Rady Miasta Szczecin nr XII/411/19 z 26 listopada 2019 r. w sprawie budżetu Gminy (zm. uchwałą nr XX/614/20 oraz uchwałą nr XXII/668/20) oraz uchwale XII/412/19 z dnia 26 listopada 2019 r. w sprawie zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej (zm. uchwałą nr XXI/657/20 oraz uchwałą XXII/669/20).

²³ Dalej: RMS.

²⁴ Zmieniona uchwałami: Nr XXXVII/1084/18 RMS z 30 stycznia 2018 r., Nr XXXIX/1124/18 RMS z 27 marca 2018 r., Nr XL/1151/18 RMS z 24 kwietnia 2018 r., Nr XLII/1202/18 z 26 czerwca 2018 r.

²⁵ Wkład własny do umowy o dofinansowanie nr POIS.03.02.00-00-0085/20 „Modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza”.

²⁶ Sieci: elektroenergetyczne, sanitarne, wodociągowe i teletechniczne.

dotyczące obowiązku uzyskania zezwoleń na ich usunięcie oraz związanych z tym opłat²⁷.

Na terenie objętym zadaniem inwestycyjnym nie występowały obszary i obiekty wpisane do rejestru zabytków.

(akta kontroli str. 7-25)

W skład dokumentacji projektowej wchodziły:

- projekty budowlane: zagospodarowania terenu, drogowy, oświetlenia drogowego, rozwiązania kolizji, sieci sanitarnych, sieci teletechnicznych, kanałów technologicznych, przebudowy Estakady Pomorskiej wraz z wyciągiem z obliczeń statyczno-wytrzymałościowych oraz informacja BIOS, inwentaryzacja zieleni, wyniki badań geologicznych i geotechniczne warunki posadowienia (opinia geotechniczna),
- projekty wykonawcze: drogowy, przebudowy Estakady Pomorskiej, przebudowy wiaduktu nad bocznicą kolejową, oświetlenia drogowego, przebudowy sieci elektroenergetycznych, budowy, przebudowy i renowacji kanałów sieci kanalizacji deszczowej wraz z budową i przebudową sieci wodociągowej i sieci kanalizacji sanitarnej, przebudowy sieci teletechnicznej „HAWE”, kanałów technologicznych, przejazdów drogowo-kolejowych, docelowej organizacji ruchu oraz inwentaryzacja zieleni.

(akta kontroli str. 27)

W umowie nr CRU/14/0004715 zapewniono prawa Gminy (inwestora) poprzez m.in. przewidywane kary umowne, które mogły być nałożone na projektanta, gdy Zamawiający odstąpi lub wypowiedzie umowę „(...) z powodu okoliczności, za które odpowiada Projektant, w wysokości 10% wynagrodzenia (...)”, (...) w wysokości 0,1% wartości wynagrodzenia brutto za każdy dzień opóźnienia (...)” w przekazaniu opracowań projektowych lub „(...) w usunięciu wad stwierdzonych przy odbiorze końcowym lub w okresie rękojmi za wady projektu (...)”. Zamawiający zastrzegł sobie prawo do odstąpienia lub wypowiedzenia umowy m.in. gdy „(...) Projektant nie wykonuje obowiązków w sposób należyty i zgodnie z ustalonymi terminami (...)”.

Prezydent w informacji udzielonej NIK podał, że: „Wydatki związane z etapem projektowania, w tym zamówieniem publicznym na opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej, przygotowaniem specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych, kosztorysu inwestorskiego oraz SIWZ były zapisane w budżecie Wydziału Inwestycji Miejskich. Wydatki w ramach ww. umowy na opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej, związane ze sprawowaniem nadzoru autorskiego są pokrywane z budżetu Wydziału Zarządzania Projektami. Dotychczas poniesione koszty z tego tytułu: 2020 r. – 645 135,00 zł, 2021 r. – 64 267,50 zł, 2022 r. – 108 240,00 zł. Wydatki w ramach etapu robót budowlanych związane z opracowaniem SIWZ były uwzględnione w wynagrodzeniu spółki Szczecińskie Inwestycje Miejskie Sp. z o.o. w ramach Zlecenia nr 1/2020 (CRU 20/0000327) i zostały zapisane w budżecie Wydziału Zarządzania Projektami. Wydatki związane z wykonaniem dokumentacji projektowej (...) wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego, zostały ujęte w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Szczecin na 2014 rok i lata następne (Uchwała RM nr XLII/1225/14 z dnia 23 czerwca 2014 r. (...)). Umowa została zawarta (...) 15 grudnia 2014 r. na kwotę 4 797 000 zł brutto. (...). Wydatki związane z realizacją ww. umowy: 2015 r.: 447 228,00 zł, 2016r.: 1 341 684,00 zł, 2019 r.: 1 420 171,18 zł, 2020 r.:

²⁷ Zgodnie z art. 21 ust. 1 i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 176, ze zm.); dalej: ustawa o szczególnych zasadach w zakresie dróg publicznych.

1 433 628,37 zł. (...) wydatki związane z przygotowaniem dokumentacji projektowej oraz nadzoru autorskiego” były objęte dofinansowaniem ze środków UE.

(akta kontroli str. 495-499, 513, 525-527)

1.4. SIM realizowały Inwestycję na podstawie decyzji ZRiD wydanej na rzecz Prezydenta na podstawie przepisów art. 11a ust. 1 w zw. z art. 11f ust. 1 i 2, art. 12 ust. 1-4, 4d, 4e i 6, art. 16, art. 19, art. 20 i art. 20a ustawy o szczególnych zasadach w zakresie dróg publicznych oraz art. 42 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane²⁸. Pozwolenia na realizację Inwestycji uzyskano w terminie umożliwiającym planowe jej rozpoczęcie.

(akta kontroli str. 7-25)

Inwestycję realizowano na terenie Skarbu Państwa obejmującym cztery działki geodezyjne nr: 50/13 obręb 1084 Śródmieście, 2 obręb 1092 Śródmieście, 2/2 obręb 1094 Śródmieście i 14/4 obręb 1095 Śródmieście. Działka nr 50/13 była w użytkowaniu wieczystym Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

W decyzji ZRID Wojewoda zezwolił na realizację Inwestycji na czterech działkach geodezyjnych Skarbu Państwa²⁹. Na dwóch działkach Skarbu Państwa³⁰ i na trzech działkach Gminy³¹ Wojewoda zezwolił³² na ograniczone korzystanie z nieruchomości dla obowiązku budowy / przebudowy obiektów budowlanych objętych Inwestycją. Na dwóch działkach Skarbu Państwa w użytkowaniu wieczystym PKP S.A.³³ Wojewoda ustalił obowiązek nieodpłatnego zajęcia terenu linii kolejowej na czas realizacji Inwestycji.

(akta kontroli str. 8-10, 24-25)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

NIK pozytywnie ocenia działania SIM w skontrolowanym zakresie.

2. Wyłonienie wykonawców inwestycji.

W ogłoszonym 5 lutego 2020 r. postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na realizację Inwestycji Spółka działała jako pełnomocnik Zamawiającego – Gminy³⁴.

(akta kontroli str. 531-532)

Zadanie było objęte kontrolą uprzednią Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych³⁵, w ramach której stwierdzono nieprawidłowości w zakresie naruszenia:

- art. 8 ust. 3 ustawy pzp oraz art. 8 ust. 1 ustawy pzp w związku z art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji³⁶ polegające na nieodtajnieniu przez Zamawiającego dokumentu pn. „Wykaz osób skierowanych przez wykonawcę do realizacji zamówienia”, złożonego przez wykonawcę;
- art. 38 ust. 4a pkt 1 ustawy pzp poprzez zamieszczenie przez Zamawiającego w treści ogłoszenia o zamówieniu zapisów od początku niezgodnych z treścią

²⁸ Dz. U. z 2021 r. poz. 2351, ze zm.; dalej: Prawo budowlane.

²⁹ Działki nr: 2 obręb 1092 Śródmieście, 2/2 o. 1094 Śródmieście, 14/4 o. 1095 Śródmieście i 50/13 o. 1084 Śródmieście (równoczesne zatwierdzenie podziału dz. nr 50/12 na dwie dz. nr 50/13 i 50/14).

³⁰ Działki nr 5/17 o. 1094 Śródmieście i 13/2 o. 1095 Śródmieście.

³¹ Działki nr: 6/3, 11/5 i 43 o. 1095 Śródmieście.

³² Na podstawie art. 11f ust. 1 pkt 8 ustawy o szczególnych zasadach w zakresie dróg publicznych.

³³ Działki nr: 2/1 o. 1094 Śródmieście i 14/3 o. 1095 Śródmieście.

³⁴ Na podstawie art. 15 ust. 2 ustawy pzp.

³⁵ Dalej: UZP.

³⁶ Dz. U. z 2022 r. poz. 1233.

Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia³⁷ i niedokonanie stosownej zmiany lub sprostowania w ogłoszeniu o zamówieniu w zakresie terminu związania ofertą; W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami Centrum Unijnych Projektów Transportowych³⁸ dokonało weryfikacji³⁹ pod kątem możliwości wystąpienia nieprawidłowości mogących skutkować koniecznością ustalenia wskaźnika pomniejszającego wartość kwalifikowalną kontraktu. W wyniku weryfikacji CUPT stwierdziło, iż naruszenia nie miały wpływu na wynik postępowania. Według CUPT Zamawiający przeprowadził postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców. Jednocześnie CUPT zalecił w przyszłych postępowaniach zachowanie szczególnej ostrożności w zakresie liczenia okresu (terminu) związania ofertą.

(akta kontroli str. 181-193)

W celu wstępnego potwierdzenia niepodlegania wykluczeniu oraz spełniania warunków udziału w postępowaniu⁴⁰ wykonawcy zostali zobowiązani do złożenia oświadczenia w formie jednolitego dokumentu⁴¹. Po dokonaniu oceny oferty SIM wzywały wykonawcę, którego oferta została najwyżej oceniona do złożenia aktualnych oświadczeń i dokumentów, w tym m.in. wykazu robót budowlanych, informacji z banku lub spółdzielczej kasy oszczędnościowo – kredytowej o wysokości posiadanych środków/zdolności kredytowej, wykazu osób skierowanych do realizacji zamówienia wraz z informacjami dotyczącymi ich kwalifikacji zawodowych, uprawnień, doświadczenia i wykształcenia, oświadczenia o zastosowaniu materiałów, produktów i rozwiązań równoważnych.

(akta kontroli str. 280-281)

SIM przed udzieleniem zamówienia wezwał wykonawcę, którego oferta została najwyżej oceniona do złożenia oświadczeń i dokumentów potwierdzających spełnianie warunków udziału w postępowaniu.

(akta kontroli str. 267-268)

W wyniku badania zamówienia ustalono, iż zostało ono przeprowadzone w trybie przetargu nieograniczonego na podstawie art. 39 ustawy pzp, Szacunkowa wartość zamówienia została określona na 50 703 685,61 zł (11 876 346,38 euro). Zamówienie nie zostało podzielone celem uniknięcia stosowania przepisów ustawy pzp. Zgodnie z obowiązkiem określonym art. 40 ust. 3 ww. ustawy, ogłoszenie zostało przekazane do ogłoszenia Urzędowi Publikacji Unii Europejskiej 31 stycznia 2020 r., publikacja nastąpiła 5 lutego 2020 r. W dniu publikacji wywieszono również ogłoszenia na tablicy ogłoszeń w Urzędzie i siedzibie SIM oraz umieszczono na stronie internetowej⁴². Do przeprowadzenia postępowania, na podstawie obowiązującego w SIM Regulaminu zamówień publicznych⁴³, powołano czteroosobową komisję przetargową. Członkowie komisji przetargowej oraz inne osoby wykonujące czynności w postępowaniu po stronie zamawiającego złożyły oświadczenie o braku okoliczności powodujących ich wyłączenie, co było zgodne z art. 17 ust. 2 ustawy pzp.

³⁷ Dalej: SIWZ.

³⁸ Dalej: CUPT.

³⁹ Na podstawie art. 23 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U z 2020 r. poz. 818, ze zm.).

⁴⁰ Artykuł 22 ustawy pzp.

⁴¹ Sporządzonego zgodnie z wzorem standardowego formularza określonego w rozporządzeniu wykonawczym Komisji Europejskiej wydanym na podstawie art. 59 ust. 2 dyrektywy 2014/24/UE oraz art. 80 ust. 3 dyrektywy 2014/25/UE (Dz.U.UE.L.2016.3.16).

⁴² https://bip.sim.szczecin.pl/chapter_144016.asp?soid=FB31EEF36B7E4EFF81600C3E1A1485E8.

⁴³ Przyjętego Uchwałą nr 1/IX/2019 Zarządu SIM z dnia 6 września 2019 r.

Pełnomocnik zamawiającego żądał od wykonawców złożenia wadium w wysokości 1 000 000 zł (1,97% wartości zamówienia)⁴⁴, co było zgodne z art. 45 ust. 4 ustawy pzp. Wadium zostało wniesione przez wszystkich uczestników postępowania.

SIWZ zawierały wszystkie elementy wymagane art. 36 ustawy pzp. Treść złożonych ofert odpowiadała treści SIWZ. Wyboru wykonawcy dokonano zgodnie z art. 91 ust. 1 ustawy pzp. W ramach postępowania złożone zostały dwa odwołania do Krajowej Izby Odwoławczej, w jednym przypadku odwołanie zostało oddalone w całości, w drugim zostało wycofane przez skarżącego.

Z przeprowadzonego postępowania sporządzono protokół, który zawierał elementy wymagane art. 96 ust. 1 ustawy pzp.

Zawiadomienie o wyborze najkorzystniejszej oferty zostało przesłane wykonawcom 30 kwietnia 2020 r. Z uwagi na prowadzone postępowania odwoławcze zakończone 17 lipca 2020 r. (wpływ do SIM 6 sierpnia 2020 r.) oraz prowadzoną od 31 lipca do 10 września 2020 r. kontrolą uprzednią przez UZP, umowę z wykonawcą zawarto 15 września 2020 r. Powyższe było zgodne z art. 94 ust. 1 w związku z art. 183 ust. 1 i art. 171 ust. 4 ustawy pzp.

Na podstawie SIWZ wykonawca był zobowiązany do wniesienia zabezpieczenia należytego wykonania umowy przed zawarciem umowy, w wysokości 10% ceny całkowitej podanej w ofercie. Zabezpieczenie zostało wniesione przed zawarciem umowy (10 września 2020 r.) w formie gwarancji bankowej w wysokości 4 473 273,90 zł⁴⁵.

(akta kontroli str. 265-269, 295)

Zawarta z wykonawcą umowa zawierała informację dotyczącą formuły prawnej przeprowadzonego postępowania na podstawie, którego udzielono zamówienia. W umowie zawartej z wykonawcą stwierdzono odstępstwa od projektu umowy zawartego w SIWZ, które dotyczyły zmiany podmiotu zawierającego umowę w imieniu Gminy z SIM na Zastępcę Prezydenta oraz zmiany jednego zapisu w zakresie odesłania do zapisów w ramach umowy. W sprawie powyższych zmian Prezes SIM wyjaśnił: „Zmiana reprezentacji po stronie zamawiającego wynikała z przyczyn organizacyjnych. Zamawiający podjął decyzję, że finalnie sam podpisze umowę (...). (...) dokonana zmiana jednostki redakcyjnej umowy stanowiła sprostowanie oczywistej omyłki pisarskiej powstałej na etapie przygotowania projektu umowy.”

W pozostałym zakresie umowa na wykonanie Inwestycji była zgodna z dokumentacją z przeprowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.

(akta kontroli str. 255, 332)

Umowa z wykonawcą przewidywała kary umowne⁴⁶, m.in. za zwłokę w wykonaniu przedmiotu umowy; za zwłokę w usunięciu wad lub usterek stwierdzonych przy odbiorze końcowym lub w okresie rękojmi za wady lub gwarancji jakości oraz za odstąpienie lub rozwiązanie umowy.

(akta kontroli str. 59-60)

Do umowy z wykonawcą zawarto pięć aneksów⁴⁷, w czterech z nich zlecono wykonawcy wykonanie 20 robót dodatkowych, z czego pierwsze roboty dodatkowe zostały zlecone w aneksie nr 2 z 31 sierpnia 2021 r. (tj. 11 miesięcy od podpisania umowy). Każdorazowo uzasadnienie wykonania ww. robót było stwierdzane

⁴⁴ Wadium mogło zostać wniesione w pieniądzu lub poręczeniu bankowym. Pierwotna wartość wadium 1 300 000 zł (2,56%), zmieniona na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy pzp 28 lutego 2020 r.

⁴⁵ 10% z kwoty 44 732 739,02 zł.

⁴⁶ § 14 umowy.

⁴⁷ Stan na 17 maja 2022 r.

w protokołach konieczności. Na podstawie badania 20 protokołów konieczności⁴⁸ ustalono, iż prace w nich zawarte nie były do przewidzenia na etapie tworzenia projektu. Dotyczyły one w szczególności: kolizji z niezewidencjonowanym uzbrojeniem terenu, koniecznością przebudowy kanalizacji deszczowej, większej niż zakładał projekt degradacji elementów remontowanego obiektu, które zostały ujawnione w toku prowadzonych prac.

(akta kontroli str. 322-327)

Na potrzeby objętej badaniem Inwestycji opracowano specyfikację techniczną⁴⁹ składającą się z ośmiu części, tj. dotyczącej wymagań ogólnych; branży drogowej wraz z oznakowaniem drogowym; obiektów inżynierskich; branży elektroenergetycznej; branży sanitarnej; branży teletechnicznej; przejazdów drogowo-kolejowych; robót związanych z wycinką drzew i krzewów. Zawarto w nich ogólne zasady dotyczące w szczególności: dopuszczania materiałów do użycia; źródeł uzyskania materiałów; pozyskiwania materiałów poza miejscem budowy; materiałów nieodpowiadającym wymaganiom; przechowywania i składowania materiałów, wariantowe stosowanie materiałów; wykorzystywania materiałów pochodzących z rozbiórki; inspekcji wytwórni materiałów wyrobów oraz akceptacji receptur. W zakresie każdego rodzaju robót uszczegóławiano wymagania, w tym również w zakresie warunków atmosferycznych (temperatury, opadów) w trakcie wykonywania prac.

(akta kontroli str. 328-329)

Program Zapewnienia Jakości⁵⁰ miał być opracowany przez wykonawcę⁵¹ i doręczony Zamawiającemu, co najmniej siedem dni przed terminem rozpoczęcia robót. Dostarczony przez wykonawcę PZJ został zatwierdzony przez Spółkę 30 listopada 2020 r. Określono w nim m.in. organizację i terminy wykonania robót, sposób i formę gromadzenia badań laboratoryjnych, zapisy pomiarów, sposoby i procedury pomiarów badań, jak również określono w nim zasady wytwarzania mieszanek asfaltowych i wykonywania poszczególnych fragmentów robót. W zakresie wymagań technicznych materiałów i badań PZJ bazował na specyfikacji technicznej.

(akta kontroli str. 45, 334-431)

W umowie z wykonawcą Gmina zastrzegła, iż przy dokonywaniu wszystkich odbiorów, celem oceny wykonanych robót, mogła korzystać z pomocy laboratorium sprawdzającego. W razie odmiennych wyników badań uzyskanych przez laboratorium wykonawcy i laboratorium sprawdzające Gminy, wykonawca zobowiązany był każdorazowo do usunięcia wadliwie wykonanych robót i do ich ponownego zgłoszenia do odbioru⁵².

(akta kontroli str. 47)

W SIWZ określono, iż wykonawca będzie odpowiedzialny wobec Zamawiającego z tytułu rękojmi za wady przedmiotu umowy przez okres co najmniej 60 miesięcy, liczony od dnia podpisania protokołu końcowego odbioru robót. Niezależnie od powyższego wykonawca miał udzielić Zamawiającemu gwarancji jakości na przedmiot umowy, na okres co najmniej 60 miesięcy licząc od dnia podpisania protokołu końcowego odbioru robót. Okres obowiązywania rękojmi i gwarancji stanowił jedno z kryteriów oceny oferty. W umowie z wykonawcą określono, iż okres

⁴⁸ Wszystkich na podstawie, których zlecano prace dodatkowe.

⁴⁹ Stanowiącą załącznik do nr 5 do SIWZ.

⁵⁰ Dalej: PZJ.

⁵¹ § 7 ust. 2 pkt. 51 umowy.

⁵² § 8 ust. 3 umowy.

rękojmi i gwarancji będzie obowiązywać przez 72 miesiące od dnia podpisania protokołu końcowego robót. Odpowiedzialność z tytułu rękojmi dotyczyła wad wykonanych robót budowlanych, polegających na niezgodności wykonanych robót lub wybudowanych obiektów z umową, natomiast gwarancja dotyczyła jakości wykonanych robót budowlanych (w tym materiałów użytych do jej wykonania oraz urządzeń).

(akta kontroli str. 55, 285)

W zakresie robót zanikających określono w umowie, iż odbiory takich robót dokonuje „w imieniu Zamawiającego właściwy inspektor nadzoru na wniosek wykonawcy, w terminie trzech dni roboczych od daty zgłoszenia robót do odbioru w postaci wpisu kierownika budowy lub kierownika robót w dzienniku budowy i poinformowania o tym fakcie inspektora nadzoru”⁵³. Natomiast „w przypadku, gdy nie zostaną zgłoszone do odbioru roboty zanikające, inspektor nadzoru może wstrzymać wykonanie robót budowlanych i nakazać odkrycie tego typu robót w celu dokonania ich odbioru na koszt i ryzyko wykonawcy”⁵⁴.

(akta kontroli str. 47)

W umowie przewidziano, że po zakończeniu realizacji wszystkich robót budowlanych oraz pisemnym zawiadomieniu Zamawiającego o zakończeniu prac przez wykonawcę sporządza się protokół końcowy robót. Zamawiający miał przystąpić do odbioru prac w terminie 14 dni od pisemnego zgłoszenia / zamieszczenia przez kierownika budowy stosownego wpisu w dzienniku budowy. Do ww. zgłoszenia wykonawca zobowiązany był do przedłożenia kompletu dokumentów pozwalających na ocenę prawidłowego wykonania wszystkich robót, a w szczególności: dokumentację odbiorową (dla całego zadania inwestycyjnego) w tym operat kołaudacyjny. Zamawiający miał ukończyć czynności odbioru w terminie 30 dni od daty przystąpienia do odbioru. Niezakończenie wszystkich robót zgłoszonych do odbioru lub nieprzedłożenie wszystkich dokumentów, przerywało prace odbiorowe, do czasu zakończenia robót uzupełnienia dokumentacji.

W przypadku stwierdzenia podczas odbioru częściowego lub końcowego:

- wad istotnych lub niewykonania jakiegokolwiek części zgłoszonych robót ustalono, że roboty nie zostaną odebrane do czasu usunięcia wad lub wykonania brakującej części robót⁵⁵,
- wad nieistotnych, które nadają się do usunięcia ustalono, że wykonawca zobowiązany jest do ich usunięcia w terminie siedmiu dni, chyba, że Zamawiający wyznaczył wykonawcy dłuższy termin w protokole odbioru⁵⁶,
- wad nieistotnych, które nie nadają się do usunięcia ustalono, że Zamawiający miał prawo dokonać odpowiedniego obniżenia umówionego wynagrodzenia.

(akta kontroli str. 48-49)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

NIK pozytywnie ocenia działania SIM w skontrolowanym zakresie. Stwierdzone w wyniku kontroli uprzedniej UZP nieprawidłowości nie miały wpływu na wynik postępowania.

⁵³ § 8 ust. 4 umowy.

⁵⁴ § 8 ust. 5 umowy.

⁵⁵ Przyjęto, że wówczas uznaje się, iż przedmiot Umowy lub jego część nie został wykonany w terminie.

⁵⁶ Przyjęto, że wówczas, iż przedmiot Umowy lub jego część został wykonany w terminie.

3. Wykonanie inwestycji oraz nadzór nad realizacją procesów inwestycyjnych.

3.1. Przedmiotem umowy nr CRU/20/0003150 na wykonanie robót przewidzianych w zadaniu inwestycyjnym była kompleksowa realizacja robót budowlanych „(...) w tym przede wszystkim: przebudowa ul. Gdańskiej po obu stronach Estakady Pomorskiej (w ciągu drogi krajowej nr 10) wraz ze skrzyżowaniem z ul. Górnosłaską, remont konstrukcji Estakady Pomorskiej, remont konstrukcji wiaduktu tramwajowo-drogowego, budowa ciągów pieszych, rowerowych i pieszo-rowerowych, remont przejazdów kolejowych przecinających ul. Gdańską, przebudowa kolizji sieci podziemnych i nadziemnych (sieci elektroenergetyczne, sanitarne, wodociągowe, teletechniczne), przebudowa i budowa zjazdów publicznych, zapewnienie systemu odwodnienia poprzez przebudowę i budowę kanalizacji deszczowej wraz z urządzeniami oczyszczającymi, wymiana konstrukcji i zmiana geometrii jezdni, budowa i przebudowa oświetlenia ulicznego”⁵⁷. Termin wykonania umowy określono na 24 miesiące od daty zawarcia umowy, tj. do 15 września 2022 r.⁵⁸ Inwestycję rozpoczęto terminowo 5 października 2020 r. Termin rozpoczęcia nie był przesuwany. Nie wystąpiło ryzyko, że inwestycja nie zostanie zakończona w terminie.

W umowie CRU/20/0003150 zobowiązano wykonawcę m.in. do⁵⁹:

- przedłożenia w terminie 21 dni od daty zawarcia umowy, Harmonogramu Rzeczowo-Finansowego⁶⁰ do akceptacji przez Zamawiającego. HRF miał składać się z Harmonogramu Prac Budowlanych i Planu Płatności,
- wyznaczenia na stanowisko kierownika budowy i kierowników robót osób o odpowiednich kwalifikacjach i doświadczeniu,
- przekazywania Zamawiającemu miesięcznych raportów z postępu prac w odniesieniu do HRF, w terminie trzech dni od ostatniego dnia przedmiotowego miesiąca,
- aktualizacji książki obiektów inżynierskich i dróg objętych inwestycją.

Wynagrodzenie ustalono na 44 732 739,01 zł brutto. Umowę CRU/20/0003150 zmieniono pięcioma aneksami:

- nr 1 z 15 kwietnia 2021 r. zawartym w związku z koniecznością wykonania robót zamiennych, opisanych w protokołach konieczności nr 1 z 15 marca 2021 r. i nr 2 z 15 marca 2021 r. Wysokość wynagrodzenia ustalono na 44 672 819,07 zł brutto⁶¹, tj. zmniejszono o 59 919,94 zł,
- nr 2 z 31 sierpnia 2021 r. zawartym w związku z koniecznością wykonania robót w zmienionym zakresie opisanych w protokole konieczności nr 3 z 30 czerwca 2021 r., robót zamiennych w opisanych w protokołach konieczności nr 4 i nr 5 z 30 czerwca 2021 r. oraz robót nieprzewidzianych w dokumentacji projektowej, opisanych w protokole konieczności nr 6 z 7 lipca 2021 r. Wysokość wynagrodzenia oszacowano na 45 262 894,00 zł brutto, tj. zwiększono o 590 074,95 zł,
- nr 3 z 21 września 2021 r. zawartym w związku z koniecznością wykonania robót dodatkowych nieprzewidzianych w dokumentacji projektowej opisanych w protokołach konieczności nr 7, 8 i nr 9 z 29 lipca 2021 r., nr 10 z 30 lipca

⁵⁷ § 1 ust. 6 umowy CRU/20/0003150.

⁵⁸ § 5 ust. 1 umowy CRU/20/0003150.

⁵⁹ § 7 ust. 2 pkt 2, 6 i 43 umowy CRU/20/0003150.

⁶⁰ Dalej: HRF.

⁶¹ Zmienioną w aneksie nr 2 na kwotę 44 672 819,05 zł, jako omyłkę rachunkową.

2021r., nr 11 z 18 sierpnia 2021 r. oraz nr 12, nr 13, nr 14, nr 15, nr 16 i nr 17 z 23 sierpnia 2021 r. Wysokość wynagrodzenia ustalono na 45 898 085,83 zł brutto, tj. zwiększono o 635 191,83 zł,

- nr 4 z 24 marca 2022 r. zawartym w związku z koniecznością wykonania robót zamiennych opisanych w protokole konieczności nr 18 z 30 listopada 2021 r., robót dodatkowych nieprzewidzianych w dokumentacji projektowej opisanych w protokołach konieczności nr 19, nr 20, nr 21, nr 22 i nr 23 z 30 listopada 2021 r. Wysokość wynagrodzenia ustalono na 46 862 610,29 zł brutto, tj. zwiększono o 964 524,46 zł,
- nr 5 z 15 kwietnia 2022 r. zawartym w związku z koniecznością wykonania robót zamiennych opisanych w protokole konieczności nr 27 z 24 marca 2022 r., robót dodatkowych nieprzewidzianych w dokumentacji projektowej opisanych w protokołach konieczności nr 25, nr 26, nr 28 i nr 29 z 24 marca 2022 r. Wysokość wynagrodzenia oszacowano na 46 862 610,29 zł brutto, tj. zwiększono o 964 524,46 zł.

Wysokość wynagrodzenia wykonawcy po zawarciu ww. pięciu aneksów wzrosła o 2 129 871,28 zł, tj. o 4,8% w stosunku do kwoty pierwotnie przyjętej w umowie CRU/20/0003150.

(akta kontroli str. 26-100, 145-180, 253, 308)

Przeprowadzone przez NIK 18 maja 2022 r. oględziny wykazały, że stan realizacji inwestycji był zgodny z ustalonym harmonogramem rzeczowym robót. Na północnej jezdni wspomagającej ul. Gdańskiej wykonano wszystkie warstwy jezdni, drogi rowerowej i chodnika oraz ustawiono latarnie uliczne. Do zakończenia pozostały prace wykończeniowe, takie jak naniesienie oznakowania poziomego jezdni według projektu stałej organizacji ruchu oraz uzupełnienie warstwy ścieralnej drogi rowerowej o brakujący odcinek długości około 5 m⁶². W obrębie południowej jezdni wspomagającej ułożono część warstw podbudowy bitumicznej i warstw wiążących⁶³. W trakcie trwania oględzin prowadzono roboty przy układaniu mas bitumicznych⁶⁴, korytowaniu pod konstrukcję jezdni⁶⁵, wykonywano wykop na potrzeby linii kablowej oświetlenia oraz montowano oprawy na słupach latarni ulicznych. Do wykonania pozostały: chodnik, droga rowerowa i kanał technologiczny. Na Estakadzie Pomorskiej do zakończenia robót pozostało dokończenie montażu kolektorów odwadniających, przeprowadzenie prac wykończeniowych przy montażu dylatacji, nałożenie powłok antygraffiti na ściany muru oporowego i filary oraz uporządkowanie i zagospodarowanie terenu pod wiaduktem. Na zakończonych odcinkach nawierzchni nie stwierdzono występowania ubytków ani zanieczyszczeń⁶⁶. Zamontowane pionowe znaki drogowe były czytelne oraz rozmieszczone zgodnie z zatwierdzonym projektem tymczasowej organizacji ruchu, na wysokości 2,00 m lub wyżej, tj. zgodnie z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach⁶⁷.

Wszystkie przejazdy kolejowe zostały przebudowane przez PKP⁶⁸, na podstawie zgłoszenia zamiaru wykonania robót niewymagających pozwolenia na budowę. Kierownik budowy i kierownik projektu wyjaśniły, że wykonawca robót nie wniósł

⁶² Rozebranego w trakcie usuwania awarii sieci elektrycznej.

⁶³ Zostanie ułożona jeszcze warstwa ścieralna.

⁶⁴ Na odcinku 0+000,00 km do 0+490,00 km.

⁶⁵ Na odcinku 0+535,00 km do 0+560,00 km.

⁶⁶ Np. piasku, żwiru, zabłoceni.

⁶⁷ Dz. U. z 2019 r. poz. 2311, ze zm.

⁶⁸ W charakterze inwestora.

zastrzeżeń do wyłączenia przebudowy przejazdów z zakresu robót. PKP przebudowały przejazdy w ramach większych inwestycji obejmujących kilka linii kolejowych, przy użyciu materiałów o wyższej klasie⁶⁹, niż przewidziane w zatwierdzonej dokumentacji projektowej kontrolowanego zadania inwestycyjnego. W protokole robót zaniechanych z 27 kwietnia 2022 r. strony⁷⁰ stwierdziły zasadność ograniczenia zakresu przedmiotowego umowy o wykonanie robót CRU/20/0003150 poprzez wyłączenie z niej robót dotyczących przejazdów kolejowych, wyszczególnionych w pozycjach od 289 do 310 w Tabeli Elementów Rozliczeniowych⁷¹ na łączną kwotę 2 594 849,25 zł. Zakres robót zaniechanych dotyczył przebudowy przejazdów kolejowych.

Przeprowadzone przez NIK oględziny nie wykazały nieprawidłowości w stanie realizacji inwestycji. W kontrolowanym okresie Inwestycja była prowadzona zgodnie z harmonogramem rzeczowo-finansowym. Książki obiektu mostowego i dróg oraz dzienniki objazdu dróg znajdowały się w Zarządzie Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie⁷², jako organu odpowiedzialnego za ich prowadzenie i przechowywanie.

(akta kontroli str. 75-100, 296-304, 305-307, 322-327)

3.2. Do umowy z wykonawcą zawarto pięć aneksów, co zostało szerzej opisane w pkt. 3.1. niniejszego wystąpienia. Na ich podstawie zmianie ulegał zakres rzeczowy Inwestycji. Zleczone w aneksach 2-5 roboty dodatkowe nie były możliwe do przewidzenia na etapie tworzenia projektu, a dotyczyły w szczególności: wykonania warstwy szpempnej, usuwania ujawnionych kolizji z: kablami elektrycznymi, światłowodowymi, kanalizacjami teletechnicznymi, instalacją wodociągową, rurami przepustowymi, wykonania przyłącza nowobudowanej kanalizacji deszczowej, wykonania rozbiórki elementów gzymsu żelbetowego, wykonania naprawy spodu dźwigarów, demontażu nieczynnych komór ciepłowniczych. Zakres, przyczyny i sposób realizacji robót dodatkowych każdorazowo był opisywany w protokołach konieczności.

Aneksy zawarto na podstawie art. 91 i art. 144 ust. 1 pkt 1 ustawy pzp oraz § 16 ust. 4 pkt 1 i ust.5 pkt 2 umowy o roboty budowlane, umożliwiającą zlecenie robót dodatkowych lub zamiennych bez trybu przetargowego.

(akta kontroli str. 63-64, 77, 80, 84, 91, 322-327)

3.3. Roboty budowlane zadania inwestycyjnego były trzykrotnie kontrolowane przez Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Szczecinie 11 maja i 13 grudnia 2021 r. oraz 27 maja 2022 r. W protokołach z kontroli nie sformułowano zaleceń do wykonania. Kontrole wykazały, że budowę prowadzono zgodnie z projektem budowlanym. Nie stwierdzono istotnych zmian w stosunku do zatwierdzonej dokumentacji projektowej. Odnotowano wprowadzenie zmian nieistotnych polegających na: zmianie technologii wykonania filarów Estakady Pomorskiej, ułożeniu dodatkowego kabla zasilającego oświetlenie ul. Górnośląskiej, zmianie lokalizacji łącznika nr 1 (pomiędzy ul. Gdańską jezdnią północną a południową), zmianie trasy przebiegu kanalizacji deszczowej w jezdni północnej ul. Gdańskiej, zmianie zakresu usunięcia kolizji na kablu elektroenergetycznym w jezdni południowej ul. Gdańskiej (wydłużenie odcinka obejścia kolizji), ułożeniu kanalizacji teletechnicznej wzdłuż innej trasy w celu uniknięcia kolizji oraz przebudowie odcinka

⁶⁹ M.in. płyt Wolbrom.

⁷⁰ SIM i wykonawca robót.

⁷¹ Załącznik nr 1 do umowy CRU/20/0003150.

⁷² Dalej: ZDiTM.

kanalizacji teletechnicznej w jezdni południowej ul. Gdańskiej w celu uniknięcia kolizji.

(akta kontroli str. 232-247, 312-319)

W części VI pkt 3 decyzji ZRID nakazano inwestorowi⁷³ powołanie inspektorów nadzoru inwestorskiego, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 14 ppkt b, pkt 15 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 19 listopada 2001 r. w sprawie rodzajów obiektów budowlanych, przy których realizacji jest wymagane ustanowienie inspektora nadzoru inwestorskiego⁷⁴, tj. inspektorów nadzoru inwestorskiego przy budowie rurociągów wodociągowych o średnicy 200 mm i większej oraz kanalizacyjnych o średnicy 400 mm i większej, a także drogi krajowej⁷⁵ oraz związanych z nią bezpośrednio obiektów budowlanych.

Ustanowiono kierownika budowy oraz kierowników robót: drogowych, mostowych, torowych, elektrycznych, sanitarnych, telekomunikacyjnych i kolejowych oraz powołano inspektorów nadzoru inwestorskiego w zakresie branży: drogowej, mostowej, elektrycznej, sanitarnej i telekomunikacyjnej. Inwestor sprawował nadzór nad robotami samodzielnie poprzez inspektorów nadzoru inwestorskiego.

SIM ustanowiła Kierownika Projektu, który otrzymał pełnomocnictwo m.in. do reprezentowania Spółki we wszystkich sprawach związanych z umową CRU/20/0003150 na realizację zadania inwestycyjnego, w szczególności do dokonywania czynności faktycznych i prawnych, w tym do składania oświadczeń woli.

(akta kontroli str. 19-20, 32, 216, 234-236, 242-244, 248, 559-560)

Nadzór autorski pełniła firma projektowa na podstawie zapisu w § 6 umowy nr CRU/14/0004715. Zobowiązano projektanta do sprawowania nadzoru autorskiego w zakresie określonym w art. 20 ust. 1 pkt 4 Prawa budowlanego. Nadzór wykonano w sposób prawidłowy.

(akta kontroli str. 77-100, 497-498, 513-527)

Do 12 maja 2022 r. SIM otrzymały od wykonawcy robót 19 miesięcznych raportów⁷⁶, zawierających m.in.: wyszczególnienie podmiotów biorących udział w realizacji zadania inwestycyjnego, opis postępu robót w stosunku do aktualnego harmonogramu, wykaz personelu i sprzętu wykonawcy oraz podwykonawców, usługodawców i dostawców⁷⁷, opis robót przewidzianych do realizacji w następnym okresie sprawozdawczym, zaawansowanie finansowe, wpływ warunków pogodowych na realizację, wykaz planowanych zmian i robót dodatkowych, opis problemów i zagrożeń przy realizacji robót z propozycjami ich rozwiązania, zestawienie harmonogramów rzeczowo-finansowych, zestawienie wniosków i roszczeń wykonawcy.

(akta kontroli str. 253)

Według stanu na 30 maja 2022 r. prowadzono dzienniki budowy z branży: drogowej (tomy nr 1 i 7), sanitarnej (2 i 8), mostowej (3 i 6), teletechnicznej (4) oraz elektrycznej i elektroenergetycznej (5). Wpisy do wszystkich ośmiu dzienników

⁷³ SIM pełniły funkcję inwestora zastępczego.

⁷⁴ Dz. U. Nr 138, poz. 1554.

⁷⁵ Ulica Gdańska znajdowała się w ciągu drogi krajowej nr 10.

⁷⁶ Raporty nr: 1/2020 za okres sprawozdawczy 15 września–31 października 2020 r., 2/2020 za 1-30 listopada 2020 r., 3/2020 za 1-31 grudnia 2020 r., 4/2021 za 1–31 stycznia 2021 r., 5/2021 za 1–28 lutego 2021 r., 6/2021 za 1–31 marca 2021 r., 7/2021 za 1-30 kwietnia 2021 r., 8/2021 za 1-31 maja 2021 r., 9/2021 za 1–30 czerwca 2021 r., 10/2021 za 1–31 lipca 2021 r., 11/2021 za 1–31 sierpnia 2021 r., 12/2021 za 1–30 września 2021 r., 13/2021 za 1–31 października 2021 r., 14/2021 za 1–30 listopada 2021 r., 15/2021 za 1–31 grudnia 2021 r., 16/2022 za 1–31 stycznia 2022 r., 17/2022 za 1–28 lutego 2022 r., 18/2022 za 1–31 marca 2022 r. oraz 19/2022 za 1–30 kwietnia 2022 r.

⁷⁷ Z wykazem zawartych z nimi umów.

budowy potwierdzały, że inspektorzy nadzoru budowlanego wypełniali obowiązki określone w art. 25 ustawy Prawo budowlane. W dziennikach znajdowały się wpisy kierownika budowy i kierowników robót o wykonaniu poleceń inspektorów nadzoru, co poświadczali inspektorzy wpisami.

W 57 przypadkach inspektorzy nadzoru inwestorskiego pozostawili niezapisane wiersze w dziennikach budowy tomy nr 1, 2, 4, 7 i 8. Powyższe było niezgodne z wymogami określonymi w § 7 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 czerwca 2002 r. w sprawie dziennika budowy, montażu i rozbiórki, tablicy informacyjnej oraz ogłoszenia zawierającego dane dotyczące bezpieczeństwa pracy i ochrony zdrowia⁷⁸ oraz w § 6 ust. 1 rozporządzenia Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii z dnia 6 września 2021 r. w sprawie sposobu prowadzenia dzienników budowy, montażu i rozbiórki⁷⁹ oraz zostało opisane w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 439-502)

3.4. W umowie o roboty budowlane CRU/20/0003150 zobowiązano wykonawcę do⁸⁰:

- dostarczania Zamawiającemu dokumentów (wniosków materiałowych) potwierdzających dopuszczenie do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie wszelkich materiałów oraz uzyskania pisemnej akceptacji inspektorów nadzoru na co najmniej siedem dni przed wbudowaniem,
- przeprowadzania wszelkich prób, pomiarów i sprawozdań przewidzianych w specyfikacjach technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych wraz z wymaganiami ogólnymi i w wytycznych technicznych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w pełnym zakresie, przy pomocy obsługi laboratoryjnej, a także dodatkowych pomiarów na żądanie Zamawiającego,
- wykonania na własny koszt odkrywek elementów budzących wątpliwości, jeżeli ich wykonania nie zgłoszono przed zakryciem,
- uzgadniania PZJ dla poszczególnych robót budowlanych zgodnie z wytycznymi Zamawiającego.

Zamawiający zastrzegł sobie⁸¹ prawo do korzystania z pomocy laboratorium sprawdzającego, a w przypadku otrzymania odmiennych wyników badań, zobowiązano wykonawcę do usunięcia nieprawidłowości i ponownego zgłoszenia robót do odbioru.

(akta kontroli str. 39-40, 43, 45, 47)

SIM nie korzystały z możliwości pomocy laboratorium sprawdzającego, o której mowa w § 8 ust. 3 umowy o roboty budowlane CRU/20/0003150.

(akta kontroli str. 47, 320-321)

Prezes wyjaśnił: „(...) Wyniki badań laboratoryjnych wykonanych przez laboratorium badawcze Wykonawcy nie budziły wątpliwości Inspektorów Nadzoru, wobec czego zbędna była ich weryfikacja przez laboratorium sprawdzające wybrane przez Zamawiającego. Wykonawca korzysta z laboratorium badawczego (...) posiadającego akredytację nr AB 937 wydaną przez Polskie Centrum Akredytacji. Ponadto część badań odbywała się w obecności Inspektorów Nadzoru. W świetle postanowień § 8 ust. 3 Zamawiający jest uprawniony, a nie zobowiązany

⁷⁸ Dz. U. z 2018 r. poz. 963 (uchylone 19 września 2021 r.); dalej: rozporządzenie w sprawie dziennika budowy.

⁷⁹ Dz. U. poz. 1686; dalej: rozporządzenie w sprawie prowadzenia dzienników budowy.

⁸⁰ § 7 ust. 2 pkt pkt 10, 11, 34, 35, 36 i 51 umowy CRU/20/0003150.

⁸¹ § 8 ust. 3 umowy CRU/20/0003150.

do weryfikacji przedkładanych wyników badań, a żadne z nich nie budziło wątpliwości.”

(akta kontroli str. 320-321)

Kierownik Projektu zaakceptowała 20 października 2020 r. laboratorium do obsługi kontraktu zaproponowane przez wykonawcę robót⁸².

(akta kontroli str. 529)

W SST określono wymagania dotyczące wbudowywanych materiałów oraz warunków atmosferycznych przy wykonywaniu robót, które dotyczyły m.in.: podbudowy z kruszywa⁸³ (mieszanki niezwiązane), podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej spoiwem⁸⁴ (mieszanki związane spoiwem), nawierzchni bitumicznej⁸⁵ (mieszanki mineralno-asfaltowe), elementów betonowych⁸⁶ (nawierzchnie z kostki).

Odnosnie podbudowy z kruszywa (mieszanki niezwiązane) w specyfikacjach technicznych i programie zapewnienia jakości określono, że wilgotność mieszanki z kruszywa podczas zagęszczania powinna odpowiadać wilgotności optymalnej. Dla podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej spoiwem (mieszanki związane spoiwem) zaznaczono, że podbudowa nie mogła być wykonywana podczas obfitych opadów, przy temperaturze poniżej 5°C oraz gdy podłoże zamarzło. Dla nawierzchni bitumicznej ustalono, że mogły być wykonywane w temperaturze otoczenia nie niższej niż 5°C w przypadku warstwy ścieralnej i 0°C dla warstwy wiążącej i podbudowy.

Nie dopuszczono możliwości układania mieszanki mineralno-asfaltowej na mokrym podłożu, podczas opadów atmosferycznych oraz silnego wiatru. Wykonawca wpisał w dzienniku budowy oraz osobnym pismem zawiadamił inspektorów nadzoru inwestorskiego o niemożliwości wykonywania robót z powodu warunków atmosferycznych, co inspektorzy potwierdzali swoimi wpisami.

W przypadku elementów betonowych zobowiązano wykonawcę robót, aby przed przystąpieniem do robót dla poszczególnych elementów konstrukcji, uzyskiwał zatwierdzenia inspektorów nadzoru wniosków materiałowych. We wnioskach określano parametry planowanych do wbudowania materiałów, zgodnie z deklarowanymi przez producentów lub określonymi w receptach laboratoryjnych. Inspektorzy weryfikowali wnioski pod względem zgodności z wymaganiami dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz SIWZ.

⁸² Do wniosku o zatwierdzenie laboratorium wykonawca załączył m.in.: świadectwa wzorcowania, certyfikat kalibracji badania płyty dynamicznej i świadectwo kalibracji.

⁸³ Wymagania dla kruszywa: rodzaj kruszywa zgodny z normą PN-EN 12620 uziarnienie kruszywa, zawartość pyłów w mieszance, zawartość ziaren przekruszonych, mrozoodporność. Wymagania dla wbudowanej warstwy: uziarnienie wbudowanej mieszanki, zagęszczenie oraz nośność podbudowy, cechy geometryczne wykonanej podbudowy (szerokość, równość podłużna, równość poprzeczna, spadki poprzeczne, rzędne wysokościowe, grubość podbudowy).

⁸⁴ Wymagania dla mieszanki przed wbudowaniem: akceptacja recepty (wymagania dla cementu i kruszyw). Wymagania dla wbudowanej warstwy: wytrzymałość na ścislenie po siedmiu i 28 dniach, wskaźnik zagęszczenia mieszanki, cechy geometryczne wykonanej podbudowy pomocniczej (szerokość, równość podłużna, równość poprzeczna, spadki poprzeczne, rzędne wysokościowe, grubość podbudowy).

⁸⁵ Wymagania dla mieszanki mineralno-asfaltowej przed przystąpieniem do robót: krzywa uziarnienia, zawartość lepiszcza, zawartość wolnej przestrzeni, odporność na działanie wody, rodzaj zastosowanego lepiszcza, ocena wizualna wyglądu mieszanki. Wymagania dla wbudowanej warstwy: wskaźnik zagęszczenia wyciętej próbki, wolna przestrzeń wyciętej próbki, grubość próbki wyciętej z nawierzchni, cechy geometryczne wykonanej nawierzchni bitumicznej (szerokość, równość podłużna, równość poprzeczna, spadki poprzeczne, rzędne wysokościowe, złącza podłużne i poprzeczne).

⁸⁶ Wymagania dla materiałów: odporność na warunki atmosferyczne, wytrzymałość, odporność na ścieranie, nasiąkliwość, odporność na poślizg, trwałość. Badania w czasie robót: rzędne wysokościowe, równość podłużna i poprzeczna, spadki podłużne i poprzeczne, szerokość nawierzchni.

W trakcie realizacji kontraktu wykonawca robót złożył w sumie 179 wniosków materiałowych, z których inspektorzy zatwierdzili 165 bez uwag, sześć z uwagami, a osiem odrzucili z uwagi na niezgodność z wymaganiami określonymi w specyfikacjach technicznych wykonania i odbioru robót. W trakcie wbudowywania materiałów budowlanych, ocena polegała na sprawdzeniu zgodności wbudowywanych materiałów z zaakceptowanymi wnioskami. W przypadku mieszanki z kruszywa, mieszanki związanej spoiwem, mieszanki betonowej i mieszanki bitumicznej ocena opierała się na przedłożonych przez wykonawcę robót wynikach badań laboratoryjnych z kontroli produkcji oraz na ocenie własnej na podstawie oglądu mieszanki w trakcie wbudowywania. W przypadku materiałów gotowych dostarczonych na budowę przez producenta ocena opierała się na sprawdzaniu przez inspektorów etykiet, z których każda zawierała opis wyrobu i nazwę handlową ujętą w zatwierdzonym wniosku materiałowym.

Wymiary wykonanych warstw były sprawdzane przez inspektorów na placu budowy. Grubość warstw bitumicznych była oceniana na podstawie odwiertów wykonanych przez laboratorium wykonawcy, a grubość warstw z kruszywa na podstawie pomiarów wykonanych przez geodetę. Pozostałe parametry, wymagane w specyfikacjach technicznych oceniano na podstawie wyników badań laboratoryjnych przedłożonych przez zatwierdzone laboratorium wykonawcy robót. Uwagi odnośnie prowadzonych przez wykonawcę robót inspektorzy nadzoru inwestorskiego wnosili poprzez wpisy do dziennika budowy. Po usunięciu wskazanych nieprawidłowości kierownicy robót dokonywali wpisów z wnioskiem o odbiór danego elementu.

(akta kontroli str. 561, 565)

W badanym okresie wykonawca robót złożył 12 wniosków o akceptację programów zapewnienia jakości robót, na podstawie SST D-M-00.00.00 p. 6.1. oraz jeden zgodnie z SST 05_Sanitarne.

(akta kontroli str. 528-529)

Karty obmiaru stanowiły potwierdzenie ilości wykonanych robót. Szczegółowemu badaniu poddano kartę nr 51/6 branży drogowej za okres rozliczeniowy 1-31 maja 2022 r. Rozliczenie dotyczyło warstwy wiążącej z betonu asfaltowego AC 16W o łącznej powierzchni 4 120,94 m² na południowej jezdni wspomagającej ul. Gdańskiej (3 638,88 m²) i łącznika nr 3 (482,06 m²) z północną jezdnią wspomagającą.

Kartę podpisaną przez kierownika budowy i kierownika robót drogowych, zatwierdziła Kierownik Projektu pełniąca funkcję inspektora nadzoru branży drogowej⁸⁷.

Załączony operat geodezyjny, został zweryfikowany bez uwag przez pracownika SIM⁸⁸.

Inspektor nadzoru branży drogowej pozytywnie zweryfikowała 12 pozycji dotyczących spadków poprzecznych (26,7% z wszystkich 45 pozycji) oraz 55 spadków podłużnych (24,6% z 224).

Dziesięć pomiarów szerokości nawierzchni wykazało odchylenia od 0 do +8 cm, które mieściły się w przedziale tolerancji +10,0 cm / -5,0 cm określonym w specyfikacjach technicznych.

Do karty obmiaru załączono:

- świadectwo jakości asfaltów i emulsji asfaltowej wystawione 9 maja 2022 r. przez Instytut Testowania i Certyfikacji SA,

⁸⁷ Podpisy wszystkich trzech osób z 6 czerwca 2022 r.

⁸⁸ Uprawnienia geodety opracowującego operat i geodety opiniującego, odpowiednio nr 18270 i 20219.

- wniosek o zatwierdzenie materiału warstwy wiążącej jezdni i zjazdów zatwierdzony 14 grudnia 2020 r. przez Kierownik Projektu,
- sprawozdania z badania asfaltu i kruszywa,
- wystawione przez producenta deklaracje właściwości użytkowych wypełniacza do mieszanek bitumicznych i nawierzchni, kruszywa oraz asfaltu drogowego⁸⁹.
(akta kontroli str. 512)

Badania zgodności danych zawartych w specyfikacji technicznej warstwy wiążącej⁹⁰ południowej jezdni wspomagającej ul. Gdańskiej z danymi wykazanymi w deklaracjach właściwości i badaniach materiałów przedstawionych przez wykonawcę w karcie obmiaru nr 51/6 wykazały, że zastosowane materiały spełniały wymagania określone w specyfikacji technicznej.

(akta kontroli str. 512)

Badania kontrolne, przeprowadzone przez biegłego powołanego w trakcie kontroli NIK, na północnej jezdni wspomagającej ul. Gdańskiej wykazały zgodność szerokości wykonanej jezdni, drogi rowerowej i chodnika z dokumentacją projektową. Ponadto w wyniku przeprowadzonej wizji lokalnej oraz na podstawie analizy wyników badań i pomiarów biegły potwierdził następujące prawidłowe parametry inwestycji dotyczące:

- jezdni: warstwy ścieralnej (zawartość wolnej przestrzeni w warstwie, wskaźnik zagęszczenia warstwy, skład ziarnowy, zawartość lepiszcza), warstwy wiążącej (grubość, zawartość wolnej przestrzeni w warstwie, wskaźnik zagęszczenia warstwy, skład ziarnowy, zawartość lepiszcza), warstwy podbudowy (zawartość wolnej przestrzeni w warstwie, wskaźnik zagęszczenia warstwy, skład ziarnowy, zawartość lepiszcza), nawierzchni z betonu asfaltowego (grubości prawidłowe, tj. punkt 1 – 60+76+130 = 266mm, punkt 2 – 42+73+139 = 254mm, punkt 3 – 40+78+134 = 252mm, przy wymaganych 280±10%),
- drogi rowerowej: skład ziarnowy oraz zawartość lepiszcza warstw ścieralnej i wyrównawczej, nawierzchnia z betonu asfaltowego (grubości prawidłowe, tj. punkt 1 – 27+35, punkt 2 – 24+34, punkt 3 – 32+24, przy wymaganych 60±10%), warstwy podbudowy zasadniczej (grubość i zastosowane kruszywo),
- chodnika: kostka brukowa i grubość warstwy podsypki piaskowo-cementowej zgodna z projektem.

(akta kontroli str. 600-601)

Stwierdzona przez biegłego grubość warstwy podbudowy zasadniczej chodnika 80 mm w pkt nr 1 nie mieściła się w dopuszczalnym w dokumentacji zakresie 135-165 mm.

(akta kontroli str. 600-601)

Kierownik Projektu wyjaśniła: „(...) z uwagi na wystąpienie kolizji z siecią elektroenergetyczną Zamawiający wydał ustne polecenie Kierownikowi Budowy dotyczące lokalnego pomniejszenia grubości wykonywanej podbudowy z kruszywa. Wykonanie takiego polecenia nie wpływało na obniżenie jakości robót oraz cechy eksploatacyjne i użytkowe konstrukcji chodnika. Zaznaczyć bowiem należy, że pomniejszona lokalnie konstrukcja jest wystarczająca (...). Powyższa sytuacja w ocenie Zamawiającego nie mieści się w hipotezie powołanego przez NIK postanowienia określonego na str. 14 Specyfikacji Wykonania i Odbioru Robót. Stąd też Zamawiający nie skorzystał z przewidzianego w powyższym postanowieniu uprawnienia. Wskazać bowiem należy, iż przedmiotowe postanowienie dotyczy

⁸⁹ Odpowiednio z 8 stycznia i 31 lipca 2018 r. oraz 28 grudnia 2017 r.

⁹⁰ W zakresie mieszanki mineralno-asfaltowej, lepiszcza, wypełniaczy oraz kruszyw grubych i drobnych.

nieprawidłowości w zakresie zastosowanych materiałów oraz wykonanych robót ujawnionych przez Zamawiającego podczas ich odbioru. W opisanym wyżej przypadku z taką sytuacją nie mieliśmy do czynienia, gdyż zastosowane przez Wykonawcę pomniejszenie grubości warstwy podbudowy było następstwem wydanego przez Zamawiającego polecenia.” „Zastosowanie mniejszej grubości podbudowy z kruszywa chodnika zostało odnotowane przez Kierownika budowy w dokumentacji powykonawczej oraz w oświadczeniu Kierownika budowy z dnia 14.09.2022 r., zawierającego wykaz zmian nieistotnych do projektu budowlanego (zmiana nr 13). Jednocześnie wyjaśniam, że w dniu 14.09.2022 r. Wykonawca zawiadomił o zakończeniu wszystkich robót i przedłożył Zamawiającemu operat kołaudacyjny (dokumentacja powykonawcza) do weryfikacji. Obecnie trwa weryfikacja przedmiotowego operatu. Po zaakceptowaniu dokumentacji powykonawczej Zamawiający przystąpi do czynności odbioru końcowego. Ponadto wyjaśniam, że z uwagi na kosztorysowy charakter wynagrodzenia wykonawcy odcinek robót związany z wykonaniem podbudowy z kruszywa o pomniejszonej grubości został rozliczony zgodnie z obmiarem rzeczywiście wykonanych ilości robót tj. została rozliczona mniejsza grubość podbudowy z kruszywa. (...).”

(akta kontroli str. 610-614)

Prezes wyjaśnił: W rejonie km 0+250 Zamawiający z uwagi na wystąpienie kolizji wysokościowej i sytuacyjnej z istniejącą siecią elektroenergetyczną zezwolił na lokalne pomniejszenie grubości podbudowy z kruszywa w celu umożliwienia realizacji robót i uniknięcia dodatkowych kosztów związanych z usunięciem ujawnionej kolizji.

(akta kontroli str. 605-609)

Odstępstwa od warunków określonych w SST i założeniach projektowych, stwierdzone przez biegłego dotyczyły:

- jezdni: w punkcie nr 1 grubość warstwy ścieralnej 60 mm przekraczała dopuszczalny zakres 36-44 mm, niedostateczne były grubości warstw podbudowy zasadniczej 130 mm w punkcie nr 1, 139 mm w pkt nr 2 i 134 mm w pkt nr 3, a dopuszczalny zakres wynosił 144-176 mm, w punkcie nr 2 grubość warstwy podbudowy zasadniczej z kruszywa 300 mm przekraczała dopuszczalny zakres 180-220 mm,
- drogi rowerowej: w punkcie nr 2 grubość warstwy ścieralnej wynosiła 24 mm wobec dopuszczalnego zakresu 27-33 mm, grubości warstw wyrównawczych wynosiły 35 mm w punkcie nr 1, 34 mm w pkt nr 2 i 24 mm w pkt nr 3, wobec dopuszczalnego zakresu 27-33 mm,
- chodnika: grubość warstwy podbudowy zasadniczej 70 mm w pkt nr 2 nie mieściła się w dopuszczalnym zakresie 135-165 mm.

(akta kontroli str. 600-601)

3.5. W badanym okresie⁹¹ Zamawiający skorzystał z praw zabezpieczających przewidzianych w umowie, naliczając karę w wysokości 2 000 zł tytułem nieprzestrzegania warunków ruchu określonych w zatwierdzonym projekcie czasowej organizacji ruchu na czas budowy⁹² oraz nieprawidłowego oznaczenia terenu budowy i odpowiedniego oznakowania i zabezpieczenia miejsc prowadzenia robót zgodnie z obowiązującymi przepisami⁹³. Na dzień przeprowadzenia czynności kontrolnych NIK⁹⁴ kara nie została potrącona na podstawie art. 15r¹ ustawy z dnia

⁹¹ 28 kwietnia 2021 r.

⁹² § 7 ust. 2 pkt 12 litera d umowy z wykonawcą.

⁹³ § 7 ust. 2 pkt 24 umowy z wykonawcą.

⁹⁴ 6 czerwca 2022 r.

2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych⁹⁵.

(akta kontroli str. 530)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Pozostawienie w 57 przypadkach przez inspektorów nadzoru inwestorskiego SIM niezapisanych wierszy w dziennikach budowy tomy: nr 1 (wpisy 9 listopada 2020 r., 10, 18, 24 marca, 16, 22 kwietnia, 14, 24 maja, 22 lipca, 1, 3, 6 września 2021 r.), nr 2 (8, 15, 17 grudnia 2020 r., 15 stycznia, 23 lutego, 26, 30 marca, 2, 16, 22 kwietnia, 10, 23 maja, 7, 18 czerwca, 5, 20 lipca, 3, 10, 24, 31 sierpnia, 4, 14 września, 12, 26 października, 9, 18 listopada, 10, 16 grudnia 2021 r.), nr 4 (1, 10 kwietnia, 25 sierpnia 2021 r., 31 marca, 7 kwietnia 2022 r.), nr 7 (9, 13 grudnia 2021 r., 29 stycznia, 2 lutego, 31 marca 2022 r.) i nr 8 (10 lutego, 8 marca, 7, 14, 21 kwietnia, 10, 24 maja 2022 r.) było niezgodne z wymogami określonymi w § 7 ust. 1 rozporządzenia w sprawie dziennika budowy oraz w § 6 ust. 1 rozporządzenia w sprawie prowadzenia dzienników budowy i umożliwiała dokonanie uzupełnień dzienników budowy.

(akta kontroli str. 439-490)

W sprawie niezapisanych wierszy w dzienniku budowy, o których mowa powyżej, Prezes SIM wyjaśnił: „(...) z wieloletniego doświadczenia i praktyki Inspektorów Nadzoru wynika, że pozostawienie jednego niezapisanego wiersza nie stanowiło zagrożenia do uzupełnienia wpisów, z uwagi na skomplikowany charakter inwestycji. Wszelkie wpisy wiązałyby się z koniecznością wykorzystania większej ilości wolnego miejsca. Natomiast pozostawienie wolnego miejsca powodowało, że dziennik budowy był bardziej czytelny i pozwalało to na łatwiejszą i szybszą weryfikację zaistniałych zdarzeń na budowie. Ponadto w dotychczasowej praktyce taki sposób prowadzenia dziennika budowy nie był kwestionowany przez organy nadzoru budowlanego. Niemniej jednak wszyscy uczestnicy procesu budowlanego dostosują sposób prowadzenia dziennika do uwag kontrolującego i nie będą pozostawiać żadnych wolnych przestrzeni pomiędzy wpisami. Natomiast wszelkie wolne miejsca wskazane w piśmie (...) zostały wykreślone w celu uniemożliwienia dokonania wpisów uzupełniających.”

(akta kontroli str. 503-506, 511)

2. Przeprowadzone na zlecenie NIK badania przez biegłego w zakresie zgodności wykonanej inwestycji z projektem i SST⁹⁶) wykazały sześć następujących odstępstw od warunków określonych w SST i założeniach projektowych:

a) w odniesieniu do wykonania jezdni:

- w punkcie nr 1 grubość warstwy ścieralnej wynosiła 60 mm i przekraczała dopuszczalne odchyłki +/- 10% od wymaganej wartości 40 mm, określonej w SST⁹⁷ i w dokumentacji projektowej (dopuszczalny zakres wynosił 36-44 mm),

⁹⁵ Dz.U. z 2021 r. poz. 2095, ze zm.

⁹⁶ „Raport z badań. Badania kontrolne dla projektu: „Rozbudowa i przebudowa ul. Gdańskiej w rejonie Estakady Pomorskiej” z sierpnia 2022 r. Na podstawie próbek pobranych z dziewięciu odwiertów wykonanych w jezdni, drodze rowerowej i chodniku (w każdej w trzech punktach. Punkty: nr 1 w km ok. 0+250 (w przypadku jezdni strona prawa), nr 2 w km ok. 0+390 (w przypadku jezdni strona prawa), nr 3 w km ok. 0+680 (w przypadku jezdni strona lewa).

⁹⁷ D-05.03.13 p.6.1.1. tabela 11, str. 190.

- niedostateczna była grubość warstwy podbudowy zasadniczej, wynosząca 130 mm w punkcie nr 1, 139 mm w pkt nr 2 i 134 mm w pkt nr 3, natomiast wymagana wartość, określona w SST⁹⁸ i w projekcie, wynosiła 160 mm +/- 10% (dopuszczalny zakres wynosił 144-176 mm),
 - w punkcie nr 2 grubość warstwy podbudowy zasadniczej z kruszywa, wynosząca 300 mm, przekraczała dopuszczalne odchyłki +/- 10% od wymaganej wartości 200 mm, określonej w SST⁹⁹ i w projekcie (dopuszczalny zakres wynosił 180-220 mm),
- b) w odniesieniu do wykonania drogi rowerowej:
- w punkcie nr 2 grubość warstwy ścieralnej 24 mm przekraczała dopuszczalne odchyłki +/- 10% od wymaganej wartości 30 mm, wynikającej z SST¹⁰⁰ i projektu (dopuszczalny zakres wynosił 27-33 mm),
 - grubość warstwy wyrównawczej, wynosząca 35 mm w punkcie nr 1, 34 mm w pkt nr 2 i 24 mm w pkt nr 3, przekraczała dopuszczalne odchyłki +/- 10% od wymaganej wartości 30 mm, określonej w SST¹⁰¹ i w projekcie (dopuszczalny zakres wynosił 27-33 mm).
- c) w odniesieniu do wykonania chodnika:
- grubość warstwy podbudowy zasadniczej, wynosząca 70 mm w pkt nr 2, przekraczała dopuszczalne odchyłki +/- 10% od wymaganej wartości 150 mm, określonej w SST i w projekcie (dopuszczalny zakres wynosił 135-165 mm).
- (akta kontroli str. 600-601)

Prezes SIM wyjaśnił: „(...) Odnosząc się do wyników badań dla warstwy ścieralnej jezdni wyjaśniam, że na etapie realizacji robót, Zamawiający zgodnie z wymaganiami SST 05.03.13 weryfikował grubość ułożonej warstwy ścieralnej na podstawie przedłożonych przez Wykonawcę próbek wyciętych z nawierzchni. Żaden z przedłożonych wyników nie budził wątpliwości Zamawiającego i odchyłki mieściły się w granicach opisanych w Specyfikacjach Technicznych Wykonania i Odbioru Robót. Z uwagi na dużą powierzchnię prowadzenia robót możliwe jest wystąpienie pojedynczych próbek z odchyłkami odbiegających od dopuszczonych SST. Ujawniona odchyłka w wyciętej na zlecenie NIK próbce nr 1 w km 0+250, przekraczająca górną dopuszczalną granicę (...) nie wpłynie w żaden sposób na jakość wykonanych robót oraz walory eksploatacyjne warstwy ścieralnej. Wręcz przeciwnie, jest to korzystne dla Zamawiającego ponieważ grubsza warstwa ścieralna poprawi parametry (...) takie jak: odporność na deformacje trwałe, odporność na pękanie zmęczeniowe, odporność na pękanie niskotemperaturowe, odporność na działanie wody i środków odladzających. Dlatego Zamawiający nie zakwestionuje jakości wykonanych robót.

Odnosząc się do niedostatecznej grubości warstwy podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego wyjaśniam, że Zamawiający zgodnie z wymaganiami SST 04.07.01 weryfikował grubość ułożonej warstwy podbudowy na podstawie przedłożonych przez Wykonawcę próbek wyciętych z nawierzchni. Żaden z przedłożonych wyników nie budził wątpliwości Zamawiającego co do zgodności z dokumentacją projektową, a wykazane odchyłki mieściły się w granicach opisanych w Specyfikacjach Technicznych Wykonania i Odbioru Robót. Z tego też względu nie zostały zakwestionowane. Z uwagi na dużą powierzchnię prowadzenia robót możliwe było wystąpienie pojedynczych próbek z odchyłkami odbiegających od dopuszczonych SST. Ujawniona odchyłka w wyciętej na zlecenie NIK próbce nr 1

⁹⁸ D-04.07.01 p.6.1.1. tabela 14, str. 157.

⁹⁹ D-04.04.02 p.6.4.1. tablica 6, str. 90.

¹⁰⁰ D-05.03.13 p.6.1.1. tabela 11, str. 190.

¹⁰¹ D-04.07.01 p.6.1.1. tabela 14, str. 157.

w km 0+250, przekraczająca dolną dopuszczalną granicę została wyrównana poprzez dodatkową grubość warstwy leżącej wyżej tj. warstwy ścieralnej. W przypadku pozostałych dwóch próbek, które wykazały odchylenia od dopuszczonych w SST, Zamawiający zamierza skorzystać z przysługującego mu uprawnienia i wezwać Wykonawcę do dokonania komisyjnych odwiertów. W przypadku gdy komisyjne odkrywki potwierdzą wykazane przez NIK odchyłki na większej powierzchni, Zamawiający skorzysta z przysługujących mu na podstawie rękojmi za wady uprawnień tj. dokonania na podstawie § 8 ust. 18 pkt 3 stosownego obniżenia wysokości wynagrodzenia. Wskazać bowiem należy, że tego rodzaju odchylenia nie wpłyną na cechy eksploatacyjne wykonanej warstwy podbudowy bitumicznej oraz całej konstrukcji nawierzchni, której grubość wynosi 68 cm. Stąd też uzasadnionym jest odbiór przedmiotowych robót z obniżeniem wynagrodzenia.

W zakresie przekroczenia grubości warstwy podbudowy zasadniczej, wyjaśniam, że dokonane przez Zamawiającego pomiary grubości warstwy oraz pomiary geodezyjne nie wykazały odchyłek większych niż dopuszczalne w SST. Ujawniona przez NIK odchyłka w próbce nr 1 tj. km 0+250, przekraczająca górną dopuszczalną granicę (...), nie wpłynie w żaden sposób na jakość wykonanych robót oraz walory eksploatacyjne konstrukcji nawierzchni. Wręcz przeciwnie, jest to korzystne dla Zamawiającego ponieważ grubsza warstwa podbudowy poprawi nośność wykonanej podbudowy zasadniczej z kruszywa. Dlatego Zamawiający nie zakwestionuje jakości wykonanych robót.

Odnosząc się do warstwy ścieralnej oraz warstwy wyrównawczej ścieżki rowerowej wyjaśniam, że na etapie realizacji robót, Zamawiający zgodnie z wymaganiami SST weryfikował grubość ułożonej warstwy ścieralnej i wiążącej na podstawie przedłożonych przez Wykonawcę próbek wyciętych z nawierzchni. Żaden z przedłożonych wyników nie budził wątpliwości Zamawiającego i odchyłki mieściły się w granicach opisanych w Specyfikacjach Technicznych Wykonania i Odbioru Robót. Z uwagi na dużą powierzchnię prowadzenia robót możliwe jest wystąpienie pojedynczych próbek z odchyłkami odbiegających od dopuszczonych SST. Ujawniona odchyłka w wyciętej na zlecenie NIK próbce nr 1 w km 0+250, przekraczająca minimalnie dolną dopuszczalną granicę, została wyrównana poprzez dodatkową grubość warstwy leżącej niżej tj. warstwy wyrównawczej. Powyższe nie wpłynie w żaden sposób na jakość wykonanych robót oraz walory eksploatacyjne warstwy ścieralnej i całej konstrukcji ścieżki rowerowej. Zamawiający nie zakwestionuje jakości wykonanych robót.

W przypadku warstwy wiążącej ujawnione odchyłki w wyciętych na zlecenie NIK próbkach, przekraczają minimalnie górną dopuszczalną granicę tj. grubość warstwy była nieznacznie większa niż określono w dokumentacji projektowej i w SST. Powyższe nie wpłynie w żaden sposób na jakość wykonanych robót oraz walory eksploatacyjne konstrukcji ścieżki rowerowej. Wręcz przeciwnie, jest to korzystne dla Zamawiającego ponieważ grubsza warstwa wiążąca poprawi parametry wykonanej warstwy takie jak: odporność na deformacje trwałe, odporność na pękanie zmęczeniowe, odporność na pękanie niskotemperaturowe, odporność na działanie wody. Dlatego Zamawiający nie zakwestionuje jakości wykonanych robót.

Odnosząc się odchył w zakresie wykonanej podbudowy chodnika wyjaśniam, iż Zamawiający zgodnie postanowieniami SST D-04.04.02 dokonywał pomiarów grubości warstwy tuż po jej wykonaniu, jeszcze przed ułożeniem nawierzchni z kostki betonowej. Dokonane przez Zamawiającego pomiary nie budziły wątpliwości co do zgodności z dokumentacją projektową i SST.

W przypadku (...) próbek, które wykazały odchylenia od dopuszczonych w SST Zamawiający zamierza skorzystać z przysługującego mu uprawnienia i wezwać

wykonawcę do dokonania komisyjnych odwiertów. W przypadku gdy komisyjne odkrywki potwierdzą wykazane przez NIK odchyłki na większej powierzchni, Zamawiający skorzysta z przysługujących mu na podstawie rękojmi za wady uprawnień tj. dokonania na podstawie § 8 ust. 18 pkt 3 stosownego obniżenia wysokości wynagrodzenia. Jednocześnie wskazać należy, że tego rodzaju odchylenia nie wpłyną na cechy eksploatacyjne wykonanego chodnika, stąd też uzasadnionym jest odbiór przedmiotowych robót z obniżeniem wynagrodzenia Wykonawcy.

Jednocześnie wyjaśniam, że SIM dotychczas nie korzystała z możliwości określonej na str. 14 Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru Robót z uwagi na uzyskane wcześniej pozytywne wyniki badań Wykonawcy oraz dokonane przez siebie pomiary.

Niemniej jednak, z uwagi na ujawnione przez NIK odchylenia Zamawiający zamierza przeprowadzić komisyjne badania i odkrywki. Po uzyskaniu dodatkowych wyników badań Zamawiający podejmie decyzje adekwatne do uzyskanych wyników. Ponadto należy wskazać, że Zamawiający nie dokonał jeszcze odbioru końcowego robót. Odbiór końcowy nastąpi po usunięciu przez Wykonawcę wszystkich ujawnionych wad.”

(akta kontroli str. 605-609)

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia, iż Inwestycja została rozpoczęta w planowanym terminie i była prowadzona zgodnie z harmonogramem rzeczowo-finansowym. SIM monitorowało postęp realizacji prac m.in. na podstawie bieżącego nadzoru oraz otrzymanych od wykonawcy miesięcznych raportów o stanie realizacji robót. Wprowadzone zmiany zakresu rzeczowego, zawarcie pięciu aneksów do umowy o roboty budowlane i zlecenie Wykonawcy robót dodatkowych wynikało z konieczności przeprowadzenia prac lub wprowadzenia zmian, które nie były możliwe do przewidzenia na etapie tworzenia projektu. Spółka podjęła działania w celu zapewnienia nadzoru nad prawidłowością realizacji Inwestycji. Powołani zostali wymagani inspektorzy nadzoru inwestorskiego, a nadzór autorski pełniła firma projektowa. Powołany został także Kierownik Projektu. Wpisy w dziennikach budowy potwierdzały, że inspektorzy nadzoru budowlanego wypełniali obowiązki określone w Prawie budowlanym i sprawowali nadzór nad wykonywanymi pracami. Dostarczane przez wykonawcę wnioski materiałowe, potwierdzające dopuszczenie do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie materiałów były weryfikowane przez inspektorów nadzoru. Sprawdzali oni także zgodność wbudowywanych materiałów z zaakceptowanymi wnioskami. Ocena spełnienia ustalonych wymagań opierała się także na przedłożonych przez wykonawcę wynikach badań laboratoryjnych, ocenie materiałów w trakcie wbudowywania, odwiertach wykonanych przez laboratorium wykonawcy, kartach obmiarów i pomiarach wykonanych przez geodetę, a także na analizie dokumentów materiałów gotowych. Pomimo to biegły powołany w trakcie kontroli NIK stwierdził odstępstwa od ustalonych wymagań w grubościach warstw jezdni i drogi rowerowej oraz podbudowie zasadniczej chodnika. Ponadto inspektorzy nadzoru dokonywali wpisów w dziennikach budowy z naruszeniem wymagań określonych w § 7 ust. 1 rozporządzenia w sprawie dziennika budowy i w § 6 ust. 1 rozporządzenia w sprawie prowadzenia dzienników budowy.

4. Utrzymanie obiektów budowlanych objętych inwestycją.

Dla Estakady Pomorskiej książkę obiektu dla mostu, wiaduktu, estakady, kładki dla pieszych prowadził ZDiTM. Według informacji udzielonych w trakcie kontroli przez

Dyrektora ZDiTM¹⁰², jednostka ta w badanym okresie przeprowadziła dwie rozszerzone kontrole i siedem podstawowych przeglądów stanu technicznego Estakady¹⁰³. W ciągu DK10¹⁰⁴ przeprowadzono cztery okresowe kontrole stanu drogi, po dwie pięcioletnie i roczne¹⁰⁵.

Dyrektor ZDiTM poinformował: „(...) pracownicy merytoryczni ZDiTM systematycznie dokonują przeglądów infrastruktury drogowej w ramach wykonywania obowiązków służbowych w zakresie utrzymania nawierzchni, obiektów inżynierskich, oznakowania pionowego i poziomego, oświetlenia ulicznego, sygnalizacji świetlnej oraz zieleni drogowej, celem zaplanowania rocznego planu remontów realizowanych w ramach zadań majątkowych rozszerzenia umowy na bieżące utrzymanie. (...). Objazdy ulic (...) dokonywane są (...) zgodnie z zapisami umowy na bieżące utrzymanie (...). Monitorowany jest (...) stan techniczny (...) i pozwala na (...) reagowanie w razie wystąpienia uszkodzeń infrastruktury. Dzienniki objazdów prowadzone są w formie uproszczonej, poza systemem ewidencji dróg i obiektów mostowych, ponieważ dysponent środków finansowych Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Szczecin, nie przyznaje ich na aktualizację programu do ewidencji dróg. (...). Protokoły kontroli stanu technicznego obiektu budowlanego zawierały wszystkie elementy wymienione w art. 62a ustawy (...) Prawo budowlane. (...)”.

Najczęstszymi ustaleniami kontroli stanu technicznego Estakady Pomorskiej było:

- ocenienie stanu technicznego jako niedostateczny, wykazujący uszkodzenia obniżające przydatność użytkową, ale możliwe do naprawy,
- występowanie uszkodzeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu publicznego: degradacja gzymsów oraz krawędzi płyty pomostu¹⁰⁶, nierówności przy dylatacjach, deformacja i ubytki w nawierzchni jezdni, osiadanie dojazdów,
- zalecenie opracowania projektu remontu/przebudowy.

Kontrole pasa drogowego ul. Gdańskiej wykazywały potrzebę przeprowadzenia prac konserwacyjnych nawierzchni ulicy, regulacji zwieńczeń urządzeń podziemnych i odtworzenia oznakowania poziomego lub wprowadzenia nowej organizacji ruchu¹⁰⁷.

(akta kontroli str. 533-536)

Prezes wyjaśnił: „(...) w ramach prowadzonej inwestycji został poprawiony stan techniczny Estakady Pomorskiej poprzez usunięcie uszkodzeń wskazanych w przeglądach okresowych obiektu tj. degradacji gzymsów oraz krawędzi płyty pomostu, nierówności przy dylatacjach, deformacji i ubytków nawierzchni jezdni oraz osiadania jezdni. W zakresie (...) pasa drogowego ul. Gdańskiej po obu stronach Estakady (...) wykonano: na jezdni północnej ul. Gdańskiej wymieniono konstrukcję jezdni oraz wyregulowano zwieńczenia urządzeń podziemnych; na jezdni południowej (...) prowadzone są prace związane z wymianą konstrukcji jezdni oraz regulacją zwieńczeń urządzeń podziemnych. Wprowadzenie stałej organizacji ruchu wraz z wykonaniem nowego oznakowania poziomego na ul. Gdańskiej planowane jest po wykonaniu wszystkich robót konstrukcyjnych tj. do 15.09.2022 r. (...) inwestycja poprawi stan techniczny obu obiektów i usunie nieprawidłowości (...)”.

(akta kontroli str. 550-551)

¹⁰² Informacje uzyskane na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

¹⁰³ Odpowiednio: 25 listopada 2013 r. i 28 września 2018 r. oraz 8 sierpnia 2014 r., 2015 r., 2016 r. i 2017 r., 10 sierpnia 2019 r., 1 listopada 2020 r. i 12 sierpnia 2021 r.

¹⁰⁴ W ciągu której położona była ul. Gdańska.

¹⁰⁵ Odpowiednio: 15 lipca 2015 r. i 6 maja 2020 r. oraz 7 sierpnia 2018 r. i 20 marca 2019 r.

¹⁰⁶ Korozja zbrojenia i odpadanie otuliny betonowej.

¹⁰⁷ Zgodnie z decyzją zarządzającego ruchem.

Stwierdzone
nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

NIK pozytywnie ocenia działania SIM w skontrolowanym zakresie dotyczącym realizacji Inwestycji i poprawy stanu technicznego Estakady Pomorskiej.

5. Rozliczanie środków publicznych na inwestycję.

5.1. Zaawansowanie finansowe inwestycji na podstawie „Harmonogramu prac budowlanych dla zadania inwestycyjnego”¹⁰⁸ miało wynosić na koniec marca 2022 r. 79,00%. Wykonawca na 31 marca 2022 r. rozliczył 77,93%¹⁰⁹, tj. – 1,07 punktów procentowych¹¹⁰ mniej. Różnice w planie w stosunku do wykonania wystąpiły w pracach dotyczących branży drogowej - 2,98 pp., branży mostowej -0,89 pp., branży teletechnicznej - 2,31 pp., docelowej organizacji ruchu -12,46 pp.

(akta kontroli str. 547)

Prezes wyjaśnił: „(...) wynagrodzenie Wykonawcy na etapie podpisania umowy jest ustalone w sposób szacunkowy na podstawie ilości poszczególnych asortymentów robót i cen jednostkowych z Tabeli Elementów Rozliczeniowych. Również Harmonogram rzeczowo-finansowy został opracowany w oparciu o ilości robót przyjęte w TER¹¹¹. (...) odchylenie od wartości planowanej wynika głównie z rzeczywiście wykonanych ilości robót budowlanych, potwierdzonych przez Inspektorów Nadzoru. W trakcie realizacji robót wystąpiły również kolizje projektowanych elementów z istniejącą infrastrukturą podziemną tj. z siecią teletechniczną oraz wodociągową, które uniemożliwiły wykonanie robót zgodnie z założeniami HRF. (...) termin realizacji przedmiotu umowy z uwagi na wskazane w piśmie rozbieżności nie jest zagrożony.” Wykonawca zawiadomił SIM o zakończeniu robót 14 września 2022 r., tj. jeden dzień przed ustalonym terminem ich zakończenia.

(akta kontroli str. 548-549, 611)

Na realizację inwestycji Gmina uzyskała dofinansowanie z CUPT¹¹² w wysokości 171 246 591,05 zł (85% wartości całkowitej inwestycji). Na pokrycie wkładu własnego Gmina miała zabezpieczone środki¹¹³.

Na 23 czerwca 2022 r. Gmina we wnioskach o płatność przedłożyła do rozliczenia kwotę 30 385 368,51 zł.

(akta kontroli str. 537-542)

Na podstawie informacji uzyskanych od Zastępcy Prezydenta¹¹⁴ ustalono, iż w związku z przeprowadzoną przez CUPT doraźną kontrolą ex-post¹¹⁵ na wykonanie dokumentacji projektowej w ramach projektu nr POIS.03.02.00-00-085/20 pn. „Modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza” na Beneficjenta nałożono korektę finansową w wysokości 25% dofinansowania wartości ostatecznego zakresu

¹⁰⁸ Aktualizowanego 18 stycznia 2022 r.

¹⁰⁹ Do 15 kwietnia 2022 r. wykonawca wystawił faktury na łączną kwotę 31 284 316,43 zł – 67% wynikających z umowy CRU/20/0003150 (w treści nadanej aneksem nr 5).

¹¹⁰ Dalej: pp.

¹¹¹ Tabeli Elementów Rozliczeniowych.

¹¹² Umowa o dofinansowanie nr POIS.03.02.00-00-085/20 pn. „Modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza”.

¹¹³ Uchwała nr XXXVII/1054/17 Rady Miasta Szczecin z 19 grudnia 2017 r. zmienionej uchwałami nr: XXXVII/1084/18 z 30 stycznia 2018 r., XXXIX/1124/18 z 27 marca 2018 r., XL/1151/18 z 24 kwietnia 2018 r. i XLII/1202/18 z 26 czerwca 2018 r.

¹¹⁴ Na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

¹¹⁵ Aneksu nr 8 z dnia 29 marca 2019 r. do kontraktu nr CRU/14/0004715 z 15 grudnia 2014 r.

świadczenia (429 283,69 zł). Korekta została nałożona 11 lutego 2021 r. i została potrącona z przysługującej Gminie płatności.

Stwierdzona przez CUPT nieprawidłowość dotyczyła:

- a) zmiany sposobu wykonania przedmiotu zamówienia poprzez podział przedmiotu umowy na cztery podzadania w celu uzyskania oddzielnych decyzji ZRID, skutkujący zwiększeniem wartości umowy o 92 140,78 zł brutto, tym samym w opinii CUPT nie została spełniona przesłanka art. 144 ust. 1 ustawy pzp (w brzmieniu obowiązującym w dacie zawarcia umowy, tj. Dz. U. z 2015 r. poz. 2164);
- b) zmiany dotyczącej wykonania dodatkowych prac projektowych, czym w opinii CUPT Zamawiający nie wykazał spełnienia przesłanek zmiany umowy w zakresie art. 19 ust. 3 pkt. 2 lit. a ustawy pzp tj. zamówień dodatkowych;
- c) wydłużenia terminu realizacji umowy, tym samym w opinii CUPT Zamawiający naruszył przepis art. 144 ust. 1 ustawy pzp.

(akta kontroli str. 552-556)

5.2. Wypłata wynagrodzenia wykonawcy następowała na podstawie faktur częściowych wystawionych za wykonanie robót z Tabeli Elementów Rozliczeniowych¹¹⁶. Podstawą wystawienia faktury częściowej był podpisany przez Zamawiającego zbiorczy protokół częściowego odbioru wykonanych robót, sporządzony w oparciu o zatwierdzone przez Zamawiającego rozliczenie miesięczne wykonawcy, zawierające:

- zbiór kart obmiarowych dla poszczególnych pozycji TER (stwierdzających ilość i zakres rzeczowy wykonanych w danym okresie rozliczeniowym robót),
- szkice sytuacyjne,
- obliczenia,
- dokumentację jakościową,
- dokumentację z prób, sprawdzeń, kontroli i badań,
- wyniki pomiarów geodezyjnych,
- dokumentację fotograficzną.

Karty obmiaru były sporządzane osobno dla każdej z pozycji TER i były potwierdzane przez Kierownika Budowy i Kierownika Robót danej branży, a następnie zatwierdzane przez Inspektora Nadzoru odpowiedniej branży.

(akta kontroli str. 52)

Wydatki związane z opłacaniem faktur na rzecz wykonawcy były ponoszone bezpośrednio przez Gminę. Pracownicy Spółki wykonywali zadania Inspektorów Nadzoru, tj. zatwierdzali karty obmiaru stanowiące podstawę do wypłaty środków.

(akta kontroli str. 26, 49, 330)

Wykonawca na 24 maja 2022 r. wystawił 13 faktur częściowych na łączną kwotę 31 284 316,43 zł brutto¹¹⁷.

(akta kontroli str. 432)

Na podstawie szczegółowego badania 10 faktur o największej wartości i sporządzonych do nich kart obmiaru¹¹⁸ ustalono, iż wysokość wypłacanego wynagrodzenia była ustalana na podstawie pomiarów wykonanych prac. Karty obmiaru były weryfikowane przez właściwego Inspektora nadzoru i Kierownika Projektu. Do kart obmiaru załączono m.in. protokoły odbioru prac (w tym zanikowych), operaty geodezyjne, szkice sytuacyjne, świadectwa jakości stosowanych materiałów, wyniki badań laboratoryjnych zastosowanych materiałów

¹¹⁶ Dalej: TER.

¹¹⁷ O łącznej wartości 29 297 612,96 zł, tj. 68% wartości robót określonych w umowie z wykonawcą.

¹¹⁸ Do próby wybrano w dziewięciu przypadkach po 10 kart obmiaru, a w jednym dziewięć (wszystkie) o największej wartości o łącznej wartości 15 919 181,22 zł (69% wartości badanych faktur).

oraz dokumentację fotograficzną. Rozliczane prace były uwzględnione w TER oraz aneksach do umowy z wykonawcą.

(akta kontroli str. 433-438)

5.3. W okresie objętym kontrolą Gmina¹¹⁹ terminowo regulowała płatności na rzecz wykonawcy tytułem 13 faktur częściowych¹²⁰.

(akta kontroli str. 543-545)

5.4. W okresie objętym kontrolą Spółka nie była kontrolowana przez Urząd¹²¹. Spółka podlegała pod bieżący monitoring pracy, prowadzony przez Wydział Zarządzania Projektami Urzędu, na podstawie umowy powierzenia. Spółka nie posiadała wewnętrznej komórki kontrolującej.

(akta kontroli str. 330,530-530a)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

NIK pozytywnie ocenia działania SIM w skontrolowanym zakresie.

IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami oraz uwzględniając działania podjęte w trakcie kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK przedstawia następujący wniosek:

Wniosek

Zapewnienie zgodności wykonanych robót budowlanych z SST oraz prawidłowego rozliczenia faktycznie zrealizowanych prac.

Uwagi

Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ust. 1 i 2 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 Szczecinie. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 30 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosku 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.

¹¹⁹ Informacje uzyskane od Urzędu Miasta Szczecin na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

¹²⁰ Wystawionych do 24 maja 2022 r.

¹²¹ Pełniący nad Spółką nadzór merytoryczny, finansowy oraz właścicielski.

Szczecin, 11 października 2022 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie
Dyrektor

Kontroler
Karol Kośnik
specjalista kontroli państwowej
/-/

Kontroler
Adam Milczarek
starszy inspektor kontroli państwowej
/-/

*Zmian w wystąpieniu pokontrolnym
dokonał:*

Dyrektor Delegatury