

- ARM
- 1) do publikacji w B.P.
2) do wiadomości pras. KGM.
3) s/c.

Bieruń, dnia 12.11. 2016r.

29.11.16

PROTOKÓŁ Z KONTROLI

Przeprowadzonej przez Komisję Rewizyjną Rady Miejskiej w Bieruniu w Referacie Drogowym

Komisja Rewizyjna w składzie:

Przewodniczący - Sylwester Ficek
Członkowie - Krystyna Wróbel
- Dariusz Czapiewski
- Piotr Świerkosz
- Edward Andrejczuk

przeprowadziła w dniach 13 i 14 czerwca 2016 roku kontrolę w Referacie Drogowym zgodnie z przyjętym harmonogramem kontroli, podczas której skontrolowała opracowanie dokumentacji projektowej wraz z przebiegiem realizacji i wykonawstwem robót remontu ulicy Rycerskiej oraz dokumentację projektową remontu ulicy Kolejowej wraz z wyceną zadania na podstawie kosztorysu inwestorskiego.

1. Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z przebiegiem realizacji i wykonawstwem robót remontu ulicy Rycerskiej.

Komisja Rewizyjna przeanalizowała komplet dokumentów związanych z budową ulicy Rycerskiej. Dla zobrazowania wyjątkowo długiego czasu realizacji inwestycji i zaistniałych w jego trakcie problemów, cały proces przedstawiono chronologicznie:

09.2009 – aktualizacja mapy zasadniczej.

10.2009 – przedstawienie trzech koncepcji zjazdów Szynowa – Rycerska.

4.11.2009 – złożenie projektu.

6.05.2010 – postanowienie Starosty Powiatu o uzgodnieniu projektu.

31.08.2010 – decyzja Starosty Powiatu o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

18.09.2013 – zawarcie umowy z firmą „Xenon Energetyka” na przebudowę instalacji elektrycznej, z terminem realizacji 29.1.2013.

2.10.2013 – Zawiadomienie o rozpoczęciu robót budowlanych.

7.10.2013 - odbiór dziennika budowy.

26.11.2013 – podpisanie aneksu do umowy wydłużającego termin wykonania.

20.12.2013 - Stwierdzono brak jakiegokolwiek pisma wykonawcy, czy też pisemnego wyjaśnienia przyczyny wydłużenia terminu wykonania umowy.

17.01.2014 – pismo z urzędu do wykonawcy wzywające do uzupełnienia braków w dokumentacji.

5.02.2014 – kolejne pismo do wykonawcy o braku jego stanowiska, odmowa zapłacenia faktury.

- 21.03.2014 – wezwanie do złożenia faktury korygującej ze względu na nie dopełnienie formalności – brak operatu geodezyjnego powykonawczego, brak protokołu odbioru prac przez Tauron Dstrybucję
- 25.03.2014 – złożenie faktury korygującej, nowy termin płatności 15.04.2014
- 11.04.2014 – protokół końcowy odbioru prac elektrycznych
- 21.03.2014 - wniosek do Burmistrza o przesunięcie dodatkowych środków na wykonanie przy okazji budowy ul. Rycerskiej odwodnienia ulic; Szynowa, Łysinowa.
- 02.2014 – 06.2014 zbieranie ofert cenowych na projekt rozbudowy w/w/ kanalizacji.
- 14.07.2014 – udzielenie pełnomocnictwa firmie „Biuro Projektów Graficznych PLATAN” do uzyskania niezbędnych uzgodnień.
- Grudzień 2014 – aneks do umowy wyznaczający nowy termin zakończenia prac projektowych na 28.02.2015. Aneks poparty pismem wyjaśniającym trudności z uzyskaniem niezbędnych zgód od właścicieli działek czyli spółek PKP.
- 20.02.2015 kolejne pismo do urzędu o przedłużeniu terminu ze względu na brak umowy z PKP Utrzymanie.
- 30.04.2015 – Decyzja Starosty Powiatu B-L o pozwoleniu na budowę kanalizacji.
- 10.07.2015 – wniosek Referatu Drogowego o uruchomienie procedury udzielenia zamówienia publicznego. Do przetargu przystąpiło pięć firm najdroższa oferta to kwota 862 942 zł a najtańsza, zaoferowana przez firmę MAX – BOGL wynosiła 422 472 zł
- 18.09.2015 – podpisanie umowy z wykonawcą robót, termin zakończenia inwestycji ustalono na 20.11.2015
- 21.09.2015 – zmiana kierownika budowy na wniosek wykonawcy.
- 22.09.2015 – przekazanie terenu i placu budowy.
- 1.10.2015 – zaproszenie do składania ofert o nadzór autorski.
- 26.10.2015 – podpisanie umowy o nadzór autorki.
- Październik 2015 – ponaglenia do wykonawcy w związku z brakiem postępu na budowie.
- 9.11.2015 – spotkanie zainteresowanych stron w terenie, gdzie dokonano potrzebnych korekt i stwierdzono też konieczność zmian projektowych wynikających z powstania nowego zjazdu do posesji.
- 17.11.2015 – podpisanie aneksu do umowy z nowym terminem zakończenia wyznaczonym na dzień 18.12.2015 na podstawie pisma wykonawcy z dnia 13.11.2015 wyjaśniające przyczyny nie dotrzymania terminu.
- 18.12.2015 – podpisanie kolejnego aneksu do umowy wyznaczający nowy termin zakończenia prac na dzień 23.12.2015
- 29.12.2015 - wysłanie maila do wykonawcy o zwołanie spotkania w urzędzie – brak odzewu wykonawcy.
- 30.12.2015 - protokół o licznych brakach, w tym wymaganie sfrezowania warstwy ścieralnej i wyłożenie jej ponownie w technologii bezszwowej.
- 4.01.2016 – ponaglenie wzywające do spotkania.
- Luty 2016 - liczna korespondencja mailowa i przepychani z wykonawcą o porządku i naprawę uszkodzonego chodnika.
- 1.02.2016 - pismo Burmistrza do wykonawcy o stwierdzonych brakach a w konsekwencji odrzucenie faktury.
- 9.02.2016 - wstrzymanie przelewu kwoty 12 674,17 zł jako zabezpieczenie należytego wykonania.
- 19.02.2016 – pismo wykonawcy o nie zasadności kar.
- 7.03.2016 – mail z urzędu o konieczności stabilizacji kamieni granicznych i braku porządku.

- 31.03.2016 – kolejny monit o potrzebie uporządkowania terenu, informacja o formalnej skardze jednej z mieszkanek.
- 20.04.2016 - mail o przedstawiciela wykonawcy z propozycją spotkania.
- 26.04.2016 – przekazanie przez wykonawcę do urzędu map geodezyjnych, powykonawczych.
- Maj 2016 – uzyskanie od właścicieli oświadczeń o doprowadzeniu działek do stanu sprzed budowy.
- 12.05.2016 – protokół odbioru końcowego, z badaniami nośności USS. Protokół podpisano mimo iż, nie dokonano wymiany warstwy ścieralnej. Komisja uzyskała ustną informację z Referatu Drogowego, że zrezygnowano czasowo z frezowania tej warstwy a ewentualna wymiana nastąpi w przypadku ujawnienia się wad.

Podsumowanie i wnioski końcowe.

Ulica Rycerska położona w łatwym pod względem geologicznych terenie nie wymagająca skomplikowanych prac inżynierskich o długości 266m budowana była przez okres niespełna 6-ciu lat, począwszy od uzyskania pozwolenia na budowę w sierpniu 2009 roku skończywszy na protokole końcowym z maja 2016 roku. W tym czasie zgromadzono trzy opasłe segregatory wszelkiego rodzaju dokumentacji, pismo oraz korespondencji. Tak długi czas realizacji jest chyba ewenementem w całym dwudziestopięcioleciu.

Proces ogłaszania przetargów i wyboru wykonawców tak szczegółowo opisany w ustawie o zamówieniach publicznych nie daje żadnej gwarancji dobrej współpracy między inwestorem a wykonawcą. Nie zapewnia też właściwej terminowości i jakości realizowanych inwestycji. Realizator inwestycji –firma MAX BOGL, mimo przedstawienia licznych świadectw, atestów, certyfikatów i wielu innych dokumentów, jak choćby rekomendacji z przebudowy ulicy Kosmonautów we Wrocławiu – o wartość robót 31 175 104 zł nie potwierdziła swej opinii dopuszczając się wielu błędów i nie realizując inwestycji zgodnie z zapisami umowy.

2. Przegląd dokumentacji projektowej rozbudowy ulicy Kolejowej wraz z wyceną zadania na podstawie kosztorysu inwestorskiego.

2.1 W dokumentacji projektowej stwierdzono:

Niewłaściwe rozeznanie warunków terenowych, brak badań geotechnicznych (gruntowych) i hydrologicznych. W projekcie technicznym oparto się na bliżej nieokreślonej szczegółowej Mapie Geologicznej Polski - arkusz Oświęcim (str. 182 pkt. 2.4 warunki geologiczno-inżynierskie i hydrologiczne), która nie jest załączona do dokumentacji projektowej.

Do projektowania przyjęto założenie że w terenie na całej długości projektowanej drogi zalegają grunty z grupy nośności G3 (grunty wysadzinowe).

Według rozeznania w terenie (wykop pod kanalizację sanitarną w ciągu drogi Kolejowej, wykopy pod budynki mieszkalne położone przy ulicy Kolejowej, wykop pod sieć wodociagową) grunty zalegające na trasie ulicy Kolejowej należą do gruntów bardzo dobrych zaliczanych do grupy nośności G1 (według Dz.U. nr 43) a warunki wodne są proste. W dokumentacji projektowej (str. 184) przyjęto następującą konstrukcję jezdni – KR3 (KR3 to kategoria ruchu – wytyczna z Urzędu Miasta)

KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI JEZDNI – KR3 (z projektu technicznego)

5 cm – w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S (50/70)

6 cm – w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W z asfaltem wielorodzajowym 35/50

7 cm – w-wa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego AC22P z asfaltem wielorodzajowym 35/50

20 cm - w-wa podbudowy pomocniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31.5mm (CBR>40, SE>35)

25 cm – ulepszone podłoże (w-wa mrozoochronna) z mieszanki niezwiązanej 0/31.5 (CBR>40, SE>35) –

Razem = 63 cm > 0,55 x hz = 55cm

Wzmocnienie podłoża:

geowłóknina separująca

geosiatka zbrojąca układana poprzecznie

25 cm – materiał mineralny niewysadzinowy frakcja 0/63 stabilizowany mechanicznie

geosiatka zbrojąca układana poprzecznie

15 cm – kruszywo łamane frakcja 31,5/63mm stabilizowane mechanicznie

geosiatka zbrojąca układana poprzecznie

geowłóknina separująca

Razem = 103cm

Przyjęta konstrukcja drogi w dokumentacji projektowej nie przystaje do warunków panujących w terenie. Na podstawie Dz.U. nr 43 – Warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie, dla gruntów z grupy nośności G3 – takich jakie przyjęto w dokumentacji projektowej, oraz kategorii ruchu KR3 – wytyczne z Urzędu Miasta, grubość konstrukcji drogi powinna wynosić 60cm. W projekcie przyjęto 103cm. Przyjmując zgodnie z panującymi warunkami terenowymi grunty z grupy nośności G1 oraz kategorię ruchu KR3 grubość konstrukcji drogi powinna wynosić 50cm.

Wzmocnienie podłoża

Zastosowane w dokumentacji projektowej wzmocnienie podłoża poprzez geowłókniny separujące, geosiatki zbrojące, wraz z kruszywem, przy występowaniu gruntów z grupy nośności G1 oraz lustrze wody ok. 2m p.p.t., jest dalece nieuzasadnione technicznie i ekonomicznie. Przyjęte w dokumentacji technicznej wzmocnione podłoże ulicy Kolejowej powinno być z projektu całkowicie usunięte.

Dotyczy to również 25-cio centymetrowej warstwy ulepszonego podłoża z mieszanki niezwiązanej frakcji od 0 do 31,5 zastosowanej jako warstwy mrozoochronnej. Występujące w terenie naturalne piaski grubo i średnioziarniste zdecydowanie spełniają rolę warstwy mrozoochronnej. Konieczność wymiany warstwy ulepszającej zachodziła by, gdyby z projektowanej drogi zdjęto nawiezione dotychczas kruszywo i ziemię naturalną o grubości powyżej 50cm.

2.2 Kanalizacja deszczowa – odwodnienie drogi

Przyjęcie tak rozbudowanego systemu rozsączania wody deszczowej w terenie w którym zalegają grunty piaszczyste i warunki gruntowe proste jest technicznie i ekonomicznie nieuzasadnione. Całkowita długość skrzynek rozsączających typu Rausikko Box 8.6 S bez osadników PE-HD 1200 oraz studzienek systemowych Rausikko C3 wynosi 100m.

Budowana długości drogi od ulicy Bojszowskiej do placu zawracania przy posesji nr 22 , wynosi 327m. Należy znacznie uprościć system studni chłonnych co przełoży się na obniżenie kosztów wykonania robót odwodnieniowych.

Należy również przemyśleć zasadność przebudowy wodociągu gdyż został przebudowany z rur stalowych na PCV przez PRWiK około 2005 roku. Przekładka wodociągu w tych latach w sposób niezgodny z przepisami (przejście wodociągiem przez pas jezdni pod kątem, brak rur osłonowych) powinno stanowić obciążenie do właściciela sieci a nie do inwestora realizującego projekt drogowy.

2.3 Wycena wartości robót.


Wycena wartości robót drogowych według kosztorysu inwestorskiego wynosi 1 412 356 zł. netto. Z wartości tej można odjąć wszystkie roboty związane ze wzmocnieniem podłoża gdyż zalegający na trasie rozbudowanej ulicy Kolejowej piasek jest gruntem dobrze nośnym. Z kosztorysu inwestorskiego wyszczególniono:

o Poz. 11 - geowłókninę separującą	36 546 zł.
o Poz. 12 - geosiatkę zbrojącą poprzeczną	82 897 zł.
o Poz. 13 - geosiatkę zbrojącą podłużną	32 504 zł.
o Poz. 14 – kruszywo łamane frakcji 31,5/63mm – 15cm.	95 035 zł
o Poz. 15 – materiał mineralny niewysadzinowy - 25cm.	152 173 zł.
o oraz	
o Poz. 20 – ulepszone podłoże (warstwa mrozoochronna) 25cm	30 368 zł.
o Poz. 1 - koszty dostosowania do wymagań ogólnych zawartych w specyfikacji Technicznej DMU.00.00 (brak uzasadnienia)	120 000 zł.

Powyższe roboty dają wartość 549 523 zł., Odejmując je od wartości robót drogowych otrzymujemy kwotę 868 833 zł. netto. tj o 38% kwotę niższą od wartości samych robót drogowych założonych w kosztorysie inwestorskim.

Wnioski

Każda dokumentacja projektowa powinna być wykonana optymalnie z dopasowaniem do istniejących warunków w terenie i sprawdzona przez odpowiednie służby, pozwoli to na obniżenie kosztów inwestycji oraz sprawniejszy nadzór i wykonanie zadania inwestycyjnego lub remontowego.

Przewodniczący
Komisji Rewizyjnej

Sylwester Ficek

*Przejdźcie do
dopasowania siP
dn. 24.11.2016r.*

KIEROWNIK
REFERATU DROGOWEGO

JOLANTA CABAN