



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Departament Infrastruktury

7. 26 marca 2012 r.

KIN-4114-01-01/2011
I/11/001

Warszawa, dnia 01 marca 2012 r.

Pani
Elżbieta Brenda
Dyrektor Oddziału
Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych
i Autostrad w Warszawie

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹ zwanej dalej „ustawą o NIK”, Najwyższa Izba Kontroli - Departament Infrastruktury przeprowadziła w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad - Oddział w Warszawie (zwanym dalej „Oddziałem”) kontrolę w zakresie realizacji inwestycji „Budowa drogi ekspresowej S2 w Warszawie, odc. Konotopa – Puławska wraz z odc. Lotnisko – Marynarska S79, w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015”, (zwanym dalej „POW”).

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 23 stycznia 2012 r., Najwyższa Izba Kontroli, stosownie do art. 60 ustawy o NIK, przekazuje Pani Dyrektor niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia przygotowanie oraz terminowość realizacji drogi ekspresowej S2 w Warszawie, odc. Konotopa – Puławska wraz z odc. Lotnisko – Marynarska (S79) w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015”.

Realizacja POW stanowi budowę nowej drogi ekspresowej o długości 19,96 km oraz budowę drogi lokalnej o długości 2,4 km, której zakres rzeczowy obejmuje budowę 7 węzłów drogowych, 49 wiaduktów drogowych, 5 mostów, 3 wiaduktów kolejowych, 2 tuneli kolejowych, 1 tunelu drogowego, 2 kładek dla pieszych i 1 tunelu z przejściem dla pieszych.

¹ Dz.U. z 2012 r., poz. 82.

Handwritten:
KIN
2.03.2012
[Signature]

Celem budowy drogi ekspresowej S2 jest wykonanie jednego z fragmentów układu dróg ekspresowych, projektowanych w ramach Warszawskiego Węzła Transportowego, który stanowić będzie połączenie planowanych dróg ekspresowych S7 i S8 oraz autostrady A2 z lotniskiem Chopina.

Budowę inwestycji, o łącznej wartości kosztorysowej 2.347,7 mln zł (oszacowaną w lipcu 2006 r.), rozpoczęto w 2006 r., z planowanym terminem jej zakończenia w 2010 r. Po rozstrzygnięciu przetargów i zawarciu umów, wartość ta została ustalona na kwotę 4.298,3 mln zł, którą w dniu 6 czerwca 2011 r. zaakceptował Minister Infrastruktury. Zaktualizowany w marcu 2010 r. Aneks nr 4 Program inwestycji przewiduje realizację POW w latach 2006-2012.

Inwestycja jest realizowana w 3 etapach:

- Etap I (realizację planowano zakończyć w dniu 15 września 2007 r.; faktyczne zakończenie realizacji nastąpiło w dniu 15 maja 2008 r.):
 - Etap I/1: Wiadukt w ciągu ulicy Poleczki nad torami kolejowymi i trasą NS (Północ – Południe);
 - Etap I/2: Odcinek ulicy Poleczki od ulicy Osmańskiej do wiaduktu, ul. Wirazowa od ul. Poleczki do rejonu węzła MPL Okęcie;
- Etap II (budowę rozpoczęto w 2009 r., a zgodnie z zawartą umową termin jej zakończenia ustalono na dzień 8 kwietnia 2012 r.):
 - Etap II/1: Droga ekspresowa S79 na odcinku od węzła Lotnisko do węzła Marynarska;
 - Etap II/2: Droga ekspresowa S2 na odcinku węzeł Lotnisko - węzeł Puławska;
- Etap III (budowę rozpoczęto w 2010 r. i zgodnie z zawartą umową termin jej zakończenia ustalono na dzień 31 sierpnia 2012 r.) – Południowa Obwodnica Warszawy S2 – odcinek od węzła „Konotopa” (bez węzła) do węzła „Lotnisko” (bez węzła).

W związku z zakończeniem budowy Etapu I w 2008 r. oddano do użytku 2,4 km dróg lokalnych oraz 3 obiekty mostowe.

Z kontroli wynika, że realizacja Etapu II nie zostanie zakończona w terminie do dnia 8 kwietnia 2012 r., a Etapu III do dnia 31 sierpnia 2012 r. Główną przyczyną opóźnień w realizacji inwestycji, jak wynika z kontroli, było niewłaściwe przygotowanie inwestycji oraz zbyt niskie tempo jej realizacji. Według przewidywań Oddziału zakończenie realizacji przedsięwzięcia nastąpi po 2012 r.

Kontrola w szczególności wykazała:

1. W latach 2009-2011 zrealizowano mniejszy zakres robót Etapu II i Etapu III, niż zaplanowano w „Harmonogramie rzeczowo-finansowym”, ujętym w Aneksie nr 4 do Programu inwestycji. Z kontroli wynika, że do dnia 31 grudnia 2011 r. wydatkowano na realizację 3 etapów ogółem 2.881.359,1 tys. zł, co stanowiło 67% zaakceptowanej wartości kosztorysowej inwestycji. Natomiast zgodnie z planem określonym w „Harmonogramie rzeczowo-finansowym”, załączonym do Aneksu nr 4 Programu inwestycji, Oddział do końca 2011 r. powinien wydatkować 83,2% wartości kosztorysowej inwestycji. Ustalono, że zaawansowanie finansowe i rzeczowe poszczególnych etapów inwestycji, na dzień 31 grudnia 2011 r., wyniosło:
 - Etap I - wydatkowano kwotę 253.181,5 tys. zł (100,0% zaakceptowanej wartości kosztorysowej inwestycji), a rzeczowe zaawansowanie wyniosło 100,0%;
 - Etap II – wydatkowano kwotę 1.197.458,4 tys. zł (63,6% zaakceptowanej wartości kosztorysowej inwestycji), a rzeczowe zaawansowanie wyniosło ok. 56,3%, przy upływie 97,7% czasu na realizację budowy;

- Etap III – wydatkowano kwotę 1.430.719,2 tys. zł (66,1% zaakceptowanej wartości kosztorysowej inwestycji), a rzeczowe zaawansowanie wynosiło ok. 39,0%, przy upływie 69,8% czasu na realizację budowy.

Przyczyną niewykonania pełnego zakresu robót budowlanych było m.in. niewłaściwe przygotowanie inwestycji do realizacji, a w tym opóźnienia w przekazywaniu wykonawcom dokumentacji projektowej, jej braki merytoryczne, późne zawarcie umów przez Oddział na przebudowę infrastruktury technicznej, a także nieprzekazywanie wykonawcom w sposób planowy części działek oraz niewykonywanie przez wykonawców zadań w terminach zaplanowanych w harmonogramach budowy.

Niewłaściwe przygotowanie inwestycji do realizacji oraz zbyt niskie tempo realizacji robót przez wykonawców Etapu II i Etapu III, skutkowało nieosiągnięciem w terminach określonych w kontraktach wartości 30% zawansowania w realizacji robót budowlanych, tzw. „wymaganej minimalnej ilości wykonania”².

- Dla Etapu II termin wykonania „wymaganej minimalnej ilości wykonania”, ustalony został na dzień 8 września 2010 r. Pomimo przesunięcia przez Oddział tego terminu o 3 miesiące, tj. do dnia 8 grudnia 2010 r. (oczekiwanie na wydanie zamiennych decyzji o pozwoleniu na budowę oraz decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla węzła Marynarska i węzła Lotnisko oraz odcinka drogi ekspresowej pomiędzy tymi węzłami), wykonawca osiągnął wymaganą wartość wykonanych robót dopiero w dniu 28 lutego 2011 r. Pozostałymi przyczynami niespełnienia ww. warunku było m.in. niskie tempo realizacji robót budowlanych (mała ilość sprzętu i pracowników zaangażowana przez wykonawcę na terenie budowy) oraz późne zawarcie przez Oddział umów na przebudowę infrastruktury technicznej. Na przykład umowa ze Stołecznym Przedsiębiorstwem Energetyki Ciepłej S.A. została podpisana w dniu 24 marca 2010 r., tj. po 6 miesiącach od wprowadzenia wykonawcy na teren budowy.
- Dla Etapu III termin wykonania „wymaganej minimalnej ilości wykonania”, ustalony został na dzień 17 kwietnia 2011 r. Wykonawca wykonał prace o wartości 30% zaakceptowanej kwoty kontraktowej dopiero w dniu 5 listopada 2011 r., tj. z ponad 6 miesięcznym opóźnieniem. Podstawowym powodem tego opóźnienia był brak dostępu do niektórych działek terenu budowy (5 działek udostępniono wykonawcy dopiero w dniu 20 lipca 2011 r.) oraz występujące kolizje z instalacjami technicznymi. Do opóźnień przyczynił się również brak kompletnej dokumentacji projektowej. Zaznaczyć należy, że od 2006 r. nastąpiły 4 zmiany na stanowisku Kierownika Projektu.

Do dnia zakończenia kontroli, Oddział nie podjął decyzji o naliczeniu wykonawcom Etapu II i Etapu III kar umownych za niewykonanie w terminie robót budowlanych o wartości 30% zaakceptowanej kwoty kontraktowej.

2. Pierwszy uzgodniony z Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) Program inwestycji POW został opracowany w lipcu 2006 r. Przewidywał on realizację inwestycji w latach 2006-2010 o wartości kosztorysowej 2.347,7 mln zł. Program ten był 4-krotnie aktualizowany kolejnymi aneksami odpowiednio w: październiku 2006, październiku 2007, czerwcu 2008 i marcu 2010 r. Aneks nr 4 wydłużono okres realizacji POW do 2012 r., a wartość kosztorysową ustalono na kwotę 4.829,7 mln zł. Spowodowane to było

² „Wymagana minimalna ilość wykonania” jest to wartość wykonanych robót budowlanych w określonym terminie, których ogólna wartość jest nie mniejsza niż 30% zaakceptowanej kwoty kontraktowej. Ww. wymóg został zdefiniowany w „Warunkach kontraktu na budowę”. Zgodnie z tymi warunkami, za niewykonanie w terminie „wymaganej minimalnej ilości wykonania”, wykonawca powinien zapłacić Oddziałowi kary umowne.

zwiększeniem kosztów wykupu gruntów, w związku ze wzrostem cen nieruchomości w latach 2008-2009, a także zweryfikowaniem kosztów robót i ich nadzoru. Każda powyższa zmiana Programu inwestycji była uzgodniona z GDDKiA. Zmiany nie zawierały jednak danych o planowanych środkach z poszczególnych źródeł na jej finansowanie³. Wymóg ten został uwzględniony dopiero w projekcie Aneksu nr 5, opracowanym w październiku 2011 r. W projekcie tym określono wartość kosztorysową inwestycji w kwocie 4.298,3 mln zł, nieprzewidziano natomiast w nim zmiany terminu zakończenia realizacji inwestycji. Według stanu na dzień zakończenia kontroli NIK, Aneks nr 5 do Programu inwestycji był w trakcie uzgadniania z właściwymi jednostkami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

3. Oddział nie wywiązał się z warunków wynikających z zawartych umów z wykonawcami Etapu II i Etapu III, w zakresie terminowego przekazania dokumentacji projektowej oraz udostępnienia poszczególnych działek przewidzianych dla realizacji POW.
 - W podpisanej umowie z wykonawcą Etapu III, zgodnie ze Szczegółową Specyfikacją Techniczną (pkt 1.5.1. „Przekazanie terenu budowy”) Oddział zobowiązał się do przekazania wykonawcy wraz z terenem budowy⁴ m.in. wymaganych uzgodnień prawnych i administracyjnych, dziennika budowy oraz dwóch egzemplarzy dokumentacji projektowej (projektu budowlanego i projektu wykonawczego). Ustalono, że w dniu 16 lipca 2011 r. Oddział przekazał projekt budowlany, decyzje administracyjne oraz dzienniki budowy. Nie przekazał natomiast wykonawcy projektu wykonawczego, z uwagi na niezakończony proces jego weryfikacji. Dokumentacja projektowa była niekompletna oraz zawierała braki i błędy. Stwierdzono niespójność wewnętrzną projektów, braki w przedmiarach robót oraz szczegółowych rozwiązaniach projektowych. Dokumentacja ta po zweryfikowaniu, została przekazana wykonawcy robót w dniu 10 listopada 2010 r., tj. blisko po 4 miesiącach od wprowadzenia wykonawcy na teren budowy.
 - W dniu przekazania terenu budowy (4 września 2009 r.), Oddział udostępnił wykonawcy Etapu II 93,3% ogółu działek przewidzianych dla budowy tego odcinka POW. Ostatnia działka została udostępniona wykonawcy w dniu 14 lipca 2010 r., tj. z 10 dniowym opóźnieniem, w stosunku do danych zawartych w załączniku do umowy (oferta - Formularz 2.1. pkt. „*Prawo dostępu do placu budowy*”). Dla Etapu III, w dniu przekazania terenu budowy (16 lipca 2010 r.), Oddział udostępnił 96,3% ogółu działek przewidzianych dla tej budowy. Ostatnie 5 działek zostało udostępnionych wykonawcy w dniu 20 lipca 2011 r., tj. z ponad 6 miesięcznym opóźnieniem, w stosunku do danych zawartych w załączniku do umowy (oferta - Formularz 2.1. pkt. „*Prawo dostępu do placu budowy*”).

Brak spełnienia warunków wynikających z umów zawartych z wykonawcami robót – w zakresie powyższych zagadnień – miał istotny wpływ na planową realizację POW, zgodnie z harmonogramem przyjętym w Aneksie nr 4 do Programu inwestycji.

4. Etap II i Etap III POW realizowano bez zatwierdzonych szczegółowych harmonogramów robót. Przedkładane przez wykonawców projekty szczegółowych harmonogramów robót były niezgodne z warunkami wynikającymi z zawartych umów, co powodowało, że Inżynier Kontraktu odmawiał ich zatwierdzenia.

³ Zgodnie § 6 ust. 1 pkt 1 lit. e) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa (Dz.U. Nr 238, poz. 1579), program inwestycji powinien zawierać dane o planowanych, z poszczególnych źródeł, środkach na jej finansowanie w kolejnych latach realizacji.

⁴ Plac budowy został przekazany wykonawcy w dniu 16 lipca 2010 r.

- Wykonawca Etapu II w okresie pierwszych siedmiu miesięcy budowy posiadał zatwierdzony przez Inżyniera Kontraktu szczegółowy harmonogram realizacji robót. Jednak w wyniku niedostosowania tempa realizacji robót do zaplanowanych terminów wykonania poszczególnych zadań, Inżynier Kontraktu zwrócił się w kwietniu 2010 r. o jego zaktualizowanie. Przedkładane przez wykonawcę kolejne wersje harmonogramów nie były zatwierdzane. Główną tego przyczyną był nieprawidłowo określony w harmonogramie okres realizacji robót, który był dłuższy od terminu zakończenia budowy ustalonego w umowie. Ponadto harmonogramy nie zawierały m.in. prawidłowych szacunków niezbędnej liczby sprzętu i pracowników dla realizacji głównych zadań budowy (Subklauzula „8.3. Harmonogram pkt. d” Warunków kontraktu na budowę).
- Przedstawiony przez wykonawcę Etapu III pierwszy szczegółowy harmonogram budowy nie został zatwierdzony przez Inżyniera Kontraktu z uwagi na niespełnienie m.in. warunków wynikających z Subklauzuli „8.3. Harmonogram pkt. d⁵” Warunków kontraktu na budowę. Od sierpnia 2010 r. do czasu zakończenia kontroli NIK, wykonawca nie przedstawił harmonogramu, który spełniałby warunki określone w Subklauzuli 8.3. W zaktualizowanym przez wykonawcę harmonogramie zaplanowany okres realizacji robót był dłuższy od terminu zakończenia budowy, ustalonego w umowie.

W ocenie NIK, brak zatwierdzonych szczegółowych harmonogramów robót utrudniał możliwość bieżącego kontrolowania tempa realizacji poszczególnych zadań budowy POW.

5. W trakcie realizacji umowy⁶ Etapu II stwierdzono nieprawidłowości w sprawowaniu funkcji inspektora nadzoru inwestorskiego. Ustanowione przez Oddział osoby do pełnienia tej funkcji nie wypełniały swoich obowiązków rzetelnie, zgodnie z zasadami wiedzy technicznej oraz nie potwierdzały faktycznej ilości i wartości wykonanych robót. Ponadto stwierdzono, że Oddział nie ustanowił inspektora nadzoru inwestorskiego, na okres jednego miesiąca, po rozpoczęciu realizacji robót.
 - Brak rzetelnej weryfikacji ilości i wartości wykonanych robót przez inspektora nadzoru inwestorskiego oraz zatwierdzenie ich przez Kierownika Projektu doprowadziło do zapłaty przez Oddział zawyżonej faktury. Wykonawcy przekazano kwotę 4.294.274,40 zł (faktura VAT z dnia 9 września 2011 r.) mimo, że wartość wykonanych robót w okresie rozliczeniowym wyniosła faktycznie 3.490.789,20 zł. Nadpłaconą kwotę w wysokości 803.485,20 zł potrącono z kolejnej faktury, wystawionej przez wykonawcę w dniu 7 października 2011 r.
 - W okresie od dnia 5 maja 2011 r. do dnia 10 czerwca 2011 r. realizacja likwidacji składowiska odpadów wraz z wykonaniem nasypu przebiegała bez ustanowienia przez Oddział osoby sprawującej funkcję inspektora nadzoru inwestorskiego. Inspektora nadzoru inwestorskiego powołano dopiero z dniem 10 czerwca 2011 r., tj. ponad jeden miesiąc od czasu rozpoczęcia robót. Wykonawca w maju 2011 r. wykonał prace, za które wystawił w dniu 8 czerwca 2011 r. fakturę na kwotę 365.752,80 zł. W dołączonym do faktury protokole zaawansowania robót – zatwierdzonym przez Kierownika Projektu – brak było adnotacji o sprawdzeniu ilości i wartości wykonanych prac przez inspektora nadzoru inwestorskiego. Zgodnie z warunkami zawartej umowy z wykonawcą, wartości wykonanych prac

⁵ Szczegółowy harmonogram realizacji robót powinien zawierać m.in. szacunki niezbędnej liczby sprzętu i pracowników i dla realizacji głównych zadań budowy.

⁶ Umowa nr 71/2011 zawarta przez Oddział w dniu 27 marca 2011 r. na realizację likwidacji składowiska odpadów wraz z wykonaniem nasypu w rejonie ulicy Trambłanki w dzielnicy Ursynów w Warszawie, na terenie budowanej drogi ekspresowej S2 (km 469+035 do km 469+100).

powinny zostać sprawdzone przez inspektora nadzoru inwestorskiego i zatwierdzone przez Kierownika Projektu.

6. Niewłaściwe wyznaczenie miejsc na placu budowy, na czasowe magazynowanie humusu, skutkowało koniecznością ponownego przemieszczenia mas ziemnych. W trakcie realizacji Etapu II stwierdzono, że zmagazynowany uprzednio na hałdach humus koliduje z budową tunelu kolejowego od przystanku Warszawa-Służewiec do portu lotniczego oraz budową „wannы szczelnej” w węźle Lotnisko. Powodowało to konieczność sukcesywnego wywozu z hałdy na zwalę humusu w ilości 34.765,87 m³ i wydatkowania na ten cel w latach 2009-2011 kwoty 508,9 tys. zł.
7. W trakcie odbioru ostatecznego robót budowlanych w dniu 2 kwietnia 2009 r. nie wyegzekwowano od wykonawcy umowy⁷ kompletu dokumentów określonych w pkt. 8.4.2. „Szczegółowej Specyfikacji Technicznej”. Wykonawca nie przekazał książki obmiarów, (dla potrzeb rozliczeń ilości wykonanych robót wykonawca nie prowadził książki obmiarów), dokumentacji fotograficznej, a geodezyjną inwentaryzację powykonawczą robót dostarczył do Oddziału po 21 dniach od daty odbioru, tj. w dniu 23 kwietnia 2009 r. Pomimo niekompletnej dokumentacji, Komisja do odbioru ostatecznego dokonała odbioru robót wykonanych w ramach umowy. Podobne uchybienie stwierdzono przy odbiorze ostatecznym robót budowlanych objętych umową nr 71/2011. Nie wyegzekwowano od wykonawcy dokumentów określonych w pkt. 8.4. „Szczegółowej Specyfikacji Technicznej”, tj. książki obmiarów robót. Ustalono, że wykonawca nie prowadził książki obmiarów dla udokumentowania rozliczeń ilości wykonanych robót. Ilości robót obliczane były przez wykonawcę metodą geodezyjną. Było to niezgodne z postanowieniami pkt. 7 - Ogólne zasady obmiaru robót „Szczegółowej Specyfikacji Technicznej”, w której ustalono m.in., że obmiaru dokonuje wykonawca, a wyniki wpisywane są do książki obmiaru robót.
8. Komisja do odbioru ostatecznego robót, objętych umową nr 71/2011, dokonywała czynności odbiorowych w niepełnym składzie, a niekompletność przygotowanej dokumentacji powykonawczej oraz konieczność wykonania prac (np. uporządkowanie terenu budowy) wydłużyła proces odbioru o blisko 2 miesiące. Powołana zarządzeniem nr 98/2011 Dyrektora Oddziału z dnia 29 września 2011 r. Komisja do odbioru ostatecznego robót, mimo 4-krotnych spotkań w dniach 7 i 18 października oraz 18 i 23 listopada 2011 r. oraz sporządzeniu na tą okoliczność protokołów nie dokonała odbioru ostatecznego robót. Ustalono, że spośród 4 protokołów odbioru ostatecznego 2 z nich nie zostały podpisane przez wszystkich 3 członków Komisji, a 2 pozostałe przez 2 członków. Dopiero na piątym spotkaniu w dniu 2 grudnia 2011 r. Komisja dokonała odbioru ostatecznego, a sporządzony na tą okoliczność protokół został podpisany przez wszystkich członków komisji. W protokole tym brak było podpisu Inżyniera Kontraktu mimo, że zgodnie z postanowieniami ww. zarządzenia Inżynier Kontraktu uczestniczy w czynnościach odbioru ostatecznego.
9. Oddział nie przekazał dziennika budowy wykonawcy budowy drogi ekspresowej S79-Trasy NS w Warszawie, odcinek węzła Lotnisko do węzła Marynarska (Etap I/2 - zadanie 1a, 1b, 1c), rozbudowa ulic Poleczki, Osmańskiej i Zatorze, budowa łącznika ulic Zatorze i Kłobudzkiej oraz rozbudowa ul. Wirażowej na odcinku od ul. Poleczki do węzła MPL „Okęcie”. W okresie od 11 września 2007 r. do 25 lutego 2008 r. wykonawca

⁷ Umowa nr 2/2009 zawarta przez Oddział w dniu 6 stycznia 2009 r. na realizację robót przygotowawczych obejmujących zdięcie humusu, wycinkę drzew i krzewów oraz roboty rozbiórkowe poprzedzające budowę drogi ekspresowej S-2 – odcinek Konotopa – Puławska wraz z budową łącznika z MPL Okęcie i ul. Marynarską (S-79) w Warszawie, Etap II/1: Droga ekspresowa S-79 na odcinku od węzła Lotnisko do węzła Marynarska, Etap II/2: Droga ekspresowa S-2 na odcinku węzeł Lotnisko - węzeł Puławska

realizował roboty budowlane na podstawie decyzji o pozwoleniu na budowę z dnia 6 czerwca 2007 r., a przebieg ich realizacji dokumentował w niezarejestrowanym u Wojewody Mazowieckiego dzienniku budowy. Po wydaniu w dniu 3 marca 2008 r. przez Wojewodę Mazowieckiego dziennika budowy, wpisy zostały odtworzone z datami wstęcznymi, począwszy od dnia 11 września 2007 r.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

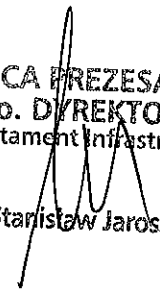
1. Uzgodnienie z Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad zaktualizowanego Programu inwestycji.
2. Rozważenie możliwości naliczenia kar umownych z tytułu nieterminowego wykonania robót budowlanych przez wykonawców Etapu II i Etapu III.
3. Egzekwowanie prawidłowego wykonania zadań przez inspektorów nadzoru inwestorskiego.
4. Egzekwowanie od wykonawców dokumentowania ilości wykonanych robót, zgodnie z wymogami określonymi w szczegółowych specyfikacjach technicznych.
5. Podjęcie stosownych działań zapewniających prawidłowe wykonywanie zadań przez komisje do spraw odbioru ostatecznego.

Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, zwraca się do Pani Dyrektor o przedstawienie, w terminie 21 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków, bądź o działaniach podjętych w celu realizacji wniosków lub przyczynach niepodjęcia takich działań.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o NIK, w terminie 7 dni od dnia otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego przysługuje Pani Dyrektor prawo zgłoszenia na piśmie do Dyrektora Departamentu Infrastruktury NIK umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków zawartych w tym wystąpieniu.

W razie zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z art. 62 ust. 2 ustawy o NIK, termin nadesłania informacji, o którym mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji NIK.


DORADCA TECHNICZNY
Departament Infrastruktury
Janusz Laube


RADCA PREZESA NIK
p.o. DYREKTORA
Departament Infrastruktury
Stanisław Jarosz

