



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Poznaniu

LPO.410.015.02.2015

P/15/094

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Poznaniu

ul. Dożynkowa 9H, 61-662 Poznań

T +48 61 655 62 00, F +48 61 655 62 01

lpo@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli P/15/094 – Przeciwdziałanie niszczeniu dróg samorządowych przy budowie autostrad i dróg ekspresowych.

Jednostka przeprowadzająca kontrolę Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Poznaniu.

Kontroler Piotr Kręt, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 95167 z 25 maja 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 1-2)

Jednostka kontrolowana Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu (dalej: Oddział GDDKiA).

Kierownik jednostki kontrolowanej Ryszard Sikora, Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Poznaniu od dnia 10 czerwca 2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 4-7)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

W ocenie NIK, Oddział GDDKiA był należycie przygotowany w zakresie przeciwdziałania niszczeniu dróg samorządowych przy budowie autostrad i dróg ekspresowych. Oddział GDDKiA, przystępując do realizacji budowy drogi ekspresowej S5, wprowadził zapisy kontraktowe zobowiązujące wykonawców do sporządzenia planu dróg użytkowanych na potrzeby budowy, uzgodnionego z zarządcami dróg, po których realizowano transport materiałów budowlanych i sprzętu. Ponadto, Oddział GDDKiA zapewnił sporządzenie przez wykonawców inwentaryzacji stanu technicznego dróg wykorzystywanych na potrzeby realizacji budowy. Treść warunków kontraktowych każdorazowo uzyskiwała akceptację Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie (dalej: GDDKiA). Wykonawcy, przed zakończeniem inwestycji przekazywali inwestorowi (Oddziałowi GDDKiA) protokoły odbioru stanu technicznego użytkowanych dróg, przeprowadzonych remontów oraz napraw potwierdzone przez zarządców dróg. Wykonawcy robót, w czasie ostatecznego odbioru końcowego, składali oświadczenia o zakończeniu naprawy dróg użytkowanych podczas budowy. Wykonawcy opracowywali wymagane zapisami kontraktowymi dokumentacje projektowe czasowej organizacji ruchu.

NIK wskazuje na potrzebę szacowania w planach dróg transportowych, użytkowanych na potrzeby budowanych odcinków dróg ekspresowych, ilości przewożonych materiałów budowlanych i sprzętu konkretnymi drogami, w celu zmniejszenia uszkodzeń nawierzchni na tych drogach.

III. Wyniki kontroli

1. Opracowanie, wdrożenie i egzekwowanie przez Oddział GDDKiA zasad ustalania i rozliczania kosztów uszkodzeń dróg samorządowych w trakcie budowy odcinków dróg ekspresowych

Opis stanu
faktycznego

Oddział GDDKiA przygotował i zapewnił wybudowanie w latach 2012-2014 drogi ekspresowej S5 na odcinku Gniezno – Poznań w ramach dwóch kontraktów¹ o łącznej długości 35,1 km oraz drogi ekspresowej S5 Poznań (A2 węzeł Głuchowo) – Wrocław (A8 węzeł Widawa) na odcinku Kaczkowo – Korzeńsko, obwodnica Bojanowa i Rawicza o długości 36 km. Wartość robót budowlanych wyniosła odpowiednio 1.064,9 mln zł w pierwszym przypadku i 948,2 mln. zł w drugim. Ponadto wybudowana została zachodnia obwodnica Poznania w ciągu drogi ekspresowej S11 na odcinku Złotkowo – Autostrada A2 w ramach trzech kontraktów² o łącznej długości 27,24 km. Wartość robót budowlanych wyniosła 795,6 mln. zł. W roku 2014 Oddział GDDKiA przygotował, przeprowadził postępowania przetargowe i podpisał umowy na trzy odcinki dróg ekspresowych³ o łącznej długości 45,63 km i wartości robót budowlanych 1.054,0 mln zł.

(dowód: akta kontroli str. 88-95)

W zakresie przygotowania i nadzorowania procesów inwestycyjnych Oddział GDDKiA posługiwał się następującymi dokumentami ustalającymi procedury postępowania:

- zarządzeniem nr 54 z dnia 10 października 2008 r. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad zostały określone zadania, w zakresie przygotowania i realizacji inwestycji,
- zarządzeniem nr 31/2014 z dnia 31 grudnia 2014 r. Dyrektora Oddziału GDDKiA został określony Regulamin Organizacyjny Oddziału,
- procedurami realizacji projektów inwestycyjnych dla GDDKiA do stosowania we wszystkich projektach inwestycyjnych w zakresie sieci drogowej,
- procedurami beneficjenta projektów POLiS dla GDDKiA do stosowania we wszystkich projektach znajdujących się na liście indykatywnej.

(dowód: akta kontroli str. 26-71, 824-876)

W zakresie realizowanych inwestycji dla każdego zadania powołany był Zespół Kierownika Projektu składający się z kierownika oraz dwóch asystentów. Dyrektor Oddziału GDDKiA wyznaczał Kierownika Projektu. Kierownik Projektu odpowiedzialny za przygotowanie bądź realizację zadania inwestycyjnego posiadał uprawnienia budowlane do projektowania bądź do kierowania robotami budowlanymi. Osoby wykonujące zadania w zakresie przygotowania i nadzorowania inwestycji posiadały odpowiednie wykształcenie kierunkowe, uczestniczyły w szkoleniach z zakresu: FIDIC, Prawa Zamówień Publicznych a także ukończyły

¹Kontrakt I Budowa drogi ekspresowej S5 Gniezno – Poznań (węzeł Kleszczewo) odcinek 1 Gniezno - Czachurki, od km 0+420 do km 14+475

Kontrakt II Budowa drogi ekspresowej S5 Gniezno – Poznań (węzeł Kleszczewo) odcinek 2 Czachurki – Kleszczewo A2 od km 14+475 do km 34+615.

² Kontrakt I Budowa zachodniej obwodnicy miasta Poznania w ciągu S11 na odcinku Złotkowo- Autostrada A2 (Głuchowo) etap I od węzła Swadzim do węzła Głuchowo.

Kontrakt II Budowa zachodniej obwodnicy miasta Poznania w ciągu S11 na odcinku Złotkowo – Autostrada A2 (Głuchowo) etap IIa od węzła Złotkowo do węzła Rokietnica.

Kontrakt III Budowa zachodniej obwodnicy miasta Poznania w ciągu S11 na odcinku Złotkowo – Autostrada A2 (Głuchowo) etap IIb od węzła Rokietnica do węzła Swadzim.

³ Kontrakt I Budowa drogi ekspresowej S5 Żnin – Gniezno na odcinku węzeł Mielno – Gniezno, długości 18,33 km.

Kontrakt II Budowa obwodnicy Jarocina w ciągu drogi ekspresowej S11 Kołobrzeg – Poznań – Bytom, długości 13,00 km.

Kontrakt III Budowa II etapu obwodnicy Ostrowa Wlkp. w ciągu drogi ekspresowej S11 Poznań – Kępno – granica województwa wraz z połączeniem z Ostrowem Wlkp.

studia podyplomowe w zakresie Inżynierii Drogowej oraz Technologii i Budowy Dróg.

(dowód: akta kontroli str. 548-602, 811-823)

Na podstawie „Warunków kontraktu na budowę dla robót budowlanych i inżynierskich projektowanych przez zamawiającego” Cosmopoli Consultants, wydanie angielsko – polskie 2000 (tłumaczenie pierwszego wydania FIDIC⁴ 1999 (dalej: warunki FIDIC) oraz doświadczenia w prowadzeniu robót drogowych, Oddział GDDKiA opracował Szczególne Warunki Kontraktu (dalej SWK).

Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia (dalej: SIWZ) na roboty budowlane wraz z warunkami kontraktu na budowę dla robót budowlanych i inżynierskich projektowanych przez zamawiającego (FIDIC), SWK, kosztorysem ofertowym, projektem umowy, dokumentacją projektową oraz Specyfikacją Techniczną Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (dalej: STWIORB), stanowiła podstawowy dokument podczas postępowania o udzielenie zamówienia publicznego. Projekty SIWZ, opracowane przez Oddział GDDKiA, uzyskiwały każdorazowo akceptację Departamentu Realizacji Inwestycji GDDKiA.

(dowód: akta kontroli str. 12-26, 716-810, 877-944)

Wzorcowe SWK, jako odrębny dokument, zostały przekazane Oddziałowi GDDKiA przez Departament Realizacji Inwestycji GDDKiA w listopadzie 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 8-9)

Zapisy kontraktowe pomiędzy wykonawcami robót drogowych a Oddziałem GDDKiA w sposób jednoznaczny wskazywały wykonawców jako zobowiązanych do zawarcia porozumień z zarządcami dróg lokalnych w celu korzystania z odpowiedniej kategorii drogi do budowy dróg ekspresowych. Ze względu na specyfikę wykonywanych robót liniowych, drogi lokalne używane były na różnych etapach realizacji kontraktu. Oddział GDDKiA zastrzegł sobie w SWK zapłacenie ostatniej faktury wykonawcy robót, dopiero po przedłożeniu protokołów końcowych z odbioru naprawionych dróg lokalnych. Ponadto, Szczegółowa Specyfikacja Techniczna⁵ (dalej: SST), stanowiąca integralną część umowy, zobowiązywała w Wymaganiach Ogólnych (pkt 1.5.4), wykonawców przed przystąpieniem do robót, do przedstawienia Inżynierowi do zatwierdzenia uzgodnionego z odpowiednimi zarządcami dróg, organem zarządzającym ruchem oraz Policją projektu organizacji ruchu i zabezpieczenia robót w okresie trwania budowy. Wykonawcy przed rozpoczęciem robót budowlanych, zobowiązani byli do sporządzenia inwentaryzacji istniejącej zabudowy zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego oraz dróg dojazdowych wykorzystywanych do przewozu materiałów budowlanych i sprzętu, dokumentując stan techniczny tych obiektów. Nieodzowną częścią tej dokumentacji powinny być zdjęcia, skatalogowane w sposób nie budzący wątpliwości, co do momentu ich wykonania oraz obiektów, które dokumentują. Zgodnie z pkt 1.5.9 SST Wykonawcy zostali zobowiązani do poniesienia wszelkich kosztów związanych z naprawami dróg, które zostały uszkodzone wskutek prowadzenia transportu.

(dowód: akta kontroli str. 716-810)

Dla każdego kontraktu, Oddział GDDKiA zawierał umowy z Konsultantami (podmiot świadczący usługi consultingowe) na zarządzanie poszczególnymi projektami, w tym pełnienie nadzoru nad realizacją robót. Konsultant każdorazowo wyznaczał Inżyniera dla celów kontraktu.

⁴ Federation Internationale Des Ingenieurs-Conseils (Międzynarodowa Federacja Inżynierów Konsultantów).

⁵ Której zakres został określony w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego.

(dowód: akta kontroli str. 211-244)

Po dokonaniu przeglądów technicznych, nastąpił odbiór końcowy prac remontowych i naprawczych potwierdzony protokołami podpisanymi przez zarządców dróg w zakresie określonym porozumieniem. Zobowiązania Wykonawców wobec zarządców dróg z tytułu porozumień dotyczących użytkowania dróg w czasie budowy zostały zakończone bez roszczeń.

(dowód: akta kontroli str. 289-294, 297, 709)

Wykonawcy, zgodnie z SWK (na formularzu ofertowym 2.1.), byli zobowiązani do udzielenia pisemnych gwarancji należytego wykonania umowy wraz z wystąpieniem o wydanie świadectwa przejęcia. Okres gwarancji jakości dla danego elementu robót rozpoczął bieg z datą wydania świadectwa przejęcia (odbioru).

(dowód: akta kontroli str. 877-919)

Analizie poddano trzy kontrakty⁶ (dalej: Kontrakty I, II i III). Oddział GDDKiA zawarł umowy z wykonawcami Kontraktów I, II i III odpowiednio 10 listopada 2009 r., 30 października 2009 r. oraz 30 lipca 2010 r. Umowy pomiędzy wykonawcami a Oddziałem GDDKiA, zawierały nazwę zadania inwestycyjnego, długość budowanego odcinka, wartość kontraktu, termin zakończenia inwestycji oraz dokumenty stanowiące jej integralną część. Podstawowymi dokumentami zabezpieczającymi realizację Kontraktów I, II i III były w szczególności: umowy, SWK, warunki FIDIC, SIWZ, STWiORB, dokumentacje projektowa, oferty wykonawców z dnia złożenia wraz z załącznikami.

(dowód: akta kontroli str. 145-210, 877-945)

Oddział GDDKiA, w ramach podpisanych umów obejmujących Kontrakty I, II i III nałożył na wykonawców obowiązek dbania o stan dróg użytkowanych przez nich poprzez:

- wymóg sporządzenia dokumentacji stanu technicznego istniejących dróg lokalnych, znajdujących się w najbliższym otoczeniu inwestycji oraz w dalszej odległości, wykorzystywanych do ciężkiego transportu wykonawcy,
- podpisanie porozumień z zarządcami dróg użytkowanych przez wykonawców także przy udziale Oddziału GDDKiA jako gwaranta realizacji zawieranych porozumień.

(dowód: akta kontroli str. 245-306, 603-685)

Odcinki dróg użytkowane przez wykonawców odpowiadały planom dróg do transportu mas towarowych i sprzętu. Wykonawcy każdorazowo zawierali porozumienia z zarządcami dróg lokalnych w zakresie użytkowania ich na potrzeby realizacji robót kontraktowych.

Inwentaryzacja stanu istniejących budynków zlokalizowanych w pobliżu terenu budowy i narażonych na oddziaływanie robót została wykonana zgodnie z warunkami umowy. Wykonawcy przekazali Oddziałowi GDDKiA sporządzoną dokumentację stanu technicznego dróg wykorzystywanych dla celów transportowych wypełniając obowiązki wynikające z zapisów SWK oraz SST. W skład dokumentacji wchodziły zdjęcia z oznaczeniem czasu i miejsca ich wykonania oraz ocena stanu nawierzchni jezdni dróg.

⁶ Kontrakt I Budowa drogi ekspresowej S5 Gniezno – Poznań (węzeł Kleszczewo) odcinek 1 Gniezno - Czachurki, od km 0+420 do km 14+475 wykonawca robót firma Dragados S.A.;

Kontrakt II Budowa drogi ekspresowej S5 Gniezno – Poznań (węzeł Kleszczewo) odcinek 2 Czachurki – Kleszczewo A2 od km 14+475 do km 34+615 wykonawca robót firma Eurovia Polska S.A.

Kontrakt III Budowa drogi ekspresowej S5 Poznań (A2 węzeł Głuchowo) – Wrocław (A8 węzeł Widawa) na odcinku Kaczkowo – Korzeńsko, obwodnica Bojanowa i Rawicza wykonawca robót od 30 lipca 2010 r. firma Alpine Bau GmbH do 21 czerwca 2013 r. od 9 sierpnia 2013 r. firma Strabag Sp. z o.o. (zabezpieczenie robót) a od 21 lutego 2014 r. firma Budimex S.A.

(dowód: akta kontroli str. 110-140, 603-685)

W przypadku Kontraktów I i II do opracowania oceny stanu nawierzchni jezdni dróg wykorzystano ugięciomierz dynamiczny – FWD z płytą naciskową o średnicy 30 cm i obciążeniu roboczym 50 KN oraz ocenę wizualną nawierzchni dróg w Systemie Oceny Stanu Nawierzchni (dalej: SOSN). Po zakończeniu robót, badania na użytkowanych drogach samorządowych zostały powtórzone. Analiza porównawcza na podstawie wymagań zawartych w Katalogu Wzmocnień i Remontów Nawierzchni Podatnych i Półpłaszczyzn wydanych przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów (dalej: IBDiM) w 2001 r., wskazała na nieznaczne zmniejszenie wartości ugięcia miarodajnego. Natomiast ocena dróg samorządowych wykorzystywanych do budowy drogi ekspresowej w metodzie SONS w zakresie miarodajnego wskaźnika spękań oraz wskaźnika powierzchni uległa pogorszeniu. Wzrosła także powierzchnia nowo wykonanych łat bitumicznych. Natomiast wymiana nawierzchni w licznych miejscach spowodowała nieznaczną poprawę nośności zarejestrowaną w badaniu ugięć sprężystych jezdni.

(dowód: akta kontroli str. 603-633)

W przypadku Kontraktu III do opracowania oceny stanu nawierzchni jezdni dróg zastosowano metodę Systemu Oceny Stanu Nawierzchni. W SOSN zbierane były dane o następujących cechach eksploatacyjnych nawierzchni: stan spękań, równość podłużna, głębokość kolein oraz stan powierzchni. Działanie systemu oparte było na skanowaniu nawierzchni jezdni przy pomocy Mobilnego Skanowania Laserowego MMS/MLS skanerem „VQ-250 profiler” umieszczonym na pojeździe badawczym oraz na sporządzeniu dokumentacji fotograficznej otoczenia drogi przy pomocy zainstalowanych na pojeździe kamer. Dzięki badaniom uzyskano m.in. dokumentację pomiarową, ocenę deformacji nawierzchni (uszkodzeń) oraz pomiar miarodajnej głębokości kolein.

(dowód: akta kontroli str. 634-685)

Zgodnie z zapisami pkt 1.5.9. STWiORB (D-M. 00.00.00), koszty związane z naprawą uszkodzonych wskutek prowadzenia transportu istniejących jezdni, obiektów inżynierskich lub innych obiektów ponosi wykonawca. W kosztorysie ofertowym (w części Wymagania Ogólne), określano koszty inwentaryzacji stanu dróg lokalnych oraz usunięcia ewentualnych uszkodzeń, oceny stanu technicznego i ustalenia z zarządcą sposobu naprawy dróg publicznych, wykorzystywanych przez wykonawcę do transportu technologicznego podczas realizacji robót oraz wykonanie naprawy po okresie użytkowania”. Odnosząc się do kosztów związanych z naprawą uszkodzonych dróg Zastępca Dyrektora Oddziału GDDKiA Pani Danuta Hryniewiecka podała, że koszty te nie są oddzielnie wyodrębnione w kosztorysie, są jednak uwzględnione w cenie kontraktowej.

(dowód: akta kontroli str. 96-99, 721)

Przy budowie odcinka drogi ekspresowej S5, realizowanego w ramach Kontraktu III Oddział GDDKiA uczestniczył jako gwarant realizacji zawartych porozumień pomiędzy wykonawcą a Powiatem Góreckim, przy udziale gmin Wąsosz i Jemielno.

(dowód: akta kontroli str. 247-254)

Projekty czasowej organizacji ruchu⁷ zostały wykonane w oparciu o wytyczne określone w dokumentacji kontraktowej⁸ oraz zawierały wszystkie elementy, o których mowa w § 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września

⁷ Projekty tymczasowej organizacji ruchu drogi gminnej, dróg powiatowych 5475P i 5476P w m. Gołyszyn, drogi krajowej DK 92 w związku z budową WD 20 oraz wprowadzenie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej 434.

⁸ Tom 1.8 Projektu Wykonawczego „Organizacja ruchu na czas budowy – zasady”

2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem⁹.

(dowód: akta kontroli str. 557-601)

Warunki Kontraktów I, II i III zawierały obowiązek wniesienia zabezpieczenia należytego wykonania umowy (art.147 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych¹⁰).

W analizowanych kontraktach, SWK zawierały zapisy dotyczące kar umownych (klauzula 8.7). Regulacje te dotyczyły w szczególności:

- kar za przekroczenie czasu na ukończenie robót w wysokości 0,01% zaakceptowanej kwoty kontraktowej za każdy dzień zwłoki,
- kar za odstąpienie od kontraktu z przyczyn leżących po stronie wykonawcy w wysokości 10% zaakceptowanej kwoty kontraktowej,
- kar za niewykonanie wymaganej minimalnej ilości robót w terminie ustalonym w załączniku do oferty – dane kontraktowe w wysokości 0,01% zaakceptowanej kwoty kontraktowej.

(dowód: akta kontroli str. 877-945)

W Kontraktach I i II nie wystąpiły przypadki naliczenia kar umownych wykonawcom. Natomiast w Kontrakcie III, w wyniku odstąpienia wykonawcy robót od warunków umowy i zejścia z budowanego odcinka, Oddział GDDKiA naliczył wykonawcy robót budowlanych karę umowną w wysokości 98,511 mln. zł.

(dowód: akta kontroli str. 93)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Zdaniem NIK, w porozumieniach wykonawców robót z zarządcami dróg w zakresie użytkowania ich na potrzeby realizacji robót kontraktowych, oprócz wskazania dróg, którymi będą transportowane masy towarowe, powinna być określona chociażby szacunkowo planowana ilość przewożonych materiałów budowlanych i sprzętu. Posiadając ww. dane, zarządcy dróg mogliby, w celu zmniejszenia uszkodzeń nawierzchni, przyczynić się do optymalizacji proponowanych przez wykonawców planów dróg transportowych. Z ustaleń kontroli wynika, że wykonawcy sporządzali oceny stanu technicznego nawierzchni dróg wg różnych systemów pomiarowych. Z analizy przeprowadzonej przez Wydział Technologii Laboratorium Drogowego GDDKiA wynika, że w wielu przypadkach miarodajna wartość ugięcia nawierzchni nieznacznie się polepszyła, natomiast degradacji uległa dotychczasowa nawierzchnia dróg w postaci powstania pęknięć siatkowych oraz zwiększonej liczby wykonanych łąt bitumicznych (powstanie szczelin w nawierzchni). W ocenie NIK, pozornie dobry stan dróg (naprawione wierzchnie warstwy odcinków), mogą ulec degradacji w wyniku działania warunków atmosferycznych.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie opracowanie i wdrożenie przez Oddział GDDKiA zasad ustalania i rozliczania kosztów uszkodzeń dróg samorządowych w trakcie budowy odcinków dróg ekspresowych.

⁹ Dz. U. z 2003 r. Nr 177 poz. 1729

¹⁰ Dz. U. z 2013 r. poz. 907 ze zm

2. Współdziałanie oddziału GDDKiA z zarządcami dróg samorządowych w zakresie minimalizacji negatywnych skutków wykorzystania tych dróg podczas budowy odcinków autostrad i dróg ekspresowych.

2.1. Współdziałanie Oddziału GDDKiA z zarządcami dróg samorządowych

Z ewidencji wniosków i skarg Oddziału GDDKiA wynika, że w okresie kontroli do Oddziału GDDKiA nie wpłynęła żadna skarga związana z uszkodzeniem lub niewłaściwym użytkowaniem dróg samorządowych przez wykonawców robót budowlanych przy budowie autostrad i dróg ekspresowych.

(dowód: akta kontroli str.1034-1055)

Z uzyskanej np. informacji od Wójta Gminy Łubowo wynika, że Gmina została powiadomiona o realizacji inwestycji (budowa odcinka drogi ekspresowej S5) z odpowiednim wyprzedzeniem, tak by przewidzieć ewentualne naprawy dróg gminnych. Ponadto, z wyprzedzeniem uzgodniono terminy wprowadzenia objazdów drogami gminnymi.

(dowód: akta kontroli str.10-11)

Przeprowadzone oględziny przy udziale Zastępcy Dyrektora ds. Realizacji Inwestycji Oddziału GDDKiA, Kierownika Powiatowego Zarządu Dróg w Rawiczu i pracownika Urzędu Gminy Bojanowo wykazały, że wszystkie drogi gminne znajdujące się na obszarze gminy zostały naprawione w czasie budowy odcinka drogi ekspresowej S5 przez wykonawcę, zgodnie z porozumieniem zawartym w dniu 3 lutego 2011 r. Natomiast odcinki dróg powiatowych, użytkowane przez wykonawcę po jego upadłości nie zostały naprawione. W związku z odstąpieniem przez tego wykonawcę od budowy odcinka drogi ekspresowej S5, Powiatowy Zarząd Dróg zmuszony został do poniesienia kosztów związanych z naprawą przedmiotowych dróg powiatowych, ze względu na znaczącą degradację i powstałe nierówności nawierzchni.

(dowód: akta kontroli str.72-87)

Odnosząc się do sposobu zabezpieczenia interesów zarządców dróg gminnych i powiatowych, Dyrektor ds. Inwestycji Oddziału GDDKiA podała, że wykonawcy, na czas prowadzonych robót podpisali umowy oraz zawarli porozumienia z właściwymi zarządcami dróg regulujące zasady korzystania z nich na potrzeby prowadzonych robót. Na Wykonawców nałożony został również obowiązek opracowania oraz uzgodnienia z właściwymi zarządcami dróg tymczasowych organizacji ruchu w celu zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników drogi w okresie trwania budowy. W ocenie Dyrektora ds. Inwestycji, powyższy system się sprawdził, Oddział GDDKiA reagował na zgłoszenia w sprawie nieprawidłowości w korzystaniu przez wykonawcę z dróg samorządowych a także uczestniczył w radach budowy na których problemy związane z zawartymi porozumieniami były omawiane.

(dowód: akta kontroli str.88-95)

2.2. Nadzór nad działalnością oddziału GDDKiA oraz realizacja wniosków pokontrolnych NIK z poprzednich kontroli.

W latach 2012-2014 w Oddziale GDDKiA została przeprowadzona jedna kontrola¹¹ w zakresie budowy dróg ekspresowych. Kontrolę przeprowadził Departament Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli NIK w ramach tematu – Bariery w procesie przygotowania i realizacji inwestycji na przykładzie inwestycji drogowych. Wnioski pokontrolne dotyczyły merytorycznych weryfikacji i odbioru dokumentacji projektowej, zapewnienia wymaganych uzgodnień z gestorami sieci na etapie przygotowania inwestycji oraz przekazania dokumentacji i terenów budowy w stanie

¹¹ Wystąpienie pokontrolne z 6 marca 2015 r. (Numer Kontroli P/14/034).

umożliwiającym wykonawcy rozpoczęcie robót. Przedmiotowe wnioski były w toku realizacji.

(dowód: akta kontroli str. 1056-1137)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie współdziałanie Oddziału GDDKiA z zarządcami dróg samorządowych w zakresie minimalizacji negatywnych skutków wykorzystywania tych dróg podczas budowy odcinków autostrad i dróg ekspresowych objętych kontrolą.

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹², wnosi o rozważenie możliwości wdrożenia wymagań dotyczących, sporządzanych przez wykonawców planów dróg transportowych z uwzględnieniem przewidywanych szacunkowych ilości przewożonych materiałów budowlanych i sprzętu, na poszczególnych odcinkach użytkowanych przez nich dróg.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

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

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosku pokontrolnego 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 4 września 2015 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Poznaniu

Kontroler
Piotr Kręt
Specjalista kontroli państwowej

Dyrektor
z up. Grzegorz Malesiński
Wicedyrektor

.....
podpis

.....
podpis

¹² Dz.U. z 2015 r., poz.1096