



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.2.2.2024

Michał Żuber
Dyrektor

Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich
w Koszalinie
ul. Szczecińska 31, 75-122 Koszalin

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/24/052 – Realizacja zadań związanych z budową obwodnic

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie ¹ ul. Szczecińska 31, 75-122 Koszalin
Kierownik jednostki kontrolowanej	Michał Żuber, Dyrektor ² , od 21 września 2015 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnili: 1. Waldemar Wejnerowski, Zastępca Dyrektora, od 1 września 2015 r. do 20 września 2015 r. 2. Roman Szewczyk, Dyrektor, od 23 marca 2015 r. ³ do 31 sierpnia 2015 r. 3. Bogdan Krawczyk, Dyrektor, od 1 marca 2007 r. do 22 marca 2015 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Planowanie i przygotowanie budowy wybranych obwodnic. 2. Wyłonienie wykonawcy inwestycji. 3. Wykonanie obwodnicy oraz nadzór nad realizacją procesów inwestycyjnych. 4. Utrzymanie stanu technicznego obiektów budowlanych objętych kontrolą. 5. Wydatkowanie i rozliczanie środków publicznych na inwestycję.
Okres objęty kontrolą	Lata 2013-2024 do dnia zakończenia czynności kontrolnych, z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ⁴
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie
Kontrolerzy	1. Adam Milczarek, Starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/9/2024 z 12 stycznia 2024 r. 2. Krzysztof Zawadzki, Starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/10/2024 z 12 stycznia 2024 r. i LSZ/52/2024 z 19 marca 2024 r. (akta kontroli str.1-4, 9-11, 570)

¹ Dalej: ZZDW lub Zarząd.

² Dalej: Dyrektor.

³ W okresie od 11 lutego 2015 r. do 22 marca 2015 r.

⁴ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna⁵ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W Zarządzie prawidłowo podejmowano czynności mające na celu rzetelne przygotowanie, przeprowadzenie, utrzymanie oraz rozliczenie budowy inwestycji drogowej pn. Budowa obwodnicy Gryfic – połączenie dróg wojewódzkich nr 110 (ul. Niechorska) i nr 105 (ul. Piastów)⁶.

Uzasadnienie oceny ogólnej

ZZDW prawidłowo przygotował dokumenty planistyczne niezbędne do budowy Inwestycji, w tym studium wykonalności, w których m.in. określono jej cele i spodziewane efekty. Opracowane zostały cztery warianty, spośród których wybrano najkorzystniejszy. Dokonano analizy kosztów, a dokumenty planistyczne były przygotowane w sposób rzetelny. Nadzór nad procesem przygotowania budowy obwodnicy Gryfic prawidłowo sprawowali pracownicy ZZDW posiadający właściwe kompetencje, a wykonywane przez nich zadania zostały uwzględnione w ich zakresach obowiązków. Pozytywnie oceniono zabezpieczenie przez ZZDW środków finansowych na budowę Inwestycji oraz dokumentację projektową niezbędną dla rozpoczęcia budowy. Wybór wykonawcy projektu nastąpił zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych⁷ oraz regulacjami wewnętrznymi ZZDW. Dokumentacja projektowa została wykonana terminowo i zawierała elementy niezbędne do uzyskania decyzji o pozwolenie na budowę.

Wykonawca budowy Inwestycji został wyłoniony zgodnie z ustawą pzp. NIK pozytywnie ocenia wprowadzenie w ZZDW uregulowań wewnętrznych zawierających zasady wyłaniania wykonawców.

Pozytywnie oceniono rozpoczęcie i zakończenie budowy Inwestycji w terminach określonych w pierwotnej umowie z wykonawcą oraz osiągnięcie zaplanowanych efektów. W trakcie realizacji ww. inwestycji wystąpiła uzasadniona konieczność wykonania robót dodatkowych i zamiennych. Na podstawie prawidłowo zaakceptowanych przez strony protokołów konieczności zawarto aneksy do umowy, w których m.in.: uwzględniono zmiany zakresu prac i sposobu ich wykonania, zwiększono wynagrodzenie wykonawcy skutkujące wzrostem kosztów. Nadzór nad realizacją inwestycji, zlecony m.in. Inżynierowi Projektu, sprawowany był rzetelnie. Szczegółowo określono i zapewniono standard i jakość robót budowlanych.

ZZDW prawidłowo utrzymywał stan techniczny obwodnicy Gryfic. Wykonywane były przeglądy wynikające z ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane⁸ (kontrola coroczna i pięcioletnia). Protokoły kontroli stanu technicznego obiektu budowlanego zawierały elementy wymienione w art. 62a Prawa budowlanego. Pozytywnie oceniono prowadzoną w ZZDW dokumentację okresowych kontroli stanu dróg, książki dróg, dzienniki objazdów dróg. Dodatkowo na skutek określonych przez Zarząd dobrych praktyk, przeprowadzano coroczne przeglądy zakończonej Inwestycji. Wykryte usterki zostały naprawione w uzgodnionych terminach.

Na podstawie badania wydatków z 10 najwyższych kwotowo faktur wystawionych przez Wykonawcę Inwestycji ustalono, że były one ponoszone zgodnie z planami finansowymi, harmonogramami rzeczowo-finansowymi oraz umową z Wykonawcą (wraz z aneksami). Środki finansowe wydatkowano terminowo, w wysokościach określonych w umowie oraz za faktycznie wykonane roboty. Rozliczenie z podmiotem dotującym zostało przeprowadzone prawidłowo.

⁵ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁶ Dalej: Inwestycja lub obwodnica Gryfic.

⁷ Dz. U. z 2019 r. poz. 1843 tj., dalej: ustawa pzp.

⁸ Dz.U. z 2024 r. poz. 725, dalej: Prawo budowlane.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej⁹ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Planowanie i przygotowanie budowy wybranych obwodnic.

Opis stanu faktycznego

1. ZZDW był jednostką budżetową, finansowaną przez Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego¹⁰, wykonującą obowiązki zarządcy dróg wojewódzkich w rozumieniu ustawy o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r.¹¹, w tym w szczególności: opracowywanie projektów rozwoju sieci drogowej; opracowywanie projektów i planów finansowania – budów / przebudów / remontów / utrzymania / ochrony dróg i obiektów inżynierskich; pełnienie funkcji inwestora.

(akta kontroli str. 345-350)

W zakresie prac planistycznych Dyrektor wyjaśnił: ZZDW na podstawie regularnie wykonywanego Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR), informacji własnych, ale także wieloletniej obserwacji prowadzonej przez pracowników ZZDW oraz Rejonu Dróg Wojewódzkich w Gryficach (RDW Gryfice), wytypował obwodnicę Gryfic jako inwestycję proponowaną do ujęcia w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa. Wyniki badań GPR w latach 2000-2010 wskazywały na nieustający wzrost poziomu ruchu w Gryficach, które stanowiły w tamtym czasie niejako węzeł 3 dróg wojewódzkich, rozprawdzających ogromny ruch turystyczny w miesiącach letnich z południa Polski nad morze (w latach 2000-2005 ruch wzrósł o 37%, a w latach 2005-2010 wzrósł o 50%). (...). Celem budowy obwodnicy było wyprowadzenie jak największej części ruchu, szczególnie tranzytowego, z ciasno zabudowanych i niewydolnych Gryfic. Działanie w sposób korzystny miało wpłynąć na odciążenie miejscowości, przy jednoczesnym przyśpieszeniu i upłynnieniu ruchu turystycznego i rekreacyjnego nad morze.

(akta kontroli str. 11-16)

W czerwcu 2011 r. na zlecenie ZZDW został opracowany dokument pn. *Koncepcja obejścia m. Gryfic w ciągu drogi wojewódzkiej nr 105 (zachodnie obejście Gryfic w powiązaniu z drogą nr 110, drogami gminnymi i powiatowymi)*¹².

Koncepcja zakładała wybudowanie nowego odcinka drogi wojewódzkiej o parametrach drogi głównej, której celem było wyprowadzenie z miasta Gryfice drogi wojewódzkiej nr 105 i przeprowadzenie jej od strony północno-zachodniej obwodnicą. W ramach Koncepcji zaprezentowano cztery warianty budowy ww. obejścia. Szacunkowy koszt robót został określony w przedziale od 78 397 000 zł do 83 019 200 zł.

(akta kontroli str. 385-400, 442-446)

Koncepcja została opracowana na podstawie umowy nr 409/8-9/2010 z 21 czerwca 2010 r., która została zawarta w wyniku przetargu nieograniczonego pomiędzy wykonawcą a Województwem. Pierwotna wartość brutto umowy wyniosła 179 950,00 zł. Z uwagi na zmianę wysokości stawki podatku od towarów i usług z 22% na 23% zawarto aneks zwiększający wysokość wynagrodzenia do 181 425,00 zł brutto.

(akta kontroli str. 11-16)

⁹ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

¹⁰ Dalej: Województwo.

¹¹ Dz.U. z 2023 r. poz. 645 t.j.

¹² Dalej: Koncepcja.

2. Do 9 marca 2022 r. zadania z zakresu przygotowywania inwestycji były przypisane Wydziałowi Planowania i Rozwoju Sieci Drogowej¹³. W okresie objętym kontrolą łącznie zatrudnionych było 13 osób, a liczebność Wydziału wynosiła od czterech do sześciu osób. Pracownicy posiadali m.in. wykształcenie wyższe techniczne z: zakresu budownictwa lądowego, budownictwa drogowego; techniczne budowlane, drogowe. W okresie objętym kontrolą w Wydziale doszło raz do zmiany Naczelnika¹⁴. Od 10 marca 2022 r. w wyniku likwidacji Wydziału, dotychczasowy jego Naczelnik została głównym specjalistą na Samodzielnym Stanowisku ds. Planowania i Rozwoju Sieci Drogowej.

(akta kontroli str. 17-19, 519)

W zakresach obowiązków pracownicy Wydziału / Samodzielnego Stanowiska ds. Planowania i Rozwoju Sieci Drogowej mieli w m.in. przypisane zadania z zakresu:

- planowania rozwoju sieci drogowej;
- opracowywania bieżących, rocznych, wieloletnich planów wydatków i robót drogowych i mostowych;
- zlecania opracowań studiów techniczno-ekonomicznych i koncepcji programowych dróg wojewódzkich;
- przygotowywania wniosków w celu pozyskania środków na współfinansowanie zadań drogowych z funduszy europejskich;
- wykonywania opracowań i analiz z zakresu rozwoju sieci drogowej;
- organizowania i wykonywanie badań stanu technicznego i eksploatacyjnego nawierzchni sieci dróg wojewódzkich;
- przygotowywania projektów uzgodnień planów zagospodarowania przestrzennego;

(akta kontroli str. 520-568)

Dyrektor wyjaśnił: *W latach 2013-2022 podział zadań realizowanych przez pracowników Wydziału (WPIRSD) był określany w zakresach obowiązków każdego z pracowników. Każdy zajmował się indywidualnie określonymi zagadnieniami powierzonymi przez Naczelnika, ale także zespół jako całość prowadził zagadnienia wspólne, opracowywane i omawiane podczas spotkań roboczych. (...). Zagadnieniami globalnymi, rozpatrując wydział jako jednostkę organizacyjną, był rozwój sieci drogowej, diagnostyka, bezpieczeństwo ruchu drogowego, badania nad ruchem drogowym oraz analizy ekonomiczno-techniczne. (...)*

(akta kontroli str. 353-357, 520-568)

W sprawie wakatów w Wydziale Dyrektor wyjaśnił: *(...) liczba pracowników była zmienna lecz oscylowała wokół 6 osób włączając Naczelnika Wydziału. Taki skład zapewniał prawidłowe funkcjonowanie Wydziału. Braki kadrowe zazwyczaj były, w miarę możliwości uzupełniane „na bieżąco” aczkolwiek zdarzały się okresy w których rzeczywiście były w Wydziale wolne wakaty. W ostatnim roku istnienia Wydziału (2022 r.) liczba osób zatrudnionych zmniejszyła się do 4, przy czym jedna osoba przebywała na urlopie macierzyńskim, więc w praktyce były to 3 osoby. (...)*

(akta kontroli str. 353-357)

Za nadzór nad realizacją i odbiorem robót drogowych był odpowiedzialny Wydział Budowy i Nadzoru. W ramach Inwestycji Dyrektor wyznaczył pracownika ww. Wydziału¹⁵ do pełnienia funkcji Kierownika Projektu. Posiadał on wykształcenie wyższe techniczne – magister inżynier środowiska w zakresie sieci i instalacji

¹³ Dalej: Wydział.

¹⁴ Od 1 marca 1980 r. do 20 maja 2016 r. funkcję tę pełnił L.J. mgr inż. budownictwa lądowego. Od 21 maj 2016 r. do 9 funkcję naczelnika pełniła K. N. mgr inż. budownictwa w specjalności drogi, ulice, lotniska (wcześniej zastępca Naczelnika).

¹⁵ Zarządzenie Dyrektora nr 43/2019 z 14 czerwca 2019 r.

sanitarnych oraz uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń.

(akta kontroli str. 29-30)

3. We wnioskach końcowych Koncepcji wskazano, iż ze względu na uwarunkowania techniczne, planistyczne, społeczne i oddziaływania inwestycji na walory przyrodnicze, za najkorzystniejszy należy uznać wariant nr 1.

(akta kontroli str. 400)

W zakresie wyboru koncepcji, która będzie realizowana Dyrektor wyjaśnił, iż w wyniku ww. rekomendacji zostały zlecone dalsze prace projektowe nad *Inwestycją* w oparciu wariant nr 1.

(akta kontroli str. 11-16)

Dyrektor wyjaśnił: (...) *Z uwagi na znaczne koszty inwestycji planowano realizację inwestycji przy wsparciu środków Unijnych. Realizacja zadania jakim była budowa obejścia Gryfic w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013 była zagrożona z uwagi na czas jaki był potrzebny na przygotowanie dokumentacji projektowej oraz czas na realizację inwestycji. Dopiero po wejściu nowego programu na lata 2014-2020 była szansa na realizację zadania związanego z budową obejścia Gryfic ze wsparciem środków Unijnych. W roku 2016 Budowa obejścia m. Gryfice została zawnioskowana jako inwestycja drogowa, którą należy ująć w Planie Inwestycji Transportowych Województwa, a w konsekwencji tych działań zlecona została dokumentacja techniczna w roku 2017. (...).*

(akta kontroli str. 14-15)

Przy przygotowywaniu Koncepcji zostały sporządzone wstępne opinie, uzgodnienia i ustalono warunki techniczne do zaproponowanych wariantów budowy obwodnicy Gryfic. Następnie przy opracowaniu dokumentacji projektowej jej wykonawca, jako pełnomocnik ZZDW uzyskał potrzebne opinie, uzgodnienia, decyzje. Na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Burmistrz Gryfic przeprowadził konsultacje społeczne.

(akta kontroli str. 15, 351-352)

4. W aktualizacji wieloletniej prognozy finansowej Województwa¹⁶ dodano zadanie *Budowa obejścia Gryfic – połączenie dróg woj. Nr 110 (ul. Niechorska) i nr 105 (ul. Piastów) w ramach Osi V RPO WZ (2019-2021)*, które miało być realizowane w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa 2014-2020. Zaplanowane koszty Inwestycji wynosiły łącznie 55 mln zł, z czego 46,75 mln zł miało być finansowane z budżetu UE, a 8,25 mln zł z budżetu państwa.

(akta kontroli str. 7)

5. W planie finansowym jednostki na:

- 2019 r. na realizację Inwestycji zaplanowano 7 000 00 zł, ostatecznie po korekcie nr 22 kwota zaplanowanych środków wyniosła 735 000 zł,
- 2020 r. na realizację Inwestycji zaplanowano 45 835 216 zł, ostatecznie po korekcie nr 15 kwota zaplanowanych środków wyniosła 49 596 946 zł,
- 2021 r. na realizację Inwestycji zaplanowano 21 293 215 zł, ostatecznie po korekcie nr 15 kwota zaplanowanych środków wyniosła 27 079 534 zł.

(akta kontroli str. 51)

Inwestycja została objęta dofinansowaniem ze środków Unii Europejskiej w łącznej wysokości 59 201 200,20 zł na podstawie decyzji o dofinansowaniu projektu

¹⁶ Przyjętej uchwałą nr II/9/18 Sejmiku Województwa z 17 grudnia 2018 r.

pn. *Budowa obejścia Gryfic – połączenie dróg woj. Nr 110 (ul. Niechorska) i nr 105 (ul. Piastów)* nr RPZP.05.01.00-32-0001/20-00 z dnia 29 września 2020 r.¹⁷

Budżet projektu zawierał:

- a) wydatki całkowite – 71 776 939,85 zł
- b) wydatki kwalifikowalne – 62 317 052,85 zł
- c) dofinansowanie (94,99%) – 59 201 200,20 zł (w tym środki z EFRR – 52 969 494,92 zł i z budżetu państwa - 6 321 705,28 zł).

(akta kontroli str. 285-286)

6. Wykonawca dokumentacji projektowej został wybrany na podstawie ogłoszonego 16 września 2016 r. postępowania w trybie przetargu nieograniczonego pn. *Opracowanie dokumentacji dla zadania pn. Budowa obwodnicy Gryfic – połączenie dróg woj. Nr 110 (ul. Niechorska) i ul. 105 (ul. Piastów)*. Zamówienie zostało udzielone 20 lutego 2017 r. na kwotę 691 260 zł brutto. W wyniku badania ww. przetargu ustalono, iż wybór wykonawcy projektu nastąpił zgodnie z regulacjami wewnętrznymi ZZDW i przepisami ustawy pzp.

(akta kontroli str. 101-103)

Opracowana dokumentacja projektowa składała się z pięciu tomów:

- *Projekt zagospodarowania terenu*, w tym: dane ewidencyjne (wykazy działek), część formalna (kopie uprawnień i zaświadczenia z izb zawodowych inżynierów budownictwa, uzgodnienia dokumentacji projektowej), opis techniczny, rysunki (T.1);
- *Projekt architektoniczno-budowlany* zawierający m.in. opisy techniczne i część rysunkową (T.2);
- *Projekt wykonawczy* zawierający m.in. opisy techniczne i część rysunkową (T.3);
- *Przedmiar robót, kosztorysy ofertowe, kosztorysy inwestorskie* (T.4);
- *Specyfikacje techniczne* (T.5).

Dodatkowo do dokumentacji została opracowana dokumentacja badań podłoża gruntowego oraz opinia geotechniczna.

Zakres opracowanej dokumentacji projektowej był zgodny z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego¹⁸.

(akta kontroli str. 104)

Wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację obwodnicy Gryfic został złożony przez Województwo 30 kwietnia 2019 r.¹⁹.

Na podstawie złożonej dokumentacji Wojewoda Zachodniopomorski 9 grudnia 2019 r. wydał decyzję nr 22/2019 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej²⁰.

(akta kontroli str. 358-384)

7. W ZRiD zatwierdzono podział nieruchomości przeznaczonych na pas drogowy, zezwolono na ograniczenie korzystania z nieruchomości dla celów budowy, jak i zatwierdzono projekt budowlany. Decyzji, na podstawie art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych²¹, nadano rygor natychmiastowej wykonalności, w ramach którego zobowiązano do niezwłocznego wydania nieruchomości, opróżnienia lokali i innych pomieszczeń, uprawniono do faktycznego objęcia

¹⁷ Dalej: Decyzja o dofinansowaniu.

¹⁸ Dz. U. z 2013 r. poz. 1129.

¹⁹ 27 maja 2019 r. wniosek został uzupełniony o opinie, o których mowa w art. 11 d ust.1 pkt 8 lit. a, b, c, ga.

²⁰ Dalej: ZRiD.

²¹ Dz.U. z 2024 r. poz. 311.

nieruchomości w posiadanie przez właściwego zarządcę drogi, uprawniono do rozpoczęcia robót budowlanych.

(akta kontroli str. 363, 379)

W dokumentacji projektowej na budowę pasa drogowego wyszczególniono 38 działek. Wszystkie były objęte ZRiD oraz pozwoleniem na użytkowanie wybudowanych w ramach inwestycji obiektów²².

(akta kontroli str. 105, 364-367)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

ZZDW prawidłowo przygotował dokumenty planistyczne niezbędne do budowy obwodnicy Gryfic, w tym studium wykonalności, w których m.in. określono cele i efekty Inwestycji. Opracowane zostały cztery warianty, spośród których został wybrany najkorzystniejszy. Dokonano analizy kosztów, a dokumenty planistyczne były przygotowane w sposób rzetelny. Nadzór nad procesem przygotowania budowy obwodnicy prawidłowo sprawowali pracownicy ZZDW, posiadający właściwe kompetencje, a wykonywane przez nich zadania zostały uwzględnione w ich zakresach obowiązków. Pozytywnie oceniono zabezpieczenie przez ZZDW środków finansowych na budowę obwodnicy Gryfic oraz dokumentację projektową niezbędną dla rozpoczęcia budowy. Wybór wykonawcy projektu nastąpił zgodnie z przepisami ustawy pzp oraz regulacjami wewnętrznymi ZZDW. Dokumentacja projektowa została wykonana terminowo i zawierała elementy niezbędne do uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę.

OBSZAR

2. Wyłonienie wykonawcy inwestycji.

Opis stanu
faktycznego

1. Pierwsze postępowanie o udzielenie zamówienia pn. *Budowa obejścia Gryfic – połączenie dróg woj. nr 110 (ul. Niechorska) i nr 105 (ul. Piastów)* zostało ogłoszone 20 maja 2019 r. Z uwagi na błędne oznaczenie rodzaju zamówienia jako usługi postępowanie to zostało unieważnione 22 lipca 2019 r., tj. przed terminem na składanie ofert. W trakcie postępowania nie złożono żadnej oferty.

(akta kontroli str. 468-475, 484-504)

W uzasadnieniu unieważnienia wskazano: *Zamawiający unieważnia niniejsze postępowanie na podstawie art. 93 ust. 1 pkt 7 ustawy pzp albowiem obarczone jest niemożliwą do usunięcia wadą uniemożliwiającą zawarcie niepodlegającej unieważnieniu umowy w sprawie zamówienia publicznego. Zamawiający w ogłoszeniu o zamówieniu błędnie zaznaczył rodzaj zamówienia jako „usługi”. Ogłoszenie sprostowania w tym zakresie, zgodnie z informacją otrzymaną z TED-Production jest niedozwolone i naprawienie błędu jest możliwe jedynie poprzez unieważnienie ogłoszenia, a co za tym idzie unieważnienie postępowania.*

(akta kontroli str. 104, 339-344, 482-483)

Wykonawca Inwestycji został wybrany na podstawie drugiego przetargu nieograniczonego przeprowadzonego na podstawie ustawy pzp pn. *Budowa obejścia Gryfic – połączenie dróg woj. nr 110 (ul. Niechorska) i nr 105 (ul. Piastów)*²³, który został wszczęty 23 lipca 2019 r. Szacunkowa wartość zamówienia została określona na 56 678 225,06 zł netto (13 145 215,36 euro).

(akta kontroli str. 156-173)

²² Decyzja Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego z 12 lipca 2021 r., sygn. WIK.771.1.348.2019.RO.

²³ Dalej: Postępowanie.

Postępowanie dotyczące wyboru wykonawcy Inwestycji było objęte kontrolą uprzednią Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych, w ramach której nie stwierdzono naruszeń ustawy pzp.

(akta kontroli str. 153-155)

Postępowanie nie zostało podzielone na części. Ogłoszenie o zamówieniu opublikowano w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej 26 lipca 2019 r.²⁴ oraz na tablicy ogłoszeń i zmieszczono na elektronicznej platformie Zarządu. Do przeprowadzenia postępowania, na podstawie obowiązującego w ZZDW Zarządzenia Dyrektora nr 10/2017 z 27 lutego 2017 r. *w sprawie powołania komisji przetargowej*, powołano pięcioosobową komisję. Wszystkie osoby wykonujące czynności po stronie zamawiającego złożyły oświadczenia, o którym mowa w art. 17 ust. 2 ustawy pzp. Dodatkowo na podstawie zarządzenia nr 61/2019 Dyrektora powołano zespół nadzoru nad realizacją Inwestycji, co było zgodne art. 20a ustawy pzp.

Opracowany przez ZZDW SIWZ zawierał wszystkie elementy wymagane art. 36 ustawy pzp, a treść złożonych ofert odpowiadała treści SIWZ. Wyboru Wykonawcy robót dokonano zgodnie z art. 91 ust. 1 ustawy pzp, na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w SIWZ. Z przeprowadzonego postępowania sporządzono protokół, który zawierał elementy wymagane art. 96 ust. 1 ustawy pzp.

Zamawiający żądał od wykonawców złożenia wadium w wysokości 100 000 zł (0,18%), co było zgodne z art. 45 ust. 4 ustawy pzp. Wadium zostało wniesione przez wszystkich uczestników postępowania. W SIWZ wskazano również na konieczność złożenia przez wykonawcę zabezpieczenia należytego wykonania umowy.

Postępowanie nie zostało unieważnione, jak również nie wniesiono odwołania. Zawiadomienie o wyborze oferty najkorzystniejszej zostało przekazane wykonawcy za pomocą elektronicznej platformy ZZDW 23 października 2019 r. Umowę nr 381/8-2/2019²⁵ z wykonawcą zawarto 18 grudnia 2019 r. na kwotę 53 882 115,81 zł brutto, co było zgodne z art. 94 ust. 1 pkt 1 ustawy pzp.

(akta kontroli str. 156-173)

W protokole z postępowania błędnie wskazano firmę wykonawcy, którego oferta została wybrana jako najkorzystniejsza, tj. wskazano firmę przedsiębiorstwa, które nie brało udziału w postępowaniu.

(akta kontroli str. 166)

Dyrektor wyjaśnił: *Wpisanie Wykonawcy (...) Sp. z o. o. Sp. K. w pkt 19 Protokołu ZP-PN jako oferty najkorzystniejszej jest oczywistą omyłką wynikającą z błędnego wpisania nazwy Wykonawcy (...).*

(akta kontroli str. 339-344)

Umowa z wykonawcą została zawarta zgodnie z określonym w SIWZ projektem. W § 12 umowy zostały określone kary umowne m.in. za: zwłokę w wykonaniu robót objętych zamówieniem, zwłokę usunięciu wad stwierdzonych podczas odbioru końcowego, wypowiedzenie umowy z przyczyn leżących po stronie wykonawcy.

(akta kontroli str. 175-178, 183-201)

W SIWZ (Wzór umowy) określono rozpoczęcie realizacji zamówienia od dnia zawarcia umowy. Zakończenie robót objętych zamówieniem miało nastąpić 31 sierpnia 2021 r. Terminy określone w SIWZ były tożsame z terminami wskazanymi w Umowie.

(akta kontroli str. 176-178, 183)

²⁴ ZZDW przekazało ogłoszenie 23 lipca 2019 r.

²⁵ Dalej: Umowa.

Na podstawie § 6 Umowy Wykonawca był zobowiązany do przedłożenia ZZDW harmonogramu rzeczowo-finansowego w terminie 14 dni od zawarcia umowy. Inwestycja miała być realizowana zgodnie z zatwierdzonym harmonogramem.

(akta kontroli str. 187)

W § 8 Umowy postanowiono, że Inwestycja miała zostać wykonana z materiałów dostarczonych przez wykonawcę, które powinny odpowiadać co do jakości wymaganiom określonym w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych²⁶ oraz wymaganiom określonym w SST. Wykonawca ponadto miał przeprowadzać pomiary i badania materiałów oraz robót zgodnie z zasadami kontroli jakości materiałów i robót określonymi w SST.

W SST dotyczącym branży drogowej określono warunki pogodowe (w tym minimalną i maksymalną temperaturę powietrza, prędkości wiatru, temperatury podłoża, występowania opadów atmosferycznych) w jakich mają być wykonywane prace dotyczące wykonywania podbudowy, podłoża, nawierzchni drogowej i oznakowania poziomego.

(akta kontroli str. 179-181, 188)

Dla każdego rodzaju prac wymienionych w SST określono wymagania dotyczące materiałów (w tym zasady wytwarzania) jakie mają być zastosowane oraz wymagania dotyczące kontroli jakości robót.

(akta kontroli str. 179-181)

Na podstawie § 9 ust. 2 pkt 6 lit. c Umowy do obowiązków wykonawcy należało opracowanie i przekazanie ZZDW Planu Zapewnienia Jakości (PZJ). PZJ został przekazany 20 grudnia 2019 r., określono w nim m.in:

- Organizację wykonania robót, terminy, sposób prowadzenia robót;
- System proponowanej kontroli i sterowania jakością wykonywanych robót;
- Zasady kwalifikowania i zarządzania jakością Dostawców, Usługodawców, Podwykonawców;
- Obsługę laboratoryjną.

W szczególności w PZJ określono rodzaj, częstotliwość oraz zasady pobierania próbek i akceptacji materiału, jak również zasady weryfikacji zgodności dostarczanych na budowę materiałów, konstrukcji, urządzeń i wyposażenia.

(akta kontroli str. 189, 202-230)

W § 13 ust. 7 Umowy określono, iż: *Inżynier Projektu ma prawo przeprowadzić badania kontrolne dla potwierdzenia wyników badań jakości robót, przedłożonych przez Wykonawcę. W przypadku, gdy badania kontrolne nie potwierdzają wyników przedłożonych przez Wykonawcę i nie mieszczą się w normach zapisanych w SST, to Inżynier Projektu oprze się wyłącznie na własnych badaniach kontrolnych przy ocenie zgodności materiałów i robót z dokumentacją projektową i SST.*

(akta kontroli str. 191-193)

W § 14 ust. 1 i 2 Umowy określono zasady rękojmi za wady i gwarancji w taki sposób, że:

- wykonawca ponosi wobec Zamawiającego odpowiedzialność z tytułu rękojmi za wady przez okres 84 miesięcy na zasadach określonych w kodeksie cywilnym, z wyjątkiem grubowarstwowego oznakowania poziomego w okresie czterech lat. Okres rękojmi równy jest okresowi gwarancji.
- wykonawca udziela Zamawiającemu gwarancji jakości wykonanych robót oraz zastosowanych materiałów na okres 84 miesięcy, na wykonanie

²⁶ Dz. U. 2019 poz. 266 ze zm.

grubowarstwowego oznakowania poziomego na okres czterech lat (48 miesięcy) według wzoru stanowiącego załącznik do Umowy (Karta Gwarancyjna).

(akta kontroli str. 193, 231)

Na podstawie § 14 ust. 3 Umowy bieg okresu rękojmi i gwarancji miał się rozpoczynać:

- 1) w dniu następnym licząc od daty bezusterkowego odbioru końcowego przedmiotu umowy,
- 2) w dniu następnym licząc od daty potwierdzenia usunięcia wad stwierdzonych przy odbiorze końcowym przedmiotu umowy.

Roszczenia z tytułu gwarancji mogły być dochodzone również po ww. okresie o ile wada została zgłoszona w okresie gwarancji. Ponadto w przypadku nieprzystąpienia wykonawcy do usunięcia wad w terminie jednego miesiąca od daty zgłoszenia wad przez ZZDW lub w innym terminie ustalonym przez strony (ze względów technicznych lub niesprzyjających warunków atmosferycznych), to ZZDW mogło zlecić usunięcie ich stronie trzeciej a kosztami w całości obciążyć Wykonawcę.

(akta kontroli str.193)

W Karcie Gwarancyjnej określono że:

- wykonawca gwarantował dobrą jakość wykonanych robót oraz zastosowanych materiałów, zapewniających trwałość i bezpieczeństwo użytkowania wykonanej Inwestycji;
- gwarancja obejmowała bezpłatną naprawę ujawnionych wad lub usterek oraz wymianę uszkodzonych elementów wybudowanych w ramach wykonywanej Inwestycji w okresie 84 miesięcy od następnego dnia od daty odbioru końcowego bezusterkowego wykonania robót lub daty protokołu usunięcia wad lub usterek stwierdzonych podczas odbioru końcowego;
- usunięcie ujawnionej wady lub usterki miało być wykonane w okresie jednego miesiąca lub w innym ustalonym z Zamawiającym terminie, w przypadku wystąpienia niesprzyjających warunków atmosferycznych naprawa miała zostać dokonana bezzwłocznie, gdy warunki atmosferyczne na to pozwolą;
- wykonawca zobowiązany był do zawiadomienia na piśmie Zamawiającego o usunięciu wad lub usterek oraz do żądania wyznaczenia terminu odbioru zakwestionowanych uprzednio robót jako wadliwych;
- jeżeli Wykonawca nie przystąpiłby do usunięcia wad w terminie jednego miesiąca od daty zgłoszenia wad przez ZZDW o lub w innym terminie ustalonym przez strony ze względów technicznych lub niesprzyjających warunków atmosferycznych, to Zamawiający mógł zlecić usunięcie ich stronie trzeciej, a kosztami w całości obciążyć Wykonawcę.

(akta kontroli str. 231)

W SIWZ określono, że wykonawca będzie zobowiązany do wniesienia zabezpieczenia należytego wykonania umowy na kwotę stanowiącą 10% ceny całkowitej brutto podanej w ofercie. Zabezpieczenie mogło być wniesione w formie lub formach określonych w art. 148 ust. 1 ustawy pzp²⁷. Zabezpieczenie zostało wniesione przez wykonawcę w formie gwarancji bankowej wystawionej 13 grudnia 2019 r.

(akta kontroli str. 175-178)

Regulacje dotyczące zabezpieczenia należytego wykonania umowy zostały w treści zgodnej z SIWZ powtórzone w Umowie. Dodatkowo określono w niej warunki zwrotu zabezpieczenia w ten sposób, że zamawiający miał zwrócić 70% wysokości zabezpieczenia w terminie 30 dni od dnia wykonania zamówienia i uznania go przez

²⁷ Tj. pieniądzu; poręczeniach bankowych lub poręczeniach spółdzielczej kasy oszczędnościowo-kredytowej, z tym że zobowiązanie kasy jest zawsze zobowiązaniem pieniężnym; gwarancjach bankowych; gwarancjach ubezpieczeniowych; poręczeniach udzielanych przez podmioty, o których mowa w art. 6b ust. 5 pkt 2 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o utworzeniu Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości.

zamawiającego za należycie wykonane. Natomiast pozostałe 30% stanowiło zabezpieczenie roszczeń z tytułu rękojmi za wady przez okres 84 miesięcy liczonych od dnia następnego po spisaniu bezusterkowego protokołu odbioru robót. Po upływie okresu rękojmi za wady kwota zabezpieczenia miała być zwrócona w terminie do 15 dni.

(akta kontroli str. 175-178, 193-194)

Na podstawie Umowy wykonawca był zobowiązany do zapłaty kar umownych w następujących przypadkach:

- za zwłokę w wykonaniu robót objętych zamówieniem w terminie określonym w § 2 ust. 2 umowy - 0,1 % całkowitej ceny brutto podanej w ofercie Wykonawcy²⁸ za każdy dzień zwłoki;
- za zwłokę w usunięciu wad stwierdzonych podczas odbioru końcowego, zgodnie z § 13 ust. 6 umowy - 0,05 % ceny brutto za każdy dzień zwłoki od upływu terminu na usunięcie wad wyznaczonego w trybie § 13 ust. 6 umowy;
- za wypowiedzenie umowy z przyczyn zależnych od Wykonawcy - 10 % ceny brutto;
- jeżeli roboty objęte przedmiotem niniejszej umowy będzie wykonywał podmiot inny niż Wykonawca lub inny niż Podwykonawca skierowany do wykonania robót zgodnie z procedurą określoną w § 5 umowy - karę w wysokości 1 % ceny brutto;
- z tytułu braku zapłaty lub nieterminowej zapłaty wynagrodzenia należnego odpowiednim podwykonawcom - w wysokości 0,05 % ceny brutto za każdy dzień zwłoki;
- z tytułu nieprzedłożenia do zaakceptowania projektu umowy o podwykonawstwo, której przedmiotem są roboty budowlane lub projektu jej zmiany - w wysokości 0,02 % ceny brutto podanej za każdy przypadek;
- z tytułu nieprzedłożenia poświadczonej za zgodność z oryginałem kopii umowy o podwykonawstwo, której przedmiotem są roboty budowlane lub dostawy czy usługi lub jej zmiany - w wysokości 0,05 % ceny brutto za każdy dzień zwłoki;
- z tytułu braku zmiany umowy o podwykonawstwo w zakresie terminu zapłaty - w wysokości 0,05 % ceny brutto;
- z tytułu zatrudnienia przy realizacji robót osób wskazanych w pkt 8 działu III SIWZ „Opis przedmiotu zamówienia” w oparciu o inny stosunek prawny niż stosunek pracy, Wykonawca zapłaci na rzecz Zamawiającego karę umowną w wysokości dwukrotności kwoty najniższego wynagrodzenia za pracę ustalonego na podstawie przepisów o minimalnym wynagrodzeniu, za każdą osobę zatrudnioną w oparciu o inny stosunek pracy niż umowa o pracę;
- z tytułu skierowania innej niż wskazana w § 10 ust. 3 umowy osoby do pełnienia funkcji Kierownika budowy - w wysokości 2 % ceny brutto.

(akta kontroli str. 190-191)

W § 13 ust. 2 Umowy określono, iż *odbioru robót zanikających i ulegających zakryciu dokonuje Inspektor Nadzoru Inwestorskiego (danej branży) na wniosek Wykonawcy - w postaci wpisu w dzienniku budowy.*

(akta kontroli str. 191)

W SST D-00.00.00. Wymagania Ogólne pkt 8.2 określono zasady odbioru robót zanikających i ulegających zakryciu. Odbiór takich robót polegał na finalnej ocenie ilości i jakości wykonanych robót, które w dalszym procesie realizacji miały ulec zakryciu i miał być (...) *dokonany w czasie umożliwiającym wykonanie ewentualnych korekt i poprawek bez hamowania ogólnego postępu robót. Odbioru robót dokonuje Inżynier Projektu. Gotowość danej części robót do odbioru zgłasza Wykonawca wpisem do dziennika budowy i jednoczesnym powiadomieniem Inżyniera Projektu.*

²⁸ Dalej: ceny brutto.

Odbiór będzie przeprowadzony niezwłocznie, nie później jednak niż w ciągu 3 dni od daty zgłoszenia wpisem do dziennika budowy i powiadomienia o tym fakcie Inżyniera Projektu. Jakość i ilość robót ulegających zakryciu ocenia Inżynier Projektu na podstawie dokumentów zawierających komplet wyników badań laboratoryjnych i w oparciu o przeprowadzone pomiary, w konfrontacji z dokumentacją projektową, SST i uprzednimi ustaleniami.

(akta kontroli str. 447-463)

2. W wyniku badania czterech postępowań o udzielenie zamówienia publicznego, tj. *Sprawowanie nadzoru autorskiego nad realizacją projektu pt.: Budowa obejścia Gryfic – połączenie dróg woj. nr 110 (ul. Niechorska) i nr 105 (ul. Piastów); Opracowanie dokumentacji dla zadania pn. Budowa obwodnicy Gryfic – połączenie dróg woj. Nr 110 (ul. Niechorska) i ul. 105 (ul. Piastów); Budowa obejścia Gryfic - połączenie dróg woj. nr 110 (ul. Niechorska) i nr 105 (ul. Piastów); Zarządzanie Projektem pt.: Budowa obejścia Gryfic – połączenie dróg woj. nr 110 (ul. Niechorska) i nr 105 (ul. Piastów)* ustalono, iż zostały one udzielone zgodnie z obowiązującym Regulaminem udzielania zamówień publicznych przez ZZDW²⁹, Regulaminem naboru projektów w ramach RPO WZ 2014-2020³⁰ oraz Wytocznymi w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020³¹.

(akta kontroli str. 238-272)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Wykonawca Inwestycji został wybrany zgodnie z ustawą pzp. NIK pozytywnie ocenia, że w Zarządzie obowiązywały uregulowania wewnętrzne zawierające zasady wyłaniania wykonawców. Nie stwierdzono nieprawidłowości w ich stosowaniu.

OBSZAR

3. Wykonanie obwodnicy oraz nadzór nad realizacją procesów inwestycyjnych.

Opis stanu
faktycznego

1. Przedmiot Umowy miał zostać zrealizowany w terminie 20 miesięcy od daty zawarcia umowy, tj. od 18 grudnia 2019 r. do dnia 31 sierpnia 2021 r.

(akta kontroli str. 183-200)

Wykonawca rozpoczął formalnie inwestycję zgodnie z umową, tj. 18 grudnia 2019 r.³², a faktyczne rozpoczęcie robót budowlanych nastąpiło 10 stycznia 2020 r.

(akta kontroli str. 183-200, 801)

Plac budowy, dokumentacje oraz dziennik budowy zostały przekazane w dniu 20 grudnia 2019 r., w toku wykonywanych prac nastąpiły przesunięcia w harmonogramie rzeczowo-finansowym wynikające z konieczności wykonania robót zapewniających prawidłowość przyjętych w projekcie rozwiązań technicznych, nie wpłynęło to jednak na opóźnienie inwestycji, która została zakończona przed terminem.

(akta kontroli str. 183-200, 571-595, 608-610, 643-666, 668, 767-778, 791-794)

W okresie od rozpoczęcia prac do ich zakończenia³³ 359 razy dokonywano potwierdzenia odbioru robót w dziennikach budowy.

²⁹ Wprowadzonym Zarządzeniem nr 82/2015 Dyrektora z dnia 12 sierpnia 2015 r. w sprawie wprowadzenia zasad wykonywania ustawy – Prawo zamówień publicznych w ZZDW.

³⁰ Projektów dla których wezwanie do złożenia wniosku o dofinansowanie nastąpiło od 22 listopada 2017 r. Oś Priorytetowe 5 Zrównoważony transport. Działanie 5.1. Budowa i przebudowa dróg regionalnych (wojewódzkich) Nabór nr RPZP.05.01.00-IZ.00-32-001/16. Wersja 4.0.

³¹ Ogłoszonych przez Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej 21 grudnia 2020 r.

³² W dniu 18 grudnia zgodnie z umową przekazano materiały związane z realizacją inwestycji § 2 ust. 1 umowy.

³³ Tj. od 10 stycznia 2020 do 7 lipca 2021 r.

Po zgłoszeniu 7 lipca 2021 r. robót do odbioru i potwierdzeniu 14 lipca 2021 r. zakończenia robót przez Inżyniera Projektu, 16 sierpnia 2021 r. dokonano odbioru końcowego robót. Komisja w składzie ośmioosobowym, trzy osoby z ZZDW oraz pięć osób z nadzoru Inwestorskiego potwierdziło zgodność w zakresie wykonanych robót z dokumentacją techniczną, sztuką budowlaną, obowiązującymi przepisami i normami oraz zapisami w Dziennikach Budowy i Kartami Obmiaru. Jakość wykonania oceniono jako dobrą za wyjątkiem nieuzyskania wymaganej grubości pakietu warstw bitumicznych w km 3+960, w wyniku czego ZZDW potrąciło 20% wartości pakietu warstw bitumicznych (kwota 6 583,20 zł netto) oraz nieuzyskania wymaganej grubości oznakowania grubowarstwowego linii segregacyjnych i krawędziowych przerywanych na jezdni białą farbą z uwagi na niespełnianie wymogów SST (kwota potrącenia 24 575,40 zł netto).

W następstwie ujawnionych ww. wad podczas odbioru ZZDW obniżyło wynagrodzenie na kwotę łączną 31 158,60 złotych netto.

(akta kontroli str. 611-613, 767-778, 791-794)

W dniu 12 lipca 2021 r. wydano decyzję o pozwoleniu na użytkowanie drogi wojewódzkiej nr 105 wraz z infrastrukturą towarzyszącą, wiaduktem kolejowym oraz mostem drogowym w ciągu obwodnicy miasta Gryfic po złożonym w dniu 6 lipca 2021 r. wniosku. Dyrektor ZZDW wyjaśnił: *Zamawiający wystąpił z wnioskiem do Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego w Szczecinie o wydanie decyzji na użytkowanie po otrzymaniu od Wykonawcy robót niezbędnych dokumentów koniecznych do wydania decyzji. Przeprowadzona przez WINB kontrola realizacji projektu (zgodność wykonania robót z zatwierdzonym projektem budowlanym, Decyzją ZRID i przepisami prawa) oraz wydanie Decyzji o pozwolenie na użytkowanie odbywało się po zgłoszeniu zakończenia robót przez Wykonawcę. Wydanie Decyzji o pozwoleniu na użytkowanie było konieczne do wprowadzenia przez Wykonawcę robót stałej organizacji ruchu na wybudowanej obwodnicy a w konsekwencji dopuszczenie drogi do ruchu. Natomiast Protokół Odbioru Końcowego Robót jest odrębnym dokumentem, na podstawie którego Zamawiający odbiera od Wykonawcy robót cały zakres umowy tj. wykonanie robót budowlanych oraz rozliczenie finansowe inwestycji.*

Kontrola WINB dotycząca realizacji projektu w zakresie zgodności wykonania robót z zatwierdzonym projektem budowlanym oraz przepisami prawa odbyła się 9 lipca 2021 r., tj. po zgłoszeniu zakończenia robót przez Wykonawcę i dopuszczeniu drogi do ruchu, co szerzej opisano w punkcie 3 niniejszego obszaru.

(akta kontroli str. 611-613, 786-789, 791-794)

Całość dokumentacji powykonawczej w postaci Operatu Kolaudcyjnego została przekazana do ZZDW przez Wykonawcę 25 czerwca 2021 r.

(akta kontroli str. 619)

W toku kontroli NIK oględzinami objęto czynności przeglądu gwarancyjnego po trzecim roku użytkowania. Czynności przeglądu gwarancyjnego dokonali dwa zespoły w składające się z przedstawicieli ZZDW, wykonawcy oraz inżyniera projektu³⁴. Przegląd gwarancyjny obejmował cały zakres zadania zgodnie z Umową

³⁴ Zespół pierwszy: kontroler Krzysztof Zawadzki; Tomasz Kordoński – uprawnienia budowlane nr ZAP/0079/OWOS/08 do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociagowych i kanalizacyjnych wydane przez Zachodniopomorską Okręgową Izbę Inżynierów Budownictwa w Szczecinie (uprawnienia wydane bezterminowo); Joanna Wrzeszcz – uprawnienia budowlane nr ZAP/0076/PWOD/11 w specjalności drogowej do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń wydane przez Zachodniopomorską Okręgową Izbę Inżynierów Budownictwa w Szczecinie (uprawnienia wydane bezterminowo). Zespół drugi: kontroler Adam Milczarek; Renata Stubieda – uprawnienia budowlane nr ZAP/0170/WBM/23 do kierowania robotami budowlanymi w specjalności inżynierskiej mostowej bez ograniczeń wydane przez Zachodniopomorską Okręgową Izbę Inżynierów Budownictwa w Szczecinie (uprawnienia wydane bezterminowo); Czesław Książd - uprawnienia budowlane nr ZAP/0138/OHOM/05 do kierowania robotami budowlanymi w ograniczonym zakresie w specjalności mostowej wydane przez Zachodniopomorską Okręgową.

wraz z późniejszymi aneksami. Uczestnicy przeglądu dokonali oględzin inwestycji pod kątem usterek podlegających gwarancji. Przegląd pierwszego zespołu rozpoczął się na rondzie ulicy Niechorskiej w Gryficach i polegał na powolnym przejeździe pojazdem służbowym wzdłuż przedmiotu inwestycji na drodze oraz bezpośrednim przeglądem na rondach i skrzyżowaniach - długości trasy 4 300 metrów, przebiegającej ul. Niechorskiej do ulicy Piastów wraz z chodnikiem oraz odcinkami ścieżki rowerowej. Przeglądem objęto dwupasmową jezdnię o szerokości 7 m, dwukierunkową ścieżkę rowerową o szerokości 2,5 m, jednostronne i obustronne chodniki (na skrzyżowaniach z ulicami dochodzącymi, zjazdy publiczne i indywidualne oraz wyprowadzenie pod dalsze prace). Uczestnicy przeglądu podpisali protokół przeglądu gwarancyjnego. W protokole z przeglądu gwarancyjnego nr 3 z dnia 27 lutego 2024 r. stwierdzono sześć usterek: 1. Krawężniki – Uszczelnienie połączeń krawężników z nawierzchnią bitumiczną na opasce ronda na DW110; 2. Nawierzchnie chodników oraz ścieżek rowerowych – Przełożenie obrzeża i kostki chodnikowej na skrzyżowaniu z ul. Niekładzką; 3. Nawierzchnie bitumiczne – Uszczelnienie spoinowania na złączach; 4. Inne nawierzchnie – Uszczelnienie spoinowania kostek na opasce ronda DW110; 5. Elementy odwodnienia nawierzchni (studzienki, wpusty, ścieki) – stan dobry (bez usterek); 6. Rowy - Podmyta skarpa przy skrzyżowaniu z ul. Niekładzką, na ul. Niechorskiej.

Stan pozostałych elementów podlegających przeglądowi, tj. oznakowanie poziome i pionowe, obrzeża, przepusty, tereny zielone, został określony jako dobry (bez usterek). Stwierdzono również uszkodzenie mechaniczne bariery drogowej na skrzyżowaniu z ul. Niekładzką, niepodlegające naprawie gwarancyjnej. Prawdopodobnie po zdarzeniu drogowym. Dodatkowo wykonujący przegląd gwarancyjny dokonali sprawdzenia wysokości umieszczonych tarcz znaków drogowych. Pomiary spełniały wymagania SST. Przedmiotem oględzin drugiego zespołu, był wiadukt nad linią kolejową w trakcie którego przedstawiciele stron stwierdzili wystąpienie usterki wiaduktu podlegającej naprawie poprzez uzupełnienie połączenia części poziomej stożka na wiadukcie. W ramach przeglądu mostu nad rzeką Rega zespół nie stwierdził żadnych usterek.

(akta kontroli str.620-631, 640-642)

2. W związku z realizacją Inwestycji wystąpiło 340 przypadków wykonania robót dodatkowych lub zmiennych³⁵, opisanych w 26 protokołach konieczności sporządzonych w okresie od 21 lutego 2020 r. do 2 lipca 2021 r. Skutkowało to zmianą ceny Umowy i na podstawie art. 144 ust. 1 pkt 6 i pkt 1 ustawy pzp w związku z § 19 ust. 1 pkt 13, 14 i 15 oraz ust. 6 Umowy strony zawarły dwa aneksy, w których uwzględniono wykonanie koniecznych prac oraz sposobu ich wykonania wraz opisem zakresu zmian³⁶. W ramach pierwszego aneksu wartość zamówienia wzrosła do 57 449 677, 88 zł, (o kwotę 3 567 562,07 zł) po podpisaniu drugiego aneksu wartość zamówienia została obniżona do 54 654 711,32 zł (zmalala o 2 794 966,56 zł). Ostatecznie wartość zamówienia z umowy wzrosła o 772 595,51 zł. Zakres wprowadzonych zmian został uwzględniony w sporządzonych przez Inżyniera Projektu i prawidłowo zaakceptowanych protokołach konieczności, raportach miesięcznych.

W związku z opisanymi aneksami do umowy, każdorazowo zmieniono zakres harmonogramu, którego zmiana nie wpłynęła na zmianę terminu zakończenia

³⁵ Postępowanie związane z zaistnieniem robót zamiennych lub dodatkowych zostały opisane w §7 umowy.

³⁶ Na podstawie protokołów konieczności sporządzonych przez Inżyniera kontraktu, zlecano wykonywanie robót. W pierwszym aneksie z dnia 11 grudnia 2020 r., opisano 46 dodatkowych lub zmienionych robót na podstawie 12 protokołów konieczności, w drugim aneksie z dnia 2 lipca 2021 r., 294 roboty dodatkowe lub zmienione na podstawie 14 protokołów konieczności. Roboty dodatkowe i zmienne nie będące do przewidzenia na etapie projektowania.

inwestycji. W ramach realizacji inwestycji osiągnięto zamierzony cel projektowy, wprowadzając konieczne, zmiany, które wynikły w trakcie budowy.

(akta kontroli str. 183-200, 571-595, 643-666, 767-778)

3. Na podstawie § 11 Umowy, zamawiający poinformował wykonawcę o osobach pełniących funkcję Kierownika Projektu, co zostało szerzej opisano w punkcie 1.2. niniejszego wystąpienia.

Kierownik budowy³⁷ został wskazany w § 10 punkt 3 umowy, a jego zmiana wymagała sporządzenia aneksu do umowy. Inżynier projektu został wybrany w ramach postępowania o udzielenie zamówienia publicznego³⁸. ZZDW 18 grudnia 2019 r. zawarło umowę nr 385/8-2/2019 na zarządzanie projektem „Budowa obejścia Gryfic – połączenie dróg wojewódzkich nr 110 (ul. Niechorska) i nr 105 (ul. Piastów).

Realizacja umowy obejmowała wykonanie czynności nadzoru autorskiego. Obowiązki Inżyniera projektu w trakcie realizacji zadania³⁹ zostały określone w § 9 i 10 umowy i obejmowały wykonywanie zarządu projektem aż do usunięcia wszystkich wad i usterek, jeżeli takie zostaną stwierdzone przy odbiorze końcowym i uzyskania pozwolenia na użytkowanie włącznie oraz nadzór nad usunięciem usterek i wad w okresie gwarancji. Osoby pełniące funkcje kierownika projektu, kierownika budowy oraz inżyniera projektu w trakcie realizacji inwestycji nie zostały zmienione.

(akta kontroli str. 183-200, 596-607)

W 19 sporządzonych raportach miesięcznych Inżyniera Projektu zapisano brak występowania poważnych zmian w dokumentacji technicznej oraz poważnych zagrożeń w wykonaniu zadania. Inżynier Projektu zakwestionował 21 badań przeprowadzonych przez wykonawcę w sześciu raportach, z tego w 19 przypadkach poprawiono wadliwie wykonane prace a w dwóch potrącono wynagrodzenie na kwotę 31 158,60 zł netto.

(akta kontroli str. 614-618)

W toku realizacji Inwestycji wydano i prowadzono:

- a) 18 grudnia 2019 r. dzienniki budowy nr 238/2019 w sześciu tomach (dziennik drogowy i mostowy);
- b) 6 marca 2020 r. dzienniki budowy nr 45/2020 w dwóch tomach.

Każdy tom zawierał 30 ponumerowanych stron.

Wpisy kierownika budowy do dzienników budowy rozpoczęto 20 grudnia 2019 r., kierowników robót:

- drogowych 20 grudnia 2019 r.,
- mostowych 20 grudnia 2019 r.,
- telekomunikacyjnych 16 marca 2020 r.,
- elektrycznych 16 marca 2020 r.,
- elektroenergetycznych 19 marca 2020. r.,
- hydrotechnicznych 2 marca 2020 r.

Wpisy w dziennikach budowy były dokonywane na bieżąco. Wpisy w dziennikach 238/2019 zakończono 8 lipca 2021 r., w dziennikach 45/2020 – 2 czerwca 2021 r. Wykonawca występował do Inżyniera Projektu 159 razy na formularzu „Prośba o zatwierdzenie” z załącznikami takimi jak: specyfikacje techniczne, certyfikaty zgodności, świadectwa wzorcowania, deklaracje zgodności protokołów z inspekcji, deklaracje wartości użytkowych, sprawozdania z badania, aprobaty techniczne, informacje o produkcji, specyfikacji siatki autostradowej.

(akta kontroli str. 667-668)

³⁷ Zgodnie z protokołem przekazania placu budowy z 20 grudnia 2019 r. , kierownik budowy przejął plac budowy w czasie sporządzania protokołu.

³⁸ O czym szerzej w punkcie 2.2. niniejszego wystąpienia.

³⁹ Zgodnie z §2 zarząd projektem został objęty z chwilą zawarcia umowy tj. 18 grudnia 2019 r.

Dyrektor ZZDW wyjaśnił: *W trakcie realizacji inwestycji, informację pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą robót oraz Inżynierem Projektu wymieniano głównie poprzez organizowane co miesiąc przez Zarządzającego Projektem Rady Budowy, na których omawiano bieżące problemy oraz postęp przy realizacji robót. Ustalenia te były spisywane przez Zarządzającego Projektem w Protokołach z Rady Budowy. Dodatkowo kontakt odbywał się mailowo, w postaci pism lub w formie spotkań na budowie w celu omówienia powstałego przy realizacji robót problemu. Wpisy do Dziennika budowy były również formą kontaktu w trakcie trwania robót gdzie wpisywane były polecenia dla Wykonawcy robót oraz odbierany był wykonany zakres prac. Na bieżąco zarówno z Wykonawcą robót jak i personelem Zarządzającego Projektem odbywał się kontakt telefoniczny.*

(akta kontroli str. 667-668, 183-200, 670-672)

Inwestycja była objęta kontrolą przez IZ RPO WZ, co zostało opisane szerzej w obszarze 5 pkt 3 i 4 niniejszego wystąpienia.

Roboty budowlane zadania inwestycyjnego były kontrolowane przez Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego⁴⁰ w Szczecinie 9 lipca 2021 r. W protokole z kontroli WINB nie sformułował zaleceń. We wnioskach końcowych wskazano, iż obiekt budowlany spełnia warunki do wydania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie. Inwestor złożył oświadczenia, że organy wymienione w art. 56 ustawy Prawo budowlane (tj. Państwowa Inspekcja Sanitarna, Państwowa Straż Pożarna), powiadomiono o zakończeniu budowy zadania inwestycyjnego i zamiarze przystąpienia do użytkowania, strony nie wniosły sprzeciwu ani uwag w sprawie zgodności wykonania obiektu budowlanego z projektem budowlanym, teren budowy i teren przyległy zgłoszonego zakresu budowy został uporządkowany.

(akta kontroli str.674, 779-785)

4. W Umowie zawarto postanowienia w § 8, § 9 ust.2 pkt 3 pkt 5c, pkt 7, dotyczące obowiązków Wykonawcy, w tym m.in.:

- przedmiot umowy zostanie wykonany z uwzględnieniem wymagań określonych w Szczegółowej Specyfikacji Technicznej.⁴¹ z materiałów dostarczonych przez Wykonawcę;
- materiały, o których mowa w pkt 1, powinny odpowiadać co do jakości wymaganiom, określonym ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych oraz wymaganiom określonym w SST.⁴²
- Wykonawca będzie przeprowadzać pomiary i badania materiałów oraz robót zgodnie z zasadami kontroli jakości materiałów i robót określonymi w SST;
- materiały z rozbiórki Wykonawca wykorzysta (lub usunie) zgodnie z zapisami w SST. Materiały z rozbiórki winny być usunięte poza teren realizacji robót przy przestrzeganiu przepisów ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach⁴³;
- wykonanie przedmiotu umowy z uwzględnieniem wymagań określonych w SST połączyłabym z pkt 1;
- prowadzenie i przechowywanie dokumentów obowiązkowych badań i sprawdzeń materiałów użytych do realizacji zamówienia oraz wykazanych w SST;
- kontrola jakości materiałów i robót zgodnie z postanowieniami SST.

W Umowie zawarto postanowienia w § 9 ust. 9 oraz ust. 10, pkt. 11, 20, 23 i 24, w ramach których do obowiązków Wykonawcy należało min:

- nadzorowanie wykonywania laboratoryjnych badań wymaganych zapisami SST;

⁴⁰ Dalej: WINB.

⁴¹ Dalej: SST

⁴² Dz. U. z 2021 poz. 1213.

⁴³ Dz. U. z 2023 r. poz. 1587, ze zm.

- zatwierdzenie materiałów, prefabrykatów, urządzeń i innych elementów przewidzianych do wbudowania;
- sprawdzanie i zaopiniowanie Programu Zapewnienia Jakości i przedstawienia go Kierownikowi Projektu do akceptacji;
- wnioskowanie do Kierownika Projektu o dokonanie sprawdzających badań laboratoryjnych określając miejsce, ilość i rodzaj badania oraz porównanie uzyskanych wyników z wymaganiami w SST;
- stała kontrola nad zgodnością realizowanych robót zgodnie z dokumentacją techniczną, SST.

W § 14 ww. umowy z Wykonawcą robót zapisano, że odpowiedzialność wykonawcy z tytułu rękojmi za wady przedmiotu umowy wynosi 84 miesiące na zasadach określonych w KC; niezależnie od rękojmi wykonawca udzielił gwarancji jakości robót i zastosowanych materiałów na okres 84 miesięcy. Karta gwarancyjna została wydana po zakończeniu robót (zakończenie robót budowlanych 30 listopada 2021 r. w ramach umowy). Roboty zakończono przed terminem, tj. 7 lipca 2021r. W § 15 umowy określono zasady przeprowadzania przeglądów gwarancyjnych.

W SST zapisano m.in., że co najmniej na trzy tygodnie przed zaplanowanym wykorzystaniem jakichkolwiek wyrobów budowlanych przeznaczonych do robót wykonawca przedstawi szczegółowe informacje dotyczące proponowanego źródła wytwarzania, zamawiania wyrobów budowlanych lub wydobywania materiałów i odpowiednie świadectwa badań laboratoryjnych oraz próbki materiałów podlegały zatwierdzeniu przez inżyniera projektu. Zatwierdzenie partii (części) wyrobów budowlanych z danego źródła nie oznacza automatycznie, że wszelkie wyroby budowlane z danego źródła uzyskają zatwierdzenie. Wykonawca zobowiązany jest do prowadzenia badań w celu udokumentowania, że wyroby budowlane uzyskane z dopuszczonego źródła w sposób ciągły spełniają wymagania Szczegółowych Specyfikacji Technicznych⁴⁴ w czasie realizacji robót. Określono program zapewnienia jakości, zasady kontroli jakości robót, pobieranie próbek, badania i pomiary, raporty z badań, badania prowadzone przez inżyniera.

(akta kontroli str.667-668)

W ramach badań jakości Zachodniopomorskie Laboratorium Drogowe⁴⁵ wykonało 92 badania zlecone przez inżyniera projektu. W 90 przypadkach badanie spełniało wymagania SST, w jednym przypadku badanie wykazało brak wymaganej wytrzymałości na ściskanie. Po ponownym przeprowadzeniu badania potwierdzono spełnianie wymagań SST. W drugim przypadku z uwagi na brak możliwości poprawienia wymaganej grubości oznakowania poziomego, zamawiający dokonał potrącenia należnego wynagrodzenia.

(akta kontroli str.334-338, 682-690)

5. ZZDW i wykonawca w trakcie budowy i po jej zakończeniu nie korzystali z praw zabezpieczających ich interes, przewidzianych w przepisach powszechnie obowiązujących oraz umowie, poza pomniejszeniem wynagrodzenia opisanym w obszarze 3 punkt 1 na stronie 15 niniejszego wystąpienia. W trakcie realizacji inwestycji nie stwierdzono nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 681)

⁴⁵ Zachodniopomorskie Laboratorium Drogowe w Koszalinie zostało utworzone jako samorządowy zakład budżetowy przez Sejmik Województwa uchwałą Nr XLXIII/513/10 z dnia 26 lipca 2010r. Przyjęty przez Sejmik Województwa uchwałą Nr XXVI/11/331/21 z dnia 21 września 2021 r. Statut Zachodniopomorskiego Laboratorium Drogowego w Koszalinie w Rozdziale 2. Cele i zakres działania zakładu w § 4 wskazuje, że podstawowym celem działalności ZLD jest wykonywanie zadań własnych Województwa w zakresie dróg, ulic, mostów, polegających na wykonywaniu badań laboratoryjnych, pomiarów i prac terenowych na powierzchniach przeznaczonych do ruchu pojazdów i osób.

Dyrektor ZZDW wyjaśnił: Stwierdzone w Protokole Odbioru Końcowego Robót wady trwałe nie zostały poprawione. Technologicznie nie ma możliwości pogrubienia wykonanego oznakowania grubowarstwowego ani pogrubienia wykonanych warstw bitumicznych. W związku z powyższym Zamawiający na podstawie §13 ust. 9 umowy, ze względu na brak możliwości usunięcia wad obniżył wynagrodzenie dla Wykonawcy robót poprzez dokonania potrąceń. Wady te nie miały wpływu na użytkowanie przedmiotowej drogi. W przypadku możliwości usunięcia wad stwierdzonych w trakcie procedury odbiorowej, Komisja odbiorowa wyznacza termin ich usunięcia bez dokonywania potrąceń z wynagrodzenia należnego Wykonawcy.

(akta kontroli str. 786-789)

Nie podejmowano działań takich jak np. odstąpienie od umowy, naliczenie i wyegzekwowanie kar umownych, zatrzymanie kwoty wniesionej na zabezpieczenia należytego wykonania umowy, egzekwowanie napraw gwarancyjnych, wydłużenie okresu gwarancji w toku wykonywania lub po zakończeniu inwestycji.

(akta kontroli str. 681)

Stwierdzone
nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

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

NIK pozytywnie ocenia rozpoczęcie inwestycji w pierwotnie planowanym terminie, osiągnięcie zaplanowanych efektów, a także jej zakończenie w terminach określonych aneksami do umowy wykonawczej. W trakcie budowy obwodnicy Gryfic wystąpiła uzasadniona konieczność wykonania robót dodatkowych i zamiennych, opisanych w protokołach konieczności. W oparciu o prawidłowo zaakceptowane przez strony protokoły konieczności zawarto aneksy do umowy, w których m.in. uwzględniono konieczność zmiany zakresu prac i sposobu wykonania przedmiotu umowy, opisano zakres zmian, dokonano zmian wynagrodzenia wykonawcy skutkujących kosztami dodatkowymi lub oszczędnościami. Zorganizowano nadzór nad realizacją inwestycji (nadzór zlecono m.in. Inżynierowi Projektu), który był sprawowany rzetelnie. Szczegółowo i w sposób prawidłowy określono i zapewniono standard i jakość robót budowlanych.

OBSZAR

4. Utrzymanie stanu technicznego obiektów budowlanych objętych kontrolą.

Opis stanu
faktycznego

1. W okresie objętym kontrolą ZZDW prowadził dokumentację okresowych kontroli dróg, książki dróg⁴⁶ mostu i wiaduktu i dzienniki objazdów dróg⁴⁷ w sposób rzetelny i zgodny z obowiązującymi przepisami prawa budowlanego⁴⁸.

(akta kontroli str.675-681, 692-730)

2. Protokoły kontroli stanu technicznego zawierały elementy, które wymieniono w art. 62a Prawa budowlanego. Dokumentacja prowadzona była w formie papierowej wraz z dokumentacją fotograficzną dla przeglądów okresowych rocznych realizowanych w trybie art. 62 ust. 1 pkt 1 Prawa budowlanego oraz dla przeglądów pięcioletnich realizowanych w trybie art. 62 ust. 1 pkt 2 Prawa budowlanego. Dzienniki objazdów, książki dróg, mostu i wiaduktu dokumentowały częstotliwość i zakres wykonywanych przeglądów bieżących. Dotyczyły napraw i remontów bieżących finansowanych przez Zarząd Województwa ze wskazaniem remontów do wykonania i były prowadzone

⁴⁶ Oddzielnie dla drogi 105 i 110.

⁴⁷ Rozporządzenie 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 – załącznik nr 2 (Dz. U. Nr 67, poz. 582), dalej: rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r.

⁴⁸ Zgodnie z art. 60a ust.3 i art. 60b ust. 3 Prawo budowlane.

w formie papierowej. ZZDW prowadził dokumentację rzetelnie i w sposób zgodny z regulacjami wewnętrznymi.

(akta kontroli str.675-681, 682-766)

3. W okresie realizacji inwestycji jak i po jej zrealizowaniu przeprowadzono łącznie cztery przeglądy okresowe roczne⁴⁹ drogi, o których mowa trybie art. 62 ust. 1 pkt 1 Prawa budowlanego, we właściwych terminach określonych przepisami. Zalecenia w protokołach nie dotyczyły zrealizowanej Inwestycji. Przegląd okresowy pięcioletni został przeprowadzony w 2019 r.⁵⁰. Po zrealizowaniu Inwestycji nie został przeprowadzony okresowy przegląd pięcioletni. Termin na jego przeprowadzenie upływa z końcem 2024 r. Przeglądy okresowe roczne wiaduktu i mostu w 2022 r. zostały przeprowadzone w tym samym terminie, zgodnie z przepisami o których mowa art. 62 ust. 1 pkt 1 Prawa budowlanego. W 2023 r. przeprowadzono przeglądy pięcioletnie i roczne⁵¹. Protokoły dla tych obiektów nie zawierały zaleceń.

(akta kontroli str. 675-681, 731-766)

4. Gwarancja została przekazana 17 sierpnia 2021 r. Przegląd gwarancyjny⁵² po pierwszym roku użytkowania został wykonany 7 lipca 2022 r. Termin usunięcia stwierdzonych usterek został ustalony na 30 września 2022 r., pismem z 10 października 2022 r. ZZDW, na wniosek Wykonawcy, wydłużył termin do 1 kwietnia 2023 r. 28 grudnia 2022 r. potwierdzono usunięcie usterek. Drugi przegląd gwarancyjny⁵³ wykonano 6 lipca 2023 r. z ustalonym terminem usunięcia usterek do 30 września 2023 r. Wykonawca pismem z 11 sierpnia 2023 r. zgłosił usunięcie usterek branży mostowej. Usterki związane z lokalnym wymyciem płyt ażurowych na skarpach zostaną poddane analizie w okresie sprzyjających warunków atmosferycznych tj. po odparowaniu wody ze zbiorników w 2024 r.⁵⁴. 27 lutego 2024 r.

⁴⁹ Protokoły z 8-9 października 2020 r., 29-30 września 2021 r., 15-16 września 2022 r., nr 105 z 16 października 2023 r., 8/2023 z 22 września 2023 r. Z lat 2020-2022 bez zaświadczeń z uwagi na art. 12 ust. 7a ustawy Prawo Budowlane. Z 2023 r. z wymaganym zaświadczeniem.

⁵⁰ Protokół z przeglądu okresowego pięcioletniego z 16-17 września 2024 r. Bez zaświadczenia z uwagi na art. 12 ust. 7a ustawy Prawo Budowlane.

⁵¹ Przeglądy roczne i pięcioletnie na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 Prawa budowlanego dla mostu i wiaduktu przeprowadzono w tym samym czasie to jest 29 sierpnia 2023 r. i były one sporządzone razem na jednym protokole dla każdego obiektu.

⁵² Sposób przeprowadzania przeglądów gwarancyjnych został uregulowany w Zarządzeniu nr 107/2008 Dyrektora Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie z 31 grudnia 2008 r. w sprawie przeglądów gwarancyjnych, przeglądów na koniec okresu rękojmi i przeglądów pogwarancyjnych robót budowlanych zrealizowanych przez ZZDW w Koszalinie. Lista usterek branży drogowej: zastoina wody przy rondzie DW 105/DW110 od strony miasta, studzienka do obserwacji (11) studzienka do regulacji (12), 2. Lista usterek branży zieleni – umocnić tereny zielone w obrębie mostu, 3. Lista usterek branży sanitarnej – brak, 4. Lista usterek branży elektrycznej – uszkodzenie oświetlenia ronda, 5. Lista usterek branży mostowej – Wiadukt – uzupełnić spoinowanie kostki brukowej, wzmocnić włączenie ścieku skarpowego do rowu. Most – uszczelnić spoinowanie na stożkach.

⁵³ 1. Lista usterek branży drogowej: naprawić wymyte płyty na dwóch zbiornikach 2. Lista usterek branży mostowej – Wiadukt – uszczelnić ściek między wylotem a ściekiem skarpowym, uzupełnić betonem podparcie ścieku skarpowego, uzupełnić betonem umocnienie stożka, uszczelnić wylot deszczówki do ścieku skarpowego Most – uzupełnić betonem podparcie ścieku skarpowego.

⁵⁴ W trakcie przeglądu gwarancyjnego w dniu 6 lipca 2023r. stwierdzono, że lokalnie na skarpach dwóch zbiorników odparowujących, nastąpiło wymycie płyt ażurowych zabezpieczających skarpy zbiorników. Zgodnie z zapisami z Protokołu z przeglądu gwarancyjnego, Wykonawca miał usunąć powstałe usterki w terminie do 30 września 2023 r. W wyniku korespondencji z Wykonawcą robót stwierdzono, że ze względu na warunki atmosferyczne w okresie jesienno-zimowo-wiosennym (tj. wysoki poziom wody w zbiornikach), usterki można usunąć dopiero po odparowaniu wody z przedmiotowych zbiorników. Ustalono również, że w okresie letnim w roku 2024 r. przy sprzyjających warunkach atmosferycznych należy zorganizować spotkanie robocze z udziałem wszystkich stron procesu inwestycyjnego tj. przedstawiciela Wykonawcy robót, ZZDW, Inspektora Nadzoru Inwestorskiego oraz Nadzoru autorskiego na którym omówiony zostanie powód uszkodzenia skarp zbiorników oraz sposób i termin ich naprawy. Według stanu na dzień 10 maja 2024 r. miejscowo zapadnięte płyty ażurowe na skarpach zbiorników nie zagrażały bezpieczeństwu użytkowników drogi oraz nie miały wpływu na pełnioną przez zbiorniki funkcję tj. gromadzenie wody opadowej z wybudowanej obwodnicy. Gwarancja udzielona przez Wykonawcę robót upływa w 2028 r. Planowany termin usunięcia usterek - do końca 2024 r.

wykonano trzeci przegląd gwarancyjny⁵⁵. Stwierdzone w trakcie przeglądu usterki zostały usunięte w terminie do 31 maja 2024 r.

(akta kontroli str. 231, 675-681, 731-766, 802-817)

Do czasu spisania Protokołu odbioru robót obiekt był ubezpieczony przez Wykonawcę robót na limit odpowiedzialności cywilnej 2 000 000,00 złotych⁵⁶. Po odbiorze robót obiekt ubezpieczył Zarządca Drogi.

ZZDW posiadał ochronę ubezpieczeniową w zakresie odpowiedzialności cywilnej zarządcy drogi publicznej z sumą gwarancyjną 5 000 000 zł⁵⁷.

(akta kontroli str. 675-681)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Urząd prawidłowo utrzymywał stan techniczny obwodnicy Gryfic. Wykonywane były przeglądy wynikające z prawa budowlanego (kontrola coroczna i pięcioletnia). Protokoły kontroli stanu technicznego obiektu budowlanego zawierały elementy wymienione w art. 62a Prawa budowlanego. Pozytywnie oceniono także prowadzenie dokumentacji okresowych kontroli stanu dróg, książki dróg, dzienniki objazdów dróg. Dodatkowo na skutek określonych przez ZZDW dobrych praktyk przeprowadzono coroczne przeglądy zakończonej inwestycji. Wykryte usterki zostały naprawione w uzgodnionych terminach.

OBSZAR

5. Wydatkowanie i rozliczanie środków publicznych na inwestycję.

Opis stanu
faktycznego

1. Szczegółowym badaniem objęto 10 faktur VAT⁵⁸ na łączną kwotę 46 417 040,26 zł brutto na podstawie którego ustalono, iż rozliczenia z wykonawcą były dokonywane na podstawie świadectw płatności zatwierdzonych przez Inżyniera Projektu, Kierownika Projektu i Dyrektora. Do każdej z badanych faktur dołączono Tabelę Elementów Rozliczeniowych ze wskazaniem wykonanych prac i ich wartości oraz wykaz faktycznie wykonanych robót. Do rozliczenia dołączono również dokumenty potwierdzające dokonanie płatności na rzeczy podwykonawców. Powyższe było zgodne z wymaganiami dotyczącymi rozliczeń określonymi w § 4 Umowy. Przedłożone faktury były zgodne z wymogami określonymi w art. 106e ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towaru i usług⁵⁹.

(akta kontroli str. 184-185, 273-274)

⁵⁵ Lista usterek branży drogowej: Uszczelnienie połączeń krawężników z nawierzchnia bitumiczną na opasce ronda na DW110. Przełożenie obrzeża i kostki chodnikowej na skrzyżowaniu z ul. Niekładzką. Uszczelnienie spoinowanie na złączach / koniec zakresu opracowania. Uszczelnienie spoinowanie kostek na opasce ronda DW 110. Podmyta skarpa przy skrzyżowaniu ul. Niekładzkiej z ul. Niechorską 2. .Lista usterek branży mostowej – Wiadukt – uzupełnić połączenie części poziomej stożka na wiadukcie

⁵⁶ Polisa nr 05.964.914 w AXA Ubezpieczenia Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji S.A., Sopockie Towarzystwo Ubezpieczeń ERGO Hestia S.A., Generali Towarzystwo Ubezpieczeń S.A.

⁵⁷ Umowa ubezpieczenia generalnego COMPENSA nr 488/8-7/2021 z dnia 27.12.2021r. obowiązująca od 01.01.2022 r. do 31.12.2022 r. numer polisy 7018748. ERGO HESTIA nr 17/8-7/2022 z dnia 31.01.2023 r. obowiązująca od 01.01.2023 r. do 31.12.2023 r. numer polisy 436000306994 i nr 1/8-7/2024 z dnia 05.01.2024 roku obowiązująca od 01.01.2024r. – 31.12.2024r. numer polisy 436000343900

⁵⁸ Wybranych na podstawie doboru celowego z faktur wystawionych na najwyższą kwotę, tj.:

- 002/03/20/H50/SK z 30 marca 2020 r. na kwotę 3 818 481,24 zł brutto;
- 013/07/20/H50/SK z 6 lipca 2020 r. na kwotę 4 496 115,52 zł brutto;
- 014/08/20/H50/SK z 6 sierpnia 2020 r. na kwotę 4 895 435,34 zł brutto;
- 015/09/20/H50/SK z 10 września 2020 r. na kwotę 3 033 422,43 zł brutto;
- 016/10/20/H50/SK z 9 października 2020 r. na kwotę 3 348 246,78 zł brutto;
- 017/11/20/H50/SK z 16 listopada 2020 r. na kwotę 8 299 392,37 zł brutto;
- 018/12/20/H50/SK z 10 grudnia 2020 r. na kwotę 5 692 657,16 zł brutto;
- 2H50/2021/02/004 z 18 lutego 2021 r. na kwotę 2 121 258,62 zł brutto;
- 2H50/2021/06/010 z 29 czerwca 2021 r. na kwotę 4 643 490,22 zł brutto;
- 2H50/2021/08/006 z 19 sierpnia 2021 r. na kwotę 6 122 540,58 zł brutto

⁵⁹ Dz. U. z 2024 r. poz. 361, ze zm.

Decyzją o dofinansowanie przyznano ZZDW środki w wysokości 59 201 200,20 zł. W trakcie realizacji projektu ZZDW przedstawiła do rozliczenia wydatki kwalifikowalne na 54 555 567,69 zł, co przełożyło się na 51 827 789,01 zł dofinansowania (87,55% kwoty określonej ww. decyzji). W trakcie realizacji projektu ZZDW otrzymało zaliczki w wysokości 23 859 250,00 zł (z czego 23 524 107,09 zł rozliczono, a 335 142,91 zł zwrócono do IZ RPO WZ⁶⁰) oraz 28 303 681,84 zł otrzymano w formie refundacji⁶¹.

(akta kontroli str. 277-312, 317, 324-326)

We wniosku o dofinansowanie wskazano, iż realizacja projektu nastąpi w terminie od 18 grudnia 2019 r. do 31 grudnia 2021 r. i w tym okresie zgodnie z § 6 ust. 1 pkt 1 Decyzji o dofinansowaniu kwalifikowalne były wydatki w ramach Inwestycji.

(akta kontroli str. 53)

Analiza poniesionych wydatków w ocenie NIK nie budziła zastrzeżeń co do ich kwalifikowalności w zakresie środków pochodzących z Decyzji o dofinansowaniu. Ponadto choć występowały rozbieżności pomiędzy zaplanowanymi w danych miesiącach płatnościami, a tymi faktycznie zrealizowanymi, to postęp prac nie zagrażał terminowemu zakończeniu inwestycji.

(akta kontroli str. 276, 318-320)

2. Wykonawca wystawił łącznie 16 faktur VAT⁶² za wykonane prace na łączną kwotę 54 616 386,27 zł. Wszystkie faktury zostały uregulowane w terminie określonym w § 4 ust. 7 Umowy, tj. 30 dni od dnia dostarczenia faktury wraz z wymaganym kompletem dokumentów. Płatności następowały od dwóch do 18 dni przed upływem ww. terminu.

(akta kontroli str. 273)

3. Inwestycja była objęta kontrolą planową (3-7 marca 2022 r.) realizacji projektu przez IZ RPO WZ, w ramach której weryfikacji poddano m.in.:

- Kwalifikowalność projektu;
- Dokumentację procesu budowlanego;
- Kwalifikowalność wydatków;
- Przestrzeganie przepisów dotyczących zamówień publicznych zgodnie z ustawą pzp;

Dokonano również wizytacji terenowej na miejscu realizacji projektu. W wyniku przeprowadzonej przez IZ RPO WZ kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 239-272)

Inwestycja do czasu rozpoczęcia niniejszej kontroli NIK, poza ww. kontrolą z 2022 r., nie była kontrolowana przez inne podmioty.

(akta kontroli str. 569)

4. W okresie objętym kontrolą audytor wewnętrzny przeprowadził dziewięć zadań audytowych dotyczących obszaru objętego kontrolą, w tym sześć dotyczących procesu inwestycyjnego⁶³ oraz trzy dotyczące: przeglądu i aktualizacji procedur kontroli zarządczej, funkcjonowania standardów kontroli finansowej, wydatków inwestycyjnych jednostek budżetowych. W ramach przeprowadzonych badań audytor nie stwierdził naruszeń mogących mieć wpływ na realizację inwestycji drogowych oraz niefunkcjonowania w ZZDW standardów kontroli zarządczej.

(akta kontroli str. 321-323)

⁶⁰ Instytucji Zarządzającej Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 – Zarząd Województwa.

⁶¹ Różnica 0,08 zł pomiędzy kwotą faktycznego dofinansowania, a otrzymanych zaliczek i refundacji wynikała z zaokrągleń kosztów kwalifikowalnych z poszczególnych FV objętych dofinansowaniem. Przekazanie przez IZ RPO WZ do ZZDW ww. kwoty wynikało z konieczności wyrównania montażu w projekcie oraz zapewnienia podziału wypłaconej kwoty dofinansowania pomiędzy EFRR a BP zgodnie z proporcją przyjętą w Decyzji.

⁶² W tym 15 dotyczących przejściowych świadectw płatności, a jedno dotyczącą końcowego świadectwa płatności.

⁶³ M.in. w zakresie: realizacji i rozliczania inwestycji, wyboru wykonawców, zarządzanie obiektami.

Stwierdzone
nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

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

Na podstawie badania wydatków z 10 najwyższych kwotowo faktur wystawionych przez Wykonawcę zadania ustalono, że były one ponoszone zgodnie z planami finansowymi, harmonogramami rzeczowo-finansowymi oraz umową z Wykonawcą (wraz z aneksami). Środki finansowe wydatkowano terminowo, w wysokościach określonych w umowie oraz za faktycznie wykonane roboty. Rozliczenia z podmiotami dotującymi zostały przeprowadzone prawidłowo.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag ani wniosków.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 1 i 2 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Szczecinie. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Szczecin, 11 czerwca 2024 r.

Kontrolerzy
Adam Milczarek
Starszy inspektor kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie
Dyrektor
z up. Bogusław Wójcik
p.o. Wicedyrektor Delegatury

.....
podpis

Krzysztof Zawadzki
Starszy inspektor kontroli państwowej

.....
podpis

Wystąpienie pokontrolne podpisane elektronicznie