



# NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Poznaniu

LPO.410.6.1.2025

Pan  
Patrik Kosicki  
Dyrektor Oddziału  
Generalnej Dyrekcji Dróg  
Krajowych i Autostrad  
ul. Siemiradzkiego 5a, 60-763 Poznań

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

**P/25/016 Inwestycje mostowe**

## I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu, ul. Siemiradzkiego 5A, 60-763 Poznań (dalej także: Oddział).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Patryk Kosicki, Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, od 6 kwietnia 2021 r. (dalej: Dyrektor Oddziału).  W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił Marek Napierała, Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, od 21 marca 2016 do 5 kwietnia 2021 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Przygotowanie do realizacji inwestycji mostowych. 2. Wybór wykonawcy inwestycji. 3. Przebieg inwestycji i nadzór nad realizacją procesów inwestycyjnych.
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2021 r. do 30 maja 2025 r. z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>1</sup>
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Poznaniu
Kontrolerzy	1. Piotr Kręt, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LPO/35/2025 z 12 lutego 2025 r. 2. Tomasz Mazur, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LPO/36/2025 z 13 lutego 2025 r. oraz nr LPO/85/2025 r. z 23 maja 2025 r. 3. Wioleta Kucz, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LPO/43/2025 z 16 lutego 2025 r.

(akta kontroli str. 1-6)

---

<sup>1</sup> j.t. Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK

## **II. Ocena ogólna<sup>2</sup> kontrolowanej działalności**

Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Poznaniu zapewnił efektywną realizację prowadzonej w latach 2020-2022, objętej kontrolą, inwestycji pn. „Rozbudowa mostu przez rzekę Mogilnica w ciągu drogi krajowej nr 32 w miejscowości Kotowo”<sup>3</sup>. W kontrolowanej jednostce zatrudniano kadrę pracowniczą posiadającą adekwatne do wykonywanych zadań kwalifikacje i kompetencje. Dokumentacja projektowa dla ww. robót była kompletna. Przygotowanie inwestycji i wybór jej wykonawcy były prawidłowe. W przebiegu jej realizacji wystąpiły jednak nieprawidłowości związane z naruszeniem procedur wymaganych dla prowadzenia tego rodzaju przedsięwzięć, jak i sposobu sprawowania nadzoru inwestorskiego.

Decyzje administracyjne uzyskiwano sukcesywnie, w miarę pozyskiwania niezbędnych do ich wydania opinii, uzgodnień i map. Proces wyboru wykonawcy inwestycji przebiegł zgodnie z przepisami ówczesnie obowiązującej ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych<sup>4</sup> oraz wewnętrznymi regulacjami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad<sup>5</sup>. W umowie z wykonawcą prawidłowo zabezpieczono interesy Oddziału w zakresie należytego wykonania robót budowlanych oraz zabezpieczenia roszczeń z tytułu ew. wad i usterek.

Realizacja inwestycji przebiegła zgodnie z dokumentacją projektową i pozwoleniem na budowę. Osiągnięto zakładane efekty rzeczowe, a środki budżetowe zostały prawidłowo wydatkowane. Termin realizacji inwestycji uległ zmianie w stosunku do pierwotnych założeń, co było spowodowane koniecznością wprowadzenia zmian do projektu budowlanego i naprawą zniszczeń stanowiących następstwo zdarzenia drogowego, które miało miejsce w listopadzie 2021 r.

W wyniku kontroli ustalono, że nie zostały spełnione warunki pozwolenia Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków<sup>6</sup> na przeprowadzenie badań archeologicznych, co skutkowało nałożeniem na Oddział kary pieniężnej w wysokości 3 tys. zł. Ponadto, nieterminowo zawiadomiono wojewódzkiego inspektora nadzoru budowlanego o zamierzonym rozpoczęciu robót budowlanych. Z uwagi na zły stan mostu tymczasowego, z naruszeniem przepisów Prawa budowlanego<sup>7</sup>, zezwolono na poprowadzenie ruchu drogowego po nowym moście na miesiąc przed uzyskaniem pozwolenia organu nadzoru budowlanego na jego użytkowanie. W czasie trwania robót nie wyegzekwowano od inspektora nadzoru robót wykonania niektórych, wynikających z umowy, czynności. Oddział wystąpił o wydanie pozwolenia na użytkowanie nowego obiektu pomimo faktycznego niezakończenia prac, dysponując informacjami o konieczności wykonania robót naprawczych.

---

<sup>2</sup> Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

<sup>3</sup> Dalej: budowa mostu lub inwestycja.

<sup>4</sup> Dz.U. z 2019 r. poz. 1843. Ustawa uchylona z dniem 31 grudnia 2020 r. dalej: „Pzp”.

<sup>5</sup> Dalej: GDDKiA.

<sup>6</sup> Dalej: wojewódzki konserwator zabytków.

<sup>7</sup> Ustawa z 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2024 r. poz. 725). Dalej: Prawo budowlane.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe<sup>8</sup> kontrolowanej działalności

**OBSZAR** **1. Przygotowanie realizacji wybranych inwestycji**

Opis stanu faktycznego 1.1. W latach 2021-2025 (do 30 maja) sprawami związanymi z planowaniem, realizacją i monitorowaniem zadań związanych z budową oraz opracowaniem programów inwestycji<sup>9</sup> zajmował się Wydział Mostów Oddziału<sup>10</sup>.  
(akta kontroli str. 11, 28-30, 4, 58-60)

W Wydziale Mostów, w latach objętych kontrolą nie było wakatów. Wystąpił jeden przypadek przeniesienia oddziałowego inspektora mostowego do Rejonu Oddziału w Nowym Tomyszu<sup>11</sup>, którego miejsce zastąpił starszy specjalista. Średniorocznie, w Wydziale Mostów, zatrudnionych było sześć osób w latach 2021-2024 i siedem od 1 kwietnia 2024 r. Jedna dodatkowa osoba została natomiast zatrudniona w Oddziale w okresie od 1 maja 2021 r. do 8 stycznia 2022 r.

W Oddziale nie powołano dedykowanego zespołu do realizacji inwestycji. Zaplanowaniem inwestycji zajmował się kierownik projektu w Wydziale Mostów, który wraz ze starszym specjalistą i terenowym inspektorem mostowym<sup>12</sup> byli odpowiedzialni za jej przygotowanie. Za realizację inwestycji odpowiadali inspektor nadzoru<sup>13</sup> oraz ekspert<sup>14</sup>, którego zadaniem było również jej rozliczenie.

Nadzór nad przygotowaniem dokumentacji projektowej, planów i programów inwestycji sprawował Naczelnik Wydziału Mostów.  
(akta kontroli str. 71-76, 88-142)

1.2. Pracownicy Wydziału Mostów wyznaczeni do realizacji zadań związanych z przygotowaniem inwestycji posiadali wiedzę, umiejętności i doświadczenie pozwalające efektywnie wypełniać powierzone zadania. Legitymowali się wyższym wykształceniem technicznym. Ukończyli studia inżynierskie na kierunku „budownictwo” odpowiednio: (...) <sup>15</sup> w zakresie mostów i budownictwa podziemnych, (...) <sup>16</sup> w zakresie konstrukcji budowlanych i inżynierskich (dodatkowo posiadał uprawnienia budowlane do kierowania robotami

<sup>8</sup> Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

<sup>9</sup> Regulamin Organizacyjny Oddziału GDDKiA stanowiący załącznik nr 1 do Zarządzenia Nr 1/2019 Dyrektora GDDKiA z 21 stycznia 2019 r., zmieniony Zarządzeniem Nr 2/2024 Dyrektora Oddziału GDDKiA z 3 stycznia 2024 r.

<sup>10</sup> Dalej: Wydział Mostów

<sup>11</sup> wchodzącego w skład Oddziału

<sup>12</sup> Terenowy inspektor mostowy był zatrudniony w Wydziale Mostów do 31 maja 2019 r. Od 1 czerwca 2019 r. został przeniesiony do Rejonu w Lesznie.

<sup>13</sup> Od 1 maja 2022 r. zmiana stanowiska z inspektora nadzoru na oddziałowego inspektora nadzoru

<sup>14</sup> Od 16 sierpnia 2021 r. zmiana stanowiska z ekspert na starszy specjalista

<sup>15</sup> Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawa z 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 902, ze zm.) oraz art. 4 pkt 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych Dz. U. UE. L. z 2016 r. Nr 119, str. 1, ze zm.), NIK wyłączyła jawność informacji danych umożliwiających pośrednie zidentyfikowanie osoby fizycznej. Wyłączenia tego dokonano w interesie osoby fizycznej.

<sup>16</sup> (...) Jak w przypisie nr 15.

budowlanymi w specjalności konstrukcyjno-budowlanej) oraz (...) <sup>17</sup> - specjalność „konstrukcje budowlane i inżynierskie”. Dodatkowo (...) <sup>18</sup> legitymował się upoważnieniem do wykonywania samodzielnej funkcji kierownika budowy i robót o specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie budowy mostów. (...) <sup>19</sup> studia inżynierskie na kierunku „budownictwo” w zakresie konstrukcji budowlanych i inżynierskich oraz posiadała uprawnienia budowlane bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej.

(akta kontroli str. 71-76)

Dyrektor Oddziału GDDKiA wyjaśnił, że *weryfikacji i odbioru dokumentacji projektowej dokonał kierownik projektu we współpracy z pozostałymi pracownikami Wydziału Mostów pod jej nadzorem. Pod względem rozwiązań technicznych, projekt weryfikował terenowy inspektor mostowy. Weryfikacja dokumentacji projektowej polegała na sprawdzeniu poszczególnych elementów projektu pod względem zgodności z opisem przedmiotu zamówienia oraz obowiązującymi przepisami a także kompletności dokumentacji, zastosowanych rozwiązań technicznych i otrzymanych uzgodnień.*

(akta kontroli str. 913-917)

1.3. Dokumentacja projektowa została opracowana przez wykonawcę wyłonionego 4 kwietnia 2018 r. na podstawie rozpoznania rynku <sup>20</sup>. Formularz ofertowy złożyło 12 wykonawców, spośród których wybrano podmiot oferujący wykonanie dokumentacji w najniższej cenie wynoszącej 35 tys. zł.

(akta kontroli str. 226-325)

Projektant i projektant sprawdzający posiadali odpowiednie uprawnienia budowlane. Obaj ukończyli studia na kierunku „budownictwo”. Obaj posiadali uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej; w tym: do projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego oraz do sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych. Obaj byli członkami okręgowej izby inżynierów budownictwa.

(akta kontroli str. 545-550)

Zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia, zakres projektowanych robót obejmował m.in.: rozbudowę istniejącego mostu (poprzez rozbiórkę starego i budowę nowego obiektu o wyższych parametrach w miejscu starego), wykonanie systemu odwodnienia mostu, wykonanie drogi i mostu objazdowego na czas prowadzenia robót, instalację kanału technologicznego i odtworzenie nawierzchni dojazdów do mostu. Do wykonawcy zamówienia należało również opracowanie m.in.: map do celów projektowych, przedmiaru robót, kosztorysów ofertowych, kosztorysów inwestorskich, szczegółowej specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót, projektu i zatwierdzenie projektu stałej organizacji ruchu, a także uzyskanie w imieniu Oddziału wszelkich decyzji, uzgodnień i opinii

---

<sup>17</sup> (...) Jak w przypisie nr 15.

<sup>18</sup> Jak w przypisie nr 15.

<sup>19</sup> Jak w przypisie nr 15.

<sup>20</sup> Zgodnie z Pzp i § 6 ust. 3 pkt 1 Zarządzenia nr 49 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 18 października 2013 r. w sprawie realizacji zamówień publicznych wyłączonych spod stosowania przepisów Pzp dokumenty w zakresie rozpoznania rynku wysłano do trzech wykonawców. Na ogłoszenie o zamówieniu wyłączonym ze stosowania przepisów Pzp, zamieszczone na stronie internetowej Oddziału odpowiedziało 11 oferentów.

niezbędnych do uzyskania pozwolenia na budowę wynikających z ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz innych przepisów prawa.

(akta kontroli str. 228-241)

Umowę na wykonanie projektu rozbudowy mostu zawarto 18 kwietnia 2018 r. Termin wykonania usługi określono na dzień 23 listopada 2018 r. W związku z długim czasem oczekiwania na mapę do celów projektowych oraz przedłużającym się procesem uzyskiwania uzgodnień i decyzji administracyjnych (decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia) zawarto aneks nr 1 do umowy, w którym zmieniono termin wykonania projektu na dzień 31 stycznia 2019 r. Projektant przedłożył opracowania projektowe w ustalonym na dzień 31 stycznia 2019 r. terminie, jednak ostateczny odbiór nastąpił 6 grudnia 2019 r. Przesunięcie terminu odbioru o niemal 11 miesięcy wynikało z faktu systematycznego wprowadzania licznych poprawek przez projektanta. Poprawki te wynikały z uwag Oddziału do sporządzanego opracowania, m.in. w zakresie doprecyzowania zakresów robót, metod wykonania robót. Dyrektor wyjaśnił, że *nie egzekwował od projektanta kar umownych z tytułu nieterminowej realizacji umowy, gdyż powstały one z przyczyn niezawinionych przez projektanta*. Ponadto wyjaśnił, że *długi termin odbioru dokumentacji spowodowany był uwzględnieniem uwag co do szczegółów technicznych wykonania robót, w tym rozwiązań technologicznych oraz materiałów zapewniających lepszą jakość i niższe koszty utrzymania obiektu w przyszłości*.

(akta kontroli str. 314-335, 991-995, 1593-1598)

Cena projektu obejmowała trzy nadzory autorskie (pobyty na budowie). Projektant w trybie nadzoru autorskiego dokonał jednej zmiany w projekcie<sup>21</sup> polegającej na zamianie sposobu posadowienia mostu oraz dokonał korekty kształtu i zbrojenia przyczółków. Było to spowodowane napotkaniem w podłożu pozostałości starych fundamentów mostu uniemożliwiających wykonanie posadowienia zgodnie z pierwotnym projektem. Wprowadzoną zmianę uznano za nieistotną w rozumieniu art. 36a Prawa budowlanego.

Do dokumentacji projektowej, projektant dołączył oświadczenie o sporządzeniu projektu zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej. Dokumentacja projektowa została sporządzona w sposób prawidłowy<sup>22</sup> i zawierała wszystkie elementy określone w opisie przedmiotu zamówienia<sup>23</sup> oraz umowie na opracowanie dokumentacji projektowej.

(akta kontroli str. 314-317, 551, 580)

Oddział skierował do Ministra Infrastruktury i Budownictwa<sup>24</sup> celem uzgodnienia<sup>25</sup> program inwestycji opracowany na podstawie projektu, w którym

---

<sup>21</sup> Karta Nadzoru Autorskiego Nr 001 z 17 maja 2021 r.

<sup>22</sup> Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju z 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. z 2022 r. poz. 1679) oraz art. 34 ust. 3d pkt. 3 i ust. 4, art. 35 ust. 1 pkt 3, pkt 4 i pkt 4a Prawa budowlanego.

<sup>23</sup> Opis przedmiotu zamówienia – opracowanie dokumentacji projektowej dla realizacji zadania pt. „Rozbudowa mostu przez rzekę Mogilnica w ciągu drogi krajowej nr 32 w miejscowości Kotowo”.

<sup>24</sup> Dalej: Minister.

<sup>25</sup> Celem skierowania do uzgodnienia przez dysponenta części budżetowej, zgodnie z § 4 pkt 1 lit. a w związku z § 6 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Rady Ministrów z 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa (Dz.U. Nr 238, poz. 1579) bądź celem uzgodnienia (§ 3 pkt 1 Zarządzenia Nr 58 GDDKiA z 23 listopada 2015 r. w sprawie dokumentacji do realizacji inwestycji).

nie założono konieczności zapewnienia mostu tymczasowego na czas realizacji inwestycji. Łączny jej koszt oszacowano na kwotę 1 550 tys. zł w oparciu o poziom cen z I kwartału 2017 r. W uzgodnionym z Ministrem programie inwestycji<sup>26</sup> wprowadzono zmianę podstawowych parametrów w zakresie organizacji ruchu, polegającą na zbudowaniu mostu tymczasowego na czas rozbudowy mostu. Wprowadzona zmiana spowodowała wzrost wartości realizacji inwestycji z 1 550 tys. zł. do 4 867 tys. zł. Zmiana ta została zatwierdzona przez Ministra 9 lipca 2020 r.

(akta kontroli str. 143-225)

Termin wykonania prac projektowych przedstawiony w harmonogramie w dniu podpisania umowy na wniosek projektanta<sup>27</sup>, w związku z długim czasem oczekiwania na mapę do celów projektowych oraz przedłużającym się procesem dokonywania uzgodnień i decyzji administracyjnych, został przesunięty o trzy miesiące i ustalony na 31 stycznia 2019 r.

(akta kontroli str. 328-333)

Dyrektor wyjaśnił, że *na etapie przygotowania programu inwestycji zakładano wykonanie robót połówkami i ruch wahadłowy na obiekcie podczas budowy. Ponadto wskazał, że następnie otrzymywano sygnały, iż nastąpiło zwiększenie ruchu od czasu przeprowadzenia pomiaru ruchu w 2015 r. Przewidywano, iż natężenie ruchu ulegnie dalszemu zwiększeniu w związku z m.in. oddawaniem do eksploatacji kolejnych odcinków S5 Poznań-Wrocław. Dyrektor podał dodatkowo, że z uwagi na przewidywane duże utrudnienia w ruchu oraz dla minimalizowania kosztów społecznych, konieczne było zapewnienie mostu objazdowego na czas przebudowy.*

(akta kontroli str. 1580-1584, 1593-1598)

1.4. Wojewoda Wielkopolski zatwierdził projekt budowlany i udzielił pozwolenia na budowę<sup>28</sup>. Roboty budowlane rozpoczęto zgodnie z harmonogramem<sup>29</sup>. Projektant uzyskał opinie, uzgodnienia, pozwolenia i inne dokumenty niezbędne do uzyskania pozwolenia na budowę, w tym m.in: pozwolenie wodnoprawne<sup>30</sup> i decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia<sup>31</sup> stwierdzającą brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w której wskazano konieczność wycinki drzew i rozpoczęcia prac rozbiórkowych mostu od początku sierpnia do końca lutego, tj. poza okresem lęgowym ptaków. Ponadto w przypadku prowadzenia prac w okresie od 15 lutego do końca października teren budowy na obu brzegach rzeki nakazano wygradzić płotkami herpetologicznymi. Wymogiem pozwolenia wodnoprawnego było zawiadomienie PGW „Wody Polskie” Zarząd Zlewni w Poznaniu oraz Nadzoru Wodnego w Kościanie

---

<sup>26</sup> Decyzją Ministra z 10 listopada 2017 r.

<sup>27</sup> Na podstawie wniosku projektanta nr p18-04\_026 z 20 listopada 2018 r. sporządzono Aneks nr 1/2018 z 23 listopada 2018 r. do umowy numer GDDKiA.O.PO.Z4.2.2018 z 16 kwietnia 2018 r., którym zmieniono termin wykonania umowy na 31 stycznia 2019 r.

<sup>28</sup> Decyzja NR 190/10 Wojewody Wielkopolskiego IR-V.7840.176.2019.8 o zatwierdzeniu projektu budowlanego i udzieleniu pozwolenia na budowę obejmujące rozbudowę mostu przez rzekę Mogilnica w ciągu drogi krajowej nr 32 w m. Kotowo z 30 października 2019 r., na wniosek o pozwolenie na budowę złożony 30 sierpnia 2019 r.

<sup>29</sup> Harmonogram przewidywał rozpoczęcie prac w październiku 2020 r.

<sup>30</sup> Wydane przez Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Poznaniu z 26 lipca 2019 r. (znak: PO.ZUZ.4.421.350.2019.KC)

<sup>31</sup> Decyzja Wójta Gminy Granowo (znak: IRŚ.6220.10.2018) z 8 lutego 2019 r.

o terminie rozpoczęcia robót. Wymogi obu pozwoleń zostały prawidłowo zrealizowane.

(akta kontroli str. 399-429)

W celu określenia warunków gruntowo-wodnych oraz parametrów geotechnicznych podłoża w rejonie mostu drogowego, projektant zlecił opracowanie badań dotyczących posadowienia obiektu. Opinia geotechniczna i dokumentacja badań podłoża gruntowego została dołączona do projektu budowlanego i podlegała ocenie w ramach procedury uzyskania pozwolenia na budowę.

(akta kontroli str. 430-453)

Oddział, w związku z realizacją inwestycji zlokalizowanej w strefie ochrony konserwatorskiej zewidencjonowanych stanowisk archeologicznych<sup>32</sup> uzyskał pozwolenie<sup>33</sup> wojewódzkiego konserwatora zabytków na prowadzenie badań archeologicznych. Prace budowlane rozpoczęto niezgodnie z warunkami określonymi w tym pozwoleniu, co zostało szerzej opisane w dalszej części wystąpienia pokontrolnego w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 459-462)

Zgodnie z art. 39 ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych<sup>34</sup>, Oddział wymagał wpisania do projektu kanału technologicznego, zlokalizowanego w pasie drogowym. Do projektu kanału nie wprowadzono żadnych sieci ani jego kontynuacji. Zaplanowano jego zagospodarowanie w późniejszym czasie.

Obiekt mostowy, po realizacji inwestycji zmienił parametry z 12,7m do 15,2m długości całkowitej i z 12,5m do 14,67m szerokości całkowitej. Zgodnie z przepisami, nie posiadał karty obiektu mostowego<sup>35</sup>.

(akta kontroli str. 228-264, 624)

1.5. Oddział prawidłowo przygotował dokumentację projektową i uwzględnił w niej wymagania dotyczące parametrów obiektu mostowego dla klasy drogi wg obowiązującej normy obciążeń<sup>36</sup> oraz wyznaczył klasę obciążenia pojazdem specjalnym zgodnie z klasą MLC<sup>37</sup> według STANAG<sup>38</sup>, stosowaną w wojskowej klasyfikacji obciążenia obiektów mostowych według standardów NATO<sup>39</sup>.

---

<sup>32</sup> Ujętych w wojewódzkiej ewidencji zabytków Granowo stan. 90, 94 obszar AZP 56-23/41, 138.

<sup>33</sup> Pozwolenie nr 366/2-19/c z 13 czerwca 2019 r.

<sup>34</sup> Dz. U. z 2024 r. poz. 320, ze zm.

<sup>35</sup> Zgodnie z § 14 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom, kartę obiektu mostowego sporządza się i prowadzi dla mostów, gdy rozpiętość teoretyczna przynajmniej jednego z przęseł była większa niż 20 m lub całkowita długość obiektu była równa 50 m lub większa (Dz. U. nr 67 poz. 582).

<sup>36</sup> Dla drogi krajowej klasy GP obiekty posiadają klasę obciążenia A taborem samochodowym według PN-85/S-10030, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.

<sup>37</sup> Military Load Classification – wojskowa klasyfikacja obciążenia – standardowy system NATO, w którym obiekt mostowy ma przydzielony numer klasyfikacyjny wyrażający obciążenie, jakie może przenieść dla przejazdu pojazdów.

<sup>38</sup> STANAG 2021 G80/150. K150/150

<sup>39</sup> § 1 Zarządzenia Nr 38 Ministra Infrastruktury z 26 października 2010 r. w sprawie wyznaczania wojskowej klasyfikacji obciążenia obiektów mostowych usytuowanych w ciągach dróg publicznych, zwaną dalej „klasą MLC” oraz Zarządzenie nr 63 GDDKiA z 13 listopada 2008 r. w sprawie

Zostało to uwzględnione w opisie technicznym projektu budowlanego. Wartość klasy MLC została obliczona z wykorzystaniem modelu numerycznego w ramach szczegółowych obliczeń statyczno-wytrzymałościowych podczas projektowania obiektu.

(akta kontroli str. 228-264, 624, 913-914)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Oddział, przed dniem rozpoczęcia badań archeologicznych, nie przekazał wojewódzkiemu konserwatorowi zabytków zawiadomień o osobie przyjmującej obowiązek kierowania badaniami archeologicznymi albo samodzielnie je wykonującej oraz o terminie rozpoczęcia prac w związku z planowanym prowadzeniem robót budowlanych w strefie ochrony konserwatorskiej. Było to niezgodne z warunkami otrzymanego przez Oddział pozwolenia na prowadzenie badań archeologicznych, zgodnie z którym informacje te należało przekazać odpowiednio nie później niż 14 dni i 7 dni przed dniem rozpoczęcia badań archeologicznych. Dodatkowo nie poinformowano wojewódzkiego konserwatora zabytków o planowanym zakończeniu tych badań.

Niespełnienie warunków określonych w pozwoleniu wojewódzkiego konserwatora zabytków skutkowało nałożeniem na Oddział administracyjnej kary pieniężnej w wysokości 3 tys. zł<sup>40</sup>.

(akta kontroli str. 454-541, 502-506, 1761-1791)

Dyrektor Oddziału podał w złożonym wyjaśnieniu, że *po wezwaniu przez wojewódzkiego konserwatora zabytków do złożenia wyjaśnień w sprawie prowadzenia prac budowlanych bez zawiadomienia, zamawiający uważając, że prowadzenie badań archeologicznych jest w zakresie obowiązków wykonawcy zwrócił się niezwłocznie do wykonawcy o wyjaśnienia. Wykonawca powiadomił wówczas zamawiającego, że archeolog pracujący na zlecenie wykonawcy przeprowadził badania i nie stwierdził występowania na terenie budowy obiektów i materiałów archeologicznych o czym pisemnie powiadomił wykonawcę 27.11.2020 roku.* Dyrektor podkreślił, że Oddział złożył wojewódzkiemu konserwatorowi zabytków obszernie wyjaśnienia przyczyn ww. sytuacji, a po nałożeniu na Oddział kary wykonawca przyjmując na siebie odpowiedzialność za zaniedbania niezwłocznie uregulował ww. zobowiązanie.

(akta kontroli str. 1738-1746, 1779-1780)

NIK wskazuje, że wprowadzicie wyegzekwowano od wykonawcy należność równą kwocie zapłaconej kary<sup>41</sup>, to jednak odpowiedzialność za wykonanie warunków określonych w pozwoleniu wojewódzkiego konserwatora zabytków spoczywała na właścicielu obiektu zabytkowego. tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

(akta kontroli str. 1767-1770)

---

wprowadzenia do stosowania „Instrukcji oznakowania dróg, obiektów mostowych i promów znakami wojskowej klasyfikacji obciążenia”.

<sup>40</sup> Decyzja nr Po.WA.5161.10069.2.2021 z 30 listopada 2021 r.

<sup>41</sup> Oddział wezwał wykonawcę do zapłaty na swoją rzecz równowartości wymierzonej kary. Wykonawca 17 grudnia 2021 r. uregulował powstałą należność na rzecz Oddziału, a Oddział 23 grudnia 2021 r. uregulował zobowiązanie wynikające z decyzji o nałożeniu kary.

## OCENA CZĄSTKOWA

Oddział GDDKiA w Poznaniu zatrudniał kadre pracowniczą, posiadającą niezbędne i adekwatne do wynikających z wykonywanych zadań potrzeb kwalifikacje i kompetencje. Dokumentacja projektowa przygotowana przez projektanta była kompletna. Decyzje administracyjne uzyskiwano sukcesywnie, w miarę pozyskiwania niezbędnych do ich wydania opinii, uzgodnień i map. Nie spełniono warunków pozwolenia wojewódzkiego konserwatora zabytków na przeprowadzenie badań archeologicznych, co skutkowało nałożeniem na Oddział administracyjnej kary pieniężnej.

## OBSZAR

Opis stanu faktycznego

### 2. Wybór wykonawców inwestycji

2.1. Wykonawcę inwestycji wyłoniono zgodnie z przepisami Pzp i postanowieniami Regulaminu zamówień publicznych<sup>42</sup> obowiązującego w kontrolowanym okresie w GDDKiA, a w szczególności:

1) Wniosek o wszczęcie postępowania został przygotowany przez pracownika Wydziału Mostów, zweryfikowany przez przedstawiciela Wydziału Zamówień Publicznych i zatwierdzony przez dwoje zastępców Dyrektora Oddziału 3 marca 2020 r.

(akta kontroli str. 782-786)

2) Wartość zamówienia ustalono 3 lutego 2020 r. na podstawie kosztorysu inwestorskiego, tj. nie wcześniej niż 6 miesięcy przed wszczęciem postępowania, zgodnie z art. 35 ust. 1 Pzp. Szacowana wartość inwestycji wyniosła 1219,5 tys. zł netto (1500 tys. zł. brutto). Różnica między oszacowaną wartością inwestycji wskazaną w dokumentacji przetargowej, a faktyczną wartością udzielonego zamówienia, która wyniosła 4441 tys. zł. brutto, wynikała z treści programu inwestycji Oddziału w poszczególnych okresach 2020 r. W dokumencie tym przed udzieleniem wykonawcy zamówienia dokonano uzgodnionej z Ministrem 9 lipca 2020 r. zmiany w zakresie zwiększenia wartości przedmiotowej inwestycji, co zostało szerzej opisane w pkt 1.3 wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 823)

3) Zatwierdzona przez Dyrektora Oddziału specyfikacja istotnych warunków zamówienia<sup>43</sup> zawierała wszystkie elementy wymagane postanowieniami art. 36 Pzp.

(akta kontroli str. 675-719)

4) Dyrektor Oddziału powierzył wykonywanie zastrzeżonych dla niego czynności w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego pracownikowi Wydziału Zamówień Publicznych Oddziału. Powierzenie wykonywania czynności nastąpiło pisemnie 26 lutego 2020 r., w formie prawidłowo udzielonego pełnomocnictwa.

(akta kontroli str. 822)

5) Ogłoszenie o zamówieniu zostało zamieszczone na stronie internetowej GDDKiA oraz w Biuletynie Zamówień Publicznych<sup>44</sup> 13 marca 2020 r.<sup>45</sup> Zmiany

<sup>42</sup> Zarządzenie nr 14 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 12 sierpnia 2016 r. w sprawie ustalenia regulaminu udzielania zamówień publicznych w GDDKiA, zmienione Zarządzeniem nr 26 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 5 lipca 2019 r., dalej: „Regulamin”.

<sup>43</sup> Dalej „SIWZ”.

<sup>44</sup> Dalej: „BZP”.

<sup>45</sup> Nr ogłoszenia w BZP: 522465-N-2020.

treści ogłoszenia<sup>46</sup> zamieszczono w BZP 26 marca i 9 kwietnia 2020 r. Wartość zamówienia nie przekraczała kwot określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 Pzp<sup>47</sup>, wobec czego nie przekazano ogłoszenia Urzędowi Publikacji Unii Europejskiej.

(akta kontroli str. 710-719, 914)

6) Warunki udziału w postępowaniu zostały rzetelnie opisane.

7) Kryteria oceny ofert obejmowały: cenę, termin wykonania zamówienia, aspekty społeczne<sup>48</sup> oraz okres gwarancji. W opisach poszczególnych kryteriów przedstawiono sposób przyznawania maksymalnych i minimalnych liczb punktów w przypadku spełniania bądź niespełniania przez wykonawcę określonych warunków. W SIWZ określono wzory, według których obliczana była liczba punktów dla kryteriów „cena” i „termin wykonania zamówienia” oraz wzór obliczenia łącznej ilości punktów przyznanych ofercie uznanej za najkorzystniejszą.

8) Do przeprowadzenia postępowania powołano komisję przetargową, której członkowie złożyli oświadczenia: o braku okoliczności powodujących ich wyłączenie z udziału w tym postępowaniu<sup>49</sup>, o zachowaniu poufności i bezstronności, dotyczące warunków udziału w postępowaniu, kryteriów oceny ofert oraz opisu przedmiotu zamówienia<sup>50</sup>. Pozostałe osoby wykonujące czynności w postępowaniu również złożyły oświadczenia o braku okoliczności powodujących ich wyłączenie z udziału w postępowaniu. Dyrektor Oddziału oraz pracownik, któremu powierzono wykonywanie czynności w postępowaniu nie powzięli uzasadnionego podejrzenia, aby między pracownikami GDDKiA mającymi wpływ na wynik postępowania, a wykonawcami zachodziła relacja stanowiąca podstawę wyłączenia tych pracowników z prowadzonego postępowania<sup>51</sup>.

(akta kontroli str. 781, 824-828, 857, 865-870)

9) W odpowiedzi na pytania o wyjaśnienia treści SIWZ, Oddział udzielił wszystkim zainteresowanym oferentom stosownych wyjaśnień informując jednocześnie o możliwości składania ofert w wersji elektronicznej za pośrednictwem platformy zakupowej<sup>52</sup>.

(akta kontroli str. 720-738)

---

<sup>46</sup> Zmianie dwukrotnie ulegał termin składania ofert w związku z pytaniami wykonawców dotyczącymi przedmiotu zamówienia oraz koniecznością uwzględnienia treści wyjaśnień Zamawiającego w SIWZ. W miejsce pierwotnie wskazanej daty 27.03.2020, wskazano 15.04.2020, a następnie 22.04.2020.

<sup>47</sup> Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 16 grudnia 2019 r. w sprawie kwot wartości zamówień oraz konkursów, od których jest uzależniony obowiązek przekazywania ogłoszeń Urzędowi Publikacji Unii Europejskiej (Dz. U. z 2019 r. poz. 2450).

<sup>48</sup> Zgodnie z opisem zawartym w SIWZ kryterium to dotyczyło zatrudnienia przez wykonawcę osób bezrobotnych. Wykonawca mógł przedstawić w ofercie fakt zatrudnienia na umowę o pracę co najmniej dwóch osób, z których każda do roku przed podpisaniem umowy posiadała status osoby bezrobotnej. Spełnienie powyższych warunków, skutkowało przyznaniem wykonawcy w postępowaniu maksymalnej liczby punktów w zakresie tego kryterium.

<sup>49</sup> Zgodnie z art. 17 ust. 2 Pzp.

<sup>50</sup> Oświadczenia składane zgodnie z postanowieniami Zarządzenia nr 14 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 12 sierpnia 2016 r.

<sup>51</sup> Przesłanki wyłączenia określone w art. 17 ust. 1 pkt. 2-4 Pzp.

<sup>52</sup> Platforma funkcjonowała pod adresem: <https://gddkia.eb2b.com.pl>

10) Komisja przetargowa dokonała weryfikacji spełnienia przez wykonawców warunków udziału w postępowaniu. Weryfikacja obejmowała potwierdzenie, że wykonawcy spełniali wymóg realizacji tego rodzaju inwestycji, warunki w postaci posiadania uprawnień do wykonywania określonej działalności, dysponowania odpowiednim potencjałem technicznym oraz zasobami ludzkimi, jak również obejmowała ustalenie sytuacji ekonomicznej i finansowej wykonawców.

(akta kontroli str. 914)

11) GDDKiA wymagała od wykonawców wniesienia wadium w wysokości 21 tys. zł oraz zabezpieczenia należytego wykonania umowy opisanego w dalszej części wystąpienia pokontrolnego w pkt. 2.2.3. W SIWZ opisano zasady wniesienia zabezpieczenia, jego formę oraz sposób dysponowania przez Zamawiającego środkami stanowiącymi to zabezpieczenie.

(akta kontroli str. 690-691, 694-695)

13) W odpowiedzi na ogłoszenie o zamówieniu do Oddziału wpłynęło siedem ofert. Cztery oferty zostały odrzucone w związku z niewyrażeniem przez wykonawców zgody na przedłużenie terminu związania ofertą i niewniesieniem przez wykonawców, lub wniesieniem w sposób nieprawidłowy, wymaganego przez zamawiającego wadium<sup>53</sup>. Spośród trzech pozostałych ofert, zgodnie z art. 91 ust. 1 Pzp, wybrano najkorzystniejszą ofertę, która na podstawie kryteriów oceny ofert uzyskała maksymalną liczbę 100 punktów. Wykonawca, którego oferta uznana została za najkorzystniejszą zaoferował wykonanie przedmiotu zamówienia za cenę 4441 tys. zł brutto. Ponadto, zobowiązał się do: skrócenia terminu realizacji zamówienia o dwa miesiące, udzielenia gwarancji na okres 84 miesięcy oraz zatrudnienia osoby bezrobotnej.

(akta kontroli str. 860-862, 739-778)

14) Zawiadomienie o wyborze oferty najkorzystniejszej opublikowano na stronie internetowej GDDKiA oraz przekazano 22 lipca 2020 r. wszystkim oferentom biorącym udział w postępowaniu.

(akta kontroli str. 836-842)

15) W przedmiotowej sprawie nie doszło do unieważnienia prowadzonego postępowania i nie prowadzono postępowania przed Krajową Izbą Odwoławczą.

(akta kontroli str. 862-863, 914)

16) Przebieg postępowania oraz jego wynik udokumentowano w protokole sporządzonym na właściwym formularzu<sup>54</sup>. Protokół zawierał wszystkie wymagane elementy i został zatwierdzony przez Dyrektora Oddziału 22 lipca 2020 r.

(akta kontroli str. 854-864)

17) Ogłoszenie o udzieleniu zamówienia z 30 listopada 2020 r.<sup>55</sup> opublikowano w BZP, w terminie 108 dni od dnia zawarcia umowy w sprawie zamówienia publicznego, co zostało szerzej opisane w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

---

<sup>53</sup> Przesłanki odrzucenia ofert określone w art. 89 ust. 1 pkt. 7a i 7b Pzp.

<sup>54</sup> Załącznik 1 do rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 26 lipca 2016 r. w sprawie protokołu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego (Dz. U. z 2016 r. poz. 1128). Rozporządzenie uchylono z dniem 30 grudnia 2020 r.

<sup>55</sup> Nr ogłoszenia w BZP: 510528106-N-2020.

(akta kontroli str. 843-844)

2.1.1. Z wyłonionym wykonawcą 14 sierpnia 2020 r. zawarto umowę<sup>56</sup>, której postanowienia nie różniły się istotnie od założeń przyjętych w projekcie umowy opracowanym w związku z zamiarem udzielenia zamówienia publicznego. W zawartej umowie wskazano jako działającego w imieniu zamawiającego innego Zastępcę Dyrektora Oddziału niż w projekcie umowy. Ponadto zawartą umowę uzupełniono o postanowienie dotyczące wymogu codziennej obecności kierownika robót na budowie. Zawarcie umowy nastąpiło z zachowaniem terminu określonego w art. 94 Pzp. Wykonawca wniósł tytułem zabezpieczenia należytego wykonania umowy kwotę 355 tys. zł. w formie gwarancji ubezpieczeniowej z 5 sierpnia 2020 r.

Przedmiot umowy został szczegółowo określony w stanowiących załączniki do umowy: SIWZ, szczegółowych specyfikacjach technicznych<sup>57</sup>, karcie gwarancyjnej, trybach usuwania wad, ofercie wykonawcy, zestawieniu czynności przy których wykonywaniu pracownicy winni byli posiadać umowę o pracę.

Termin zakończenia robót ustalono na 13 miesięcy od dnia podpisania umowy<sup>58</sup>.

(akta kontroli str. 597-617, 799-814, 871-872)

2.1.2. W umowie przewidziano kary umowne należne zarówno GDDKiA, jak i wykonawcy z zastrzeżeniem, że stronom przysługiwało prawo do dochodzenia odszkodowania przenoszącego wysokość kar umownych do wysokości rzeczywiście poniesionej szkody i utraconych korzyści. W zależności od przesłanki naliczenia kary, wysokość kar należnych GDDKiA wynosiła w przypadku opóźnień ze strony wykonawcy od 0,02% do 0,2% kwoty wynagrodzenia netto wykonawcy za każdy dzień opóźnienia. Karę za niewykonanie przez wykonawcę obowiązków w stosunku do podwykonawców określono kwotowo, natomiast kary umowne za niedopełnienie przez wykonawcę obowiązków związanych z zatrudnianiem pracowników, określono w oparciu o minimalne wynagrodzenie za pracę ustalone na podstawie odpowiednich przepisów. Kary umowne z tytułu odstąpienia od umowy z przyczyn leżących po którejkolwiek ze stron, określono jako 20% wynagrodzenia netto przysługującego wykonawcy.

(akta kontroli str. 597-613, 679)

2.1.3. Terminy określone w pierwotnej umowie, z wyjątkiem terminu realizacji robót, były tożsame z terminami wskazanymi w dokumentacji przetargowej. W przypadku terminu realizacji robót, termin ten, zgodnie z ofertą wykonawcy, uległ skróceniu o dwa miesiące w stosunku do terminu wymaganego przez Oddział w SIWZ. Do okresu realizacji robót nie wliczano okresów zimowych, tj. od 15 grudnia do 15 marca.

(akta kontroli str. 597-613, 679)

2.1.4. Nie zawierano umów na roboty dodatkowe. Zawarto natomiast dwa aneksy do umowy z wykonawcą:

1) aneksem nr 1 z 14 grudnia 2021 r. wydłużono termin zakończenia robót z 13 do 15 miesięcy w związku z wypadkiem samochodu ciężarowego w miejscu budowanego obiektu 16 listopada 2021 r. W wyniku tego zdarzenia zniszczeniu

---

<sup>56</sup> Umowa Nr GDDKiA/O-PO/D-3/2411/12/2020 z 14.08.2020 r.

<sup>57</sup> Dalej: SST.

<sup>58</sup> Pierwotny termin zakończenia zadania wyznaczono na 14 grudnia 2021 r.

uległy wykonane już elementy mostu i wystąpiła konieczność ich rozebrania oraz ponownego wykonania.

2) aneksem nr 2 z 12 kwietnia 2022 r. zwiększono wynagrodzenie wykonawcy o 268 tys. brutto, w związku z koniecznością wykonania robót, których pierwotnie nie przewidywano. Wystąpiła konieczność zmiany geometrii oraz zbrojenia przyczółków oraz zastosowania innego typu oraz długości barier drogowych. Zmiany te zostały zaakceptowane przez nadzór autorski i wprowadzone do dokumentacji powykonawczej, co szerzej opisano w trzecim obszarze niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

Zmiany umowy w stosunku do treści oferty dokonano zgodnie z przepisami Pzp, a łączna wartość zmian w zamówieniu na roboty budowlane była mniejsza od 15 % wartości zamówienia określonej pierwotnie w umowie<sup>59</sup>.

(akta kontroli str. 614-617)

2.1.5. Specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych<sup>60</sup> precyzowały wymagania dotyczące materiałów, z których budowano obiekt mostowy. Określono w nich m.in. zasady badania wykorzystywanych materiałów budowlanych oraz zakres odpowiednich warunków atmosferycznych przy wykonywaniu robót budowlanych. STWiORB stanowiły dokument przetargowy i kontraktowy przy zleceniu i realizacji inwestycji.

(akta kontroli str. 597-613, 1877-1900)

2.2. Ogólne warunki kontroli jakości wykonywanych robót budowlanych, określono w rozdziale 6 części ogólnej STWiORB. Zgodnie z jej treścią wykonawca był zobowiązany do pełnej kontroli robót i jakości wykorzystywanych materiałów, poprzez przeprowadzanie odpowiednich pomiarów i badań z częstotliwością zapewniającą stwierdzenie, że roboty wykonano zgodnie z wymaganiami określonymi w projekcie budowlanym i STWiORB. Ponadto inspektor nadzoru z ramienia GDDKiA był uprawniony do powiadamiania wykonawcy o wykrytych wadach oraz odrzucenia wszystkich materiałów i robót, które nie spełniały wymagań jakościowych. Ponadto, zgodnie z umową, Oddział miał zapewnioną możliwość dokonywania zmian jakości w przypadku uznania ich za niezbędne do wykonania przedmiotu umowy<sup>61</sup>.

(akta kontroli str. 597-613, 1877-1900)

2.2.1 W SIWZ Oddział określił okres, na który powinna zostać udzielona gwarancja, w przedziale od 60 do 84 miesięcy<sup>62</sup>. Wykonawca zaoferował najdłuższy możliwy okres gwarancji wynoszący 84 miesiące, który następnie został wskazany w zawartej umowie. Postanowienia umowy<sup>63</sup> określały również moment rozpoczęcia biegu okresu trwania gwarancji, terminy oraz sposób informowania wykonawcy o ujawnieniu wad, a także okoliczności stanowiące podstawę do naliczenia przez GDDKiA kary i usunięcia wad na koszt wykonawcy. Doprecyzowanie kwestii związanych z realizacją uprawnień i obowiązków stron z tytułu udzielonej gwarancji, zawierała Karta gwarancyjna<sup>64</sup>. Dokument ten

<sup>59</sup> Sytuacja dopuszczalna przy realizacji zamówienia publicznego, na podstawie przepisów art. 144 ust. 1 pkt 6 Pzp.

<sup>60</sup> Dalej „STWiORB”.

<sup>61</sup> § 9 ust. 1 umowy „Polecenia Zamawiającego”.

<sup>62</sup> Pkt 19.4 SIWZ - Opis kryterium „Długość okresu gwarancji”.

<sup>63</sup> § 14 umowy – Gwarancja jakości.

<sup>64</sup> Załącznik nr 3 do umowy.

określał zasady naliczania kary umownej należnej GDDKiA, prawo do żądania od gwaranta stosownego odszkodowania oraz zasady realizowania przeglądów gwarancyjnych.

(akta kontroli str. 597-613, 692-693, 740, 874-877)

2.2.2. Umowa zawierała postanowienia w zakresie odpowiedzialności wykonawcy z tytułu rękojmi, która wynosiła 60 miesięcy<sup>65</sup>. Były one zgodne z warunkami wynikającymi z prowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego. Postanowienia umowy dodatkowo określały: moment rozpoczęcia biegu okresu rękojmi, prawo Zamawiającego do dochodzenia roszczeń po upływie okresu 60 miesięcy w przypadku powstania i zgłoszenia wady przed jego upływem, okoliczności stanowiące podstawę do naliczenia przez Oddział kar i usunięcia wad na koszt wykonawcy. W załączniku do umowy pn. „Tryb usuwania wad”<sup>66</sup> uszczegółowiono kwestie związane z realizacją uprawnień i obowiązków stron z tytułu udzielonej rękojmi, kwalifikację wad i usterek oraz sposób komunikacji między stronami.

(akta kontroli str. 597-613, 692-693, 740, 874-877)

2.2.3. W SIWZ oraz w zawartej umowie zamieszczono postanowienia dot. wymogu wniesienia zabezpieczenia należytego wykonania umowy, które ustalono w wysokości 8% wynagrodzenia wykonawcy, tj. 355 tys. zł. Wykonawca w dniu podpisania umowy wniósł ustaloną kwotę zabezpieczenia w formie gwarancji ubezpieczeniowej. Zgodnie z postanowieniami umowy, 70% wniesionego zabezpieczenia przeznaczono na zabezpieczenie zgodnego z umową wykonania robót, natomiast 30% na zabezpieczenie roszczeń z tytułu rękojmi<sup>67</sup>. W zakresie postanowień umowy dotyczących zabezpieczenia jej należytego wykonania Oddział dopuścił możliwość skorzystania z tworzenia zabezpieczenia przez potrącenia, o których mowa w art. 150 ust. 3 Pzp<sup>68</sup>. Zabezpieczenie zostało przedłużone 22 grudnia 2021 r. poprzez zawarcie aneksu do udzielonej gwarancji ubezpieczeniowej. Po upływie ważności przedłużonego zabezpieczenia w postaci gwarancji ubezpieczeniowej Oddział zgodnie z wyjaśnieniami Dyrektora Oddziału, dysponował zabezpieczeniem w kwocie 389 tys. zł, stanowiącej część wynagrodzenia, wypłaconą Wykonawcy po dokonaniu ostatecznego odbioru robót.

Na mocy obowiązującej gwarancji ubezpieczeniowej, Oddział dysponował zabezpieczeniem należytego usunięcia wad i usterek.

(akta kontroli str. 597-613, 694-695, 871-873, 1745, 1867)

2.2.4. Szczegółowe zasady prowadzenia odbiorów zostały określone w STWiORB. Umowa zawierała ogólne postanowienia, wskazujące następujące rodzaje odbiorów: odbiór częściowy; odbiór ostateczny; odbiór przed upływem okresu gwarancji oraz odbiór pogwarancyjny. Terminy dokonywania wymienionych

---

<sup>65</sup> Okres tożsamy z terminem określonym w przepisach Kodeksu cywilnego w zakresie odpowiedzialności sprzedawcy za wady nieruchomości Art. 568 § 1 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dz. U. z 2024 r. poz. 1061).

<sup>66</sup> Załącznik nr 4 do umowy.

<sup>67</sup> Zgodnie z art. 151 ust. 2 Pzp.

<sup>68</sup> Zgodnie z treścią tego przepisu, jeżeli okres realizacji zamówienia jest dłuższy niż rok, zabezpieczenie, za zgodą zamawiającego, może być tworzone przez potrącenia z należności za częściowo wykonane dostawy, usługi lub roboty budowlane.

w umowie odbiorów zostały określone w samej umowie<sup>69</sup>, której odpowiednie postanowienie zawierało jednocześnie odesłanie w kwestiach szczegółowych dotyczących odbiorów do treści STWiORB. W dokumencie tym opisana została dodatkowa, odrębna kategoria odbioru, czyli odbiór robót zanikających i ulegających zakryciu<sup>70</sup>, ze wskazaniem terminu dokonania tego odbioru<sup>71</sup>. Z czynności poszczególnych odbiorów (z wyłączeniem odbioru częściowego), zgodnie z postanowieniami umowy, sporządzany winien być pisemny protokół. Umowa regulowała również kwestię postępowania Oddziału w przypadku stwierdzenia podczas czynności odbiorowych istotnych wad w przedmiocie umowy<sup>72</sup>. Warunki odbioru robót, w tym szczegółowe warunki odbioru robót zanikających i ulegających zakryciu, określone zostały w STWiORB.

(akta kontroli str. 597-613, 1877-1900)

2.2.5. W zawartej umowie zamieszczono postanowienia stanowiące o zabezpieczeniu interesów GDDKiA poprzez m.in. uprawnienie do formułowania w stosunku do wykonawcy poleceń w zakresie zmiany ilości i jakości realizowanych prac, ustalenie obowiązku wykonawcy informowania Oddziału o postępie prac oraz aktualizowania harmonogramu rzeczowo-finansowego, a także obowiązku informowania Oddziału o ujawnionych rozbieżnościach pomiędzy przyjętymi założeniami, a stanem faktycznym wraz z przedstawieniem przez wykonawcę propozycji dalszego postępowania<sup>73</sup>.

Katalog kar umownych określał podstawę wymagalności kar, które stanowiły m.in.: opóźnienie w wykonaniu przedmiotu umowy; opóźnienie w usunięciu wad stwierdzonych przy odbiorze ostatecznym, odbiorze w okresie rękojmi i gwarancji oraz odstąpienie od umowy z przyczyn leżących po stronie wykonawcy<sup>74</sup>.

Na etapie prowadzonego postępowania przetargowego oferenci zwracali się do Oddziału w trybie wyjaśnień treści SIWZ, o obniżenie wysokości kar umownych. Oddział nie uwzględnił żadnej z tych propozycji, pozostawiając bez zmian opracowane przez siebie postanowienia umowy, określające wysokości kar umownych.

(akta kontroli str. 597-613, 724-738)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Ogłoszenie o udzieleniu zamówienia na wykonanie robót budowlanych zamieszczono w BZP 88 dni po upływie wymaganego terminu, co stanowiło naruszenie obowiązującego ówczesnie art. 95 ust. 1 Pzp. Ogłoszenie to

---

<sup>69</sup> Dla odbioru częściowego termin 3 dni od daty powiadomienia Zamawiającego przez Wykonawcę o gotowości robót do odbioru wraz z przekazaniem niezbędnych dokumentów. Dla pozostałych odbiorów wskazanych w umowie termin 21 dni od daty powiadomienia Zamawiającego przez Wykonawcę o gotowości robót do odbioru wraz z przekazaniem niezbędnych dokumentów.

<sup>70</sup> W przypadku badanej inwestycji, do tej kategorii robót należały w szczególności wykonania: podbudów z kruszyw, oczyszczenia i skropienia warstw konstrukcyjnych oraz warstw ścieralnych i wiążących.

<sup>71</sup> Odbiór przeprowadzany niezwłocznie, nie później jednak niż w ciągu 3 dni od daty zgłoszenia.

<sup>72</sup> Na podstawie § 11 ust. 4 umowy, Zamawiającemu przysługiwało w takiej sytuacji prawo do odmowy dokonania odbioru, bądź też dokonania odbioru części przedmiotu umowy z jednoczesnym wyznaczeniem Wykonawcy terminu i sposobu usunięcia wad.

<sup>73</sup> § 9 umowy – Polecenia Zamawiającego oraz § 10 umowy – Protokół konieczności.

<sup>74</sup> Przesłanki odstąpienia Zamawiającego od umowy zostały szczegółowo opisane w § 18 umowy – Prawo odstąpienia od umowy.

zamieszono 30 listopada 2020 r., tj. 108 dni od dnia zawarcia umowy w sprawie zamówienia publicznego.

(akta kontroli str. 2859-2864)

Dyrektor Oddziału podał w złożonym wyjaśnieniu, że ogłoszenie o udzieleniu zamówienia nie zostało opublikowane w wymaganym terminie z powodu nadzwyczajnych okoliczności związanych z epidemią COVID-19. W okresie przewidzianym na publikację ogłoszenia, wydział zamówień publicznych zmagał się z utrudnieniami organizacyjnymi i kadrowymi wynikającymi z obowiązujących obostrzeń sanitarnych, absencji chorobowych pracowników oraz konieczności dostosowania się do pracy zdalnej. Wpłynęło to bezpośrednio na terminowe realizowanie obowiązków formalnych związanych z prowadzeniem postępowań o udzielenie zamówień publicznych, w tym publikację stosownych ogłoszeń. Pomimo podjęcia starań mających na celu minimalizowanie skutków tych utrudnień, wspomniane czynniki uniemożliwiły dotrzymanie ustawowego terminu publikacji ogłoszenia. Ogłoszenie zostało opublikowane niezwłocznie po ustaniu przeszkód organizacyjnych i kadrowych. Dyrektor Oddziału podkreślił, że zamawiający dołożył wszelkiej staranności w celu zapewnienia przejrzystości postępowania oraz przestrzegania zasad uczciwej konkurencji.

(akta kontroli str. 2865-2868)

#### OCENA CZĄSTKOWA

Wybór wykonawcy inwestycji przebiegł zgodnie z przepisami Pzp oraz wewnętrznymi regulacjami GDDKiA i został prawidłowo udokumentowany. W umowie z wykonawcą prawidłowo zabezpieczono interesy Oddziału w zakresie należytego wykonania robót budowlanych. Z uchybieniem obowiązującego terminu zamieszczono ogłoszenie o udzieleniu zamówienia publicznego.

#### OBSZAR

### 3. Przebieg inwestycji i nadzór nad realizacją procesów inwestycyjnych

#### Opis stanu faktycznego

3.1. Zgodnie z obowiązującą umową, wykonawca zobowiązany był do aktualizowania harmonogramu rzeczowo-finansowego w przypadku wystąpienia istotnych zmian w postępie robót oraz przedstawiania inspektorowi nadzoru w każdy piątek tygodniowego raportu z postępu prac w formie sprawozdania z minionego tygodnia. Oddział zaakceptował harmonogram rzeczowo-finansowy złożony przez wykonawcę 18 września 2020 r. W raportach tygodniowych wykonawca oprócz przedstawienia robót wykonanych w poprzednim tygodniu, obowiązany był zamieścić plan pracy na kolejny tydzień. Wykonawca w podpisanej umowie został również zobowiązany do zorganizowania comiesięcznych rad budowy. W umowie tej wskazano również kierownika budowy z imienia i nazwiska, który spełniał wymogi wskazane w postępowaniu przetargowym<sup>75</sup>.

(akta kontroli str. 2569-2578, 2806-2807)

W dniu 20 sierpnia 2020 r. Oddział przekazał wykonawcy dokumentację oraz plac budowy.

(akta kontroli str. 563-564)

<sup>75</sup> Kierownik budowy posiadał odpowiednie uprawnienia budowlane oraz poświadczenie przynależności do izby Inżynierów.

Z zapisów dziennika budowy oraz protokołów z rad budowy wynika, że roboty budowlane rozpoczęto 27 października 2020 r. Oddział dopiero 3 listopada 2020 r. zawiadomił Wielkopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego o rozpoczęciu budowy mostu, co zostało szerzej opisane w dalszej części wystąpienia pokontrolnego w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 565-579, 988-1113, 2701-2782)

Z protokołów rad budowy wynika, że wykonawca miał opóźnienie w trakcie wykonywania robót, jednakże deklarował nadrobienie opóźnienia. W okresie prowadzenia robót, harmonogram robót był pięciokrotnie aktualizowany, przy czym wykonawca deklarował, że opóźnienie to nie będzie miało wpływu na ostateczny, umowny termin zakończenia prac.

(akta kontroli str. 1994-2126)

W związku z wypadkiem samochodu ciężarowego wykonawca zwrócił się do Oddziału o wydłużenie terminu zakończenia robót. Na mocy zawartego 14 grudnia 2021 r. aneksu nr 1 do umowy przedłużono termin zakończenia inwestycji do 14 maja 2022 r. Oddział zaakceptował również przedłożony przez wykonawcę nowy harmonogram robót.

(akta kontroli str. 614-615, 2386-2402, 2569-2570)

Na podstawie analizy dokumentów budowy w tym dziennika budowy, protokołów z rad budowy oraz protokołów częściowych odbiorów robót, a także kart obmiaru i raportów tygodniowych przedkładanych przez wykonawcę Oddziałowi stwierdzono m.in., że:

- w 52 raportach tygodniowych przedłożonych do kontroli znajdowały się raporty tygodniowe zawierające błędy formalne<sup>76</sup>,

- w okresie prowadzenia robót brakowało 8 raportów tygodniowych z 2022 r.

Odnosząc się do braku raportów tygodniowych w 2022 r. Dyrektor Oddziału podał, że *w tym roku odbywały się co tydzień Narady Techniczne z czego sporządzano odpowiednie protokoły, które w wystarczającym zakresie dokumentowały proces budowy.*

(akta kontroli str. 1738-1742, 2127-2192)

Spośród 156 przekazanych do kontroli kart obmiaru robót, w 11 kartach brakowało podpisu inspektora nadzoru, co zostało szerzej opisane w dalszej części wystąpienia pokontrolnego w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 1956-1993)

Projekt czasowej organizacji ruchu został zatwierdzony przez Oddział oraz przez komendanta wojewódzkiego policji. 7 października 2020 r. wykonawca poinformował<sup>77</sup> komendanta wojewódzkiego policji o wprowadzeniu zatwierdzonej tymczasowej organizacji ruchu. W piśmie tym wykonawca poinformował o prowadzeniu ruchu kołowo-pieszego po obiekcie tymczasowym.

(akta kontroli str. 988-999, 1467-1574)

---

<sup>76</sup> Te same numery raportów (z dnia 6.08.2021 r. i 30.07.2021 r.) oraz wpisany ten sam tydzień prowadzonych prac w różnych raportach (z dnia 13.11.2020 r. i 20.11.2020 r.).

<sup>77</sup> Pismo Wykonawcy nr 76/10/SpK/20 z 27.10.2020 r.

Wykonawca po zakończeniu wszystkich prac na budowie mostu, 25 sierpnia 2022 r. poinformował Oddział i właściwe jednostki policji o zamiarze wprowadzenia stałej organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 1467-1477)

Na podstawie przeprowadzonych oględzin nie stwierdzono ubytków w nawierzchni asfaltowej na całej długości remontowanego odcinka drogi. Stwierdzono również brak zanieczyszczeń na drodze oraz chodniku i drodze rowerowej. W czasie oględzin stwierdzono dużą ilość chwastów zarówno na schodach technicznych, jak i na wybrukowanych częściach przyczółków mostowych. Zatwierdzony projekt stałej organizacji ruchu był zgodny ze stanem faktycznym na wybudowanym odcinku. Wszystkie znaki ustawiono w odpowiednich miejscach oraz były czytelne. Wszystkie bariero-poręcze, bariery mostowe oraz drogowe były stabilne bez śladów korozji lub uszkodzeń. Cała płyta nośna zarówno od spodu, jak i z boku była zabezpieczona powłoką żywiczną, odporną na warunki atmosferyczne. Stwierdzono jednak brak kratki zabezpieczającej odwodnienie nasypu od strony Grodziska Wielkopolskiego, co zostało szerzej opisane w dalszej części wystąpienia pokontrolnego w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości” oraz deformację nawierzchni na połączeniu nowo wybudowanego odcinka drogi z istniejącą nawierzchnią. W czasie oględzin starszy specjalista Wydziału Mostów zapewnił o planowanym uzupełnieniu brakującej kratki. Na skarpach rzeki widoczna była wegetacja roślin, nie stwierdzono osuwisk, rozmyć lub ubytków w skarpie.

(akta kontroli str. 1869-1876)

3.2. W związku z napotkaniem w podłożu starego obiektu mostowego, pozostałości starych fundamentów<sup>78</sup>, uniemożliwiających wykonanie posadowienia zgodnie z projektem, Oddział dokonał zmian zakresu rzeczowego po zawarciu umowy o roboty budowlane. Na spotkaniu projektanta z przedstawicielami Oddziału i wykonawcy, które odbyło się 29 kwietnia 2021 r. uzgodniono: zmianę posadowienia mostu z kolumn typu jet-grouting<sup>79</sup> na posadowienie mieszane, bezpośrednie na starych fundamentach oraz wymianę gruntu wraz ze współpracującą ścianką szczelną. Wprowadzone zmiany w projekcie budowlanym na podstawie karty nadzoru autorskiego, zgodnie z art. 36a Prawa budowlanego były zmianami nieistotnymi i nie wymagały ponownego wystąpienia o pozwolenie na budowę.

(akta kontroli str. 580-587, 1583, 1812-1842)

Ze względu na powyższe zmiany posadowienia budowanego obiektu mostowego, wykonawca przedłożył kosztorys robót dodatkowych w wysokości 177 162,33 zł (netto).

(akta kontroli str. 1812-1849)

Korekcie uległ również kształt linii wbicia oraz rodzaj zastosowanych barier drogowych. Zmiany te zwiększyły wynagrodzenie wykonawcy o 40 897,12 zł. (netto). Aktualizację projektu stałej organizacji ruchu, która była częścią dokumentacji projektowej, wykonał autor całej dokumentacji projektowej, który jednocześnie sprawował nadzór autorski.

---

<sup>78</sup> W związku z lokalizacją starych fundamentów pod przyczółkami rozbieranego obiektu mostowego, w przeprowadzonych wcześniej badaniach geologicznych nie można było tego przewidzieć.

<sup>79</sup> Iniekcja strumieniowa.

(akta kontroli str. 1850-1863, 2857-2862)

W związku z tymi zmianami, 12 kwietnia 2022 r. został podpisany aneks nr 2 zwiększający wynagrodzenie wykonawcy o 218 059,45 zł (netto). Wartość całkowita budowanego mostu po zakończeniu wszystkich robót wyniosła 3 828 595,51 zł (netto). Oddział dokonał płatności całej należności 21 września 2022 r.

(akta kontroli str. 645-652)

3.3. Zamówienie publiczne w zakresie nadzoru inwestorskiego na budowie mostu zostało prawidłowo przeprowadzone w trybie przetargu nieograniczonego. Ogłoszenie o zamówieniu zostało umieszczone na stronie BZP w dniu 3 września 2020 r. Przedmiotowe ogłoszenie zostało zamieszczone w miejscu publicznym dostępnym w siedzibie Oddziału oraz na stronie internetowej GDDKiA w okresie od 3 września do 6 października 2020 r.

(akta kontroli str. 1114-1229)

Na podstawie przeprowadzonego postępowania, w dniu 1 października 2020 r., podpisano umowę<sup>80</sup>, w której inspektor nadzoru zobowiązał się do wykonywania usługi polegającej na pełnieniu nadzoru inwestorskiego na przedmiotowym zadaniu w branży mostowej. Integralnymi składnikami tej umowy były: SIWZ oraz jej modyfikacja i wyjaśnienia jej treści, opis przedmiotu zamówienia, oferta wykonawcy z 11 września 2020 r. wraz z załącznikami (dalej: Oferta).

(akta kontroli str. 1117-1121, 1124-1140, 1163-1208)

W związku z wypadkiem samochodu ciężarowego, aneksem nr 1 z 14 lutego 2022 r. wydłużono termin obowiązywania umowy o kolejne pięć miesięcy oraz jeden miesiąc na rozliczenie zadania.

(akta kontroli str. 1122-1123)

W opisie przedmiotu zamówienia ujęto obowiązki inspektora nadzoru obejmujące m.in.:

- organizację pracy związanej z nadzorem tak, aby z tego tytułu nie było zbędnych przerw w realizacji robót przez wykonawcę,
- zatwierdzenie programu Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia, kontrolowanie przestrzegania przez wykonawcę zasad BHP,
- sporządzanie w odstępach 1-miesięcznych sprawozdań z postępu robót z dokumentacją fotograficzną, składających się z opisu na temat kontraktu oraz opisu stanu realizacji zadania, wyrażonego procentowo zaawansowania rzeczowego i finansowego w stosunku do harmonogramu rzeczowo-finansowego, określenie jakości robót na podstawie badań laboratoryjnych,
- kontrolę bezpośrednią robót minimum trzy razy w każdym tygodniu, potwierdzoną wpisem do dziennika budowy, zapewniającą skuteczność nadzoru,
- sprawowanie bezpośredniego nadzoru nad wprowadzaną organizacją ruchu przez wykonawcę na czas realizacji robót, w tym jej zgodności z zatwierdzonym przez zarządcę drogi projektem organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 1124-1140)

Oddział nie wygzekwował od inspektora nadzoru obowiązku kontroli bezpośredniej robót minimum trzy razy w tygodniu. Ponadto, Oddział nie

---

<sup>80</sup> Umowa NR O.PO.D-3.2413.95.2020 z dnia 1 października 2020 r.

wyegzekwował od inspektora nadzoru obowiązku zatwierdzenia Planu Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia (dalej: BIOZ), co zostało szerzej opisane w dalszej części wystąpienia pokontrolnego w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 625-638, 1124-1140)

Oddział skorzystał z uprawnienia i zobowiązał projektanta do sprawowania nadzoru autorskiego w umowie na opracowanie dokumentacji projektowej, co zostało opisane w pierwszym obszarze niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 314-317, 551, 580)

3.4. W wyniku realizacji inwestycji osiągnięto zakładane efekty rzeczowe. Podstawowym celem inwestycji było wyeliminowanie zagrożenia, jakie dla użytkowników drogi stwarzał niespełniający parametrów technicznych i użytkowych dostosowanych do obecnych wymagań i potrzeb, będący w złym stanie technicznym, obiekt mostowy. W szczególności, użytkowany wcześniej obiekt mostowy nie spełniał wymagań w zakresie nośności. Był on eksploatowany od 1966 r. i posiadał klasę nośności „C”. Nowy obiekt zaprojektowano jako obiekt klasy „A” o nośności do 42 ton. Ponadto, dotychczasowa konstrukcja mostu uniemożliwiała zastosowanie elementów właściwie zabezpieczających ruch pojazdów oraz pieszych. Ścieżka pieszo-rowerowa znajdująca się bezpośrednio przy jezdni miała skrajnię poziomą 1,65 m.

W wyniku zrealizowanej przebudowy obiektu uzyskano zakładane parametry mostu:

- długość – 15,20m,
- szerokość – 14,67m,
- klasa obciążenia – „A”,
- jezdnia 2 x 3,5m,
- chodnik szerokości – 1,5m,
- ścieżka pieszo-rowerowa o szerokości 3,00m.

(akta kontroli str. 1738-1745)

Z analizy dziennika budowy wynikało, że od 4 grudnia 2020 r. do 20 sierpnia 2021r. kierownik budowy nie dokonywał wpisów w tym dokumencie.

(akta kontroli str. 2701-2782)

Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że *oprócz kierownika budowy osobami uprawnionymi do dokonywania wpisów był kierownik robót mostowych*. Dodał, że *w opinii Oddziału we wskazanym wyżej okresie proces realizacji był odpowiednio dokumentowany w dzienniku budowy*.

(akta kontroli str. 1581)

W dzienniku budowy tom I, brakowało informacji o fakcie zamknięcia dziennika oraz jego kontynuacji w następnym, kolejno numerowanym tomie.

(akta kontroli str. 2701-2782)

Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że *zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa prowadzenie dziennika budowy, w tym dokonywanie wpisów należy do obowiązków kierownika budowy*. Dodał, że *Oddział GDDKiA w Poznaniu podejmie działania, aby taka sytuacja nie powtórzyła się w przyszłości*.

(akta kontroli str. 1581)

W dzienniku budowy prawidłowo i terminowo dokumentowane były prace dotyczące zgłoszenia i potwierdzania wykonanych robót zanikających lub ulegających zakryciu.

(akta kontroli str. 2701-2782)

W czasie prowadzonych prac inspektor nadzoru weryfikował przedkładane przez wykonawcę wnioski o zastosowanie poszczególnych materiałów budowlanych zawierające m.in.: deklaracje właściwości użytkowych, skład chemiczny oraz sposób ich wykorzystania.

(akta kontroli str. 1000-1113)

W STWiORB znajdowało się 40 SST dotyczących robót mostowych oraz 19 SST dotyczących robót drogowych. Do analizy realizacji SST przez wykonawcę w czasie wykonywania robót budowlanych zgodnie z STWiORB wybrano pięć SST dotyczących: betonu konstrukcyjnego<sup>81</sup>, podbudowy nawierzchni asfaltowej warstwy ścieralnej<sup>82</sup> i wiążącej<sup>83</sup>, podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie<sup>84</sup> oraz oznakowania poziomego<sup>85</sup>. Do wskazanych specyfikacji dołączone były Plany Zapewnienia Jakości (dalej: PZJ) wykonane przez kierownika budowy i zatwierdzone przez inspektora nadzoru. W SST znajdowały się informacje dotyczące: zakresu stosowania przedmiotowego SST, zakresu robót, zalecanego materiału wraz z jego składem chemicznym, wymagań technicznych do spełnienia oraz warunków w jakich należy prowadzić wskazane w SST roboty. Zgodnie z SST oraz PZJ, wykonawca przeprowadzał opisane tam roboty budowlane, zgłaszał ich zakończenie wpisem do dziennika budowy a inspektor nadzoru potwierdzał ich wykonanie. Po wykonaniu danych robót budowlanych laboratorium Oddziału przeprowadzało wymagane badania sprawdzające, potwierdzając spełnienie wymagań SST.

(akta kontroli str. 1877-1964)

W okresie wykonywania robót budowlanych zostały przeprowadzone badania laboratoryjne ośmiu elementów obiektu mostowego m.in.: beton fundamentu, beton przyczółków, belki typu KUJAN, beton ustroju nośnego, zagęszczenie gruntu przy przyczółkach, zagęszczenie warstwy wiążącej i ścieralnej oraz równość nawierzchni. Z przedłożonych sprawozdań<sup>86</sup>, wynikało jakie badania zostały wykonane, miejsce wykonania oraz jakość danego asortymentu. Sprawozdania te zawierały również datę, podpis oraz lokalizację umożliwiającą identyfikację miejsca pobrania próbek lub przeprowadzenia badania konkretnego wbudowanego materiału. Miejscem poboru próbek był głównie obiekt mostowy, natomiast w jednym przypadku był to zakład producenta betonu oraz producenta kruszywa. W wyniku niespełnienia wymogów STWiORB badania były powtarzane<sup>87</sup> po przeprowadzonych pracach naprawczych. Wyniki z przeprowadzonych badań określały identyfikację próbki, jednostkę pomiarową, wynik badań, wymagania wg SST oraz ocenę zgodności z wymogami.

---

<sup>81</sup> M.13.01.01

<sup>82</sup> D.05.03.04

<sup>83</sup> D.05.03.02

<sup>84</sup> D.04.01.01

<sup>85</sup> D.07.01.01

<sup>86</sup> Badania były przeprowadzane przez laboratorium drogowo – Wydział Technologii i Jakości Budowy Dróg Oddziału GDDKiA w Poznaniu.

<sup>87</sup> Dotyczyło to betonu i warstwy naprawczej belek KUJAN oraz nawierzchni asfaltowej.

(akta kontroli str. 1225-1466)

Inspektor nadzoru weryfikował użyte materiały na podstawie wniosków materiałowych wraz z wymaganymi załącznikami oraz zatwierdzonymi PZJ, przed dopuszczeniem materiału do wbudowania w obiekt mostowy. Wykonawca robót złożył 73 wnioski materiałowe, które zostały zatwierdzone przez inspektora nadzoru.

(akta kontroli str. 995, 1000-1113)

3.5. W związku z pogarszającym się stanem technicznym mostu tymczasowego, powodującego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, 15 kwietnia 2022 r. odbyła się wizja lokalna na budowie w celu oceny stanu objazdu, tj. mostu tymczasowego. Komisja postanowiła przenieść ruch drogowy na budowany obiekt, przed zakończeniem wszystkich robót i uzyskaniem pozwolenia na użytkowanie, co było niezgodne z wydanym pozwoleniem na budowę oraz Prawem budowlanym i zostało szerzej opisane w dalszej części wystąpienia pokontrolnego w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 618-621, 1582)

W dzienniku budowy, w dniu 13 maja 2022 r., kierownik budowy wpisał zakończenie robót oraz zgłosił obiekt jako gotowy do odbioru. Z wpisu tego wynika również, że wprowadzono stałą organizację ruchu i uporządkowano teren budowy. W tym samym dniu inspektor nadzoru potwierdził zakończenie robót oraz gotowość obiektu do uzyskania pozwolenia na użytkowanie. 13 maja 2022 r. Oddział wystąpił do wojewódzkiego inspektora nadzoru budowlanego o pozwolenie na użytkowanie przedmiotowego obiektu mostowego. Do wniosku dołączono oświadczenia o:

- właściwym zagospodarowaniu terenów przyległych do wybudowanego obiektu;
- potraktowaniu wniosku o pozwolenie na użytkowanie wybudowanego obiektu jako zawiadomienia o zakończeniu budowy w świetle przepisów ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych;
- niewnoszeniu sprzeciwu do zakończenia budowy przez organy wymienione w art. 56 Prawa budowlanego.

Zastępca Dyrektora Oddziału wystąpił o wydanie pozwolenia na użytkowanie przebudowanego mostu, pomimo posiadania informacji wskazujących na konieczność przeprowadzenia dodatkowych robót. Powyższe zostało szerzej opisane w dalszej części wystąpienia pokontrolnego w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 588-596, 639-644, 1582)

Wielkopolski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego w dniu 20 maja 2022 r. wydał zaświadczenie o braku podstaw do wniesienia sprzeciwu do użytkowania ww. obiektu budowlanego.

(akta kontroli str. 622-623)

3.6. Odbiór końcowy inwestycji przeprowadzono 26 sierpnia 2022 r. Po dokonaniu oględzin, stwierdzono prawidłowość wykonanych robót pod względem technicznym i technologicznym. Komisja odbiorowa w protokole odbioru ostatecznego zamieściła następujące uwagi:

- odtworzyć oznakowanie poziome, wprowadzić stałą organizację ruchu,
- uzupełnić kosze osadnikowe we wpustach mostowych,
- uzupełnić powłokę malarską odwodnienia od strony Poznania,
- usunąć plamy na izolacyjno-nawierzchni kapy strona lewa,
- poprawić miejsca napraw belek KUJAN po badaniu.

Zgodnie z protokołem robót usterkowych, powyższe zalecenia zostały wykonane przez wykonawcę i zaakceptowane przez komisję odbiorową w dniu 22 września 2022 r.

(akta kontroli str. 588-596, 604, 639-644, 1582, 2701-2782)

3.7. W procesie realizacji inwestycji nie prowadzono żadnej kontroli i audytu wewnętrznego tego przedsięwzięcia. Obiekt ten nie był też przedmiotem kontroli prowadzonej przez podmioty zewnętrzne.

(akta kontroli str. 1744)

3.8. Do wszystkich wystawionych przez wykonawcę faktur dołączono protokół odbioru częściowego robót zawierające zestawienie wartości wykonanych robót.

(akta kontroli str. 1595-1596, 2403-2568)

Na podstawie wystawionych faktur, do których były dołączone częściowe protokoły odbioru robót, inwestor dokonywał płatności, w terminie zgodnym z zawartą umową. Ostatnia faktura za wykonanie wszystkich robót została zapłacona 21 września 2022 r., tj. po dokonaniu wszystkich napraw związanych z realizacją programu naprawczego belek KUJAN i nawierzchni asfaltowej oraz usunięciu wad i usterek zgłoszonych w protokole odbioru końcowego z 26 sierpnia 2022 r.

(akta kontroli str. 645-652)

W czasie realizacji inwestycji, wykonawca, w celu realizacji przedmiotu zamówienia, na podstawie zawartych umów oraz zleceń zatrudnił 13 podwykonawców. Na podstawie zawartych umów, podwykonawcy zrealizowali m.in. następujące elementy zadania inwestycyjnego:

- budowę objazdu zgodnie z projektem oraz roboty rozbiórkowe na przedmiotowym obiekcie,
  - wytworzenie i przywiezienie belek strunobetonowych,
  - dostawę i montaż dylatacji,
  - izolację z papy zgrzewalnej,
  - wykonanie warstwy wiążącej z asfaltu lanego,
  - wykonanie warstwy ścieralnej oraz warstwy wiążącej z asfaltobetonu.
- Wszystkie umowy z podwykonawcami zawierały elementy wskazane przez inwestora w umowie z wykonawcą, m.in.:
- termin zapłaty wynagrodzenia,
  - ceny jednostkowe za wykonywane prace,
  - przedmiot umowy oraz termin wykonania,
  - zatrudnianie pracowników wyłącznie na umowę o pracę,
  - gwarancje jakości wykonanych robót oraz rękojmię.

(akta kontroli str. 1615-1737)

Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że przez cały okres realizacji zadania, do Inwestora nie wpływały jakiegokolwiek sygnały o braku zapłaty na rzecz podwykonawców przez wykonawcę.

(akta kontroli str. 2857-2864)

Na podstawie wystawionych zleceń m.in. wykonano roboty teletechniczne i dostarczono: elementy murów oporowych, kruszywo bazaltowe, konstrukcje prefabrykatów zbrojeniowych. W zleceniach tych zawarto m.in.: zakres zlecenia, termin wykonania, udzielone gwarancje, wartość zlecenia oraz warunki płatności.

(akta kontroli str. 1599-1614)

Z wyjaśnień Dyrektora Oddziału wynika, że *nie wystąpiły przypadki ponaglania wykonawcy związane z realizacją płatności na rzecz podwykonawców oraz nie było przypadków regulowania przez Oddział należności podwykonawców.*

(akta kontroli str. 2193-2197)

3.9. W trakcie realizacji inwestycji nie wystąpiły opóźnienia w regulowaniu przez inwestora płatności na rzecz wykonawcy robót oraz inspektora nadzoru.

(akta kontroli str. 645-657)

Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że *w okresie prowadzenia tego zadania Oddział realizował wszystkie płatności w terminie umownym tj. do 30 dni od daty prawidłowo dostarczonej faktury.*

(akta kontroli str. 2193-2197)

W czasie odbioru końcowego, wykonawca przekazał Oddziałowi kompletny Operat Kolaudacyjny. W dokumentacji powykonawczej wchodzącej w skład Operatu Kolaudacyjnego znajdowały się m.in.:

- sprawozdania techniczne,
- protokoły z prób obciążeń,
- dzienniki budowy,
- tabele elementów scalonych,
- protokoły odbioru robót,
- karty obmiaru robót,
- projekt budowlany ze zmianami,
- projekt wykonawczy,
- szczegółowe specyfikacje techniczne,
- projekty technologiczne ścianek szczelnych, wzmocnienia gruntu, dylatacji,
- zatwierdzenia materiałowe,
- deklaracje i certyfikaty materiałowe,
- programy zapewnienia jakości,
- wyniki przeprowadzonych badań laboratoryjnych,
- deklaracje na prefabrykaty, dylatacje, łożyska, bariery drogowe.

(akta kontroli str. 2801-2805)

Ostatnia faktura wykonawcy robót została zapłacona przez Oddział 21 września 2022 r. Obiekt mostowy o wartości 4700 tys. zł został przyjęty do ewidencji środków trwałych 11 października 2022 r.

(akta kontroli str. 645-659)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

1. Dyrektor Oddziału nie zawiadomił wojewódzkiego inspektora nadzoru budowlanego o zamierzonym rozpoczęciu robót budowlanych przed dniem faktycznego ich rozpoczęcia.

Stosownie do art. 41 ust. 4 Prawa budowlanego inwestor jest obowiązany zawiadomić m.in. organ nadzoru budowlanego o zamierzonym terminie

rozpoczęcia robót budowlanych, dla których wymagane jest uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę.

Zgodnie z dziennikiem budowy, w dniach od 27 października do 2 listopada 2020 r., zrealizowano następujący zakres prac: dokonano wytyczenia trasy i punktów wysokościowych, rozpoczęto roboty związane ze zdjęciem warstwy humusu, przygotowano teren pod wytyczenie drogi tymczasowej a następnie rozpoczęto wykonywanie nasypu drogi dojazdowej i wykopu pod tymczasowy przyczółek mostu objazdowego.

Dyrektor Oddziału dopiero 3 listopada 2020 r. skierował do wojewódzkiego inspektora nadzoru budowlanego zawiadomienie o zamierzonym terminie rozpoczęcia robót budowlanych, tj. od 9 listopada 2020 r.

(akta kontroli str. 565-579, 2701-2708)

Dyrektor Oddziału podał w złożonych wyjaśnieniach, że *zgodnie z pismem wykonawcy z 27 października 2020 roku planowano wprowadzenie tymczasowej organizacji ruchu po siedmiu dniach od powiadomienia Oddziału. Dlatego 3.11.2020 roku Oddział powiadomił WWINB o rozpoczęciu budowy obiektu budowlanego.*

(akta kontroli str. 988, 991-992)

NIK wskazuje, że pisemne deklaracje wykonawcy nie zwalniają inwestora z obowiązku stałego sprawowania nadzoru nad przebiegiem realizowanych inwestycji.

2. W czasie wykonywania robót budowlanych pracownicy Oddziału nie wyegzekwowali od inspektora nadzoru niektórych czynności nadzoru, w tym:

1) zatwierdzenia przez inspektora nadzoru Planu Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia, który to obowiązek ujęto w pkt 2.6 ppkt 4 opisu przedmiotu zamówienia stanowiącego integralną część umowy w sprawie pełnienia nadzoru inwestorskiego.

(akta kontroli str. 624-638, 1117-1125)

Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że *za dopełnienie tego obowiązku, przyjęto informację zawartą w pkt 2 protokołu z Rady Budowy nr 1 z dnia 7.10.2020 gdzie ujęto, że Wykonawca przedłożył Program BIOZ. Dodał, że dopełniło to obowiązek Kierownika Budowy o sporządzeniu lub zapewnieniu sporządzenia, przed rozpoczęciem budowy, planu BIOZ. Wskazać w tym kontekście należy, że przedłożenie ww. dokumentu nie jest równoznaczne z jego zatwierdzeniem.*

(akta kontroli str. 1580-1583)

2) obowiązku kontroli robót minimum trzy razy w każdym tygodniu wraz z potwierdzenia tego wpisem do dziennika budowy, tj. obowiązku wskazanego w art. 2 pkt 2.6 ppkt 28 opisu przedmiotu zamówienia<sup>88</sup>. W całym okresie prowadzenia robót, tj. 91 tygodni, inspektor nadzoru dokonał wpisów w dzienniku budowy potwierdzających swoją obecność na budowie jedynie 86 razy.

(akta kontroli str. 625-638, 1117-1140, 2701-2782)

Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że *w dzienniku budowy nie jest konieczne każdorazowe dokumentowanie obecności Inspektora Nadzoru na budowie. Wpisy do dziennika*

---

<sup>88</sup> Stanowiący integralną część umowy opis przedmiotu zamówienia (dalej także OPZ).

*budowy były prowadzone zgodnie z przywołanym rozporządzeniem w sprawie prowadzenia dzienników budowy, montażu i rozbiórki § 5 ust. 3 oraz Prawem budowlanym art. 47a.*

(akta kontroli str. 1577-1583)

3) zatwierdzenia 11 kart obmiaru robót. Obowiązkiem inspektora nadzoru wskazanym w art. 2 pkt 2.6 ppkt 19 OPZ było m.in. sprawdzanie zakresu rzeczowego robót przez udział w obmiarach na budowie oraz kontrola i akceptacja wyliczeń w karcie obmiarów.

(akta kontroli str. 1965-1993)

W wyjaśnieniach, starszy specjalista Wydziału Mostów, sprawujący nadzór nad tym zadaniem podał, że *karty obmiaru są jedynie załącznikami do rozliczenia ilości i wartości wykonanych robót i są dołączone do protokołu odbioru częściowego, który był następnie akceptowany przez inspektora nadzoru i zatwierdzany przez Oddział. Dodał, że to protokół odbioru częściowego stanowi podstawę do wystawienia faktury, a nie sama karta obmiaru.*

(akta kontroli str. 1968)

Z wyjaśnień Dyrektora Oddziału wynika, że *karty obmiaru robót niepodpisane przez inspektora nadzoru były ujęte w miesięcznym rozliczeniu wartości i ilości wykonanych robót. W zestawieniu umieszczone były karty obmiaru z dokumentacją powykonawczą, a dokumentację powykonawczą opracował Wykonawca i najwidoczniej dołączył do niej egzemplarze kart niepodpisane. Dyrektor Oddziału dodał, że karty obmiaru nie są dokumentem prawnie określonym w umowie i miały charakter pomocniczy. Dyrektor Oddziału podkreślił, że: (•) zatwierdzenie zestawienia wartości wykonanych robót w danym okresie rozliczeniowym było dokonywane w protokole odbioru częściowego na podstawie rozliczenia ilości i wartości wykonanych robót sporządzanych w okresach miesięcznych, (•) protokół odbioru częściowego stanowił podstawę do wystawienia faktury, a nie sama karta obmiaru, (•) protokół odbioru częściowego jest wystawiany na podstawie różnych dokumentów.*

(akta kontroli str. 1741-1743)

NIK wskazuje, że karty obmiaru robót są załącznikiem do protokołu odbioru częściowego robót, a ten z kolei jest podstawą wystawienia faktur przez wykonawcę. Tym samym karty obmiaru stanowią podstawowe dokumenty do wyliczenia ilości i wartości wykonanych robót przez wykonawcę i winny być poddane wnikliwej i szczegółowej analizie przez inspektora nadzoru.

3. W toku przeprowadzonych przez NIK oględzin przebudowanego mostu stwierdzono brak jednej kratki zabezpieczającej odwodnienie przyczółku mostowego.

(akta kontroli str. 1869-1876)

W notatce służbowej starszy specjalista Wydziału Mostów Oddziału GDDKiA w Poznaniu, pełniący nadzór nad realizacją wskazanego obiektu oświadczył, że *powyższa usterka zostanie uwidoczniiona w najbliższym protokole z przeglądu gwarancyjnego i usunięta.*

(akta kontroli str. 2799)

Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że *brak kratki zabezpieczającej wylot odwodnienia, który nie został uwidoczniiony w protokole odbioru końcowego z dnia 26.08.2022*

*roku nie świadczy o braku wykonania kompletnego odwodnienia w momencie zakończenia realizacji. Brak kratki zabezpieczającej wylot odwodnienia został ujawniony w dniu 29.05.2025 i zostanie uwzględniony w najbliższym protokole przeglądu gwarancyjnego i usunięty. Dyrektor wskazał, że wykonawca zostanie wezwany do uzupełnienia tego elementu.*

(akta kontroli str. 2857-2862)

4. Dyrektor Oddziału wyraził zgodę na wdrożenie tymczasowej organizacji ruchu i eksploatację nowo wybudowanego mostu przed uzyskaniem pozwolenia na użytkowanie tego obiektu.

15 kwietnia 2022 r. odbyła się wizja lokalna w celu oceny stanu objazdu, tj. mostu tymczasowego. W czynnościach tych wzięli udział przedstawiciele wykonawcy, kierownik obwodu drogowego, inspektor nadzoru oraz profesor Politechniki Poznańskiej. Po przeprowadzonej wizji lokalnej komisja stwierdziła brak możliwości prowadzenia w sposób bezpieczny dla użytkowników dalszej eksploatacji obiektu tymczasowego, co spowodowało konieczność wyłączenia go z ruchu w celu dokonania niezbędnej naprawy. Mając na uwadze pozytywny test próbnego obciążenia nowego mostu oraz wpis w dzienniku budowy kierownika budowy o gotowości do użytkowania częściowego budowanego obiektu mostowego, komisja postanowiła przenieść ruch drogowy na budowany obiekt, przed zakończeniem wszystkich robót i uzyskaniem pozwolenia na użytkowanie.

(akta kontroli str. 618-621, 2779)

Zgodnie z art. 54 ust. 1 Prawa budowlanego, do użytkowania obiektu budowlanego na budowę którego wymagana jest decyzja o pozwoleniu na budowę można przystąpić, z zastrzeżeniem art. 55 i art. 57, po zawiadomieniu organu nadzoru budowlanego o zakończeniu budowy, jeżeli organ ten, w terminie 14 dni od dnia doręczenia zawiadomienia, nie zgłosi sprzeciwu w drodze decyzji. Oddział poinformował wojewódzkiego inspektora nadzoru budowlanego o zakończonej budowie w dniu 13 maja i uzyskał 20 maja 2022 r. zaświadczenie o braku podstaw do wniesienia sprzeciwu do użytkowania tego obiektu budowlanego.

Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że *projekt organizacji ruchu z klauzulą zatwierdzenia 4081.518.2021 z dnia 4.11.2021 roku dopuszczał udostępnienie jednego pasa ruchu na budowanym obiekcie w etapie II. Było to użytkowanie tymczasowe do zapewnienia przejazdu. Zamawiający stoi na stanowisku, że przy realizowaniu robót etapami na podstawie zatwierdzonej czasowej organizacji ruchu jest możliwe prowadzenie ruchu po nowym obiekcie bez pozwolenia na użytkowanie.*

(akta kontroli str. 1582)

NIK wskazuje, że do użytkowania obiektu przed wykonaniem wszystkich robót budowlanych można przystąpić, tylko na podstawie uwzględnionego przez właściwy organ, wniosku o pozwolenie na częściowe użytkowanie obiektu, a nie na podstawie projektu czasowej organizacji ruchu. Zasada ta dotyczy również odbioru częściowego obiektu budowlanego, którego użytkowanie w całości wymaga zawiadomienia o zakończeniu budowy.

5. Zastępca Dyrektora Oddziału wystąpił o wydanie pozwolenia na użytkowanie przebudowanego mostu, pomimo posiadania informacji wskazujących na konieczność przeprowadzenia dodatkowych prac związanych z zapewnieniem mrozoodporności belek konstrukcyjnych i wymianą wykonanej nawierzchni asfaltowej. Było to działanie nierzetelne.

W dniu 13 maja 2022 r., w związku z zakończeniem przebudowy mostu, Zastępca Dyrektora Oddziału złożył do wojewódzkiego inspektora nadzoru budowlanego wnioski o wydanie pozwolenia na użytkowanie. Z posiadanych przez Oddział dokumentów wynikało jednak, że w trakcie trwania przebudowy dokonano sprawdzenia próbek belek typu Kujan, które wykazały niezgodność z wymaganiami ich właściwości w zakresie mrozoodporności. Pierwsze tego rodzaju wyniki badań Oddział uzyskał w październiku 2021 r., a następnie 17 maja 2022 r. (po dokonaniu odwiertów przeprowadzonych w okresie od lutego do marca 2022 r.). Z kolei, w kwietniu 2022 r. badanie przeprowadzone przez laboratorium Oddziału wykazało, że nie zostały spełnione wymagania w zakresie grubości i pakietu wykonanych warstw nawierzchni. Po złożeniu przez Oddział wniosku o wydanie pozwolenia na użytkowanie mostu, wezwano wykonawcę do usunięcia usterek i w miesiącach czerwiec-sierpień 2022 r. uzgodniono oraz wykonano prace naprawcze obejmujące pokrycie belek Kujan warstwą zabezpieczającą (sprawdzono m.in. grubość powłok i ich odporność na odrywanie) oraz frezowanie i ponowne ułożenie nawierzchni mineralno-asfaltowej (warstwy ścieralnej i wiążącej).

Prace zostały ostatecznie odebrane 26 sierpnia 2022 r. W protokole z tego odbioru wskazano, że występowała konieczność wykonania oznakowania poziomego oraz nakazano wprowadzenie stałej organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 1232-1442)

Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że *roboty w zakresie umożliwiającym wystąpienie o pozwolenie na użytkowanie zostały zakończone w dniu 13.05.2022 roku, a co za tym idzie w tym dniu było możliwe uzyskanie pozwolenia na użytkowanie. Dodał, że odbiory wynikające z umowy trwały jednak dalej, a zakres odbiorów z umowy był szerszy niż zakres umożliwiający wystąpienie o pozwolenie na użytkowanie.*

NIK wskazuje, że po zgłoszeniu przez wykonawcę zakończenia robót, Oddział nie przeprowadził formalnego odbioru końcowego ze wskazaniem wad przedmiotu umowy oraz terminu ich usunięcia. Zgodnie z zawartą umową, odbioru należało dokonać w ciągu 21 dni od otrzymania od wykonawcy zgłoszenia zakończenia prac. Ostatecznego odbioru dokonano po ponad trzech miesiącach od zakończenia budowy, przez co brak było podstaw do ew. żądania zapłacenia kar umownych w przypadku niedotrzymania przez wykonawcę terminu niezbędnych napraw.

(akta kontroli str. 604)

Dyrektor Oddziału podał w wyjaśnieniu, że *w związku z wątpliwościami Zamawiającego dotyczącymi nawierzchni bitumicznej i belek KUJAN, proces odbioru został wstrzymany do czasu wyjaśnienia ww. niezgodności. Dodał, że po wyjaśnieniu tych wątpliwości, wykonawca zgłosił ponownie gotowość do odbioru ostatecznego.*

Oddział, pismem z 23 maja 2022 r. poinformował wykonawcę, że „Zamawiający przyjmuje zgłoszenie Wykonawcy o zakończeniu robót, ale ze względu na stwierdzenie wad istotnych odmawia dokonania odbioru ostatecznego do czasu ich usunięcia”. Dyrektor wyjaśnił, że z treści pisma przekazanego wykonawcy, *nie wynika brak wykonania przedmiotu umowy w terminie umownym i nie doszło do sytuacji warunkującej obciążenie wykonawcy karą umowną.*

(akta kontroli str. 1583, 1864)

## OCENA CZĄSTKOWA

Realizacja inwestycji przebiegała zgodnie z dokumentacją projektową i pozwoleniem na budowę. Osiągnięto zakładane efekty rzeczowe a środki budżetowe zostały prawidłowo wydatkowane. Termin realizacji inwestycji uległ zmianie w stosunku do pierwotnie założonych terminów, co było spowodowane koniecznością wprowadzenia zmian do projektu budowlanego i naprawą zniszczeń będących następstwem zdarzenia drogowego, które miało miejsce w listopadzie 2021 r.

Oddział nieterminowo zawiadomił wojewódzkiego inspektora nadzoru budowlanego o zamierzonym rozpoczęciu robót budowlanych. Ponadto, wystąpił o pozwolenie na użytkowanie nowego obiektu pomimo niezakończenia wszystkich robót. Z uwagi na zły stan mostu tymczasowego zezwolono na poprowadzenie ruchu po nowym moście na blisko miesiąc przed uzyskaniem zgody organu nadzoru budowlanego. W okresie prowadzonych robót budowlanych nie wyegzekwowano od inspektora nadzoru wykonania niektórych czynności nadzoru.

### IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące uwagi i wnioski:

Uwagi Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

Wnioski Najwyższa Izba Kontroli wnosi o podjęcie działań zapewniających:

1. Terminowe:

- informowanie właściwych organów o czynnościach podejmowanych w procesie realizacji zadań inwestycyjnych,
- zamieszczanie w Biuletynie Zamówień Publicznych ogłoszeń o udzieleniu zamówienia publicznego.

2. Egzekwowanie realizacji wszystkich czynności przez osoby wykonujące na rzecz Oddziału zadania nadzoru inwestorskiego.

3. Dokonywanie sprawdzenia kompletności urządzeń stanowiących elementy rozbudowanych obiektów mostowych i podejmowanie niezwłocznych działań na rzecz uzupełnienia stwierdzonych braków.

4. Eksploatację rozbudowanych obiektów inżynierskich po uzyskaniu wymaganych pozwoleń oraz rzetelne informowanie organów nadzoru budowlanego o stanie realizacji inwestycji ubiegając się o uzyskanie zezwoleń na ich użytkowanie.

### V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne sporządzono w postaci elektronicznej.

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

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

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Poznań, dnia 12 czerwca 2025 r.

Najwyższa Izba Kontroli

Delegatura w Poznaniu

Kontrolerzy

Tomasz Mazur

Starszy inspektor k.p.

*/podpisano elektronicznie/*

Wioleta Kucz

Starszy inspektor k.p.

*/podpisano elektronicznie/*

Dyrektor

z up. Zuzanna Kaźmierczak

p.o. Wicedyrektor Delegatury NIK

w Poznaniu

*/podpisano elektronicznie/*