

PROTOKÓŁ KONTROLI

Urzędu Miasta w Gdyni, Aleja Marszałka Piłsudskiego 52/54,

(kod pocztowy 81-382), nr statystyczny 000598486, (dalej w tekście „Urząd”).

Funkcje Prezydenta Miasta od dnia 28 października 1998 r. sprawuje
Wojciech Szczurek.

Przedmiotem kontroli było *finansowanie budowy infrastruktury portowej oraz dróg zapewniających dostęp do portów morskich w latach 2004 -2007 (do 30 czerwca.)*

Kontrolę w okresie od 24 kwietnia do 20 czerwca 2007r. z przerwą w dniach 24 i 25 maja i 08 czerwca przeprowadził kontroler Najwyższej Izby Kontroli Delegatury w Gdańsku - Jerzy Skorowski, główny specjalista kontroli państwowej, na podstawie upoważnienia do kontroli Nr 057128 z dnia 23 kwietnia 2007 r.

[Dowód: akta kontroli str. 1-1]

Wykaz użytych w protokole skrótów, które oznaczają :

- „ustawa o NIK” - ustawę z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (j.t. Dz.U. z 2001r., Nr 85, poz. 937 ze zm.),
- „ustawa o drogach ” - ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (j.t. Dz.U. z 2007 r., Nr 19, poz.115),
- „ustawa Prawo zamówień publicznych „ - ustawę z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (j.t. Dz. U. z 2006 r. Nr 164, poz. 1163 ze zm.),
- „ustawa o finansach publicznych „ - ustawę z dnia 30 czerwca 2005 r. (Dz. U. z 2005 r., Nr 249, poz. 2104 ze zm.),
- „ustawa prawo budowlane „ - ustawę z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (j.t. Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, ze zm),
- Regulamin Organizacyjny (RO) - Regulamin Organizacyjny Urzędu ustalony Uchwałą Nr 3490/2000/III z dnia 22 sierpnia 2000r. Zarządu Miasta Gdyni - tekst ujednolicony z późniejszymi zmianami,
- NPR - Narodowy Plan Rozwoju - w zrozumieniu przepisów ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. (Dz.U. z 2004 r., Nr 116, poz. 1206 ze. zm)
- U.E. – Unia Europejska,
- UD - umowa o dofinansowanie projektu



W toku kontroli ustalono co następuje:

Struktura organizacyjna.

W myśl Regulaminu Organizacyjnego (RO) Urzędu, zadania wynikające z przedmiotu kontroli realizowały, poniżej wymienione komórki organizacyjne, nad którymi zgodnie z Zarządzeniem Nr 6/06/V/S Prezydenta Miasta bezpośredni nadzór merytoryczny sprawowali :

- Wydział Dróg (dalej w tekście WD), w zakresie m.in. : wykonywania przeglądu stanu technicznego dróg i obiektów inżynierskich oraz ich ewidencji i sprawozdawczości - (§ 48 pkt. 5 i 13) - Wiceprezydent ds. infrastruktury Marek Stępa,
- Wydział Inżynierii Ruchu (WR), m.in. : uzgadnianie planów zagospodarowania przestrzennego rozwiązań drogowych, przygotowaniu decyzji o zaliczeniu drogi do odpowiedniej kategorii - (§ 48a pkt. 5 i 7 RO) - nadzór j/wyżej,

- Wydział Realizacji Inwestycji (WRI), m.in. : prowadzenie inwestycji Miasta w zakresie dróg publicznych i sporządzanie okresowych i rocznych sprawozdań z ich realizacji - (§ 45a, pkt. 8 RO) - j/wyżej,

- Wydział Integracji Europejskiej (WIE) m.in. : opracowanie wniosków aplikacyjnych o przyznanie dofinansowania z funduszy UE - (§ 42a, pkt. 6 RO) - Wiceprezydent ds. rozwoju i pomocy społecznej Michał Guć,

- Biuro Audytu Wewnętrznego (BAW) min. niezależne badania systemów zarządzania i kontroli w Urzędzie - (§ 66 RO) - Prezydent Miasta,

- Samodzielny Referat Kontroli Finansowej (RKF), m.in. prowadzenie kontroli finansowo-księgowej w zakresie zgodności jej prowadzenia z przepisami ustawy o finansach publicznych, rachunkowości oraz innych przepisów szczegółowych. (§ 57 RO) - Skarbnik Miasta Krzysztof Szałucki,

- Samodzielne Stanowisko ds. Monitoringu Realizacji Projektów (SRP) - Pełnomocnik Prezydenta ds. Realizacji Projektów ERDF, m.in. nadzór nad projektami realizowanymi przez Urząd z udziałem środków z funduszy UE pod kątem zgodności z wymogami Instytucji Wspólnot Europejskich i krajowych instytucji zarządzających (§ 66 c RO) - Wiceprezydent Michał Guć.

Z dniem 01 czerwca 2007 r. ww. stanowisko włączono w strukturę organizacyjną WIE. (Zarządzenie Prezydenta Miasta Nr 2324/07/V/S z dnia 29 maja 2007 r.).

[Dowód : akta kontroli str. 2-20 i 262-264]



Zgodnie z Uchwałą Nr XLV/1089/06 Rady Miasta Gdyni z dnia 27 września 2006 r. w sprawie utworzenia jednostki budżetowej Zarządu Dróg i Zieleni, drogi publiczne na terenie gminy Gdynia, dla których zarządcą z mocy ustawy jest Prezydent przekazane zostaną w zarząd ww. jednostce (powołanie jednostki nastąpiło z dniem 1 czerwca 2007 roku).

[Dowód : akta kontroli str.35-35]

1.Rzeczowe i finansowe potrzeby w zakresie połączeń drogowych z portem morskim.

Wg ewidencji dróg prowadzonej przez WD Urzędu (obowiązek wynikający z art. 20 pkt. 9. *ustawy o drogach*), Prezydent Miasta jest zarządcą dróg publicznych o łącznej długości (dł.) 387,81 km (w tym : krajowych o dł. 5,79 km , wojewódzkich o dł. 17,83 km, powiatowych o dł. 109,90 km i gminnych o dł. 254,29 km.), zgodnie z dyspozycją zawartą w art. 19 ust.5 przywołanej ustawy.

Z ww. dróg , układ komunikacyjny dojazdu do portu morskiego tworzą ulice o łącznej długości 25,4965 km, i tak :

a) z kierunku drogi Obwodowej Trójmiasta i Szczecina :

- Morska (od drogi Obwodowej do granicy z Rumią), krajowa nr 6, o dł. 2,834 km,
- Morska (od ul. Śląskiej do Obwodowej), wojewódzka (d w) nr 468, o dł. 5,53 km ,
- Estakada im. E. Kwiatkowskiego, powiatowa (d p) nr 1609 G, o dł. 2,5695 km,
- Janka Wiśniewskiego (od Jana z Kolna do Kontenerowej) d.p. nr 1612 G , o dł. 4,002 km,
- Polska (od Janka Wiśniewskiego do Dworca Morskiego), d.p. nr 1615 G, o dł. 2,07 km,

b) z kierunku Gdańska i Sopotu :

- Aleja Zwycięstwa (od granicy miasta do Władysława IV), d.w. nr. 468, o dł. 5,256 km,
- Władysława IV (od Al. Zwycięstwa do Marszałka Piłsudskiego), d.w. nr 468, o dł. 0,297 km,
- Władysława IV (od Marszałka Piłsudskiego do Jana z Kolna), d.p. nr 1623 G, o dł. 1,546 km,
- T. Wendy (od Jana z Kolna do Chrzanowskiego), d.p. nr. 1617 G, o dł. 0,944 km,
- Chrzanowskiego (od Warsztatowej do Polskiej), d.p., nr 1617 G, o dł. 0,448 km.



1.1. Spośród ww. dróg, na drogach powiatowych oznaczonych numerami 1609 G – Trasa Kwiatkowskiego i 1612 G – ulica Janka Wiśniewskiego, w latach 2004-2008, Urząd realizuje 2 projekty inwestycyjno – modernizacyjne, których celem jest usprawnienie dostępu do portu od strony lądu.

Szacowana wartość całkowita obu projektów wg wynosiła - 324 136 500,00 zł, w tym kwota wydatków kwalifikowanych 320 829 500, 00 zł , z tego środki pomocowe UE - 240 622 125,00 zł..

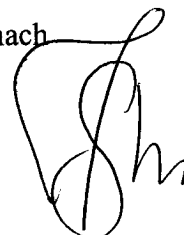
Ustalono, że realizacja omawianych projektów jest implementacją przyjętej w dniu 28 stycznia 1998 roku przez Radę Miasta Gdyni Strategii rozwoju miasta. Jej nowelizacja uchwalona w 2002 roku wyznacza w ramach priorytetu „Gospodarka” zadanie: „Tworzenie warunków dla wzrostu konkurencyjności i rozwoju przedsiębiorstw gospodarki morskiej”, a w szczególności „Zapewnienie dostępności komunikacyjnej portu. i realizację na terenie Gdyni infrastruktury dla utworzenia VI Korytarza Transportowego europejskiego systemu sieci autostrad (TEN-T).” Inwestycje realizowane w ramach przywołanych powyżej projektów zostały również uwzględnione w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdyni uchwalonego przez Radę Miasta 24 listopada 1999r. W zakresie polityki Transportowej w celu 4 podaje się, iż należy dokończyć rozpoczęte inwestycje drogowe o znaczeniu strukturalnym m.in. ul. J. Wiśniewskiego i Trasa Kwiatkowskiego.

Omawiane projekty są również ujęte w dokumentach planistycznych Portu : „Strategia Rozwoju do 2015 r.” i zostały uznane za kluczowe dla jego dalszego rozwoju.

Problem ograniczonego dostępu do portu gdyńskiego od strony lądu został zidentyfikowany również w „Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego” z roku 2000 jako jedna ze słabych stron województwa.

Zgodnie z zawartymi w dniu 01.czerwca 2005 r. umowami nr 34/05 i 35/05 o dofinansowanie (dalej w tekście : UD) i aneksami zawartymi do nich odpowiednio w dniach 19 i 01 grudnia 2006 r., wartość całkowitą ww. projektów ustalono w kwocie 303 384 448,78 zł, w tym wydatki kwalifikowane w kwocie 299 767 448, 95 zł.

Na podstawie wyżej powołanych UD, Gmina uzyskała dofinansowanie ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (dalej: EFRR) o łącznej wartości 224 825 586, 67 zł tj. do wysokości 75 % wydatków kwalifikowanych, w ramach



Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (SPOT) , Działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich.

[Dowód : akta kontroli str.36-59 i 27-30]

1.1.1.Droga powiatowa nr 1609G-projekt Trasa Kwiatkowskiego Etap III.(dalej:T.K. III)

Na ww. projekt Gmina uzyskała środki EFRR w kwocie 173 432 781, 69 zł , na podstawie zawartej w dniu 1 czerwca 2005 r. UD nr 34/05 , której stronami byli : Prezydent Miasta i Minister Infrastruktury (Instytucja Zarządzająca) i zawartym w dniu 19 grudnia 2006 r. aneksem nr 1. z Ministrem właściwym do spraw transportu R.P., (Instytucja Pośrednicząca.).

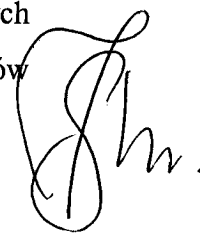
W aneksie strony ustaliły m.in, że całkowita wartość projektu wynosi 234 521 274,95 zł, w tym wydatki kwalifikowane projektu wyniosą 231 243 708, 95 zł, wartość dofinansowania wyniesie 173 432 781, 69 zł, tj. w wysokości nie przekraczającej 75 % wydatków kwalifikowanych, wkład własny Gminy ustalono w wysokości

57 810 927,26 zł , co stanowi co najmniej 25 % wydatków kwalifikowanych. (pkt.1, 2 i 3) oraz, że kwalifikowalność wydatków rozpoczyna się z dniem 07 kwietnia 2004 r. natomiast termin zakończenia projektu następuje z dniem jego finansowego zakończenia, nie później jednak niż do dnia 30 czerwca 2008 r.(art. III ust.2).

[Dowód : akta kontroli str.36-59 i 230]

W uzasadnieniu podjęcia realizacji projektu TK III podano m.in. ,ze zlokalizowany na terenie Gdyni międzynarodowy port morski, stanowi ważne ogniwo VI Korytarza Transeuropejskiej Sieci Transportowej, który łączy ośrodki o znaczeniu ogólnokrajowym na osi Północ – Południe i że wkrótce korytarz ten zostanie uzupełniony o Autostradę A1, której przedłużeniem jest Obwodowa Trójmiasta .Wskazano również, że Port ma kluczowe znaczenie dla polskiej gospodarki i że obecnie jego zdolności przeładunkowe są wykorzystywane w 60% oraz, że najistotniejszą przyczynę tak niskiego wskaźnika stanowi brak bezpośredniego, bezkolizyjnego połączenia drogowego z systemem dróg krajowych. Stworzenie nowoczesnego układu drogowego łączącego Port w Gdyni z systemem dróg krajowych (Obwodowa Trójmiasta) i międzynarodowych jest bezpośrednim celem projektu. Realizacja tego przedsięwzięcia zasadniczo usprawni dostęp do Portu od strony lądu, co stanowi kluczowy warunek jego rozwoju.

W ramach projektu planowano budowę 3,5 km drogi dwujezdniowej dwupasmowej (GP2/2) o klasie nawierzchni KR6 (nacisk 11,5 ton/oś); łącznic wjazdowych i zjazdowych oraz węzła rozplotowego z Obwodową Trójmiasta ; obiektów inżynierskich tj. 3 wiaduktów



371,2 m, 370,73 m i 144 m, kładki dla pieszych, przepustów, 3 przejazdów gospodarczych, przebudowę połączeń drogowych z przyległą zabudową oraz instalację ekranów akustycznych. Efektem realizacji projektu będzie połączenie drogowe tworzące bezkolizyjny dostęp od strony lądu do Portu, a tym samym do granicy państwa. Realizacja projektu przyczyni się również do efektywniejszego wykorzystania Autostrady A1 jako głównego połączenia drogowego obsługującego ruch międzynarodowy w układzie Północ – Południe. Zakończenie budowy Trasy wyprowadzi tranzyt transportu ciężkiego z dzielnic śródmiejskich Gdyni zwiększając bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego oraz poprawiając stan środowiska naturalnego, a co za tym idzie warunki życia mieszkańców.

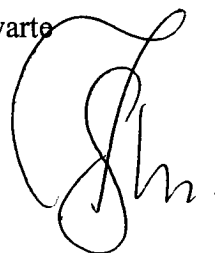
Rada Miasta Gdyni Uchwałą Nr XXVIII/976/01 z dnia 28 marca 2001 r. uchwaliła miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego połączenia drogowego Estakady Kwiatkowskiego z drogą Obwodową Trójmiasta, przy czym integralną część uchwały stanowi rysunek miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w skali 1 : 1 000.

Ww. uchwałę opublikowano w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego z dnia 12 kwietnia 2001 r. (Dz.U. WP z 2001 r., Nr 32, poz. 349)

[Dowód : akta kontroli str. 49-52]

Powyższe rozstrzygnięcie ustala min. budowę węzła rozplotowego z dwiema łącznicami zjazdowymi tj. połączenie istniejącego odcinka Trasy Kwiatkowskiego od rejonu skrzyżowania z ul. Morską z drogą Obwodową Trójmiasta, dalej A-1 w kierunku południowym i z kierunku południowego Obwodowej do portu i stoczni.

W sprawie ww. rozwiązania, Wiceprezydent Marek Stępa w złożonym wyjaśnieniu stwierdził, że Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego połączenia drogowego Estakady Kwiatkowskiego z drogą Obwodową Trójmiasta – „Trasa Kwiatkowskiego”, uchwalony przez Radę Miasta Gdyni w dn. 28 marca 2001 r. uchwałą nr XXVIII/976/01, został sporządzony zgodnie z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdyni, uchwalonego przez Radę Miasta Gdyni w dn. 24 listopada 1999 r. uchwałą nr XIII/483/99. W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdyni przyjęto rozwiązanie połączenia drogowego Estakady Kwiatkowskiego z Obwodową Trójmiasta wynikające z wcześniej przeprowadzonych analiz i projektów koncepcyjnych m.in. koncepcje połączenia zawarte były w następujących opracowaniach:



-Założeniach techniczno-ekonomicznych III przedsięwzięcia Trasy Kwiatkowskiego, Biuro Inżynierii Komunikacyjnej Maciej Berendt, Gdańsk, listopad 1994 r.,

-Wstępnej koncepcji zmiany przebiegu wariantu A 324 III przedsięwzięcia trasy Kwiatkowskiego w rejonie Demptowa Biuro Inżynierii Komunikacyjnej Maciej Berendt, Gdańsk, listopad 1994 r., oraz ,że Połączenie drogowe Estakady Kwiatkowskiego z Obwodową Trójmiasta przewidywane było także we wcześniejszych dokumentach planistycznych, m.in. w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego miasta Gdyni, uchwalonym przez Radę Miasta Gdyni w dn. 04.02.1988 r. uchwałą nr XXII/115/88, ze zmianami uchwalonymi w dn. 30 listopada 1994 r uchwałą nr V/94/94.

[Dowód : akta kontroli str.256-257]

Na podstawie wydanego przez Prezydenta Zarządzenia Nr 13716/06/IV/U z dnia 5 maja 2006 w sprawie zatwierdzenia wyniku postępowania o udzielenie zamówienia publicznego oraz zgodnie z decyzją Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych z dnia 24 lipca 2006 r. Nr ZD/2328/06,. zawarto w dniu 31 lipca 2006 roku , pomiędzy Gminą Gdynia, a WARBUD Spółka Akcyjna w Warszawie, umowę Nr KB/485/UI/150/W/2006 o udzieleniu zamówienia publicznego, na realizację zadania 3 projektu TK III, tj. wykonanie robót budowlanych , ustalając m.in. w ww. umowie termin zakończenia robót na dzień 30 marca 2008 r. i wynagrodzenie wykonawcy w kwocie 184 486 400,80 zł netto (podana kwota wg aneksu nr 2 zawartego w dniu 29 grudnia 2006 r. do ww. umowy ,(**zob. pkt.8 c. protokołu**).

[Dowód : akta kontroli str.60-62]

1.1.2. Droga powiatowa nr 1612 G- projekt Rozbudowa ulicy Janka Wiśniewskiego Etap II.(dalej: J.W. II)

Dla . projektu Gmina uzyskała środki EFRR, w kwocie 51 392 804,98 zł , na podstawie zawartej w dniu 1 czerwca 2005 r. UD nr 35/05, pomiędzy Prezydentem Miasta a Ministrem Infrastruktury (Instytucja Zarządzająca). i zawartym w dniu 1 grudnia 2006 r. aneksem z Ministrem właściwym do spraw transportu R.P.,(Instytucja Pośrednicząca.) na podstawie, którego przedłużono min. termin zakończenia finansowania projektu z 31. stycznia 2007 r. , termin ustalony w UD nr 35/05, do dnia 31 stycznia 2008 r.(art. III ust.2. aneksu).



Strony ww. UD ustaliły m. in., że całkowita wartość projektu wynosi 68 863 173,83 zł, wydatki kwalifikowane wyniosą - 68 523 740,00 zł, wartość dofinansowania w kwocie - 51 392 804,98 zł tj. w wysokości nie przekraczającej 75 % wydatków kwalifikowanych, wkład własny Gminy ustalono w wysokości 17 130 935,00 zł, tj. co najmniej 25 % całkowitych wydatków kwalifikowanych. (pkt.1, 2 i 3 umowy), oraz, że kwalifikowalność wydatków rozpoczyna się z dniem 04 maja 2004 r., natomiast termin zakończenia projektu następuje z dniem jego finansowego zakończenia nie później jednak niż do dnia 31 stycznia 2008 r.

[Dowód : akta kontroli str.67-75 i 230]

W uzasadnieniu podjęcia realizacji omawianego projektu podano m.in. , że poważnym problemem w obsłudze transportowej portu jest słabo rozwinięta, nie spełniająca unijnych standardów sieć dróg okołoportowych, której newralgicznym elementem jest leżąca w granicach administracyjnych portu jednopasmowa ulica Janka Wiśniewskiego wyprowadzająca ruch z Portu Wschodniego i stoczni na Trasę Kwiatkowskiego, a dalej do Obwodowej Trójmiasta, charakteryzująca się niskimi parametrami technicznymi i użytkowymi jest jedną z najbardziej przeciążonych ulic Trójmiasta, co skutkuje wysoką kongestią i brakiem bezpieczeństwa ruchu. Wg badań 36 najważniejszych dla obrotu portowego podmiotów gospodarczych, zatrudniających łącznie ponad 7000 pracowników uznało, iż ul. Janka Wiśniewskiego ma zasadniczy wpływ na ich działalność i rozwój. W ramach projektu realizowana będzie m.in. rozbudowa istniejącej ulicy do układu dwujezdniowego po dwa pasy ruchu w każdym kierunku o klasie nawierzchni KR6 (nacisk 11,5 ton/oś), budowa wiaduktu drogowego o klasie A i nośności 50 ton, dwóch mostków, murów oporowych, oświetlenia, odwodnienia ulicy, sygnalizacji świetlnej na węźle z Trasą Kwiatkowskiego, przebudowa kolidującej infrastruktury oraz modernizacja niektórych urządzeń kolejowych w związku z koniecznością zajęcia części terenów kolejowych. W wyniku realizacji projektu powstanie 2 km odcinek drogi zasadniczo usprawniający połączenie rejonów przeładunkowych Portu Wschodniego z Trasą Kwiatkowskiego i dalej z systemem dróg krajowych oraz skrócony zostanie czas transportu, nastąpi wzrost płynności i bezpieczeństwa ruchu.

[Dowód : akta kontroli str.74-75]

Na podstawie wydanego w dniu 01.marca 2005 r. Zarządzenia Prezydenta Nr 8712/05/IV/U w sprawie zatwierdzenia wyniku postępowania o udzielenie zamówienia publicznego , w dniu 05 maja 2005 roku zawarto umowę Nr KB/184/UI/53 /W/2005 , pomiędzy Gminą Gdynia, a Płockim Przedsiębiorstwem Robót Mostowych Spółka



Akcyjna w Płocku , o udzieleniu zamówienia na realizację projektu JW.II., ustalając min. termin zakończenia robót na dzień 30 listopada 2007 r., i kwotę wynagrodzenia netto wykonawcy - 42 487 875,20 zł.

[Dowód : akta kontroli str.76-80]

1.2.W ramach działań długofalowych uchwalono w roku bieżącym miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla Portu Zachodniego w celu usprawnienia i ułatwienia rozwoju tej części portu. Realizując projekt UE Seb –Translink, miasto przeprowadziło analizy oraz opracowało projekty budowy Dworca Morskiego i budowy terminalu promowego we wschodniej części portu wraz z koncepcjami połączenia tych obszarów z siecią uliczną Gdyni. Opracowano również plany, prognozy i analizy ruchu oraz projekty elementów układu, które mają na celu zwiększenie dostępności do portu morskiego.

W celu dalszej poprawy dostępności transportowej do Portu Gdynia konieczna jest realizacja następujących inwestycji:

- inteligentnego zintegrowanego systemu zarządzania ruchem w Trójmieście TRISTAR wraz z modernizacją skrzyżowań w układzie ulicznym miasta (koszt szacuje się na ok. 191 000 000, 00 zł w tym środki pomocowe UE 162 350 000, 00 zł., których pozyskanie planowane jest w ramach NPR na lata 2007-2013),
- budowa Obwodnicy Północnej Trójmiasta (wyprowadzenie ruchu z portu w kierunku zachodnim) –opracowano koncepcję trasy o długości ok. 1,7 km - koszt obecnie trudny do oszacowania,
- budowa Drogi Czerwonej na przedłużeniu ul. Janka Wiśniewskiego do Obwodnicy Północy Północnej - długość ok. 3,5 km - koszt trudny do oszacowania,
- modernizacja Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta do przekroju 2/3 (obecnie 2/2) wraz z budową węzłów bezkolizyjnych w jej ciągu - długość ok. 12,6 km - koszt trudny do oszacowania,
- budowa ul. Polskiej, Chrzanowskiego(ulice na terenach portowych), Nowej Jana z Kolna oraz układu drogowego sprecyzowanego w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dla Portu Zachodniego).

[Dowód : akta kontroli str.81-82]

1.3. art.20 pkt.10 *ustawy o drogach* i art. 62. ust 1. pkt.1 *ustawy prawo budowlane* , nakłada na zarządcę drogi obowiązek przeprowadzenia okresowych kontroli stanu technicznego dróg i obiektów inżynierskich , co najmniej raz w roku .



Stwierdzono, że pracownicy WD przeprowadzali w latach 2004- 2007 (do dnia 02.05.2007 r.) łącznie 40 kontroli ulic tworzących układ komunikacyjny dojazdu do portu morskiego w zakresie wynikającym z przywołanych przepisów, i tak :

-Morska, krajowa nr.6, ogółem w latach j/w przeprowadzono 7 kontroli w tym 2 w roku 2004, 1 w 2005 r., 2 w 2006 r. i 2 w 2007 r.,

- Morska , d w nr 468, ogółem kontroli w latach j/w. 4, po 1 w każdym roku,

-Estakada im. E. Kwiatkowskiego - obiekt mostowy, d p nr 1609 G, ogółem kontroli 3, po jednej w roku 2004, 2005 i 2006 r.,

-Janka Wiśniewskiego d.p. nr 1612 G , ogółem kontroli w latach j/w. 4, po 1 w każdym roku,

-Polska , d.p. nr 1615 G, kontrole jak wyżej,

-Aleja Zwycięstwa , d.w. nr. 468, kontrole j/wyżej,

-Władysława IV , d.w. nr 468, kontrole j/wyżej,

-Władysława IV , d.p. nr 1623 G, ogółem kontroli 3 , po 1 w roku 2004, 2005 i 2006,

-T. Wendy , d.p. nr. 1617 G, ogółem kontroli w latach j/w 4 , po jednej w każdym roku,

-Chrzanowskiego , d.p., nr 1617 G, ogółem kontroli w j/w.

Wg wyjaśnień Naczelnika WD Stefana B. ww. działania stanowiły przesłankę do planowania środków zapewniających przejezdność i prawidłowy stan techniczny przedmiotowych ulic.

[Dowód : akta kontroli str.83-97]

2).Czy i na czym polegała w okresie objętym kontrolą ewentualna poprawa stanu technicznego dróg dojazdowych do portu?

2.1. Przepisy § 2. ust 1 i 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie trybu sporządzenia informacji oraz gromadzenia i udostępnienia danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach (Dz. U. z 2005 r., Nr 67, poz. 583) , poprzedzonego rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2000 r. w sprawie jak wyżej (Dz. U. z 2000 r., Nr 37, poz. 225), obligują zarządcę dróg w granicach miast na prawach powiatu, do sporządzania informacji dla celów statystycznych poprzez wypełnienie odpowiedniego



formularza danych o sieci dróg publicznych i przekazania ich Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad raz w roku, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedniego.

WD Urzędu sporządzał ww. informacje w latach 2004 – 2006 w formie i zakresie wymaganym wyżej przywołanymi przepisami.

[Dowód : akta kontroli str.98-100]

2.2. Klasy dróg określone w § 4 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 r., Nr 43, poz.430), § 4 ust. 2 rozporządzenia określa jakie klasy dróg powinny mieć odpowiednie kategorie dróg, w rozumieniu ustawy o drogach publicznych (krajowe, wojewódzkie, powiatowe). Drogi zaliczone do jednej z kategorii, w rozumieniu ustawy o drogach publicznych, powinny mieć zgodnie z § 4 ust. 2 - parametry techniczne i użytkowe odpowiadające poszczególnym klasom dróg. Unormowania w zakresie wymaganej szerokości dróg w poszczególnych klasach określa §7 (drogi na obszarze zabudowanym). Dopuszczalne naciski pojedynczej osi pojazdu na nawierzchnię jezdni i nawierzchnię przeznaczoną do postoju pojazdów określa § 151. Dla dróg klasy GP wynosi on 115 KN/oś pojazdu, dla klasy G i Z -100 (80 dopuszczalna przy remoncie)

Na podstawie informacji o których mowa w pkt. 2.1. protokołu sporządzonych przez WD, przeanalizowano parametry techniczno-eksploatacyjne dróg prowadzących do portu pod kątem wypełnienia wyżej powołanych przepisów (szerokości i nośność jezdni), której wyniki przedstawiono poniżej, podając jednostki miar ustalone w przepisach dla poszczególnych dróg, :

a) z kierunku Drogi Obwodowej i Szczecina

-ul Morska od ul. Śląskiej do Drogi Obwodowej)

Kategoria : wojewódzka nr 468

Klasa : GP/ główna ruchu przyspieszonego/

Dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu : wg §151 ust.1 – 115, 100 kN

Stan faktyczny: pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t

Szerokość ulicy w liniach rozgraniczających: wg §7 ust.1 –nie mniejsza niż 40 m

Stan faktyczny: 36÷65 m,

-ul Morska (od Drogi Obwodowej do granicy z Rumią)

Kategoria : krajowa nr 6

Klasa : GP / główna ruchu przyspieszonego/



Dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu :wg §151 ust.1 – 115, 100 kN

Stan faktyczny: pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t.

Szerokość ulicy w liniach rozgraniczających: wg §7 ust.1 – 40 m

Stan faktyczny: 40÷63 m

-Estakada im. E. Kwiatkowskiego

Kategoria: powiatowa nr 1609 G

Klasa: GP

Klasa obciążeń według normy – C

Numer normy obciążeń PN – 85/S-10030

Nośność – 300 kN (30 t)

-ul. Janka Wiśniewskiego (od ul. Jana z Kolna do ul. Kontenerowej)

Kategoria : powiatowa nr 1612 G

Klasa : Z /zbiorcza/

Dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu na nawierzchnię jezdni: wg §151 – 100, 80 kN

Stan faktyczny: - pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t

Szerokość ulicy w liniach rozgraniczających: §7 ust.1 – 30m

Stan faktyczny: w trakcie przebudowy (projekt J.W.II)

-ul. Polska (od ul. J. Wiśniewskiego do Dworca Morskiego)

Kategoria : powiatowa nr 1615 G

Klasa : Z /zbiorcza/

Dopuszczalny nacisk pojedynczej osi : wg §151 – 100, 80 kN

Stan faktyczny: dopuszczalny nacisk pojedynczej osi do 8 t

Szerokość ulicy w liniach rozgraniczających: wg §7 ust.1 – 30m

Stan faktyczny: 12,6÷86,5 m

b)z kierunku Gdańsk, Sopot

-Aleja Zwycięstwa (granica miasta do ul. Władysława IV)

Kategoria : wojewódzka nr 468

Klasa : GP / główna ruchu przyspieszonego/

Dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu : wg §151 ust.1 – 115, 100 kN

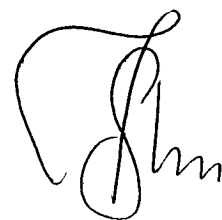
Stan faktyczny: pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t

Szerokość ulicy w liniach rozgraniczających: wg §7 ust.1 – 40 m

Stan faktyczny: 36÷50 m

-ul. Władysława IV (od Al. Zwycięstwa do Al. Marsz. Piłsudskiego)

Kategoria : wojewódzka nr 468



Klasa : G / główna /

Dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu wg §151 – 100, 80 kN

Stan faktyczny: - pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t

Szerokość ulicy w liniach rozgraniczających: wg §7 ust.1 – 35m

Stan faktyczny: brak wydzielenia linii rozgraniczających

-ul. Władysława IV (od Al. Marsz. Piłsudskiego do ul. Jana z Kolna)

Kategoria : powiatowa nr 1623 G

Klasa : Z / zbiorcza /

Dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu : wg §151 – 100, 80 kN

Stan faktyczny: pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t

Szerokość ulicy w liniach rozgraniczających: wg §7 ust.1 – 30m

Stan faktyczny: 21,0 ÷ 76,0 m

-ul. T. Wendy (od ul. Jana z Kolna do ul. Chrzanowskiego)

Kategoria : powiatowa nr 1617 G

Klasa : Z / zbiorcza/

Dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu wg §151 – 100, 80 kN

Stan faktyczny: pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t,

Szerokość ulicy w liniach rozgraniczających: wg §7 ust.1 – 20m,

Stan faktyczny: 16,0 ÷ 21,0 m

-ul. Chrzanowskiego (od ul. Warsztatowej do ul. Polskiej)

Kategoria : powiatowa nr 1617 G

Klasa : Z / zbiorcza/

Długość : 0,448 km

Szerokość : 6,80 ÷ 12,30

Dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu wg §151 – 100, 80 kN

Stan faktyczny: pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t

Szerokość ulicy w liniach rozgraniczających wg §7 ust.1 – 20m

Stan faktyczny: 16,0 ÷ 31,0 m

-ul. Polska (od ul. J. Wiśniewskiego do Dworca Morskiego)

Kategoria : powiatowa nr 1615 G

Klasa : Z /zbiorcza/

Dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu wg §151 : 100 - 80 kN

Stan faktyczny: - pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t



Szerokość ulicy w liniach rozgraniczających: wg §7 ust.1 – 30m

Stan faktyczny: 12,6÷86,5 m

Naczelnik WD Stefan B. wyjaśnił, że realizowane projekty inwestycyjne TK III i JW. II spowodują wyprowadzenie pojazdów z portu bezpośrednio na Obwodową Trójmiasta, co oznaczać będzie odciążenie Al. Zwycięstwa i ul. Morskiej na odcinku od Trasy Kwiatkowskiego, wówczas ww. ulice utracą swoje znaczenie jako drogi dojazdowe do portu.

[Dowód : akta kontroli str.22-25]

2.3. Wg rocznego sprawozdania z wykonania projektu JW. II, na ul Janka Wiśniewskiego d.p. nr 1612 G, o dł. 4,002 km, rezultatem jego realizacji (stan na dzień 31.12.2006 r.) jest min. zbudowanie nowej drogi o długości 1,985 km i przebudowa drogi na długości 1,894 km z dopuszczalnym naciskiem pojedynczej osi 115 KN dla omawianych dróg.

[Dowód : akta kontroli str.101-101]

3).Czy parametry eksploatacyjne dróg dojazdowych do portu były zgodne z ich przedłużeniem poza granicami miasta?

W poz. 5 załącznika do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 19 października 2005 r. w sprawie wykazu dróg krajowych, po których mogą się poruszać pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t (Dz.U. z 2005 r., Nr 219, poz. 1860) wskazano m.in. Obwodową Trójmiasta na odcinku Gdynia Chylonia-Gdańsk-Straszyn-Lęgowo, szerokość ulicy w liniach rozgraniczających: wg §8 rozporządzenia Ministra Transportu Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne wynosi - 50 m

Poniżej przedstawiono parametry (nośność i szerokość w liniach rozgraniczających) dróg łączących port z Obwodową Trójmiasta

-ul. Morska (od ul. Śląskiej do Drogi Obwodowej)

Stan faktyczny: pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t, szerokość ulicy w liniach rozgraniczających - 36÷65 m

-ul. Morska (od Drogi Obwodowej do granicy z Rumią)

Stan faktyczny: pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t. szerokość w liniach rozgraniczających- 40÷63 m,



-Estakada im E. Kwiatkowskiego

Nośność – 300 kN (30 t)

-ul. Janka Wiśniewskiego(od ul. Jana z Kolna do ul. Kontenerowej)

Stan faktyczny: - pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t, linii rozgraniczających nie ustalono , ulica w trakcie modernizacji (projekt J.W.II),

-ul. Polska (od ul. J. Wiśniewskiego do Dworca Morskiego)

Stan faktyczny: dopuszczalny nacisk pojedynczej osi do 8 t, szerokość w liniach rozgraniczających -12,6÷86,5 m

[Dowód : akta kontroli str.22-25]

4).Jaki był udział długości dróg do portu w stosunku do łącznej sieci dróg zarządzanych przez Prezydenta Miasta oraz udział wydatków na drogi dojazdowe do portu w wydatkach na drogownictwo ogółem?

Łączna długość sieci dróg publicznych miasta wynosi 387,81 km, w tym długość ulic dojazdowych do portu - 25, 4965 km, co stanowi 6,57 % łącznej długości sieci dróg. (zob. pkt.1 protokołu).

Zgodnie z wykonaniem wydatkowej strony budżetu Miasta w latach 2004-2006 na drogi publiczne wydatkowano ogółem 169 220 505, 00 zł , z tego w poszczególnych latach :

-39 807 108, 00 zł w 04 r.,

-58 969 716,00 zł w 05 r.,

-70 443 681,00 zł w 06 r. (wzrost w latach 04-06 o 76,9 %),

-plan wydatków na rok 2007 ustalono w kwocie 327 321 324, 00 zł.

Z ww. kwoty wydatków ogółem, wydatki inwestycyjne na budowę dróg wynosiły łącznie 102 022 511,00 zł (około 60 % wydatków ogółem) , w tym w poszczególnych latach :

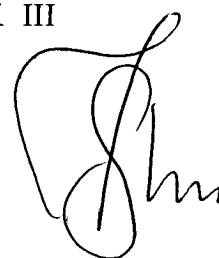
-20 034 403,00 zł, w 04 r.,

-43 880 306,00 zł, w 05 r. ,

-38 107 802,00 zł, w 06 r. , (wzrost wydatków w latach 04 –06 o 52,6 %),

-planowane wydatki inwestycyjne w roku 2007 ustalono w kwocie łącznej -

310 467 320,00 zł co stanowi około 95 % wydatków planowanych, z tego wydatki dla realizowanych projektów TK III i J.W. II ustalono w kwocie - 231 551 627,00 zł (co stanowi 74,58 % planowanych wydatków inwestycyjnych), w tym dla TK III



- 207 731 194,00 zł i JW.II - 23 820 433,00 zł (Dział 600, Rozdział 60015, § 6050, 6058 i 6059).

[Dowód : akta kontroli str.231-234]

Przeanalizowano wydatki Działu 600, Rozdziały 60015, 60016 na utrzymanie bieżące i remonty dróg publicznych, których dysponentem był WD, i tak :

W badanym okresie wydatkowano łącznie 53 056 590,00 zł (około 31 % wydatków ogółem poniesionych na drogi publiczne), z tego na drogi prowadzące do portu 7 058 248,00 zł co stanowi 13,3 % wydatków łącznych (poniżej: w.ł), w tym w poszczególnych latach :

- 2004 -13 162 223,00 zł z tego na drogi do portu - 1 156 870,00 zł,(8,8 % w.ł),
- 2005 -10 294 745,00 zł, z tego jak wyżej - 1 800 141 zł, (17,5 % w.ł),
- 2006 - 29 599 623,00 zł. ,(wzrost wydatków w latach 04-06 o 144 %) z tego j/w - 4 101 237 zł.(14 % w.ł.),
- w planie wydatków na rok 2007 ustalono kwotę 16 854 004,00 zł.

Z ww. kwot poniesionych wydatków, na poszczególne drogi do portu przeznaczono :

- Morska 393 996,00 zł w 2004 r., 1 378 100,00 zł w 05 r., 3 040 853,00 zł w 06 r.,
- Estakada Kwiatkowskiego 253 712,00 zł w 2004 r.,14 808,00 zł w 05 r.,1 278,00 zł w 06 r.,
- Janka Wiśniewskiego 113 145,00 zł w 2004 r., 91 898 zł w 05 r., 131 240,00 zł w 06 r.,
- Polska 87 282 zł w 2004 r., 34 003,00 zł w 05 r., 39 447,00 zł w 06 r.,
- Aleja Zwycięstwa 215 628,00 zł w 2004 r., 125 670,00 zł w 05 r.,822 580,00 zł w 06 r.,
- Władysława IV 62 875,00 zł w 2004 r., 155 662,00 zł w 05 r., 64 857,00 zł w 06 r.,
- Wendy 18 893,00 zł w 2004 r., w latach 05-06 bez nakładów,
- Chrzanowskiego 11 339,00 zł w 2004 r., w latach 05-06 bez nakładów.

[Dowód : akta kontroli str.213-215]

5).Skuteczność działań Urzędu w pozyskaniu środków pomocowych Unii Europejskiej na poprawę stanu połączeń drogowych do portu morskiego.

Dnia 8 kwietnia 2004 roku Gmina Miasta Gdyni zgłosiła 2 wnioski do Ministra Infrastruktury (Instytucja Zarządzająca) o dofinansowanie niżej wymienionych projektów :



- wniosek oznaczony numerem SPOT. 1.2.3./07/04 projekt J.W.II,

- wniosek oznaczony numerem SPOT 1.2.3./06/04 projekt T.K. III

Wartość całkowita projektów wg ww. wniosków wynosiła 324 136 500,00 zł, w tym kwota wydatków kwalifikowanych 320 829 500, 00 zł z tego środki pomocowe UE szacowano na kwotę 240 622 125,00 zł.

Zgodnie z zawartymi UD, opisanymi w pkt. 1. 1.1 i 1.2 protokołu, Gmina uzyskała dofinansowanie o wartości łącznej 224 825,586 ,67 zł tj. do wysokości 75 % wydatków kwalifikowanych, które w zawartych umowach ustalono w wysokości

299 767,448,95 zł, z tego :

- dla J.W. II - wydatki kwalifikowane wg zawartej umowy - 68 523 740, 00 zł ,wartość dofinansowania - 51 392 804,98 zł tj. do wysokości 75 % wydatków kwalifikowanych,

- dla TK III - wydatki kwalifikowane wg zawartej umowy - 231 243 708, 95 zł , wartość dofinansowania - 173 432 781,69 zł. tj. do wysokości 75 % wydatków j/w.

[Dowód : akta kontroli str.27-29]

6).Jakie było wykorzystanie ewentualnych środków pomocowych Unii Europejskiej na poprawę połączeń drogowych z portem morskim?

Do dnia 30. kwietnia 2007 r. na podstawie złożonych wniosków o dofinansowanie z tytułu realizacji UD, Gmina otrzymała refundację o łącznej wartości 61 075 701, 31 zł, z tego :

- dla J.W.II 34 390 318,83 zł co stanowi 66,92 % kwoty refundacji ustalonej w UD,

- dla TK III 26 685 382,48 zł co stanowi 15,38 % j/w.

[Dowód : akta kontroli str.27-29]

7).Czy Prezydent Miasta występował do GDDKiA i PKP PLK SA w sprawie poprawy stanu dróg do portów morskich i jaka była skuteczność tych wystąpień?

Działający z upoważnienia Prezydenta Miasta , Wiceprezydenci Marek Stępa i Bogusław Stasiak w dniu 19 stycznia 2005 r. zawarli z Spółką Polskie Koleje Państwowe Porozumienie oznaczone Nr IRIWjm-424-29/04.

Wg załącznika 2 do ww. porozumienia w związku z realizacją projektu JW. II Gmina zobowiązała się do sfinansowania min. przełożenie toru nr 84, który stanowi własność PKP na stacji Gdynia Port oraz kanału deszczowego DN 500 na wiadukcie drogowym



nr 2 nad torami. Koszt modernizacji ww. toru wg zawartej umowy wyniesie 8 467 430,68 zł, z czego na dzień 18.06.2007 r. wydatkowano 7 808 771, 40 zł (netto).

[Dowód : akta kontroli str.215-215]

Wiceprezydent Marek Stępa w dniu 06 stycznia 2006 r. skierował do GDDKiA Oddział w Gdańsku pisemną informację, że stan techniczny lewego pasa ruchu drogowego ul. Morskiej na odcinku od ul. Kartuskiej do Obwodowej Trójmiasta oraz pasa lewoskrętu na Obwodową uległ znacznemu pogorszeniu, wskazując min na konieczność podjęcia remontu.

Z-ca Dyrektora Oddziału GDDKiA Stanisław Wojnarowski w dniu 19.01.06 r. poinformował Urząd, że do dnia 30.06.06 r. zostanie przeprowadzona zaplanowana przebudowa skrzyżowania Obwodowej Trójmiasta z ul. Morską.

Wg informacji WD ww. przebudowa została zrealizowana w 2006 r.

[Dowód : akta kontroli str.216-217]

8). Badanie realizacji wybranego projektu drogowego- TK-III

a) Źródła finansowania i koszt realizacji.

W Załączniku nr 3 U.D. nr 34/05 - „Zestawienie źródeł finansowania, wydatki kwalifikowane” ustalono :

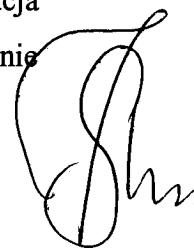
-wartość całkowitą projektu w kwocie 255 275 260,00 zł, w tym : wydatki kwalifikowane w wysokości 252 275 260, 00 zł z tego : środki EFR - 189 206 445,00 zł (dofinansowanie) , środki publiczne j.s.t. szczebla lokalnego - 63 068 815,00 zł., wydatki niekwalifikowane w kwocie 3 000 000,00 zł (odszkodowanie wypłacone przez miasto za wycinę drzew.)

[Dowód : akta kontroli str.46-46]

b) zmiana kwoty dofinansowania projektu i przyczyny tych zmian.

W art. VIII pkt.4. UD strony ustaliły, że w przypadku konieczności wprowadzenia zmian w Planie finansowym projektu, zmiany te mogą być wprowadzone w formie aneksu do Umowy.

Do przywołanej umowy zawarto w dniu 19 grudnia 2006 r. aneks nr 1, którego stronami byli Prezydent Miasta i Minister właściwy do spraw transportu R.P., (Instytucja Pośrednicząca), zmieniając m.in. Plan finansowy, w którym ustalono zmniejszenie



poszczególnych komponentów finansowych projektu, a mianowicie: wartości całkowitej projektu do kwoty 234 521 274,95 zł, w tym kwoty wydatków kwalifikowanych do wysokości 231 243 708, 95 zł, z tego środków EFR do kwoty 173 432 781, 69 zł, i środków publicznych jst. szczebla lokalnego do kwoty -57 810 927,26 zł.

Zwiększeniu uległy natomiast wydatki niekwalifikowane do kwoty 3 277 566,00 zł z tytułu wycinki drzew.

[Dowód : akta kontroli str. 47-59]

Data zawarcia ww. aneksu jest dniem jego podpisania przez Ministra Jerzego Polaczka, uprawnieni przedstawiciele Prezydenta Miasta ww. aneks podpisali w dniu 15 listopada 2006 r., kierując jego projekt jako załącznik do pisma UI/JW./TH/7041-7/2006/1641, na ręce Moniki Wysockiej Dyrektora Departamentu Funduszy Strukturalnych Ministerstwa Transportu. (DFS - MT)

Konieczność zawarcia ww. aneksu wynikała m.in. z niżej wymienionych powodów:

-stosowaniem zasady, iż kwota wydatków kwalifikowanych jest dostosowana do wartości zawartych kontraktów z wykonawcami robót kwot (pismo DFS - MT w tej sprawie z dnia 02.10.2006 r. skierowane do Urzędu),

-rozstrzygnięciem przez Prezydenta Miasta w dniu 05 maja 2006 r., wyniku postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na wybór wykonawcy robót budowlanych i osiągnięciem jego rezultatem tj. zmniejszeniem wynagrodzenia wykonawcy robót (kwota wynagrodzenia wykonawcy wg umowy zawartej w dniu 31.07. 2006 r. – wynosi netto 184 487 680,51 zł), natomiast kwota planowana , wg załącznika nr 6 do UD z dnia 1.06.2005 r. wynosiła - 196 175 000,00 zł. netto),

- zawarciem w dniu 31 lipca 2006 roku za zgodą Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych (Decyzja z dnia 24 lipca 2006 r. Nr ZD/2328/06), pomiędzy Gminą Gdynia, a WARBUD Spółka Akcyjna w Warszawie, umowy Nr KB/485/UI/150/W/2006 o udzieleniu zamówienia publicznego, na realizację ww. robót budowlanych.

Analiza korespondencji prowadzonej przez Urząd w powyższej sprawie z DFS - M.T. w okresie od 07 sierpnia 2006 r. do dnia zawarcia aneksu pozwala stwierdzić, m.in., że:

-przedmiotem uzgodnień były również inne niż przedstawione powyżej elementy U.D. takie jak : aktualizacja wskaźników projektu (produktu i rezultatu), agregacja kategorii wydatków w ramach poszczególnych zadań , zmiana konta w związku z



prefinansowaniem i harmonogram rzeczowy projektu (pismo Urzędu z dnia 09.10.2006 r. kierowane do Moniki Wysockiej Dyrektora DFS-MT),

- przebieg procesu uzgodnień determinował m.in. fakt wprowadzenia w dniu 25 maja 2006 r. rozporządzeniem Ministra Rozwoju Regionalnego nowych wzorów dokumentów obowiązujących w ramach SPOT (pismo z dnia 07.08.2006 r. skierowane przez DFS - MT do Urzędu w tej sprawie),

- równoległym prowadzeniem uzgodnień w sprawie aneksu do UD dla projektu J.W. II

[Dowód : akta kontroli str.102-133]

W Załączniku nr 2 aneksu : „Zestawienie źródeł finansowania” wydatki kwalifikowane ustalono w kwocie 231 243 708, 95 zł , w tym :

- finansowane z EFR - 173 432 781, 69 zł,

- finansowane z środków publicznych j.s.t. gminy - 57 810 927,26 zł.

[Dowód : akta kontroli str.50-50]

c).Czy roboty budowlane rozpoczynano i zakończono w zaplanowanych terminach?

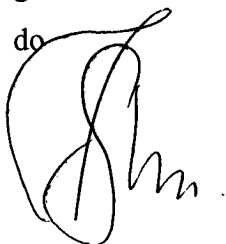
W załączniku nr 3 do aneksu nr 1 UD dla realizacji zadania 3 tj. robót budowlanych ustalono następujące terminy : rozpoczęcie grudzień 2004 r. - zakończenie maj 2008 r., z tym ,że ww. zadanie obejmowało również przygotowanie terenu pod budowę min. wycinkę drzew i usunięcie karpin.

Wycinkę drzew i usunięcia karpin realizowano w okresie od 03.02. 2005 r. do 30 04.05 r., zgodnie z zawartą w dniu 03.02.05 r. umową nr KB/32/UI/U/W/2005 o udzieleniu zamówienia publicznego (Zarządzenie Prezydenta Nr 8414/05/IV z dnia 25.01.2005 r.) i aneksem z dnia 22.03.05 r. z Zakładem Urządzania i Utrzymywania Zieleni mającym siedzibę w Ostródzie, przy czym wszczęcie postępowania o udzielenie ww. zamówienia nastąpiło w dniu 07.12.2004 r.

Wykonanie ww. robót udokumentowano protokołami odbioru technicznego z dnia 25.02.2005 r., 25.03.05 r., 22.04.05 r. i 30.04.05 r. , wydatkowano kwotę 654 582,73 zł.

[Dowód : akta kontroli str.202-209 i 219-223]

c-1) Analiza załącznika ZP-19 dokumentującego przebieg procesu odwoławczego w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na wykonanie robót (zadanie 3 z wyłączeniem przygotowania terenu pod budowę opisanego powyżej) wykazała że, jego oferenci na dokonane rozstrzygnięcia złożyli : 9 protestów, 6 odwołań i 3 skargi do



Sądu Okręgowego w Gdańsku - III Wydział Cywilny Odwoławczy na zapadłe wyroki Zespołu Arbitrów.

W ww. skargach podnoszono min. „zarzut naruszania przez udzielającego zamówienie przepisu § 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 7 kwietnia 2004 r. w sprawie dokumentów potwierdzających spełnianie warunków udziału w postępowaniu . (Dz. U.z 2004 r., Nr 71, poz. 645).

Wniesienie skarg do sądu powodowało m.in. zawieszenie terminu związania ofertą z wybranym wykonawcą robót do czasu ostatecznego ich rozstrzygnięcia (art. 182 ust.1. ustawy Prawo zamówień publicznych), jak również groziło naruszeniem granicznego termin umożliwiającego dofinansowanie projektu (zgodnie z UD dzień 30 czerwca 2008 r. jest ostatecznym terminem złożenia wniosku o refundację środków).

[Dowód : akta kontroli str.157-168]

Kalendarium zdarzeń w przedmiotowej sprawie :

-05.05.2006 r. Prezydent Zarządzeniem Nr 13716/06/IV/U zatwierdził trzeci ostateczny wynik postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, z okresem realizacji wynoszącym 20 miesięcy,

-12 maja 06 r. protesty złożyli: Lider Konsorcjum Hydrobudowa -6 S.A. z siedzibą w Warszawie i Lider konsorcjum Hochtief Polska sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie,

-15 maja 06 r. Komisja Przetargowa oddaliła ww. protesty,

-19 maja 06 r. odwołania od oddalenia ww. protestów do Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych (PUZP),

-30 maja 06 r. oddalenie odwołań przez Zespoły Arbitrów,

-19.06.06 r. 2 skargi od wyroków Zespołu Arbitrów wydanych w dniu 21.04.06 r. wniósł Lider Konsorcjum Hydrobudowa -6 S.A. z siedzibą w Warszawie.

.-12.06.06 r. skargę wniósł Lider konsorcjum Hochtief Polska sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie od wyroku Zespołu Arbitrów z dnia 30.05.06r.

-12.06.06. r. Prezydent działając na podstawie art. 182 ust.3 ustawy Prawo zamówień publicznych(PZP) wystąpił do PUZP z wnioskiem o wyrażenie zgody na zawarcie umowy z wykonawcą przed ostatecznym rozstrzygnięciem protestów argumentując , że ze względów społecznych i gospodarczych zachodzi pilna konieczność udzielenia przedmiotowego zamówienia. W obszernym uzasadnieniu Prezydent wskazał m.in. na: nieprzekraczalny termin złożenia wniosku o refundację środków z EFFR do dnia 30.06. 2008 r., termin zakończenia robót budowlanych do dnia 30 .03. 08 r., znaczenie projektu dla miasta i regionu, zgodność dokonanego wyboru oferty ze wszystkimi



zapadłymi w sprawie tego postępowania wyrokami Zespołu Arbitrów, które potwierdzają prawidłowość dokonanego wyboru.

-05.07.06 r. PUZP wydaną Decyzją Nr ZU/2279/06 odmówił wyrażenia zgody na zawarcie umowy wskazując w uzasadnieniu min. przepis art. 182 ust.1. ustawy PZP,

-14.07.06 r. Prezydent wniósł o ponowne rozpatrzenie sprawy,

-24.07.06 r. PUZP wydał Decyzję Nr ZD/2328/06 w której postanowił o uchyleniu decyzji z dnia 05.07.06 r. i wyraził zgodę na zawarcie umowy o wykonaniu robót budowlanych przed ostatecznym rozstrzygnięciem protestów.

W obszernym uzasadnieniu decyzji PUZP stwierdził min, że :

-Wszczęcie postępowania w styczniu 2006 r. było uzasadnione i nie daje podstaw do obarczania winą zamawiającego,

-Zamawiający dochował należytej staranności związanej z przygotowaniem i prowadzeniem postępowania, pomimo wysokiego stopnia złożoności projektu o czym świadczy min. uwzględnienie w przedmiarze robót 1970 pozycji przedmiarowych,

-Zachodzącą pilną konieczność udzielenia zamówienia, która nie wynika z winy zamawiającego, lecz z terminów określonych w UD oraz faktu, że wartość projektu przekracza 50 000 000 Euro, co wymagało decyzji Komisji Wspólnot Europejskich, która została wydana w dniu 01. kwietnia 2005 r. mimo, że wniosek przekazany został do Komisji Europejskiej dnia 26 sierpnia 2004 r. (zgodnie z art.26 ust.3 Rozporządzenia Rady Europy WE nr 1260/1999 z dnia 21 czerwca 1999 r., KE podejmuje decyzję o zatwierdzeniu projektu do realizacji w terminie 3 miesięcy od otrzymania wniosku o potwierdzenie finansowania),

-W pełni zobrazowane względy społeczne i gospodarcze powodujące pilną konieczność udzielenia przedmiotowego zamówienia,

-Dokonany wybór najkorzystniejszej oferty z okresem realizacji wynoszącym 20 miesięcy, który powoduje konieczność zawarcia umowy z wykonawcą do końca lipca 2006 r.

-31.07.06 r. zawarto umowę Nr KB/485/UI/150/W/2006 na wykonanie robót budowlanych.

[Dowód : akta kontroli str.169-195]

-08.11.06 r. i 9.01.07 r. Sąd wyrokami w sprawach : sygn. Akt III Ca 850/06, sygn. Akt III Ca 870/06 – oddalił skargi. Lidera Konsorcjum Hydrobudowa -6 S.A.,

- 09.01.07 r. Sąd wyrokiem w sprawie sygn. Akt III Ca 820/06 – oddalił skargę. Hochtief Polska sp. z o.o.

[Dowód : akta kontroli str.196-201]



c-2 Zgodnie § 2 pkt 1 litery a, b i c i § 3 umowy z dnia 31 lipca 2006 roku ,zawartej pomiędzy: Gminą Gdynia a WARBUD Spółka Akcyjna w Warszawie, rozpoczęcie robót budowlanych miało nastąpić w dniu 14 sierpnia 2006 r., poprzedzone przekazaniem terenu budowy w dniu 07.08. 2006 r., zakończenie do dnia 30 marca 2008 r., zgłoszenie gotowości do odbioru do dnia 14 kwietnia 2008 r.

Wg „Protokołu przekazania terenu budowy „, , plac budowy wraz z dokumentacją prawną (decyzje o pozwoleniu na budowę), planem przekazywanego terenu, bez wniesionych zastrzeżeń stron , przekazano wykonawcy robót w dniu 07.08.2006 r. natomiast rozpoczęcie robót nastąpiło w dniu 14.08.2006 r. (wg protokołu odbioru częściowego za I kwartał 2007 r. załącznik Nr 3).

[Dowód : akta kontroli str.224-226]

W myśl ustaleń stron zawartych w umowie z dnia 31 lipca 2006 roku ,na wykonanie robót budowlanych, których termin zakończenia ustalono na dzień 30 marca 2008 (§ 2 pkt.1. b umowy), obejmowały one m.in. następujący zakres rzeczowy opisany w 1970 pozycjach kosztorysowych tj. Budowę 2 jezdni jednokierunkowych, dwupasmowych o długości jezdni prawej 2728 m, jezdni lewej 2736 m (GP 2/2, nacisk 11,5 ton na oś) oraz szerokości 7,0 m z pasem rozdziału szerokości 3,0 m wraz z :łącznicą wjazdową z ul. Morskiej, jednopasmową, łącznicą zjazdową na ul. Morską, dwupasmową z poszerzeniem na wlocie do ul. Morskiej do trzech pasów ruchu, podwójny pas wyłączenia z lewej jezdni Obwodowej Trójmiasta oraz łącznica wjazdowa z drogi Obwodowej Trójmiasta na Trasę Kwiatkowskiego ,pojedynczy pas włączenia w prawą jezdnię obwodnicy oraz łącznica wyjazdowa z Trasy Kwiatkowskiego na obwodnicę ,trzy wiadukty drogowe (WD-1, WD-2 i WD-3)

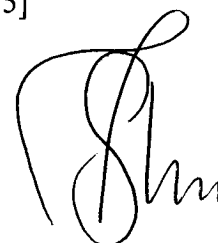
[Dowód : akta kontroli str.61-62]

Na wniosek Wykonawcy robót do ww. umowy w dniach 15.09. i 29.12 . 2006 r. sporządzono aneks nr 1 i 2. , przy czym aneksem 1 zmieniono m.in. 2 podwykonawców robót , aneksem 2 ustalone w ww. umowie wynagrodzenie Wykonawcy zmniejszono o kwotę 1.279,71 zł netto w związku ze zmianą technologii wykonania robót fundamentowych wiaduktów tj. do kwoty netto 184 486 400,80 zł

[Dowód : akta kontroli str.60-66]

Wg sprawozdania WRI na dzień 31 maja 2007 r. w ramach przedmiotowej umowy stan zaawansowania rzeczowego robót określono w wysokości około 46 %.

[Dowód : akta kontroli str.134-135]



d).Czy inwestor rzetelnie przeprowadził odbiór robót (końcowy, a w razie nie zakończenia inwestycji – ostatnio odebranego etapu robót)?

W badanej umowie nie dokonano podziału robót budowlanych na etapy podlegające odbiorowi końcowemu. Zgodnie z §13 pkt. 1. umowy, w celu prowadzenia bieżących rozliczeń częściowych za wykonane roboty, podzielone one zostały w przedmiarze robót i kosztorysie ofertowym wykonawcy na 19 zadań.

Reprezentujący zamawiającego Transprojekt Gdański, sp. z o.o., pełniący nadzór inwestorski i autorski (§ 5 umowy), dokonuje odbiorów częściowych, których protokoły stanowią załącznik do faktur.

W okresie realizacji umowy (od 17.08.2006 do 10.06. 07 r.) sporządzono 3 protokoły odbioru częściowego robót do fakturowania w dniach : 30.10. 2006 r. za III kwartał 06 r., 29.01. 2007 r. za IV kwartał 06 r., 26.04.2007 r. za I kwartał 07 r. ; wartość wykonanych robót liczoną od dnia 14.08.2006 r. (data rozpoczęcia robót) ,określono kwotą 64 487 321,40 zł netto, co stanowi 34,9 % wynagrodzenia wykonawcy wynikającego z umowy (184 486 400,80 zł)

[Dowód : akta kontroli str.235-249]

Naczelnik WRI Teresa H. w sprawie rzeczowego zaawansowania robót dla Projektu TK III oświadczyła, że etapem zamkniętym protokołami odbioru technicznego robót było przygotowanie terenu, obejmujące wycinkę drzew na odcinku leśnym -odrębna umowa na wykonanie tych robót - zob. **pkt. 8 c. protokołu** .

Natomiast w zakresie robót objętych umową z firmą WARBUD S.A. do dnia 06.06.2007 r.zrealizowano :

- fundamenty i korpusy wszystkich podpór (przyczółki i podpory pośrednie) dla obiektów WD-1 i WD-2, dla obiektu WD-3 fundamenty podpór i korpusy podpór pośrednich, korpusy przyczółków w trakcie wykonywania (szalunek i zbrojenie),
- zakończono wytwór i montaż konstrukcji stalowej dla obiektu WD-1 i zabetonowano 38 sekcji płyty pomostu, rozpoczęto izolację zabetonowanych sekcji,
- zakończono wytwór konstrukcji stalowej dla obiektu WD-2, zakończono montaż konstrukcji dla nitki lewej, dla nitki prawej konstrukcję wysunięto za podporę P5 i zamontowano odcinek konstrukcji od przyczółka P6 do podpory montażowej,
- zakończono wytwór konstrukcji stalowej dla obiektu WD-3 i zamontowano przesło nad prawą jezdnią Obwodowej,



- wykonano konstrukcję przejazdów gospodarczych PG-1, PG-2 i PG-3,
- zakończono betonowanie muru oporowego wzdłuż prawej jezdni Trasy Głównej,
- wykonano ok. 40 % robót związanych z budową muru oporowego wzdłuż lewej jezdni Trasy Głównej ,
- zakończono betonowanie przyczółków i podpór pośrednich kładki pieszo-jezdnej (łącznie z łukiem), rozpoczęto szalowanie i zbrojenie płyty pomostu,
- zakończono umacnianie skarp wykopu drogowego kotwami i geomatami (na odcinku leśnym i w rejonie węzła z Obwodową), kontynuowane jest umacnianie biomatami i humusowanie,
- kontynuowane są roboty ziemne (wykopy i nasypy) oraz profilowanie i zagęszczanie podłoża pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni, rozpoczęto roboty bitumiczne na węźle z Obwodową (wykonano podbudowę i warstwę wiążącą na psach włączenia i wyłączenia)
- zakończono budowę i przebudowę uzbrojenia i wykonano nawierzchnię bitumiczną w ulicy Orlicz-Dreszera oraz nawierzchnię z kostki na drodze dojazdowej od ulicy Morskiej, częściowo ułożono nawierzchnię z kostki na drodze gospodarczej,
- zakończono wykonywanie kanalizacji sanitarnej i sieci wodociągowej w ulicy Leszczyki,
- rozpoczęto budowę zbiorników retencyjnych ZR-A i ZR-B pod Estakadą nad ulicą Morską, kontynuowane jest wykonywanie kanalizacji deszczowej,
- kontynuowany jest remont istniejącej Estakady nad ulicą Morską (wykonano ok. 80 % robót remontowych dla słupów i ok. 70 % dla przęseł),
- rozpoczęto wykonywanie pali wierconych pod ekrany akustyczne.

[Dowód : akta kontroli str.260-261]

Na podstawie oględzin w dniu 01.06. 07 r. stwierdzono że, budowany wiadukt WD-1 jest obiektem 5-cio przęsłowym o całkowitej długości 371,2 mb*, z poszczególnymi przęsłami o rozpiętości 55,0+80,0+80,0+80,0+55,0m, szerokości całkowitej 9,1 m, szerokości jezdni 7,0 m; przyczółki masywne (2 szt.) monolityczne z betonu zbrojonego, podpory środkowe (4 szt.) niezależne jednosłupowe filary dla każdej z jezdni (lewej i prawej), oparte na wspólnej ławie; ustrój nośny wiaduktu - konstrukcja stalowa składająca się z 2 dźwigarów - spawane blachownice o wysokości środnika 3500 mm i rozstawie 5,0 m; płyta pomostu z betonu zbrojonego; nawierzchnia wiaduktu z asfaltobetonu dwuwarstwowego (warstwa



wiążąca i ścieralna), krawężniki kamienne, dylatacje szczelne modułowe, bariery ochronne typu sztywnego umieszczone na skraju obiektu.

Na ww. wiadukcie wykonano fundamenty i korpusy wszystkich podpór (przyczółki i podpory środkowe), zakończono wytwór i montaż całej konstrukcji stalowej ustroju nośnego dla obu jezdni (prawej i lewej), rozpoczęto betonowanie płyty pomostu - zabetonowano 30 sekcji z docelowej ilości 60 (dla obu jezdni); rozpoczęto wykonywanie izolacji płyty pomostu; na zaizolowanej płycie pomostu będą następnie ustawiane krawężniki i wykonywana nawierzchnia z asfaltobetonu oraz montowane wyposażenie obiektu.

* - dane liczbowe (długość, szerokość, rozstaw) podano zgodnie z projektem budowlanym i nie podlegały one weryfikacji w trakcie prowadzonych oględzin

[Dowód : akta kontroli str.259-259]

e).Czy parametry techniczne drogi (po wykonanych robotach) były zgodne z przepisami rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie?

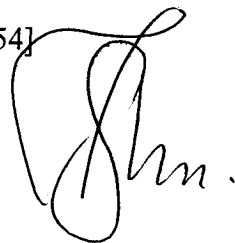
Wg danych zawartych w pkt.1.4.1. charakterystyka techniczna układu drogowego Tom 1 projektu architektoniczno-budowlanego, budowany układ będzie drogą klasy GP(główna ruchu przyspieszonego) 2/2 - dwie jezdnie jednokierunkowe, dwupasmowe, szerokości 7,0 m z pasem rozdziału szerokości 3,0 m, prędkość projektowa 70 km/h , prędkość miarodajna 80 km/h., kategoria obciążeń ruchem KR-6, nacisk 11,5 ton na oś (pkt.1.2 umowy z dnia 31.07.2006 r.)

[Dowód : akta kontroli str.210-212]

f).Jaki był stopień wykorzystania środków finansowych na realizację badanego projektu budowlanego?

Wg sporządzonego przez WRI miesięcznego raportu z realizacji analizowanej UD na dzień 31 maja 2007 r., kwota całkowitych poniesionych wydatków na realizację projektu na ostatni dzień poprzedniego miesiąca wynosi 85 113 597,98 zł, co stanowi około 36 % kwoty ustalonej w UD (234 521 274,95 zł), w tym wydatki kwalifikowane wynosiły 81 836 031,85 zł., co stanowi około 35 % kwoty omawianych wydatków ustalonych w umowie j/w. (231 243 708,95 zł).

[Dowód : akta kontroli str.134-135 i 54]



g).Czy dokonywano refundacji wydatków zgodnie z warunkami umowy o dofinansowanie projektu ze środków pomocowych?

Zgodnie z art. V pkt.6 i 9 UD Beneficjent może składać wniosek o płatność jeden raz w miesiącu, w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w złożonym wniosku o dofinansowanie Beneficjent zobowiązany jest do złożenia wyjaśnień w wyznaczonym terminie i usunięcia nieprawidłowości.

W załączniku nr 4 aneksu do ww. umowy „plan finansowy projektu”, na realizację zadania 3 tj. robót budowlanych na lata 2005-2007 ustalono kwotę łączną 199 318 062,34 zł (brutto), w tym na poszczególne lata:

-2005 - 654 582,73 zł,

-2006 - 1 598 595,59 zł,

-2007 -197 064 884,02 zł

[Dowód : akta kontroli str.54-54]

Do dnia 31 maja 2007 r. Urząd złożył 3 wnioski (dalej : W) o płatność (refundację) wydatków kwalifikowanych na kwotę łączną 27 346 221,00 zł, uzyskując refundację o wartości 26 685 382,48 zł co stanowi ok. 97 % kwoty wnioskowanej, i tak:

- W. nr 1 z dnia 10.07.2006 r., któremu nadano nr SPOT /1.2.3./6/058/06, kwota wnioskowana (poniżej : k.w) 639 899,05 zł - do dnia zakończenia kontroli brak refundacji.

W sprawie ww. wniosku, pismem z dnia 11.08.2006 r. Monika Wysocka - Dyrektor Departamentu Funduszy Strukturalnych (DFS) M.T., poinformowała Urząd, iż przeprowadzono weryfikację formalną wniosku z wynikiem „pozytywnym z uwagami”, wskazując jednocześnie na konieczność uzupełnienia dokumentów i złożenia dodatkowych wyjaśnień, co umożliwi wznowienie weryfikacji wniosku. Dnia 17.10.2006 r. Urząd skierował na ręce ww. skorygowany wniosek, w dniu 13.12.2006 r. Monika Kalinowska Z-ca Dyrektora DFS MT, poinformowała, że przeprowadzono weryfikację formalną oraz merytoryczno-finansową z wynikiem „pozytywnym z uwagami”, wskazując na konieczność ponownej korekty formularza wniosku oraz złożenia wyjaśnień w sprawach podniesionych w piśmie polegających m.in. na błędnej lub niepełnej numeracji zawartych umów i występujących brakach w sporządzonych opisach na fakturach, datach odbioru robót, wskazaniu kategorii poniesionych



wydatków.

[Dowód : akta kontroli str.134-143]

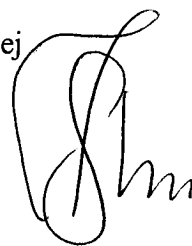
W myśl pkt. 6, opis na str. 54, kolumna 3 Podręcznika Wewnętrznych Procedur Zarządzania i Kontroli Projektów realizowanych w ramach SPOT, pracownikiem akceptującym wyżej omawiany wniosek był Maciej W. – Pełnomocnik Prezydenta ds. Realizacji Projektów ERDF, który w przedmiotowej sprawie wyjaśnił m.in., że: Do przygotowania odpowiednich dokumentów zobowiązany został koordynator projektu w Wydziale Inwestycji. Po ich weryfikacji przez Naczelnika WRI oraz składającego wyjaśnienie w październiku 2006 roku zostały one przesłane do Ministerstwa Transportu. Pomimo, naniesienia na nowej wersji wniosku o płatność wszystkich uwag i przekazania wymaganych informacji określonych w otrzymanym poprzednio piśmie z sierpnia, Instytucja Pośrednicząca przesłała 13 grudnia swoje kolejne uwagi wraz z prośbą o przekazanie nowych, nie żądanych wcześniej dokumentów i wyjaśnień. Osoba odpowiedzialna za przygotowanie odpowiedzi i skorygowanego wniosku o płatność z dniem 1 stycznia 2007 roku przestała pracować w Urzędzie Miasta. W związku z koniecznością przekazania obowiązków projektu innej, uprzednio niezaangażowanej w realizację projektu, osobie, poprzedni koordynator nie zdołał przygotować odpowiedzi przed zmianą pracy. Mając na uwadze złożoność spraw związanych z projektem i konieczność zaznajomienia się z nimi przez nowego koordynatora, Wydział Inwestycji nie zdołał przygotować odpowiedzi na początku bieżącego roku. Sytuacja ta wiązała się również z nowymi, dużymi, płatnościami dla głównego wykonawcy i koniecznością ich weryfikacji, po to by w pierwszej kolejności przygotować wnioski o refundację tych płatności.

[Dowód : akta kontroli str.218-218]

Wg oświadczenia Naczelnik WRI Teresy H. z dniem 31.12.2006 r. obowiązki koordynatora projektu TK III przestał pełnić Jan W. a obowiązki te przejęła Joanna N.

[Dowód : akta kontroli str. 260-261]

W kwestii ewentualnych skutków braku refundacji środków w kwocie 639.899,05 zł – na przebieg realizacji planu wydatków budżetowych gminy Gdynia, Skarbnik Miasta Krzysztof Szałucki wyjaśnił, że brak tych zasobów pieniężnych nie zakłócił toku obsługi całości zobowiązań czy też realizacji zadań Miasta. Wynikało to z dwóch podstawowych przesłanek - przedmiotowa kwota stanowi ok. 0,064% wartości wydatkowej strony budżetu Miasta, stąd też – przy wskaźniku średniej płynności finansowej znacznie przekraczającej



wartość 10,00 – nie mogła wywołać problemów w realizacji innych płatności; Gmina Gdynia została uprzedzona o możliwościach wystąpienia bardzo długich okresów zwrotu kwot finansowanych ze środków programów U.E; stąd też w budżetach lat 2006 i 2007 utworzono poziom rezerwy ogólnej, który był i jest w stanie zabezpieczyć bieżącą płynność finansową właśnie w warunkach wystąpienia ewentualnej zwłoki w realizacji zwrotów poniesionych wydatków. Jednak wobec sytuacji opisanej powyżej użycie tego zabezpieczenia nie było – jak dotąd – konieczne.

[Dowód : akta kontroli str.228-229]

- W. nr 2 z dnia 12.02.2007 r., któremu nadano nr SPOT /1.2.3./6/165/07, k.w.

2 095 600,94 zł - refundacja w kwocie wnioskowanej , zgodnie z decyzją Ministra Transportu (M.T.) z dnia 30.03.2007 r.,

Ww. środki wpłynęły w dniu 30.03.2007 r. na rachunek nr . 46113011340007836404200002 prowadzony przez Bank Gospodarstwa Krajowego - Oddział w Gdyni na rzecz Gminy (wyciąg nr 5 z dnia 30.03. 2007 r.)

-W nr 3 z dnia 15.03.2007 r. , któremu nadano nr SPOT /1.2.3./6/185/07, k.w.

24 610 721,01 zł - refundacja w kwocie 24 589 781,54 zł , zgodnie z decyzją M.T. z dnia 30.03. 2007 r.

Kwota wnioskowana pomniejszona została o 27 919,29,00 zł , która stanowi wartość prac związanych z wycinką drzew, których ilość przekracza zakres określony w zezwoleniach na usunięcie drzew, kwalifikowalność wydatku możliwa będzie po przedstawieniu wyjaśnień oraz uzupełnieniu dokumentów.

Ww. środki wpłynęły na rachunek j/w. w dniu 30.03.2007 r. (wyciąg nr 5 z dnia 30.03. 2007 r.)

[Dowód : akta kontroli str.144-148]

Wg miesięcznych harmonogramów wnioskowania o płatność z dnia 4 maja 2007 r., do końca br. r. zostaną złożone wnioski na łączną szacowaną kwotę do refundacji 114 416 658,07 zł, z tego w miesiącu czerwcu br., w kwocie 34 984 141,08 zł, we wrześniu w kwocie 40 333 700,21 zł, w grudniu w kwocie 39 098 816,78 zł (co stanowić będzie 65,97 % kwoty dofinansowania). Natomiast w roku 2008 r. zaplanowano złożenie wniosków o płatność na łączną kwotę do refundacji w wysokości 31 669 902,62 zł (co stanowi 18,26 % całkowitej kwoty dofinansowania wynikającej z UD).



[Dowód : akta kontroli str.250-255]

W dniu 06 czerwca 07 r. Urząd złożył kolejny (czwarty) wniosek o płatność (refundację) w kwocie - 34 030 802,88 zł.

Zgodnie z art. V pkt.7 UD Instytucja Zarządzająca (Pośrednicząca) dokonuje weryfikacji wniosku o płatność w terminie jednego miesiąca od dnia jego złożenia.

[Dowód : akta kontroli str. 40 i 258]

W trybie art. 29 pkt.2 lit. f ustawy o NIK, Z-ca Dyrektora DFS-MT Monika Kalinowska, poinformowała kontrolującego w sprawie wypełnienia przez Beneficjenta obowiązków wynikających z UD, w tym również poprawności składanych wniosków o dofinansowanie dla projektu TK III stwierdzając min., że :

-W opinii Departamentu Funduszy Strukturalnych Projekt realizowany jest w terminach określonych w Aneksie nr 1 do UD, w zakresie zgodnym z wnioskiem o dofinansowanie, wykorzystanie środków z EFRR przez Gminę Miasta Gdyni dla projektu wg stanu na dzień 25 maja br. nie jest zagrożone.

-Oceniam pozytywnie przebieg współpracy z Beneficjentem w zakresach wynikających z UD, w tym min.: przeznaczenia na realizację projektu wkładu własnego oraz zobowiązanie do pokrycia ze środków własnych kosztów niekwalifikowanych; ustanowienia zabezpieczenia właściwej realizacji Projektu za pomocą weksla własnego z deklaracją wekslową; zobowiązania do realizacji projektu w oparciu o wewnętrzne procedury zarządzania i kontroli projektu oraz zapewnienia istnienia i stosowania procedur udzielania zamówień publicznych; zobowiązania do poddania się kontroli uprzedniej zamówień publicznych sprawowanej przez IZ SPOT lub IPZ SPOT; informowania IPZ SPOT lub IZ SPOT o postępach w realizacji projektu, w tym do składania sprawozdań kwartalnych i rocznych oraz sprawozdania końcowego; informowania IZ SPOT, IPZ SPOT o konieczności wprowadzenia zmian w Harmonogramie rzeczowym Projektu lub Planie finansowym ;

-W opinii Departamentu Funduszy Strukturalnych w przypadku wniosku o płatność o nr SPOT/1.2.3/6/165/07(W nr 2) oraz wniosku o płatność SPOT/1.2.3/6/185/07(W nr 3), wysoka jakość dokumentacji pozwoliła na refundację wydatków na podstawie pierwszych wersji złożonych dokumentów, co w istotny sposób wpłynęło na usprawnienie i skrócenie czasu weryfikacji wniosków od momentu ich wpływu do Departamentu do momentu wypłaty środków. Natomiast pierwszy złożony wniosek o płatność na wnioskowaną kwotę do refundacji w wysokości 639 899,05zł, któremu nadano nr SPOT/1.2.3/6/058/06 (W nr 1) weryfikowany był 2 krotnie, jednak ze względu na konieczność korekty formularza wniosku oraz złożenie dodatkowych wyjaśnień, IPZ SPOT pismem z dnia 13 grudnia 2006 r. zwróciła



się w tej sprawie do Beneficjenta. Do dnia 25 maja br., Beneficjent nie przekazał stosownych dokumentów oraz wyjaśnień.

[Dowód : akta kontroli str.250-255]

Wg oświadczenia Naczelnik WRI Teresy H, Wniosek nr 1 wraz z wyjaśnieniami zostanie złożony nie później niż do dnia 30 czerwca br.

[Dowód : akta kontroli str.260-261]

10).Czy prawidłowo funkcjonowała wewnętrzna kontrola finansowa?

W myśl art. 47. ust.1. *ustawy o finansach publicznych* Kontrola finansowa w jednostkach sektora finansów publicznych dotyczy procesów związanych z gromadzeniem i rozdysponowaniem środków publicznych , wg ust.2 pkt.2. ww. kontrola obejmuje m.in. badanie i porównanie stanu faktycznego ze stanem wymaganym w zakresie dotyczącym procesów pobierania i gromadzenia środków publicznych, zaciągania zobowiązań finansowych i dokonywania wydatków ze środków publicznych, udzielania zamówień publicznych oraz zwrotu środków publicznych;ust.3 przywołanego przepisu stanowi, że kierownik jednostki ustala w formie pisemnej procedury, o których mowa w ust. 2.

Prezydent Miasta zarządzeniem nr 1880/03/IV/K z dnia 27 maja 2003 r. wprowadził „Instrukcję kontroli wewnętrznej i obiegu dowodów finansowo-księgowych ewidencjonowanych i rozliczanych w Wydziale Budżetu i Wydziale Księgowości Urzędu”, dokonując zmiany zarządzeniem nr 16086 w dniu 12 września 2006 r.

Zarządzeniami, oznaczonymi numerami: 10353/05/IV/R z dnia 22 lipca 2005r, 10808/05/IV/R, 5 września 2005r, 12270/2005/IV/R, 28 grudnia 2006r, 13569/06/IV/R , 19 kwietnia 2006r. i 16265/06/IV/R z dnia 26 września 2006r. Prezydent rozstrzygnął o wprowadzeniu i kolejnych zmianach do „Podręcznika wewnętrznych procedur zarządzania i kontroli projektów realizowanych w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport”(dalej : podręcznik)

W załącznikach do podręcznika określono m.in.:

- nr III, 16 stanowisk pracy dla osób uczestniczących w projektach dofinansowanych z EFRR z określeniem ich obowiązków i zakresu odpowiedzialności,
- nr IV, 9 list sprawdzających obejmujących wykonywane czynności projektu.

[Dowód : akta kontroli str.227-227]

Zgodnie z zasadami wynikającymi z przywołanego podręcznika (pkt. V System kontroli wewnętrznej), Samodzielny Referat Kontroli Finansowej (R.K.F) przeprowadził w



okresie od grudnia 2005r. do maja 2007r. sześć kontroli projektów realizowanych w Gdyni w ramach SPO-T, w tym: 1 w 2005r., 4 w 2006 r., 1 w 2007 r.

Ww. kontrolami objęto:

- Prawidłowość księgowania wydatków związanych z projektem z zasadami przedstawionymi w podręczniku, rzetelność poniesionych wydatków, prawidłowość prowadzenia kont analitycznych, stosowanie kodów księgowych. sprawdzenie systemu księgowego pod kątem związku każdego dokumentu księgowego z projektem,
- Dokumenty księgowe (faktury, wyciągi bankowe) wraz z ich ewidencją księgową dotyczące realizacji projektu „Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III Etap” oraz projektu „Rozbudowa ulicy Janka Wiśniewskiego w Gdyni – Etap II”.

Kontrole wykazały, że ewidencja księgowa wydatków związanych z projektami prowadzona była zgodnie z obowiązującymi zasadami, rzetelność wydatków została potwierdzona przez właściwe osoby, a system księgowy zapewnia powiązanie każdego dokumentu księgowego z projektem. Stwierdzono jedynie przypadki nie przestrzegania zasad przedstawionych w podręczniku, które częściowo zostały wyeliminowane (np. brak podania daty kontroli dowodu księgowego, dokonanie opisu faktury na nieaktualnej pieczęci, nieterminowa płatność za faktury, brak pieczęci SPO-T i podpisu Prezydenta na tej pieczęci), niemniej nie miały one negatywnych skutków finansowych dla realizowanych projektów.

[Dowód : akta kontroli str.149-155]

11).Czy powołano audyt wewnętrzny?

W Urzędzie działa Biuro Audytu Wewnętrznego (**zob. pkt. Struktura organizacyjna**).

Wg informacji sporządzonej na użytek kontroli przez Audytora Wewnętrznego Danutę P. w planie audytu na rok 2007 , w okresie III-IV kwartał przewidziany jest audyt projektu T.K. III, projekt J.W. II jest w trakcie audytu.

Zgodnie z art. VII pkt.15 UD, Beneficjent zobowiązany jest do przeprowadzenia audytu projektu, co najmniej jeden raz w okresie obowiązywania umowy.

[Dowód : akta kontroli str.156-156]



Poprzez zamieszczenie w protokole kontroli niżej wymienionych pouczeń kontroler informuje Pana Prezydenta o przysługującym mu prawie :

- zgłoszenia przed podpisaniem protokołu kontroli, w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego protokołu kontroli, pisemnych, umotywowanych zastrzeżeń, co do ustaleń zawartych w protokole kontroli (art. 55 ust. 1 i 2 ustawy o NIK),
- odmowy podpisania niniejszego protokołu kontroli, z jednoczesnym obowiązkiem złożenia na tę okoliczność w terminie 7 dni, wyjaśnień dotyczących przyczyn odmowy podpisania protokołu (art. 57 ust. 1 ustawy o NIK), w przypadku zgłoszenia zastrzeżeń, termin 7 dni – zgodnie z art.57 ust.2 ustawy o NIK – biegnie od dnia otrzymania ostatecznej uchwały w sprawie ich rozpatrzenia,
- złożenia z własnej inicjatywy na piśmie dodatkowych wyjaśnień, co do przyczyn i okoliczności powstania nieprawidłowości opisanych w niniejszym protokole kontroli, w terminie uzgodnionym z kontrolerem (art.59 ust. 2 ustawy o NIK).

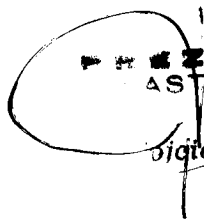
O przeprowadzonej kontroli dokonano wpisu do księgi ewidencji kontroli pod nr 18/2007.

Niniejszy protokół sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, z których jeden przekazano w dniu 19 czerwca 2007r. Prezydentowi Miasta.

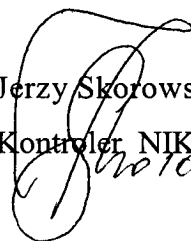
[Dowód: akta kontroli str.265-265]

Gdynia, dnia czerwca 2007r.

Prezydent Miasta Gdyni


PREZIDENT
MIASTA GDYNI
Jerzy Skorowski

Jerzy Skorowski
Kontroler NIK


Jerzy Skorowski