



Najwyższa Izba Kontroli

Delegatura w Warszawie

Warszawa, dnia 13 lipca 2011 r.

Pan

Piotr Cegielko

Wiceprezes

E&L Architects Sp. z o.o.

LWA-4114-02-01/2011

I/11/004

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹, zwanej dalej ustawą o NIK, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie przeprowadziła w konsorcjum firm TPF PLANEGE - Consultores de Engenharia e Gestão S.A. i E&L Architects Sp. z o.o. z siedzibą przy ul. Szyszkowej w Warszawie (zwanym dalej „Konsorcjum”), kontrolę dotyczącą prawidłowości sprawowania przez Inżyniera Kontraktu nadzoru inwestorskiego nad realizacją projektu inwestycyjnego pn. „Budowa drogi ekspresowej S-8 od węzła Konotopa do węzła Prymasa Tysiąclecia.”

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 12 lipca 2011 r. Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ustawy o NIK, przekazuje Panu Prezesowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia wywiązywanie się Inżyniera Kontraktu z obowiązków umownych, dotyczących zarządzania i nadzoru inwestorskiego nad realizacją projektu inwestycyjnego pn. „Budowa drogi ekspresowej S-8 od węzła Konotopa do węzła Prymasa Tysiąclecia”, wskazując na uchybienie, które nie miało wpływu na kontrolowaną działalność.

¹ Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.

1. W dniu 10 stycznia 2008 r. pomiędzy Konsorcjum a Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie zawarta została umowa na wykonanie usługi polegającej na zarządzaniu projektem Funduszu Spójności w zakresie budowy drogi ekspresowej S-8 od węzła Konotopa do węzła Prymasa Tysiąclecia, w tym pełnienie nadzoru nad realizacją robót. W ocenie NIK, Konsorcjum prawidłowo zorganizowało zarządzanie projektem i nadzór nad realizacją robót. Umową z dnia 5 lutego 2008 r. Konsorcjum powierzyło firmie „T.” pełnienie przy realizacji ww. projektu inwestycyjnego funkcji Inżyniera Kontraktu. Na podstawie ww. umów Inżynier Kontraktu zobowiązany został do weryfikacji dokumentacji przed rozpoczęciem robót, nadzorowania prawidłowej realizacji robót budowlanych i ich rozliczenia finansowego, nadzorowania usuwania przez wykonawcę wad oraz dokonania końcowego rozliczenia inwestycji. Kluczowy personel nadzoru, oprócz Inżyniera Kontraktu, stanowili 2 inżynierowie rezydenci, inspektor ds. materiałowych/technolog i inspektor ds. geotechnicznych. Inżynier Kontraktu na inżynierów rezydentów delegował część uprawnień, m.in. do prowadzenia regularnych inspekcji na terenie budowy w celu sprawdzenia jakości wykonywanych robót oraz wbudowywanych materiałów, odbioru robót zanikających i ulegających zakryciu, sprawdzenie kompletności i prawidłowości przedłożonych przez wykonawcę robót dokumentów wymaganych do odbioru oraz uczestnictwo przy odbiorze robót.
2. Inżynier Kontraktu przed rozpoczęciem robót budowlanych dokonał wizji terenu, po którym miała przebiegać trasa oraz sporządził raport otwarcia (31 marca 2008 r.), do którego załącznikiem było sprawozdanie z weryfikacji dokumentacji projektowej. Prawidłowo wywiązywał się również z obowiązków określonych w art. 25 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane² oraz w umowie w zakresie nadzoru nad robotami budowlanymi objętymi kontraktem. Prowadził stały nadzór inwestorski nad wszystkimi robotami budowlanymi polegający m.in. na: inspekcji terenu budowy przez inspektorów nadzoru w celu sprawdzenia jakości i zgodności z dokumentacją wykonywanych robót, odbiorze robót zanikających i ulegających zakryciu, sprawdzaniu wykonanych robót i powiadamianiu wykonawcy robót o wykrytych wadach i określeniu zakresu koniecznych do wykonania robót poprawkowych. Powyższe czynności inspektorów nadzoru Zespołu Inżyniera Kontraktu miały odzwierciedlanie w dokonywanych przez nich zapisach w dziennikach budowy. Ponadto Inżynier Kontraktu zlecał laboratorium GDDKiA wykonywanie kontrolnych badań wyrobów budowlanych stosowanych przez wykonawcę.

² Dz. u. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 ze zm.

W okresie od 3 lipca 2008 r. do 29 lipca 2010 r. Inżynier Kontraktu zlecił laboratorium wykonanie badań 31 próbek betonu pobranych m.in. ze ścian szczelinowych, płyty dennej, wiaduktów, 49 próbek pobranych z warstw podbudowy, 23 próbek z warstwy wiążącej i 34 próbek z warstwy ścieralnej. W przypadku stwierdzonych odstępstw od normy informował o tym wykonawcę, żądał wyjaśnień i podjęcia działań zapobiegających powstawaniu tych nieprawidłowości. Zatwierdzał receptury mas bitumicznych i wykazy używanych do budowy materiałów budowlanych, a w przypadkach ich niezatwierdzenia podawał przyczyny odmowy i wydawał z tym zakresie zalecenia. Na wnioski wykonawcy Inżynier Kontraktu, po analizie przedłożonych dokumentów, dopuścił do pracy 7 wytwórni mas bitumicznych i 13 wytwórni betonu, będących dostawcami ww. wyrobów na budowę trasy S-8. Na podstawie zaakceptowanych przez branżowych inspektorów nadzoru wniosków o odbiór robót i zatwierdzenie obmiaru wykonanych robót, Zespół Inżyniera Kontraktu sporządzał dla zamawiającego przejściowe świadectwa płatności.

3. Najwyższa Izba Kontroli nie wnosi uwag do sposobu sprawowania przez Inżyniera Kontraktu nadzoru nad wykonywaniem i rozliczeniem robót wzmocnienia i uszczelnienia gruntu metodą iniekcji wysokociśnieniowej jet-grouting. Właściwy branżowo inspektor nadzoru nadzorował wykonywanie robót pod względem poprawności ich wykonywania, jak również określenia objętości zeskalonego cementogruntu (miara jednostki obliczeniowej, określona w umowie - SIWZ). Inspektor nadzoru dokonywał kontrolnych odczytów wskazań przyrządów maszyn oraz weryfikował, zgodnie ze wskazaniem przyrządów pomiarowych i akceptował wnioski o odbiór robót i zatwierdzenie obmiaru, sporządzane przez wykonawcę na podstawie dziennych i tygodniowych raportów.

NIK pozytywnie ocenia fakt podejmowania przez Inżyniera Kontraktu działań, zmierzających do ograniczenia kosztów budowy, np. w związku z przekroczeniem przedmiarów ilości zeskalonego gruntu o 115%, pięciokrotnie informował na piśmie zamawiającego (GDDKIA) o tym fakcie i wynikających z tego skutkach finansowych, przedkładając propozycje podjęcia działań zmierzających do obniżenia kosztów, m.in. proponował renegocjacje warunków umowy z wykonawcą, z uwagi na spadek cen rynkowych wykonania uszczelnienia wykopu metodą jet-groutingu w stosunku do cen kontraktowych.

4. Problemy techniczne i organizacyjne związane z realizacją robót omawiane były na organizowanych przez Inżyniera Kontraktu cotygodniowych Radach Technicznych i comiesięcznych Radach Budowy. Protokoły z tych spotkań odzwierciedlały występujące

problemy techniczne, w tym występujące kolizje z istniejącą infrastrukturą, braki w dokumentacji projektowej i podejmowane działania zmierzające do ich wyeliminowania. Inżynier Kontraktu sporządzał dla zamawiającego comiesięczne raporty, będące sprawozdaniami z przebiegu i postępu robót. W raportach Inżynier Kontraktu informował m.in. o występujących problemach, mogących mieć wpływ na dotrzymanie terminu zakończenia robót, podejmowanych działaniach lub potrzebie ich podjęcia.

5. Inżynier Kontraktu egzekwował terminowość realizacji robót budowlanych. W dniu 11 stycznia 2011 r. wydane zostało świadectwo przejęcia robót, oznaczające zakończenie zasadniczych robót objętych kontraktem i umożliwiające oddanie trasy S-8 do użytku. W załączniku do świadectwa przejęcia robót Inżynier Kontraktu zgłosił 157 wad i usterek w wykonaniu robót z terminem ich usunięcia do 30 czerwca 2011 r., a następnie dokonał przeglądu postępu w ich usuwaniu, stwierdzając, że na dzień 20 czerwca 2011 r. całkowicie usunięto 52 usterki, częściowo 36, natomiast w 69 przypadkach wykonawca w ogóle nie przystąpił do ich usuwania. Ponadto w dniach 20-22 kwietnia 2011 r. Inżynier Kontraktu uczestniczył w pobraniu 37 próbek nawierzchni do powtórnych badań laboratoryjnych, w wyniku których w 11 przypadkach stwierdzono brak szczepności pomiędzy poszczególnymi warstwami nawierzchni, 1 przypadek zaniżonej o 0,2% zawartości asfaltu w mieszance mineralno-asfaltowej warstwy ścieralnej, w 8 przypadkach - niższy od wymaganego wskaźnik zagęszczenia oraz w 5 przypadkach - mniejszą od wymaganej grubość warstwy wiążącej i ścieralnej. W związku ze stwierdzonymi wadami i usterkami Inżynier Kontraktu w wyjaśnieniach stwierdził, m.in. że: „W związku z wynikami badań laboratoryjnych nawierzchni bitumicznej (...) w przypadkach, w których stwierdzono zaniżoną zawartość asfaltu, mniejszą od wymaganej grubość warstw bitumicznych, do końca lipca proponuję GDDKiA potrącenia z wynagrodzenia dla wykonawcy oraz dwukrotne przedłużenie gwarancji na nawierzchnię bitumiczną. (...). Do otrzymanych wyników badań zagęszczenia proponuję GDDKiA zlecenie Laboratorium w Białymstoku ponownego wyliczenia parametrów wolnych przestrzeni i stopnia zagęszczenia (...). Jeśli wyniki się potwierdzą, w przypadkach zagęszczenia poniżej 0,96 Inżynier wyda wykonawcy polecenie sfrezowania danej warstwy jezdni. (...). Inżynier Kontraktu wyznaczy kolejny termin usunięcia wad i usterek do 30 września 2011 r. Inżynier Kontraktu, dopiero w przypadku nieusunięcia wad i usterek w terminie do 31 grudnia 2011 r., będzie mógł zastosować w stosunku do wykonawcy sankcje w postaci niewystawienia Świadectwa Wykonania, co

będzie uprawniało zamawiającego do naliczenia kar umownych z tytułu nieterminowej realizacji zadania”.

6. Zastosowane przy budowie trasy S-8 materiały i wyroby budowlane posiadały dokumenty dopuszczające je do stosowania w budownictwie – dokumenty te stanowiły załączniki do wniosków wykonawcy o odbiór i zatwierdzenie obmiaru wykonanych robót. NIK zwraca uwagę na uchybienie w pracy Inżyniera Kontraktu, które polegało na niedokumentowaniu przez inspektorów nadzoru w dziennikach budowy lub w inny sposób, dokonywania kontroli ww. dokumentów na etapie poprzedzającym wbudowanie materiałów i wyrobów. Obowiązek zapobiegania przez nadzór inwestorski stosowania wyrobów wadliwych i niedopuszczonych do stosowania w budownictwie wynika z art. 25 pkt 2 ustawy Prawo budowlane, a wykonanie tego obowiązku – zdaniem NIK – powinno być udokumentowane;

Z uwagi na zakończenie podstawowych robót budowlanych projektu inwestycyjnego pn. „Budowa drogi ekspresowej S-8 od węzła Konotopa do węzła Prymasa Tysiąclecia”, Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje wniosków pokontrolnych.

Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, zwraca się do Pana Prezesa o przedstawienie w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 i 2 ustawy o NIK, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego przysługuje Panu Prezesowi prawo zgłoszenia na piśmie do dyrektora Delegatury NIK w Warszawie umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen i uwag zawartych w tym wystąpieniu.

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