



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Katowicach

LKA – 4114-02-01/2013
I/13/007

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli I/13/007 - Przygotowanie i przebieg realizacji obiektu mostowego autostrady A1 przez dolinę potoku Kolejówka, w rejonie węzła „Mszana”

Jednostka przeprowadzająca kontrolę Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Katowicach

Kontroler Stanisław Tarnowski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 87492 z dnia 10 grudnia 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 1-2)

Jednostka kontrolowana Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach, ul. Myśliwska 5, 40-017 Katowice

Kierownik jednostki kontrolowanej Wojciech Żurek, pełniący obowiązki Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Katowicach

(dowód: akta kontroli str. 3)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie¹ działalność Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Katowicach w zbadanym zakresie.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Ocenę tę uzasadniają prawidłowe działania Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Katowicach² w zakresie wyboru wariantu i przygotowania dokumentacji wykonania mostów MA532 i MD532.1, a także realizacji budowy tych obiektów, w tym pozytywny efekt realizacji w latach 2012-2014, nakazanego przez Śląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego, programu naprawczego mostu MA532 i MD532.1.

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

² Zwany dalej „Oddziałem”.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Działania w zakresie wyboru wariantu i przygotowania dokumentacji wykonania obiektu mostowego nad doliną potoku Kolejówka

Opis stanu
faktycznego

Wyboru ostatecznej formy obiektu mostowego nad doliną potoku Kolejówka (w ciągu odcinka autostrady A1 - węzeł Mszana), ewoluującej od mostu o długości 20 m do obiektu o długości 380 m, dokonano po przeprowadzeniu analiz i ekspertyzy, z uwzględnieniem decyzji administracyjnych, wydanych przez właściwe organy administracji publicznej.

W „Podstawowej dokumentacji technicznej – projekt wstępny”³, wykonanej do celów lokalizacyjnych autostrady A1, przeprowadzenie autostrady A1 przez dolinę potoku Kolejówka o szerokości 530 m przewidziano nasypem o wysokości dochodzącej do 18,23 m. Nad samym potokiem Kolejówka zakładano budowę mostu o rozpiętości do 20 m i wysokości podpór dochodzącej do 19 m. W podjętej w dniu 8 stycznia 2003 r. uchwale Wojewódzkiej Komisji Ochrony Przyrody Województwa Śląskiego w sprawie zaopiniowania projektu decyzji Wojewody Śląskiego, dotyczącej ustalenia lokalizacji ww. odcinka autostrady, zaproponowano przygotowanie projektu estakady nad potokiem Kolejówka o długości od 150 do 200 m. W dniu 3 kwietnia 2003 r. Wojewoda Śląski wydał decyzję o ustaleniu lokalizacji dla południowego odcinka autostrady A1 od węzła „Świerklany” w Świerklanach (bez węzła, km 548 + 897) do granicy państwa z Republiką Czeską w Gorzyczkach (km 567 + 223,51)⁴, która uwzględniała ww. ustalenia Komisji Ochrony Przyrody w zakresie estakady w dolinie potoku Kolejówka.

W Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia⁵ na opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ww. odcinka autostrady A1 określono, iż nad doliną potoku Kolejówka należy przewidzieć estakadę o długości od 150 do 200 m. Przed przystąpieniem do projektowania obiektu, biuro projektowe⁶ w opracowanym w grudniu 2004 r. „Projekcie koncepcyjnym estakady w ciągu autostrady A-1 w węźle Mszana”⁷, na podstawie badań geologicznych w obszarze doliny ww. potoku, wskazało na konieczność ograniczenia nasypów do 8 m, ze względu na potrzebę ich wzmocnienia już przy tej wysokości, a w związku z tym wydłużenia obiektu mostu do przynajmniej 380 m długości. W projekcie tym poddano analizie geometrycznej, ekonomicznej i technologicznej możliwości przekroczenia doliny potoku Kolejówka. Z czterech propozycji przedstawionych w projekcie koncepcyjnym autostrady A1, tj.: ośmioprzęsłowej estakady sprężonej, o rozdzielonych konstrukcjach przęsłowych (wariant nr 1), ciągłej konstrukcji w formie ustroju belkowego opartego na trzech łukach płytowych (wariant nr 3), pięcioprzęsłowego ustroju ciągłego sprężonego kablami zewnętrznymi - ekstradosed (wariant 2) oraz kablami wewnętrznymi (wariant nr 4), dwa ostatnie spełniały przyjęte zasadnicze kryteria analizy dla wyboru rozwiązania. Kryteria te to: zapewnienie pełnej otwartości doliny przez zastosowanie małej liczby wąskich podpór, estetyka rozwiązania, istotny akcent urbanistyczny dla użytkowników autostrady, znana technologia budowy oraz korzystne parametry ekonomiczne. Z tych dwóch wariantów (o takiej samej technologii budowy⁸) zaproponowano wybór

³ Zwanej dalej projektem wstępnym.

⁴ Zwanego dalej, „odcinkiem A1 Świerklany – Gorzyczki”.

⁵ Zwanej dalej „SIWZ”.

⁶ Wylonione we wrześniu 2004 r. w trybie przetargu nieograniczonego Konsorcjum firm z liderem COMPLEX PROJEKT sp. z o.o. z Katowic, zwane dalej „biurem projektowym”.

⁷ Zwanym dalej „projektem koncepcyjnym”.

⁸ Pkt. 4.2 (wybór rozwiązania) projektu koncepcyjnego.

wariantu 2, o korzystniejszych parametrach ekonomicznych (64,18 mln zł) realizacji przedmiotowego mostu (oznaczonego MA532), jako czteroprzęsłowej estakady typu extradosed, sprężonej kablami zewnętrznymi i wewnętrznymi, z jednym rzędem pylonów pośrodku obiektu, o wspólnej konstrukcji skrzynki pod obie jezdnie. Proponując ten typ konstrukcji w projekcie koncepcyjnym wskazano, że minusem obu wybranych rozwiązań jest potrzeba odstępiania w projektowaniu od wymogu określonego w § 90 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie⁹, aby obiekty w ciągu dróg klas A i S były projektowane jako rozdzielone dla każdej jezdni. Biuro projektowe wystąpiło do Ministerstwa Infrastruktury o wyrażenie zgody na powyższe odstępstwo i postanowieniem Wojewody Śląskiego z 6 czerwca 2005 r., opartym na upoważnieniu Ministra Infrastruktury, udzielona została zgoda na konstrukcję nierozdzielonego obiektu estakady.

Na zlecenie biura projektowego zostało wykonane opracowanie (kwiecień-maj 2005 r.) dotyczące rozwiązania problemu przeprowadzenia autostrady A1 przez dolinę rzeki Kolejówki estakadą o długości od 150 do 200 m w rejonie węzła „Mszana”. W opracowaniu tym, określając koncepcję racjonalnego rozwiązania, wskazano jako jedyną drogę zwiększenie rozpiętości estakady do 380 m.

(dowód: akta kontroli str. 6-8, 15-33, 38-48, 556-566, 576-582, 600, 1042-1066, 1325)

Oddział aktywnie uczestniczył w procesie kształtowania i wyboru rozwiązań konstrukcyjnych obiektu mostowego nad doliną potoku Kolejówka, żądając od projektantów analiz i uzasadnień proponowanych rozwiązań.

Na pierwszym spotkaniu techniczno-roboczym przedstawiciele biura projektowego i Oddziału w dniu 15 listopada 2004 r. ustalono, że przedstawione koncepcje przekroczenia estakadą doliny potoku Kolejówka wskazują, iż z ekonomicznego i zarazem ekologicznego punktu widzenia estakada w tym miejscu powinna mieć długość od 350 do 400 m, z uwagi na znaczną głębokość doliny, co przy stosunkowo krótkiej estakadzie spowoduje konieczność budowy bardzo wysokich nasypów. Zgodzono się, że w tych okolicznościach projektowana estakada winna zostać wydłużona do około 380 m.

W piśmie¹⁰ z 8 lutego 2005 r. Oddział poinformował biuro projektowe o obowiązku uzyskania akceptacji Oddziału dla zmian rozwiązań zawartych w projekcie wstępnym. W dniu 21 marca 2005 r.¹¹ Oddział poinformował biuro projektów, że przedłożone materiały uzupełniające, zawierające propozycję wraz z argumentacją dotyczącą wydłużenia obiektów mostowych przekraczających doliny potoków na odcinku projektowanej autostrady, w dalszym ciągu nie zawierają jednoznacznych i przekonujących argumentów. Biuro projektowe przekazało pismem¹² z 13 września 2005 r. poprawione i uzupełnione materiały uzasadniające zmianę długości obiektu MA532, dołączając opracowanie p.n.: „Analiza celowości i konieczności zastosowania długiej estakady konstrukcji mostu”. Po zapoznaniu się z przedmiotowym uzasadnieniem, Oddział w dniu 23 września 2005 r.¹³ poinformował biuro projektowe o akceptacji proponowanego wydłużenia obiektu MA532 do długości 380 metrów.

(dowód: akta kontroli str. 34-48)

⁹ Dz. U Nr 63, poz. 735 ze zm., zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych dla drogowych obiektów inżynierskich”.

¹⁰ Nr GDDKiA-0/KA-6/A-1/Ś-G/58/2005.

¹¹ Pismo nr GDDKiA-0/KA-6/A-1/Ś-G/264/2005.

¹² Nr P/02/0288-295/TK/1662.

¹³ Pismo nr GDDKiA/KA/DT 13?A1/Ś G/373/2005

Na podstawie umowy z 15 października 2004 r., zawartej pomiędzy Oddziałem a biurem projektowym na opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy odcinka autostrady A-1 Świerklany – Gorzyczki, biuro przekazało¹⁴ Oddziałowi w dniu 11 lipca 2005 r. projekt budowlany w zakresie obiektów mostowych. W wyniku zmian związanych z wydłużeniem obiektów mostowych nr MA532 wraz z MA532.1 (most drogowy), MA544, MA545, MA548 oraz MA536 w dniu 19 lipca 2005 r. został zawarty aneks nr 2 do ww. umowy, zwiększający wartość wynagrodzenia wykonawcy umowy o kwotę 55,8 tys. zł brutto, do kwoty 20 561,1 tys. zł brutto. Wydłużenie obiektu MA532 zostało zaakceptowane przez Oddział pismem z dnia 23 września 2005 r.

Według wyjaśnień poprzedniej Dyrektor Oddziału ujęcie w dokumentacji projektowej ww. obiektów wydłużonych, w stosunku do długości pierwotnie przewidzianych w SIWZ, nastąpiło wskutek szczegółowych analiz warunków geologicznych, gruntowych, wodnych, środowiskowych (w tym migracji zwierząt, przewietrzania doliny) oraz zaleceń Wojewódzkiej Rady Ochrony Przyrody z 23 marca 2005 r.

Oddział dokonywał ocen wykonanej przez biuro projektowe (w ramach poszczególnych zadań) dokumentacji projektowej podczas realizacji tych zadań na spotkaniach technicznych/roboczych oraz po ich zakończeniu, przed dokonaniem odbioru. Postęp prac projektowych, bieżące ustalenia dotyczące poszczególnych rozwiązań projektowych oraz ocena wykonanych na danym etapie prac, były omawiane z biurem projektowym podczas rad technicznych, w których uczestniczyli przedstawiciele Oddziału. Ustalenia te przedstawiano w bieżącej korespondencji¹⁵.

Przekazane przez biuro projektowe poszczególne opracowania projektowe sprawdzano pod względem kompletności, spełnienia wymagań przewidzianych w SIWZ, zgodności z przepisami oraz zasadności przyjętych rozwiązań. Uwagi przekazywano do biura projektowego, które po naniesieniu stosownych poprawek ponownie przekazywało opracowania projektowe.

Za nieterminowe wykonanie dokumentacji projektowej naliczono kary umowne w wysokości 52 tys. zł.

Opracowany przez biuro projektowe projekt budowlany zatwierdzony został decyzją Wojewody Śląskiego nr IF-AB/1/7111/396/06 z dnia 6 sierpnia 2007 r.¹⁶

(dowód: akta kontroli str. 12-13, 38-48, 54-71, 66, 583-592)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

2. Działania w zakresie realizacji mostów MA532 i MD532.1 i wydatkowania środków finansowych na realizację tych obiektów

Opis stanu faktycznego

Roboty budowlane przy realizacji obiektów MA532 i MD532.1 w latach 2007-2014 prowadzone były w ramach czterech umów, przy czym w przypadku dwóch z tych umów¹⁷ z 18 października 2007 r. i 1 października 2010 r., odpowiednio na: budowę

¹⁴ Protokołem PB/3/0288.

¹⁵ Pisma: nr GDDKiA/O/KA/DT-13/A-1/S-G/249/2005 z dnia 26 lipca 2005 r., nr GDDKiA/O/KA/DT-13/A-1/S-G/337/2005 z dnia 6 września 2005 r. i nr GDDKiA/O/KA/DT-13/A-1/S-G/349/2005 z dnia 14 września 2005 r.

¹⁶ Zwany dalej „zatwierdzonym projekcie budowlanym”.

¹⁷ Umowa FS/2006/PL/16/C/PT/001-3 z dnia 18 października 2007 r. na budowę Autostrady Płatnej A1 – odcinek od węzła „Świerklany” (bez węzła) do granicy państwa z Republiką Czeską w Gorzyczkach od km 548+897 do km 567+223, długości 18,33 km, podpisana z konsorcjum firm: Alpine Mayreder Bau GmbH (Lider), Alpine Bau Deutschland AG (Partner) oraz Alpine stavebni společnost Cz, s.r.o. (Partner), zwana dalej „umową z dnia 18 października 2007 r.” oraz Umowa

i kontynuację budowy, autostrady płatnej A1 – odcinek od węzła „Świerklany” (bez węzła) do granicy państwa z Republiką Czeską w Gorzyczkach od km 548+897 do km 567+223, długości 18,33 km, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad¹⁸ (zamawiający) odstąpiła od ich realizacji z dniem 29 grudnia 2009 r. i 25 maja 2013 r., z przyczyn leżących po stronie wykonawcy.

Przyczyną odstąpienia od umowy z 18 października 2007 r. były znaczne opóźnienia w realizacji robót¹⁹. Pod koniec 2009 r., tj. na ok. trzy miesiące przed upływem terminu umownego, zaawansowanie prac na budowie wynosiło 47%, a dla obiektów MA532 i MD532.1 niespełna 15% (przy 89 % zawansowaniu czasu na realizację umowy).

Powodem odstąpienia z dniem 25 maja 2013 r. od umowy z 1 października 2010 r. było zaprzestanie wykonywania przez wykonawcę robót kontraktowych, w tym nakazanych w decyzji nr 57/12 Śląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego²⁰ z 30 maja 2012 r., w związku z wystąpieniem w dniu 13 marca 2012 r., drugiej awarii na budowie mostu MA532.

(dowód: akta kontroli str. 85-86, 164-166, 306-312, 604-607, 1272-1305, 1331, 1337)

Oddział wykonywał obowiązki nałożone przez ŚWINB w związku z wystąpieniem awarii (22 grudnia 2011 r. i 13 marca 2012 r.) w trakcie realizacji obiektu MA532. W postanowieniu nr 5/12 z 24 stycznia 2012 r., ŚWINB nałożył na Oddział obowiązek wykonania ekspertyzy zawierającej: określenie przyczyny uszkodzenia naroża K5.11, sposób usunięcia awarii oraz ocenę bezpieczeństwa wykonywania dalszych robót. Ekspert w wykonanej na zlecenie Oddziału w lutym 2012 r. ekspertyzie wskazał, jako przyczyny awarii, słabe osadzenie betonowanego bloku kotwiącego oraz spadek powierzchni ścinania na skutek osłabienia płyty dolnej otworami na kable kapeluszowe oraz niesymetryczne sprężania segmentów kablami kapeluszowymi. Kolejna awaria, polegająca na rozwarstwieniu betonu płyty dolnej przekroju skrzynkowego mostu MA532, wystąpiła 13 marca 2012 r. Postanowieniem nr 49/12 z 10 kwietnia 2012 r. ŚWINB wstrzymał prowadzenie robót budowlanych przy budowie obiektu mostowego MA532, jako wykonywanych w sposób mogący spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ludzi lub zagrożenie mienia. Oddział zrealizował nałożone przez ŚWINB obowiązki w zakresie wykonania ekspertyzy zawierającej rozstrzygnięcie objętych tym postanowieniem kwestii. Przedmiotowa ekspertyza²¹ w tym zakresie stwierdzała, że dotychczas wykonane roboty budowlane pozwalają na bezpieczną kontynuację budowy na podstawie zatwierdzonego projektu budowlanego, uszczegółowionego następnie projektami wykonawczymi oraz przyszłe bezpieczne użytkowanie tego obiektu, oraz że nie istnieje konieczność wprowadzenia zmian w zatwierdzonym projekcie budowlanym. Ponadto w ekspertyzie podano, że w związku z błędami wykonawczymi, które doprowadziły do awarii z 13 marca 2012 r. opracowywany był program naprawczy.

nr GDDKiA/DRI/2010/R/1/FS/Ce z 1 października 2010 r. z firmą ALPINE Bau GmbH na kontynuację budowy autostrady płatnej A1, odcinek od węzła „Świerklany” (bez węzła) do granicy państwa z Republiką Czeską w Gorzyczkach od km 548+897 do km 567+223, długości 18,33 km, zwana dalej „umową z 1 października 2010 r.”.

¹⁸ Zwanej dalej „GDDKiA”

¹⁹ NIK w wyniku przeprowadzonej w 2012 r. kontroli (wystąpienie pokontrolne z kontroli P/12/076) oceniła negatywnie realizację przez Oddział tego zadania w ramach umowy z dnia 18 października 2007 r., zwracając uwagę, że Inżynier Kontraktu podjął skuteczne kroki zmierzające do odstąpienia od tej umowy w związku z narastającymi opóźnieniami, dopiero po prawie dwóch latach realizacji zadania. Wcześniej Kierownik Projektu i Inżynier Kontraktu, w okresie od grudnia 2007 r. do października 2009 r., wielokrotnie sygnalizowali podczas rad budowy m.in. o.: nieprzestrzeganiu przez wykonawcę czasu, braku personelu i właściwej ilości sprzętu na placu budowy, częstych zmianach kluczowego personelu, opóźnieniach w przedkładaniu kolejnych wersji harmonogramu robót oraz rosnących opóźnieniach przy realizacji prac związanych z ww. inwestycją.

²⁰ Zwanym dalej „ŚWINB”

²¹ Ekspertyza przyczyn wraz z koncepcją naprawy i usunięcia skutków awarii, które miały miejsce na budowie mostu MA532 w Mszanie w ciągu autostrady A-1 w grudniu 2011 r. i marcu 2012 r. w związku z postanowieniem Śląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Katowicach nr 49/12”; opracowanie z maja 2012 r.

Ww. decyzją nr 57/12 z 30 maja 2012 r.²² ŚWINB nakazał Oddziałowi wykonanie w terminie do końca sierpnia 2013 r. robót budowlanych i czynności na ww. obiekcie w celu doprowadzenia jego budowy do stanu zgodnego z prawem (decyzją nr 67/13 z 13 sierpnia 2013 r., na wniosek Oddziału, ŚWINB zmienił datę zakończenia realizacji programu naprawczego z 31 sierpnia 2013 r. na 31 marca 2014 r.).

(dowód: akta kontroli str. 102-103, 167-312, 318-369, 379-391, 399-412, 413-418)

Zawierając 20 lipca 2012 r. porozumienie z wykonawcą robót Oddział podjął działania w celu m.in. wykonania decyzji ŚWINB nr 57/12. W ww. porozumieniu zobowiązał się do opracowania dokumentacji projektowej niezbędnej do realizacji nakazów zawartych w tej decyzji i przekazania jej wykonawcy, przy czym poniesione w związku z tym koszty miały obciążyć wykonawcę. W dniu 4 października 2012 r. przekazano wykonawcy ww. dokumentację.

(dowód: akta kontroli str. 130-133)

W kosztorysie inwestorskim wykonanym w lutym 2007 r., dla wyłonienia wykonawcy budowy autostrady A-1 odcinek Świerklany – Gorzyczki, określono wartość wykonania robót budowlanych mostu MA 532 razem z mostem MD532.1, tj. bez wyszczególnienia kosztu pojedynczego obiektu, na kwotę netto 83 915,1 tys. zł. Kosztorys ten opracowany został zgodnie z metodą określoną w § 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym²³.

Koszty realizacji budowy obiektów MA532 i MD532.1 wg ofert wykonawców umów z 18 października 2007 r. i 1 października 2010 r. wyniosły, odpowiednio: 29 416 581,44 Euro netto (ok. 129 050,1 tys. zł²⁴) oraz 58 938,4 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 72-80, 81-82, 89-90, 445-465)

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad za realizację robót związanych z budową obiektów MA532 i MD532.1 dokonała płatności w kwocie 5 839,6 tys. EURO netto (ok. 25 618,3 tys. zł) z tytułu realizacji umowy z 18 października 2007 r., sfinansowanych ze środków Funduszu Spójności Unii Europejskiej i budżetu Państwa oraz w kwocie 50 023,2 tys. zł, netto za wykonanie prac objętych umową z 1 października 2010 r., sfinansowanych z Krajowego Funduszu Drogowego.

Łącznie za realizację mostów MA532 i MD532.1 w ramach obu umów zapłacono kwotę 75 641,5 tys. zł netto.

(dowód: akta kontroli str. 81-82, 89, 445-453)

Realizacja robót na obiektach MA532 i MD532.1 w latach 2013-2014 odbywała się w ramach umów²⁵: z 26 czerwca 2013 r. na wykonanie robót związanych

²² Zwaną dalej „decyzją ŚWINB nr 57/12”.

²³ Dz. U. Nr 130, poz.1389.

²⁴ Przeliczono na podstawie średniego kursu złotego do euro (4,3870) w okresie podpisywania umowy, na podstawie rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów w sprawie średniego kursu złotego w stosunku do euro stanowiącego podstawę przeliczania wartości zamówień publicznych (Dz. U. z 2006 r. Nr 87, poz. 610).

²⁵ Umowa nr GDDKiA/O-KA/R-1/Ś-G/PWN/2013 z dnia 26 czerwca 2013 r. na wykonanie robót związanych z realizacją projektu wykonawczo – naprawczego dla obiektów MA532 i MD532.1 realizowanych w ramach Kontraktu: „Kontynuacja budowy autostrady płatnej A-1, odcinek od węzła Świerklany (bez węzła) do granicy państwa z Republiką Czeską w Gorzyczkach od km 548+897 do km 567+223, długości 18,33 km”, podpisaną z Przedsiębiorstwem Usług Technicznych INTERCOR Sp. z o.o., zwaną dalej „umową z dnia 26 czerwca 2013 r.” oraz umowa nr 33/R-1/A1/Ś-G/2013 z dnia 4 października 2013 r. na „Dokończenie budowy autostrady płatnej A1 odcinek od węzła Świerklany (bez węzła) do granicy państwa z Republiką Czeską w Gorzyczkach od km 548+897 do km 567+223, długości 18,33 km, podpisaną z Przedsiębiorstwem Usług Technicznych INTERCOR Sp. z o.o., zwaną dalej „umową z dnia 4 października 2013 r.”.

z realizacją projektu wykonawczo – naprawczego dla obiektów MA532 i MD532.1 oraz z 4 października 2013 r. na dokończenie budowy autostrady płatnej A1 odcinek od węzła Świerklany (bez węzła) do granicy państwa z Republiką Czeską w Gorzyczkach.

Pierwsza umowa obejmowała roboty budowlane nakazane do wykonania w decyzji ŚWINB 57/12, ujęte w programie naprawczym. Wartość szacunkowa zamówienia, obejmującego zakres robót wynikających z tej decyzji, została określona na kwotę 45 138,7 tys. zł netto, na podstawie kosztorysu inwestorskiego. Umowę tę zawarto na kwotę netto 45 051,1 tys. zł (brutto: 55 412,9 tys. zł), z terminem realizacji do 28 sierpnia 2013 r., na podstawie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, przeprowadzonego przez Oddział, w trybie negocjacji bez ogłoszenia, na podstawie art. 62 ust. 1 pkt. 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych²⁶. Jedynym kryterium wyboru oferty była najniższa cena.

(dowód: akta kontroli str. 82, 90-98, 496-498, 628-629, 678-790)

Realizacja robót objętych umową z dnia 26 czerwca 2013 r., została wydłużona aneksem nr 1 z 28 sierpnia 2013 r. z terminem wykonania do 20 grudnia 2013 r. i aneksem nr 2 z 20 grudnia 2013 r. z terminem wykonania do 25 marca 2014 r. Konieczność wydłużenia czasu realizacji, uzasadniały okoliczności uwzględnione w ww. aneksach, polegające na:

- wykonaniu prac naprawczych i zamiennych spowodowanych błędami wykonawczymi poprzedniego wykonawcy, nie ujętych w pierwotnej dokumentacji projektu wykonawczo – naprawczego, a wykazanych inwentaryzacją następnego wykonawcy²⁷,
- opóźnieniach w wydaniu przez podwykonawców poprzedniego wykonawcy – surowca do produkcji kotew i zakotwień,
- opóźnieniach w robotach z uwagi na zmianę konstrukcji dewiatorów, wynikającą z błędnych przewiertów i wytyczyń wykonanych przez poprzedniego wykonawcę, które ujawniły się w trakcie wykonywanych robót przez następnego wykonawcę,
- braku iniekcji kanałów kablowych przez poprzedniego wykonawcę, lub też niepełnego ich wypełnienia, co stwierdzono w trakcie realizacji robót przez następnego wykonawcę,
- konieczności zastosowania dodatkowych dewiatorów oraz zamówienia dodatkowej ilości stali nierdzewnej na ich wyprodukowanie oraz wyprodukowanie dodatkowych zakotwień niezbędnych do montażu ww. dodatkowych dewiatorów. Powyższe było wynikiem szczegółowej inwentaryzacji robót wykonanych przez poprzedniego wykonawcę, która była możliwa po przystąpieniu do robót przez następnego wykonawcę.

Wnioski o przedłużenie terminu realizacji umowy były pozytywnie zaopiniowane przez Inżyniera Kontraktu. W pismach uzasadniających wydłużenie kontraktu, Inżynier Kontraktu wskazywał m.in. na wynikające z inwentaryzacji nieprawidłowości w wykonawstwie robót przez poprzedniego wykonawcę, w tym polegające na nieprawidłowym wytyczeniu osi przewiertów i wynikającej z tego potrzeby wykonania dodatkowych dewiatorów dla pięciu kabli, liczne aktualizacje (zmiany) projektu wykonawczo-naprawczego, opóźnienia w przekazywaniu materiału przez poprzedniego wykonawcę, konieczność wykonania 131 dodatkowych dewiatorów pionowych zastosowanych przez Projektanta (wynikających ze zmiennej płyty dolnej

²⁶ Dz. U. z 2013 r., poz. 907 ze zm., zwana dalej „ustawą Pzp”.

²⁷ M.in. konieczność przebudowy nieprawidłowo osadzonych zakotwień kabli sprężających płytę dolną; wykonanie (na podstawie dokumentacji zamiennej) przebudowy bosaży przęsła B-C oraz ponowne wytyczenie lokalizacji dewiatorów pionowych.

ustroju nośnego), brak iniekcji zbędnych kanałów kablowych. W uzasadnieniu podkreślano, że okoliczności te są niezależne od wykonawcy robót.

O wydłużeniu czasu realizacji umowy z 26 czerwca 2013 r., Oddział poinformował Departament Realizacji Inwestycji Centrali GDDKiA pismami z 28 sierpnia i 19 grudnia 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 91, 737-788)

Umowa z 4 października 2013 r. zawarta została na podstawie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, przeprowadzonego przez Oddział, w trybie przetargu nieograniczonego, określonego w ustawie Pzp. Wartość szacunkowa zamówienia została określona na kwotę 33 244,7 tys. zł netto, na podstawie kosztorysu inwestorskiego. Umowa ta, zgodnie ze złożoną ofertą, została zawarta na kwotę netto 40 470,8 tys. zł (brutto: 49 779,0 tys. zł), z terminem realizacji do 7 miesięcy od daty zawarcia (4 maja 2014 r.). Oddział w trybie art. 87 ust. 1 ustawy Pzp wezwał wykonawcę do złożenia wyjaśnień dotyczących elementów oferty, mających wpływ na wysokość ceny oferty, w tym cen wskazanych w kosztorysie ofertowym (kwota oferty była wyższa o 7 226,1 tys. zł (o 21,74%) w stosunku do wartości wynikającej z kosztorysu inwestorskiego). Z treści złożonych przez wykonawcę wyjaśnień wynikało, że wpływ na zaoferowaną cenę oferty (w tym poszczególne ceny jednostkowe określone przez wykonawcę w kosztorysie ofertowym) miały przede wszystkim takie czynniki, jak: „(...) *Dokończenie robót w końcowej ich fazie realizacji po poprzednim Wykonawcy (...); Odpowiedzialność oraz ryzyko za cały Kontrakt jaki będzie ponosiła Firma w związku z wykonaniem robót; Charakter przedmiotu zamówienia i termin realizacji; Ryzyka pozycji ryczałtowych (...)*”.

(dowód: akta kontroli str.446- 477, 496-498, 554-555)

GDDKiA zrealizowała (spieniężyła) gwarancje bankowe należytego wykonania umów z 18 października 2007 r. i 1 października 2010 r. w kwocie odpowiednio: 27 272,9 tys. Euro w dniu 3 marca 2010 r. oraz 55 565,4 tys. zł w dniu 24 maja 2013 r., co umożliwiło finansowanie ze środków drugiej z ww. gwarancji kosztów robót programu naprawczego mostu MA532, realizowanego w ramach umowy z 26 czerwca 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 572-573)

Na 31 grudnia 2013 r. stan zaawansowania finansowego realizacji robót na obiektach MA532 i MD532.1 wykonanych na podstawie umowy z 4 października 2013 r. wyniósł netto 85,7 tys. zł (wg faktur wykonawcy), co stanowiło 0,55% kwoty 15 721,1 tys. zł, przewidzianej w kosztorysie ofertowym na wykonanie tych robót. Prace te sfinansowano ze środków Krajowego Funduszu Drogowego.

Na 31 stycznia 2014 r. zaawansowanie finansowe realizacji robót na obiektach MA532 i MD532.1, wykonanych na podstawie umowy z 26 czerwca 2013 r., wynosiło (wg faktur wykonawcy za roboty) 31 194,3 tys. zł netto, co stanowiło 69,24% wartości umownej. Roboty te sfinansowane zostały w kwocie 27 654,0 tys. zł (88% zafakturowanej kwoty) ze zrealizowanych środków z gwarancji należytego wykonania umowy z 1 października 2010 r. oraz w kwocie 3 540,3 tys. zł (12%) ze środków Krajowego Funduszu Drogowego. Zawansowanie rzeczowe wykonania robót oszacowano na poziomie 74 %.

Do dnia 31 stycznia 2014 r. za realizację mostów MA532 i MD532.1 w ramach czterech umów zapłacono kwotę 5 839,6 tys. Euro i 81 303,2 tys. zł netto. Zgodnie z realizowanymi umowami i zatwierdzonymi płatnościami wynikającymi z poleceń zmian, pozostała do wydatkowania kwota wynosiła 31 033,9 tys. zł na dzień

31 stycznia 2014 r. Planowany termin zakończenia całości prac na ww. obiektach ustalono na 4 maja 2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 92, 572-573, 639-643, 737-788, 1040, 1267)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Zgodnie z art. 54 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli²⁸ 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 Katowicach.

Katowice, dnia 31 marca 2014 r.

**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Katowicach**

**Kontroler
Stanisław Tarnowski
gł. specjalista kontroli państwowej**

.....

²⁸ Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.