



Marszałek Województwa
Kujawsko-Pomorskiego
Piotr Całbecki

Toruń, 31 maja 2019 r.

KS-S.0003.17.2019

WPLYNEŁO
Kancelaria Sejmiku

03-05-2019

L.dz 452
Podpis (2)

Pan
Stanisław Pawlak
Radny Województwa
Kujawsko-Pomorskiego

Szanowny Panie Radny,

nawiązując do złożonej pisemnie w dniu 16 maja 2019 r. interpelacji w sprawie opóźnień w wykonawstwie przedsięwzięć drogowych realizowanych na drogach wojewódzkich zawartych w „Kujawsko-Pomorskim Planie Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej 2014-2020”, przedstawiam następujące informacje i wyjaśnienia.

Na wstępie uprzejmie przepraszam za brak odpowiedzi na pismo Komisji Rewizyjnej Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 12 marca 2019 r., znak: KS-K.0014.1.2.2019 wynikające ze skumulowania licznych spraw związanych z bieżącą pracą tutaj. Departamentu Infrastruktury i Transportu oraz zmian struktury organizacyjnej Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy.

Odnosząc się do kwestii przedłożenia wyników rozmów z Wykonawcami przebudowy poszczególnych dróg wojewódzkich realizowanych w ramach RPO WK-P 2014-2020 wraz z planowanymi wydatkami w odniesieniu do budżetu wygląda to następująco jn.

I. Przebudowa wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 265 Brześć Kujawski – Gostynin od km 0+003 do km 19+117.

Wartość umowy podstawowej zawartej z Wykonawcą wynosi: **59 214 738,13 zł brutto**. Zaawansowanie finansowe robót na dzień dzisiejszy wynosi **18 216 405,59 zł brutto** (zafakturowane) co stanowi około **31 %** wartości robót budowlanych.

W związku ze znacznym upływem czasu pomiędzy wykonywaniem dokumentacji na przebudowę drogi (2012/2013 r.), a rozpoczęciem robót w 2017 r. dezaktualizacji uległy uzgodnienia z gestorami sieci. W przypadku branży elektroenergetycznej i gazowej zmieniły się warunki wykonania robót (zmiana przepisów branżowych), co wymagałoby opracowania nowych dokumentacji projektowych uwzględniających aktualne warunki techniczne wydawane przez gestorów sieci. Do czasu przedstawienia zaktualizowanych dokumentacji technicznych Wykonawca nie mógł rozpocząć prac związanych z przebudową kolizji tych urządzeń z projektowaną przebudową drogi wojewódzkiej nr 265, co wiąże się z dodatkowym zakresem prac dla Wykonawcy oraz opóźnieniem w realizacji podstawowego zakresu prac.

Prowadzenie robót ziemnych ujawniło występowanie w terenie istniejących systemów melioracyjnych pól, które nie były uwzględnione przy przebudowie przedmiotowej drogi. Przed przebudową odprowadzenie wody z systemów melioracyjnych odbywało się do rowów przy drodze wojewódzkiej, a projekt przebudowy drogi nr 265 nie uwzględniał możliwości odwodnienia pól przy pomocy rowów przydrożnych. W związku ze znacznym

20 lat 1

zakresem kolizji istniejących systemów melioracyjnych z przebudową drogi nr 265 konieczne było opracowanie nowej dokumentacji projektowej uwzględniającej przebudowę tych kolizji, co wiąże się z dodatkowym zakresem prac dla Wykonawcy oraz opóźnieniem w realizacji podstawowego zakresu prac.

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy zlecił wykonanie dokumentacji projektowej zgodnie z obowiązującymi przepisami uwzględniając względy ekonomiczne wykonania inwestycji. Na etapie realizacji inwestycji liczne wnioski mieszkańców, władz samorządowych z tego rejonu w zakresie rozwiązań projektowych (poszerzenia zjazdów, odwodnienia pól i nieruchomości prywatnych, zmiany geometrii drogi) powodują wprowadzenie zmian do pierwotnego projektu przebudowy, a to z kolei powoduje wydłużenie czasu realizacji inwestycji ze względu na konieczność opracowania rozwiązań zamiennych oraz pozyskanie środków finansowych na realizację robót dodatkowych. Opóźnienia w podpisywaniu aneksów na roboty dodatkowe spowodowane brakiem środków w budżecie inwestycji, są pretekstem dla Wykonawcy do niewykonywania robót dodatkowych do czasu podpisania przedmiotowych aneksów, co z kolei przekłada się na opóźnienia w realizacji prac z zakresu podstawowego.

Znaczny wzrost cen materiałów budowlanych (opóźnione terminy realizacji dostaw i trudność w pozyskiwaniu materiałów, bez bieżącej regulacji płatności) i usług (ograniczona liczba podwykonawców z powodu braku pracowników) w okresie od rozpoczęcia procedury przetargowej w IV kw. 2016 r., do chwili obecnej powoduje, że obecna sytuacja w budownictwie przekłada się bezpośrednio na możliwości realizacji zamówień publicznych, prowadząc do opóźnień w realizacji zadań lub zerwania umów na realizację robót budowlanych. Trudna sytuacja w tym zakresie jest widoczna zwłaszcza na realizacji kontraktów o znacznej wartości, np.: w zakresie przebudów linii kolejowych, jak i dróg krajowych, np. droga S3, S5, S7. Kontrakty te są znacznie opóźnione terminowo, a na niektórych z nich zostały zerwane umowy na roboty budowlane.

Wykonawcy nie chcąc ponosić dodatkowych kosztów realizacji kontraktów wnoszą o wprowadzanie równorzędnych rozwiązań zamiennych w projekcie mogących zapewnić firmom płynność finansową. Ze względu na dofinansowanie unijne zmiany takie muszą przejść procedurę akceptacji przez Instytucję Zarządzającą UMWK-P w Toruniu.

Procedura akceptacji rozwiązania zamiennego w zakresie konstrukcji drogi, trwała ponad pół roku, co również przełożyło się na zaawansowanie robót.

Ponadto opóźnienie robót jest również związane z długotrwałymi opadami deszczu występującymi w II połowie 2017 r., co przełożyło się na wysoki poziom wód gruntowych w obrębie prowadzonych robót (zalewaniem terenu budowy wodą spływającą z sąsiadujących pól). Z powyższego powodu Wykonawca robót nie mógł prowadzić zgodnie z harmonogramem robót co wpłynęło na przesunięcie terminu zakończenia robót.

II. Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 559 na odcinku Lipno – Kamień Kotowy – granica województwa.

Zaawansowanie finansowe robót na dzień 31.12.2018 r. wynosiło **17 095 651,25 zł brutto** (zafakturowane) co stanowi **29,08 %** wartości robót budowlanych.

Prace nie postępowały zgodnie z przedłożonymi przez Wykonawcę robót harmonogramami, a opóźnienie Wykonawcy pogłębiało się z miesiąca na miesiąc i na dzień 31.12.2018 r. wynosiło około 340 dni (potwierdzone przez Inżyniera Kontraktu).

Pojawiające się na budowie problemy i zagadnienia zgłaszane przez Wykonawcę były

na bieżąco rozwiązywane przez zespół Inżyniera Kontraktu, Nadzór Autorski i Kierownika Projektu, a narastające z każdym dniem opóźnienie w realizacji zadania wynikało tylko i wyłącznie z winy Wykonawcy i było spowodowane zbyt małym zaangażowaniem kadrowo-sprzętowym na budowie.

Inżynier Kontraktu i Kierownik Projektu wielokrotnie wzywali Wykonawcę robót o zwiększenie zasobów zarówno kadrowych jak i sprzętowych – niestety nie przyniosło to żadnych efektów. Na chwilę obecną roboty budowlane zrealizowane zostały w pełnym zakresie od miejscowości Jasień do granicy województwa kujawsko-pomorskiego, tj. na odcinku od km 18+740 do km 23+593,47 (4 853,47m).

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy w dniu 17.12.2018 r. uzyskał pozwolenie na użytkowanie drogi wojewódzkiej nr 559 na odcinku od km 18+740 do km 23+593,47 – decyzją Kujawsko-Pomorskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Bydgoszczy, znak: WINB-WIK-771.1.30.2018.JW.

W ramach przebudowy istniejącego skrzyżowania na rondo w miejscowości Kamień Kotowy przebudowany został odcinek drogi wojewódzkiej nr 541 o długości 349 m w pełnym zakresie (zakres robót ujęty we wniosku o dofinansowanie).

Na całym odcinku przebudowywanej drogi, tj. od km 1+500 do km 23+593,47 wykonana została wycinka drzew w pełnym zakresie przewidzianym dokumentacją techniczną oraz przebudowano sieć energetyczną (ok. 50% zakresu), wybudowano kanalizację deszczową (ok. 50% zakresu) na odcinku od km 1+500 do km 18+740.

Po dniu 15.12.2018 r. Wykonawca robót – Eurovia Polska S.A. zaprzestał realizacji robót budowlanych.

Do wykonania całości zadania w pełnym zakresie pozostają roboty budowlane na odcinku od km 1+500 do km 18+740.

W dniu 14.12.2018 r. podpisany został z Wykonawcą robót aneks nr 19 wydłużający termin realizacji inwestycji do dnia 15.02.2019 r. W tym czasie Projektant miał dokonać aktualizacji dokumentacji technicznej (w tym przedmiar robót, kosztorys inwestorski) między innymi dla zobrazowania realnych kosztów niezbędnych do realizacji odcinka od km 1+500 do km 18+740.

Opracowana w 2013 roku pierwotna dokumentacja projektowa zakładała wykonanie odcinków z pełną wymianą konstrukcji oraz wykonanie odcinków ze wzmocnieniem istniejącej nawierzchni.

W momencie opracowywania dokumentacji technicznej Projektant po dokonaniu odpowiednich pomiarów nośności wyszczególnił odcinki drogi przeznaczone tylko do wzmocnienia z zachowaniem istniejącej podbudowy. Opierając się na wykonanych pomiarach nośności Projektant założył, że nie ma potrzeby pełnej wymiany konstrukcji, a wystarczające będzie tylko jej wzmocnienie do osiągnięcia założonej nośności 100 kN/oś.

Odcinki przeznaczone do wzmocnienia z wykorzystaniem istniejącej podbudowy zlokalizowane zostały w podanej poniżej kilometracji:

Początek odcinka	Koniec odcinka	Długość odcinka [m]
3+370	3+940	570
4+020	4+440	420
4+800	5+540	740
5+780	6+400	620
6+900	7+120	220
8+590	8+690	100
8+780	8+890	110
9+000	9+270	270
9+320	10+630	1310
10+710	11+800	1090
12+360	13+200	840
14+000	14+975	975
15+700	16+115	415
16+300	16+720	420
17+130	17+950	820
19+020	19+280	260
19+920	20+290	370
21+430	21+620	190
22+770	23+000	230
Razem		9970

Zaznaczyć należy, że umowa na opracowanie pierwotnej dokumentacji projektowej zawarta została 29 listopada 2010 r. Od momentu zawarcia umowy na opracowanie dokumentacji technicznej (29.11.2010 r.) do momentu realizacji inwestycji (31.03.2017 r. – przekazanie placu budowy) upłynęło ponad 6 lat.

W tym czasie konstrukcja jezdni drogi wojewódzkiej uległa znacznej degradacji na co wpływ miał szereg czynników.

Wskazać należy, że roboty budowlane zrealizowane zostały na odcinku od km 18+740 do km 23+593,47. Na wskazanym powyżej odcinku Projektant przyjął 4 odcinki do wzmocnienia, tj. od km 19+020 do km 19+280, od km 19+920 do km 20+290, od km 21+430 do km 21+620 oraz od km 22+770 do km 23+000. Łączna długość odcinków to 1050 m.

Po sfrezowaniu w/w odcinków Wykonawca robót dokonał pomiaru nośności i po weryfikacji wyników poinformował, że istniejąca nawierzchnia nie kwalifikuje się do wzmocnienia, gdyż nie zostanie osiągnięty parametr nośności.

W rezultacie tej informacji Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy podjął decyzję o pełnej wymianie konstrukcji na przedmiotowych odcinkach drogi.

Jednocześnie w efekcie licznych spotkań z udziałem Projektanta i Wykonawcy robót podjęto decyzję o wykonaniu pomiaru nośności na pozostałych odcinkach przeznaczonych do wzmocnienia.

W konsekwencji wykonanych badań po analizie otrzymanych wyników stwierdzono, że założone pierwotnie przez Projektanta odcinki drogi przeznaczone do wzmocnienia nie mają wymaganej nośności, a tym samym nie kwalifikują się tylko i wyłącznie do wzmocnienia, lecz konieczna jest pełna wymiana konstrukcji w celu osiągnięcia założonej nośności 100 kN/oś.

Ze wskazanego powyżej zestawienia tabelarycznego wynika, że zakres robót dodatkowych związanych z wykonaniem całej nowej konstrukcji jezdni przebudowywanej drogi wynosi blisko 50% (9970 m), gdzie przebudowywana droga od km 1+500 do km 23+593,47 ma długość 22093,47 m.

Mając powyższe na względzie Wykonawca robót wniósł o zmianę wartości wynagrodzenia za wykonanie zamówienia pn. „Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 559 na odcinku Lipno-Kamień Kotowy – granica województwa.” o łączną kwotę 15 033 999,61 zł (netto), tj. **18 491 819,52 zł (brutto)** uwzględniając pełną wymianę konstrukcji na odcinkach przeznaczonych tylko do wzmocnienia.

Wykonawca robót założył, że realizacja przedmiotowego zadania z pełną wymianą konstrukcji będzie trwała do 09.09.2019 r., jednakże Wykonawca robót zaznaczył, że wskazany termin ma charakter orientacyjny.

Wykonawca robót wskazał, że w związku z tak dużą zmianą zakresu robót dotychczasowy podwykonawca robót drogowych powiadomił Generalnego Wykonawcę, że roboty wynikające z pełnej wymiany konstrukcji, a także kontynuowanie robót objętych umową, a zatem już zleconych wymagają zastosowania nowych stawek jednostkowych.

Podwykonawca zażądał od Eurovia Polska S.A. w odniesieniu do robót zleconych, ale jeszcze nie wykonanych podwyższenia stawek.

Podwykonawca twierdzi, że zmusza go do tego sytuacja rynkowa i wskazuje, że koszty wykonania robót drogowych bardzo wzrosły odkąd zawarł z Eurovia Polska S.A. umowę podwykonawczą dot. przebudowy drogi wojewódzkiej nr 559.

Podwykonawca podniósł, że wzrost kosztów robót spowodowany jest przede wszystkim:

- dużym zwiększeniem zakresu robót,
- wydłużeniem okresu realizacji robót,
- wzrostem kosztów materiałów budowlanych, przede wszystkim kruszyw, co spowodowane jest głównie przez ograniczoną dostępność kruszyw wykorzystywanych w budownictwie – nie tylko w województwie kujawsko-pomorskim trwają obecnie duże inwestycje, w tym drogowe, na potrzeby których zakontraktowano wszystkie kopalnie i żwirownie w województwie i ościennych województwach,
- wzrostem kosztów paliwa, a co za tym idzie - m. in. wzrostem kosztów transportu,
- wzrostem płacy minimalnej, a przede wszystkim brakiem rąk do pracy, nawet w zakresie robotników niewykwalifikowanych – co powoduje bardzo wysokie oczekiwania płacowe personelu.

Podwykonawca przekazał Eurovia Polska S.A., że w razie braku podwyższenia wynagrodzenia za roboty już zlecone, ale jeszcze nie wykonane, nie będzie realizował tych robót.

W wyniku licznych spotkań dot. realizacji ww. zadania Wykonawca na prośbę Zamawiającego przedłożył informację cenową dotyczącą dalszej realizacji przedmiotowej inwestycji. Z przesłanej informacji cenowej wynika, że Wykonawca robót założył (szacunkowo) zwiększenie kosztów realizacji inwestycji o 34 957 456,16 zł (netto), tj. **42 997 671,08 zł (brutto)**, oraz wydłużenie terminu realizacji inwestycji do **31.12.2020 r.**

W związku z tak znacznym zwiększeniem kosztów realizacji zadania wskazywanym przez Wykonawcę robót, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy podjął decyzję o opracowaniu aktualizacji dokumentacji technicznej dot. ujednolicenia konstrukcji jezdni (pełna wymiana konstrukcji) z wyłączeniem zrealizowanych robót na odcinku od km 18+740 do km 23+593,47. Na zlecenie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, Projektant w terminie do dnia 31.01.2019 r. opracował aktualizację dokumentacji projektowej na odcinku od km 1+500 do km 18+740 uwzględniając między innymi: ujednolicenie konstrukcji jezdni (pełna wymiana konstrukcji) na całej długości od km 1+500 do km 18+740, wyłączenie z opracowanej dokumentacji przebudowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 559 od km 18+740 do km 23+593,47, oraz wszelkie zmiany wprowadzone przez Wykonawcę i zaakceptowane przez Zamawiającego, tj. m. in. zmiana materiałów do wykonania przepustów drogowych pod zjazdami z rur żelbetowych Ø400 na przepusty z tworzywa PP Ø400, zamiana asfaltu porowatego odpowiednio na warstwę wiążącą z AC16W oraz warstwę ścieralną z mieszanki BBTM, a także inne zmiany zaakceptowane przez Zamawiającego.

Aktualizacja dokumentacji technicznej obejmowała również opracowanie przedmiarów robót, kosztorysów ofertowych i kosztorysów inwestorskich dla wszystkich branż (całkowite koszty zadania na odcinku od km 1+500 do km 18+740) mających na celu zobrazowanie realnych kosztów realizacji zadania na odcinku od km 1+500 do km 18+740. Z opracowanej przez projektanta aktualizacji dokumentacji projektowej (kosztorys inwestorski) wynika, że koszt realizacji odcinka od km 1+500 do km 18+740 wynosi 88 867 930,00 zł (netto), tj. **109 307 554,00 zł (brutto)**.

Zaktualizowana dokumentacja w wersji elektronicznej w dniu 07.03.2019 r. przekazana została Wykonawcy robót w celu dokonania przez Wykonawcę wyceny pozostałych do realizacji robót na odcinku od km 1+500 do km 18+740, jednakże Wykonawca robót nie dokonał takiej wyceny deklarując, że nie jest zainteresowany dalszą realizacją zadania.

Pismem z dnia 20.03.2019 r. Wykonawca robót – Eurovia Polska S.A. odstąpiła od umowy ZDW.N4.363.04.2016 zawartej 15 marca 2017 r. na realizację zadania pn. „**Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 559 na odcinku Lipno-Kamień Kotowy – granica województwa**” – w części, w jakiej umowa ta do tej pory nie została wykonana.

Pismem z dnia 04.04.2019 r. skierowanym do Wykonawcy robót – Eurovia Polska S.A., Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy poinformował, że odstąpienie od umowy ze strony Wykonawcy – biorąc pod uwagę stan faktyczny i prawny – jest prawnie bezskuteczne i ma wyłącznie na celu przeniesienie pełnej odpowiedzialności za niezrealizowanie przedmiotu umowy z Wykonawcy na Zamawiającego.

W wyniku zaistniałej sytuacji mają być przeprowadzone rozmowy między Wykonawcą robót, a Urzędem Marszałkowskim Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu, przy udziale Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy dot. kwestii formalno-prawnych związanych ze złożonym oświadczeniem o odstąpieniu Eurovia Polska S.A. od umowy.

W chwili obecnej podjęto działania mające na celu zinwentaryzowanie placu budowy i ostateczne rozliczenie z Eurovia Polska S.A. za wykonane roboty.

W celu kontynuacji zadania podjęto decyzję o przeprowadzeniu nowego postępowania przetargowego na roboty budowlane i wyłonienie nowego Wykonawcy robót dla odcinka od km 1+500 do km 18+740.

Planowany termin zamieszczenia ogłoszenia o przetargu na roboty budowlane – koniec czerwca 2019 r. Planowany termin realizacji robót budowlanych – 18 miesięcy od momentu podpisania umowy z nowym Wykonawcą robót.

III. „Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 255 Pakość – Strzelno od km 0+005 do km 21+910. Etap I – Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 255 na odcinku od km 0+005 do km 2+220, dł. 2,215 km”.

Opóźnienie robót budowlanych w zakresie początku i końca odcinka (0+005-0+340 oraz 2+020 – 2+215) spowodowane jest koniecznością prowadzenia ratowniczych badań archeologicznych. Taką sytuację Zamawiający przewidział na etapie powstawania dokumentacji projektowej. W ramach prowadzonego postępowania przetargowego, Zamawiający określił konieczność sprawowania nadzoru archeologicznego nad inwestycją (koszt Wykonawcy) oraz w przypadku odkrycia obiektów zabytkowych nałożył konieczność przeprowadzenia ratowniczych badań archeologicznych, których koszt jest ponoszony przez Zamawiającego. W ramach prowadzonych prac budowlanych, branży sanitarnej Nadzór Archeologiczny stwierdził występowanie obiektów zabytkowych, na których należy przeprowadzić ratownicze badania archeologiczne. Na powyższą okoliczność został sporządzony aneks terminowy, przedłużający czas realizacji kontraktu do 31.05.2019 r. Aktualnie Wykonawca przedstawił dokumenty o konieczności prowadzenia ratowniczych badań archeologicznych na obszarze większymi niż pierwotnie przewidywano. Dokumenty są potwierdzone przez osoby sprawujące nadzór archeologiczny oraz osoby prowadzące ratownicze badania archeologiczne. Na chwilę obecną znaleziono obiekty zabytkowe w postaci naczyń, kości zwierzęcych, zachowanych umocnień brzegowych starego przebiegu Noteci (łącznie z nawierzchnią kamienną) oraz kilka starych szkieletów. Wszystkie powyższe elementy są badane oraz docelowo zostaną przekazane do muzeum.

Ze względu na strukturę prac branżowych, opóźnienie spowodowane pracami archeologicznymi ma wpływ na obszary, wykraczające poza powierzchnię na której prowadzone są ratownicze badania archeologiczne.

Kolejną okolicznością mającą wpływ na dłuższą realizację kontraktu jest konieczność wykonania aktualizacji dokumentacji projektowych wykonawczych ze względu na konieczność aktualizacji uzgodnień branżowych. W przypadku budowy drogi wojewódzkiej nr 255 relacji Pakość – Strzelno, pomiędzy powstaniem projektu budowlanego i wykonawczego (2012/2013r.), a rozpoczęciem robót w 2018 r należało zaktualizować dokumentację pod kątem projektu branży elektrycznej oraz branży sanitarnej. Dezaktualizacji uległy uzgodnienia z gestorami sieci. W przypadku branży elektroenergetycznej zmieniły się warunki wykonania robót (zmiana przepisów branżowych), co wymagałoby opracowania nowych dokumentacji projektowych uwzględniających aktualne warunki techniczne wydawane przez gestorów sieci. Zamawiający przewidział tą okoliczność i w ramach procedury przetargowej została podana informacja, iż Wykonawca zobowiązany jest do aktualizacji uzgodnień, których ważność wygasła oraz do sporządzenia aktualizacji projektów wykonawczych będących wynikiem aktualizacji uzgodnień z gestorami sieci. W związku z powyższym na DW 255, w ramach

prorowadzonych prac budowlanych, Wykonawca zaktualizował projekt branży elektrycznej oraz obecnie znajduje się w fazie aktualizacji projektu rowu odwodnieniowego.

Kolejnym czynnikiem wpływającym na opóźnienia w realizacji kontraktu są powody, pojawiające się w całym kraju, a mianowicie ciężka sytuacja na rynku budowlanym w zakresie wysokich cen materiałów, robocizny, płynności finansowych Wykonawców i Podwykonawców oraz dostępności brygad roboczych na rynku. Wykonawcy wyceniając kontrakt w grudniu 2017r. zakładali ceny materiałów przez podwykonawców, które są aktualnie dużo wyższe. Wzrost cen materiałów budowlanych jest wynikiem bardzo dużej podaży materiałów ze względu na dużą ilość budowanych dróg ekspresowych, krajowych, wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych. Powyższe problemy widoczne są w całym kraju. Tylko w naszym województwie na skraju zerwania umowy stoi GDDKIA (3 odcinki S5), natomiast w samym Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy doszło do zerwania umów z dwoma Wykonawcami.

Wykonawca, próbując ratować wynik finansowy wniósł o rozwiązania zamienne, które jest jakościowo „nie gorsze” od zastosowanego w projekcie rozwiązania. Wykonawca zadania PBDiM Kobyłarnia, złożył propozycje zamiany nawierzchni asfaltowej z asfaltu porowatego na inną nawierzchnię „cichą”. Wykonawca swoją propozycję poparł opiniami technologów (pod kątem technicznym) oraz opiniami prawników (pod kątem ewentualnej utraty dofinansowania ze strony przez Instytucji Zarządzającej UM.). Zamawiający ze względu na precyzyjne zapisy w decyzji środowiskowej odmówił możliwości wprowadzenia zamiennej konstrukcji. Wykonawca na powyższe skierował ponowną próbę zmiany konstrukcji, tym razem do Urzędu Marszałkowskiego. W wyniku konsultacji Instytucji Zarządzającej z prawnikami oraz z Zamawiającym, stanowisko Zarządu Dróg Wojewódzkich zostało podtrzymane.

Ww. procedura w zakresie zmiany konstrukcji nawierzchni trwała ok. pół roku. Proces ten wymagał opinii technologów, prawników oraz zaangażowania dwóch instytucji, tj. Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu oraz Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy.

IV. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 548 Stolno-Wąbrzeźno od km 0+005 do km 29+619 z wyłączeniem węzła autostradowego w m. Lisewo od km 14+144 do km 15+146.

W trakcie realizacji rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 548 wystąpiły liczne problemy ze strony Wykonawcy. Cenę jaką firma zaoferowała na przetargu budziła wiele kontrowersji, lecz z uwagi na zapisy ustawy Prawo Zamówień Publicznych nie było prawnych podstaw, aby taką ofertę odrzucić tym bardziej, że firma na wyjaśnienia rażąco niskiej ceny zapewniała i udowadniała Inwestorowi, że wykona powierzone zadanie w sposób należyty. Jednak rzeczywistość okazała się inna. W trakcie budowy pojawiały się liczne problemy ze współpracą i porozumieniem z Wykonawcą, firma miała problemy z finansowaniem budowy, pojawiały się zgłoszenia o braku płatności podwykonawcom za wykonane roboty, jakość robót wielokrotnie budziła wątpliwości na co zwracał uwagę Inżynier Kontraktu i Zamawiający.

Dodatkowym problemem okazała się dokumentacja projektowa, z uwagi na upływ czasu od jej wykonania rok 2012, kolejno nastąpiła aktualizacja projektu branży drogowej w 2016r., a rozpoczęcie robót nastąpiło zaraz po niej tj. 1 kw. 2016r. Od momentu powstania projektu w 2012 nastąpiły zmiany w terenie, o czym świadczą nowe mapy geodezyjne, podziały działek,

nowa infrastruktura. Wszystkie te zmiany przyczyniły się do powstania dodatkowego zakresu prac dla Wykonawcy oraz opóźnień w realizacji podstawowego zakresu robót.

Kolejną, ważną przyczyną opóźnień w realizacji zadania był znaczny wzrost cen robocizny, materiałów i pracy sprzętu. Pojawiły się opóźnienia w dostawach materiałów i trudność w ich pozyskiwaniu. Co więcej taki sam problem pojawił się z ceną usług, ograniczona liczba podwykonawców z powodu braku pracowników, przyczynia się do wzrostu cen za roboty budowlane a w szczególności za roboty branżowe, specjalistyczne. Taka sytuacja jest do dnia dzisiejszego i przyczynia się bezpośrednio na możliwości realizacji zamówień publicznych, prowadząc do opóźnień w realizacji zadań lub zerwania umów na realizację robót budowlanych. Powyższe zdarzenia w opisanym zakresie uwidaczniają się głównie przy realizacjach kontraktów o dużej wartości. Przykładem tego jest budowa DW 548 Stolno-Wąbrzeźno – w dniu 05.04.2019 Zamawiający odstąpił od umowy z Wykonawcą z winy Wykonawcy.

Firmy wykonawcze nie chcą ponosić dodatkowych kosztów realizacji kontraktów, wnoszą o wprowadzanie zmian w umowach w zakresie szybszej płatności za wykonane roboty, aby zapewnić sobie i podwykonawcom płynność finansową. Ze względu na dofinansowanie unijne każda taka zmiana musi przejść procedurę akceptacji przez Instytucję Zarządzającą UMWK-P w Toruniu, co często jest dużym utrudnieniem dla Zamawiającego.

Wartość umowy podstawowej z Wykonawcą wynosi **83.796.445,61 zł brutto**, na dzień dzisiejszy za wykonane roboty budowlane zostały wydane środki równe ok. **18.645.590,92 zł brutto** za prace wykonane w czasie od 2016 do 2018r. co stanowi ok. **23%** zaawansowania.

W chwili obecnej podjęto działania mające na celu zinwentaryzowanie placu budowy i ostateczne rozliczenie z Trakcją PRKił S.A. za wykonane roboty.

W celu kontynuacji zadania podjęto decyzję o przeprowadzeniu nowego postępowania przetargowego na roboty budowlane i wyłonienie nowego Wykonawcy robót dla całego odcinka, lecz z jego podziałem na trzy mniejsze odcinki co umożliwi potencjalnemu Wykonawcy dobór możliwości przerobowych na złożenie oferty na odpowiednią mniejszą część.

Planowany termin zamieszczenia ogłoszenia o przetargu na roboty budowlane – IV. Kw. 2019 r. Planowany termin realizacji robót budowlanych – 18 miesięcy od momentu podpisania umowy z nowym Wykonawcą robót.

V. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 251 Kaliska-Inowrocław na odcinku od km 19+649 (od granicy województwa kujawsko-pomorskiego) do km 34+200 oraz od km 34+590,30 do km 35+290 wraz z przebudową mostu na rzece Gąsawka w miejscowości Żnin.

Wartość umowy podstawowej zawartej z Wykonawcą wynosi: **46 887 658,01 zł brutto**. Zaawansowanie finansowe robót na dzień dzisiejszy wynosi **13 817 106,42 zł brutto** (zafakturowane) co stanowi około **29 %** wartości robót budowlanych.

Umowa z Wykonawcą firmą Eurovia Polska S.A. została podpisana w dniu 26.01.2017r. Zakończenie prac planowane było do czerwca 2018 roku. Na samym początku realizacji doszło do dezaktualizacji uzgodnień z gestoraми sieci: elektroenergetycznej i gazowej, gdzie zmieniły się warunki wykonania robót oraz sieci wodociągowej. Wymagało to opracowania nowych dokumentacji projektowych uwzględniających aktualne warunki techniczne wydawane przez gestorów sieci. Do czasu przedstawienia zaktualizowanych dokumentacji technicznych

Wykonawca nie mógł rozpocząć prac związanych z przebudową kolizji tych urządzeń z projektowaną przebudową drogi wojewódzkiej nr 251, co wiązało się z dodatkowymi zakresem prac dla Wykonawcy oraz opóźnieniem w realizacji podstawowego zakresu prac.

Wykonawca chciał wdrożyć projekt zamienny konstrukcji, gdzie wydłużający czas związany z weryfikacją dokumentów również spowodował opóźnienie terminów. Ostatecznie projekt zamienny został odrzucony przez Zamawiającego z uwagi na zaniżoną ilość osi obliczeniowych pojazdów w stosunku do projektu pierwotnego. Tym samym rozwiązania przedłożone przez Wykonawcę nie nosiło znamion równoważnego.

Na etapie realizacji przedmiotowego zadania Wykonawca napotkał szereg przeszkód wynikających z konieczności wykonania robót dodatkowych i uzupełniających nie przewidzianych na etapie postępowania przetargowego a koniecznych do wykonania w celu realizacji całego zamierzenia budowlanego. Należy tu mieć na uwadze: wymiany gruntów, odkrycie cmentarza i Osady Łużyckiej na ulicy Dworcowej w Żninie. Zakres prac związany z wymianą gruntów opiewa na ilość 160 000 m³. Odkrycie osady i cmentarza spowodowało konieczność wystąpienia do Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, który wydał decyzje na przeprowadzenie ratowniczych badań archeologicznych. Ilość wzmocnień na ulicy Dworcowej w Żninie nastąpiła na długości odcinka 300m.

Wzrost koniunktury i obecna sytuacja na rynku budowlanym tj. wzrost cen, brak podwykonawców prowadzą do opóźnień w realizacji zadań lub zerwania umów na realizację robót budowlanych. Słabe zaplecze sprzętowe i kadrowe Wykonawcy jest również przyczyną opóźnień. Nie chcąc ponosić dodatkowych kosztów realizacji kontraktów wnoszą o wprowadzanie równorzędnych rozwiązań zamiennych w projekcie mogących zapewnić firmom płynność finansową. Ze względu na dofinansowanie unijne zmiany takie muszą przejść procedurę akceptacji przez Instytucję Zarządzającą UMWK-P w Toruniu. Na dzień dzisiejszy jest 29 protokołów konieczności, które opiewają na kwotę około 15 mln zł. brutto.

Zwracając uwagę na powyższe należy wskazać, że Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszcy wraz z Urzędem Marszałkowskim Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu na bieżąco analizuje propozycje poprawy sytuacji na wszystkich rozpoczętych budowach. Roboty drogowe są obszarem, na którym najszybciej ujawniają się bolączki i niedoskonałości wszelkich relacji na rynku budowlanym. Ponadto podejmowane są działania w celu wyjaśnienia oraz wyeliminowania pojawiających się trudności przy realizacji inwestycji drogowych, w tym również problemów zgłaszanych przez podwykonawców. W ramach prowadzonych działań chcemy umożliwić niezwłoczne regulowanie zobowiązań wobec wykonawców robót drogowych, a nie jak to się odbywało wcześniej, w ostatnim dniu „terminu zapłaty”.

Odpowiadając na pytanie dotyczące dużych opóźnień w realizacji zadań drogowych pragnę wyjaśnić, że obecna sytuacja firm budowlanych wynika z problemów wyżej opisanych przy każdym zadaniu jednakże głównie powstałych z realizacją kontraktów w warunkach nadzwyczajnej zmiany cen rynku w okresie 2016-2018. To oznacza, że od momentu podpisania umowy do rozpoczęcia robót budowlanych mija kilkanaście miesięcy, czasami nawet dwa lata. W tym czasie, jak się okazuje na rynku mogą zajść znaczne zmiany cen robocizny i materiałów budowlanych, na placach budów dochodzi do nieoczekiwanych przeszkód. Biorąc pod uwagę wyzwania rozwojowe firm budowlanych chcemy postawić na kapitał i współpracę z lokalnymi firmami przy realizacji kolejnych kontraktów oraz przy dokończeniu realizowanych zadań. W kwestii uniknięcia w przyszłości stwierdzonych nieprawidłowości na realizowanych budowach i zapewnienia terminowego wykonania zadań na drogach wojewódzkich podstawowym wyzwaniem związanym z zobowiązaniami inwestycyjnymi są fundusze

europäische sowohl ihr Erwerb, als auch effektive Nutzung. Realisierung von Investitionen im Straßenbau im Rahmen der Finanzperspektive 2014-2020 ist eine große Herausforderung für die Regierung der Woiwodschaft, in der der Investitionsprozess in diesem Umfang noch nie zuvor durchgeführt wurde. Zuerst vor allem ist an die Realisierung der Investitionen als ganzheitliches Projekt zu denken, von dem Moment der Vorbereitung, über die Freigabe der Straße, bis hin zur Inbetriebnahme. Für die Erreichung der erwarteten höchsten Qualität der zu bauenden Straßen, sind die Maßnahmen sowohl auf der Seite des Auftraggebers als auch des Auftragnehmers konzentriert zu sein. Daher enthält die Vereinbarung der Woiwodschaftlichen Straßen in Bydgoszcz eine separate Vereinbarung mit dem Vertragsingenieur, der eine umfassende Investitionsüberwachung gemäß den geltenden Vorschriften sowie den Bedingungen der Vereinbarung, in denen die Bestimmungen der OPZ, in denen auch die Arbeiten im Rahmen der Aufträge, die gemäß Art. 67 Abs. 1 und im Rahmen des Art. 144 Abs. 1 des Gesetzes erforderlich sind, zur Ausführung der Aufgabe durchgeführt werden, im Rahmen ihrer Ausführung.

Derzeit sind die Ausgaben im Budget für die vorliegenden Investitionen im Planungsstadium auf der Grundlage der unterzeichneten früheren Vereinbarungen mit den Auftragnehmern, die in Abhängigkeit von den gemeldeten Problemen auf den Baustellen zu finanziellen Auswirkungen führen. Allgemein bekannt ist, dass die Baustelle kontinuierlichen Änderungen unterliegt und daher ist es schwierig, einen eindeutigen Betrag der Ausgaben festzustellen, der für die Ausführung der vorliegenden Investitionen aufgebracht werden muss.

Zusätzlich plant die Regierung der Woiwodschaftlichen Straßen in Bydgoszcz zu einem frühen Stadium der Projektentwicklung die Dokumentation der Projektentwicklung zu überprüfen. Ein frühes Erkennen von Mängeln hat eine entscheidende Bedeutung für die erfolgreiche Realisierung der Investitionen. Es tritt ein, dass Fehler bereits in den Projektentwicklungen auftreten und unabhängig vom Projektanten oder dem Auftragnehmer sind. Sie können zum Beispiel die falschen vorausgesetzten Bodenbedingungen oder die Vernachlässigung der richtigen Menge an Humus, d.h. den Überschuss an Humus und den Mangel an Bodenschichten, die zu einer vergrößerten Menge an Boden für den Austausch und der unrichtigen Bestimmung der Arbeiten zur Ausführung, die zu einer Vergrößerung des Umfangs der Arbeiten, zum Beispiel nicht inventarisierte Installationen, die Änderung der Bodenwasserbedingungen etc. führen. Diese Art von Unstimmigkeiten offenbart sich erst nach dem Beginn der Bauarbeiten, was in der obigen Äußerung berücksichtigt wurde.

Daher plant man eine systematische Lösung, die es ermöglichen würde, den Projektanten in Form einer Vereinbarung anstelle eines Festpreises, was eine bessere Kontrolle der Menge und Qualität der auszuführenden Arbeiten bei der Erstellung der Projektentwicklung ermöglicht.

Gemäß den früheren Entscheidungen des Sejmiku der Woiwodschaft Kujawsko-Pomorskie ist die Lubrańca-Bezirk in der Vorbereitungsphase. In diesem Jahr im Zusammenhang mit den Realisierungsproblemen und der Notwendigkeit einer erneuten Analyse der Aufgaben im Hinblick auf die Sicherung der Finanzierungsquellen, sowie die Wiederaufnahme der Arbeiten im Rahmen der Partnerschaften Öffentlich-Privat, wurden keine Ausschreibungen für die Aufgaben im Rahmen der I. Gruppe der Kujawsko-Pomorskie-Plan der Zusammenfassung der Straßen- und Eisenbahninfrastruktur 2014-2020.

In nächster Zeit wird dieses Thema Gegenstand der Arbeiten der Regierung der Woiwodschaft und des Sejmiku der Woiwodschaft.

Ich möchte mich für die übermittelten Vorschläge des Herrn Ratsmitglieds bedanken und versichere, dass ich dank der getroffenen Maßnahmen durch die Regierung der Woiwodschaftlichen Straßen in Bydgoszcz, den Departament und den IZ RPO WK-P, auf die erfolgreiche Realisierung der vorliegenden Aufgaben in der Zukunft und das Wohlbefinden der Einwohner des Powiatu włocławski sowie aller Nutzer der woiwodschaftlichen Straßen durch die Ausführung der Aufgaben, die das Aufrechterhalten der richtigen Standards, d.h. die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Erhöhung des Standards des Komforts und der Reisezeit der Nutzer der Straße, aber auch die Verbesserung der Qualität der Infrastrukturaufgaben der Straßeninfrastruktur von regionaler, nationaler und internationaler Transportebene.

Dlatego też, w imieniu własnym oraz Beneficjenta zadań, proszę Pana Radnego o wyrozumiałość i zrozumienie.

Z poważaniem



Otrzymują:

1. Adresat;
2. Pan Ryszard Bober Przewodniczący Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego.
3. Pan Marek Hildebrandt – Przewodniczący Komisji Rewizyjnej Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego.
4. KS-S. aa.