

PROTOKÓŁ KONTROLI

Urzędu Miasta Lublin, 20-109 Lublin, ul. Plac Króla Władysława Łokietka 1, numer statystyczny 000594198, zwanego dalej „Urzędem” lub „UM”.

Prezydentem Miasta Lublin od 12 grudnia 2010 r. jest dr Krzysztof Żuk. Poprzednio od 29.11.2006 r. do 12.12.2010 r. Prezydentem Miasta był Adam Wasilewski.

Kontrolę przeprowadzili kontrolerzy Najwyższej Izby Kontroli Delegatura w Lublinie:

- Jacek Romanowski – główny specjalista kontroli państwowej, na podstawie upoważnienia do kontroli nr 075024 z dnia 20.09.2011 r., w okresie od 21 września do 7 grudnia 2011 r., z przerwami w dniach: 18, 24, 31 października 2011 r.
- Paweł Szymanek – starszy inspektor kontroli państwowej, na podstawie upoważnienia do kontroli nr 075035 z dnia 27.09.2011 r., w okresie od 29 września do 7 grudnia 2011 r., z przerwą w dniu 31 października 2011 r.

[Dowód: akta kontroli str. 1, 2]

Kontrolą objęto realizację przez samorząd Miasta Lublin wybranych inwestycji w zakresie budowy lub modernizacji dróg w latach 2008 - 2011.

W toku kontroli ustalono, co następuje:

- 1. Organizacja realizacji zadań w zakresie budowy i modernizacji dróg publicznych**
 - 1.1.** Zgodnie z zapisami Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miasta Lublin, wprowadzonym zarządzeniem nr 344/2007 Prezydenta Miasta Lublin z dnia 14.06.2007 r. sprawy związane z budową i modernizacją dróg publicznych należały w szczególności do zadań Wydziału Inwestycji UM.
 - a)** Do zakresu zadań Wydziału Inwestycji należało m.in.: przygotowywanie i koordynowanie realizowanych przez Miasto lub z udziałem Miasta inwestycji; pełnienie obowiązków inspektora nadzoru inwestorskiego dla inwestycji, gdzie inwestorem bezpośrednim jest Prezydent Miasta; przygotowywanie projektu wydatków inwestycyjnych do budżetu Miasta na dany rok budżetowy oraz prowadzenie spraw dotyczących finansowania i kontroli wydatkowania środków z budżetu Miasta na realizację nadzorowanych inwestycji; współpraca z komórkami organizacyjnymi Urzędu w zakresie opracowywania projektów planów rozwoju infrastruktury drogowej, energetycznej i sanitarnej.
 - b)** Wydziałowi Rozwoju i Funduszy Europejskich przypisano z kolei zadania m.in. w zakresie: planowania i koordynacji procesów inwestycyjnych, opracowywania projektów planów rocznych, Wieloletnich Planów Inwestycyjnych oraz strategii rozwoju miasta we

Mdan: 146021/05/2011

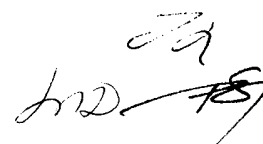
współpracy z innymi komórkami oraz instytucjami zewnętrznymi; pozyskiwania środków pomocowych oraz innych funduszy pozabudżetowych na realizację m.in. projektów inwestycyjnych; opracowywania, współpracy przy wdrażaniu, monitorowania, prowadzenia sprawozdawczości i rozliczania m.in. projektów inwestycyjnych, współfinansowanych z funduszy europejskich i innych środków pozabudżetowych. W ramach Wydziału funkcjonował m.in. Referat ds. projektów drogowych, do którego należało m.in. inicjowanie i koordynacja wdrażania projektów oraz monitorowanie ich realizacji oraz Referat ds. planowania i sprawozdawczości, do którego należała w szczególności koordynacja działań poszczególnych stanowisk pracy przy opracowywaniu projektów uchwał Rady i zarządzeń Prezydenta Miasta dotyczących planowania inwestycji, koordynacja działań poszczególnych stanowisk pracy przy opracowywaniu projektów programów, planów rocznych i wieloletnich Miasta dot. inwestycji.

c) Do zakresu zadań Wydziału Dróg i Mostów należała natomiast m.in.: realizacja remontów dróg i urządzeń bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych; opracowywanie projektów finansowania remontów, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich; opiniowanie opracowań studialnych i projektowych w zakresie komunikacji oraz połączeń z istniejącym układem drogowym; właściwe utrzymanie nawierzchni dróg, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch oraz innych urządzeń związanych z drogą. Funkcjonujący w ramach Wydziału Referat ds. zarządzania ruchem miał przypisane zadania m.in. w zakresie dokonywania analizy istniejącego układu komunikacyjnego pod względem bezpieczeństwa i przepustowości oraz inicjowania niezbędnych zmian.

d) Wydziałowi Budżetu i Księgowości w Departamencie Skarbnika przypisano zadania m.in. w zakresie: koordynowania prac związanych z opracowaniem projektu budżetu Miasta oraz jego realizacją; współpracy z jednostkami organizacyjnymi Miasta w zakresie planowania i wykonania budżetu Miasta.

[Dowód: akta kontroli, str. 483-488]

Zarządzeniem nr 165/2007 z dnia 12.04.2007 r. Prezydent Miasta Lublin powołał Zespół Koordynacji Inwestycji i Rozwoju Miasta Lublin (dalej „KIRM”). Zespół, pod przewodnictwem dwóch Zastępców Prezydenta Miasta Lublin, został powołany jako zespół doradczy Prezydenta do opiniowania spraw i dokumentacji związanych z inwestycjami miejskimi oraz rozwojem miasta. Członkowie Zespołu to m.in. Dyrektor Wydziału Geodezji i Gospodarki Nieruchomościami, Dyrektor Wydziału Strategii i Rozwoju, Zastępca Dyrektora WSiR – Miejski Inspektor Planowania Przestrzennego, Dyrektor Wydziału Architektury i



Administracji Budowlanej, Dyrektor Wydziału Funduszy Europejskich. Do szczegółowych zadań Zespołu należało: koordynowanie działań inwestycyjnych i remontowych miasta, opiniowanie dokumentacji przyszłościowej w fazie koncepcji, opiniowanie projektów budowlanych inwestycji kierowanych do realizacji, opiniowanie polityk rozwojowych miasta, opiniowanie dokumentów strategicznych dla rozwoju miasta opracowanych na zlecenie UM i przez jednostki zewnętrzne, współpraca ze Skarbnikiem Miasta w zakresie uzgodnień dotyczących projektu budżetu miasta pod względem wydatków majątkowych.

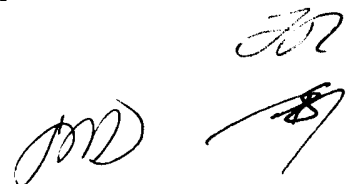
[Dowód: akta kontroli, str. 489-490]

Na podstawie zarządzenia nr 595/2009 Prezydenta Miasta Lublin z dnia 24.08.2009 r. zmieniającego zarządzenie w sprawie nadania Regulaminu Organizacyjnego UM:

- nowoutworzonemu Wydziałowi Funduszy Europejskich przypisano zadania m.in. w zakresie: pozyskiwania środków pomocowych oraz innych funduszy pozabudżetowych na realizację projektów inwestycyjnych, społeczno-ekonomicznych oraz z zakresu współpracy międzynarodowej; opracowania, współpracy przy wdrażaniu, monitorowania, prowadzenia sprawozdawczości i rozliczania m.in. projektów inwestycyjnych współfinansowanych z funduszy europejskich i innych środków pozabudżetowych;
- nowoutworzonemu Wydziałowi Planowania przypisano zadania m.in. w zakresie: analizowania i koordynowania wniosków do planów inwestycyjnych; opracowywania projektów Wieloletnich Planów Inwestycyjnych oraz strategii rozwoju miasta we współpracy z innymi komórkami oraz instytucjami zewnętrznymi.

[Dowód: akta kontroli, str. 513-515]

Zarządzeniem nr 100/2011 z dnia 24.02.2011 r. Prezydent Miasta Lublin nadał Urzędowi Regulamin Organizacyjny, obowiązujący od 01.03.2011 r., w którym zadania z zakresu przygotowania i realizacji inwestycji dotyczących budowy i modernizacji dróg publicznych przypisano w szczególności Wydziałowi Dróg i Mostów. Zgodnie z zapisami ww. Regulaminu, Wydział ten realizuje m.in. zadania z zakresu planowania i realizacji inwestycji, w tym budowy i przebudowy dróg i obiektów inżynierskich oraz remontów, utrzymania i ochrony dróg, parkingów, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych i wewnętrznych stanowiących własność i pozostających we władaniu Miasta Lublin, sieci oświetlenia ulic i terenów publicznych; opracowywania projektów finansowania inwestycji, remontów, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich; opracowywania projektów wieloletnich planów inwestycyjnych w zakresie inwestycji drogowych; opiniowania opracowań studialnych i



projektowych w zakresie rozwoju sieci dróg, komunikacji oraz połączeń z istniejącym układem drogowym.

Ponadto:

- Wydziałowi Planowania odebrano zadania w zakresie: analizowania i koordynowania wniosków do planów inwestycyjnych oraz opracowywania projektów Wieloletnich Planów Inwestycyjnych oraz strategii rozwoju miasta we współpracy z innymi komórkami oraz instytucjami zewnętrznymi;
- nowoutworzonemu Wydziałowi Strategii i Obsługi Inwestorów przypisano zadania m.in. w zakresie: opracowywania we współpracy z komórkami organizacyjnymi i jednostkami organizacyjnymi oraz instytucjami zewnętrznymi, projektów strategii rozwoju Miasta Lublin oraz programów i planów, w tym wieloletnich planów inwestycyjnych; analizowania i koordynowania wniosków do planów inwestycyjnych;
- Wydziałowi Funduszy Europejskich przypisano zadania m.in. w zakresie: pozyskiwania krajowych i zagranicznych bezzwrotnych źródeł finansowania na realizację projektów inwestycyjnych; opracowywanie wniosków aplikacyjnych o dofinansowanie;
- Wydziałowi Inwestycji i Remontów przypisano zadania m.in. z zakresu koordynacji i nadzoru nad całością procesu inwestycyjnego Miasta Lublin, poza inwestycjami drogowymi;
- Wydziałowi Budżetu i Księgowości przypisano zadania m.in. z zakresu współpracy z jednostkami organizacyjnymi w zakresie planowania i wykonania budżetu Miasta Lublin; przygotowanie i opracowanie wieloletniej prognozy finansowej.

Wydział Dróg i Mostów przejął od Wydziału Inwestycji i Rozwoju w szczególności umowy, aneksy i dokumentację przetargową z zakresie inwestycji drogowych.

[Dowód: akta kontroli, str. 526-532, 1398-1399]

Zarządzeniem nr 610/2011 Prezydenta Miasta Lublin z dnia 30.06.2011 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie nadania Regulaminu Organizacyjnego zlikwidowano Wydział Dróg i Mostów. Uchwałą nr 80/VIII/2011 Rady Miasta Lublin z dnia 31.03.2011 r. z dniem 01.07.2011 r. utworzono jednostkę budżetową pod nazwą Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie (dalej: „ZDM”), przypisując jej następujące zadania: zarządzanie, planowanie, utrzymanie, remonty, przebudowy i budowy dróg publicznych z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych; zarządzanie, planowanie, utrzymanie, remonty, przebudowy i budowy dróg wewnętrznych posiadających wydzielony pas drogowy i stanowiących własność Gminy Lublin; zarządzanie ruchem na drogach publicznych z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych oraz na drogach wewnętrznych. Stosownie do Statutu ZDM, nadzór nad jego działalnością sprawuje Prezydent Miasta Lublin. Do zakresu działania ZDM należy w



szczegółności opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego; opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich; pełnienie funkcji inwestora w zakresie budowy, przebudowy i remontów ulic. Ponadto, zarządzeniem nr 772A/2011 z dnia 18.07.2011 r. Prezydent Miasta Lublin ustalił plan wydatków ZDM, w którym zabezpieczono środki m.in. na realizację przyjętych inwestycji.

[Dowód: akta kontroli, str. 545-546, 1335-1341, 1403-1410]

W wewnętrznych uregulowaniach Urzędu nie unormowano zasad sprawowania nadzoru Prezydenta nad działalnością ZDM. Odnosząc się do pytania o sposób sprawowania nadzoru nad ZDM i przyczyn niezorganizowania tego nadzoru, Krzysztof Żuk Prezydent Miasta Lublin wyjaśnił, że „(...) Prezydent może powierzyć prowadzenie określonych spraw Miasta Lublin w swoim imieniu Zastępcom Prezydenta, Sekretarzowi lub Skarbnikowi – w oparciu o § 8 ust. 2 Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miasta Lublin. Zgodnie z § 12 ust. 1 pkt 3 i 4 tego Regulaminu, Zastępcy Prezydenta kierują i sprawują nadzór nad podległymi jednostkami organizacyjnymi, w sposób zapewniający optymalną realizację zadań i ponoszą za to odpowiedzialność przed Prezydentem. Nadzór ten sprawowany jest w sposób bezpośredni. Korzystając z tych uprawnień zarządzeniem nr 504/2011 z dnia 03.08.2011 r. (zmieniającym zarządzenie nr 1/2011 z 03.01.2011 r.), prowadzenie spraw Miasta Lublin z zakresu działania Zarządu Dróg i Mostów powierzyłem bezpośrednio Panu Stanisławowi Kalinowskiemu Zastępcy Prezydenta ds. inwestycji i rozwoju”.

[Dowód: akta kontroli, str. 1342-1346]

W latach 2008-2011 w UM nie funkcjonowały uregulowania wewnętrzne w zakresie:

- procesu oceny i kwalifikowania do realizacji oraz finansowania przedsięwzięć inwestycyjnych (w tym inwestycji drogowych);
- trybu prac nad opracowywaniem i wprowadzaniem zmian do wieloletniego planu inwestycyjnego (w rozumieniu art. 18 ust. 2 pkt 6 ustawy o samorządzie gminnym).

Zarządzenie regulujące tryb prac nad wieloletnią prognozą finansową zostało wydane przez Prezydenta Miasta Lublin w dniu 02.09.2011 r. (ustalenia w tym zakresie – pkt 2.2 protokołu kontroli).

[Dowód: akta kontroli, str. 1411]

Odnosząc się do pytania o przyczyny braku w UM uregulowań wewnętrznych w zakresie przygotowania i realizacji inwestycji drogowych, Krzysztof Żuk Prezydent Miasta Lublin wyjaśnił, że: „(...) typowanie do realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych było na bieżąco

uzgadniane na poszczególnych szczeblach zarządzania poprzez właściwe komórki organizacyjne Urzędu (odpowiedzialne za inwestycje drogowe i budżet), Zastępców Prezydenta i Prezydenta. Działania te stanowiły element bieżącej pracy. W sytuacji wymuszonej przez wieloletnie niedoinwestowanie i zaniedbania w zakresie modernizacji i budowy dróg, opracowanie procedury przygotowania inwestycji miejskich nie było priorytetem byłego Wydziału Inwestycji (Wydziału Dróg i Mostów), a procedura nie służyłaby rzeczywistemu przyspieszeniu realizacji celów. Pomimo to, potrzeba opracowania przedmiotowych regulacji nie uszła uwadze Prezydenta, o czym świadczy objęcie tego procesu audytem wewnętrznym przeprowadzonym na przełomie 2008 i 2009 r.”

Odpowiadając na pytanie o sposób typowania wieloletnich zadań inwestycyjnych do budżetów na lata 2008-2011, w sytuacji braku planu rozwoju sieci drogowej, braku ustalonych kryteriów oceny wniosków o finansowanie zadań inwestycyjnych oraz analizy efektywności ekonomicznej inwestycji, Krzysztof Żuk Prezydent Miasta Lublin wyjaśnił, że *„(...) opierano się przede wszystkim na kierowanych do Prezydenta wnioskach i uwagach mieszkańców, Rad Dzielnic oraz komisji stałych i radnych Rady Miasta Lublin, które finalnie znajdowały odzwierciedlenie w planie inwestycji drogowych poprzez wewnętrzne ustalenia pomiędzy Prezydentem, Zastępcami oraz Wydziałami zajmującymi się drogami. Typowanie inwestycji drogowych do realizacji było na bieżąco uzgadniane przez komórki organizacyjne UM z Prezydentem przed złożeniem wniosków o wprowadzenie ich do projektu budżetu. Z kolei ich realizacja wynikała wprost z możliwości finansowych budżetu miasta oraz dodatkowo z możliwości pozyskania środków zewnętrznych na daną inwestycję”.*

[Dowód: akta kontroli, str. 916-921]

Odnosząc się do pytania o przyczyny nieopracowania zasad trybu przygotowywania i wprowadzania zmian w wieloletnim planie inwestycyjnym Elżbieta Matuszak Dyrektor Wydziału Planowania wyjaśniła, że: *„WPI został przygotowany w oparciu o budżet – zasadą były – kontynuacja zadań wcześniej do budżetu wprowadzonych oraz umieszczenie zadań możliwych do realizacji z udziałem środków zewnętrznych. Portfel inwestycji skonstruowany wg tej reguły wypełniał w zasadzie program wydatków majątkowych poza rok 2015. Nie przewidywano w związku z tą sytuacją możliwości wprowadzania nowych zadań, a tylko możliwość korekt w cyklu ich realizacji”.*

[Dowód: akta kontroli, str. 1467-1468]

Zasady współdziałania komórek organizacyjnych Urzędu w sprawie konstruowania planów wydatków majątkowych na wieloletnie programy inwestycyjne (w tym inwestycje drogowe) były regulowane w corocznych zarządzeniach Prezydenta Miasta Lublin w sprawie

przygotowania materiałów do projektu uchwały budżetowej na dany rok budżetowy (pkt 2.1.1 protokołu kontroli).

[Dowód: akta kontroli, str. 630-663]

Odpowiadając na pytanie o przyczyny dokonywania zmian organizacyjnych w zakresie realizacji zadań dotyczących budowy i modernizacji dróg, Krzysztof Żuk Prezydent Miasta Lublin podał, że: „*przyczyną dokonywania kolejnych zmian organizacyjnych w UM jest poprawa funkcjonalności w obszarach objętych zmianami wg koncepcji Prezydenta obejmującego kadencję i w zależności od oceny działalności poszczególnych komórek organizacyjnych – w trakcie trwania kadencji*”.

[Dowód: akta kontroli, str. 916-921]

1.2.1. W latach 2008-2011 (do 30.06) poniesiono następujące wydatki na zadania inwestycyjne dotyczące modernizacji lub budowy dróg publicznych (w tym obiektów inżynierskich – mosty, wiadukty – w ciągach dróg):

- w 2008 r. 78.892 tys. zł (88,03% planu wydatków po zmianach, 80,18% planu wydatków z uchwały budżetowej i 38,34% kwoty zgłoszonych zapotrzebowań). Największe wydatki dotyczyły dróg powiatowych (44.876 tys. zł) i dróg krajowych (21.670 tys. zł);
- w 2009 r. 105.730 tys. zł (93,54% planu wydatków po zmianach, 101,16% planu z uchwały budżetowej i 79,26% zgłoszonych zapotrzebowań). Największe wydatki dotyczyły dróg powiatowych (58.752 tys. zł) i dróg krajowych (26.984 tys. zł);
- w 2010 r. 68.576,00 tys. zł (56,45% planu wydatków po zmianach, 50,27% planu wydatków z uchwały budżetowej i 38,1% zgłoszonych zapotrzebowań). Największe wydatki dotyczyły dróg powiatowych (34.146 tys. zł) i dróg gminnych (17.245 tys. zł);
- w 2011 r. (do 30.06) 34.009,00 zł (24,32% planu wydatków po zmianach, 31,14% planu z uchwały budżetowej i 17,2% zgłoszonych zapotrzebowań). Największe wydatki dotyczyły dróg krajowych (19.667 tys. zł) i dróg wojewódzkich (8.426 tys. zł).

Ww. wydatki zostały poniesione przez Urząd Miasta Lublin, który do 30.06.2011 r. bezpośrednio realizował zadania inwestycyjne w ww. zakresie. Zmiany w planach wydatków w latach 2008-2010 nie przekraczały 11% w stosunku do pierwotnie zaplanowanych środków, przy czym w latach 2008 i 2010 nastąpiło zmniejszenie planu, a w 2009 r. zwiększenie planu.

W latach 2008-2011 (do 30.06) wydatki poniesione przez samorząd Miasta na finansowanie inwestycji dotyczących budowy lub modernizacji dróg publicznych wyniosły łącznie 287 mln zł, co stanowiło 6,2% wydatków samorządu ogółem, natomiast w latach




2004-2007 wydatki na tego rodzaju zadania wyniosły 209.000 tys. zł, co stanowiło 5,9% wydatków samorządu ogółem.

[Dowód: akta kontroli, str. 822-825, 833]

Wyjaśniając przyczyny spadku wydatków na realizację inwestycji drogowych w okresie 2009-2011 Krzysztof Żuk Prezydent Miasta Lublin podał, że „(...) spowodowane to było przeciągającymi się procedurami związanymi z pozyskaniem prawomocnych decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowych (ZRID) oraz wydłużonymi postępowaniami przetargowymi wyboru wykonawców, wynikającymi z dużej liczby zapytań, konieczności uzupełnień i wyjaśnień do składanych ofert oraz licznymi procedurami odwoławczymi (...). W 2010 r. spadek (...) wiązał się głównie z niewykorzystaniem zaplanowanych środków na zadanie – (...) przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego Mełgiew (...). Wynikało to z trwającej łącznie ponad 8 miesięcy (od lutego do października 2010 r.) procedury rozpatrywania odwołania od oprotestowanej decyzji ZRID, a w następstwie procedury wyboru wykonawcy w trybie przetargu nieograniczonego. (...) Niski wskaźnik realizacji wystąpił również w zadaniach: przedłużenie ul. Związkowej (od ul. Bazylianówka do ul. Walecznych) – 29,49% i wynikał z faktu zawieszenia jego realizacji w związku z uchynieniem decyzji środowiskowej; przebudowa ulic 3-go Maja i Radziwiłłowskiej wraz ze skrzyżowaniami i elementami okolicznej architektury – 18,47% i wynikał z zakończenia procedur przetargowych dopiero w dniu 28.09.2010 r. (plac budowy przekazano wykonawcy 20.10.2010 r.)”. Odnosząc się do wykonania wydatków w I połowie 2011 r. Prezydent Miasta Lublin podał, że ich realizacja na zadaniach dotyczących modernizacji lub budowy dróg za 10 miesięcy br. stanowi blisko 70% planu.

W odniesieniu do niezrealizowania planu wydatków w 2008 i 2010 r. Prezydent Miasta Lublin wyjaśnił, że na niewykonanie wydatków w 2008 r. wpływ miało niewykorzystanie środków na zadania:

- „przedłużenie ul. Krańcowej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce” (niewykorzystano 2.504 tys. zł z uwagi na przedłużenie procedury przetargowej na szacowanie nieruchomości w związku z brakiem zainteresowania wśród rzeczoznawców, co spowodowało niewykorzystanie środków na wykup gruntów);
- przebudowa Al. Kraśnickiej (odcinek od ul. Roztocze do granic miasta) (niewykorzystanie kwoty 377 tys. zł z uwagi na brak zgody właścicieli nieruchomości na ich zbycie w drodze umów cywilnoprawnych i konieczności zmiany trybu nabywania nieruchomości na administracyjny w oparciu o przepisy ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych);

- drogi dojazdowe do węzła drogowego Jakubowice – obwodnicy Miasta Lublin (nie wykorzystano kwoty 1.297 tys. zł z uwagi na to, że w wyniku uzgadniania dokumentacji zaszła konieczność rozszerzenia prac projektowych o projekt wiaduktu nad „suchą doliną”);
- budowa drogi dojazdowej do węzła Dąbrowica obwodnicy Miasta Lublin (nie wykorzystano 1.015 tys. zł z uwagi na brak zapewnienia współfinansowania tej inwestycji ze źródeł zewnętrznych). Ponadto, „w 2008 r. wydłużeniu uległ okres przygotowania dokumentacji w związku z koniecznością uzupełnienia procedury formalno-prawnej dotyczącej pozyskania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej o aktualizację decyzji środowiskowej zgodnie z nowymi przepisami. Dotyczyło to w szczególności następujących zadań: Lubelski Lipiec`80, rondo Lubelski Lipiec`80, przedłużenie ul. Nadbystrzyckiej, przedłużenie ul. Związkowej, przebudowa ulic 3-go Maja i Radziwiłłowskiej, przebudowa Al. Kraśnickiej. Na niższe niż planowano wykonanie wydatków inwestycyjnych na zadania (...) w 2010 r. wpływ miało niewykorzystanie środków na 3 nw. zadania: przedłużenie ul. Związkowej (...) na kwotę 1.083 tys. zł; przebudowa ul. 3-go Maja i Radziwiłłowskiej (...) na kwotę 1.696 tys. zł; (...) przedłużenie ul. Mełgiewskiej (...) na kwotę 46.063 tys. zł”.

[Dowód: akta kontroli, str. 1342-1346]

Wydatki na budowę i modernizację dróg w latach 2008-2011 (do 30.06) wyniosły łącznie 287.207 tys. zł i zostały sfinansowane w 76,80% ze środków własnych, w 6,98% z dotacji z budżetu państwa, w 16,05% ze środków UE i w 0,17% z innych źródeł.

- W 2008 r. wydatki w kwocie 78.892 tys. zł sfinansowano w 95,01% ze środków własnych (74.958 tys. zł), w 4,99% z dotacji z budżetu państwa (3.934 tys. zł);
- w 2009 r. wydatki w kwocie 105.730 tys. zł sfinansowano w 74,54% ze środków własnych (78.815 tys. zł), w 10,80% z dotacji z budżetu państwa (11.419 tys. zł), w 14,53% ze środków Unii Europejskiej (15.365 tys. zł) i w 0,12% z innych źródeł (partycypacja podmiotów) (131 tys. zł);
- w 2010 r. wydatki w kwocie 68.576 tys. zł sfinansowano w 74,69% ze środków własnych (51.218 tys. zł), w 6,85% z dotacji z budżetu państwa (4.699 tys. zł), w 17,93% ze środków z Unii Europejskiej (12.296 tys. zł) i w 0,53% z innych źródeł (partycypacja podmiotów) (363 tys. zł);
- w 2011 r. (do 30.06) wydatki w kwocie 34.009 tys. zł sfinansowano w 45,82% ze środków własnych (15.582 tys. zł) i w 54,18% ze środków UE (18.427 tys. zł).

[Dowód: akta kontroli, str. 826-829]

Środki własne (zwrotne) wydatkowane na inwestycje w zakresie budowy lub modernizacji dróg pochodziły z:

- w 2008 r. (60.946 tys. zł) z kredytu w BGK ze środków Funduszu Rozwoju Inwestycji Komunalnych w wys. 698 tys. zł oraz kredytu bankowego w wysokości 60.248 tys. zł;
- w 2009 r. (69.494 tys. zł) z: pożyczki ze środków WFOŚiGW w wys. 1.000 tys. zł; emisji obligacji komunalnych na kwotę 57.201 tys. zł; kredytu bankowego w wys. 11.293 tys. zł;
- w 2010 r. (51.218 tys. zł) z kredytu w EBI w wys. 51.218 tys. zł;

W I półroczu br. nie zaciągnięto długoterminowych zobowiązań na finansowanie wydatków inwestycyjnych.

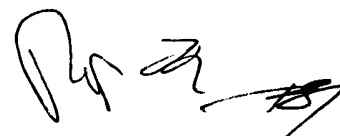
[Dowód: akta kontroli, str. 879-880, 1453]

1.2.2. W latach 2008-2011 UM wnioskował o dofinansowanie ze środków zewnętrznych dla 22 projektów w zakresie budowy lub modernizacji dróg o łącznej wartości 1.463.392.557,52 zł. Wnioskowane dofinansowanie wynosiło 791.142.805,64 zł, natomiast przyznane dofinansowanie wyniosło 501.028.410,04 zł, przy czym:

- pozytywnie rozpatrzone zostały wnioski dotyczące 19 projektów o wartości 1.298.425.725,30 zł, w ramach których wnioskowano o dofinansowanie w kwocie 710.492.805,64 zł, a przyznane środki wyniosły 501.028.410,04 zł. Dodatkowo, w 2008 r. UM otrzymał dofinansowanie w kwocie 1.283.970,67 zł dla projektu „budowa ul. Gnieźnieńskiej” (wartość projektu wynosiła 7.305.682,81 zł, a wnioskowane dofinansowanie 5.240.694,49 zł, umowę z Wojewodą Lubelskim zawarto w dniu 20.01.2009 r.); wniosek o dofinansowanie został złożony w 2006 r., a środki zostały przyznane w ramach nadkontraktacji środków ZPORR.

W latach 2008-2011 pozytywnie zostały wnioski o dofinansowanie następujących projektów w zakresie budowy lub modernizacji dróg publicznych:

- dofinansowanie w kwocie 11.920.648 zł (wnioskowane 12.037.210 zł) dla 5 projektów w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych o łącznej wartości 31.722.522,83 zł. W 2008 r. złożono wniosek dotyczący przebudowy ul. Mełgiewskiej od skrzyżowania z ul. Gospodarczą do końca odcinka dwujezdniowego (wartość projektu 6.817.804,78 zł, wnioskowane, a następnie przyznane dofinansowanie 1.560.000 zł, umowę z Wojewodą Lubelskim zawarto w dniu 21.04.2009 r.) oraz budowy ul. Bursaki i Rapackiego w strefie aktywizacji gospodarczej dzielnicy Bursaki (wartość projektu 6.813.633,47 zł, wnioskowane, a następnie przyznane dofinansowanie 2.661.710 zł, umowę z Wojewodą Lubelskim zawarto w dniu 21.04.2009 r.). W 2009 r. złożono wniosek dotyczący budowy ul. Granitowej (wartość projektu 6.881.150,71 zł, wnioskowane dofinansowanie 3.000.000 zł, przyznane dofinansowanie 2.949.248 zł, umowę z Wojewodą Lubelskim zawarto w dniu 19.03.2010 r.) i budowy ul. Roztocze na odcinku od ul. Jana Pawła II do ul. Wielkopolskiej (wartość projektu 3.879.200 zł, wnioskowane dofinansowanie 1.815.500 zł, przyznane dofinansowanie 1.749.690 zł, umowę z Wojewodą Lubelskim zawarto w dniu 13.07.2010 r.).

W 2010 r. złożono wniosek dotyczący budowy ul. Grygowej na odcinku od Al. Witosa do ul. Droga Męczenników Majdanka (wartość projektu 7.330.733,87 zł, wnioskowane, a następnie przyznane dofinansowanie 3.000.000 zł, umowę z Wojewodą Lubelskim zawarto w dniu 18.08.2011 r.);

– 1.265.136,52 zł na budowę węzła „Poniatowskiego” w ciągu dróg krajowych 12, 17, 19 (wartość projektu 25.203.450,63 zł, wnioskowane dofinansowanie 17.642.415,45 zł, umowę z Ministerstwem Infrastruktury zawarto w dniu 30.12.2008 r.). Wniosek został złożony w listopadzie 2008 r., a umowę podpisano 30.12.2008 r. Warunkiem przyznania dofinansowania projektu było wystąpienie oszczędności w SPOT;

– 27.660.266,24 zł na przedłużenie ul. Krańcowej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce w ramach RPO Województwa Lubelskiego 2007-2013 (wartość projektu 53.093.905,03 zł, wnioskowane dofinansowanie 27.680.077 zł, umowę z Zarządem Województwa Lubelskiego zawarto w dniu 22.10.2009 r.). Wniosek o dofinansowanie został złożony w 2009 r.;

– 21.000.000 zł na przedłużenie ul. Jana Pawła II do Al. Kraśnickiej z odwodnieniem i oświetleniem w ramach RPO WL 2007-2013 (wartość projektu 48.751.473,49 zł, wnioskowane dofinansowanie 21.000.000 zł, umowę z Zarządem Województwa Lubelskiego zawarto w dniu 19.11.2010 r.). Wniosek został złożony w 2010 r.;

– 19.125.558,71 zł na infrastrukturę dla strefy ekonomicznej na Felinie (ulice Doświadczalna, Vetterów, Moritza, Banacha) w ramach RPO WL 2007-2013 (wartość projektu 25.950.670,48 zł, wnioskowane dofinansowanie 19.125.558,71 zł, umowę z Zarządem Województwa Lubelskiego zawarto w dniu 16.12.2009 r.). Wniosek został złożony w 2009 r.;

– 21.289.266,43 zł na infrastrukturę dla aktywizacji gospodarczej w dzielnicy Bursaki i Rudnik (ulice Do Dysa i Stefczyka) w ramach RPO WL 2007-2013 (wartość projektu 31.762.140,93 zł, wnioskowane dofinansowanie 23.627.934,10 zł, umowę z Zarządem Województwa Lubelskiego zawarto w dniu 25.03.2011 r.). Wniosek został złożony w 2010 r.;

– 28.682.317 zł na infrastrukturę dla strefy ekonomicznej na Felinie II etap (ulice Rataja i ulice bez nazw o dł. 5,8 km) w ramach PO RPW 2007-2013 (wartość projektu 91.461.434,89 zł, wnioskowane dofinansowanie 28.682.317 zł, umowę z PARP zawarto w dniu 05.10.2011 r.). Wniosek o został złożony w 2010 r.;

– 67.285.624 zł na budowę drogi dojazdowej do obwodnicy Lublina – przedłużenie ul. Melgiewskiej w kierunku węzła drogowego Melgiew w ramach PO RPW (wartość projektu



- 138.052.872,98 zł, wnioskowane dofinansowanie 67.285.624 zł, umowę z PARP zawarto w dniu 28.04.2010 r.). Wniosek o został złożony w 2009 r.;
- 212.888.199,13 zł na budowę drogi dojazdowej do węzła Dąbrowica obwodnicy miasta Lublin w ramach PO Infrastruktura i Środowisko (wartość projektu 546.126.964,45 zł, wnioskowane dofinansowanie 402.394.019 zł, umowa o dofinansowanie nie została jeszcze podpisana). Wniosek o został rozpatrzony pozytywnie. Dofinansowanie może zostać zwiększone w przypadku oszczędności na innych projektach;
 - 5.006.353,45 zł na przebudowę skrzyżowania al. Solidarności – ul. Dolna 3-go Maja – ul. B. Prusa w ramach PO Infrastruktura i Środowisko (wartość projektu 6.265.942,52 zł, wnioskowane dofinansowanie 5.326.051,14 zł, umowę z Centrum Unijnych Projektów Transportowych zawarto w dniu 17.03.2011 r.). Wniosek został złożony w 2010 r.;
 - 5.229.342,87 zł na przebudowę ulic 3-go Maja i Radziwiłłowskiej wraz ze skrzyżowaniami i elementami okolicznej architektury w ramach RPO WL 2007-2013 (wartość projektu 12.494.118,43 zł, wnioskowane dofinansowanie na 6.335.598,70 zł). Projekt zgłoszony w ramach konkursu w październiku 2010 r. – rozpatrzony pozytywnie, złożono dokumenty do umowy o dofinansowanie;
 - 46.000.000 zł na drogi realizowane w ramach Zintegrowanego Systemu Miejskiego Systemu Transportu Publicznego (wartość projektu w części dot. dróg 71.190.000 zł, wnioskowane dofinansowanie 46.000.000 zł, umowę z PARP zawarto 01.09.2011 r.). Projekt wpisano na listę projektów indywidualnych PO RPW. Wniosek został złożony 30.03.2011 r.;
 - dofinansowanie w łącznej kwocie 33.356.000 zł (wnioskowane dofinansowanie w tej samej kwocie) dla 3 projektów o łącznej wartości 216.350.228,64 zł ze środków rezerwy subwencji ogólnej, na podstawie pozytywnie rozpatrzonych wniosków przez Ministerstwo Infrastruktury - przedłużenie ul. Krańcowej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce (decyzja Ministra Finansów z 17.04.2009 r.), przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego Mełgiew na obwodnicy Lublina (decyzja MF z dnia 20.05.2011 r.) oraz budowa węzła Poniatowskiego (decyzja MF z dnia 29.05.2008 r.).

Negatywnie został rozpatrzony 1 wniosek - przebudowa ulic 3-go Maja i Radziwiłłowskiej wraz ze skrzyżowaniami (wartość projektu 12.494.118,43 zł, wnioskowane dofinansowanie na 5.600.000 zł). Wniosek o rezerwę subwencji ogólnej złożony do Ministerstwa Infrastruktury w 2010 r. został rozpatrzony negatywnie. Niepozyskanie środków zewnętrznych w pierwotnie planowanym terminie było przyczyną opóźnienia realizacji zadania (pkt 2.5 protokołu kontroli).

Ponadto:



- w przypadku przebudowy ul. Narutowicza wraz z ulicami przyległymi (etap I) oraz adaptacji budynku przy ul. Narutowicza 32a na potrzeby Państwowej Szkoły Muzycznej I i II stopnia im. T. Szeligowskiego w Lublinie (wartość projektu 20.872.713,79 zł, wnioskowane dofinansowanie 10.000.000 zł), projekt złożono w ramach konkursu w październiku 2010 r. do RPO WL 2007-2013. Został on oceniony pozytywnie, nie otrzymał jednak dofinansowania z powodu wyczerpania dostępnej alokacji, umieszczony został na liście rezerwowej. Złożono protest, który został uznany za zasadny. Obecnie trwa ponowna ocena;
- w przypadku dróg dojazdowych do węzła drogowego „Jakubowice” obwodnicy Miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19 (wartość projektu 131.600.000 zł, wnioskowane dofinansowanie na 65.050.000 zł), wniosek o dofinansowanie z funduszy Ministra Rozwoju Regionalnego w ramach rezerwy celowej budżetu państwa złożono we wrześniu 2011 r. i uzyskano pozytywną ocenę, co do zasadności finansowania. Obecnie UM oczekuje na decyzję Ministra Finansów;
- projektu Lubelski Lipiec`80 od ul. Piłsudskiego do ul. Głębokiej oraz projektu rondo Lubelski Lipiec`80 wraz z mostem na rzece Czerniejówce oraz przebudową ul. Fabrycznej w ramach działania 5.1 „Regionalny układ transportowy” RPO WL (wartość projektów 144.820.000 zł, wnioskowane dofinansowanie – do 80% wydatków kwalifikowalnych) nie umieszczono w Indykatorywnym Wykazie Indywidualnych Projektów Kluczowych RPO WL 2007-2013, pomimo podejmowanych działań przez UM. Brak dofinansowania skutkowało rezygnacją z realizacji zadań (pkt 2.5 protokołu kontroli).

[Dowód: akta kontroli, str. 893-897, 1364-1368, 1454-1462]

Do głównych zadań w zakresie budowy lub modernizacji dróg, realizowanych w latach 2008-2011 i posiadających współfinansowanie ze środków zewnętrznych należały: przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew”, przedłużenie ul. Krańcowej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce oraz przedłużenie ul. Jana Pawła II do Al. Kraśnickiej z odwodnieniem i oświetleniem.

Ponadto:

- w 2009 r. UM otrzymał łącznie 19.000 zł od podmiotów prywatnych na realizację 2 zadań w ramach partnerstwa (przebudowa ul. Mełgiewskiej od skrzyżowania z ul. Gospodarczą do końca odcinka dwujezdniowego oraz ul. Bursaki i ul. Rapackiego) oraz 111.573,33 zł z wpłat od społecznych komitetów w ramach realizacji inwestycji przy współudziale mieszkańców (drogi gminne);




– w 2010 r. UM otrzymał od podmiotów prywatnych łącznie 163.000 zł (budowa ul. Roztocze od ul. Wielkopolskiej do ul. Jana Pawła II wraz ze skrzyżowaniem oraz ul. Granitowa) oraz 199.860,24 zł z wpłat od społecznych komitetów (drogi gminne).

[Dowód: akta kontroli, str. 1369-1387]

1.2.3. Długość dróg zarządzanych przez Miasto wynosiła wg stanu na dzień 31.12.2003 r. 0,48941 tys. km, wg stanu na dzień 31.12.2007 r. 0,50701 tys. km, a wg stanu na dzień 30.06.2011 r. 0,53911 tys. km. Przyrost długości dróg w latach 2008-2011 (do 30.06) wyniósł 31,50 km, w tym: dróg publicznych krajowych 0,34 km; dróg wojewódzkich 1,69 km; dróg powiatowych (-4,92 km) i dróg gminnych 34,39 km.

W latach 2008-2011 (do 30.06) łączna długość dróg wybudowanych lub zmodernizowanych wyniosła 33,949 km (co stanowi 6,3% długości dróg publicznych zarządzanych przez Miasto wg stanu na 30.06.2011 r.), w tym:

- wybudowanych zostało 16,921 km dróg, z czego 1,350 km dróg publicznych krajowych, 4,650 km dróg publicznych powiatowych i 10,921 km dróg publicznych gminnych;
- zmodernizowanych zostało 17,028 km dróg, z czego 1,792 km dróg publicznych krajowych, 1,164 km dróg publicznych wojewódzkich, 5,878 km dróg publicznych powiatowych i 8,194 km dróg publicznych gminnych.

Według stanu na 30.06.2011 r. długość dróg znajdujących się w trakcie budowy lub modernizacji wynosi łącznie 15,99 km, z czego 2,57 km dróg publicznych krajowych, 4,34 km dróg publicznych wojewódzkich, 5,66 km dróg publicznych powiatowych i 3,42 km dróg publicznych gminnych.

Łączna długość dróg wybudowanych lub zmodernizowanych w latach 2004-2007 wyniosła 22,814 km, z czego dróg publicznych krajowych 2,879 km, dróg publicznych powiatowych 4,893 km i dróg publicznych gminnych 15,042 km. Do zadań zrealizowanych do 30.06.2011 r. należało w szczególności: przedłużenie ul. Krańcowej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce oraz przedłużenie ul. Jana Pawła II do Al. Kraśnickiej z odwodnieniem i oświetleniem.

W latach 2008-2011 (do 30.06) wybudowano jeden most (obiekt mostowy w ramach zadania „budowa ul. Grygowej” zrealizowany w 2008 r.) i jedno skrzyżowanie drogowe wielopoziomowe (węzeł drogowy Poniatowskiego – łącznica 1-8), natomiast w latach 2004-2007 nie wybudowano żadnego mostu i wybudowano jedno skrzyżowanie wielopoziomowe.

[Dowód: akta kontroli, str. 830-832, 836]

Wyjaśniając przyczyny rozbieżności pomiędzy przyrostem dróg w okresie 2008-2011 (do 30.06), a długością wybudowanych w tym czasie dróg, Grażyna Rodak Kierownik Wydziału

Ewidencji w ZDM wyjaśniła, że „w 2008 r. w celu zaktualizowania i zweryfikowania danych zawartych w ewidencji miasta odnośnie długości dróg zarządzanych przez Miasto zlecono wykonanie ewidencji dróg publicznych. W czerwcu 2010 r. zakończono pomiar rzeczywistej długości dróg i okazało się, że długość dróg jest wyższa aniżeli wykazana w ewidencji. Wyniki pomiarów zostały wprowadzone do elektronicznej ewidencji dróg w dniu 21 czerwca 2010 r. czym skorygowano dotychczasowy kilometrą dróg publicznych na terenie Miasta Lublin. Rozbieżność może wynikać z zastosowania obecnej, dużo dokładniejszej techniki pomiaru”.

[Dowód: akta kontroli, str. 1469]

Do zadań pozostających w realizacji na dzień kontroli należy w szczególności przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew” na obwodnicy Lublina (realizację rozpoczęto w 2010 r., zakończenie planowane jest na 2012 r.) oraz przebudowa ul. 3-go Maja i Radziwiłłowskiej wraz ze skrzyżowaniami (realizację rozpoczęto w 2011 r., zakończenie zaplanowano na 2012 r.).

[Dowód: akta kontroli, str. 843]

1.3. W latach 2008-2011 nie były przeprowadzane w Urzędzie kontrole wewnętrzne w zakresie inwestycji drogowych. W 2008 r. Wydział Audytu i Kontroli przeprowadził zadanie audytowe pod nazwą „Przygotowanie i koordynowanie realizowanych przez Miasto, lub z udziałem Miasta inwestycji”, natomiast w 2009 r. Wydział ten przeprowadził czynności doradcze¹ w zakresie „Planowania strategicznego” oraz w zakresie „Systemu transportu miejskiego – cele i działania w dokumentach strategicznych”.

[Dowód: akta kontroli, str. 547]

W wyniku ww. zadania audytowego przeprowadzonego w 2008 r. sformułowano m.in. następujące zalecenia, opinie bądź wnioski: opracować procedurę planowania, przygotowywania i realizacji inwestycji, w której wprowadzić odpowiednie mechanizmy kontrolne dla wskazanych zagrożeń; przygotować projekt zmiany procedury uchwalania budżetu w zakresie wprowadzania wydatków na nowe zadania inwestycyjne za zgodą lub z upoważnienia Rady Miasta oraz po udokumentowaniu przeprowadzenia przez Wydział Inwestycji (lub Rozwoju i Funduszy Europejskich) wstępnej oceny celowości w tym określonych analiz potrzeb, ekonomiczno-finansowych i innych; przygotować projekt zmiany zasad wstępnej oceny celowości zaciągania zobowiązań finansowych i dokonywania wydatków, w celu określenia odrębnych zasad przeprowadzania wstępnej oceny celowości wydatków inwestycyjnych; rozważyć przygotowanie projektu uchwały Rady Miasta w

¹ Art. 48 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 30.06.2005 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 249, poz. 2104 ze zm.).

sprawie podejmowania nowych inwestycji, w tym obowiązku przygotowania niezbędnych analiz finansowych, w tym celowości; rozważyć wprowadzenie do procedur planowania i realizacji wszystkich inwestycji mechanizmów zalecanych w metodykach zarządzania procesowego, teorii zarządzania poprzez cele, zarządzania projektami dofinansowywanymi z funduszy europejskich. Rekomendacje sformułowano w wyniku ustalenia m.in., że: brak było jasnego określenia w Regulaminach Organizacyjnych kompetencji koordynacyjnych komórek organizacyjnych; brak jest spójnej procedury planowania, przygotowywania i realizacji inwestycji; prace nad zadaniami inwestycyjnymi w ramach „dokumentacji przyszłościowej” podejmowano bez każdorazowej, indywidualnej dla zadania, zgody Rady Miasta lub Prezydenta; inwestycje były rozpoczynane bez dokonania analizy celowości, oceny efektywności ekonomicznej, oszacowania kosztów; dokumentacja niektórych inwestycji zawierała błędy, braki i nieścisłości, które wymagały wyjaśnień, poprawek, uzupełnień i aktualizacji.

[Dowód: akta kontroli, str. 562, 1588-1628]

Zgłaszając swoje stanowisko wobec sprawozdania z ww. audytu Marzena Jodłowska ówczesny Dyrektor Wydziału Inwestycji, w piśmie z dnia 23.03.2009 r., poinformowała Prezydenta Miasta Lublin, że część rekomendacji wykracza poza kompetencje Wydziału Inwestycji i w związku z tym proponuje przekazać je do realizacji innym jednostkom organizacyjnym UM oraz podała m.in., że:

- przyjmuje do realizacji rekomendację w zakresie przygotowania projektu szczegółowej procedury planowania, przygotowania i realizacji inwestycji. Zgodnie z ww. pismem, w terminie do 31.12.2009 r. zostanie przygotowany przez Wydział projekt szczegółowej procedury dotyczącej przygotowania i realizacji inwestycji, zawierającej rekomendowane elementy, z zastrzeżeniem: a) dokonania oceny celowości, analizy efektywności ekonomicznej inwestycji, oszacowania kosztów, ustalenia efektów rzeczowych i sposobu ich zagospodarowania – w przygotowywanym projekcie procedury, zostaną ujęte zapisy dotyczące opracowania wskazanych ocen celowości planowanych inwestycji; b) uzgadniania z Radą Miasta decyzji o rozpoczęciu nowej inwestycji indywidualnie dla każdego zadania inwestycyjnego (także w ramach dokumentacji przyszłościowej) – w projekcie procedury, rozpoczęcie inwestycji zostanie uwarunkowane od stosownych zapisów w budżecie Miasta lub w przypadku pilnego rozpoczęcia prac, dotyczących przygotowania dokumentacji technicznej, od zgody Prezydenta Miasta Lublin; c) przygotowania projektu zmiany



procedury uchwalania budżetu w zakresie wprowadzania wydatków na nowe zadania inwestycyjne za zgodą lub z upoważnienia Rady Miasta oraz po udokumentowaniu przeprowadzenia przez Wydział Inwestycji (lub Wydział Rozwoju i Funduszy Europejskich) wstępnej oceny celowości w tym określonych analiz potrzeb, ekonomiczno-finansowych lub innych – rekomendacja w kompetencji Wydziału Budżetu i Księgowości;

– rekomendacja w zakresie zasad wstępnej oceny celowości zaciągania zobowiązań finansowych i dokonywania wydatków w UM, w celu określenia odrębnych zasad przeprowadzania wstępnej oceny celowości w przypadku wydatków inwestycyjnych (np. z uwzględnieniem udokumentowania analizy potrzeb, opiniowania na KIRM, konsultacji społecznych lub innych wymogów) – rekomendacja do wspólnej realizacji przez Wydział Organizacji i Wydział Inwestycji;

– rekomendacja w zakresie rozważenia przygotowania projektu uchwały Rady Miasta w sprawie podejmowania nowych inwestycji, w tym obowiązku przygotowania przez UM niezbędnych analiz celowości, potrzeb i finansowych – zostanie to w miarę możliwości ujęte w projekcie szczegółowej procedury przygotowywania i realizacji inwestycji;

– rekomendacja w zakresie wprowadzenia do procedur planowania i realizacji wszystkich inwestycji mechanizmów zalecanych w metodykach zarządzania procesowego, teorii zarządzania procesowego, teorii zarządzania poprzez cele, zarządzania projektami np. PRINCE2, wytycznych OECD lub zasad kontraktowania FIDIC czy zasad planowania inwestycji (ZCP) dofinansowywanych z funduszy europejskich lub kredytów bankowych – zostanie w miarę możliwości ujęte w projekcie szczegółowej procedury.

[Dowód: akta kontroli, str. 571-574]

Marzena Jodłowska, ówczesny Dyrektor Wydziału Inwestycji UM, w piśmie z dnia 12.02.2010 r. poinformowała Wydział Audytu i Kontroli UM o aktualnym stanie prac dotyczących realizacji niezakończonych zaleceń. Wskazała m.in., że zarządzeniem nr 833/2009 Prezydenta Miasta Lublin z dnia 24.11.2009 r. został powołany międzywydziałowy Zespół Zadaniowy ds. opracowania procedur PRINCE2 dla UM, mający za zadanie m.in. opracowanie procedur związanych z inicjowaniem, realizacją i zakończeniem inwestycji realizowanych przez Miasto Lublin. M. Jodłowska poinformowała również, że zasady związane z oceną celowości wydatków inwestycyjnych będzie określała ww. procedura PRINCE2, a bieżącą kontrolę w zakresie zasad zaciągania zobowiązań i dokonywania wydatków ułatwi wdrażany przez Wydział Budżetu i Księgowości budżet zadaniowy.



Zgodnie z zarządzeniem Prezydenta Miasta Lublin z dnia 24.11.2009 r. w sprawie powołania Zespołu Zadaniowego ds. opracowania procedur PRINCE2 dla UM Lublin, Zespół miał wykonywać swoje czynności do końca marca 2010 r.

[Dowód: akta kontroli, str. 575-580]

Ustalono, że do dnia kontroli NIK nie zostały zrealizowane rekomendacje sformułowane, w wyniku ww. zadania audytowego. Odnosząc się do pytania o przyczyny braku realizacji tych rekomendacji (mających związek z przygotowaniem i realizacją inwestycji drogowych), a także do pytania o efekty prac ww. Zespołu Zadaniowego, Krzysztof Żuk Prezydent Miasta Lublin wyjaśnił, że *„realizacja zadań poaudytowych została skierowana do byłej dyrektor Wydziału Inwestycji, która przesuwała termin ich wykonania uzasadniając to spiętrzeniem działań w zakresie prowadzonych inwestycji miejskich. Zarządzeniem nr 833/2009 z dnia 24.11.2009 r. został powołany międzywydziałowy Zespół Zadaniowy ds. opracowania procedur PRINCE2 dla UM Lublin, mający za zadanie m.in. opracowanie procedur związanych z inicjowaniem, realizacją i zakończeniem inwestycji realizowanych przez Miasto Lublin. W wyniku jego prac powstała procedura, której wdrożenie ograniczono do zarządzania projektami nieinwestycyjnymi współfinansowanymi ze źródeł zewnętrznych (...). Przyjęcie takiego rozwiązania ma charakter pilotażowy i podyktowane było potrzebą przetestowania tego zaawansowanego narzędzia na stosunkowo prostych procesach. Potrzeba rozwiązania problemu przygotowania inwestycji do realizacji nie uszła jednak mojej uwadze i obecnie Wydział Funduszy Europejskich opracowuje procedurę przygotowania projektów inwestycyjnych współfinansowanych ze źródeł zewnętrznych. Kolejnym etapem będzie opracowanie i wdrożenie komplementarnej procedury przygotowania inwestycji miejskich (w tym też drogowych) niezależnie od źródeł finansowania. Nadzorowanie prac nad procedurą, w tym nad aktywnym udziałem w nich odpowiednio Wydziału Inwestycji i Remontów oraz Zarządu Dróg i Mostów powierzyłem Panu Stanisławowi Kalinowskiemu Zastępcy Prezydenta ds. inwestycji i rozwoju, który przeprowadził już robocze spotkanie w tej sprawie i wydał pierwsze dyspozycje”.*

[Dowód: akta kontroli, str. 1342-1346]

W wyniku przeprowadzonych w 2009 r. czynności doradczych w zakresie „Planowania strategicznego” sformułowano m.in. następujące zalecenia lub opinie i wnioski: opracować i wdrożyć systemy zarządzania wykonywaniem Strategii Miasta Lublin na lata 2008-2015 i Wieloletniego Planu Inwestycyjnego; opracować i wdrożyć procedury inicjowania i przygotowywania inwestycji miejskich, w tym zasad szacowania ich kosztów;



zaktualizować WPI i ustalić priorytety dla zadań inwestycyjnych; powiązać ściśle WPI z budżetami rocznymi.

Do dnia kontroli NIK nie wdrożono rekomendacji w zakresie opracowania procedury inicjowania i przygotowania inwestycji miejskich, nie wdrożono systemów zarządzania wykonywaniem Strategii Miasta Lublin i WPI, a także nie dokonano aktualizacji WPI (ustalenia w pkt 2.1.2 protokołu kontroli).

W wyniku przeprowadzonych w 2009 r. czynności doradczych w zakresie „systemu transportu miejskiego – przepływ informacji i koordynacja” sformułowano m.in. następujące zalecenia lub opinie i wnioski: skupić w jednym Departamencie wszystkie wydziały realizujące zadania związane z utrzymaniem infrastruktury drogowej; powierzyć dyrektorowi Departamentu Infrastruktury odpowiedzialność za koordynację zadań dot. utrzymania infrastruktury drogowej; rozważyć możliwość powierzenia zadań zarządcy dróg poza strukturę Urzędu Miasta; polecić Wydziałowi Dróg i Mostów sporządzenie planu rozwoju sieci drogowej wg art. 20 ustawy o drogach publicznych.

Na podstawie zarządzenia nr 504/2011 z dnia 03.06.2011 r. Prezydent Miasta Lublin powierzył Zastępcy Prezydenta ds. Infrastruktury i Rozwoju prowadzenie spraw m.in. w zakresie inwestycji realizowanych przez miasto lub z udziałem miasta, zarządzania ruchem na drogach publicznych i wewnętrznych, a także utrzymania, z wyjątkiem oczyszczania oraz remontów: dróg i urządzeń bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych. Ustalenia w zakresie utworzenia ZDM przedstawiono w pkt 1.1 niniejszego protokołu kontroli, natomiast ustalenia w zakresie sporządzenia planu rozwoju sieci drogowej w pkt 1.4 protokołu.

[Dowód: akta kontroli, str. 568-569, 1463-1464]

W 2008 r. przeprowadzono w Urzędzie następujące kontrole zewnętrzne dotyczące inwestycji drogowych:

- Lubelski Urząd Wojewódzki przeprowadził 4 kontrole zadań inwestycyjnych², w wyniku których stwierdził m.in., że projekty realizowano zgodnie z wnioskami aplikacyjnymi, kontrole postępowań o udzielenie zamówień publicznych nie wykazały uchybień skutkujących nieważnością postępowań, wydatki poniesiono w okresie kwalifikowalności;
- Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości (dalej: „PARP”) przeprowadziła kontrolę projektu „Zintegrowany system miejskiego transportu publicznego” (pre-umowa z dnia

² Przebudowa Al. G. W. Andersa od Al. Spółdzielczości Pracy do ul. Koryzonowej (wraz z rondem gen. Berbeckiego) – umowa o dofinansowanie w ramach ZPORR z 06.11.2006 r.; przebudowa Al. Smorawińskiego na odc. od Al. Kompozytorów Polskich (wraz z rondem) – umowa o dofinansowanie w ramach ZPORR z 06.11.2006 r.; przebudowa ul. Nadbystrzyckiej od ul. Jana Pawła II (bez ronda) do ul. Zana (łącznie ze skrzyżowaniem) – umowa o dofinansowanie w ramach ZPORR z 24.08.2006 r.; budowa trakcji trolejbusowej w ulicach Roztocze-Orkana-Armii Krajowej-Boh. Monte Cassino-Wileńska-Głęboka - umowa o dofinansowanie w ramach ZPORR z 24.08.2006 r.

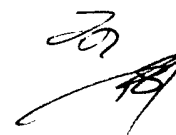
21.05.2008 r. w ramach PO RPW na lata 2007-2013), w wyniku której nie stwierdziła nieprawidłowości ani uchybień;

W 2009 r. przeprowadzono m.in. następujące kontrole (poza kontrolami NIK):

- Ministerstwo Infrastruktury przeprowadziło kontrolę zakończenia realizacji „Przebudowy węzła drogowego Poniatowskiego (...)” (umowa o dofinansowanie nr 102/08 z dnia 30.12.2008 r. w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport) nie stwierdzając nieprawidłowości, poza 5-dniowym opóźnieniem przekazania sprawozdania końcowego;
- na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego została przeprowadzona kontrola zamówień publicznych w projekcie „Budowa łącznic nr 1 i 8 oraz 6 i 7 węzła drogowego ul. Poniatowskiego w Lublinie” (umowa o dofinansowanie z dnia 30.12.2008 r. w ramach SPOT), w wyniku której zalecono: sporządzać ogłoszenia o zamówieniu publicznym zgodnie z wymogami ustawy; określać w ogłoszeniu o zamówieniu sposób uzyskania SIWZ oraz sposób dokonywania oceny spełniania warunków udziału w postępowaniu; prowadzić protokół postępowania zgodnie z wymogami; niezwłocznie zamieszczać wymagane przepisami ogłoszenie o udzieleniu zamówienia w BZP; wskazywać formę, w jakiej wykonawca powinien złożyć żądane dokumenty potwierdzające spełnianie warunków udziału w postępowaniu (stwierdzone nieprawidłowości nie miały wpływu na ważność umowy w sprawie zamówienia publicznego);
- Lubelski Urząd Wojewódzki przeprowadził kontrolę jednego zadania inwestycyjnego (budowa ul. Gnieźnieńskiej) (umowa o dofinansowanie z 20.01.2009 r. w ramach ZPORR) nie stwierdzając nieprawidłowości;
- PARP przeprowadziła 1 kontrolę („Zintegrowany system miejskiego transportu publicznego”) (pre-umowa z dnia 21.05.2008 r. w ramach PO RPW na lata 2007-2013), w wyniku której stwierdzono uchybienia formalne dokumentacji przetargowej (nieponumerowane strony, brak chronologii).

W 2010 r. przeprowadzone zostały w Urzędzie następujące kontrole dotyczące inwestycji drogowych:

- Urząd Zamówień Publicznych przeprowadził kontrolę uprzednią przetargu ograniczonego na „budowę drogi dojazdowej do obwodnicy m. Lublin – przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew” (...)”, w wyniku której stwierdził naruszenie art. 26 ust. 3 ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 ze zm.) (dalej: „Pzp”) – zamawiający wezwał wykonawców do uzupełnienia prawidłowo złożonych oświadczeń. Nie sformułowano zaleceń w tym zakresie;



- Urząd Kontroli Skarbowej w Lublinie przeprowadził audyt w ramach projektu „Przedłużenie ul. Krańcowej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce” (umowa o dofinansowanie w ramach RPO WL z dnia 22.10.2009 r.). Wg stanu na 12.10.2011 r. UKS nie wydał oceny;
- Lubelski Urząd Wojewódzki przeprowadził 2 kontrole: monitorowanie projektu „przebudowa ul. Jana Pawła II od ul. Nadbystrzyckiej (z rondem) do ul. Szafirowej” (umowa o dofinansowanie w ramach ZPORR z dnia 12.07.2005 r.) (nie stwierdzono nieprawidłowości) oraz trwałość projektu „budowa ulic gminnych Bursaki i Magnoliowej” (umowa o dofinansowanie w ramach ZPORR z dnia 23.11.2005 r.), w wyniku której stwierdzono brak oryginałów dzienników budowy. Zalecono przedstawienie do wglądu oryginałów dzienników, niezwłocznie po ich odnalezieniu. Wydział Funduszy Europejskich poinformował, że zaginęły oryginały dzienników przedłożone do wglądu podczas pierwszej kontroli LUW 17.01.2006 r.;
- Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego przeprowadził 2 kontrole, jedna z nich („Infrastruktura dla strefy ekonomicznej na Felinie) (umowa o dofinansowanie z dnia 16.12.2009 r. w ramach RPO WL 2007-2013) wg stanu na dzień 12.10.2011 r. nie została zakończona, natomiast druga („przedłużenie ul. Krańcowej do ul. Kunickiego”) (umowa o dofinansowanie w ramach RPO WL z dnia 22.10.2009 r.) nie wykazała nieprawidłowości;
- PARP przeprowadziła kontrolę projektu „Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego” (pre-umowa z dnia 21.05.2008 r. w ramach PO RPW na lata 2007-2013), w wyniku której stwierdzono nieterminowy zwrot wadium.

W 2011 r.:

- Lubelski Urząd Wojewódzki przeprowadził 4 kontrole: „przebudowa ul. Choiny od ul. Związkowej do ul. Paderewskiego” (umowa o dofinansowanie z dnia 03.04.2006 r. w ramach ZPORR), „przebudowa ul. Szeligowskiego od al. Smorawińskiego do ul. Związkowej” (umowa o dofinansowanie z dnia 03.04.2006 r. w ramach ZPORR), w wyniku których nie stwierdzono nieprawidłowości, kontrola trwałości projektu ZPORR „Przebudowa Al. Andersa od Al. Spółdzielczości Pracy do ul. Koryzonowej” (umowa o dofinansowanie w ramach ZPORR z 06.11.2006 r.), w wyniku której nie stwierdzono nieprawidłowości oraz kontrola trwałości projektu ZPORR „przebudowa Al. Smorawińskiego od Al. Solidarności do Al. Kompozytorów Polskich” (umowa o dofinansowanie z dnia 06.11.2006 r. w ramach ZPORR), która na dzień 12.10.2011 r. pozostawała niezakończona;
- Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego przeprowadził kontrole projektu „przedłużenie ul. Jana Pawła II do Al. Kraśnickiej” (umowa o dofinansowanie z dnia

19.11.2010 r. w ramach RPO WL 2007-2013), w wyniku której nie stwierdzono nieprawidłowości;

- PARP przeprowadziła kontrolę projektu „drogi dojazdowe do obwodnicy miasta Lublin – przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego Mełgiew” (umowa o dofinansowanie z dnia 28.04.2010 r. w ramach PO RPW 2007-2013), w wyniku której stwierdzono naruszenie art. 32 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych, poprzez ustalenie wartości zamówienia bez należytej staranności oraz brak danych osobowych inspektora nadzoru inwestorskiego w dzienniku budowy. PARP ustaliła, że wartość szacunkową zamówienia określono na 2.490 tys. zł, kwotę jaką zamierzał przeznaczyć UM na finansowanie zamówienia na 3.040 tys. zł, a najtańsza oferta została złożona z kwotą 1.027,1 tys. zł, w związku z czym wątpliwości PARP budziła staranność przy ustalaniu wartości zamówienia. UM podał sposób skalkulowania wartości i wyjaśnił, że wartość została oszacowana w oparciu o wskaźniki zawarte w „Środowiskowych Zasadach Wycen Prac Projektowych – 2009. Rozdział 1”. PARP uwzględniła odwołanie i wyjaśnienia Urzędu i odstąpiła od zarzutu naruszenia art. 32 ust. 1 Pzp oraz uwzględniła przyczyny braku danych w dziennikach budowy.
- Urząd Kontroli Skarbowej w Lublinie przeprowadził kontrolę projektu „Przedłużenie ul. Jana Pawła II do Al. Kraśnickiej” (umowa o dofinansowanie z dnia 19.11.2010 r. w ramach RPO WL 2007-2013), w wyniku której stwierdził wykonanie i rozliczenie części robót fakturami po odbiorze ostatecznym, zalecił zwrócić szczególną uwagę na zgodność poniesionych wydatków z przepisami obowiązującymi w obszarach: zamówienia publiczne, ochrona środowiska, pomoc publiczna oraz rachunkowość. Urząd złożył wyjaśnienia odnośnie omyłkowego wskazania daty ostatecznego zakończenia robót;
- wg stanu na 12.10.2011 r. w toku pozostawała kontrola Urzędu Zamówień Publicznych dotycząca robót dodatkowych na inwestycji „budowa ul. Granitowej”;
- Centrum Unijnych Projektów Transportowych (dalej: „CUPT”) przeprowadziło kontrolę dokumentacji postępowania dot. robót budowlanych w ramach projektu „przebudowa skrzyżowania: Al. Solidarności – ul. Dolna 3-go Maja – ul. B. Prusa w ciągu dróg DK 12,17” (umowa o dofinansowanie z dnia 17.03.2011 r. w ramach PO IiŚ 2007-2013), w wyniku której sformułował „ocenę z istotnymi zastrzeżeniami”. Stwierdzono: naruszenie art. 29 ust. 3 Pzp, poprzez opisanie przedmiotu zamówienia znakami towarowymi; brak wskazania kursu walut, wg jakiego będą przeliczane kwoty wyrażone w PLN; wskazanie warunków udziału w postępowaniu przez wykonawców ubiegających się wspólnie o zamówienie jedynie w SIWZ; błędny sposób wskazania wymaganego dokumentu pełnomocnictwa w SIWZ; naruszenie art.

144 ust. 1 Pzp, poprzez wprowadzenie w § 17 wzoru umowy w SIWZ zmian nieuprawniających zamawiającego do zmian umowy. CUPT sformułowało następujące zalecenia: opisywać przedmiot zamówienia w kolejnych postępowaniach bez używania znaków towarowych lub wykazać konieczność ich użycia ze względu na specyfikę przedmiotu zamówienia; wskazanie w następujących postępowaniach sposobu przeliczenia walut przy dokonywaniu oceny warunków zamówienia; zamieszczenie w następnych postępowaniach warunków udziału w postępowaniu przez wykonawców ubiegających się wspólnie o zamówienie również w ogłoszeniu; zamieszczanie w następnych postępowaniach informacji o właściwej formie pełnomocnictwa; stosowanie zapisów art. 144 ust. 1 Pzp. W związku z wynikiem kontroli z dnia 17.06.2011 r., CUPT ustaliło korektę finansową w wysokości 5% kosztów kwalifikowalnych. Prezydent Miasta Lublin złożył do CUPT dodatkowe wyjaśnienia odnośnie naruszenia art. 29 ust. 3 Pzp (CUPT podtrzymało swoje stanowisko), a następnie zwrócił się do Ministerstwa Infrastruktury o ponowne przeanalizowanie przedmiotowej oceny, w szczególności stwierdzonych naruszeń art. 29 ust. 2 i 3 Pzp oraz o uchylenie nałożonej korekty finansowej. Pismem z dnia 31.08.2011 r., Ministerstwo Infrastruktury (Instytucja Pośrednicząca PO IS) podtrzymało korektę finansową. Wysokość kosztów kwalifikowalnych dla ww. projektu wynosi 6.199.818,52 zł, wartość dofinansowania przed korektą wynosiła 5.326.051,14 zł, a po korekcie 5.006.353,45 zł.

W ramach działań zmierzających do wyeliminowania w przyszłości nieprawidłowości stwierdzonych przez CUPT opinia tej instytucji została przekazana do wszystkich jednostek zaangażowanych w realizację projektu, zorganizowano 2 spotkania przedstawicieli tych jednostek, w ramach których omawiano tematykę korekt finansowych (w tym powody ich wyznaczenia); przedstawiciele tych jednostek uczestniczyli w szkoleniach z zakresu zamówień publicznych; w celu zminimalizowania ryzyka wystąpienia nieprawidłowości Wydział Funduszy Europejskich przekazał do CUPT dokumentację przetargową planowanego zadania – pełnienie funkcji managera Projektu w ramach „budowy drogi dojazdowej do węzła Dąbrowica (...)” z prośbą o dokonanie jej weryfikacji. CUPT przeprowadziło weryfikację i przekazało uwagi i zalecenia dot. tej dokumentacji.

Inwestycje drogowe nie były w latach 2008-2011 przedmiotem skarg wpływających do Urzędu. Nie stwierdzono ukazywania się w tym okresie artykułów prasowych wskazujących na istotne nieprawidłowości w zakresie udzielania zamówień publicznych oraz prowadzenia robót budowlanych dot. dróg publicznych.


[Dowód: akta kontroli, str. 547-559, 581-615, 1465-1466, 1654-1655]

1.4. W dniu 19.10.2009 r. Delegatura NIK w Lublinie skierowała do Prezydenta Miasta Lublin wystąpienie pokontrolne nr LLU-410-23-02/09, w wyniku kontroli przeprowadzonej w Urzędzie w zakresie działań podejmowanych na rzecz usprawnienia systemu transportowego w Lublinie w latach 2004-2009 (I półrocze). W wystąpieniu pokontrolnym m.in.:

- negatywnie oceniono brak uregulowania zasad przepływu informacji oraz koordynacji działań mających na celu zapewnienie sprawnego funkcjonowania miejskiego systemu transportowego. Zaznaczono, że nie doprecyzowano, kto i w jakim zakresie realizuje poszczególne obowiązki zarządcy drogi określone w art. 20 ustawy o drogach publicznych, w szczególności zadania określonego w pkt 1, polegającego na opracowywaniu projektów planów rozwoju sieci drogowej, co skutkowało nieopracowaniem takiego projektu;
- wskazano na niespójność dokumentów planistycznych dotyczących rozwoju Lublina;
- negatywnie oceniono brak aktualizacji Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta;
- negatywnie oceniono brak podjęcia działań zmierzających do uzyskania danych obrazujących, jaki wpływ na jakość przewozów miały zmiany oferty przewozowej wprowadzone po badaniach stanu komunikacji, przeprowadzonych w latach 2005-2007;
- negatywnie oceniono zaniechanie realizacji inwestycji, której celem miało być rozwiązanie problemów komunikacyjnych pomiędzy północnymi i południowymi dzielnicami Miasta, w sytuacji gdy poniesiono już znaczące nakłady (2.440 tys. zł) na dokumentację;
- zwrócono uwagę na niewielką absorpcję środków unijnych.

Przedstawiając oceny i uwagi w wystąpieniu pokontrolnym, NIK wniosła o:

- a) zapewnienie skutecznego przepływu informacji, monitoringu oraz koordynacji działań mających na celu sprawne funkcjonowanie miejskiego systemu transportowego.
- b) precyzyjne uregulowanie w wewnętrznych aktach organizacyjnych Urzędu obowiązku zarządcy drogi określonego w art. 20 pkt 1 ustawy o drogach publicznych,
- c) dokonanie analizy dokumentów planistycznych oraz zmian w ich treści, w celu ujednoczenia polityki inwestycyjnej Miasta,
- d) podjęcie działań w celu utworzenia skutecznego systemu zbierania informacji o wykorzystaniu komunikacji zbiorowej,
- e) sporządzanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego z uwzględnieniem art. 9 ust. 4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,
- f) dokonanie oceny efektywności rozwiązań w zakresie komunikacji miejskiej, wdrożonych na podstawie wyników badań przeprowadzonych w latach 2005-2007,



- g) przyjęcie rozwiązań w systemie transportowym Lublina pozwalających na poprawę połączenia dzielnic południowych z północnymi,
- h) podjęcie skutecznych działań w celu zwiększenia absorpcji funduszy unijnych na poprawę systemu transportowego Lublina.

[Dowód: akta kontroli, str. 616-618]

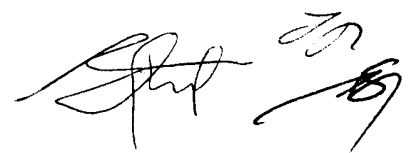
Ad. a) Odnosząc się do wniosku Prezydent Miasta Lublin w piśmie z dnia 10.12.2009 r. m.in. wskazał na ciągłe doskonalenie przepływu informacji (elektroniczny system obiegu dokumentów Mdok, którego wdrażanie zostanie ostatecznie zakończone w I kw. 2010 r., system zarządzania administracją terytorialną KSAT, wdrażanego od połowy br., wewnętrzna poczta elektroniczna, serwisów intranetowych). Wskazano również na odbywające się systematycznie od początku 2009 r. na wszystkich szczeblach struktury organizacyjnej Urzędu, tzw. przeglądy zarządzania, służących bezpośredniej komunikacji, koordynacji działań i monitorowaniu realizacji zadań.

[Dowód: akta kontroli, str. 619-629]

Krzysztof Żuk Prezydent Miasta Lublin wyjaśnił, że „działając na rzecz poprawy przepływu informacji, monitorowania i koordynacji działań dotyczących systemu transportowego utworzyłem: a) zespół zadaniowy dla projektu inwestycyjnego „Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie” (zarządzenie nr 384/2011 z dnia 04.05.2011 r.) (...); b) zespół zadaniowy ds. opracowania projektu Planu Transportowego Gminy Lublin (zarządzenie nr 862/2011 Prezydenta Miasta Lublin z dnia 24.08.2011 r.) (...); c) Ponadto w lipcu 2011 r. powstał roboczy zespół, którego zadaniem jest uzgodnienie elementów współpracy przy zlecaniu (opracowanie SIWZ, oceny ofert, itp. – ten etap prac jest zakończony) i realizacji opracowania studium rozwoju systemów komunikacyjnych miasta Lublin (...); d) Porozumieniem nr 136/ZTM/2010 z dnia 30.08.2010 r. zawartym pomiędzy ZTM a MPK Lublin sp. z o.o. powołano również Zespół ds. Analizy Aktualnego Układu Sieci Komunikacji Miejskiej w Lublinie, składający się z przedstawicieli organizatora (ZTM), przewoźnika (MPK) oraz z udziałem przedstawicieli UM Lublin oraz Rad i Zarządów Dzielnic. Zadaniem Zespołu jest aktualizacja układu sieci komunikacji miejskiej oraz opracowanie wniosków zmierzających do jego optymalizacji”.

[Dowód: akta kontroli, str. 916-921]

Ad. b) Prezydent Miasta Lublin, w piśmie z dnia 10.12.2009 r. poinformował, że za zapewnienie obowiązku określonego w art. 20 pkt 1 ustawy o drogach publicznych, w strukturze organizacyjnej UM odpowiedzialną i wiodącą komórką jest Wydział Planowania. Wszystkie pozostałe zadania, których obowiązek wykonania, wg przepisu art. 20 ustawy,

został nałożony na zarządcę drogi, podzielone zostały pomiędzy komórki organizacyjne UM, co zostało odzwierciedlone w postanowieniach regulaminów organizacyjnych Departamentu Infrastruktury i Departamentu Rozwoju.

[Dowód: akta kontroli, str. 619-629]

Do czasu utworzenia ZDM, żadna komórka organizacyjna Urzędu nie miała wprost przypisanego obowiązku zarządcy drogi określonego w art. 20 pkt 1 ustawy z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 ze zm.). Opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego przypisano utworzonemu z dniem 01.07.2011 r. ZDM.

[Dowód: akta kontroli, str. 619-629, 1335-1341]

Odnosząc się do pytania o działania podejmowane w celu opracowania planu rozwoju sieci drogowej, Eugeniusz Janicki Dyrektor ZDM i były Dyrektor Wydziału Dróg i Mostów UM wyjaśnił, że: „ZDM, wspólnie z Wydziałem Planowania Urzędu Miasta Lublin przeprowadził przetarg na opracowanie studium rozwoju systemów komunikacji miasta Lublin oraz koncepcji organizacji ruchu w obszarze centralnym miasta. Rozstrzygnięcie przetargu nastąpiło 12.10.2011 r., a podpisanie umowy z wykonawcą 20.10.2011 r.”

[Dowód: akta kontroli, str. 851]

Celem opracowania ww. Studium jest dokument określający rozwój istniejących systemów komunikacyjnych dla zaspokajania planowych potrzeb miasta, który będzie m.in. stanowił podstawę do określenia kierunków rozwoju systemów komunikacyjnych w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin, ustalania zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji w planach miejscowych, opracowywania projektów planów rozwoju sieci drogowej, planów rozwoju systemów transportu zbiorowego. Na etapie przygotowywania materiałów wyjściowych do opracowania „Studium”, pismem z dnia 03.08.2011 r. nr ZDM.ZII.7223.59.2011 Eugeniusz Janicki Dyrektor ZDM poinformował Dyrektora Wydziału Planowania UM, że w dotychczasowym planowaniu zadań inwestycyjnych ZDiM przyjmuje się jako podstawę obecnie obowiązujący dokument, jakim jest Wieloletni Plan Inwestycyjny na lata 2010-2015, uchwalony przez Radę Miasta Lublin.

[Dowód: akta kontroli, str. 851-862]

Ad. c i e) W dniu 24.06.2010 r. Rada Miasta podjęła uchwałę Nr 1075/XLIII/2010 w sprawie oceny aktualności studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin, uznającą m.in. Studium za nieaktualne w całości. W tym samym dniu podjęto

uchwałę Nr 1076/XLIII/2010 w sprawie przystąpienia do sporządzenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin.

[Dowód: akta kontroli, str. 1465-1466]

Elżbieta Matuszak Dyrektor Wydziału Planowania wyjaśniła dodatkowo, że: „w tej chwili trwają prace nad przygotowaniem uwarunkowań dla nowego dokumentu studium; wykonywane są dodatkowe i niezbędne opracowania studialne, pomocne do opisanie stanu istniejącego oraz, w późniejszym czasie do określenia kierunków rozwoju miasta. Pośród specjalistycznych opracowań studialnych opracowywanych dla potrzeb nowego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, zlecono także w drodze przetargu opracowanie studium rozwoju systemów komunikacyjnych m. Lublin”.

[Dowód: akta kontroli, str. 874-875]

Ad. d) Odnosząc się do wniosku Prezydent Miasta Lublin, w piśmie z dnia 10.12.2009 r. poinformował m.in., że jednym z zadań przyporządkowanych nowoutworzonemu Wydziałowi Planowania jest prowadzenie bazy danych statystycznych dla potrzeb dokumentów strategicznych i programowych. Wydział buduje miejski system informacji o terenie, w którym dane będą gromadzone i przetwarzane. Jednym z modułów systemu będą informacje nt. komunikacji zbiorowej. W październiku i listopadzie 2009 r. zostały przeprowadzone badania napełnienia pojazdów i struktury pasażerów części linii miejskich.

[Dowód: akta kontroli, str. 619-629]

Badania, o których mowa powyżej zostały zlecone wykonawcy zewnętrznemu w drodze umowy z dnia 09.10.2009 r., której przedmiotem było wykonanie i opracowanie wyników badań wielkości i struktury popytu na liniach lubelskiej komunikacji miejskiej, których trasy wykraczają poza granice administracyjne miasta Lublin. Wykonawca terminowo wywiązał się z zadań będących przedmiotem umowy. W wykonaniu umowy sporządzono opracowanie p.t. „Sytuacja eksploatacyjno-ekonomiczna linii podmiejskich Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie w świetle wyników badań marketingowych – jesień 2009 r.”.

[Dowód: akta kontroli, str. 1450]

Ad. f) Odnosząc się do wniosku Prezydent Miasta Lublin, w piśmie z dnia 10.12.2009 r. poinformował m.in., że analiza wyników badań napełnienia pojazdów i struktury pasażerów części linii miejskich przeprowadzonych w 2009 r. przez inną firmę i przy zastosowaniu innej metody badawczej umożliwi częściową weryfikację rozwiązań wprowadzonych po badaniach stanu komunikacji z lat 2005-2007. Prezydent poinformował również, że w 2010 r. planowane są kompleksowe badania rynku komunikacji miejskiej, które będą pełniły funkcję sprawdzającą w stosunku do badań przeprowadzonych w latach 2005-2007, a także wpłyną na

zmianę układu komunikacyjnego. Wskazał również, że w celu stałego monitorowania rynku komunikacji miejskiej ZTM planuje przeprowadzenie okresowych badań ankietowych.

[Dowód: akta kontroli, str. 619-629]

Ustalono, że w drodze umowy z dnia 14.07.2010 r. ZTM zlecił wykonawcy zewnętrznemu wykonanie badań rynku komunikacji miejskiej w Lublinie w zakresie potoków pasażerskich na liniach komunikacji miejskiej oraz więźby ruchu pasażerskiego pomiędzy rejonami komunikacyjnymi miasta. Następnie, w drodze umowy z dnia 14.04.2011 r. wykonawcy zewnętrznemu zlecono wykonanie „Analizy rynku komunikacji miejskiej w Lublinie wraz z optymalizacją oferty przewozowej, na podstawie przeprowadzonych badań rynku komunikacji miejskiej”. Wykonawca terminowo wywiązał się z postanowień umowy.

Na podstawie umowy z dnia 14.09.2010 r. ZTM zlecił również wykonywanie prac dotyczących doraźnych obserwacji i pomiaru komunikacji miejskiej w Lublinie. Umowa została na okres od 15.09.2010 r. do 31.12.2010 r. Realizacja umowy odbywała się poprzez zlecenie wykonawcy wskazanych prac w określonym zakresie i terminach. Kolejna umowa na dokonywanie tego rodzaju obserwacji została zawarta w dniu 01.03.2011 r. na okres od 01.03.2011 r. do 31.12.2011 r.

[Dowód: akta kontroli, str. 1450]

Ad. g) Odnosząc się do wniosku Prezydent Miasta Lublin, w piśmie z dnia 10.12.2009 r. poinformował, że w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz strategiach rozwoju będą uwzględniane rozwiązania zmierzające do poprawy funkcjonowania podsystemu układu drogowego ze szczególnym uwzględnieniem relacji północ-południe. Rozwiązaniem głównego problemu jest budowa bezkolizyjnego połączenia dużych dzielnic miasta Czechów-Czuby. W sytuacji znacznego obciążenia budżetu miasta wieloma kosztownymi, a równie koniecznymi inwestycjami, budowa tunelu i estakady została odsunięta w czasie. Wg ww. pisma rozważana jest możliwość podzielenia zadania na etapy, mając na względzie fakt, że inwestycja w tak newralgicznym punkcie miasta powinna być realizowana w możliwie najkrótszym czasie. Z tych względów z zadania: „przebudowa ul. Sowińskiego od skrzyżowania z ul. Głęboką, z węzłem drogowym w rejonie ul. Filaretów do skrzyżowania z Al. Raclawickimi oraz przebudową ul. Poniatowskiego do ul. Popiełuszki wraz z budową tunelu umożliwiającego przejazd pod Al. Raclawickimi” wydzielono I etap tej inwestycji, obejmujący realizację węzła drogowego w rejonie ul. Filaretów. Realizacja tego zakresu wpłynęłaby na usprawnienie istniejącego układu komunikacyjnego, zwiększenie przepustowości ruchu w rejonie ul. Filaretów, Głębokiej oraz w obszarze skrzyżowania z ul.



Sowińskiego. Wyodrębniona dokumentacja techniczna umożliwi umieszczenie zadania w budżecie miasta.

[Dowód: akta kontroli, str. 619-629]

W dniu 30.07.2010 r. na spotkaniu z udziałem Zastępcy Prezydenta Miasta Lublin w sprawie aktualizacji WPI (której ostatecznie nie dokonano), stwierdzono, że w celu usprawnienia przejazdu między północnymi a południowymi dzielnicami Miasta wskazano na konieczność budowy w latach 2011-2013 estakady nad ulicą Głęboką, a w dalszej kolejności tunelu pod al. Raławickimi.

[Dowód: akta kontroli, str. 963]

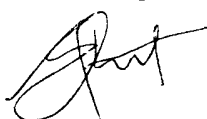
W aktualnie obowiązującej Wieloletniej Prognozie Finansowej na lata 2011-2019 (z uwzględnieniem zmian z 08.09.2011 r.) nie zawarto żadnego z ww. zadań inwestycyjnych.

[Dowód: akta kontroli, str. 140-143]

Dokumentacja projektowa tunelu pod al. Raławickimi (koszt 2.440.000 zł) straciła ważność uzgodnień przez Zespół Uzgadniania Dokumentacji Projektowej (dalej: „ZUDP”) w dniu 24.10.2008 r., dokumentacja projektowa dotycząca budowy ronda Głęboka oraz odcinka ul. Filaretów (koszt 140.300 zł) zdezaktualizowała się z dniem 30.05.2011 r., natomiast dokumentacja dotycząca budowy ul. Sowińskiego (Głęboka-Gliniania) (koszt 203.559,33 zł) zdezaktualizuje się z dniem 21.08.2012 r. (ustalenia w tym zakresie – pkt 2.4.2 lit. b, c, d).

[Dowód: akta kontroli, str. 851-852, 1152-1153]

Krzysztof Żuk Prezydent Miasta Lublin wyjaśnił, że *„powiązanie komunikacyjne relacji północ-południe (...) było wyznaczone i utrzymywane w kolejnych edycjach planu zagospodarowania przestrzennego miasta w latach 1969-1986 (ze zmianami w 1993 r., 2002 r. i 2005 r.) (...). Realizacja ww. ustaleń zagospodarowania miasta następowała z pozostawieniem wyznaczonego korytarza dla usytuowania ulicy o dwu jezdniach. W chwili obecnej nie ma możliwości wyznaczenia alternatywnych korytarzy dla ruchu kołowego niekolidujących z istniejącą zabudową miejską. Usprawnienie na tym kierunku umożliwi może kontynuacja budowy połączenia zaplanowanego od wielu lat i częściowo wykonanego (poprzez budowę w latach 1993-2008) węzła drogowego „Poniatowskiego” obejmującego budowę wiaduktu wraz z 8 łącznicami z Al. Solidarności. Dla usprawnienia powiązań komunikacji pozostał do zrealizowania odcinek obejmujący ul. Poniatowskiego, Sowińskiego, Filaretów. Jest to arteria o dużym stopniu skomplikowania wynikającym z potrzeby usytuowania jezdni zapewniającym wysoką przepustowość oraz dużej liczby skrzyżowań z istniejącym układem poprzecznym ulic i istniejącą w bliskim sąsiedztwie zabudową. W 2005 r. w perspektywie możliwości uzyskania unijnej pomocy finansowej, opracowano projekt*



tunelu pod Al. Racławickimi dla potrzeb realizacji ww. połączenia. Okazało się jednak, że w żadnym programie operacyjnym nie przewidziano dofinansowania do tego rodzaju zadań. Sytuacja budżetu miasta w ciągu ostatnich kilku lat nie pozwala na realizację tak dużego i bardzo kosztownego projektu ze środków własnych. Niezależnie od tych uwarunkowań w 2011 r. Wydział Planowania zlecił w drodze przetargu nieograniczonego opracowanie studium rozwoju systemów komunikacyjnych Lublina. (...) Doraźnie w latach 2010-2011 wykonano odcinek ul. Poniatowskiego od ul. Popieluszki do Al. Racławickich stanowiącego „wąskie gardło” w połączeniu północ-południe”.

[Dowód: akta kontroli, str. 916-921]

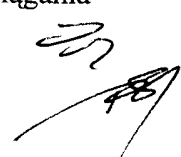
Ad. h) Odnosząc się do przedmiotowego wniosku Prezydent Miasta Lublin, w piśmie z dnia 10.12.2009 r. poinformował, że Urząd podejmuje i będzie podejmował działania w celu zwiększenia absorpcji środków unijnych, jednak podstawowym ograniczeniem są środki na zabezpieczenie wkładu własnego. Ustalenia w zakresie pozyskiwania środków unijnych przedstawiono w pkt 1.2.2. niniejszego protokołu kontroli.

[Dowód: akta kontroli, str. 619-629]

2. Opracowanie, monitorowanie oraz realizacja przyjętych przez samorząd miasta wieloletnich programów inwestycyjnych w odniesieniu do zadań inwestycyjnych dotyczących budowy i modernizacji dróg publicznych

2.1.1. Zgodnie z art. 166 ust. 1 ustawy z dnia 30.06.2005 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 249, poz. 2104 ze zm.) uchwała budżetowa może określać, oprócz limitów wydatków na okres roku budżetowego, limity wydatków na wieloletnie programy inwestycyjne, na programy realizowane ze środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy (...), ujmowane w wykazie stanowiącym załącznik do uchwały budżetowej. Wg art. 184 ust. 1 pkt 5 i 10 lit. a) tej ustawy uchwała budżetowa określa m.in. wydatki związane z wieloletnimi programami inwestycyjnymi, z wyodrębnieniem wydatków na finansowanie poszczególnych programów, a także upoważnienia dla zarządu j.s.t. do zaciągania zobowiązań na finansowanie wydatków, o których mowa w art. 166 ust. 1 ustawy.

W uchwale nr 271/XVI/2008 Rady Miasta Lublin z dnia 07.02.2008 r. w sprawie uchwalenia budżetu miasta Lublin na rok 2008, nr 545/XXVII/2008 Rady Miasta Lublin z dnia 18.12.2008 r. w sprawie uchwalenia budżetu miasta Lublin na 2009 r. oraz w uchwale nr 931/XXXVII/2009 Rady Miasta Lublin z dnia 18.12.2009 r. w sprawie uchwały budżetowej na rok 2010 zawarto m.in. wydatki związane z wieloletnimi programami inwestycyjnymi, wydatki na wieloletnie programy i projekty inwestycyjne przewidziane do realizacji z udziałem środków europejskich oraz upoważniono Prezydenta Miasta do zaciągania

zobowiązań na finansowanie wydatków związanych z tymi programami, w granicach kwot ustalonych w załącznikach do uchwały, przy czym:

- w przypadku uchwały budżetowej na 2008 r. ustalono „wydatki majątkowe na 2008 r.” (zał. nr 4), wśród których umieszczone były m.in. zadania drogowe o okresie realizacji dłuższym niż 1 rok oraz „wydatki na wieloletnie programy i projekty inwestycyjne przewidziane do realizacji z udziałem środków europejskich w latach 2008-2010” (zał. nr 7);
- w przypadku uchwał budżetowych na 2009 i 2010 r. odrębnie określono „wydatki związane z wieloletnimi programami inwestycyjnymi” (w tym zadania drogowe) (zał. nr 4 w 2009 r. i zał. nr 5 w 2010 r.) i „wydatki na programy i projekty realizowane z udziałem środków europejskich” (zał. nr 7 w 2009 i 2010 r.).

[Dowód: akta kontroli, str. 65-77, 82-103]

Podając przyczyny nieokreślenia w uchwale budżetowej na 2008 r. odrębnie wydatków związanych z wieloletnimi programami inwestycyjnymi, Mirosława Puton Dyrektor Wydziału Budżetu i Księgowości wyjaśniła, że „*art. 184 ust. 1 ustawy z dnia 30.06.2005 r. o finansach publicznych określa z czego składa się uchwała budżetowa nie precyzując jednak co i w jakiej szczegółowości zamieszczane jest w załącznikach do uchwały. Stąd też jako wypełnienie postanowienia art. 184 ust. 1 pkt 5 ww. ustawy należy traktować załącznik nr 4 – wydatki majątkowe na 2008 r., gdzie wskazane zostały wieloletnie zadania inwestycyjne wraz z określeniem kosztów finansowych dla poszczególnych zadań. Ustawa nie precyzuje co należy rozumieć przez program inwestycyjny oraz nie nakazuje odrębnego ujęcia wydatków związanych z wieloletnimi programami inwestycyjnymi np. w formie oddzielnego załącznika do uchwały budżetowej*”.

[Dowód: akta kontroli, str. 880]

Zgodnie z art. 212 ust. 1 pkt 2 ustawy o finansach publicznych z 27.08.2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240 ze zm.) uchwała budżetowa określa m.in. łączną kwotę planowanych wydatków budżetu j.s.t., z wyodrębnieniem wydatków bieżących i majątkowych. Ponadto, w art. 226-232 ww. ustawy regulują zasady opracowywania wieloletniej prognozy finansowej.

W uchwale nr 25/V/2011 Rady Miasta Lublin z dnia 27.01.2011 r. w sprawie uchwalenia budżetu miasta Lublin na 2011 r. wyodrębniono wydatki majątkowe (art. 212 ust. 1 pkt 2 ustawy o finansach publicznych z dnia 27.08.2009 r.). Z kolei, w uchwale nr 26/V/2011 z dnia 27.01.2011 r. Rada Miasta Lublin, działając na podstawie art. 228 i art. 230 ust. 6 ustawy z dnia 27.08.2009 r. o finansach publicznych przyjęła wieloletnią prognozę finansową na lata 2011-2019 (dalej: „WPF 2011-2019”) wraz z prognozą kwoty długu na lata

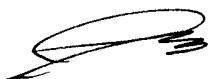
2011-2035 oraz upoważniła Prezydenta Miasta do zaciągania zobowiązań związanych z realizacją przedsięwzięć zamieszczonych w załączniku do uchwały do wysokości ustalonych limitów zobowiązań. W ramach objaśnień do WPF stwierdzono m.in., że:

- zarządzanie finansami miasta opiera się na planowaniu wieloletnim przy nadaniu priorytetowego charakteru zadaniom dofinansowywanym ze środków zewnętrznych w oparciu o Wieloletni Plan Inwestycyjny na lata 2009-2015 oraz Strategię Rozwoju Miasta Lublin na lata 2008-2015, które zakładają zrównoważony rozwój;
- podstawę opracowania założeń do WPF w zakresie wydatków inwestycyjnych stanowi Wieloletni Plan Inwestycyjny na lata 2009-2015, który określa główne kierunki inwestycji miejskich;
- przy planowaniu wydatków inwestycyjnych z uwagi na ograniczone możliwości budżetu miasta, w pierwszej kolejności proponuje się przeznaczyć środki na kontynuację zadań rozpoczętych w latach ubiegłych oraz na współfinansowanie projektów realizowanych z wykorzystaniem środków europejskich i innych źródeł bezzwrotnych. Strategicznym celem polityki miasta w 2011 r. i w kolejnych latach jest realizacja założeń WPI,
- zgodnie z przyjętą w strategicznych dokumentach miasta polityką inwestycyjną proponuje się utrzymać jako priorytetowe zadanie m.in. poprawę funkcjonowania systemu obsługi komunikacyjnej miasta, głównie poprzez budowę i modernizację dróg, powiązanie miejskiego systemu komunikacyjnego z układem zewnętrznym (...).

[Dowód: akta kontroli, str. 78-81, 104-143]

2.1.2. Wieloletni Plan Inwestycyjny na lata 2009-2015 (dalej: „WPI 2009-2015”) został przyjęty na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 08.03.1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 ze zm.) przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 467/XXV/2008 z dnia 16.10.2008 r. WPI 2009-2015 obejmuje zestawienie zadań inwestycyjnych i – zgodnie z ww. uchwałą – jest podstawą opracowania projektów budżetu Miasta Lublin w zakresie wydatków majątkowych w latach nim objętych. Zgodnie z uchwałą Prezydent Miasta jest upoważniony do podejmowania prac przygotowawczych dla zadań zawartych w WPI 2009-2015 oraz dokonuje w razie potrzeby corocznej okresowej aktualizacji WPI 2009-2015 z jednoczesnym jego rozszerzeniem o kolejny rok budżetowy. Zgodnie z WPI 2009-2015 m.in.:

- WPI nawiązuje do ustaleń zawartych w Strategii dla Miasta Lublin;
- WPI opracowany został w oparciu o zadania zawarte w budżecie miasta na 2008 r. oraz na podstawie wniosków i konsultacji z poszczególnymi wydziałami UM, w relacji do prognozy dochodów budżetu miasta;




- przy tworzeniu dokumentu przyjęto zasadę priorytetowego potraktowania zadań kontynuowanych oraz zadań, dla których procedury i decyzje są zaawansowane, a jednocześnie mają szansę współfinansowania ze środków UE lub innych bezzwrotnych źródeł zewnętrznych;
- z uwagi na ograniczone możliwości finansowe budżetu Miasta WPI 2009-2015 koncentruje się głównie na zadaniach już ujętych w budżecie miasta;
- wysokość nakładów na wykonanie zadań realizowanych lub przygotowywanych do realizacji przyjęto na podstawie studiów wykonalności, danych z przetargów, posiadanych kosztorysów inwestorskich i informacji otrzymanych z wydziałów. W wielu przypadkach nakłady inwestycyjne zostały określone jako wartości szacunkowe;
- wśród inwestycji drogowych najważniejsze to realizacja dróg dojazdowych do węzłów przyszłej obwodnicy miasta Lublin: „Dąbrowica”, „Jakubowice” i „Mełgiew” oraz usprawnienie systemu komunikacji (drogowej) wewnątrz miasta;
- realizacja zamierzeń inwestycyjnych zawartych w WPI uzależniona jest w znacznej mierze od decyzji przyznania środków z funduszy pomocowych, które w przypadku niektórych zadań mogą przesądzić o podjęciu bądź zaniechaniu ich realizacji, a także o czasie trwania procesu inwestycyjnego;
- monitoring realizacji WPI jest zapewniony poprzez coroczne opracowywanie sprawozdania z realizacji budżetu miasta, po przyjęciu którego powstaje na ogół potrzeba korekty WPI uwzględniająca wykonanie zakończonych roku i związane z tym przesunięcia w wydatkach w roku kolejnym. Jednocześnie stwarza to okazję do aktualizacji prognozy budżetowej oraz uzupełnienia wykazu inwestycji – stosownie do zmieniających się w czasie uwarunkowań i potrzeb, z jednoczesnym przesunięciem perspektywy planowania o kolejny rok. W ten sposób Miasto uzyskuje narzędzie koordynacji działań inwestycyjnych umożliwiające ich przygotowanie dokumentacyjne i starania o finansowanie ze stosownym wyprzedzeniem.

Ww. uchwała w sprawie WPI 2009-2015 była dwukrotnie zmieniana – ostatnio uchwałą Rady Miasta Lublin z dnia 18.06.2009 r. Pierwsza zmiana nie dotyczyła inwestycji drogowych, natomiast uchwałą nr 732/XXXIII/2009 Rady Miasta Lublin z dnia 18.06.2009 r. wprowadzono zmiany w zakresie budowy drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” obwodnicy miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19 – zmianie uległy łączne koszty finansowe (z „188.000 tys. zł i 19.000 tys. zł na wykup gruntów” na „290.651 tys. zł i 17.270 tys. zł na wykup gruntów”) oraz harmonogram wydatków. Zmianie



uległy również łączne koszty finansowe zadania „zintegrowany system miejskiego transportu publicznego” – z 394.000 tys. zł na 520.000 tys. zł.

[Dowód: akta kontroli, str. 443-462]

Pismem z dnia 09.04.2010 r. nr PL.PI.II.0114-0/10 Krzysztof Żuk ówczesny Zastępca Prezydenta Miasta Lublin, w związku z przystąpieniem do prac nad aktualizacją WPI 2009-2015 i przesunięciem horyzontu czasowego na lata 2011-2017 zwrócił się m.in. do Wydziału Inwestycji, Wydziału Dróg i Mostów i Wydziału Geodezji o przekazanie informacji dotyczących wieloletnich zadań i programów inwestycyjnych będących w kompetencji poszczególnych Wydziałów, a ujętych w budżecie miasta na 2010 r. i WPI 2009-2015 oraz w zakresie propozycji ujęcia nowych zadań koniecznych do realizacji w latach planowanej aktualizacji planu. Pismem z dnia 12.04.2010 r. PL.FP.I.0114-8-1/10 Zastępca Prezydenta zwrócił się w tej sprawie również do Wydziału Funduszy Europejskich.

[Dowód: akta kontroli, str. 670-671]

W dniu 25.05.2010 r. Eugeniusz Janicki Dyrektor Wydziału Dróg i Mostów przekazał do Wydziału Planowania pismo nr DM.OR.II.0114-09-19/10, w którym wniósł m.in. o dopisanie nowych zadań koniecznych do realizacji w latach planowanej aktualizacji planu o łącznej wartości 266.427.000 zł.

[Dowód: akta kontroli, str. 672-684]

Pismem z dnia 07.06.2010 r. nr BK.PL.I.3014-78/10 Wydział Budżetu i Księgowości przekazał Dyrektorowi Wydziału Planowania prognozę (wg stanu na 31.05.2010 r.) podstawowych wielkości budżetu miasta na lata 2011-2018 obejmującą m.in. kwotę planowanych wydatków majątkowych. Jednocześnie w piśmie wskazano, że nowa ustawa o finansach publicznych z dnia 27.08.2009 r. wprowadza od 2011 r. obowiązek sporządzania wieloletniej prognozy finansowej j.s.t. obejmującej m.in. limit wydatków majątkowych na przedsięwzięcia realizowane i planowane do realizacji. Prognoza będzie miała charakter nadrzędny i wszystkie inne dokumenty (np. strategia miasta, WPI) w aspekcie finansowym będą musiały być z nią zgodne. Zaznaczono też, że przepisy ustawy o finansach publicznych dotyczące WPF wskazują na konieczność powiązania jej z już funkcjonującymi dokumentami planistycznymi, stąd też wykaz przedsięwzięć ujętych w WPI stanowił będzie integralną część uchwały w sprawie WPF.

[Dowód: akta kontroli, str. 685-686]

Pismem z dnia 21.06.2010 r. nr IN.KS-2.0718.9-1/10, w związku z aktualizacją WPI, Wydział Inwestycji przekazał do Wydziału Planowania informację dotyczącą wieloletnich

zadań inwestycyjnych kontynuowanych, opracowanych projektów oraz projektów w opracowaniu, celem uwzględnienia w projekcie WPI na lata 2011-2017.

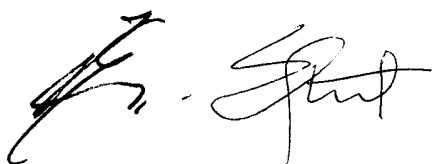
[Dowód: akta kontroli, str. 687]

WPI 2009-2015 nie został zaktualizowany. Ostatnią jego zmianę wprowadzono przywołaną powyżej uchwałą Rady Miasta z 18.06.2009 r. W wersji obowiązującej na dzień 30.11.2011 r., WPI 2009-2015 obejmuje m.in. zadania inwestycyjne w zakresie budowy lub modernizacji dróg publicznych, których realizacji nie przewiduje aktualnie obowiązująca Wieloletnia Prognoza Finansowa na lata 2011-2019 (z uwzględnieniem zmian wprowadzonych 08.09.2011 r.). Do tego rodzaju zadań należą m.in.:

- przebudowa ul. Zana zaplanowana do realizacji na lata 2008-2011 (12.500 tys. zł);
- Lubelski Lipiec '80 (Trasa Zielona) – II etap od al. Piłsudskiego do ul. Głębokiej zaplanowana do realizacji na lata 2006-2016 (90.000 tys. zł);
- rondo Lubelski Lipiec '80 wraz z mostem na rzece Czerniejówce zaplanowane na lata 2008-2015 (22.000 tys. zł);
- przebudowa ul. Narutowicza od ul. Okopowej do ul. Głębokiej z ulicami bocznymi zaplanowana na lata 2008-2011 (13.000 tys. zł);
- przedłużenie ul. Nadbystrzyckiej (od ul. Jana Pawła II do ul. Janowskiej);
- przebudowa ul. Grygowej (od ul. Pancerniaków do ul. Mełgiewskiej) wraz z przebudową wiaduktu drogowego zaplanowana na lata 2010-2012 (30.000 tys. zł).

W WPI 2009-2015 zawarte są również następujące zadania inwestycyjne, których wartość i okres realizacji odbiega od wartości i okresu realizacji podanego w WPF 2011-2019:

- drogi dojazdowe do węzła drogowego „Jakubowice” obwodnicy Lublina. Wg WPI 2009-2015 lata realizacji to 2007-2011, a wartość 52.615 tys. zł oraz wykup gruntów 21.000 tys. zł, natomiast wg WPF 2011-2019 lata realizacji to 2007-2014, a wartość 145.764 tys. zł;
- budowa drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” obwodnicy Lublina. Wg WPI 2009-2015 lata realizacji to 2007-2014, a wartość 290.651 tys. zł i 17.270 tys. zł wykup gruntu, natomiast wg WPF 2011-2019 lata realizacji to 2007-2015, a wartość to 547.218 tys. zł;
- drogi dojazdowe do obwodnicy Miasta Lublin – przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew”. Wg WPI 2009-2015 lata realizacji to 2008-2012, a wartość 70.000 tys. zł i 8.000 tys. zł wykup gruntu, natomiast wg WPF 2011-2019 lata realizacji to 2008-2012, a wartość to 150.000 tys. zł.




Z kolei WPF 2011-2019 (z uwzględnieniem zmian z dnia 08.09.2011 r.) obejmuje następujące zadania inwestycyjne w zakresie budowy lub modernizacji dróg publicznych, które nie są ujęte w aktualnie obowiązującym WPI 2009-2015:

- przebudowa ul. Łęczyńskiej zaplanowana na lata 2011-2013 (8.500 tys. zł);
- budowa ul. Węglarza (przedłużenie ul. Związkowej do ul. Walecznych) zaplanowana na lata 2007-2012 (9.750,3 tys. zł);
- przebudowa ul. Głuskiej zaplanowana na lata 2007-2012 (6.500 tys. zł);
- budowa ul. Przelot i ul. Sportowej zaplanowana na lata 2010-2012 (1.200 tys. zł);
- budowa ul. Zelwerowicza zaplanowana na lata 2009-2014 (19.000 tys. zł);
- przebudowa ul. Czwartek zaplanowana na lata 2011-2012 (700 tys. zł).

[Dowód: akta kontroli, str. 125-143, 443-462]

Odnosząc się do pytania o przyczyny wstrzymania prac nad aktualizacją WPI 2009-2015 Elżbieta Matuszak Dyrektor Wydziału Planowania wyjaśniła, że *„prace nad aktualizacją WPI nie zostały wstrzymane, lecz zawieszono. Jak wynika z posiadanych dokumentów nastąpiło to pod koniec sierpnia 2010. Spowodowane to było brakiem ostatecznych rozstrzygnięć decydujących o harmonogramach realizacji największych przedsięwzięć inwestycyjnych (nie tylko drogowych), takich jak umowy, zapewnienie finansowania zewnętrznego oraz wieloletnia prognoza finansowa, a także innych istotnych elementów niezbędnych do podejmowania kluczowych decyzji. Zebrany materiał posłużył do konstruowania załącznika do budżetu dot. wydatków majątkowych, natomiast kontynuacja prac nad WPI nastąpić miała po ustaleniu najistotniejszych uwarunkowań (głównie zewnętrznych).*

[Dowód: akta kontroli, str. 1467-1468]

Wyjaśniając przyczyny rozbieżności pomiędzy założeniami WPI 2009-2015 a WPF 2011-2019, a także odnosząc się do pytania o przyczyny braku aktualizacji WPI, Krzysztof Żuk Prezydent Miasta Lublin podał, że *„w przeciwieństwie do WPF, WPI nie jest dokumentem stricte budżetowym, ale stanowi program gospodarczy. Z uwagi na jego prognostyczny charakter oraz wprowadzenie przepisami nowej ustawy o finansach publicznych obowiązku sporządzania WPF nie było celowym ujednoczenie tych dokumentów. W tej sytuacji przeanalizuję zasadność wycofania z obiegu prawnego uchwały Rady Miasta w sprawie WPI. Ostatnia zmiana WPI miała miejsce w lutym 2009 r. Wyjaśniam przy tym, że dotychczasowy WPI na lata 2009-2015 nie zawierał zadań, które nie byłyby ujęte w budżecie miasta lub o ich realizację nie byłyby czynione starania o dofinansowanie ze środków zewnętrznych (ujęcie zadań w WPI było jednym z warunków tych starań). Bez wątplenia w chwili sporządzania*

WPF (październik/listopad 2010 r.) WPI był nieaktualny, jednak ze względu na wymogi ustawowe skupiono się na opracowaniu WPF, a nie aktualizacji WPI. WPF na lata 2011-2019 w zakresie inwestycji drogowych sporządzona została w oparciu o wnioski dyrektorów wydziałów z uwzględnieniem realnych możliwości finansowych budżetu miasta”.

[Dowód: akta kontroli, str. 916-921]

Uchwałą nr 442/XXIV/2008 z dnia 25.09.2008 r. Rada Miasta Lublin przyjęła „Strategię Rozwoju Miasta Lublin na lata 2008-2015 (aktualizacja)”. W ramach „diagnozy stanu wyjściowego” w ramach punktu „infrastruktura drogowa w mieście” stwierdzono m.in., że problemem jest zły stan techniczny dróg oraz występowanie wąskich „gardel”, szczególnie w komunikacji północ-południe. Zaznaczono, że Lublin nie ma obwodnicy miasta, przez co przez miasto przetacza się ruch tranzytowy szlakami komunikacyjnymi S19 (Białystok-Lublin-Rzeszów) oraz S17/S12 (Warszawa-Lublin-Zamość/Chełm). Są to jednocześnie drogi o największym obciążeniu lokalnym. Obwodnica Lublina planowana jest jako droga ekspresowa klasy S, do której dostęp będzie możliwy wyłącznie poprzez węzły drogowe. Urząd Miasta Lublin będzie odpowiedzialny za wybudowanie dróg dojazdowych do węzłów obwodnicy „Dąbrowica”, „Jakubowice” i „Mełgiew”. W ramach „Strategii”, w ramach punktu „Realizacja strategii rozwoju Lublina” stwierdzono, że stałym i corocznie aktualizowanym załącznikiem do strategii będzie WPI 2009-2015, pojmowany z jednej strony jako deklaracja woli samorządu, definiująca kierunki inwestowania, a z drugiej strony – będąca głównym narzędziem systemowego przygotowywania inwestycji publicznych. WPI jest uściśleniem ustaleń strategicznych w zakresie inwestycji miejskich, a jednocześnie jego coroczna aktualizacja jest głównym narzędziem systemowego aktualizowania ustaleń Strategii. Jako główne zadania inwestycyjne w zakresie rozbudowy i przebudowy istniejącego układu komunikacyjnego dla poprawy przejezdności i obsługi nowych terenów zainwestowania miejskiego wskazano: modernizację istniejącego ciągu dróg krajowych 12, 17 i 19 oraz budowę nowych węzłów łączących je z obwodnicą Lublina; budowę dróg dojazdowych do obwodnicy (przedłużenie Al. Solidarności i ul. Mełgiewskiej, budowa ul. Poligonowej); budowę ul. Krańcowej od ul. Długiej do ul. Kunickiego; budowę połączenia między al. Unii Lubelskiej i al. Piłsudskiego, a ulicami Głęboką i Krochmalną, jako poprawa dostępności rejonu dworca kolejowego; przedłużenie ul. Jana Pawła II do al. Kraśnickiej; przebudowę ul. Grygowej i jej przedłużenie do ul. Droga Męczenników Majdanka; budowę połączenia między al. Spółdzielczości Pracy, a ul. Poligonową (ul. Do Dysa).

[Dowód: akta kontroli, str. 701-707]

2.2. W związku z opracowywaniem budżetu miasta na lata 2008, 2009, 2010 i 2011 Prezydent każdorazowo, w roku poprzedzającym rok budżetowy, wydawał zarządzenia w sprawie szczegółowych zasad, trybu i terminów opracowania materiałów do projektu budżetu miasta (zarządzenia: nr 222/2007 z dnia 08.05.2007 r., nr 286/2008 z dnia 12.05.2008 r., nr 357/2009 z dnia 07.05.2009 r. i nr 451/2010 z dnia 30.06.2010 r.). W zarządzeniach dotyczących lat 2008-2010 ustalono m.in., że Dyrektor Wydziału Strategii i Rozwoju (w przypadku 2008 r.) lub Dyrektor Wydziału Rozwoju i Funduszy Europejskich (w przypadku 2009 i 2010 r.) opracowuje (na podstawie wniosków z właściwych wydziałów) m.in. wykaz wydatków majątkowych budżetu miasta planowanych do realizacji w roku budżetowym. Materiały te podlegają przekazaniu do Wydziału Budżetu i Księgowości w terminie do końca września roku poprzedzającego rok budżetowy (w przypadku budżetu na 2008 r. – do 02.10.2007 r.). M.in. na podstawie wykazów wydatków majątkowych planowanych do realizacji w roku budżetowym, Skarbnik Miasta opracowuje i przedkłada Prezydentowi Miasta wstępną wersję projektu budżetu miasta. Ponadto stosownie do ww. zarządzeń, Dyrektor Wydziału Funduszy Europejskich (w przypadku budżetu na 2008 r.) lub Dyrektor Wydziału Rozwoju i Funduszy Europejskich (w przypadku budżetu na 2009 r. i 2010 r.) opracowuje wykaz wydatków na programy i projekty realizowane z udziałem środków europejskich.

W zarządzeniu dotyczącym projektu budżetu na 2008 r. stwierdzono, że podstawą opracowania projektu budżetu Miasta Lublin są m.in.: Strategia Rozwoju Miasta Lublin oraz wieloletni plan inwestycyjny (WPI 2005-2008 przyjęty uchwałą Rady Miasta Lublin nr 741/XXXI/2005 z dnia 19.05.2005 r.). Z kolei, w zarządzeniach dotyczących lat budżetowych 2009 i 2010 ustalono, że podstawą do opracowania projektu budżetu miasta są strategie, programy i plany uchwalone przez Radę Miasta Lublin.

Stosownie do zarządzenia nr 451/2010 Prezydenta Miasta Lublin z dnia 30.06.2010 r. wnioski w sprawie wydatków budżetowych na etapie opracowywania materiałów do projektu uchwały budżetowej na 2011 r. przedkładane są przez dyrektorów wydziałów bezpośrednio do Wydziału Budżetu i Księgowości, który przygotowuje zbiorcze zestawienie m.in. proponowanych wydatków i przedkłada je Skarbnikowi Miasta, który przedstawia Prezydentowi wstępną wersję projektu uchwały budżetowej, który z kolei dokonuje analizy materiałów oraz wydaje zarządzenie w sprawie przyjęcia projektu uchwały budżetowej i przedkłada go Radzie Miasta i Regionalnej Izbie Obrachunkowej wraz z uzasadnieniem i materiałami informacyjnymi.



Przepisy ww. zarządzeń nie ustanawiały kryteriów i trybu oceny wniosków, wymagały natomiast przedstawienia w formie zbiorczych zestawień podstawowych informacji o zadaniu, m.in. nazwy, okresu realizacji, celu i łącznych nakładów finansowych, a także wskazania sposobu i podstaw kalkulacji wydatków na poszczególne zadania. Nie wymagano natomiast sporządzenia analizy ekonomicznej efektywności planowanych do realizacji zadań.

[Dowód: akta kontroli, str. 630-669]

W dniu 02.09.2011 r. Prezydent Miasta Lublin wydał zarządzenie nr 902/2011 w sprawie trybu prac nad projektem WPF, dokonywania zmian WPF oraz opracowywania materiałów i sporządzania informacji o kształtowaniu się WPF, w którym wprowadzono m.in.:

- formularz wniosku dotyczącego przedsięwzięcia inwestycyjnego, który wymaga podania informacji m.in. o etapach realizacji i sposobach finansowania przedsięwzięcia, planowanym całkowitym zakresie rzeczowym, a także zakresie w roku budżetowym, informacji o stanie zaawansowania w pozyskiwaniu środków zewnętrznych bezzwrotnych, łącznych nakładach na zadanie, podstawowych parametrach inwestycji (w przypadku dróg m.in. długość odcinka, liczba skrzyżowań, liczba i rodzaj obiektów inżynierskich), a także wymaga uzgodnienia z jednostką nadzorującą zgłaszającego, opinii Wydziału Budżetu i Księgowości oraz akceptacji Skarbnika i Prezydenta bądź Zastępcy;
- formularz wniosku dotyczącego zmian w wykazie wieloletnich, który wymaga w szczególności podania uzasadnienia wnioskowanej zmiany, podania całkowitego, a także przypadającego na dany rok zakresu rzeczowego przed zmianą i po zmianie (w przypadku zmian zakresu) oraz wymaga uzgodnień, opinii i akceptacji, podobnie jak wniosek.

Zgodnie z wprowadzonymi zasadami, wnioski przygotowywane są przez dyrektorów jednostek organizacyjnych realizujących przedsięwzięcia i po uzyskaniu stosownych uzgodnień przedkładane są do Wydziału Budżetu i Księgowości, który następnie sporządza zestawienie przedsięwzięć inwestycyjnych i przekazuje je do Wydziału Strategii i Obsługi Inwestorów wraz z informacją w zakresie limitu prognozowanej kwoty wydatków majątkowych, który z kolei je weryfikuje i do dnia 25.10 roku poprzedzającego rok budżetowy organizuje spotkanie z udziałem Skarbnika oraz przedstawicieli Wydziału Funduszy Europejskich, Wydziału Inwestycji i Remontów, Zarządu Dróg i Mostów oraz Wydziału Budżetu i Księgowości w celu dokonania ostatecznych uzgodnień w zakresie wniosków do projektu WPF. Następnie Wydział Strategii i Obsługi Inwestorów przekazuje Wydziałowi Budżetu i Księgowości zestawienie wieloletnich przedsięwzięć zaakceptowanych przez Prezydenta, który wydaje zarządzenie w sprawie przyjęcia projektu uchwały w sprawie WPF.



[Dowód: akta kontroli, str. 1347-1361]

2.3. W ramach opracowywania materiałów do projektu budżetu miasta na 2008 r. Wydział Rozwoju i Funduszy Europejskich opracował zbiorcze zestawienie pod nazwą „Wydatki majątkowe na 2008 r.”, które zawierało, zestawienie wydatków m.in. w zakresie budowy i modernizacji dróg publicznych. Zawarto w nim m.in. zakres rzeczowy poszczególnych zadań na 2008 r., lata realizacji oraz łączne nakłady finansowe, a także wydatki planowane na 2008 r. W „uzasadnieniu do projektu planu wydatków majątkowych na 2008 r.” podpisanym przez Eugeniusza Wojtasia ówczesnego Zastępcę Dyrektora Wydziału Rozwoju i Funduszy Europejskich, wyliczono zadania drogowe, „jakię zamierza się głównie realizować” bez wskazania przesłanek wyboru poszczególnych zadań. Na etapie opracowywania tych materiałów brak było pisemnych wniosków od Wydziału Inwestycji w zakresie zadań dotyczących budowy lub modernizacji dróg, zgłaszanych, w trybie określonym w zarządzeniu Prezydenta Miasta Lublin w sprawie przygotowania materiałów do projektu budżetu miasta na 2008 r.

[Dowód: akta kontroli, str. 1264-1273]

Elżbieta Matuszak Dyrektor Wydziału Planowania wyjaśniła, że „*pomimo nieprzedłożenia materiałów opracowanych przez właściwe wydziały w trybie wzmiankowanego zarządzenia Prezydenta, co wyjaśnić można wprowadzaniem istotnych zmian organizacyjnych i brakami kadrowymi, komórka odpowiedzialna za przygotowanie propozycji planu wydatków majątkowych wywiązała się ze zobowiązania. Plan wydatków majątkowych na 2008 r. w zakresie budowy i modernizacji dróg został opracowany w oparciu o: założenia do projektu budżetu miasta na 2008 r. (...); propozycje założeń do planu wydatków majątkowych i remontowych opracowane przez Wydział Strategii i Rozwoju (później Wydział Inwestycji) (...); wynik bezpośredniej współpracy z pracownikami komórek, które nie złożyły materiałów planistycznych – Wydział Inwestycji, Wydział Dróg i Mostów; materiały będące w Wydziale Funduszy Europejskich; protokół z posiedzenia Zespołu KIRM w dniach 6, 12, 19.06.2007 r. Złożenie ostatecznego wniosku w zakresie wydatków majątkowych do projektu budżetu miasta na 2008 r. poprzedzone było konsultacjami z udziałem resortowego zastępcy prezydenta i dyrektorów innych zainteresowanych wydziałów Urzędu. Wersja przedyskutowana i uzgodniona podczas narady została złożona do Wydziału Finansowego (później Wydziału Budżetu i Księgowości), jako propozycja do projektu budżetu ostatecznie opracowywanego w pionie Skarbnika Miasta, w zależności od wysokości środków planowanych na wydatki majątkowe i przedstawionemu P. Prezydentowi”.*

[Dowód: akta kontroli, str. 874-876]

W ramach opracowywania materiałów do projektu budżetu na 2009 r. propozycje zadań polegających na budowie lub modernizacji dróg do ujęcia w planie wydatków majątkowych zgłosiły Wydział Inwestycji oraz Wydział Dróg i Mostów (zbiorcze zestawienia zawierające dane jak w przypadku 2008 r.), podczas gdy - stosownie do obowiązującego wówczas Regulaminu Organizacyjnego Urzędu - przygotowywanie projektów wydatków na inwestycje drogowe na dany rok budżetowy należało do kompetencji Wydziału Inwestycji. Zestawienie planowanych wydatków majątkowych przekazał również Wydział Geodezji (w zakresie wykupu gruntów w związku z zadaniami drogowymi). W dniu 30.09.2008 r. plan wydatków majątkowych, opracowany na bazie propozycji z ww. Wydziałów, został przekazany przez Wydział Rozwoju i Funduszy Europejskich do Wydziału Budżetu i Księgowości. Materiały planistyczne z ww. Wydziałów, a także materiały przekazane następnie do Wydziału Budżetu i Księgowości przez Wydział Rozwoju i Funduszy Europejskich nie zawierały uzasadnienia wyboru poszczególnych zadań inwestycyjnych w zakresie budowy lub modernizacji dróg publicznych.

[Dowód: akta kontroli, str. 1274-1279]

Wyjaśniając przyczyny braku uzasadnień, Elżbieta Matuszak Dyrektor Wydziału Planowania podała, że *„spiętrzenie prac – prace nad budżetem na 2009 r. zbiegły się z pracami nad aktualizacją Strategii i opracowywaniem WPI 2009-2015 – było powodem nieopracowania uzasadnienia do planu wydatków majątkowych na 2009 r.”*

[Dowód: akta kontroli, str. 874-876]

W ramach opracowywania materiałów do projektu budżetu na 2010 r. propozycje realizacji inwestycji drogowych zgłaszały Wydział Inwestycji, Wydział Dróg i Mostów oraz Wydział Geodezji w formie zbiorczych zestawień, zawierające dane jak w przypadku lat wcześniejszych. Materiały planistyczne do projektu budżetu, zawierające propozycje zadań inwestycyjnych, zostały zaakceptowane przez Zastępcę Prezydenta Miasta Lublin i przekazane do Wydziału Budżetu i Księgowości w dniu 07.10.2009 r. W ramach uzasadnienia do projektu planu wydatków majątkowych na 2010 r. stwierdzono, m.in. że: z uwagi na ograniczone możliwości finansowe miasta, propozycje rzeczowo-finansowe na 2010 r. zmierzają głównie do koncentracji środków na realizację zadań kontynuowanych i tych, które otrzymały dofinansowanie lub proponowane są do dofinansowania z bezzwrotnych źródeł zewnętrznych; w ramach planowanej na 2010 r. kwoty wydatków największe środki zostaną skierowane na prace związane z przygotowaniem i realizacją dojazdów do przyszłej obwodnicy Lublina. Ponadto, w uzasadnieniu wskazano zadania z zakresu drogownictwa, w przypadku których planuje się zakończyć realizację (7 zadań), rozpocząć realizację (6 zadań)



oraz prowadzić prace przygotowawcze i dokumentacyjne (3 zadania). W ww. dokumencie nie wskazano odrębnego uzasadnienia dla poszczególnych zadań inwestycyjnych.

[Dowód: akta kontroli, str. 1280-1292]

W ramach opracowywania materiałów do projektu budżetu na 2011 r. propozycje wydatków związanych z inwestycjami drogowymi zgłosił bezpośrednio do Wydziału Budżetu i Księgowości - Wydział Inwestycji, Wydział Dróg i Mostów oraz Wydział Geodezji w formie zbiorczych zestawień zawierających dane jak w przypadku lat wcześniejszych. W piśmie DM.OR.0114.09-46/2010 z dnia 18.10.2009 r. Wydział Dróg i Mostów zgłosił propozycję ujęcia w ramach wydatków majątkowych w dziale 600, m.in. przebudowę ul. Łęczyńskiej, Głuskiej od skrzyżowania z ul. Abramowicką do mostu na rz. Czerniejówce, a także sfinansowanie dokumentacji przyszłościowej skrzyżowania ul. Gen. Ducha, Sikorskiego i Al. Solidarności. W piśmie z dnia 28.09.2010 r. nr DM.OR.0114-09-38/10 Dyrektor Wydziału Dróg i Mostów, odnośnie wydatków inwestycyjnych, zwrócił się do Wydziału Budżetu i Księgowości o możliwość zawarcia w planach nowych zadań mających na celu poprawę układu komunikacyjnego miasta w zakresie układu drogowego, przebudowy ulic jak i oświetlenia. Materiały z ww. Wydziałów nie zawierały uzasadnienia propozycji ujęcia w budżecie wskazanych zadań inwestycyjnych.

[Dowód: akta kontroli, str. 1293-1302]

Odpowiadając na pytanie o zasady kwalifikowania do realizacji zadań inwestycyjnych w zakresie budowy lub modernizacji dróg, w sytuacji braku uzasadnień z wydziałów merytorycznych na etapie corocznego konstruowania budżetu miasta i braku planu rozwoju sieci drogowej, Elżbieta Matuszak Dyrektor Wydziału Planowania (poprzednio Kierownik referatu ds. planowania i sprawozdawczości w Wydziale Rozwoju i Funduszy Europejskich UM) wyjaśniła, że: *„w latach 2008-2010 wydatki majątkowe zdeterminowane były w dużej części koniecznością zapewnienia finansowania realizacji lub kontynuacji przedsięwzięć (o dużym zakresie i wysokich kosztach) wprowadzonych do budżetu w latach poprzednich, a więc podstawą do kwalifikacji zadań inwestycyjnych w zakresie budowy lub modernizacji dróg były następujące przesłanki: w pierwszej kolejności zadania kontynuowane (ujęte w budżecie miasta); zadania, które otrzymały dofinansowanie (podpisane umowy lub umieszczone na listach indykatywnych w programach pomocowych) lub proponowane do realizacji z pomocą finansową pochodzącą ze źródeł zewnętrznych; nowe niezbędne do poprawy bezpieczeństwa na drogach oraz powiązane z inwestycjami będącymi już w realizacji – np. zadania związane z projektem „zintegrowany system miejskiego transportu publicznego”.*



[Dowód: akta kontroli, str. 874-876]

Odnosząc się do pytania o przesłanki typowania przez Wydział Inwestycji UM zadań inwestycyjnych do budżetów miasta na lata 2008-2011 w sytuacji braku planu rozwoju sieci drogowej, a także o przyczyny braku uzasadnień wyboru poszczególnych zadań (analiza celowości, analiza ekonomiczno-finansowa), Marzena Jodłowska były Dyrektor Wydziału Inwestycji UM zeznała, że: *„w UM nie było procedur odnośnie przygotowania i zgłaszania inwestycji do budżetu. Planowano wprowadzenie procedury PRINCE2 od kwietnia 2008 r. Po audycie przeprowadzonym w 2008 r. Wydział Inwestycji skierował do Wydziału Audytu i Kontroli odpowiedzi dotyczące sformułowanych zaleceń. Większość zadań zgłaszanych do budżetu były to zadania kontynuowane z poprzedniego roku, ew. priorytety ustalone na KIRM z Prezydentem uwzględniające wnioski radnych i mieszkańców i rad dzielnic. Pojawiały się również inwestycje, w przypadku których była możliwość uzyskania środków unijnych. Były to z reguły wnioski zgłaszane przez Wydział Rozwoju i Funduszy Europejskich. Wydział Inwestycji nie uwzględniał analiz problemów komunikacyjnych ponieważ był odpowiedzialny wyłącznie za przygotowanie i realizację inwestycji wskazanych w budżecie, natomiast za wykonywanie analiz w zakresie komunikacji był odpowiedzialny zarządca drogi”*.

[Dowód: akta kontroli, str. 884-887]

Odnosząc się do pytania o przyczyny kierowania propozycji do budżetu miasta w zakresie wydatków inwestycyjnych, podczas gdy we właściwości Wydziału Dróg i Mostów pozostawały w szczególności remonty i utrzymanie dróg, a przygotowywanie projektów wydatków majątkowych należało do kompetencji Wydziału Inwestycji UM, Eugeniusz Janicki Dyrektor ZDM i były Dyrektor Wydziału Dróg i Mostów UM wyjaśnił, że *„konstruowanie planów na dany rok budżetowy jak i wieloletnich, odbywało się przy udziale przedstawicieli wydziałów przygotowujących inwestycje i remonty na terenie miasta Lublina. Ponieważ inwestycje drogowe oraz remonty i utrzymanie dróg muszą ze sobą współgrać dla zachowania prawidłowości funkcjonowania systemu obsługi komunikacyjnej miasta, zdarzało się, że Wydział Dróg i Mostów dla zachowania powiązań nowych inwestycji z ulicami remontowanymi podawał jakie inwestycje powinny znaleźć się w ww. planach. Jednakże działania te były każdorazowo konsultowane między wydziałami”*. Eugeniusz Janicki wyjaśnił również, że *„zgłaszane zadania były powiązane z istniejącym układem komunikacyjnym i z możliwością przebudowy istniejącego układu drogowego”*.

[Dowód: akta kontroli, str. 910-912, 1331-1334]

Analiza protokołów z posiedzeń Zespołu KIRM (o którym mowa w pkt 1.1 protokołu kontroli), odbytych w okresie 06.2007 r. – 06.2010 r. wykazała, że ich przedmiotem były w



szczególności bieżące problemy dotyczące przygotowania i realizacji inwestycji miejskich (w tym drogowych) – np. kwestie dotyczące uzyskania niezbędnych decyzji, problemy z przygotowaniem dokumentacji projektowych, rozwiązywanie problemów związanych z ich realizacją, kwestie wykupu gruntów. Wskazywano także np. jakie zadania należy przygotowywać pod kątem wniosków do Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych. Omawiano zagadnienia związane z przebudową sieci podziemnych związaną z zadaniami inwestycyjnymi. Zlecano przygotowanie wykazu przygotowanych inwestycji, których nie można rozpocząć ze względu na brak środków zewnętrznych (26.05.2009 r.); przeznaczonego dla radnych wykazu zaplanowanych inwestycji, których realizacja jest uwarunkowana pozyskaniem środków zewnętrznych (07.05.2009 r.); poddawano analizie możliwości co do częściowej realizacji przygotowanych zadań (01.07.2008 r.); wydawano wytyczne dla poszczególnych wydziałów w zakresie działań związanych z przygotowaniem zadań inwestycyjnych – np. przyspieszenie wydania decyzji o lokalizacji drogi czy przygotowanie dokumentów do pozwolenia na budowę (03.01.2008 r.), wydania decyzji środowiskowej, czy przygotowania przetargu (07.05.2009 r.). Stwierdzono ponadto, że nie wydawano opinii dokumentacji w fazie koncepcji; nie wydawano opinii o projektach budowlanych inwestycji kierowanej do realizacji; nie wydawano opinii dotyczących polityk rozwojowych miasta; nie stwierdzono przypadku opiniowania dokumentów strategicznych dla rozwoju miasta opracowanych na zlecenie UM i przez jednostki zewnętrzne. Omawiano natomiast m.in. przesunięcia środków finansowych pomiędzy inwestycjami, a także możliwości finansowe realizacji projektów, które nie uzyskały dofinansowania (02.06.2009 r.). [Dowód: akta kontroli, str. 1656-1657]

Analizie poddano 16 wieloletnich zadań inwestycyjnych ujętych (bądź nie ujętych, pomimo propozycji z właściwego wydziału) w budżetach miasta na lata 2008, 2009, 2010 i 2011, w tym po 4 zadania dotyczące lat budżetowych 2008, 2009, 2010 i 2011, tj.:

- na 2008 r. 1) Lubelski Lipiec `80 (trasa zielona) od al. Piłsudskiego do ul. Głębokiej; 2) rondo Lubelski Lipiec `80 wraz z mostem na rz. Czerniejówce oraz przebudowa ul. Fabrycznej; 3) wiadukt nad ul. Głęboką oraz przedłużenie ul. Sowińskiego do ul. Glinianej oraz przebudowa ul. Głębokiej (Sowińskiego-Nadbystrzycka); 4) poszerzenie ul. Choiny wraz z oświetleniem i odwodnieniem. Zadania wymienione w pkt 1 i 2 ujęto w budżecie, natomiast zadania z pkt 3 i 4 znalazły się w wykazie zadań, które z powodu braku środków na ich realizację nie zostały ujęte w projekcie budżetu miasta (zał. do projektu budżetu);
- na 2009 r. – 1) przedłużenie ul. Mełgiewskiej i przebudowa ul. w celu połączenia z węzłem drogowym „Mełgiew”; 2) przebudowa ul. Głuskiej od mostu na rz. Czerniejówce do



granic miasta; 3) przedłużenie ul. Grygowej od al. Witosa do ul. Droga Męczenników Majdanka; 4) przebudowa al. Kraśnickiej od ul. Roztocze do granic miasta. Zadania wymienione w pkt 1 i 2 ujęto w budżecie, natomiast zadania z pkt 3 i 4 znalazły się w wykazie zadań, które z powodu braku środków na ich realizację nie zostały ujęte w projekcie budżetu miasta (zał. do projektu budżetu);

– na 2010 r. – 1) przebudowa ul. 3-go Maja i ul. Radziwiłłowskiej wraz ze skrzyżowaniami; 2) Lubelski Lipiec `80 od ul. Głębokiej do ul. Krochmalnej; 3) przebudowa ul. Zana; 4) rondo Lubelski Lipiec `80 wraz z mostem na rz. Czerniejówce oraz przebudowa ul. Fabrycznej. Zadania wymienione w pkt 1 i 2 ujęto w budżecie, natomiast zadania z pkt 3 i 4 znalazły się w wykazie zadań, które z powodu braku środków na ich realizację nie zostały ujęte w projekcie budżetu miasta (zał. do projektu budżetu);

– na 2011 r. – 1) przebudowa ul. Głuskiej (od skrzyżowania ulic Kunickiego-Sierpińskiego-Abramowicka do mostu na rz. Czerniejówce); 2) ul. Zelwerowicza; 3) przebudowa ul. Łęczyńskiej; 4) budowa drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” – obwodnicy miasta Lublin. Wszystkie ww. zadania ujęto w budżecie miasta na 2011 r.

Analiza ww. propozycji finansowania przedsięwzięć inwestycyjnych wykazała, że:

a) Następujące zadania inwestycyjne zostały ujęte w budżetach miasta w okresie 2009-2011, natomiast brak ich było w wykazie zadań inwestycyjnych ujętych w WPI 2009-2015:

– przebudowa ul. Głuskiej od mostu na rzece Czerniejówce do granic miasta - zadanie ujęte w 2009 r. (łącznie nakłady 20.250 tys. zł) i w 2010 r. (łącznie nakłady 39.600,1 tys. zł). W budżecie na 2011 r. nie ujęto zadania.

[Dowód: akta kontroli, str. 88, 93, 104-111, 443-462]

Krzysztof Żuk Prezydent Miasta Lublin wyjaśnił, że przy wprowadzaniu zadania do budżetu miasta na 2009 r. i 2010 r. brano pod uwagę radykalne protesty społeczne mieszkańców tej części miasta, w tym groźbę odłączenia dzielnicy od Lublina oraz faktyczny stan ulicy.

[Dowód: akta kontroli, str. 916-921]

– Lubelski Lipiec `80 – odcinek od ul. Głębokiej do ul. Krochmalnej - zadanie ujęte w 2010 r. (łącznie planowane nakłady 90.000 tys. zł); w 2011 r. nie ujęto zadania. WPI 2009-2015 przewidywał zadanie pod nazwą: Lubelski Lipiec `80 od ul. Piłsudskiego do ul. Głębokiej.

[Dowód: akta kontroli, str. 93, 104-111, 443-462]

Krzysztof Żuk Prezydent Miasta Lublin wyjaśnił, że przy wprowadzaniu zadania do budżetu miasta na 2010 r. brano pod uwagę potrzebę zapewnienia połączenia ul. Głębokiej z odcinkiem trasy odciążającej istniejące połączenia drogowe poprzez ul. Narutowicza i ul.

Piłsudskiego. Wyjaśnienie Prezydenta Miasta Lublin w zakresie rezygnacji z realizacji zadania zamieszczono w pkt 2.5 niniejszego protokołu kontroli;

[Dowód: akta kontroli, str. 916-921]

– ul. Zelwerowicza - zadanie ujęte w 2011 r. (łącznie planowane nakłady 19.000 tys. zł).

[Dowód: akta kontroli, str. 105, 443-462, 1299]

Krzysztof Żuk Prezydent Miasta Lublin wyjaśnił, że przy wprowadzaniu zadania do budżetu miasta na 2011 r. brano pod uwagę konieczność zapewnienia połączenia komunikacyjnego nowych osiedli przy ul. Poligonowej z pominięciem obciążonego skrzyżowania ulic Al. Solidarności – ul. Sikorskiego – ul. Gen. Ducha.

[Dowód: akta kontroli, str. 916-921]

– przebudowa ul. Łęczyńskiej - zadanie ujęte w 2011 r., łącznie planowane nakłady to 8.500 tys. zł). Na konieczność realizacji tego zadania wskazywano na spotkaniu z udziałem Zastępcy Prezydenta Miasta Lublin w lipcu 2010 r. w sprawie WPI 2011-2017 (który ostatecznie nie został opracowany). Zadanie zostało również zgłoszone do planu wydatków majątkowych na 2011 r. przez Dyrektora Wydziału Dróg i Mostów.

[Dowód: akta kontroli, str. 104, 963, 1299]

Pozostałe wybrane do analizy zadania, które były ujęte w poszczególnych budżetach miasta na lata 2008-2011, były również ujęte w WPI 2009-2015, bądź w WPI na lata 2005-2008 (dot. zadań ujętych w budżecie miasta na 2008 r.), bądź Strategii Miasta na lata 2008-2015.

[Dowód: akta kontroli, str. 88, 93, 104-111, 443-462]

Odnosząc się do pytania „kto i na jakiej podstawie ostatecznie decydował o ujęciu bądź nieujęciu poszczególnych zadań inwestycyjnych w zakresie budowy lub modernizacji dróg w wykazach wieloletnich programów inwestycyjnych w latach 2008-2011, w sytuacji braku ustalonych wymogów i kryteriów dla przyjmowania do realizacji zadań inwestycyjnych oraz braku uzasadnień wniosków w tym zakresie z wydziałów merytorycznych, Krzysztof Żuk Prezydent Miasta Lublin wyjaśnił, że *„tryb prac nad przygotowaniem uchwały budżetowej określony został w uchwale nr 1072/XLIII/2010 Rady Miasta Lublin z 24.06.2010 r. (...) (wcześniej w uchwale nr 255/XIV/99 z 09.09.1999 r. ze zm.). Zgodnie z zawartymi w ww. uchwałach przepisami wewnętrznymi projekt uchwały budżetowej opracowywany jest w oparciu o wnioski, które wpłynęły do Wydziału Budżetu i Księgowości. Podstawą do opracowania wniosków są założenia (corocznie przyjmowane przez Prezydenta Miasta) oraz wytyczne określone w zarządzeniu Prezydenta Miasta w sprawie sposobu, trybu i terminów opracowywania materiałów do projektu uchwały budżetowej na dany rok budżetowy. Wstępna ocena celowości i zasadności projektów inwestycyjnych należy do Dyrektorów*

Wydziałów/jednostek organizacyjnych miasta, którzy w imieniu Prezydenta Miasta realizują politykę w określonym obszarze. Następnie zestawione wnioski są przedkładane Prezydentowi. Po uwzględnieniu zmian wniesionych przez Prezydenta, a także zmian wynikających z aktualizacji wiedzy, która wcześniej, w chwili składania wniosku, nie była znana (np. wniosek otrzymał dofinansowanie w innej wysokości niż zakładano) przygotowany jest projekt uchwały budżetowej na dany rok. Od 2011 r. opracowywana jest wieloletnia prognoza finansowa, której integralną częścią jest załącznik przedsięwzięć wieloletnich, w tym inwestycyjnych. Wnioski dot. zadań, których realizacja wykracza poza rok budżetowy podlegają procedurze określonej w zarządzeniu nr 902/2011. Formularz przedsięwzięć wieloletnich został tak skonstruowany aby ułatwić podjęcie decyzji o ujęciu lub nieujęciu danego zadania i są w nim informacje o rodzaju przedsięwzięcia, etapie realizacji, sposobie finansowania (zaawansowaniu w pozyskiwaniu środków zewnętrznych) oraz celu jaki zamierza się osiągnąć. Wnioski przedkładane podlegają akceptacji Prezydenta, Zastępców Prezydenta, Sekretarza, Skarbnika – zgodnie z podziałem kompetencji. Ustalone obecnie kryteria oceny wniosków promują zadania inwestycyjne, które są: najlepiej przygotowane do realizacji – wg opisu stanu przygotowania inwestycji umieszczonego w zał. do ww. zarządzenia; współfinansowanie ze środków niepodlegających zwrotowi, gdzie przechodzą odrębną procedurę celowości realizacji inwestycji; realizują ustawowe zadania własne Miasta i są komplementarne z innymi zadaniami. Ostateczną decyzję o kształcie projektu uchwały budżetowej i wieloletniej prognozy finansowej podejmuje Prezydent”.

[Dowód: akta kontroli, str. 1342-1346]

b) Wnioski o ujęcie poszczególnych zadań inwestycyjnych w projekcie budżetu miasta nie zawierały informacji o podstawie ustalenia okresu realizacji zadania, a także kalkulacji wielkości środków finansowych niezbędnych na jego realizację. W UM nie obowiązywały regulacje wewnętrzne dotyczące zasad postępowania w zakresie ustalania okresu realizacji zadań inwestycyjnych oraz środków finansowych niezbędnych na ich realizację. Natomiast, zgodnie z zarządzeniami Prezydenta Miasta Lublin w sprawie opracowania materiałów do projektu uchwał budżetowych na lata 2008-2011, materiały przedkładane przez Dyrektorów Wydziałów UM powinny zawierać m.in. zestawienie liczbowe planowanych wydatków ze wskazaniem sposobu i podstaw kalkulacji na poszczególne zadania. Sposób i podstawy kalkulacji nie były jednak przedstawiane przez poszczególne Wydziały w materiałach planistycznych do projektów budżetów miasta (zestawieniach proponowanych do finansowania przedsięwzięć), a także nie były egzekwowane przez Wydział Rozwoju i Funduszy Europejskich, a następnie przez Wydział Planowania na etapie opracowywania



zbiorczych wykazów programów wieloletnich, przedkładanych do Wydziału Budżetu i Księgowości (projekty budżetów na lata 2008-2010). Sposób i podstawy kalkulacji nakładów na poszczególne zadania nie były również wymagane przez Wydział Budżetu i Księgowości na etapie opracowywania projektu wydatków majątkowych na rok 2011.

[Dowód: akta kontroli, str. 1264-1302]

Elżbieta Matuszak Dyrektor Wydziału Planowania wyjaśniła, że *„mając na uwadze konieczność właściwego ustalania kosztów zadań inwestycji referat planowania i sprawozdawczości Wydziału Funduszy Europejskich, a później referat w Wydziale Planowania, w latach 2009-2010 wiele razy zwracał uwagę, w ramach prowadzonych prac nad propozycjami wydatków majątkowych do projektu budżetu, a także nad aktualizacją WPI, czy też w związku z pojedynczymi wnioskami kierowanymi poza terminem wynikającym z powoływanego powyżej zarządzenia Prezydenta Miasta, na potrzebę przedstawiania kalkulacji kosztów (planowanych nakładów) inwestycyjnych w przekazywanych przez wydziały materiałach planistycznych. W tej sprawie kierowane były pisemne wystąpienia, sugerowany format kalkulacji kosztów, sugestie dotyczące wyszczególniania różnych rodzajów wydatków, do określania całkowitych kosztów zadań. Jednakże, biorąc pod uwagę zarówno terminy zobowiązujące nas do przedłożenia materiałów budżetowych do Wydziału Budżetu i Księgowości oraz terminy przekazywanych z wydziałów materiałów do sporządzenia planów wydatków majątkowych, nie było możliwe ostateczne egzekwowanie właściwie przygotowanych materiałów. Otrzymane od jednostek źródłowe materiały planistyczne traktowano jako kompletne i sporządzone zgodnie z Zarządzeniem, oraz w dobrej wierze przekazywano do sporządzenia projektów budżetu, zgodnie z Zarządzeniem Prezydenta”*.

[Dowód: akta kontroli, str. 1229-1230]

Odnosząc się do pytania o przyczyny nieegzekwowania od wydziałów UM sposobu i podstaw kalkulacji nakładów na zadania inwestycyjne Mirosława Puton Dyrektor Wydziału Budżetu i Księgowości UM wyjaśniła, że: *„(...) obowiązek wskazania sposobu i podstaw kalkulacji planowanych wydatków na poszczególne zadania z podziałem na bieżące oraz majątkowe został doprecyzowany w formularzu wydatków majątkowych poprzez wskazanie, iż w zakresie wydatków majątkowych winno być to uzasadnienie rozszerzające informacje zawarte w tabeli poprzez stan przygotowania inwestycji. Z uwagi jednak na krótkie terminy obowiązujące w toku prac nad projektem budżetu, a także ich złożoność i obszerność prośbę o uzupełnienie wniosku do projektu budżetu kierowano telefonicznie. Część z nich pozostawała jednak bez odpowiedzi (szczególnie w formie pisemnej), natomiast w bardzo wielu*




przypadkach udzielano informacji w trakcie rozmowy telefonicznej, które były wystarczające do sporządzenia projektu budżetu. W celu zdyscyplinowania kierowników jednostek oraz poprawy jakości przedkładanych materiałów do projektu budżetu szczególnie w zakresie zadań inwestycyjnych wieloletnich, z inicjatywy Wydziału Budżetu i Księgowości, Prezydent Miasta Lublin wprowadził w formie zarządzenia (nr 902/2011) procedurę dotyczącą zadań, których realizacja wykracza poza rok budżetowy. Formularz przedsięwzięć wieloletnich został tak skonstruowany aby uzyskać wszystkie niezbędne informacje do podjęcia decyzji o ujęciu lub nie ujęciu zadania gdyż są w nim informacje o rodzaju przedsięwzięcia, etapie realizacji, sposobie finansowania (zaawansowaniu pozyskiwania środków zewnętrznych) oraz celu jaki zamierza się osiągnąć. Wnioski przedkładane winny być zaakceptowane odpowiednio do kompetencji przez Prezydenta, Zastępców Prezydenta, Sekretarza, Skarbnika (...)”.

[Dowód: akta kontroli, str. 1362-1363]

W odniesieniu do wniosków, które zostały uwzględnione w budżetach miasta na lata 2008-2011 stwierdzono, że:

– w przypadku zadania Lubelski Lipiec `80 od al. Piłsudskiego do ul. Głębokiej - wg uchwały budżetowej na 2008 r. oraz uprzedniego wniosku - planowana wartość zadania to 80.000 tys. zł, a lata realizacji 2006-2010. W dokumentacji inwestycji brak jest dokumentu na okoliczność oszacowania wartości inwestycji na kwotę 80.000 tys. zł i planowanego okresu realizacji. Wg uchwały budżetowej na 2009 r. planowane nakłady to 90.000 tys. zł (uwzględniono dodatkowo koszty wykupu gruntów w wys. 10.000 tys. zł), a lata realizacji 2006-2018. Wg WPI 2009-2015 lata realizacji zadania to 2006-2016, a wartość 90.000 tys. zł;

[Dowód: akta kontroli, str. 82, 88, 443-462, 965-967, 1265-1270]

– w przypadku zadania rondo Lubelski Lipiec `80 wraz z mostem na rz. Czerniejówce oraz przebudowa ul. Fabrycznej – wg uchwały budżetowej na 2008 r. oraz uprzedniego wniosku – planowana wartość zadania to 22.000 tys. zł, a lata realizacji 2008-2010. Wg uchwały budżetowej na 2009 r. (w której zadanie to ujęto po raz ostatni) okres realizacji przyjęto na lata 2008-2015 (tak jak w WPI 2009-2015). W dokumentacji inwestycji brak jest dokumentu na okoliczność oszacowania wartości inwestycji na kwotę 22.000 tys. zł i planowanego okresu realizacji. Zgodnie z kosztorysem inwestorskim z listopada 2007 r. wartość ww. zadania to 38.153.864,57 zł brutto. Ostatecznie przedsięwzięcie znalazło się wśród zadań, które z uwagi na brak środków na ich realizację nie zostały ujęte w projekcie budżetu miasta na 2010 r.

[Dowód: akta kontroli, str. 82, 88, 965-967, 1154, 1265-1270, 1280]

Wyjaśniając przyczyny podania do budżetów miasta wartości inwestycji niższej aniżeli wynikająca z kosztorysów inwestorskich Zbigniew Choduń były Kierownik Referatu ds. przygotowania inwestycji w Wydziale Inwestycji podał, że *„być może było zakładane etapowanie tej inwestycji. Prawdopodobnie kwota 22.000 tys. zł wynika z szacowania kosztów zadania przed opracowaniem kosztorysów inwestorskich, a następnie nie została zweryfikowana o wartości wynikające z kosztorysów”*.

[Dowód: akta kontroli, str. 1329-1330]

– w przypadku zadania „drogi dojazdowe do obwodnicy Miasta Lublin – przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew” w ciągu dróg ekspresowych S12, S17, S19” – wg uchwały budżetowej na 2009 r. oraz uprzedniego wniosku planowana wartość zadania to 78.000 tys. zł (w tym wykup gruntu 8.000 tys. zł), a lata realizacji 2008-2012. W dokumentacji inwestycji brak jest dokumentu na okoliczność oszacowania wartości inwestycji na kwotę 78.000 tys. zł i ustalenia planowanego ww. okresu realizacji. Wg WPF 2011-2019 planowane nakłady to 150.000 tys. zł. Wyjaśnienie Dyrektora ZDM w zakresie znacznego wzrostu kosztu inwestycji zamieszczono w pkt 2.5 niniejszego protokołu kontroli;

[Dowód: akta kontroli, str. 965-967]

– w przypadku zadania „przebudowa ul. Głuskiej od mostu na rzece Czerniejówce do granic miasta” – wg uchwały budżetowej na 2009 r. oraz uprzedniego wniosku planowana wartość zadania to 20.250 tys. zł, a okres realizacji 2008-2012. W dokumentacji inwestycji brak jest dokumentu na okoliczność oszacowania ww. wartości inwestycji na 20.250 tys. zł i ustalenia planowanego okresu realizacji. Zgodnie z uchwałą budżetową na 2010 r. wartość zadania wynosi 39.600,1 tys. zł.

[Dowód: akta kontroli, str. 93, 965-967]

Wyjaśniając znaczny wzrost planowanych nakładów Eugeniusz Janicki Dyrektor ZDM i były Dyrektor Wydziału Dróg i Mostów UM wyjaśnił, że *„kwota 20.250.000 zł w budżecie na 2008 r. była określona szacunkowo, bez sprawdzenia wyceny ponieważ nie było danych na temat zakresu przebudowy (usunięcia ew. kolizji z infrastrukturą techniczną, oceny stanu technicznego mostu). Po opracowaniu projektu przebudowy ul. Głuskiej, kosztorysy inwestorskie określiły faktyczne koszty na kwotę 31.168.409,28 zł brutto. Zgodnie z kosztorysami inwestorskimi koszt robót (poziom cen 2010 r.) wynosi 34.168.409,28 zł brutto”*.

[Dowód: akta kontroli, str. 866]

– w przypadku przebudowy ul. 3-go Maja i Radziwiłłowskiej wraz ze skrzyżowaniami, na 2010 r. wg wniosku zaplanowano 5.600 tys. zł (planowana wartość zadania 18.600 tys. zł, a

lata realizacji 1999-2012). Wartość inwestycji została oszacowana m.in. w oparciu o kosztorys inwestorski z 2008 r.;

– w przypadku zadania Lubelski Lipeć '80 od ul. Głębokiej do ul. Krochmalnej, w uchwale budżetowej na 2010 r. zaplanowano 500 tys. zł (planowana wartość zadania 90.000 tys. zł), tj. zgodnie ze złożonym wnioskiem. W dokumentacji inwestycji brak jest dokumentu na okoliczność oszacowania ww. wartości inwestycji i planowanego okresu realizacji;

– w przypadku zadania „budowa ul. Zelwerowicza” w budżecie miasta na 2011 r. zaplanowano wydatki w kwocie 1.000 tys. zł (planowana wartość zadania 19.000 tys. zł, a planowany okres realizacji 2009-2013). Wartość zadania wg kosztorysów inwestorskich z 2009 r. wynosiła 26.458.079,94 zł (zakres od ul. Choiny do ul. Poligonowej). W budżecie miasta na 2011 r. ujęto natomiast kwotę 19.000.000 zł (zakres od ul. Koncertowej do ul. Poligonowej);

[Dowód: akta kontroli, str. 965-967]

– W przypadku „przebudowy ul. Łęczyńskiej” w budżecie na 2011 r. ujęto także zadanie o planowanej wartości 8.500 tys. zł (planowany okres realizacji 2011-2013). W dokumentacji inwestycji brak jest dokumentu na okoliczność oszacowania ww. wartości inwestycji i planowanego okresu realizacji;

– w przypadku zadania polegającego na budowie drogi do węzła Dąbrowica na obwodnicy Lublina, w WPF 2011-2019 ujęto łączne nakłady na zadanie w kwocie 547.218 tys. zł, a lata realizacji 2007-2015. Wartość inwestycji została oszacowana w oparciu o kosztorys inwestorski. W uchwale budżetowej na 2008 r. koszt zadania oszacowano na kwotę 188.000 tys. zł.

[Dowód: akta kontroli, str. 866, 965-967, 1154]

Zbigniew Choduń, były Kierownik Referatu Przygotowania Inwestycji w Wydziale Inwestycji Urzędu Miasta Lublin, odnosząc się do pytania o podstawy określania okresu realizacji zadań inwestycyjnych wyjaśnił, że „brano pod uwagę przewidywane środki i przewidywany cykl budowy. Na ogół przyjmowano cykl 3-letni, jednak faktyczny okres realizacji był uzależniony od dostępnych środków finansowych. Nie dokumentowano odrębnie ustalenia okresu realizacji na etapie przygotowywania wniosków”. Odnosząc się do pytania o przyczyny braku we wnioskach o ujęcie inwestycji w budżecie miasta danych odnośnie sposobu i podstaw kalkulacji planowanych wydatków na poszczególne zadania, Zbigniew Choduń wyjaśnił, że „przed projektowaniem planowane nakłady szacowali pracownicy Referatu na bazie obowiązujących cen. W przypadku większych inwestycji zlecenie projektu poprzedzało zlecenie koncepcji, która zawierała szacunkowe nakłady na realizację zadania.




Dokumentowanie kalkulacji nie było wymagane na etapie przygotowywania budżetu miasta w ramach wniosków kierowanych do wydziałów, które opracowywały plan wydatków majątkowych”.

[Dowód: akta kontroli, str. 899-901]

c) W zakresie zapewnienia źródeł finansowania w 2008 r. (i kolejnych latach) wybranych do kontroli wniosków o ujęcie zadań inwestycyjnych w budżecie miasta na podstawie zapisów uchwały budżetowej na 2008 r. stwierdzono, że:

– zadanie: Lubelski Lipiec `80 od ul. Piłsudskiego do Głębokiej - wydatki przewidziane na 2008 r. w kwocie 8.000.000 zł (budowa odcinka) zostaną sfinansowane ze środków własnych (7.500.000 zł) i ze środków europejskich (500.000 zł). Na 2009 r. przewidziano wydatki ze środków własnych w kwocie 5.110.424 zł, ze środków europejskich 23.856.886 zł. Na 2010 r. przewidziano wydatki ze środków własnych 5.910.424 zł, ze środków europejskich 35.472.456 zł;

– rondo Lubelski Lipiec `80 wraz z mostem na rzece Czerniejówce oraz przebudowa ul. Fabrycznej – wydatki przewidziane na 2008 r. w kwocie 5.000.000 zł (przebudowa mostu i ulic) (w tym 2.500.000 zł ze środków własnych i 2.500.000 zł ze środków europejskich). Na 2009 r. przewidziano wydatki ze środków własnych w kwocie 2.000.000 zł i ze środków europejskich 5.500.000 zł. Na 2010 r. przewidziano wydatki ze środków własnych w kwocie 1.000.000 zł i ze środków europejskich 8.500.000 zł;

[Dowód: akta kontroli, str. 82]

Urząd nie posiadał dla ww. zadań zapewnienia ich dofinansowania ze środków zewnętrznych. Bernadeta Krzysztofik Dyrektor Wydziału Funduszy Europejskich wyjaśniła, że: „*Urząd już w czerwcu 2006 r. przekazał do Marszałka Województwa Lubelskiego listę dużych i kluczowych projektów dla miasta Lublin celem umieszczenia ich w Planie Inwestycyjnym RPO. Na tej liście był umieszczony m.in. projekt „Lubelski Lipiec `80 od ul. Piłsudskiego do ul. Głębokiej”. Z pierwszego projektu Szczegółowego Opisu Osi Projektowych RPO WL 2007-2013 (04.10.2007 r.), wynikało, że miasta prezydenckie województwa lubelskiego mogły ubiegać się o dofinansowanie na budowę i modernizację dróg miejskich w ramach RPO WL na lata 2007-2013 tylko z działania 5.1 (...). Pierwszy Projekt Indykatorywnego Wykazu Indywidualnych Projektów Kluczowych RPO WL na lata 2007-2013 dla dz. 5.1 został przyjęty przez Zarząd WL w dniu 06.01.2008 r. Na liście podstawowej, jak i rezerwowej były umieszczone wyłącznie projekty Samorządu WL (...). W związku z tym, w marcu 2008 r. 4 miasta prezydenckie skierowały do Zarządu WL prośbę o umieszczenie swoich projektów na liście indykatorywnej w działaniu 5.1, w tym projektów z Lublina. Kolejne pisma Prezydenta*

miasta Lublin do Zarządu WL z prośbą o umieszczenie m.in. projektów „Lubelski Lipiec `80 od ul. Piłsudskiego do ul. Głębokiej” i „rondo Lubelski Lipiec `80 (...)” na liście Wykazu Indykatywnych Projektów Kluczowych zostały wysłane w dniu 23.01, 11.03 i 18.05.2009 r. Projekty te nie zostały umieszczone przez Zarząd WL na IWIPK. Ponadto, należy nadmienić, że ogłoszenia harmonogramów konkursów o naborze wniosków do RPO w 2008, 2009 i 2010 r. nie uwzględniały naboru do działania 5.1 (...). W związku z powyższym nie było możliwości złożenia wniosku o dofinansowanie dla tych projektów w ramach konkursu”.

[Dowód: akta kontroli, str. 870-871]

W zakresie zapewnienia źródeł finansowania w 2009 r. (i kolejnych latach) wybranych do kontroli wniosków o ujęcie zadań inwestycyjnych w budżecie miasta, na podstawie zapisów uchwały budżetowej na 2009 r. stwierdzono, że:

- drogi dojazdowe do obwodnicy miasta Lublin - przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew” w ciągu dróg ekspresowych S12, S17, S19 – wydatki przewidziano do sfinansowania ze środków własnych, na 2009 r. 6.318.000 zł (sprawy terenowo-prawne, kontynuacja prac dokumentacyjnych, rozpoczęcie przebudowy);
- przebudowa ul. Głuskiej od mostu na rzece Czarniejówce do granic miasta – wydatki przewidziano do sfinansowania ze środków własnych, na 2009 r. 1.000.000 zł (dokumentacja techniczna), a na 2010 i 2011 r. odpowiednio 4.000.000 zł i 7.500.000 zł.

[Dowód: akta kontroli, str. 88]

W zakresie zapewnienia w uchwale budżetowej źródeł finansowania w 2010 r. (i kolejnych latach) wybranych do kontroli wniosków o ujęcie zadań inwestycyjnych w budżecie miasta, na podstawie zapisów uchwały budżetowej na 2010 r. stwierdzono, że:

- przebudowa ul. 3-go Maja i Radziwiłłowskiej wraz ze skrzyżowaniami – wydatki na 2010 r. w kwocie 5.600.000 zł (sprawy terenowo-prawne, rozpoczęcie przebudowy ulic i skrzyżowań wraz z przebudową uzbrojenia) przewidziano do sfinansowania ze środków własnych;
- Lubelski Lipiec `80 odcinek od ul. Głębokiej do ul. Krochmalnej – wydatki na 2010 r. w kwocie 500.000 zł (na dokumentację techniczną) zaplanowano do sfinansowania ze środków własnych.

[Dowód: akta kontroli, str. 93]

W odniesieniu do „przebudowy ul. 3-go Maja i Radziwiłłowskiej wraz ze skrzyżowaniami” Bernadeta Krzysztofik wyjaśniła, że: „(...) Harmonogramy ogłaszania konkursów w ramach III-VIII Osi priorytetowych RPO WL, zarówno w 2008, jak i 2009 r. uwzględniały nabór wniosków do działania 3.2, jednak nie były ogłaszane konkursy do tego działania przez

Zarząd WL. Pierwszy, a zarazem ostatni konkurs w ramach działania 3.2 (...) został ogłoszony w dniu 27.09.2010 r. (...). W ramach tego naboru Miasto Lublin złożyło wnioski o dofinansowanie tego projektu (wnioskowane dofinansowanie w kwocie 6,3 mln zł) w dniu 29.10.2010 r. Projekt otrzymał dofinansowanie w kwocie 5,2 mln zł, co stanowi 61,9% kosztów kwalifikowalnych projektu (...)".

[Dowód: akta kontroli, str. 870-871]

W zakresie zapewnienia w uchwale budżetowej źródeł finansowania w 2011 r. (i kolejnych latach) wybranych do kontroli wniosków o ujęcie zadań inwestycyjnych w budżecie miasta, na podstawie zapisów uchwały budżetowej na 2011 r. stwierdzono, że:

- przebudowa ul. Głuskiej (od skrzyżowania ulic Kunickiego-Sierpińskiego-Abramowicka do mostu na rz. Czerniejówce) – wydatki na 2011 r. w kwocie 1.000.000 zł zaplanowano do sfinansowania ze środków własnych;
- ul. Zelwerowicza – wydatki na 2011 r. w kwocie 1.000.000 zł zaplanowano do sfinansowania ze środków własnych;
- budowa drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” – obwodnicy miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19 – wydatki na 2011 r. w kwocie 2.000.000 zł (na sprawy terenowo-prawne) zaplanowano do sfinansowania ze środków własnych.

[Dowód: akta kontroli, str. 104-124]

2.4.1. W wykazie wydatków majątkowych na 2008 r. obejmującym wieloletnie zadania inwestycyjne umieszczono 36 zadań w zakresie budowy lub modernizacji dróg publicznych, w tym 17 zadań dotyczących dróg powiatowych, 12 dotyczących dróg gminnych, 4 dotyczące dróg krajowych i 3 dotyczące dróg wojewódzkich. Zaplanowane zadania obejmowały 17 obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty) i 1 skrzyżowanie wielopoziomowe.

Stosownie do przyjętych wówczas założeń do końca 2011 r. miało być zrealizowanych 28 z nich (w tym 15 w zakresie dróg powiatowych, 11 – dróg gminnych, 1 – dróg krajowych i 1 wojewódzkich).

Do 30.06.2011 r. wdrożono do realizacji (rozpoczęto roboty budowlane) 22 zadania, w szczególności przedłużenie ul. Grygowej (Witosa – Droga Męczenników Majdanka), przebudowa ul. 3-go Maja i Radziwiłłowskiej wraz ze skrzyżowaniami, drogi dojazdowe do obwodnicy Miasta Lublin – przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew” w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19.

W przypadku 16 zadań realizacja została zakończona do 30.06.2011 r. Dotyczyło to w szczególności węzła drogowego Poniatowskiego (łącnica nr 1, 8), przedłużenie ul. Jana Pawła do al. Kraśnickiej z odwodnieniem i oświetleniem, przedłużenie ul. Krańcowej do ul.

Kunickiego wraz z mostem na rzece Czarniejówce, przebudowa mostów na ul. Krochmalnej, budowa ul. Roztocze do ul. Jana Pawła II, wiadukt nad ul. Witosa. W zakresie rzeczowym zadań zakończonych znajdują się 2 wiadukty i 3 mosty (1 obiekt nowowybudowany i 4 zmodernizowane).

W kolejnych wykazach wieloletnich programów inwestycyjnych (lata 2009-2011) nie zostało ujętych 8 zadań inwestycyjnych, tj. zrezygnowano z nich w okresie objętym planowaniem.

[Dowód: akta kontroli, str. 835-842]

Do zadań, z których zrezygnowano w okresie objętym planowaniem należały:

a) Lubelski Lipiec`80 (trasa zielona) – II etap od al. Piłsudskiego do ul. Głębokiej, następnie pod nazwą II etap od ul. Głębokiej do ul. Krochmalnej. Zadanie było ujęte po raz pierwszy w wykazie na 2006 r., a po raz ostatni w wykazie na 2010 r. Łączne planowane nakłady na zadanie wynosiły 80.000 tys. zł. W budżecie na 2008 r. przewidywano współfinansowanie zadania ze środków unijnych, natomiast w budżecie na lata 2009 i 2010 – wyłącznie środki własne. Rezygnacja nastąpiła z uwagi na brak środków. Część inwestycji będzie realizowana w zadaniu pn. „Drogi dojazdowe do stadionu”.

W latach 2006-2009 UM poniósł wydatki na dokumentację projektową, opłaty przyłączeniowe, projekt wiaduktu, projekty rozbiórek, weryfikację dokumentacji w łącznej kwocie 989.677,76 zł. Ważność uzgodnienia dokumentacji przez Zespół Uzgadniania Dokumentacji Projektowej upłynęła w dniu 02.12.2011 r.

Wyjaśnienie Prezydenta Miasta Lublin dotyczące rezygnacji z realizacji inwestycji zamieszczono w pkt 2.5 niniejszego protokołu kontroli.

b) rondo Lubelski Lipiec`80 wraz z mostem na rzece Czarniejówce oraz przebudowa ul. Fabrycznej. Zadanie było ujęte po raz pierwszy w wykazie na 2008 r., a po raz ostatni w wykazie na 2009 r. Budżet na 2008 r. przewidywał współfinansowanie zadania ze środków unijnych, natomiast budżet na 2009 r. – wyłącznie środki własne. Łączne planowane nakłady na zadanie wynosiły 22.000 tys. zł. Rezygnacja nastąpiła z uwagi na brak środków.

W latach 2006-2009 UM poniósł wydatki na przygotowanie ww. zadania w kwocie 885.402,80 zł (dokumentacja projektowa, opłaty przyłączeniowe). Ważność uzgodnień dokumentacji projektowej przez Zespół Uzgadniania Dokumentacji Projektowej wygasła z dniem 01.04.2010 r.

[Dowód: akta kontroli, str. 82-124, 445-454, 837-838, 1152-1153]

Wyjaśnienie Prezydenta Miasta Lublin dotyczące rezygnacji z realizacji inwestycji zamieszczono w pkt 2.5 niniejszego protokołu kontroli.

c) przedłużenie ul. Nadbystrzyckiej (od ul. Jana Pawła II do ul. Janowskiej), przebudowa ul. Krochmalnej do skrzyżowania z ul. Diamentową i ul. Diamentowej do ul. Olszewskiego wraz z przebudową dwóch mostów na rzece Bystrzycy. Zadanie było ujęte po raz pierwszy w wykazie na 2007 r., a po raz ostatni w wykazie na 2010 r. Łączne, planowane nakłady na zadanie wynosiły 6.000 tys. zł. Budżet na 2008 r. przewidywał współfinansowanie zadania ze środków unijnych, natomiast budżety na lata 2009 i 2010 – wyłącznie ze środków własnych. Rezygnacja nastąpiła z uwagi na brak środków. Została wykonana część zadania, tj. ul. Krochmalna z przebudową 2 mostów na rzece Bystrzycy.

W latach 2007-2009 UM poniósł wydatki w związku z przygotowaniem m.in. dokumentacji projektowej na realizację przedłużenia ul. Nadbystrzyckiej (od ul. Jana Pawła II do ul. Janowskiej) w łącznej kwocie 206.217,92 zł. Ważność uzgodnień przedmiotowej dokumentacji wygasła z dniem 12.04.2010 r.

[Dowód: akta kontroli, str. 82-124, 837-838, 851, 1152-1153]

Wyjaśnienie Prezydenta Miasta Lublin dotyczące rezygnacji z realizacji inwestycji zamieszczono w pkt 2.5 niniejszego protokołu kontroli.

d) przebudowa ul. Zana. Zadanie było ujęte po raz pierwszy w wykazie na 2008 r., a po raz ostatni w 2009 r. Łączne planowane nakłady na zadanie wyniosły 12.500 tys. zł. W budżetach na 2008 i 2009 r. przewidywano współfinansowanie zadania ze „środków z budżetu państwa i innych bezzwrotnych” (łączne planowane nakłady na ww. lata – odpowiednio 1.500 tys. zł i 1.000 tys. zł). Rezygnacja nastąpiła ze względu na duży koszt kosztorysowy zadania (konieczność pozyskania dodatkowych powierzchni gruntu poza pasem drogowym). UM nie ponosił nakładów inwestycyjnych na to zadanie.

[Dowód: akta kontroli, str. 82-124, 821, 837-838]

e) przebudowa al. Kraśnickiej (odcinek od ul. Roztocze do granic miasta). Zadanie było ujęte po raz pierwszy w wykazie na 2005 r., a po raz ostatni w wykazie na 2008 r. Łączne planowane nakłady na zadanie wynosiły 51.350 tys. zł. W budżecie na 2008 r. przewidziano sfinansowanie nakładów na prace przygotowawcze (1.000.000 zł) ze środków własnych. Rezygnacja z realizacji zadania nastąpiła z uwagi na brak środków. Na spotkaniu w sprawie uzgodnienia WPI 2009-2015 z udziałem m.in. Prezydenta Miasta Lublin oraz jego Zastępców i Skarbnika, w odniesieniu do ww. zadania stwierdzono, że z powodu rozmiaru inwestycji i braku możliwości pozyskania środków ze źródeł pozabudżetowych, rozpoczęcie realizacji należy zaplanować po 2015 r.

W latach 2005-2007 UM poniósł wydatki związane z przygotowaniem tej inwestycji w łącznej kwocie 485.883,70 zł (w szczególności dokumentacja projektowa). Ważność uzgodnień ZUDP przedmiotowej dokumentacji upłynęła w dniu 23.01.2010 r.

[Dowód: akta kontroli, str. 82-124, 837-838, 929, 1126, 1152-1153]

Na spotkaniu w dniu 30.07.2010 r. z udziałem Prezydenta M. Lublin w sprawie prac nad WPI 2011-2017 stwierdzono, że podjęto decyzję o remoncie al. Kraśnickiej na odcinku od ul. Roztocze do granicy Miasta. Stwierdzono przy tym, że docelową przebudowę tego odcinka należy planować po 2015 r. realizując w pierwszej kolejności etap od skrzyżowania z ul. Jana Pawła II do granicy miasta.

[Dowód: akta kontroli, str. 963]

Bernadeta Krzysztofik Dyrektor Wydziału Funduszy Europejskich wyjaśniła, że „rozważano możliwość złożenia wniosku o dofinansowanie do PO IiŚ, ale z uwagi na ograniczone środki w tym programie dla miast na prawach powiatu, został złożony jeden projekt – budowa przedłużenia al. Solidarności, z uwagi na podpisane porozumienie z GDDKiA oraz wagę tego dojazdu do obwodnicy – węzła drogowego Dąbrowica. Budowa przez GDDKiA węzła drogowego Konopnica została przesunięta na dalszą perspektywę czasową. W związku z tym przebudowa przedmiotowego odcinka drogi prawdopodobnie zostanie skoordynowana z budową węzła drogowego Konopnica”.

[Dowód: akta kontroli, str. 1442]

f) przebudowa istniejących odcinków al. Solidarności, al. Tysiąclecia, al. Witosa oraz przebudowa skrzyżowań z istniejącymi ulicami. Zadanie było ujęte po raz pierwszy w wykazie na 2008 r. Łączne planowane nakłady na jego realizację wynosiły 150.000 tys. zł. Sfinansowanie wydatków na dokumentację techniczną w 2008 r. przewidywano ze środków własnych. Stosownie do sprawozdania z wykonania budżetu miasta za 2008 r. - nie ponoszono nakładów inwestycyjnych na to zadanie. Rezygnacja nastąpiła z uwagi na brak środków. W 2011 r. wprowadzono nowe zadanie pn. „Przebudowa skrzyżowania al. Solidarności – ul. Dolna 3-go Maja – ul. B. Prusa w ciągu dróg DK 12, 17. Zakres rzeczowy obejmuje przebudowę skrzyżowania wraz z budową drogowej sygnalizacji świetlnej. Rozpoczęcie i zakończenie robót przypada na 2011 r.

[Dowód: akta kontroli, str. 82-124, 837-838]

g) przebudowa ul. Głuskiej od mostu na rzece Czerniejówce do granic miasta. Zadanie było ujęte po raz pierwszy w wykazie na 2008 r., a po raz ostatni w wykazie na 2010 r. Łączne planowane nakłady na realizację zadania wynosiły 39.600,1 tys. zł. W budżetach na lata 2008-2010 przewidywano finansowanie wydatków na zadanie ze środków własnych.

Rezygnacja nastąpiła z uwagi na brak środków. Na spotkaniu w sprawie WPI 2009-2015 z udziałem Prezydenta Miasta Lublin, jego Zastępców oraz Skarbnika stwierdzono, że ze względu na duży zakres i koszt inwestycji, realizacja ww. zadania jest możliwa od 2013 r.

W latach 2008-2011 UM poniósł wydatki na przygotowanie dokumentacji projektowej w łącznej kwocie 631.358,11 zł, której ważność uzgodnień ZUDP upływa w dniu 12.11.2013 r. Kwotę 94.691,51 zł wydatkowano na opracowanie dokumentacji projektowej w 2011 r. w ramach wydatków, które nie wygasły z upływem 2010 r.

[Dowód: akta kontroli, str. 82-124, 837-838, 1126, 1152-1153, 1443-1444]

W odniesieniu do przyczyn rezygnacji z realizacji zadania Krzysztof Żuk Prezydent Miasta Lublin wyjaśnił, że nie zaniechano realizacji zadania, uzależniając ją od skutecznego pozyskania środków zewnętrznych. W 2011 r. opracowano dokumentację techniczną oraz zlecono podziały gruntów do wystąpienia o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej.

[Dowód: akta kontroli, str. 916-921]

Przedmiotowego zadania brak jest w WPF 2011-2019 z uwzględnieniem zm. z 08.09.2011r.

[Dowód: akta kontroli, str. 140-143]

Bernadeta Krzysztofik Dyrektor Wydziału Funduszy Europejskich wyjaśniła, że „*miasto nie występowało o dofinansowanie przebudowy tej ulicy ze środków zewnętrznych. Wydział będzie monitorował możliwości pozyskania dofinansowania ze źródeł zewnętrznych na drogi powiatowe, jeżeli taka możliwość się pojawi, wniosek o dofinansowanie zostanie złożony*”.

[Dowód: akta kontroli, str. 1442]

h) przebudowa ul. Narutowicza od ul. Okopowej do ul. Głębokiej z ulicami bocznymi. Zadanie było ujęte po raz pierwszy w wykazie na 2008 r., a po raz ostatni w wykazie na 2010 r. Łączne planowane nakłady na jego realizację wynosiły 32.200 tys. zł. W budżecie na 2008 r. przewidywano współfinansowanie zadania ze środków unijnych, natomiast w budżetach na 2009 i 2010 zakładano finansowanie wydatków ze środków własnych. Rezygnacja nastąpiła z uwagi na brak środków. Ustalenia odnośnie występowania o środki zewnętrzne przedstawiono w pkt 1.2.2 protokołu kontroli. W latach 2008-2011 (do 30.09) UM poniósł wydatki na przygotowanie ww. zadania w łącznej kwocie 1.353.123,72 zł (dokumentacja projektowa, aktualizacja studium wykonalności). Ważność uzgodnień dokumentacji przez ZUDP upływa w dniu 08.05.2012 r. UM posiada wydaną decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z dnia 03.12.2010 r. (decyzja ostateczna od 10.01.2011 r.).

[Dowód: akta kontroli, str. 82-124, 837-838, 1152-1153]

Wyjaśnienie Prezydenta Miasta Lublin dotyczące rezygnacji z realizacji inwestycji w okresie objętym planowaniem zamieszczono w pkt 2.5 niniejszego protokołu kontroli.




Realizację (rozpoczęcie robót budowlanych) 4 następujących zadań inwestycyjnych przesunięto poza rok 2011 r.:

– budowa drogi dojazdowej do węzła Dąbrowica na obwodnicy m. Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19. Łączne planowane nakłady na realizację zadania wynoszą 547.218.045. zł (w 2008 r. planowano 188.000.000 tys. zł). Wg uchwały budżetowej na 2008 r. zadanie planowano do realizacji w latach 2007-2013, a wg WPF (z uwzględnieniem zmian z 08.09.2011 r.) realizację zaplanowano na lata 2007-2015. Do 30.09.2011 r. zrealizowane wydatki na przedmiotowe zadanie wyniosły 34.964.883,53 zł. Przesunięcie realizacji nastąpiło z uwagi na brak środków. Ustalenia odnośnie stanu realizacji zadania przedstawiono w pkt 2.5 lit. a) protokołu kontroli.

[Dowód: akta kontroli, str. 140-143, 820, 839-840]

– budowa drogi dojazdowej do węzła Jakubowice na obwodnicy m. Lublin. Łączne planowane nakłady na realizację zadania wynoszą wg WPF - 145.764 tys. zł, a planowany okres realizacji to lata 2007-2014. W budżecie na 2008 r. planowano łączne nakłady w kwocie 40.000 tys. zł i okres realizacji 2007-2011. Do 30.09.2011 r. zrealizowane wydatki na przedmiotowe zadanie wyniosły 14.763.113,28 zł. Przesunięcie realizacji nastąpiło z uwagi na brak środków. W toku prac nad WPI 2011-2017 (który nie został opracowany) stwierdzono, że zadanie będzie realizowane ze środków własnych w latach 2012-2014 w przypadku pozytywnej decyzji Ministerstwa Rozwoju Regionalnego w sprawie przeniesienia dofinansowania ze środków unijnych z powyższego zadania na zadanie budowa ul. Mełgiewskiej. Ustalenia odnośnie stanu realizacji zadania przedstawiono w pkt 2.5 lit. d) protokołu kontroli.

[Dowód: akta kontroli, str. 140-143, 820, 839-840, 963]

– przebudowa skrzyżowania ulic Kunickiego-Sierpińskiego-Abramowicka-Głuska z sygnalizacją świetlną, likwidacja petli nawrotowej wraz z poszerzeniem ul. Sierpińskiego. Łączne planowane nakłady na realizację zadania wynoszą 10.000 tys. zł. Inwestycja jest umieszczona w zadaniu pn. „Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego” (ww. zadanie nie było odrębnie ujmowane w budżetach na lata 2009-2010). Wg uchwały budżetowej na 2008 r. wielkość poniesionych nakładów do końca 2007 r. wynosi 1.631.995 zł, wydatki poniesione w 2008 r. 64.660 zł. Rozpoczęcie robót planowane jest na I kw. 2012;

– przebudowa ul. Droga Męczenników Majdanka i ul. Doświadczalnej, budowa petli nawrotowej. W budżecie na 2008 r. określono łączne nakłady na ww. zadanie w kwocie 34.000 tys. zł, a lata realizacji 2006-2010. Inwestycja jest realizowana w zadaniu pod nazwą „Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego” (ww. zadanie nie było odrębnie



ujmowane w budżetach na lata 2009-2010). Wg uchwały budżetowej na 2008 r. wielkość poniesionych nakładów do końca 2007 r. wynosi 239.580 zł, a wydatki poniesione w 2008 r. 65.270 zł. Rozpoczęcie robót planowane jest na I kw. 2012 r.;

[Dowód: akta kontroli, str. 82-163, 839-840]

W wykazach wieloletnich zadań inwestycyjnych, po 2008 r. umieszczono następujące, nieujęte poprzednio zadania:

- przebudowa ul. Łęczyńskiej. Łączne planowane nakłady na zadanie wynoszą 8.500 tys. zł, a lata realizacji 2011-2013. Na 2011 r. zaplanowano wydatki w wys. 500 tys. zł na opracowanie dokumentacji projektowej;
- przebudowa ul. Czwartek. Łączne planowane nakłady na zadanie wynoszą 700 tys. zł, a lata realizacji 2011-2012. Na 2011 r. zaplanowano 200 tys. zł na przebudowę chodników. Do końca 2010 r. nie zrealizowano żadnych nakładów. Zadanie ujęto w budżecie z inicjatywy Prezydenta;
- budowa ul. Przelot i Sportowej. Łączne planowane nakłady na zadanie wynoszą 1.200 tys. zł, a lata realizacji 2010-2012. Na 2011 r. zaplanowano 400 tys. zł na rozpoczęcie realizacji inwestycji. Do końca 2010 r. poniesiono na to zadanie wydatki w kwocie 40,1 tys. zł (dokumentacja projektowa w ramach rozdziału 60016, jako zadanie nieobjęte wieloletnimi programami inwestycyjnymi). Zadanie ujęto w budżecie z inicjatywy Prezydenta;
- ul. Zelwerowicza. Łączne planowane nakłady na zadanie wynoszą 19.000 tys. zł, a lata realizacji 2009-2014. Na 2011 r. zaplanowano 1.000 tys. zł na rozpoczęcie realizacji inwestycji. Do końca 2010 r. poniesiono na to zadanie wydatki w wys. 345.748 zł (dokumentacja projektowa w ramach rozdziału 60095 „dokumentacja przyszłościowa”). Zadanie ujęto w budżecie z inicjatywy Prezydenta;
- przebudowa ul. Głuskiej (od skrzyżowania ulic Kunickiego-Sierpińskiego-Abramowicka do mostu na rzece Czerniejówce). Łączne planowane nakłady na zadanie wynoszą 6.500 tys. zł, a lata realizacji 2007-2012. Na 2011 r. zaplanowano 1.000 tys. zł na rozpoczęcie przebudowy. Do końca 2010 r. wydatkowano na to zadanie 64,7 tys. zł. Zadanie ujęte na wniosek Dyrektora Wydziału Dróg i Mostów.

Wszystkie z ww. zadań zostały po raz pierwszy ujęte w budżecie na 2011 r. i w WPF 2011-2019 (jako zadania wieloletnie), w którym przewidziano ich finansowanie ze środków własnych.

Żadne z ww. zadań nie figuruje w WPI 2009-2015, ani w Strategii Miasta Lublin na lata 2008-2015.

[Dowód: akta kontroli, str. 104-105, 443, 701-707, 841-842, 1162-1174, 1362, 1445-1447]

2.4.2. Stwierdzono, że w latach 2008-2010 poniesiono wydatki na przygotowanie zadań inwestycyjnych, których realizacja nie posiadała zapewnionego finansowania w budżecie miasta:

- a) w dniu 15.01.2008 r. zlecono opracowanie projektu budowlanego i wykonawczego budowy ul. Krańcowej (Kunickiego-Wrotkowska), a także kosztorysu inwestorskiego, przedmiaru robót, SIWZ, instrukcji BIOZ, studium wykonalności, raportu oddziaływania na środowisko. W latach 2008-2010 poniesiono z tego tytułu wydatki w kwocie 593.394,06 zł. Dokumentacja pozostaje w opracowaniu, a całkowite wynagrodzenie wykonawcy wynosi 793.000 zł;
- b) w dniu 01.10.2007 r. zlecono opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania „budowa ul. Sowińskiego (Głęboka-Gliniana)”. W latach 2007-2010 poniesiono wydatki w kwocie 203.559,33 zł. Ważność uzgodnień dokumentacji przez ZUDP upływa w dniu 21.08.2012 r.;
- c) w dniu 28.02.2008 r. zlecono opracowanie dokumentacji projektowej budowy ul. Głębokiej (Sowińskiego-Nadbystrzycka). W latach 2008-2009 poniesiono wydatki w kwocie 456.504,33 zł. Ważność uzgodnień dokumentacji przez ZUDP upływa w dniu 21.08.2012 r.;
- d) w dniu 10.01.2008 r. zlecono opracowanie dokumentacji projektowej budowy ronda Głęboka oraz odcinka ul. Filaretów. W 2008 r. poniesiono wydatki w kwocie 140.300 zł. Ważność uzgodnień dokumentacji przez ZUDP upłynęła w dniu 30.05.2011 r.

Zadania wymienione powyżej w pkt b, c, d znalazły się wykazie zadań inwestycyjnych, modernizacyjnych i remontowych, które z powodu braku środków na ich realizację nie zostały ujęte w projekcie budżetu miasta na 2008 r. i 2009 r. Żadne z ww. zadań nie zostało zaplanowane do realizacji w latach 2008-2011. Z kolei, wszystkie z ww. wydatków były finansowane w ramach rozdziału 60095 „Dokumentacja przyszłościowa”. Wszystkie ww. umowy zostały zawarte przez Stanisława Fica ówczesnego Zastępcę Prezydenta Miasta Lublin i Marzenę Jodłowską ówczesnego Dyrektora Wydziału Inwestycji UM. Żadne z ww. zadań nie figuruje w WPI 2009-2015, WPF 2011-2019, ani w Strategii Rozwoju Miasta Lublin na lata 2008-2015. Zadania wymienione powyżej pod lit. a) było ujęte w WPI 2005-2008 (planowany okres realizacji 2008-2010, a wartość 30.000 tys. zł). Ponadto, WPI 2005-2008 obejmował zadanie „przebudowa ul. Poniatowskiego i ul. Sowińskiego (od ul. Popiełuszki do ul. Filaretów), w tym przebudowa ulic, tunel pod Al. Raclawickimi i wiadukt nad ul. Głęboką (planowany okres realizacji 2002-2008, wartość 120.016 tys. zł). Na 2008 r. w ramach rozdziału 60095 zaplanowano środki w kwocie 2.100.000 zł, a zrealizowano wydatki w wysokości 1.041.373,20 zł.



[Dowód: akta kontroli, str. 140-146, 273, 443-450, 700-707, 851-852, 1152-1153, 1155-1174]
Ad. a) budowa ul. Krańcowej (Kunickiego-Wrotkowska) – umowa z dnia 15.01.2008 r., aneksy z 18.12.2008 r., 30.06.2009 r. Termin opracowania to 6 miesięcy od zatwierdzenia koncepcji drogowej przez Wojsko Polskie. Koszt dokumentacji brutto 793.000 zł;

Na etapie działań podejmowanych w celu opracowania WPI 2011-2017 (który nie został sporządzony), na spotkaniu w dniu 01.07.2010 r. z udziałem Krzysztofa Żuka ówczesnego Zastępcy Prezydenta Miasta Lublin ustalono aby „na razie nie planować realizacji tego nowego odcinka”.

W dniu 15.01.2008 r. z wykonawcą wyłonionym w trybie przetargu nieograniczonego została zawarta umowa na opracowanie za kwotę 793.000 zł brutto m.in. projektu budowlanego i wykonawczego ww. zadania, a także kosztorysu inwestorskiego, przedmiaru robót, SIWZ, instrukcji BIOZ, studium wykonalności, raportu oddziaływania na środowisko. Termin realizacji określono na 19.12.2008 r. Następnie, w dniu 18.12.2008 r. zawarto aneks nr 1, z uwagi na trudności w pozyskaniu materiałów geodezyjnych do opracowania mapy do celów projektowych dla terenów administrowanych przez Wojsko Polskie i przeciągającą się procedurą uzyskania zgody na wejście na te tereny oraz wynikłych w trakcie uzgadniania rozwiązania skrzyżowania ul. Smoluchowskiego z ul. Krańcową (rejon bocznicy kolejowej) wątpliwości, co do wykonania skrzyżowania dwupoziomowego, które to rozwiązanie wymaga przeprowadzenia dodatkowych analiz w zakresie ilości i częstotliwości przejazdu pociągów przez tę bocznicę, a więc – zgodnie z aneksem – wskutek okoliczności, których nie można było przewidzieć w chwili zawarcia umowy. Strony stwierdziły, że wobec powyższego zakończenie prac projektowych i dotrzymanie terminu umownego stało się nierealne, a zatem mając na uwadze okoliczności niezależne od wykonawcy, których nie można było przewidzieć w chwili udzielania zamówienia, na podstawie art. 144 ust. 1 Pzp, po dokładnej analizie stanu faktycznego postanowiono zmienić treść umowy polegającą na podziale zakresu opracowania na dwa etapy: etap I na odcinku od ul. Kunickiego do terenów administrowanych przez Wojsko Polskie oraz na odcinku od tych terenów do skrzyżowania z ul. Wrotkowską oraz etap II na odcinku położonym na terenach administrowanych przez Wojsko Polskie. Nieprzekraczalny termin wykonania zamówienia dla etapu I określono na 30.06.2009 r., a dla etapu II na 6 miesięcy od uzyskania materiałów geodezyjnych i udostępnienia terenów administrowanych przez Wojsko Polskie. Następnie w dniu 30.06.2009 r. zawarto kolejny aneks, na mocy którego postanowiono, że etap I zostanie wykonany w terminie 6 miesięcy od uzgodnienia z PKP bezkolizyjnego rozwiązania przeprowadzenia projektowanego układu ulicznego z istniejącą bocznicą kolejową w ul.



Nowy Świat, a etap II – w terminie 6 miesięcy od zatwierdzenia przez Wojsko Polskie koncepcji drogowej dla terenów przez nie administrowanych. Aneks uzasadniano dalszym brakiem możliwości uzyskania materiałów geodezyjnych do opracowania mapy do celów projektowych na terenach administrowanych przez Wojsko Polskie oraz fizycznym brakiem dostępności ww. terenów, a także brakiem ostatecznej decyzji w sprawie rozwiązania komunikacyjnego projektowanej ulicy z bocznicą kolejową w rejonie ulic Nowy Świat – Wrotkowska, a więc – zgodnie z aneksem – wskutek okoliczności, których nie można było przewidzieć w chwili zawarcia umowy. Strony uznały więc, że zakończenie prac projektowych i dotrzymanie umownego terminu przewidzianego umową na wykonanie całości prac projektowych objętych zamówieniem stało się nierealne i na podstawie art. 144 ust. 1 Pzp postanowiono zmienić treść umowy.

[Dowód: akta kontroli, str. 1222-1228]

Odnosząc się do pytania o przesłanki zlecenia opracowania dokumentacji ww. zadania, podczas gdy nie było ono ujęte w uchwale budżetowej na 2008 r. Marzena Jodłowska była Dyrektorem Wydziału Inwestycji zeznała, że była to kontynuacja przygotowywanego wcześniej zadania (od ul. Długiej do ul. Kunickiego).

[Dowód: akta kontroli, str. 885]

Do dnia kontroli NIK, przedmiot ww. umowy nie został zrealizowany. Zbigniew Choduń, były Kierownik Referatu Przygotowania Inwestycji w Wydziale Inwestycji UM wyjaśnił, że *„projekt jest na etapie uzgodnień z Wojskiem Polskim i uzgodnień związanych z ustaleniem rozwiązania komunikacyjnego projektowanej ulicy z bocznicą kolejową w rejonie ulic Nowy Świat – Wrotkowska. W związku z brakiem uzgodnień ograniczono projektowanie do ul. Smoluchowskiego – Nowy Świat – Wrotkowska. Biuro projektowe przedłożyło już projekt przebiegu drogi do jednostki wojskowej, natomiast pozostała część pozostaje w trakcie uzgodnień”*. Odnosząc się do pytania dlaczego nie przewidziano braku możliwości uzyskania materiałów geodezyjnych do opracowania mapy do celów projektowych na terenach administrowanych przez Wojsko Polskie oraz przed zleceniem opracowania projektowego nie zapewniono ostatecznej decyzji w sprawie rozwiązania komunikacyjnego projektowanej ulicy z bocznicą kolejową w rejonie ulic Nowy Świat – Wrotkowska, Zbigniew Choduń wyjaśnił, że *„materiały geodezyjne zostały już pozyskane, jednak w chwili obecnej są trudności z uzgodnieniem rozliczeń finansowych z Wojskiem Polskim, które wymaga spełnienia szeregu dodatkowych warunków związanych z przekazaniem terenu. Nie zapewnienie ostatecznej decyzji w sprawie rozwiązania komunikacyjnego bocznicy wynikało z przeciągających się*



uzgodnień między Wydziałem Inwestycji a zarządcą drogi, elektrociepłownią, koleją, PKN Orlen”.

[Dowód: akta kontroli, str. 899]

Zbigniew Choduń wyjaśnił również, że „na jednym z posiedzeń Zespołu KIRM w 2007 r. zapadła decyzja o przygotowaniu materiałów do decyzji o lokalizacji drogi - przedłużenie ul. Krańcowej do ul. Wrotkowskiej. Decyzja ta była niezbędna do opracowania dokumentacji projektowej”.

[Dowód: akta kontroli, str. 1329-1330]

Ad. b) przedmiotem zamówienia było opracowanie dokumentacji projektowej zadania wraz z oświetleniem, odwodnieniem, budową wodociągu, organizacją ruchu i sygnalizacją świetlną oraz ewentualnymi kolizjami z uzbrojeniem technicznym. Zakres zamówienia obejmował również m.in. opracowanie studium wykonalności oraz raportu oddziaływania na środowisko. Nieprzekraczalny termin wykonania prac określono na 29.02.2008 r. Na podstawie aneksu z dnia 20.02.2008 r. nieprzekraczalny termin określono na 3 miesiące od daty uzgodnienia projektu przez Wydział Dróg i Mostów UM. Aneks uzasadniono potrzebą „dowiązania się” do aktualizowanego odrębnie projektu skrzyżowania ul. Sowińskiego z ul. Głęboką tj. opracowania zleconego w ramach odrębnej umowy firmie Mosty Katowice sp. z o.o. (chwilowy brak danych do dalszego projektowania przekłada się na opóźnienie). Brakujące informacje wstrzymują proces wydania niezbędnych warunków technicznych i opinii przez właściwe instytucje.

[Dowód: akta kontroli, str. 1206-1211]

Ad. c) budowa ul. Głębokiej na odcinku od ul. Sowińskiego do ul. Nadbystrzyckiej. W dniu 28.02.2008 r. Gmina Lublin zawarła umowę z wykonawcą na opracowanie w terminie do 31.12.2008 r. dokumentacji projektowej na realizację ww. zadania, w tym m.in. projekt budowlany i wykonawczy, kosztorysy, przedmiary robót, raport oddziaływania na środowisko oraz informacje o środowiskowych uwarunkowaniach dla potrzeb uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgodnie z art. 49 ust. 3 ustawy Prawo ochrony środowiska. Do umowy zawierano aneksy, ostatni z dnia 31.08.2009 r., na podstawie którego nieprzekraczalny termin wykonania zadania określono na 90 dni od uzyskania uzgodnienia ZUDP. Jako uzasadnienie ww. zmiany podano przedłużającą się procedurę pozyskiwania niezbędnych do wykonania opracowania projektowego uzgodnień dotyczących lokalizacji sieci gazowej i telekomunikacyjnej, wspólnych dla dwóch równolegle realizowanych dokumentacji projektowych (przedmiotowej i dot. skrzyżowania ul. Sowińskiego z ul. Głęboką opracowywanej przez inny podmiot) oraz uzależnionym od nich pozyskaniem



uzgodnień ZUDP. Stwierdzono, że dalsza realizacja prac projektowych nadal pozostaje wstrzymana do czasu skoordynowania wszystkich rozwiązań i uzgodnień, celem uzyskania spójnych dokumentacji projektowych dla całego obszaru objętego zainwestowaniem, dlatego mając na uwadze powyższe okoliczności, których nie można było przewidzieć w chwili zawarcia umowy, na podstawie art. 144 ust. 1 Pzp zmieniono treść umowy.

[Dowód: akta kontroli, str. 1212-1217]

Ad. d) przedmiotem umowy było wydzielenie opracowanej dokumentacji projektowej na przebudowę ul. Poniatowskiego od skrzyżowania z ul. Ks. J. Popiełuszki do skrzyżowania z Al. Raławickimi włącznie ze skrzyżowaniem oraz przebudowy ul. Sowińskiego od skrzyżowania z Al. Raławickimi do skrzyżowania z ul. Głęboką oraz węzłem drogowym w rejonie ul. Filaretów w Lublinie, wraz z tunelem umożliwiającym przejazd pod Al. Raławickimi, zakresu, który umożliwi częściową realizację inwestycji. Opracowanie wykonawcy ma polegać na wyłączeniu z opracowanej dokumentacji projektowej zakresu obejmującego rondo na ul. Głębokiej, budowę przejść podziemnych w rejonie ronda z pełną konstrukcją pod przyszłe pomieszczenia przeznaczone pod działalność usługową, wiaduktu na rondzie oraz odcinka ul. Filaretów. Wykonane projekty budowlano-wykonawcze w poszczególnych branżach mają obejmować dostosowanie przyjętych rozwiązań projektowych dla potrzeb włączenia realizowanego zakresu węzła drogowego do istniejącej ul. Sowińskiego. Aktualizacja projektu powinna w przyszłości umożliwić budowę tunelu i pozostałych ciągów komunikacyjnych.

[Dowód: akta kontroli, str. 1218-1221]

W odniesieniu do zlecenia opracowania dokumentacji dla inwestycji wymienionych powyżej w pkt b, c, d – Marzena Jodłowska były Dyrektor Wydziału Inwestycji UM zeznała, że *„zlecenie dokumentacji nastąpiło w związku z zamierzeniem realizacji przebudowy ul. Muzycznej. Nie była możliwa realizacja ul. Muzycznej bez przebudowy ul. Głębokiej (gł. w zakresie infrastruktury podziemnej). Dodatkowo dokumentacja ta była związana z planowaną realizacją estakady nad ul. Głęboką”*.

[Dowód: akta kontroli, str. 886]

Zbigniew Choduń wyjaśnił, że *„W odniesieniu do rejonu ul. Głębokiej Zespół KIRM zalecił rozpatrzenie możliwości etapowania tej inwestycji i zlecenie opracowania dokumentacji projektowej ul. Sowińskiego od Głębokiej do Glinianej. Zlecenie projektu na odcinek ul. Głębokiej od Sowińskiego do Nadbystrzyckiej było wynikiem etapowania inwestycji. Projekt ronda Głęboka wraz z wiaduktem nad ul. Głęboką miał być natomiast pierwszym etapem inwestycji”*.



[Dowód: akta kontroli, str. 1329-1330]

2.5. Do badania terminowości realizacji dokonano wyboru 10 następujących zadań inwestycyjnych spośród zadań ujętych w załączniku nr 7 do uchwały budżetowej nr 271/XVI/2008 Rady Miasta Lublin z dnia 07.02.2008 r.:

- a) budowa drogi dojazdowej do węzła „Dąbrowica” obwodnicy Miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19 (przedłużenie Al. Solidarności),
- b) Lubelski Lipiec '80 (Trasa Zielona) – od al. Piłsudskiego do ul. Głębokiej,
- c) drogi dojazdowe do węzła „Mełgiew” (przedłużenie ul. Mełgiewskiej),
- d) droga dojazdowa do węzła „Jakubowice”,
- e) przedłużenie ul. Krańcowej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce,
- f) przedłużenie ul. Jana Pawła II do al. Kraśnickiej z odwodnieniem i oświetleniem,
- g) przedłużenie ul. Nadbystrzyckiej (od ul. Jana Pawła II do ul. Janowskiej), przebudowa ul. Krochmalnej do skrzyżowania z ul. Diamentową i ul. Diamentowej do ul. Olszewskiego, wraz z przebudową dwóch mostów na rzece Bystrzycy,
- h) rondo Lipiec '80 wraz z mostem na rzece Czerniejówce oraz przebudowa ul. Fabrycznej,
- i) przebudowa ul. 3-go Maja i ul. Radziwiłłowskiej wraz ze skrzyżowaniami,
- j) przebudowa ul. Narutowicza od ul. Okopowej do ul. Głębokiej z ulicami bocznymi.

[Dowód: akta kontroli, str. 82-83]

Roboty budowlane rozpoczęto w przypadku 4 z ww. zadań (punkty c, e, f, i), przy czym:

– realizacja 2 zadań została zakończona (pkt e i f). W przypadku zadania wymienionego w pkt e) roboty zakończono w 2010 r. (tj. z rocznym opóźnieniem w stosunku do założeń z 2008 r.). Wydatki poniesione do końca września 2011 r. wyniosły 67.239.256,92 zł (na 2011 r. zaplanowano wydatki w kwocie 1.155.000 zł na sprawy terenowo-prawne). Łączne planowane nakłady na zadanie wg założeń z 2008 r. wynosiły 40.000.000 zł.

Wyjaśniając przyczyny wzrostu nakładów na zadanie Zbigniew Choduń wyjaśnił, że „kwota 40.000 tys. zł była szacowana przed opracowaniem kosztorysów inwestorskich i dotyczyła wyłącznie robót budowlanych. Po opracowaniu dokumentacji projektowej i rozstrzygnięciu przetargu wartość wyniosła ok. 51.100 tys. zł, a następnie została zwiększona do ok. 55.000 tys. zł (zmiana stawki VAT i zakresu robót). Na pozostałą kwotę składa się wartość wykupu gruntów i odszkodowań”.

[Dowód: akta kontroli, str. 82, 104, 820, 843, 1330]

W przypadku zadania wymienionego w pkt f) roboty zakończono w 2009 r. (tj. rok wcześniej, w stosunku do założeń z 2008 r.). Wydatki poniesione na zadanie do końca września 2011 r.

wyniosły 59.468.477,84 zł. Łączne planowane nakłady na zadanie wg założeń z 2008 r. wynosiły 48.000.000 zł;

[Dowód: akta kontroli, str. 82 ,820, 843]

– w trakcie pozostają roboty budowlane w odniesieniu do 2 zadań. W przypadku budowy drogi dojazdowej do węzła „Mełgiew” (pkt c) planowany termin zakończenia prac przypada na 2012 r. (tj. zgodnie z założeniami z 2008 r.), natomiast planowane nakłady na zadanie wg WPF 2011-2019 stanowią 214,3% nakładów planowanych wg założeń z 2008 r. W przypadku przebudowy ul. 3-go Maja i Radziwiłłowskiej wraz ze skrzyżowaniami planowane jest zakończenie w 2012 r. (tj. z 3-letnim opóźnieniem w stosunku do założeń z 2008 r.). Powodem wydłużenia okresu realizacji ostatniego z wymienionych zadań był brak środków budżetowych oraz niepozyskanie środków zewnętrznych w pierwotnie planowanym terminie.

[Dowód: akta kontroli, str. 82 ,140-143, 921]

Planowane nakłady na ww., pozostające w realizacji zadanie „budowa drogi dojazdowej do węzła Mełgiew” wg założeń uchwały budżetowej na 2008 r. wynosiły 70.000 tys. zł, natomiast zgodnie z WPF 2011-2019 wartość zadania wynosi 150.000 tys. zł.

W zakresie znacznego wzrostu planowanych nakładów Eugeniusz Janicki Dyrektor ZDM wyjaśnił, że: *„szacunkowa wycena (70.000.000 zł) przebudowy została wyliczona na podstawie wstępnej koncepcji opracowanej w połowie 2008 r., koncepcja ta nie przewidywała budowy wiaduktów nad torami kolejowymi. Opracowana w 2009 r. dokumentacja, na podstawie której wykonano kosztorysy inwestorskie na zwiększony zakres rzeczowy – budowę wiaduktów nad torami kolejowymi, budowę ekranów akustycznych (zalecenie decyzji środowiskowej), aktualny poziom cen (obowiązująca stawka VAT)”*.

[Dowód: akta kontroli, str. 865]

Robót budowlanych nie rozpoczęto w przypadku pozostałych 6 zadań, z których 2 (wg stanu na 30.09.2011 r.) ujęte zostały w WPF 2011-2019 (punkty a, d), natomiast 4 nie zostały ujęte w WPF 2011-2019 (punkty b, g, h, j), a tym samym - wg ww. dokumentu - zrezygnowano z ich realizacji w okresie objętym planowaniem.

[Dowód: akta kontroli, str. 836-840, 843]

Nie podjęto realizacji następujących 6 zadań (nie rozpoczęto robót budowlanych):

Ad. a) budowa drogi dojazdowej do węzła „Dąbrowica” obwodnicy Miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19 (przedłużenie Al. Solidarności). Według załącznika do uchwały budżetowej na 2008 r. okres realizacji zadania przewidziano na lata 2007-2013 (nie planowano roku rozpoczęcia robót budowlanych), a jego wartość na kwotę 188.000.000 zł, natomiast wg uchwały nr 174/XIII/2011 Rady Miasta Lublin z dnia 08.09.2011 r.

zmieniającej uchwałę nr 26/V/2011 Rady Miasta Lublin z dnia 27.01.2011 r. w sprawie WPF 2011-2019, okres realizacji ustalono na lata 2007-2015, a jego wartość na kwotę 547.218.045 zł. Na realizację ww. zadania do końca września 2011 r. wydatkowano 34.964.883,53 zł.

[Dowód: akta kontroli, str. 82, 140-143]

Zgodnie z koncepcją ww. zadania, opracowaną w kwietniu 2007 r., planowane nakłady na jego realizację wyniosą 179.429.210 zł (wg wskaźników z opracowań SEKOCENBUD z IV kw. 2006 r.), w tym m.in.:

- roboty w branży drogowej (koszty związane z budową trasy głównej 3,8 km, a także łącznic węzłów, dróg bocznych 2,876 km i obsługujących 7,496 km – łączna długość 14,172 km) 65.611.829 zł. Ww. kwota uwzględnia m.in. koszt ścian oporowych (3.000.000 zł);
- obiekty inżynieryjne 55.424.250 zł;
- wykup gruntów i rozbiórka obiektów 37.657.400 zł (w tym wykup gruntów 25.600.000 zł),
- projektowane oświetlenie 1.534.082 zł;

[Dowód: akta kontroli, str. 1084]

Wg wniosku z dnia 06.02.2009 r. o dofinansowanie ww. zadania ze środków PO IiŚ koszty zadania wynoszą 289.605.725 zł, w tym m.in. roboty budowlane 205.228.414 zł i wykup gruntów 27.730.260 zł i podatek VAT 47.223.445 zł.

[Dowód: akta kontroli, str. 1065]

Wg stanu na dzień kontroli planowane nakłady na realizację ww. zadania wynoszą 546.126.964,45 zł, w tym m.in.:

- roboty budowlane 386.618.072,35 zł, z czego m.in.: obiekty inżynieryjne (mosty, wiadukty, kładka, przepusty) na kwotę 42.192.726,37 zł; ekrany akustyczne na kwotę 14.308.541,77 zł; ściany i mury oporowe za łączną kwotę 167.269.546,62 zł; oświetlenie 5.878.525,43 zł;
- wykup gruntów 41.810.001,20 zł.

[Dowód: akta kontroli, str. 1045, 1069-1070]

Zgodnie z wnioskiem o dofinansowanie ww. inwestycji ze środków POIŚ z dnia 12.08.2011 r., poza miastem ww. odcinek będzie miał połączenie z węzłem drogowym „Dąbrowica” na obwodnicy – docelowo stanie się jednym z najważniejszych węzłów drogowych układu komunikacyjnego miasta Lublin. Ponadto, we wniosku stwierdzono, że wybudowana al. Solidarności stanowić będzie najważniejszy dojazd do głównego węzła „Dąbrowica” obwodnicy Lublina oraz główny wlot/wylot z/do Warszawy. Stwierdzono również, że:

odcinek drogi al. Solidarności o dł. 2 km od granicy miasta Lublin do węzła „Dąbrowica” planowanej obwodnicy będzie realizowany przez GDDKiA Oddział w Lublinie w ramach projektu „Budowa drogi ekspresowej S17, odcinek Kurów-Lublin-Piaski”, umieszczonego na liście projektów indywidualnych POIS; odcinek poza miastem jak i ten na terenie miasta stanowią jako całość jedną drogę krajową, a zarazem jest to jedyna możliwość wyprowadzenia ruchu z węzła „Dąbrowica” w kierunku od/do Lublina; odcinek należący do GDDKiA będzie realizowany w latach 2011-2013, a realizacja odcinka na terenie miasta zostanie rozpoczęta w 2013 r., a zakończona w 2015 r. Wkład własny zostanie zabezpieczony w wysokości 15% kosztów kwalifikowalnych oraz 100% na wydatki niekwalifikowalnych. We wniosku zaznaczono, że UM miał i będzie miał zabezpieczone środki w kwocie 143.732.944,91 zł, co stanowi 26% wartości inwestycji w kolejnych budżetach rocznych w oparciu o WPF. W ramach harmonogramu projektu założono, m.in. że opracowanie dokumentacji przetargowej na roboty budowlane nastąpi w okresie 11.2011 – 13.01.2012 r.; procedura przetargowa do 11.2012; etap budowy/realizacji projektu do 30.09.2015 r.

[Dowód: akta kontroli, str. 1025-1053]

Eugeniusz Janicki Dyrektor ZDM wyjaśnił, że po uzgodnieniach z Ministerstwem Infrastruktury termin realizacji zadania musi być zmieniony na: rzeczowe zakończenie III kw. 2014 r. i finansowe zakończenie IV kw. 2014 r.

[Dowód: akta kontroli, str. 911]

Odnosząc się do pytania o znaczny wzrost planowanych nakładów na ww. zadanie Eugeniusz Janicki Dyrektor Zarządu Dróg i Mostów oraz były Dyrektor Wydziału Dróg i Mostów UM wyjaśnił, że: *„planowane nakłady w wysokości 188.000.000 zł były szacunkową wartością wyliczoną w oparciu o koncepcję ulicy. Koszty te nie uwzględniały warunków gruntowo-wodnych. Po wykonaniu badań geologicznych okazało się, że ze względu na warunki gruntowe, koniecznym jest wykonanie wzmocnienia podłoża (...). Ponadto rzeźba terenu narzuciła posadowienie murów oporowych w większym zakresie niż zakładano pierwotnie. W koncepcji nie uwzględniono również uwarunkowań środowiskowych w zakresie natężeń hałasu, a pomiary wykonane w trakcie trwania postępowania OOS wykazały konieczność wykonania ekranów akustycznych (...)”*. Eugeniusz Janicki wyjaśnił również, że *„w 2007 r. na etapie koncepcji nie przeprowadzano oceny środowiskowej i dlatego w szacowanych pierwotnie kosztach nie przewidziano środków na ochronę akustyczną”*.

[Dowód: akta kontroli, str. 865, 912]

Zgodnie z pismem z dnia 21.07.2011 r. FE-PD-I.041.1.7.2011 skierowanym do Centrum Unijnych Projektów Transportowych (Instytucji Pośredniczącej POIS) pierwszy

wniosek o dofinansowanie został opracowany w październiku 2008 r. w oparciu o „Koncepcję budowy al. Solidarności (...)” z kwietnia 2007 r. W oparciu o koncepcję została zlecona przez miasto dokumentacja techniczna – umowa z 20.02.2008 r. W związku z oceną merytoryczną II stopnia wniosku o dofinansowanie w 2010 r. nastąpiła konieczność opracowania nowego raportu oddziaływania na środowisko oraz drugie postępowanie ws. oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko zgodnie z wytycznymi MRR. Nowa decyzja środowiskowa z 03.02.2011 r. narzuciła konieczność uwzględnienia w projekcie dodatkowych rozwiązań środowiskowych. Zgodnie z przedmiotowym pismem, wzrost planowanych kosztów zadania wynika głównie z: wykonanych szczegółowych badań geologicznych narzucających dodatkowe rozwiązania w zakresie posadowienia obiektów i koniecznych wzmocnień podłoża pod drogę; urozmaiconego ukształtowania terenu – zastosowanie murów oporowych w większym zakresie niż przewidywała koncepcja (najdroższy element projektu); kosztów środowiskowych (ekrany akustyczne, budowa na całym odcinku kanalizacji deszczowej wraz z urządzeniami podczyszczającymi z uwagi na strefę ochrony ujęcia wody); kosztów przebudowy sieci uzbrojenia terenu w trudnych warunkach gruntowych. W zakresie kosztów niekwalifikowalnych wzrosła wartość zakupu gruntów, która została określona na podstawie operatów szacunkowych, których nie było w 2008 r.

[Dowód: akta kontroli, str. 1023-1024]

Wg stanu na dzień kontroli inwestycja nie posiada zapewnienia współfinansowania we wnioskowanej przez UM kwocie (ustalenia w tym zakresie przedstawiono w pkt 1.2.2). Pismami z dnia 07.07.2009 r., 07.12.2009 r., 05.05.2010 r., 26.05.2011 r. Prezydent Miasta Lublin zwracał się do Ministerstwa Infrastruktury o zwiększenie przyznanej kwoty dofinansowania dla ww. projektu w przypadku pojawienia się wolnych środków. Wg stanu na czerwiec 2009 r. projekt znalazł się na liście podstawowej projektów zatwierdzonych przez Ministerstwo z 17% dofinansowaniem (42,5 mln zł na 242,3 mln zł). Zgodnie z pismem z dnia 14.02.2011 r. skierowanym do Ministra Rozwoju Regionalnego projekt otrzymał dofinansowanie w wyniku rozstrzygnięcia konkursu dla działania 6.1 PO IiŚ w kwocie 110,25 mln zł. Prezydent Miasta Lublin, ubiegając się o dodatkowe dofinansowanie, podkreślał m.in. wartość zadania (ok. 500 mln zł) oraz bardzo ograniczone możliwości (nawet kredytowe) budżetu miasta. Wskazywał, że realizacja tej inwestycji bez wsparcia z funduszy unijnych w większych kwotach niż zostało to przyznane, może być poważnie utrudniona i przedłużona w czasie, a nawet zaniechana, a także że odsunięcie w czasie inwestycji spowoduje duże utrudnienia w komunikacji na szlaku komunikacyjnym w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19, na którym znajduje się Lublin.



[Dowód: akta kontroli, str. 969-976]

W piśmie z dnia 27.10.2011 r. Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury poinformował, że w chwili obecnej z powstałych oszczędności zarezerwowano dla projektu dodatkowe środki w wysokości 102.635.720,19 zł, co z aktualnym przewidzianym dofinansowaniem stanowi łącznie kwotę 212.888.199,13 zł. W piśmie wskazano, że w związku z sukcesywnym zawieraniem kontraktów w ramach poszczególnych projektów, Instytucja Pośrednicząca przewiduje wystąpienie w ciągu najbliższych miesięcy dodatkowych wolnych środków w ramach konkursu dla działania 6.1. Środki te będą mogły zostać przyznane projektom o obniżonym dofinansowaniu, w tym projektowi miasta Lublin, do pełnych wnioskowanych przez nie kwot, natomiast w dalszej kolejności wolne środki będą mogły zostać przyznane na pokrycie sygnalizowanych zwiększonych kosztów inwestycji, o ile ocena wniosku o dofinansowanie zakończy się z wynikiem pozytywnym i projekt zakwalifikuje się do dofinansowania w ramach PO IiŚ.

[Dowód: akta kontroli, str. 968]

Umowa na wykonanie za kwotę 6.563.600 zł dokumentacji projektowej pomiędzy UM a firmą Mosty Katowice Sp. z o.o. została zawarta w dniu 20.02.2008 r. Nieprzekraczalny termin wykonania zamówienia określono – z uwzględnieniem postanowień aneksu nr 1 z dnia 30.03.2009 r. – na dzień 30.11.2009 r. Zgodnie z protokołami odbioru dokumentacji z dnia 30.06.2009 r. i 25.11.2009 r. Urząd Miasta Lublin dokonał odbioru dokumentacji, natomiast do dnia kontroli nie zapłacono wykonawcy kwoty 179.950 zł (wykonawca nie przedłożył faktury). Umowa z wykonawcą nie przewidywała zabezpieczenia należytego wykonania umowy. Wykonawca udzielił natomiast na opracowanie 36-miesięcznej gwarancji. Strony umowy ustaliły, że w przypadku otrzymania wadliwego opracowania lub jego części, Zamawiający może żądać usunięcia wad; nie żądając usunięcia wad – żądać obniżenia wynagrodzenia za opracowanie; odstąpić od umowy, jeżeli wskazane istotne wady, nie zostaną usunięte.

[Dowód: akta kontroli, str. 982-996]

Ww. zadanie posiada wydaną przez Wojewodę Lubelskiego decyzję ZRID nr IF.I.6.DS.416/7111/6-7/09 z dnia 10.12.2009 r., zmienioną decyzją z dnia 30.06.2011 r. nr IF.I.7820.10.2011.6.DS, na podstawie której m.in. zatwierdzony został projekt budowlany.

[Dowód: akta kontroli, str. 997-1014]

Krzysztof Żuk Prezydent Miasta Lublin wyjaśnił, że „z uwagi na brak uzgodnień dokumentacji projektu budowlano-wykonawczego na budowę Al. Solidarności na odcinku od Al. Warszawskiej do węzła Dąbrowica na obwodnicy Lublina, który przesądził o

nieterminowym jej wykonaniu, pozostawiono część kwoty do zapłaty na poczet ewentualnych kar umownych jako zabezpieczenie należytego wykonania umowy”.

[Dowód: akta kontroli, str. 921]

Odnosząc się do pytania o przyczyny zapłacenia Spółce Mosty Katowice kwotą niższą aniżeli określona w umowie nr 463/IN/CP/I/2008 z dnia 20.02.2008 r. Marzena Jodłowska była Dyrektorem Wydziału Inwestycji zeznała, że: „była wykonywana weryfikacja dokumentacji i zostały stwierdzone braki, jednak nie wykluczało to wystąpienia o decyzję ZRID. Braki wynikały nie tylko z winy wykonawcy projektu ale były również problemy z uzgodnieniami (np. z MPWiK). Biuro projektowe zostało zobowiązane (poza umową) do dokonania korekt i poprawek w związku z konieczną uwzględnienia nowych wytycznych dysponentów mediów oraz zmian wynikłych z konsultacji społecznych przeprowadzonych przy udziale mieszkańców dzielnicy Szerokie, a także zmian wprowadzonych przez Wydział Dróg i Mostów”.

[Dowód: akta kontroli, str. 884-887]

Odnosząc się do pytania o kompletność dokumentacji na ww. zadanie Olga Witek podinspektor w Wydziale Inwestycji ZDM wyjaśniła, że: „projekt budowlany otrzymaliśmy w 2009 r., co było udokumentowane protokołami odbioru dokumentacji. Projekt wykonawczy został następnie złożony w niepełnej postaci (pod koniec 2009 r.), brakowało niektórych uzgodnień. Dokumentacja projektowa jest w dalszym ciągu korygowana przez Mosty Katowice. Korekty wynikają głównie z uwag CUPT w zakresie przejść dla zwierząt, przełożenia koryta rzeki i innych wymogów zawartych w decyzji środowiskowej. W dalszym ciągu trwa również aktualizowanie uzgodnień, warunków do projektowania z dysponentami sieci, z uwagi na fakt, że od 2009 r. część uzgodnień utraciła ważność. Studium wykonalności jest do tej pory na bieżąco poprawiane zgodnie z uwagami CUPT. Wiąże się to z bieżącymi uwagami tej instytucji do wniosku o dofinansowanie. Studium było zlecone do opracowania łącznie z dokumentacją projektową. Wg mojej wiedzy wykonawca nie złożył dotychczas faktury na brakującą, niezapłaconą dotychczas kwotę”.

[Dowód: akta kontroli, str. 1629]

W dniu 24.05.2007 r. Prezydent Miasta Lublin zawarł porozumienie z Oddziałem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Lublinie, którego przedmiotem było nawiązanie współpracy i podjęcie wspólnych działań w sprawie realizacji drogi dojazdowej do węzła „Dąbrowica”. Ustalono wówczas, że beneficjentem wiodącym projektu będzie miasto Lublin, które odpowiada za realizację całego przedsięwzięcia, a w szczególności za przygotowanie projektu i realizację. GDDKiA zobowiązała się do zabezpieczenia finansowania na realizację odcinka drogi od granic miasta do węzła „Dąbrowica”, a miasto Lublin od skrzyżowania z Al. Warszawską i z Al. Solidarności do granic miasta. Strony

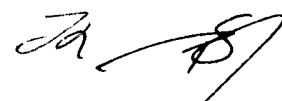
ustaliły, że porozumienie stanowi podstawę do zawarcia umowy dwustronnej, która szczegółowo określi obowiązki każdej ze stron.

[Dowód: akta kontroli, str. 1015-1016]

Krzysztof Żuk Prezydent Miasta Lublin wyjaśnił, że „przyczyną niezawarcia do chwili obecnej umowy dwustronnej z Oddziałem GDDKiA w Lublinie w sprawie realizacji projektu (...) jest brak zapewnienia finansowania tej niezwykle kosztownej inwestycji w zakresie umożliwiającym jej skuteczną realizację. W chwili obecnej podejmowane są intensywne starania o pozyskanie środków zewnętrznych, które wspólnie ze środkami własnymi pozwolą na wykonanie tego zadania. Umowa z GDDKiA zostanie zawarta wówczas, kiedy zostaną zagwarantowane w odpowiedniej (realnej) wysokości źródła finansowania tej inwestycji”.

[Dowód: akta kontroli, str. 1346]

Zastępca Dyrektora GDDKiA Oddział w Lublinie Zbigniew Szepietowski poinformował, że „od strony m. Kurów w chwili obecnej w realizacji znajdują się dwa odcinki (zadania realizacyjne) inwestycji o wspólnej nazwie Budowa drogi ekspresowej S17, odcinek Kurów-Lublin-Piaski: 1. Zadanie nr 1: odcinek Kurów (od węzła Sielce wraz z węzłem) – węzeł Bogucin (wraz z węzłem); 2. Zadanie nr 2: odcinek węzeł Bogucin – węzeł Dąbrowica (wraz z węzłem), Zadanie 2a: budowa drogi krajowej klasy GP, odcinek węzeł Dąbrowica – granica administracyjna m. Lublina. Zakończenie robót budowlanych na ww. odcinkach planowane jest na czerwiec 2013 r., a oddanie dróg do użytku na lipiec/sierpień 2013 r. Dla zadania nr 3: odcinek węzeł Dąbrowica – węzeł Lubartów (wraz z węzłem) i odcinek drogi krajowej nr 19 klasy GP: węzeł Lubartów – granica administracyjna m. Lublina, na którym zlokalizowany jest węzeł Jakubowice, termin zakończenia prac budowlanych jest uzależniony od daty zakończenia procedury przetargowej; ostatecznego wyboru wykonawcy robót, które jeszcze nie nastąpiło. Postępowanie przetargowe na przedmiotowy odcinek nie zostało jeszcze zakończone z powodu wniesienia kolejnego odwołania. KIO wyznaczyła rozprawę na dzień 17.11.2011 r. Trwa również kontrola uprzednia Prezesa UZP, wstrzymana do czasu ostatecznego rozstrzygnięcia postępowania odwoławczego. W chwili obecnej nie jest zatem możliwe dokładne określenie daty podpisania umowy z przyszłym wykonawcą robót, a w konsekwencji ustalenie terminu oddania do użytku przedmiotowego odcinka. W przypadku podpisania umowy jeszcze na przełomie listopada i grudnia br., mając na względzie umowny czas realizacji zamówienia (24 m-ce), termin oddania do użytku przedmiotowego odcinka mógłby być ustalony na koniec listopada/początek grudnia 2013 r.” Odnosząc się do pytania o sposób skomunikowania m.

Lublin z drogą ekspresową S17 do czasu wybudowania dróg dojazdowych do węzłów „Dąbrowica” i „Jakubowice” Zastępca Dyrektora Oddziału GDDKiA w Lublinie poinformował, że *„będzie się odbywało poprzez węzeł Bogucin (od strony m. Kurów) po istniejącej drodze krajowej nr 12/17 i węzeł Lubartów po odcinkowo przebudowanej w ramach przedmiotowej inwestycji drodze krajowej nr 19”*.

[Dowód: akta kontroli, str. 882-883]

Ad. b) Lubelski Lipiec '80 (Trasa Zielona) – od al. Piłsudskiego do ul. Głębokiej. Według załącznika do uchwały budżetowej na 2008 r. okres realizacji zadania przewidziano na lata 2006-2010 (rozpoczęcie robót 2008 r.), jego wartość na kwotę 80.000.000 zł, natomiast ww. uchwała z dnia 08.09.2011 r. w sprawie zmiany WPF nie przewiduje realizacji ww. zadania. Od czerwca 2006 r. do grudnia 2009 r. poniesiono na przygotowanie ww. zadania wydatki w łącznej kwocie 989.677,76 zł (dokumentacja projektowa, opłaty przyłączeniowe, projekt wiaduktu, projekty rozbiórek, weryfikacja dokumentacji). Ważność uzgodnienia dokumentacji przez Zespół Uzgadniania Dokumentacji Projektowej upłynęła w dniu 02.12.2011 r.

[Dowód: akta kontroli, str. 82-83, 140-143, 1152-1153]

Zgodnie z uzasadnieniem do projektu uchwały na sesję Rady Miasta z dnia 25.09.2008 r. termin realizacji inwestycji przesunięto na lata późniejsze z uwagi na znaczną wartość inwestycji oraz brak możliwości uzyskania dofinansowania ze środków unijnych. Ponadto, w dniach 1-2.09.2008 r. na spotkaniu z udziałem Prezydenta Miasta Lublin i jego Zastępców, dotyczącym kwestii ustalenia możliwości i terminów realizacji inwestycji w związku z uzgodnieniem WPI 2009-2015, stwierdzono, że rozpoczęcie realizacji ww. zadania należy odsunąć w czasie, chyba że pojawią się możliwości finansowe przed rokiem 2014 r.

[Dowód: akta kontroli, str. 1126-1127]

Krzysztof Żuk Prezydent Miasta Lublin podał, że przyczyną zaniechania realizacji ww. zadania *„był brak decyzji środowiskowej oraz brak środków finansowych. W chwili obecnej opracowywana jest dokumentacja techniczna na realizację tego odcinka ulicy jako dojazdu do przyszłego stadionu”*.

[Dowód: akta kontroli, str. 916-921]

Na etapie działań zmierzających do aktualizacji Wieloletniego Planu Inwestycyjnego, na spotkaniu w dniu 30.07.2010 r. z udziałem Zastępcy Prezydenta stwierdzono, że w związku z budową stadionu w rejonie ul. Krochmalnej ustalono nowy zakres realizacji zadania uwzględniający obsługę komunikacyjną stadionu. Ustalono etapowanie inwestycji - I etap (do 2013 r.) uwzględnia realizację ulicy Muzycznej i Trasy Zielonej związanej z obsługą

komunikacyjną projektowanego stadionu; II etap – budowa ul. Muzycznej od ul. Głębokiej do włączenia z odcinkiem I-go etapu wraz z mostem na rz. Bystrzycy.

[Dowód: akta kontroli, str. 963-964]


W dniu 10.06.2011 r. Gmina Lublin zleciła wyłonionej w przetargu nieograniczonym firmie Sudop Polska Sp. z o.o. opracowanie kompletnej dokumentacji projektowej na budowę dróg dojazdowych do Stadionu Miejskiego w Lublinie oraz sprawowanie kompleksowych nadzorów autorskich nad realizacją inwestycji. Wynagrodzenie wykonawcy określono na 258.300 zł, a zakres przedmiotu zamówienia obejmuje opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ul. Muzycznej i ul. Lubelski Lipiec`80 w zakresie: ul. Muzyczna od skrzyżowania ulic Krochmalna-Młyńska-Gazowa do przewidywanego mostu na rzece Bystrzycy; ul. Lubelski Lipiec`80 na odcinku od ul. Piłsudskiego do skrzyżowania z projektowaną ul. Muzyczną wraz z wiaduktem nad ul. Dworcową.

[Dowód: akta kontroli, str. 943-951]

Ad. d) droga dojazdowa do węzła „Jakubowice”. Wg załącznika do uchwały budżetowej na 2008 r. okres realizacji zadania przewidziano na lata 2007-2011 (nie planowano wówczas roku rozpoczęcia robót budowlanych), a jego wartość na kwotę 40.000.000 zł, natomiast wg uchwały z dnia 08.09.2011 r. w sprawie zmiany WPF, okres realizacji ustalono na lata 2007-2014, a jego wartość na kwotę 145.764.000 zł. W związku z realizacją ww. zadania poniesiono następujące wydatki: do końca 2007 r. 100.814,22 zł, w 2008 r. 1.203.418,04 zł, w 2009 r. 11.339.213,40 zł, w 2010 r. 1.520.477,50 zł i do 30.09.2011 r. 599.190,12 zł.

[Dowód: akta kontroli, str. 82, 140-143, 820]

W dniu 28.05.2008 r. Miasto Lublin zawarło z Województwem Lubelskim umowę nr 2210/RF/2008, której przedmiotem było prawidłowe i terminowe przygotowanie i realizacja ww. projektu. Miasto Lublin zostało upoważnione do pełnienia funkcji lidera projektu, tj. m.in. do złożenia wniosku o dofinansowanie Projektu i podpisanie umowy o dofinansowanie zadania; przeprowadzenie procedury przetargowej celem wyłonienia wykonawcy robót budowlanych i menedżera projektu oraz podpisania z nimi stosownych umów. Projekt został podzielony na 2 odcinki, tj. odcinek I: ul. Poligonowa od skrzyżowania z ulicą Willową i Gen. B. Ducha do granic miasta Lublin, za którego realizację odpowiada Urząd Miasta Lublin oraz odcinek II: droga wojewódzka nr 809 Lublin-Krasienin-Kierzkówka-Przytoczno, stanowiąca dojazd do węzła Jakubowice obwodnicy Lublina, za którego realizację odpowiada Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie. Zgodnie z umową każda jej strona, dla swojego etapu wykona obowiązki w fazie przygotowania inwestycji (np. uzyskanie niezbędnych decyzji, wykonanie dokumentacji projektowej), natomiast inwestorem w fazie realizacji jest Miasto



Lublin. Termin realizacji robót określono na: rozpoczęcie robót 30.09.2009 r.; zakończenie robót 31.12.2012 r. Dofinansowanie projektu określono na poziomie 19.270.294,1 zł dla Miasta i 30.847.505,9 zł dla Województwa Lubelskiego.

[Dowód: akta kontroli, str. 1141-1147]

W dniu 29.05.2008 r. Miasto Lublin zawarło z PARP umowę dotyczącą przygotowania projektu indywidualnego 1638/RF/2008 w ramach PO RPW 2007-2013 (działanie IV.1 Infrastruktura transportowa), w której określono wartość projektu na 83.102.500 zł (w tym orientacyjny koszt I etapu 40.000.000 zł), a wysokość dofinansowania na 50.117.800 zł.

[Dowód: akta kontroli, str. 1241-1238]

W sierpniu 2010 r., na wniosek Prezydenta Miasta Lublin, projekt ten został usunięty z listy projektów Programu, a część uwolnionych środków (21,3 mln zł) przeniesiono na inwestycję w zakresie przedłużenia ul. Mełgiewskiej do węzła drogowego Mełgiew na obwodnicy Lublina, zwiększając poziom jej dofinansowania.

[Dowód: akta kontroli, str. 1249-1254]

W dniu 28.12.2010 r. zawarto kolejne porozumienie o współpracy przy budowie ww. drogi dojazdowej. Jego stronami była GDDKiA Oddział w Lublinie, Województwo Lubelskie oraz Gmina Lublin. GDDKiA zobowiązała się do budowy drogi ekspresowej S17 Kurów-Lublin-Piaski wraz z węzłem Jakubowice (termin zakończenia realizacji zadania to 30.11.2013 r.); Województwo w I etapie zobowiązało się do budowy dojazdów do węzła Jakubowice na odcinkach od skrzyżowania z istniejącą drogą wojewódzką nr 809 z wykorzystaniem istniejącej drogi powiatowej nr 2212L do węzła Jakubowice oraz od węzła Jakubowice (w kierunku południowym) do granicy administracyjnej miasta Lublin (termin zakończenia realizacji zadań 30.11.2013 r.); Gmina Lublin w II etapie zobowiązała się do budowy dojazdów do skrzyżowania ulic: Willowej i Gen. Bolesława Ducha (termin realizacji zadania 31.10.2014 r.).

[Dowód: akta kontroli, str. 1148-1151]

Wyjaśniając znaczny wzrost wartości inwestycji Eugeniusz Janicki Dyrektor Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie wyjaśnił, że „*planowane nakłady na poziomie cen z 2008 r. wynosiły zgodnie z kosztorysami inwestorskimi – w zaokrągleniu 49.000.000 zł. Wnioski i zalecenia decyzji środowiskowej obligowały do budowy ekranów akustycznych. Zlecono wykonanie ekranów wraz z kosztami ich posadowienia. Koszt całkowity budowy ulicy wraz z zabezpieczeniem przed hałasem po przeliczeniu wg aktualnych cen i stawką VAT wynosi w zaokrągleniu 73.000.000 zł. Pozostała kwota 72.764.000 zł stanowi koszt przebudowy*



skrzyżowania ul. Gen. Ducha – Sikorskiego – Solidarności wraz z przebudową ul. Gen. Ducha (koszty dokumentacji, robót budowlanych, nadzorów autorskich i inwestorskich).

[Dowód: akta kontroli, str. 865-867]

Wg stanu na dzień kontroli brak jest zapewnienia współfinansowania zadania ze środków zewnętrznych na wnioskowanym przez UM poziomie (ustalenia w tym zakresie – pkt 1.2.2 protokołu kontroli).

Ad. g) przedłużenie ul. Nadbystrzyckiej (od ul. Jana Pawła II do ul. Janowskiej), przebudowa ul. Krochmalnej do skrzyżowania z ul. Diamentową i ul. Diamentowej do ul. Olszewskiego, wraz z przebudową dwóch mostów na rzece Bystrzycy. Wg załącznika do uchwały budżetowej na 2008 r. okres realizacji zadania przewidziano na lata 2007-2010 (rozpoczęcie robót 2008 r.), a jego wartość na kwotę 20.000.000 zł, natomiast ww. uchwała z dnia 08.09.2011 r. w sprawie zmiany WPF nie przewiduje realizacji ww. zadania. Do końca 2007 r. poniesiono na ww. zadanie wydatki w kwocie 193.980 zł, w 2008 r. 2.798.461,52 zł, w 2009 r. 3.623.923,01 zł, w 2010 i 2011 r. nie ponoszono wydatków.

[Dowód: akta kontroli, str. 82, 140-143, 820]

Na spotkaniu w dniach 1-2.09.2008 r. w sprawie uzgodnienia WPI 2009-2015 z udziałem Prezydenta Miasta Lublin oraz jego Zastępców, stwierdzono, że ze względu na brak środków należy ograniczyć wcześniej planowany zakres przebudowy do remontu mostów i ul. Krochmalnej (do ul. Diamentowej).

[Dowód: akta kontroli, str. 1126-1127]

Ważność uzgodnienia dokumentacji projektowej przedłużenia ul. Nadbystrzyckiej (od ul. Jana Pawła II do ul. Janowskiej) przez ZUDP upłynęła w dniu 12.04.2010 r., natomiast koszt tej dokumentacji wyniósł 176.778 zł.

[Dowód: akta kontroli, str. 851-852, 1152-1153]

Na etapie weryfikacji zadań inwestycyjnych zgłoszonych przez wydziały Urzędu do ujęcia w aktualizacji Wieloletniego Planu Inwestycyjnego na lata 2011-2017 (która nie została ostatecznie opracowana), na spotkaniu w dniu 23.08.2010 r. stwierdzono, że zadanie „przedłużenie ul. Nadbystrzyckiej (od ul. Jana Pawła II do ul. Janowskiej) było wstępnie przewidziane do ubiegania się o dofinansowanie w 2011 r. w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych. Po uwagach Marzeny Jodłowskiej Dyrektora Wydziału Inwestycji, że Wydział nie ma możliwości uzyskać do 30.09.2010 r. (termin składania wniosków o dofinansowanie na 2011 r.) pozwolenia na realizację tej inwestycji, które jest jednym z dokumentów wymaganych – odstąpiono od tego założenia.

[Dowód: akta kontroli, str. 962]



Odnosząc się do pytania o przyczyny zaniechania realizacji ww. zadania Krzysztof Żuk Prezydent Miasta Lublin wyjaśnił, że „*przedłużenie ul. Nadbystrzyckiej (od ul. Jana Pawła II do ul. Janowskiej), przebudowa ul. Krochmalnej do skrzyżowania z ul. Diamentową i ul. Diamentowej do ul. Olszewskiego wraz z przebudową dwóch mostów na rzece Bystrzycy jest realizowane etapami. Dotychczas wykonano remont mostów na rzece Bystrzycy w ul. Krochmalnej, remont odcinka ul. Krochmalnej do ul. Diamentowej oraz rozpoczęto remont odcinka ul. Diamentowej do ul. Medalionów. Zmiana zakresu zadania tego zadania, a w szczególności jego podział umożliwił realizację najpilniejszych jego części. Budowa przedłużenia ul. Nadbystrzyckiej została odłożona w czasie ze względu na brak środków*”.

[Dowód: akta kontroli, str. 916-921]

Bernadeta Krzysztofik Dyrektor Wydziału Funduszy Europejskich wyjaśniła, że w odniesieniu do ww. zadania „*był planowany do złożenia w 2009 r. na 2010 r. wniosek do NPPDL, ale nie został złożony z uwagi na przedłużającą się procedurę w pozyskaniu decyzji środowiskowej, a więc i pozwolenia na budowę. Posiadanie pozwolenia na budowę jest warunkiem złożenia wniosku do NPPDL. Ponadto, nadmieniam, że miasto na prawach powiatu może złożyć tylko 2 wnioski o dofinansowanie (...) na dany rok, a w przypadku 2012 – jeden. W latach 2009-2011 miasto składało po 2 wnioski na dwie inwestycje drogowe, na które otrzymywało dofinansowanie*”.

Decyzja środowiskowa została wydana dla przedmiotowego zadania w dniu 31.03.2010 r.

[Dowód: akta kontroli, str. 1442, 1449]

Ad. h) rondo Lipiec '80 wraz z mostem na rzece Czerniejówce oraz przebudowa ul. Fabrycznej. Wg załącznika do uchwały budżetowej na 2008 r. okres realizacji zadania (rozpoczęcie robót) przewidziano na lata 2008-2010, a jego wartość na 22.000.000 zł (brak nakładów przed 2008 r.), natomiast ww. uchwała z dnia 08.09.2011 r. w sprawie zmiany WPF nie przewiduje realizacji ww. zadania. Od grudnia 2006 r. do lipca 2009 r. UM poniósł wydatki na przygotowanie ww. zadania w łącznej kwocie 885.402,80 zł (dokumentacja projektowa, opłaty przyłączeniowe). Ważność uzgodnień dokumentacji projektowej przez Zespół Uzgadniania Dokumentacji Projektowej wygasła z dniem 01.04.2010 r. Ustalenia w zakresie działań UM w celu pozyskania środków zewnętrznych zamieszczono w pkt 1.2.2 protokołu kontroli.

[Dowód: akta kontroli, str. 82, 140-143, 851-852, 1152-1153]

Zgodnie z autopoprawką do projektu uchwały w sprawie WPI 2009-2015 (nr druku 606-2), zatwierdzoną przez Elżbietę Kołodziej-Wnuk Zastępcę Prezydenta Miasta, ww.

zadanie, z uwagi na brak funduszy oraz brak możliwości pozyskania środków pozabudżetowych, rozpoczęcie realizacji odsunięto poza rok 2009.

[Dowód: akta kontroli, str. 962-956]

W dniu 11.05.2009 r. Wydział Architektury, Budownictwa i Urbanistyki Urzędu wydał decyzję nr 2 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nr 2 (ABU.ID.II.1.7353-9/09) obejmującej rozbudowę ulic w Lublinie: ul. Al. Zygmunta w rejonie Ronda Lubelskiego Lipca 80 i ul. Fabrycznej na odcinku od Ronda Lubelskiego Lipca '80 do skrzyżowania ulic: Wolska – Fabryczna – Łęczyńska – Dr. Męczenników Majdanka wraz z budową mostu przez rzekę Czerniejówkę oraz przebudową oświetlenia, sieci wodociągowej, kanalizacji deszczowej, sieci gazowej, sygnalizacji świetlnej, linii energetycznej nn i sn, trakcji trolejbusowej, kanalizacji telefonicznej i budowy ścieżki rowerowej.

W dniu 15.06.2009 r. Wojewoda Lubelski wydał, na wniosek Gminy Lublin, decyzję ZRID nr IF.I.6.DS.116/7111/6-4/09 dla zadania polegającego na przebudowie skrzyżowania Al. Zygmunta – Trasa Zielona – ul. 1-go Maja – ul. Fabryczna – Al. Unii Lubelskiej (droga wojewódzka nr 835) w Lublinie. Decyzji tej nadano rygor natychmiastowej wykonalności.

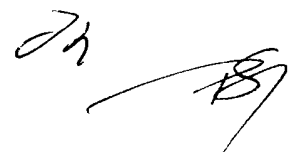
[Dowód: akta kontroli, str. 1129-1140]

Odnosząc się do pytania o przesłanki wystąpienia z wnioskiem o decyzję „ZRID” pomimo braku zapewnienia finansowania inwestycji, Marzena Jodłowska była Dyrektorem Wydziału Inwestycji wyjaśniła, że *„była to priorytetowa inwestycja, a następnie w związku z brakiem środków finansowych, nie została ujęta w budżecie na 2010 r. Wydział Inwestycji zgłosił ujęcie tej inwestycji w budżecie miasta na 2010 r. z uwzględnieniem dofinansowania mostu na rzece Czerniejówce”*.

[Dowód: akta kontroli, str. 884-887]

Odnosząc się do pytania o koszty związane z odszkodowaniami z tytułu wykupu gruntów w związku z ww. decyzjami, Andrzej Jedziniak Dyrektorem Wydziału Geodezji wyjaśnił, że *„postępowanie w sprawie ustalenia odszkodowania za nieruchomości objętą decyzją Wojewody Lubelskiego z dnia 15.06.2009 r. zostało zawieszona postanowieniem Wojewody z 18.08.2011 r. Postępowania dowodowe w sprawie ustalenia odszkodowań za nieruchomości przejęte na mocy decyzji Prezydenta M. Lublin z dnia 15.06.2009 r. zostały zakończone. Przewidujemy wypłatę odszkodowań w łącznej kwocie 162.277 zł jeszcze w br. (...)”*.

[Dowód: akta kontroli, str. 889-890]

Ww. zadanie znalazło się w „wykazie zadań inwestycyjnych, modernizacyjnych i remontowych, które z powodu braku środków na ich realizację nie zostały ujęte w projekcie budżetu miasta na 2010 r.”, stanowiącym załącznik do projektu budżetu miasta na 2010 r.

[Dowód: akta kontroli, str. 1257]

Na etapie działań zmierzających do aktualizacji WPI (spotkanie z dnia 30.07.2010 r. z udziałem Zastępcy Prezydenta Miasta Lublin) stwierdzono konieczność rozpoczęcia realizacji przedmiotowego zadania w 2012 r. ze względu na zły stan mostu w ul. Fabrycznej.

[Dowód: akta kontroli, str. 963-964]

Na posiedzeniu Zespołu KIRM w dniu 13.07.2009 r. stwierdzono, że wstrzymuje się decyzję w sprawie przebudowy ul. Fabrycznej z mostem na rzece Czerniejówce. Wydział Dróg i Mostów podniósł, że zły stan techniczny mostu wymusi ograniczenie przejazdu do jednego pasa w każdym kierunku.

[Dowód: akta kontroli, str. 1457]

Krzysztof Żuk Prezydent Miasta Lublin wyjaśnił, że *„przyczyną zaniechania realizacji zadania rondo Lubelski Lipiec '80 wraz z mostem na rzece Czerniejówce oraz przebudową ul. Fabrycznej jest brak środków na jego realizację w chwili obecnej”*.

[Dowód: akta kontroli, str. 916-921]

Ad. j) przebudowa ul. Narutowicza od ul. Okopowej do ul. Głębokiej z ulicami bocznymi. Wg załącznika do uchwały budżetowej na 2008 r. okres realizacji zadania przewidziano na lata 2008-2011 (rozpoczęcie robót 2009 r.), a jego wartość na kwotę 13.000.000 zł (brak nakładów do końca 2008 r.), natomiast ww. uchwała z dnia 08.09.2011 r. w sprawie zmiany WPF nie przewiduje realizacji ww. zadania. Uchwała budżetowa na 2010 r. przewidywała łączne nakłady na to zadanie w kwocie 32.200.000 zł. W latach 2008-2010 poniesiono wydatki w łącznej kwocie 1.353.123,72 zł na przygotowanie dokumentacji ww. zadania. Ustalenia w zakresie działań UM w celu pozyskania środków zewnętrznych zamieszczono w pkt 1.2.2 protokołu kontroli.

[Dowód: akta kontroli, str. 82, 93, 140-143, 820]

Wyjaśniając przyczyny znacznego wzrostu planowanych nakładów na ww. zadanie Eugeniusz Janicki Dyrektor ZDM wyjaśnił, że *„wstępne szacunki z 2007 r. wartości robót, do planu inwestycyjnego na 2008 r. przyjęto w wysokości 13.000.000 zł. Zakres robót obejmował przebudowę ul. Narutowicza od ul. Głębokiej do ul. Okopowej bez przebudowy ulic bocznych. Opracowana na koniec 2009 r. dokumentacja techniczna i wyliczona w kosztorysach inwestorskich wartość robót opiewała na kwotę 39.500.000 zł. Wg zakładanego pierwotnie harmonogramu realizacji robót stanowiącego załącznik do zgłoszenia projektu do*

współfinansowania z EFRR, nakłady na poszczególne lata (przy założeniu, że roboty miały się rozpocząć w 2009 r.) miały wynieść: w 2009 r. 1.307.962 zł; w 2010 r. 5.992.800 zł; w 2011 r. 32.199.238 zł”.

[Dowód: akta kontroli, str. 865-867]

W dniu 03.12.2010 r. Prezydent Miasta Lublin, reprezentowany przez Dyrektora Wydziału Architektury i Budownictwa Urzędu, na wniosek Prezydenta Miasta Lublin, reprezentowanego przez Dyrektora Wydziału Inwestycji wydał decyzję nr AB.ID.II.7353.3-81/10 o zezwoleniu na realizację ww. inwestycji drogowej (ostateczna od 10.01.2011r.)

[Dowód: akta kontroli, str. 1116-1125]

Odnosząc się do pytania o przesłanki wystąpienia z wnioskiem o decyzję „ZRID” pomimo braku zapewnienia finansowania inwestycji, Marzena Jodłowska była Dyrektorem Wydziału Inwestycji wyjaśniła, że „projekt był przygotowywany do sfinansowania z funduszy unijnych. Projekt miał być połączony z projektem modernizacji szkoły. Realizacja była wstrzymana do momentu pozyskania środków zewnętrznych. Była to inwestycja priorytetowa”.

[Dowód: akta kontroli, str. 884-887]

Krzysztof Żuk Prezydent Miasta Lublin wyjaśnił, że „nie zaniechano realizacji zadania (...), uzależniając ją od skutecznego pozyskania środków zewnętrznych, o które miasto się ubiega”.

W zakresie badania skutków zaniechań zadań inwestycyjnych, analizy efektywności ekonomicznej inwestycji przed podjęciem decyzji o rezygnacji z realizacji zadania (lub przesunięcia realizacji na późniejszy termin), a także informowania mieszkańców o rezygnacji bądź zmianach terminu realizacji inwestycji drogowej, Krzysztof Żuk Prezydent Miasta Lublin wyjaśnił, że: „UM nie badał skutków zaniechania zadań inwestycyjnych lub ich opóźnionej realizacji. Nie analizowano efektywności ekonomicznej inwestycji przed podjęciem decyzji o rezygnacji z zadania lub przesunięcia jego realizacji na późniejszy termin. Zgodnie z art. 7 ustawy o samorządzie gminnym do zadań miasta należy zaspokajanie zbiorowych potrzeb mieszkańców w różnych obszarach działalności miasta. Zadania te z zasady nie generują przychodów, wobec czego efektywność ekonomiczna nie jest głównym czynnikiem decydującym o realizacji zadania i zasadności inwestycji. Miasto nie informowało w sposób szczególny mieszkańców, w tym właścicieli nieruchomości, których teren został przeznaczony pod inwestycję o rezygnacji bądź zmianach terminu realizacji inwestycji drogowej. O terminie realizacji danej inwestycji drogowej mieszkańcy mogli się dowiedzieć z uchwały budżetowej na dany rok”.

[Dowód: akta kontroli, str. 916-921]

3. Planowanie i przygotowanie do realizacji wybranych inwestycji drogowych

Szczegółowym badaniem objęto trzy zadania inwestycyjne, wytypowane do kontroli z uwagi na najwyższe wartości kosztorysowe i duże znaczenie w obsłudze komunikacyjnej miasta:

- zadanie zakończone w 2010 r. pn. „Przedłużenie ul. Krańcowej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce”,
- zadanie będące w trakcie realizacji pn. „Przedłużenie ul. Grygowej od Al. Witosa do ul. Droga Męczenników Majdanka”,
- zadanie będące w trakcie realizacji pn. „Drogi dojazdowe do obwodnicy Miasta Lublin - przedłużenie ul. Melgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Melgiew” w ciągu dróg ekspresowych S12, S17, S19”.

Zadania te znajdowały się wśród głównych zadań inwestycyjnych w zakresie rozbudowy i przebudowy istniejącego układu komunikacyjnego dla poprawy przejezdności i obsługi nowych terenów zainwestowania miejskiego, przyjętych przez Radę Miasta w Strategii Rozwoju Miasta Lublin na lata 2008 – 2015.

[Dowód: akta kontroli str. 701 – 707]

3.1.1. Dla projektu „Przedłużenie ul. Krańcowej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce” opracowano studium wykonalności, stanowiące element aplikacji składanej przez Miasto Lublin w ramach „Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2007 – 2013, Oś priorytetowa V: Transport, Działanie 5.1. Regionalny układ transportowy”. W studium wykonalności zawarto m.in.: dane o planowanym zakresie rzeczowym i okresie realizacji inwestycji, analizę finansową i ekonomiczną, harmonogram rzeczowo-finansowy inwestycji, planowany koszt i źródła finansowania. Przeanalizowano pięć wariantów:

- wariant I - bezinwestycyjny polegający na zaniechaniu inwestycji,
- warianty inwestycyjne lokalizacyjne:
- wariant II – przedłużenie ul. Krańcowej do skrzyżowania z ul. Kunickiego,
 - wariant III – realizacja połączenia z dostosowaniem jednej z istniejących tras pomiędzy ul. Krańcową i Kunickiego,
- warianty inwestycyjne nawierzchniowe:
- wariant IV – nawierzchnia z mieszanki mastyksu grysowego (SMA),
 - wariant V – nawierzchnia z betonu asfaltowego (BA).

Wybrano wariant optymalny II (przedłużenie ul. Krańcowej do skrzyżowania z ul. Kunickiego) i wariant nawierzchniowy IV (warstwa ścieralna z mastyksu grysowego).

Na podstawie analizy efektywności kosztowej metodą DGC (Dynamiczny Koszt Jednostkowy, Dynamic Generation Cost) stwierdzono, że wariant II jest bardziej opłacalny ekonomicznie, posiada dużo niższy koszt jednostkowy będący rocznym kosztem wybudowania drogi w przeliczeniu na jednego jej użytkownika. Wariant połączenia z dostosowaniem jednej z istniejących tras pomiędzy ul. Krańcową i Kunickiego odrzucono jako droższy, co spowodowane było głównie mniejszą przepustowością, możliwością utworzenia tylko po jednym pasie ruchu dla każdego kierunku. Wariant ten nie rozwiązywał także kwestii małej obwodnicy miasta. Nawierzchnię z zastosowaniem mieszanki SMA wybrano na podstawie analizy wielokryterialnej, jako wariant bardziej korzystny dla realizacji wyznaczonych celów przy założonym obciążeniu.

Określono cele realizacji inwestycji, m.in.:

- skrócenie czasu przejazdu pomiędzy ul. Kunickiego i Al. Witosa,
- poprawa dostępności planowanego centrum komunikacyjnego mającego powstać w okolicy Placu Dworcowego,
- poprawa komfortu jazdy,
- poprawa atrakcyjności pobliskich terenów inwestycyjnych,
- zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników dróg,
- zmniejszenie niekorzystnych oddziaływań akustycznych i emisji do powietrza trujących substancji ze spalin,
- ułatwienie dojazdu do miejsc zamieszkania i pracy.

Założono uzyskanie następujących efektów (wskaźników produktu): wybudowanie dróg powiatowych o długości 0,699 km, ścieżek rowerowych o długości 0,510 km, 2 skrzyżowań, zmodernizowanie 2 skrzyżowań, wybudowanie 2 obiektów mostowych, chodników o dł. 1,790 km, 82 punktów oświetleniowych, 2,371 km kanalizacji deszczowej, 2 obiektów infrastruktury ochrony środowiska. Określono następujące wskaźniki rezultatu: oszczędność czasu w przewozach pasażerskich (1.251.576 zł/rok), oszczędność czasu w przewozach towarowych (131.957 zł/rok), natężenie ruchu na drodze (686 pojazdów/h), średni czas przejazdu pomiędzy dwoma punktami sieci (0,84 minuty), nośność wybudowanego obiektu, drogi/mostu (115 kN/oś).

Realizację rzeczową inwestycji zaplanowano w okresie od IV kwartału 2008 r. do IV kwartału 2010 r. W harmonogramie rzeczowo-finansowym koszt robót drogowo-instalacyjnych określono w wysokości 53.094 tys. zł.



[Dowód: akta kontroli str. 3 - 31]

3.1.2. Sporządzenie dokumentacji projektowej inwestycji pn. „Przedłużenie ul. Grygowej od Al. Witosa do ul. Droga Męczenników Majdanka” nie zostało poprzedzone dokonaniem przez Urząd analizy efektywności ekonomicznej tej inwestycji, kosztów i korzyści, a także rozważaniem różnych wariantów realizacji tej inwestycji.

Prezydent Lublina Krzysztof Żuk wyjaśnił, że *sporządzenie dokumentacji projektowej inwestycji „przedłużenie ul. Grygowej od Al. Witosa do ul. Droga Męczenników Majdanka” nie było poprzedzone oceną efektywności ekonomicznej kosztów i korzyści, ponieważ dokumentacja ta została opracowana przez Centrum Handlowe Felin i nieodpłatnie przekazana miastu Lublin. Na etapie pozyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji rozważana była wariantowość przebiegu trasy ulicy.*

[Dowód: akta kontroli str. 915, 921]

Planowane cele i efekty związane z realizacją inwestycji określone zostały we wniosku o dofinansowanie „przedłużenia ul. Grygowej od Al. Witosa do ul. Droga Męczenników Majdanka” w ramach Programu Wieloletniego pod nazwą „Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych 2008 – 2011”, złożonym w Urzędzie Wojewódzkim w dniu 30.09.2010 r. Podano m.in., że: planowana inwestycja dotyczy budowy drogi o długości 650 m, która połączy Al. Witosa z ul. Droga Męczenników Majdanka; droga będzie ulicą dwuprzestrzenną o jezdniach o szerokości 7 m, z pasem dzielącym o szerokości 5 m; po obu stronach drogi zostanie wybudowany chodnik o szerokości 2 m i ścieżka rowerowa o szerokości 2,5 m; włączenie ul. Grygowej do ul. Droga Męczenników Majdanka będzie się odbywało poprzez skrzyżowanie w formie ronda o średnicy wyspy 30 m. W części wniosku dotyczącej uzasadnienia celowości zadania i jego lokalizacji oraz oceny ekonomicznej efektywności podano m.in., że inwestycja przyczyni się do: wzmocnienia atrakcyjności inwestycyjnej dzielnicy Felin i Majdan Tatarski, zwiększenia dostępności komunikacyjnej zagospodarowanych terenów inwestycyjnych oraz przewidzianych do zagospodarowania, poprawy warunków działania istniejących podmiotów gospodarczych i zwiększenia możliwości powstania nowych, odciążenia istniejącego układu komunikacyjnego, poprawy połączeń między dzielnicami, ograniczenia emisji spalin do powietrza oraz zmniejszenia hałasu, poprawy bezpieczeństwa ruchu samochodowego, rowerowego i pieszego, poprawy warunków życia mieszkańców. Określono, że: wartość zadania według sporządzonych kosztorysów wynosi 19.134 tys. zł (wraz ze skrzyżowaniem i projektem trakcji trolejbusowej), w tym wartość robót objętym wnioskiem – 10.829 tys. zł, środki finansowe na to zadanie zostały zabezpieczone w budżecie miasta na 2011 r. Wniosek zawiera także



oświadczenie wnioskodawcy o posiadaniu kompletnej dokumentacji technicznej oraz aktualnego pozwolenia na budowę.

[Dowód: akta kontroli str. 32 - 39]

3.1.3. Dla inwestycji „Drogi dojazdowe do obwodnicy Miasta Lublin - przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew” w ciągu dróg ekspresowych S12, S17, S19” opracowano studium wykonalności, stanowiące element aplikacji składanej w ramach „Programu Operacyjnego Rozwoju Polski Wschodniej 2007 – 2013, Oś priorytetowa IV: Infrastruktura transportowa, Działanie 4.1.: Infrastruktura drogowa”. W studium wykonalności zawarto m.in.: dane o planowanym zakresie rzeczowym i okresie realizacji inwestycji, analizę finansową i ekonomiczną, harmonogram rzeczowo-finansowy inwestycji, planowany koszt i źródła finansowania.

Na etapie powstawania koncepcji trasy oraz sporządzania dokumentacji technicznej przeanalizowano trzy warianty inwestycyjne:

- wariant I podstawowy, w którym założono: przebudowę ulic Mełgiewskiej, Metalurgicznej i Grygowej na odcinku od fabryki samochodów do granic administracyjnych miasta, z układem ciągu ulic Mełgiewska – Metalurgiczna stanowiącym na całym odcinku przedłużenie dwujezdniowego odcinka ul. Mełgiewskiej w śladzie istniejącej ul. Metalurgicznej; powstanie bezkolizyjnego węzła drogowego w miejscu skrzyżowania przedłużenia ul. Grygowej z projektowanym ciągiem ulic Mełgiewska – Metalurgiczna; powstanie bezkolizyjnego skrzyżowania projektowanego ciągu głównego z linią kolejową wielotorową na granicy miasta Lublin i Świdnik, i wyprowadzenie ciągu głównego w kierunku węzła „Mełgiew” w śladzie planowanej obwodnicy Lublina; budowę po obu stronach ciągu głównego równoległych dróg dojazdowych, powiązanych z drogą główną,
- wariant II dodatkowy był modyfikacją wariantu podstawowego, z zachowaniem podstawowych założeń tego wariantu, zakładał jednak wyprowadzenie projektowanego ciągu głównego bezkolizyjnie nad torami kolejowymi w kierunku „starego śladu” ul. Mełgiewskiej na terenie Świdnika oraz ewentualną dalszą modernizację ul. Mełgiewskiej na terenie Świdnika,
- wariant III dodatkowy przewidywał rozbudowę ul. Mełgiewskiej w śladzie istniejącym z dobudową drugiej jezdni na odcinku od skrzyżowania z ulicami Tyszowiecką i Metalurgiczną, budowę ronda dwupasmowego na skrzyżowaniu ww. ulic, a na dalszym odcinku ulicy Mełgiewskiej do granicy z miastem Świdnik przebudowę ul. Mełgiewskiej

po starym śladzie; wariant nie przewidywał budowy węzłów drogowych (wszystkie skrzyżowania miały być w jednym poziomie) i budowy równoległych dróg dojazdowych. W wyniku analizy wariantów wybrano budowę wg. wariantu I, ponieważ: okazał się najkorzystniejszy cenowo, najkorzystniejszy z punktu widzenia komunikacyjnego i dostępności do drogi, łączy się z węzłem „Melgiew” na drodze ekspresowej na terenie Świdnika, powinien spowodować znaczną poprawę płynności ruchu i obniżenie liczby wypadków i kolizji drogowych, poprawi warunki środowiskowe i higieniczno-sanitarne na terenie objętym inwestycją (obniży się poziom hałasu i zanieczyszczeń), skróci się czas przejazdu, nastąpi maksymalne wykorzystanie istniejącego pasa drogowego.

Określono cele realizacji inwestycji, m.in.:

- polepszenie jakości funkcjonowania układu komunikacyjnego,
- poprawa bezpieczeństwa użytkowników dróg,
- skrócenie czasu przejazdu,
- poprawa komfortu jazdy,
- podniesienie standardu życia mieszkańców okolicznych terenów,
- zmniejszenie niekorzystnych oddziaływań akustycznych i emisji do powietrza trujących substancji ze spalin.

Założono uzyskanie następujących efektów: wybudowanie w ciągu głównym nowych dróg o długości 0,643 km i przebudowanie dróg o dł. 2,830 km, budowę 3 wiaduktów. Określono następujące wskaźniki rezultatu: oszczędność czasu w przewozach pasażerskich - 1.399.814 zł/rok, oszczędność czasu w przewozach towarowych - 2.660.530 zł/rok.

Realizację rzeczową inwestycji zaplanowano w okresie od III kwartału 2010 r. do IV kwartału 2012 r. Koszt robót budowlanych określono w wysokości 166.002 tys. zł, całkowite nakłady - 180.808 tys. zł.

[Dowód: akta kontroli str. 43 - 64]

3.2.1. Urząd posiadał niezbędne środki do sfinansowania inwestycji pn. nazwą „Przedłużenie ul. Krańcowej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce”.

W budżecie miasta na 2008 r., uchwalonym przez Radę Miasta w dniu 7.02.2008 r. w zał. 4 (Wydatki majątkowe) określono, że: łączne koszty finansowe tego zadania wyniosą 40.000.000 zł, dotychczas zrealizowane nakłady wyniosły 6.014.944 zł, planowane wydatki na rok 2008 – 8.000.000 zł (na sprawy terenowo-prawne i rozpoczęcie realizacji). Po zmianach dokonanych w trakcie roku określono planowane wydatki na 2008 r. w wysokości 3.100.000 zł. W roku 2008 poniesiono wydatki w kwocie 595.694,70 zł (19,22% planu po zmianach).

W budżecie miasta na 2009 r., uchwalonym przez Radę Miasta w dniu 18.12.2008 r., w zał. 4 (Wydatki związane z wieloletnimi programami inwestycyjnymi) określono łączne koszty finansowe tego zadania w wysokości 70.000.000 zł, planowane wydatki na 2009 r. (na sprawy terenowo-prawne i przedłużenie drogi wraz z infrastrukturą towarzyszącą) – 15.985.000 zł (7.197.000 zł z dochodów własnych, 8.788.000 zł ze środków europejskich), planowane wydatki na 2010 r. – 44.900.000 zł. Po zmianach dokonanych w trakcie roku określono: planowane wydatki rok 2009 – 33.702.000 zł (11.140.431 zł z dochodów własnych, 15.364.569 zł ze środków europejskich, 7.197.000 zł ze środków pochodzących z budżetu państwa i innych bezzwrotnych), na rok 2010 r. – 23.000.000 zł. W 2009 r. wydatkowano na inwestycję 33.473.063,83 zł (99,32% planu po zmianach).

W budżecie na 2010 r., uchwalonym przez Radę Miasta w dniu 18.12.2009 r., w zał. 4 (Wydatki związane z wieloletnimi programami inwestycyjnymi) określono planowane wydatki na to zadanie na 2010 r. w wysokości 23.024.968 zł (na sprawy terenowo-prawne i zakończenie przedłużenia drogi wraz z infrastrukturą towarzyszącą), z tego: 10.709.460 zł finansowane z dochodów własnych, 12.315.508 zł – ze środków europejskich. W trakcie roku zwiększono planowane w 2010 r. wydatki na tę inwestycję do 27.584.250 zł, z tego: 15.268.741 zł finansowane z dochodów własnych, 12.315.509 zł ze środków europejskich. W 2010 r. wydatkowano na tę inwestycję 26.760.654,96 zł (97,01% planu po zmianach).

[Dowód: akta kontroli str. 82 – 124, 144 - 158]

W dniu 22.10.2009 r. pomiędzy Miastem Lublin a Województwem Lubelskim zawarta została umowa o dofinansowanie Projektu: „Przedłużenie ul. Krańcowej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce” w ramach „Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2007 – 2013, Osi priorytetowej V Transport, Działanie 5.1. Regionalny układ transportowy. W umowie tej (zmienionej aneksem nr 1 z dnia 22.02.2010 r. w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 27.08.2009 r. o finansach publicznych) określono m.in., że:

- całkowita wartość projektu wynosi 53.093.905,03 zł,
- całkowite wydatki kwalifikowalne wynoszą 51.750.432,25 zł, w tym: dofinansowane w formie płatności ze środków europejskich oraz w formie udzielonej do 31.12.2009 r. dotacji rozwojowej łącznie w kwocie nieprzekraczającej 27.680.077 zł i stanowiącej nie więcej niż 53,49% kwoty całkowitych wydatków kwalifikowalnych, wkład własny beneficjenta w wysokości nie mniejszej niż 24.070.355,25 zł i stanowiący 46,51% kwoty całkowitych wydatków kwalifikowalnych,



- refundacji lub rozliczeniu podlegają jedynie wydatki kwalifikowalne poniesione nie wcześniej niż dnia 1.01.2007 r. i nie później niż w dniu finansowego zakończenia realizacji Projektu,
- rozpoczęcie realizacji projektu nastąpi w dniu 01.12.2008 r., zakończenie rzeczowe – 10.09.2010 r., zakończenie finansowe – 30.09.2010 r.,
- wnioski o płatność końcową należy złożyć nie później niż w ciągu 60 dni od dnia zakończenia realizacji Projektu.

[Dowód: akta kontroli str. 164 - 208]

3.2.2. W budżecie miasta na 2008 r., uchwalonym przez Radę Miasta w dniu 7.02.2008 r., przy zadaniu pn. „Przedłużenie ul. Grygowej od Al. Witosa do ul. Droga Męczenników Majdanka” w zał. 4 (Wydatki majątkowe) określono, że: łączne koszty finansowe wyniosą 10.000.000 zł, dotychczas na zadanie nie poniesiono wydatków, planowane wydatki na rok 2008 – 4.000.000 zł (na sprawy terenowo-prawne i rozpoczęcie realizacji). W trakcie roku zmniejszono planowane wydatki na tę inwestycję do 5.000 zł. Zmianę uzasadniono przedłużeniem okresu realizacji zadania do 2010 r. W 2008 r. poniesiono wydatki w wysokości 50,07 zł (1% planu po zmianach).

W budżecie miasta na 2009 r. i 2010 r. nie zaplanowano wydatków na to zadanie. Przedsięwzięcie to zostało ujęte w wykazach zadań inwestycyjnych, modernizacyjnych i remontowych (stanowiących załączniki do projektów budżetu miasta), które z powodu braku środków na ich realizację nie zostały ujęte w projektach budżetu miasta na 2009 r. i 2010 r.

W budżecie na 2011 r., uchwalonym przez Radę Miasta w dniu 27.01.2011 r., w zał. 5 (Planowane wydatki majątkowe) na zadanie „Przedłużenie ul. Grygowej od Al. Witosa do ul. Droga Męczenników Majdanka” zaplanowano wydatki w wysokości 7.828.900 zł, finansowane z dochodów własnych. Po zmianie, dokonanej uchwałą Rady Miasta z dnia 08.09.2011 r., ustalono planowane wydatki na tę inwestycję na 2011 r. w wysokości 7.470.000 zł (4.465.000 zł z dochodów własnych, 3.005.000 zł ze środków z budżetu państwa). Pozostałe wydatki na tę inwestycję (w umowie z wykonawcą z dnia 10.05.2011 r. wartość robót określono w wysokości 14.958.203,58 zł) zaplanowano w budżecie miasta na 2011 r. w zadaniu pn. „Zintegrowany system miejskiego transportu publicznego w Lublinie” (plan na 2011 r. po zamianach – 69.517.500 zł), którego zakres rzeczowy obejmuje m.in. budowę trakcji trolejbusowej wraz z zasilaniem w ciągu budowanej ul. Grygowej.

[Dowód: akta kontroli str. 82 – 124, 125 – 143, 159 – 163, 921, 1158, 1257]

We wniosku o dofinansowanie w ramach „Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych 2008 – 2011” budowy „przedłużenia ul. Grygowej od Al. Witosa do ul. Droga

Męczenników Majdanka”, złożonym w Lubelskim Urzędzie Wojewódzkim w dniu 30.09.2010 r., Urząd podał, że: według sporządzonych kosztorysów inwestorskich koszt inwestycji wynosi 19.134.438 zł, wartość robót objętych wnioskiem – 10.828.917 zł, pozostały zakres w kwocie 8.305.520,80 zostanie zrealizowany ze środków własnych, środki finansowe na to zadanie zostały zabezpieczone w budżecie miasta na 2011 r. w kwocie 16.134.438 zł, w tym 7.828.917 zł na realizację zakresu objętego wnioskiem.

W dniu 18.08.2011 r. pomiędzy Miastem Lublin a Wojewodą Lubelskim zawarto umowę nr 17/P/IF/2011 o udzielenie dotacji celowej z budżetu państwa w 2011 r. w wysokości 3.000.000 zł w ramach „Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych 2008 – 2011” na zadanie pn. „Budowa ul. Grygowej na odcinku od Al. Witosa do ul. Droga Męczenników Majdanka”. W umowie określono m.in., że:

- ostateczny termin realizacji zadania ustala się na dzień 30.11.2011 r.,
- dotację Miasto zobowiązuje się wydatkować do dnia 31.12.2011 r.,
- wysokość dotacji nie może przekroczyć 50% kosztów realizacji zadania,
- Miasto zobowiązuje się zapewnić we własnym zakresie środki na sfinansowanie co najmniej 50% kosztów realizacji zadania,
- dotacja celowa zostanie przekazana po złożeniu wniosku o płatność do Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego Wydziału Finansów i Budżetu,
- beneficjent zobowiązany jest złożyć do Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego Wydziału Finansów i Budżetu rozliczenie dotacji w terminie 30 dni od dnia zakończenia realizacji zadania, ostateczny termin złożenia rozliczenia ustala się na dzień 31.12.2011 r.

[Dowód: akta kontroli str. 32 - 41]

3.2.3. Urząd posiadał środki do sfinansowania inwestycji pn. „Drogi dojazdowe do obwodnicy Miasta Lublin - przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew” w ciągu dróg ekspresowych S12, S17, S 19”.

W budżecie miasta na 2008 r., uchwalonym przez Radę Miasta w dniu 7.02.2008 r. w zał. 4 (Wydatki majątkowe) określono, że: łączne koszty finansowe tego zadania wyniosą 70.000.000 zł, dotychczas na zadanie nie ponoszono wydatków, planowane wydatki na rok 2008 wyniosą 1.500.000 zł (na sprawy terenowo-prawne i rozpoczęcie prac dokumentacyjnych). W trakcie roku nie zmieniano planu. Wykonano wydatki w wysokości 996.740 zł (66,45% planu).

W budżecie na 2009 r., uchwalonym przez Radę Miasta w dniu 18.12.2008 r., w zał. 4 (Wydatki związane z wieloletnimi programami inwestycyjnymi) na zadanie to zaplanowano wydatki: na 2009 r. – 6.318.000 zł (na sprawy terenowo-prawne, kontynuację prac

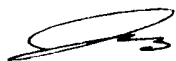
dokumentacyjnych, rozpoczęcie inwestycji), na 2010 r. – 17.700.000 zł, na 2011 r. – 26.020.000 zł. Po zmianach dokonanych w trakcie roku określono: planowane wydatki na 2009 r. – 1.418.000 zł (ze środków własnych), na 2010 r. – 17.700.000 zł, na 2011 r. – 26.020.000 zł. W 2009 r. poniesiono wydatki w wysokości 860.891,13 zł (60,71% planu po zmianach).

W budżecie na 2010 r., uchwalonym przez Radę Miasta w dniu 18.12.2009 r., w zał. 4 (Wydatki związane z wieloletnimi programami inwestycyjnymi) i w zał. 7 (Wydatki na programy i projekty realizowane z udziałem środków europejskich) na zadanie to zaplanowano: na 2010 r. – 59.000.000 zł (na sprawy terenowo-prawne i rozpoczęcie inwestycji), z tego: 13.872.587 zł z dochodów własnych, 45.127.413 zł – ze środków europejskich, na 2011 r. – 60.000.000 zł (ze środków własnych), na 2012 r. – 59.490.014 zł (54.475.857 zł ze środków własnych, 5.014.157 zł ze środków europejskich). Po zmianach dokonanych w trakcie roku określono: planowane wydatki na 2010 r. – 47.600.000 zł, z tego: 2.472.587 zł z dochodów własnych, 45.127.413 zł ze środków europejskich, na 2011 r. – 71.400.000 zł (ze środków własnych), na 2012 r. – 59.490.014 zł (54.475.857 zł ze środków własnych, 5.014.157 zł ze środków europejskich). W 2010 r. poniesiono wydatki w wysokości 1.537.348,75 zł (3,23% planu po zmianach).

W budżecie na 2011 r., uchwalonym przez Radę Miasta w dniu 27.01.2011 r., w zał. 4 (Planowane wydatki majątkowe) na zadanie to zaplanowano wydatki w wysokości 64.000.000 zł (na sprawy terenowo-prawne i realizację inwestycji), z tego: 31.040.425 zł z dochodów własnych, 32.959.575 zł ze środków europejskich. Podano także planowane łączne koszty finansowe – 150.000.000 zł i zrealizowane dotychczas nakłady – 3.537.631 zł. Po zmianach (uchwałą Rady Miasta z dnia 30.06.2011 r.) określono planowane wydatki na tę inwestycję w 2011 r. w wysokości 82.500.000 zł, z tego: 26.040.425 zł z dochodów własnych, 32.959.575 zł ze środków europejskich, 23.500.000 zł ze środków pochodzących z budżetu państwa. W wieloletniej prognozie finansowej na lata 2011 – 2028 na zadanie to przewidziano: w 2011 r. – 82.500.000 zł, w 2012 r. – 64.105.019 zł.

[Dowód: akta kontroli str. 82 – 124, 136 – 158, 161 - 162]

W dniu 28.04.2010 r. pomiędzy Miastem Lublin a Polską Agencją Rozwoju Przedsiębiorczości (Instytucja Pośrednicząca) zawarto umowę o dofinansowanie Projektu „Drogi dojazdowe do obwodnicy Miasta Lublin - przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew” w ciągu dróg ekspresowych S12, S17, S19” w ramach Programu Operacyjnego Rozwoju Polski Wschodniej 2007 – 2013, Osi priorytetowej IV



Infrastruktura transportowa, Działania 4.1. Infrastruktura drogowa. W umowie tej określono m.in., że:

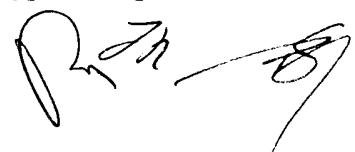
- całkowita wartość projektu wynosi 138.052.872,98 zł,
- całkowita szacunkowa kwota wydatków kwalifikowalnych wynosi 126.374.338,49 zł,
- instytucja pośrednicząca zobowiązuje się zapewnić Miastu dofinansowanie w wysokości nie większej niż 67.285.624 zł i nieprzekraczającej 85% rzeczywistej kwoty wydatków kwalifikowalnych,
- rozpoczęcie realizacji projektu ustalono na dzień 02.11.2010 r., zakończenie realizacji projektu najpóźniej w dniu 29.10.2012 r.,
- okres kwalifikowalności wydatków rozpoczyna się 1.01.2007 r. i kończy w dniu zakończenia realizacji projektu,
- dofinansowanie jest przekazywane w postaci refundacji poniesionych wydatków kwalifikowalnych, na podstawie wniosków o płatność składanych w terminach określonych w harmonogramie, i zaliczki.

W § 20 ust. 2 umowy postanowiono, że w razie wystąpienia niezależnych od Beneficjenta okoliczności powodujących konieczność wprowadzeniu zmian do Projektu, strony uzgadniają zakres zmian w umowie, które są niezbędne do zapewnienia prawidłowej realizacji Projektu. Ustęp 4 paragrafu 20 stanowi, że zmiany zakładanych wskaźników produktu i rezultatu mogą być dokonane wyłącznie po uzyskaniu uprzedniej pisemnej zgody Instytucji Pośredniczącej

Aneks z dnia 09.09.2011 r. w § 8 ww. umowy dodano ust. 7 stanowiący, że podmiotem upoważnionym do ponoszenia wydatków kwalifikowalnych w ramach projektu jest Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie.

[Dowód: akta kontroli str. 209 - 246]

3.2.4. W dniu 30.09.2009 r. Gmina Lublin zawarła z ING Bankiem Śląskim umowę na udzielenie i obsługę kredytu długoterminowego złotowego w kwocie 108.716.000 zł na sfinansowanie wydatków inwestycyjnych nieznajdujących pokrycia w planowanych dochodach budżetu miasta w 2009 r. Miasto zastrzegło sobie prawo do rezygnacji z wykorzystania części kredytu bez ponoszenia dodatkowych kosztów. Określono, że odsetki od faktycznie wykorzystanego kredytu naliczane będą według umownej stopy procentowej obliczanej jako suma zmiennej stawki WIBOR dla depozytów trzymiesięcznych, powiększonych o stała marżę banku w wysokości 1.70 p.p. W dniu zawarcia umowy oprocentowanie kredytu strony ustaliły na 5,88% w stosunku rocznym (4,18% stawka WIBOR 3M + 1,70% marża banku). Postanowiono także, że w przypadku opóźnienia w



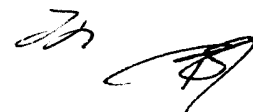
zapłacie odsetek, bank nie ma prawa podwyższyć oprocentowania całego niezapadłego kredytu. Ostateczny termin spłaty kredytu ustalono na dzień 31.12.2015 r. Planowane terminy płatności odsetek i rat kapitałowych oraz ich wysokość określono w harmonogramie stanowiącym integralną część umowy. Ustalono spłaty w 20 ratach kwartalnych po 5.435.800 zł, począwszy od 31.03.2011 r. Aneksem z dnia 30.09.2009 r., w związku z nieuruchomieniem przez Miasto całości postawionego do dyspozycji kredytu, ustalono, że spłata kredytu uległa proporcjonalnemu zmniejszeniu, a kredytobiorca zobowiązał się dokonać spłaty w 20 równych ratach kwartalnych po 4.500.000 zł każda, począwszy od 31.03.2011 r. (razem 90.000.000 zł).

[Dowód: akta kontroli str. 1414 - 1424]

W dniu 29.11.2010 r. Gmina Lublin zawarła z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym (EBI) z siedzibą w Luksemburgu umowę finansową, zgodnie z którą EBI przyznał Miastu kredyt w wysokości 500.000.000 zł na finansowanie Projektu „dziesięciu inwestycji z zakresu infrastruktury miejskiej”, w tym siedmiu inwestycji drogowych. Kredytobiorca oświadczył, że wdraża wieloletni plan inwestycyjny na lata 2009 – 2015, na który składa się m.in. dziesięć inwestycji (wszystkie zwane łącznie Projektem). Ustalono, że bank wypłaci kredyt w formie pierwszej transzy o zmiennej stopie oprocentowania w kwocie 177.375.000 zł. Określono następujące warunki spłaty kredytu: odsetki naliczane będą według stawki WIBOR dla depozytów trzymiesięcznych, spread w odniesieniu do pierwszej transzy - minus 43,9 punktów bazowych (-0,439%) z uwzględnieniem marży, marża wynosi 19 punktów bazowych (0,19%), spłata pierwszej transzy będzie dokonywana w równych kwartalnych ratach kapitałowych, pierwszy dzień spłaty pierwszej transzy – 15 grudnia 2014 r., ostatni dzień spłaty – 15.09.2035 r.

[Dowód: akta kontroli str. 1425 - 1441]

3.3.1. Dokumentacja projektowa inwestycji „Przedłużenie ul. Krańcowej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czarniejówce” opracowana została w 2007 r. przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego Sp. z o.o. w Lublinie. Zakres i forma dokumentacji projektowej spełniały wymogi określone w przepisach (od § 3 do § 11) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. Nr 202, poz. 2072 ze zm.). Zawierała elementy niezbędne do uzyskania pozwolenia na budowę oraz do rozpoczęcia inwestycji. Dokumentacja ta składała się z następujących opracowań: 1) projektu budowlano-wykonawczego – część drogowa, 2) projektu stałej organizacji ruchu, 3) projektu budowlano-



wykonawczego przepustu stalowego na rzece Czarniejówce – część konstrukcyjna, 4) projektu budowlano-wykonawczego tunelu drogowego w ciągu ulic Wspólna, Robotnicza – część konstrukcyjna, 5) projektu wykonawczego przepustu stalowego na rzece Czarniejówce – odwodnienie wykopów, 6) projektu budowlano-wykonawczego tymczasowej obwodnicy rzeki na okres budowy przepustu stalowego, 7) projektu budowlano-wykonawczego elementów małej architektury – część konstrukcyjna, 8) projektu budowlano-wykonawczego sieci kanalizacji deszczowej – technologia i konstrukcja, 9) projektu budowlano-wykonawczego sieci wodociągowej – technologia i konstrukcja, 10) projektu budowlano-wykonawczego sieci kanalizacji sanitarnej – technologia i konstrukcja, 11) projektu budowlano-wykonawczego przebudowy sieci gazowych - technologia, 12) projektu budowlano-wykonawczego przebudowy trakcji trolejbusowej, 13) projektu budowlano-wykonawczego przebudowy linii kablowej nn zasilającej trakcję trolejbusową – część elektryczna, 14) projektu budowlano-wykonawczego linii kablowej i oświetlenia tunelu pod Krańcową – część elektryczna, 15) projektu budowlano-wykonawczego oświetlenia ul. Krańcowej – część elektryczna, 16) projektu budowlano-wykonawczego sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Krańcowej z Kunickiego – część elektryczna, 17) projektu budowlano-wykonawczego sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Krańcowej z ul. Długą – część elektryczna, 18) projektu budowlano-wykonawczego wykonania linii kablowej do zasilania sygnalizacji świetlnych – część elektryczna, 19) projektów budowlano-wykonawczych przebudowy linii napowietrznej 110 kV, linii kablowych i napowietrznych NN, linii kablowych SN, kanalizacji teletechnicznej i kabli telekomunikacyjnych – części elektryczne, 20) szczegółowej inwentaryzacji dendrologicznej – branża zieleni. Do wszystkich ww. projektów sporządzone były: przedmiary robót, kosztorysy ofertowe, kosztorysy inwestorskie i specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót. W skład dokumentacji wchodziły także: operat wodnoprawny, informacja bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, raport oddziaływania na środowisko, studium wykonalności, harmonogram rzeczowo-finansowy, plansza zbiorcza uzbrojenia, wersja elektroniczna.

Art. 20 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 ze zm.) stanowi, że projektant ma obowiązek zapewnić sprawdzenie projektu architektoniczno-budowlanego pod względem zgodności z przepisami, w tym techniczno-budowlanymi, przez osobę posiadającą uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w odpowiedniej specjalności lub rzeczoznawcę budowlanego.

Projekt przedłużenia ul. Krańcowej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czarniejówce został sporządzony i sprawdzony przez osoby posiadające uprawnienia



budowlane do projektowania bez ograniczeń w odpowiedniej specjalności, określone w przepisach (od § 15 do § 24) rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 83, poz. 578 ze zm.):

branża drogowa – przez osoby posiadające uprawnienia do wykonywania funkcji projektanta w zakresie dróg i lotniskowych dróg startowych oraz manipulacyjnych; projekt przepustu stalowego i projekt tunelu drogowego – przez osoby posiadające uprawnienia do projektowania w specjalności mosty, konstrukcyjno-budowlanej i konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg; projekt kanalizacji deszczowej, projekt sieci wodociągowej i projekt sieci kanalizacji sanitarnej – przez osoby posiadające uprawnienia do projektowania w specjalności instalacyjno-inżynierskiej w zakresie sieci sanitarnych, w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń wodociagowych i kanalizacyjnych, cieplnych, wentylacyjnych i gazowych; projekt przebudowy sieci gazowych – przez osoby posiadające uprawnienia do projektowania w specjalności instalacyjno-inżynierskiej w zakresie w zakresie sieci i instalacji gazowych; projekt przebudowy trakcji trolejbusowej – część elektryczna przez osoby posiadające uprawnienia do wykonywania samodzielnych funkcji projektanta w specjalności instalacyjno-inżynierskiej w zakresie sieci i instalacji elektrycznych, część konstrukcyjno-budowlana przez osoby posiadające uprawnienia do projektowania w specjalności konstrukcyjno-budowlanej; projekt przebudowy linii kablowej nn zasilającej trakcję trolejbusową, projekt linii kablowej i oświetlenia tunelu pod Krańcową, projekt oświetlenia ul. Krańcowej, projekt wykonania linii kablowej do zasilania sygnalizacji świetlnych, projekt przebudowy linii napowietrznej 110 kV, linii kablowych i napowietrznych NN, linii kablowych SN, projekt sygnalizacji świetlnej – przez osoby posiadające uprawnienia do wykonywania samodzielnych funkcji projektanta w specjalności instalacyjno-inżynierskiej w zakresie sieci i instalacji elektrycznych; projekt kanalizacji teletechnicznej i kabli telekomunikacyjnych – przez osoby posiadające uprawnienia do projektowania w specjalnościach instalacyjnych w telekomunikacji przewodowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą; projekt elementów małej architektury – przez osoby posiadające uprawnienia do projektowania w specjalności konstrukcyjno-budowlanej.

Ww. projekt opracowany został przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego Sp. z o.o. w Lublinie na podstawie umowy nr 1678/SIR/CP/2006 z dnia 26.07.2006 r., zawartej przez Prezydenta Miasta Lublin po przeprowadzeniu postępowania o zamówienie publiczne w trybie zamówienia z wolnej ręki. Przedmiotem zamówienia było „opracowanie aktualizacji projektu budowlano-wykonawczego na budowę ul. Krańcowej w Lublinie na



odcinku od ul. Długiej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce”. W umowie postanowiono m.in., że: aktualizację projektu należy opracować we wszystkich branżach z uwzględnieniem nowych warunków umożliwiających uzyskanie nowego pozwolenia na budowę w oparciu o decyzję nr 50/05 z dnia 28.12.2005 r.; wykonawca zobowiązał się wykonać projekt do dnia 30.06.2007 r.; wynagrodzenie za wykonanie przedmiotu zamówienia określono kwotą ryczałtową w wysokości 217.160 zł brutto. W § 8 umowy ustalono, że w przypadku niedotrzymania przez wykonawcę terminu realizacji umowy zapłaci on karę umowną w wysokości 0,2% kwoty wynagrodzenia za każdy dzień opóźnienia.

Zamówienie publiczne na opracowanie aktualizacji projektu budowlano-wykonawczego na budowę ul. Krańcowej w Lublinie na odcinku od ul. Długiej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce opisano w pkt 3.5.1.

Aneksami nr 1 z dnia 05.07.2007 r. i nr 2 z dnia 28.09.2007 r. zmieniono termin wykonania przedmiotu umowy nr 1678/SIR/CP/2006 z 26.07.2006 r. – najpierw do dnia 28.09.2007 r., ostatecznie – do dnia 20.12.2007 r.

Zmian terminu dokonano na podstawie art. 144 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych i § 7 ust. 1 pkt 1 i § 12 umowy. Zgodnie z przytoczonymi postanowieniami § 7 i § 12 umowy dopuszczalne było przedłużenie terminu realizacji przedmiotu zamówienia, jeżeli jego niedotrzymanie wynikało z okoliczności, których nie można było przewidzieć. Możliwość dokonania takiej zmiany umowy i jej warunki przewidziano we wzorze umowy stanowiącej załącznik do zaproszenia do negocjacji. Zmiany terminu wykonania zamówienia uzasadniono wykonaniem przez dysponentów uzbrojenia szeregu inwestycji i w związku z tym koniecznością wprowadzenia do dokumentacji rozwiązań powstałych kolizji (aneks nr 1), oraz przedłużającym się okresem wydawania warunków na oświetlenie i usunięcie kolizji energetycznych, z powodu konieczności dostarczenia nowych wniosków w związku z podziałem organizacyjnym w Zakładzie Energetycznym (aneks nr 2).

[Dowód: akta kontroli str. 248 - 255]

Marek Młynarczyk – główny specjalista w Wydziale Inwestycji i Remontów Urzędu Miasta Lublin (były zastępca dyrektora ww. Wydziale) wyjaśnił: *W tym przypadku nastąpiły okoliczności niezależne od projektanta. Dysponenti uzbrojenia wydłużyli prawdopodobnie okres na wydanie warunków do aktualizacji projektu. W mojej ocenie sytuacji tych nie można było przewidzieć.*

[Dowód: akta kontroli str. 1413]

Za dokumentację „Aktualizacja projektu budowlano-wykonawczego na budowę ul. Krańcowej w Lublinie na odcinku od ul. Długiej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce” Urząd zapłacił wykonawcy 217.160 zł.

Projekt ten odebrany został protokołem zdawczo-odbiorczym podpisanym przez inspektora nadzoru inwestorskiego (pracownika Urzędu) w dniu 10.01.2008 r., tj. 21 dni po terminie określonym w umowie (20.12.2007 r.). W § 4 umowy nr 1678/SIR/CP/2006 z dnia 26.07.2006 r. postanowiono, że odbiór prac projektowych odbędzie się na podstawie protokołu zdawczo-odbiorczego, i że datę podpisania przez zamawiającego tego protokołu traktuje się jako datę wykonania przedmiotu umowy.

Urząd nie naliczył Biuru Projektów Budownictwa Komunalnego Sp. z o.o. w Lublinie kary umownej za niedotrzymanie terminu realizacji umowy nr 1678/SIR/CP/2006 z dnia 26.07.2006 r. Zgodnie z § 8 umowy za 21 dni opóźnienia kara umowna wynieść powinna 9.120,72 zł (0,2% x 217.160 zł x 21 dni).


[Dowód: akta kontroli str. 256 – 260, 709]

Eugeniusz Janicki - Dyrektor Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie (poprzednio zajmujący stanowisko Dyrektora Wydziału Dróg i Mostów w Urzędzie Miasta) wyjaśnił, że *nie naliczono Biuru Projektów Budownictwa Komunalnego Sp. z o.o. w Lublinie kary umownej za niedotrzymanie terminu realizacji umowy dotyczącej opracowania aktualizacji projektu budowlano-wykonawczego na budowę ul. Krańcowej w Lublinie na odcinku od ul. Długiej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce, gdyż dokumentacja złożona została w terminie, natomiast protokół zdawczo-odbiorczy podpisano po sprawdzeniu kompletności dokumentacji, uzgodnień i poprawności z przepisami i normami.*

[Dowód: akta kontroli str. 905, 906]

W trakcie wykonywania robót budowlanych przy przedłużeniu ul. Krańcowej od ul. Długiej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce (na podstawie umowy zawartej w dniu 01.12.2008 r. z liderem konsorcjum - Komunalnym Przedsiębiorstwem Robót Drogowych Sp. z o.o. Lublinie) Miasto Lublin zawarło dwie umowy na opracowanie dodatkowej dokumentacji projektowej obejmującej realizowaną inwestycję. Zamówień udzielono bez stosowania przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych – wartości zamówień nie przekraczały wyrażonej w złotych równowartości kwoty 14.000 euro.

W dniu 22.06.2009 r. Miasto Lublin (umowa nr 2244/IN/2009) zleciło Biuru Projektów Budownictwa Komunalnego Sp. z o.o. w Lublinie opracowanie dokumentacji projektowej zamknięcia wlotu ul. Mireckiego do przedłużenia ul. Krańcowej (od ul. Długiej do ul. Kunickiego) wraz ze zmianą organizacji ruchu oraz usunięciem ewentualnych kolizji



wynikających z zamknięcia wlotu. Wynagrodzenie za wykonanie przedmiotu umowy określono kwotą ryczałtową w wysokości 6.710 zł, a termin wykonania – na jeden miesiąc od dnia podpisania umowy. Zamówienie wykonano w terminie. Protokołem zdawczo-odbiorczym z dnia 17.07.2009 r. odebrano: projekt budowlano-wykonawczy zamknięcia wlotu ul. Mireckiego – część drogowa, projekt stałej organizacji ruchu, przedmiar robót, kosztorys inwestorski, specyfikację techniczną wykonania i odbioru robót, informację bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, wersję elektroniczną projektu. Za wykonanie projektu zapłacono 6.710 zł.

W dniu 06.08.2009 r. Miasto Lublin (umowa nr 2811/IN/2009) zleciło Biuru Projektów Budownictwa Komunalnego Sp. z o.o. w Lublinie „opracowanie dokumentacji projektowej na przeprojektowanie skrzyżowania przedłużenia ul. Krańcowej z ul. Wyścigową i ul. Kunickiego, z włączeniem istniejącej ul. Wyścigowej”. Wynagrodzenie za wykonanie przedmiotu umowy określono kwotą ryczałtową w wysokości 30.256 zł, a termin wykonania ustalono na dzień 31.08.2009 r. Zamówienie wykonano w terminie. Protokołem zdawczo-odbiorczym odebrano: projekt budowlano-wykonawczy przedłużenia ul. Krańcowej z ul. Wyścigową i ul. Kunickiego, z włączeniem istniejącej ul. Wyścigowej – cz. drogowa, aneks do projektu organizacji ruchu, przedmiar robót, kosztorys inwestorski, specyfikację techniczną wykonania i odbioru robót, informację bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, wersję elektroniczną projektu. Za wykonanie projektu zapłacono 30.256 zł.

Wykonane zgodnie z ww. umowami projekty stanowiły modyfikację opracowania pn. „Aktualizacja projektu budowlano-wykonawczego na budowę ul. Krańcowej w Lublinie na odcinku od ul. Długiej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce”, odebranego od wykonawcy w dniu 10.01.2008 r.

[Dowód: akta kontroli str. 261 - 272]

Eugeniusz Janicki - Dyrektor Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie (poprzednio Dyrektor Wydziału Dróg i Mostów UM) wyjaśnił, że *opracowanie projektu zamknięcia wlotu ul. Mireckiego w przedłużeniu ul. Krańcowej spowodowane było koniecznością ograniczenia komunikacji do przebiegu przedłużenia ul. Krańcowej w związku z powstałym nowym mieszkalnym budynkiem komunalnym. Natomiast przeprojektowanie skrzyżowania przedłużenia ul. Krańcowej z ul. Wyścigową i ul. Kunickiego spowodowane było koniecznością zaprojektowania docelowych rozwiązań komunikacyjnych i wynikało w trakcie uzgadniania rozwiązań drogowych planowanej budowy dalszego odcinka przedłużenia ul. Krańcowej (od ul. Kunickiego do ul. Wrotkowskiej).*

Odnosnie niezgodnienia ostatecznego rozwiązania organizacji ruchu w obrębie skrzyżowania ul. Krańcowej z ul. Wyścigową i ul. Kunickiego na etapie przygotowania do realizacji inwestycji i zlecenia w lipcu 2006 r. aktualizacji projektu, Eugeniusz Janicki wyjaśnił, że *zamyśl i wprowadzenie do planu dalszego odcinka ul. Krańcowej (od ul. Kunickiego do ul. Wrotkowskiej) powstały w 2008 r. Pierwsze, przedkładane do uzgodnień, rozwiązania projektowe w zakresie komunikacyjnym powstały pod koniec I półrocza 2009 r., po rozpoczęciu robót na odcinku od ul. Długiej do ul. Kunickiego. Zlecenie przeprojektowania ww. skrzyżowania związane było z koniecznością dostosowania projektów na ich styku.*

[Dowód: akta kontroli str. 905, 906]

Inwestycja pn. „Przedłużenie ul. Krańcowej od ul. Kunickiego do ul. Wrotkowskiej” ujęta była już w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym na lata 2005 – 2008, przyjętym uchwałą Rady Miasta Lublin z dnia 19 maja 2005 r. Jej realizację planowano w latach 2008 – 2010.

[Dowód: akta kontroli str. 273 - 278]

3.3.2. Zakres i forma dokumentacji projektowej „Przedłużenia ul. Grygowej od Al. Witosa do ul. Droga Męczenników Majdanka” spełniała wymogi określone w przepisach (od § 3 do § 11) wymienionego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego. Zawierała elementy niezbędne do uzyskania pozwolenia na budowę i do rozpoczęcia inwestycji.

W skład tej dokumentacji wchodziły:

- projekt budowlany ul. Grygowej na odcinku od Al. Witosa do ul. Droga Męczenników Majdanka wraz ze skrzyżowaniem ul. Grygowej z ul. Droga Męczenników Majdanka: projekt zagospodarowania terenu, projekt drogowy, projekt sieci kanalizacji deszczowej, projekt przebudowy sieci ciepłowniczej, projekt przebudowy sieci wodociągowej, projekt oświetlenia, projekt usunięcia kolizji instalacji elektrycznych, projekt usunięcia kolizji sieci teletechnicznej, projekt trakcji trolejbusowej w ul. Grygowej, projekt zieleni i małej architektury, projekt sieci wodociągowej,
- projekty wykonawcze, przedmiary robót, kosztorysy inwestorskie, kosztorysy ofertowe, specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych: projekt drogowy, sieć kanalizacji deszczowej, przebudowa sieci ciepłowniczej, sieć wodociągowa, przebudowa sieci wodociągowej, projekt oświetlenia, projekt trakcji trolejbusowej w ul. Grygowej, projekt zieleni i małej architektury,

ekspresowych S12, S17, S19” spełniała wymogi określone w § od 3 do 11 wymienionego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego.

Zawierała następujące opracowania: projekt zagospodarowania terenu, projekt architektoniczno-budowlany – branża drogowa, projekt wiaduktu drogowego WD-1 w ciągu ul. Grygowej, projekt wiaduktu drogowego w WD-2 w ciągu ul. Metalurgicznej, projekt wiaduktu drogowego WD-3 nad koleją, projekt murów oporowych, projekt ekranów akustycznych, projekt kanalizacji deszczowej, projekt usunięcia kolizji z istniejącą kanalizacją sanitarną, projekt usunięcia kolizji z istniejącym wodociągiem, projekt usunięcia kolizji z istniejącym gazociągiem, projekt usunięcia kolizji z istniejącą siecią ciepłowniczą, projekt infrastruktury elektroenergetycznej, projekt oświetlenia drogowego, projekt przebudowy kolizji sieci elektroenergetycznych na terenie PKP, projekt infrastruktury teletechnicznej, projekt przebudowy kolizji sieci telekomunikacyjnych na terenie PKP, projekt uszynienia wiaduktu drogowego WD-3 nad koleją, projekt sygnalizacji świetlnej, projekt budowlany - branża zieleń, informacja bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

Do ww. projektów sporządzone były: projekty wykonawcze, specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót, przedmiar robót, kosztorysy inwestorskie i ofertowe. W skład dokumentacji wchodziły także: raport oddziaływania na środowisko i studium wykonalności.

Projekt budowlany przedłużenia ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew” w ciągu dróg ekspresowych S12, S17, S19 został sporządzony i sprawdzony przez osoby posiadające wymagane uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w odpowiedniej specjalności, określone w § od 15 do 24 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie: projekt zagospodarowania terenu – sporządzony przez osobę posiadającą uprawnienia do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej oraz w specjalności mostowej; projekt architektoniczno-budowlany branża drogowa – sporządzony i sprawdzony przez osoby posiadające uprawnienia do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej; projekty wiaduktów drogowych (WD-1, WD-2, WD-3), projekt murów oporowych, projekt ekranów akustycznych – sporządzone przez osobę posiadającą uprawnienia do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej, sprawdzone przez osobę posiadającą uprawnienia do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej; projekt kanalizacji deszczowej, projekt usunięcia kolizji z istniejącą kanalizacją sanitarną, projekt usunięcia kolizji z istniejącym wodociągiem, projekt



- projekt wykonawczy stałej organizacji ruchu,
- wersja elektroniczna dokumentacji.

Projekt budowlany ul. Grygowej na odcinku od Al. Witosa do ul. Droga Męczenników Majdanka wraz ze skrzyżowaniem ul. Grygowej z ul. Droga Męczenników Majdanka został sporządzony i sprawdzony przez osoby posiadające wymagane uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w odpowiedniej specjalności, określone w § od 15 do 24 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie: projekt zagospodarowania terenu – przez osoby posiadające uprawnienia w specjalności architektonicznej obejmującej projektowanie bez ograniczeń; projekt drogowy – przez osoby posiadające uprawnienia do wykonywania funkcji projektanta w zakresie dróg i lotniskowych dróg startowych oraz manipulacyjnych; projekt sieci kanalizacji deszczowej, projekt przebudowy sieci ciepłowniczej, projekt sieci wodociągowej i projekt przebudowy sieci wodociągowej – przez osoby posiadające uprawnienia do projektowania w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń wodociągowych i kanalizacyjnych, cieplnych, wentylacyjnych i gazowych; projekt oświetlenia i projekt usunięcia kolizji instalacji elektrycznych – przez osoby posiadające uprawnienia do projektowania w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych; projekt usunięcia kolizji sieci teletechnicznej – przez osoby posiadające uprawnienia do projektowania w telekomunikacji w zakresie linii, instalacji i urządzeń liniowych, projekt trakcji trolejbusowej – przez osoby posiadające uprawnienia do projektowania w zakresie sieci i instalacji elektrycznych.

[Dowód: akta kontroli str. 283 - 289, 708 - 709]

Dokumentacja projektowa budowy ul. Grygowej na odcinku od Al. Witosa do ul. Droga Męczenników Majdanka wraz ze skrzyżowaniem ul. Grygowej z Drogą Męczenników Majdanka przekazana została Urzędowi Miasta nieodpłatnie przez Centrum Handlowe Felin Sp. z o.o. na podstawie porozumienia z dnia 07.02.2007 r. (projekt budowlany i projekt zagospodarowania terenu w dniu 12.01.2009 r., pozostałe opracowania w dniu 01.04.2009 r.). Zgodnie z art. 7 ww. porozumienia Spółka Centrum Handlowe Felin, będąca investorem centrum handlowo – usługowego Felicity, zobowiązała się do wykonania i przekazania Miastu Lublin kompletnej dokumentacji projektowej na budowę połączenia drogowego pomiędzy Al. Witosa i ul. Droga Męczenników Majdanka.

[Dowód: akta kontroli str. 290 - 293]

3.3.3. Dokumentacja projektowa inwestycji „Drogi dojazdowe do obwodnicy Miasta Lublin - przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew” w ciągu dróg



usunięcia kolizji z istniejącym gazociągiem, projekt usunięcia kolizji z istniejącą siecią ciepłowniczą – sporządzone i sprawdzone przez osoby posiadające uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń wodociagowych i kanalizacyjnych, ciepłych, wentylacyjnych i gazowych; projekt infrastruktury elektroenergetycznej, projekt oświetlenia drogowego – sporządzone i sprawdzone przez osoby posiadające uprawnienia budowlane upoważniające do wykonywania samodzielnej funkcji projektanta w specjalności instalacyjno-inżynieryjnej w zakresie sieci i instalacji elektrycznych; projekt przebudowy kolizji sieci elektroenergetycznych na terenie PKP - sporządzony i sprawdzony przez osoby posiadające uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych; projekt infrastruktury teletechnicznej, projekt przebudowy sieci telekomunikacyjnych – sporządzone i sprawdzone przez osoby posiadające uprawnienia do projektowania w telekomunikacji przewodowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą bez ograniczeń; projekt uszynienia wiaduktu drogowego nad koleją – sporządzony przez osobę posiadającą uprawnienia do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych, sprawdzony przez osobę posiadającą uprawnienia do projektowania w specjalności instalacyjno-inżynieryjnej w zakresie elektryfikacji linii kolejowych; projekt sygnalizacji świetlnej – sporządzony przez osobę posiadającą uprawnienia do sporządzania projektów instalacji elektrycznych, sprawdzony przez osobę posiadającą uprawnienia do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych.

[Dowód: akta kontroli str. 294 – 297, 709 - 710]

Dokumentacja projektowa „Przedłużenia ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego Mełgiew w ciągu dróg ekspresowych S12, S17, S19” opracowana została przez Mosty Katowice Sp. z o.o. w Katowicach na podstawie umowy nr 615/IN/CP/I/2008 z dnia 28.03.2008 r., zawartej przez Prezydenta Miasta Lublin po przeprowadzeniu postępowania o zamówienie publiczne w trybie negocjacji bez ogłoszenia. Przedmiotem zamówienia było „opracowanie projektu budowlano-wykonawczego na budowę ul. Mełgiewskiej i Metalurgicznej w Lublinie na odcinku od fabryki samochodów do granic miasta wraz z obiektami mostowymi, oświetleniem na słupach trakcyjno-oświetleniowych, odwodnieniem, budową wodociągu, organizacją ruchu i sygnalizacją świetlną oraz ewentualnymi kolizjami z uzbrojeniem technicznym”. Wykonawca zobowiązał się wykonać projekt do 30.06.2009 r.; wynagrodzenie za wykonanie przedmiotu zamówienia określono

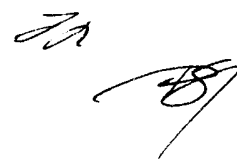


kwotą ryczałtową w wysokości 2.318.000 zł brutto; odbiór prac projektowych miał odbyć się na podstawie protokołu zdawczo-odbiorczego z datą podpisania przez zamawiającego traktowaną jako datę wykonania przedmiotu zamówienia. W § 8 umowy postanowiono, że wykonawca zapłaci zamawiającemu kary umowne w przypadku: odstąpienia od umowy przez zamawiającego z przyczyn leżących po stronie wykonawcy – w wysokości 10% wartości umowy, w przypadku niedotrzymania terminu wykonania przedmiotu umowy – w wysokości 0,2% wartości umowy za każdy dzień opóźnienia, w przypadku opóźnienia w usuwaniu wad przedmiotu umowy – w wysokości 0,5% wartości umowy. Wykonawca udzielił gwarancji na okres 36 miesięcy licząc od dnia podpisania protokołu odbioru. Postanowiono także (§ 10), że w przypadku otrzymania wadliwego opracowania lub jego części, zamawiający wykonując uprawnienia z tytułu gwarancji może: żądać usunięcia wad w terminie 30 dni od daty powiadomienia o zaistniałych wadach; nie żądając usunięcia wad – żądać obniżenia wynagrodzenia za wykonane opracowania; odstąpić od umowy, jeżeli wskazane wady nie zostaną usunięte.

Aneksem nr 1 z dnia 02.06.2009 r. zmieniono termin wykonania przedmiotu zamówienia: opracowania projektu budowlanego do dnia 30.06.2009 r., opracowania projektu wykonawczego wraz z niezbędnymi uzgodnieniami i opiniami we wszystkich branżach do dnia 30.09.2009 r. Zmiany terminu wykonania zamówienia uzasadniono brakiem uzgodnień przez GDDKiA styku projektowanej ulicy z projektem drogi ekspresowej, co spowodowało, że opracowanie projektu w umownym terminie stało się nierealne. Aneksem nr 2 z dnia 21.09.2009 r. ponownie zmieniono termin wykonania projektu wykonawczego wraz z niezbędnymi uzgodnieniami i opiniami we wszystkich branżach do dnia 30.11.2009 r. Zmianę terminu wykonania zamówienia uzasadniono przedłużającą się procedurą wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i uzgodnienia z MPWiK.

Zmian terminu dokonano na podstawie art. 144 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych i § 7 ust. 1 i § 12 umowy. Zgodnie z przytoczonymi postanowieniami § 7 i 12 umowy dopuszczalna była zmiana terminu wykonania umowy, jeżeli niedotrzymanie terminu wynikało z okoliczności, których nie można było przewidzieć. Termin wykonania nie stanowił kryterium wyboru oferty. Możliwość dokonania takiej zmiany umowy przewidziano we wzorze umowy stanowiącej załącznik do SIWZ.

Dokumentacja projektowa została odebrana protokołami zdawczo-odbiorczymi z dnia 30.06.2009 r. i 30.09.2009 r. przez Zbigniewa Chodunia - kierownika Referatu ds. Przygotowania Inwestycji w Wydziale Inwestycji UM.



Za projekt Urząd zapłacił wykonawcy 2.086.200 zł, tj. o 231.800 zł mniej niż określono w umowie (2.318.000 zł).

[Dowód: akta kontroli str. 294 - 312]

Odnosnie zapłacenia Spółce Mosty Katowice za opracowanie projektu budowlano – wykonawczego budowy ul. Mełgiewskiej i Metalurgicznej o 231.800 zł mniej niż określono w umowie, Prezydent Krzysztof Żuk wyjaśnił, że *z uwagi na brak uzgodnień dokumentacji projektu, a co za tym idzie nieterminowe jej wykonanie, pozostawiono część kwoty do zapłaty na poczet ewentualnych kar umownych jako zabezpieczenie należytego wykonania umowy. Prezydent wyjaśnił, że przyjęta protokołami odbioru robót z dnia 30.06.2009 r. i z dnia 30.09.2009 r. dokumentacja projektowa ww. inwestycji była kompletna pod względem liczby egzemplarzy w poszczególnych branżach, natomiast brakowało wszystkich uzgodnień. W dniu 02.03.2010 r. biuro projektowe uzyskało uzgodnienie z MPWiK Lublin z uwagami do usunięcia. Kompletną i uzgodnioną dokumentację biuro projektowe złożyło w październiku 2010 r.*

[Dowód: akta kontroli str. 915, 921]

Marzena Jodłowska – była dyrektor Wydziału Inwestycji Urzędu Miasta zeznała: *„Wykonawca przekazał dokumentację w wystarczającym zakresie, zgodnie z umową. Do dokumentacji zastrzeżenia wniósł Wydział Dróg i Mostów oraz MPWiK, które dotyczyły zmiany pewnych rozwiązań projektowych. Biuro zobowiązało się do naniesienia zmian w projekcie budowlanym i wykonawczym w ramach podpisanej umowy i uzgodniono, że nie będą podpisywane kolejne aneksy, a zmiany zostaną dokonane w ramach umownej kwoty. Do czasu przedłożenia ostatecznej wersji projektu zostanie wstrzymana ostateczna płatność końcowa. Poza tym prawdopodobnie biuro projektowe do końca mojego zatrudnienia w UM nie wystawiło faktury.”*

[Dowód: akta kontroli str. 886]

W umowie z dnia 28.03.2008 r. na opracowanie projektu budowlano-wykonawczego „Przedłużenia ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego Mełgiew w ciągu dróg ekspresowych S12, S17, S19” nie zawarto postanowień dotyczących zabezpieczenia należytego wykonania umowy.

W umowie tej określono, że w przypadku niedotrzymania terminu wykonania przedmiotu umowy firma Mosty Katowice zapłaci zamawiającemu karę w wysokości 0,2% wartości umowy za każdy dzień opóźnienia. Zgodnie z umową kara z tytułu opóźnienia, liczona od dnia 01.12.2009 r. do dnia 1.10.2010 r. powinna wynieść 1.409.344 zł (0,2% x 2.318.000 zł x 304 dni). W związku z brakiem ostatecznego protokołu odbioru, jako datę

otrzymania projektu przyjęto pierwszy dzień miesiąca, w którym według wyjaśnienia Prezydenta Miasta biuro projektowe złożyło kompletną i uzgodnioną dokumentację projektową budowy ul. Mełgiewskiej i Metalurgicznej.

[Dowód: akta kontroli str. 298 – 306]

Zamówienie publiczne na opracowanie projektu budowlanego przedłużenia ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew” w ciągu dróg ekspresowych S12, S17, S19 opisano w pkt 3.5.1.

3.4.1. Pozwolenie na realizację inwestycji „Przedłużenie ul. Krańcowej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce” uzyskano w terminie umożliwiającym jej rozpoczęcie w IV kwartale 2008 r., tj. w terminie określonym w studium wykonalności.

W dniu 25.08.2008 r. z-ca dyrektora Wydziału Architektury, Budownictwa i Urbanistyki Urzędu (działając z up. Prezydenta Miasta Lublin) decyzją nr 37/931/08 zatwierdził projekt budowlany i udzielił Gminie Lublin pozwolenia na budowę drogi powiatowej - ulicy Krańcowej na odcinku od ul. Długiej do ul. Kunickiego (ze skrzyżowaniami oraz odcinkami ulic Nadrzecznej i Długiej, mostem na rzece Czerniejówce, budową tunelu drogowego w ciągu ulic Wspólna – Robotnicza, budową placów manewrowych na przyległych ulicach Sosnowej, Żelaznej, Stalowej, istniejącej Krańcowej) budową oświetlenia, odwodnienia, przebudową sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej i gazowej, usunięciem kolizji urządzeń elektroenergetycznych, sygnalizacją świetlną, w zakresie objętym w ww. projekcie budowlanym. Decyzja stała się ostateczna z dniem 21.11.2008 r.

Wniosek o wydanie pozwolenia na budowę ul. Krańcowej złożony został w dniu 25.06.2008 r. przez dyrektora Wydziału Inwestycji Urzędu. Do wniosku dołączono dokumenty wymagane w art. 33 ust. 2 ustawy Prawo budowlane. W załączonym do wniosku o pozwolenie na budowę oświadczeniu z dnia 23.06.2008 r. o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane dyr. Wydziału Inwestycji Urzędu stwierdziła, że Miasto posiada prawo do dysponowania na cele budowlane działkami objętymi inwestycją, wynikające z tytułu własności. Nieruchomości wymienione w powyższym oświadczeniu stały się z mocy prawa własnością Gminy Lublin z dniem 05.02.2008 r. – zgodnie z decyzją nr 525/107 z dnia 02.06.2008 r. dyrektora Wydziału Architektury, Budownictwa i Urbanistyki Urzędu (działającego z up. Prezydenta Miasta) w sprawie ustalenia lokalizacji drogi powiatowej i zatwierdzenia projektu podziału nieruchomości na potrzeby inwestycji „budowa drogi powiatowej – ul. Krańcowej na odcinku od ul. Długiej do ul. Kunickiego wraz z przebudową skrzyżowań Krańcowa – Długa



i Krańcowa – Kunickiego oraz mostem na rzece Czerniejówce” oraz decyzją Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego z dnia 05.02.2008 r.

Decyzja o pozwoleniu na budowę nr 37/931/08 z dnia 25.08.2008 r. została zmieniona decyzją nr 33/873/09 z dnia 23.07.2009 r. w zakresie dotyczącym projektu zagospodarowania terenu, obejmującym zamknięcie wjazdu z ul. Mireckiego w przedłużeniu ul. Krańcowej. Zmiany dokonano na wniosek inwestora (Gminy Lublin), który w toku realizacji inwestycji (21.07.2009 r.) wystąpił o wydanie decyzji o zmianie pozwolenia na budowę w trybie przepisów art. 36a ustawy Prawo budowlane. Postulowane zmiany objęte projektem budowlanym dotyczyły likwidacji zjazdu z ul. Krańcowej w ul. Mireckiego, stanowiły istotne odstępianie od zatwierdzonego projektu budowlanego i były dopuszczalne po uzyskaniu decyzji o zmianie pozwolenia na budowę.

Urząd nie wystąpił o zmianę decyzji nr 37/931/08 z dnia 25.08.2008 r. w zakresie obejmującym przeprojektowanie skrzyżowania przedłużenia ul. Krańcowej – ul. Wyścigowej – ul. Kunickiego, z włączeniem istniejącej ul. Wyścigowej.

Sporządzony w sierpniu 2009 r. projekt przeprojektowania tego skrzyżowania wprowadzał następujące korekty rozwiązań sytuacyjnych w stosunku do projektu zatwierdzonego decyzją nr 37/931/08 z 25.08.2008 r.: wprowadzenie nowego załamania trasy osi ul. Krańcowej w km 0+191,04 z zastosowaniem łuku kołowego $R = 180$ m i symetrycznych krzywych przejściowych, likwidację włączenia ul. Mireckiego do przedłużenia ul. Krańcowej, lokalizację zatoki komunikacji miejskiej na wylocie przedłużenia Krańcowej, korektę zjazdu do obiektu handlowego Lidl, budowę ścieżki rowerowej od ul. Kunickiego do ul. Żeromskiego. Projektant przeprojektowania ww. skrzyżowania nie zamieścił w sporządzonym projekcie budowlano-wykonawczym informacji (rysunku i opisu) o dokonaniu kwalifikacji przeprojektowania jako nieistotnego odstąpienia od zatwierdzonego projektu budowlanego lub innych warunków pozwolenia na budowę.

[Dowód: akta kontroli str. 313 – 337]

Art. 36a ust. 1 ustawy Prawo budowlane stanowi, że istotne odstępianie od zatwierdzonego projektu budowlanego lub innych warunków pozwolenia na budowę jest dopuszczalne jedynie po uzyskaniu decyzji o zmianie pozwolenia na budowę. Zgodnie z ust. 5 art. 36a nieistotne odstępianie od zatwierdzonego projektu budowlanego lub innych warunków pozwolenia na budowę nie wymaga uzyskania decyzji o zmianie pozwolenia na budowę. W myśl ust. 6 projektant dokonuje kwalifikacji zamierzonego odstąpienia oraz jest obowiązany zamieścić w projekcie budowlanym odpowiednie informacje (rysunek i opis) dotyczące odstąpienia, o którym mowa w ust. 5.



Marzena Jodłowska – była dyrektor Wydziału Inwestycji Urzędu Miasta zeznała, że: *prawdopodobnie przeprojektowanie tego skrzyżowania było potraktowane jako nieistotne odstąpienie od pozwolenia na budowę.*

Waldemar Szulc – główny specjalista w Zarządzie Dróg i Mostów w Lublinie wyjaśnił, że *przed rozpoczęciem realizacji projektu „przeprojektowania skrzyżowania przedłużenia ul. Kunickiego – ul. Wyścigowej – ul. Krańcowej” przez przeoczenie nie uzyskano pisemnego oświadczenia projektanta o nieistotnym odstąpieniu od zatwierzonego projektu budowlanego, pomimo uzyskania potwierdzenia ustnego.* Do wyjaśnienia załączone zostało oświadczenie projektanta Ryszarda Fornala z dnia 10.11.2011 r., w którym stwierdził, że dopuścił możliwość wprowadzenia rozwiązań zamiennych z „przeprojektowania skrzyżowania przedłużenia ul. Kunickiego – ul. Wyścigowej – ul. Krańcowej” do projektu wykonawczego w stosunku do przewidzianych w projekcie podstawowym i w zakresie rozwiązań drogowych kwalifikuje wprowadzone zmiany jako nieistotne w myśl art. 36a ust. 5 ustawy Prawo budowlane, oraz że w trakcie realizacji inwestycji o tym fakcie poinformowany został inspektor nadzoru inwestorskiego Waldemar Szulc.

[Dowód: akta kontroli str. 887, 923 - 924]

3.4.2. Miasto Lublin posiadało niezbędne pozwolenia na realizację inwestycji „Przedłużenie ul. Grygowej od Al. Witosa do ul. Droga Męczenników Majdanka”.

Decyzją nr 5 z dnia 21.09.2009 r. o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z-ca dyrektora Wydziału Architektury i Budownictwa Urzędu: zatwierdził podziały nieruchomości na potrzeby inwestycji, zatwierdził projekt budowlany i udzielił zezwolenia na realizację inwestycji drogowej obejmującej budowę drogi powiatowej – ulicy Grygowej na odcinku od Al. Witosa do ul. Droga Męczenników Majdanka łącznie ze skrzyżowaniem z ul. Droga Męczenników Majdanka, wraz z kanalizacją deszczową, oświetleniem drogowym, trakcją trolejbusową, usunięciem kolizji z uzbrojeniem technicznym, oraz elementami małej architektury. Decyzja stała się ostateczna od dnia 04.01.2010 r. W decyzji podano m.in., że: linie rozgraniczające teren inwestycji oznaczono linią koloru czerwonego na mapach stanowiących załącznik graficzny do decyzji, decyzja stanowi podstawę do dokonania wpisów do księgi wieczystej i w katastrze nieruchomości, nieruchomości wydzielone liniami rozgraniczającymi teren stają się z mocy prawa własnością miasta Lublin z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji stała się ostateczna (04.01.2010 r.).

Uzyskanie ww. decyzji poprzedzone zostało wydaniem przez z-cę dyrektora Wydziału Infrastruktury Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego (działającego z up. Wojewody Lubelskiego) decyzji nr 29/09 z dnia 12.03.2009 r. o udzieleniu Urzędowi Miasta Lublin

pozwolenia na budowę włączenia ulicy Grygowej do Al. Witosa - droga krajowa nr 12/17 (w granicach pasa drogowego Al. Witosa). Decyzja stała się ostateczna w dniu 21.04.2009 r.

Decyzją z dnia 28.07.2011 r., na wniosek Dyrektora Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie, dokonano zmiany decyzji nr 5/09 z dnia 21.09.2009 r. w zakresie przebudowy sieci energetycznej nn dotyczącej przeznaczenia jednej działki pod tymczasowe zajęcie.

Ponadto Miasto Lublin uzyskało decyzję nr 585/1599 z dnia 19.11.2010 r. z-cy dyrektora Wydziału Architektury i Budownictwa Urzędu, którą zatwierdzony został projekt budowlany i udzielone Miastu pozwolenie na budowę sieci wodociągowej na odcinku od istniejącego wodociągu w ul. Grygowej (na wysokości parku technologicznego) do istniejącego wodociągu w ul. Droga Męczenników Majdanka. W oświadczeniu o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane (załączonym do wniosku o pozwolenie na budowę sieci wodociągowej) dyr. Wydziału Inwestycji Urzędu stwierdziła, że Miasto posiada prawo do dysponowania na cele budowlane działkami objętymi inwestycją, wynikające z tytułu własności (14 działek), działka 81/11 – właściciel Skarb Państwa, wieczysty użytkownik SASA Sp. z o.o., prawo do dysponowania nieruchomością na podstawie oświadczenia z dnia 29.09.2008 r., działka nr 225/24 – właściciel Skarb Państwa, wieczysty użytkownik Lubelski Park Naukowo - Technologiczny, prawo do dysponowania nieruchomością na podstawie oświadczenia z dnia 15.06.2009 r. Czternaście wymienionych w oświadczeniu działek stało się z mocy prawa własnością miasta z dniem 04.01.2010 r. – zgodnie z decyzją nr 5 z dnia 21.09.2009 r. w sprawie zatwierdzenia podziału nieruchomości i zezwolenia na realizację inwestycji drogowej obejmującej budowę drogi powiatowej – ulicy Grygowej na odcinku od Al. Witosa do ul. Droga Męczenników Majdanka.

[Dowód: akta kontroli str. 338 - 355]

3.4.3. Pozwolenie na realizację inwestycji „Przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew” w ciągu dróg ekspresowych S12, S17, S19” Urząd uzyskał w terminie umożliwiającym jej rozpoczęcie w III kwartale 2010 r.

W dniu 14.04.2010 r. z-ca dyrektora Wydziału Infrastruktury Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego (działając z up. Wojewody Lubelskiego) decyzją nr 4/10 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej: udzielił Miastu Lublin zezwolenia na realizację inwestycji drogowej polegającej na budowie drogi w ciągu drogi wojewódzkiej nr 822 do obwodnicy Miasta Lublin – przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku do węzła drogowego Mełgiew wraz z obiektami inżynierskimi, drogami obsługującymi, ścieżką rowerową, ciągami pieszymi oraz przebudową cieków i urządzeń kolidujących, oświetleniem, odwodnieniem i sygnalizacją świetlną; zatwierdził podział nieruchomości; zatwierdził projekt budowlany.



W decyzji tej podano m.in., że: działki mieszczące się w liniach rozgraniczających – działki przeznaczone pod pas drogowy drogi wojewódzkiej nr 822 stają się z mocy prawa własnością Województwa Lubelskiego; z uwagi na nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności (na wniosek inwestora – zarządcy drogi) odstępuje się od określenia terminu wydania nieruchomości; decyzja zobowiązuje do niezwłocznego wydania nieruchomości, opróżnienia lokali i innych pomieszczeń, faktycznego objęcia nieruchomości w posiadanie przez właściwego zarządcę drogi, uprawnia do rozpoczęcia robót budowlanych.

[Dowód: akta kontroli str. 356 - 368]

3.5.1. Sprawy związane z udzielaniem zamówień publicznych w latach 2008-2011 regulowało: zarządzenie nr 530/2006 Prezydenta Miasta Lublin z dnia 29.11.2006 r. w sprawie zasad postępowania przy udzielaniu zamówień publicznych oraz organizacji, składu, trybu pracy i zakresu obowiązków Członków Komisji Przetargowych wraz z wprowadzonymi zmianami zarządzeniem nr 343/2007 z dnia 13.06.2007 r. oraz zarządzenie nr 769/2008 Prezydenta Miasta Lublin z dnia 28.11.2009 r. o tytule j.w.

Kontroli poddano 6 następujących postępowań o udzielenie zamówienia publicznego:

- a) opracowanie aktualizacji projektu budowlano-wykonawczego na budowę ul. Krańcowej w Lublinie na odcinku od ul. Długiej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce – zamówienie z wolnej ręki;
- b) budowa ul. Krańcowej w Lublinie w klasie „KDG”, na odcinku od skrzyżowania z ul. Kunickiego do skrzyżowania z ul. Długą i z przebudową tych skrzyżowań – przetarg ograniczony;
- c) pełnienie funkcji manager projektu na inwestycji prowadzonej pod nazwą „Budowa drogi dojazdowej do obwodnicy Miasta Lublin – przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew” w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19” polegającej na zarządzaniu całością zadań mających za cel zrealizowanie inwestycji, współfinansowanej ze środków EFRR w ramach PO RPW – przetarg nieograniczony;
- d) opracowanie projektu budowlano-wykonawczego na budowę ulicy Mełgiewskiej i Metalurgicznej w Lublinie na odcinku od fabryki samochodów do granic miasta wraz z obiektami mostowymi, oświetleniem na słupach trakcyjno-oświetleniowych, odwodnieniem, budową wodociągu, organizacją ruchu i sygnalizacją świetlną oraz ewentualnymi kolizjami z uzbrojeniem technicznym – negocjacje bez ogłoszenia;
- e) budowa drogi dojazdowej do obwodnicy Miasta Lublin – przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew” w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19 – przetarg ograniczony;




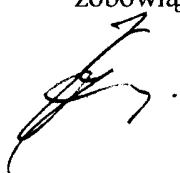
f) budowa ul. Grygowej w Lublinie na odcinku od al. Witosa do Drogi Męczenników Majdanka (włącznie ze skrzyżowaniem z Droga Męczenników Majdanka) – przetarg nieograniczony.

Kontrola ww. postępowań wykazała w szczególności, że: zamówienia były ogłaszane z zachowaniem wymogów określonych w przepisach ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 ze zm.); Komisje Przetargowe działały w składzie co najmniej 3-osobowym, a ich członkowie mieli każdorazowo określone zakresy obowiązków (art. 21 Pzp); udokumentowane zostały oceny ofert przez członków Komisji Przetargowej; ustalenia wartości zamówień dokonywano w przypadku robót budowlanych – na podstawie kosztorysów inwestorskich; w przypadku dokumentacji projektowych – na podstawie wyceny szacunkowej prac projektowych nie wcześniej niż 3 miesiące przed wszczęciem postępowania; osoby biorące udział w postępowaniu składały każdorazowo oświadczenia w trybie art. 17 ust. 2 Pzp; w każdym przypadku wyboru oferty dokonano z zastosowaniem określonych wcześniej kryteriów.

[Dowód: akta kontroli, str. 1584-1587]

Ad. a) Zamówienie na aktualizację dokumentacji projektowej ww. zadania inwestycyjnego zostało udzielone na podstawie art. 67 ust. 1 pkt 1 lit. b Pzp. Komisja Przetargowa, w dniu 17.07.2006 r. uzasadniając wybór trybu podała, że projekt dla zadania wykonano na podstawie umowy z dnia 15.11.2001 r. W związku z brakiem środków na realizację tej inwestycji oraz brakiem wykupu gruntów spowodowanym nieuregulowanym ich stanem prawnym oraz w związku z koniecznością zapewnienia mieszkań osobom z wyłączenia, nie było możliwe rozpoczęcie inwestycji w okresie ważności decyzji o ustaleniu warunków zabudowy i zagospodarowania terenu, która utraciła ważność 30.12.2004 r. Aktualizacja była niezbędna z uwagi na to, że wszystkie warunki techniczne dysponentów sieci niezbędne do projektowania, a zwłaszcza zasady projektowania mostu nad rzeką Czerniejówką (duży upływ czasu od momentu ich pierwszego wydania) oraz ze względu na zmiany jakie zaistniały w infrastrukturze. Komisja stwierdziła, że aktualizacja projektu może być wykonana jedynie przez tego samego wykonawcę – autora opracowania pierwotnego z uwagi na ochronę praw wyłącznych wynikających z przepisów szczególnych.

Pierwotna dokumentacja projektowa na ww. zadanie została opracowana na podstawie umowy nr SIR 201/970/2011 z dnia 15.11.2001 r. z ww. Biurem Projektów Budownictwa Komunalnego Sp. z o.o., wyłonionym w trybie przetargu nieograniczonego. Wynagrodzenie wykonawcy określono na kwotę 183.000 zł brutto. Zgodnie z § 12 umowy – zamawiający zobowiązuje się do honorowania praw autorskich opracowania, które nie są ograniczone w



zakresie objętym umową i zostają przeniesione na zamawiającego w celu jednorazowego wykorzystania do realizacji.

[Dowód: akta kontroli, str. 1470-1471, 1584-1587]

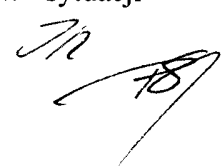
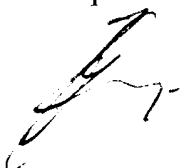
Wraz z zaproszeniem do negocjacji, wykonawcy przekazano informacje, o których mowa w art. 68 ust. 1 Pzp. Wykonawca dopełnił obowiązku określonego w art. 68 ust. 2 Pzp. W dniu 26.07.2006 r. została zawarta umowa na opracowanie aktualizacji projektu za kwotę 217.160 zł w terminie do 30.06.2007 r. Ogłoszenie o zawarciu umowy przekazano do Urzędu Zamówień Publicznych w dniu 29.08.2006 r., podczas gdy stosownie do art. 95 ust. 1 Pzp powinno to nastąpić niezwłocznie po zawarciu umowy.

Wg dokumentacji UM, wykonawca nie dotrzymał terminu realizacji zamówienia. Szczegółowe ustalenia w tym zakresie zamieszczono w pkt 3.3.1 niniejszego protokołu kontroli.

[Dowód: akta kontroli, str. 1472-1477]

Ad. b) W wyniku kontroli zamówienia publicznego stwierdzono w szczególności, że:

- SIWZ zawierała wszystkie elementy określone w art. 36 ust. 1 Pzp z uwzględnieniem wymogów art. 31 ust. 1 Pzp,
- do upływu terminu składania wniosków o dopuszczenie do udziału w przetargu ograniczonym wpłynął 1 wniosek (konsorcjum 5 firm), który spełniał warunki udziału w postępowaniu,
- spełnianie przez wykonawców warunków, o których mowa w art. 22 ust. 1 pkt 2 i 3 Pzp weryfikowano poprzez żądanie udokumentowania uprawnień budowlanych w określonych specjalnościach, a także przedłożenie ważnych zaświadczeń o przynależności osób uprawnionych do Okręgowej Izby Budownictwa; przedłożenie wykazu wykonanych robót budowlanych w zakresie budowy lub przebudowy ulic w klasie lokalnej „L” lub wyższej, o długości ulicy co najmniej 400 m wraz z potwierdzeniem, że roboty te zostały wykonane należycie; wykazu wykonanych robót budowlanych w zakresie budowy lub przebudowy sieci kanalizacyjnych o długości co najmniej 300 m każda; w zakresie budowy obiektów mostowych; w zakresie budowy lub przebudowy trakcji trolejbusowych, o dł. co najmniej 200 m każda; w zakresie budowy sygnalizacji świetlnej; wykazu niezbędnych do wykonania zamówienia narzędzi i urządzeń jakimi dysponuje wykonawca ze wskazaniem nazwy miejscowości, w której zlokalizowana jest wytwórnia mas bitumicznych, wydajności wytwórni oraz jej odległość do placu budowy podaną w kilometrach. Ponadto określono minimalny poziom wymaganych standardów w ww. zakresie. Nie żądano dokumentów potwierdzających spełnienia warunku znajdowania się przez wykonawcę w sytuacji



ekonomicznej i finansowej zapewniającej wykonanie zamówienia (nie ustalono warunków w tym zakresie);

– do upływu terminu składania wniosków o dopuszczenie do udziału w przetargu ograniczonym wpłynął 1 wniosek od konsorcjum 5 firm, który spełniał warunki określone w ogłoszeniu. Ww. konsorcjum otrzymało zaproszenie do złożenia oferty w trybie art. 51 Pzp. Do upływu terminu składania ofert wpłynęła oferta od ww. konsorcjum, której wartość brutto (53.093.905,03 zł) była niższa aniżeli kwota przeznaczona na finansowanie zamówienia (53.110.000 zł), podana przez UM. W związku z brakiem podstaw do odrzucenia oferty (art. 89 Pzp), UM zawarł w dniu 01.12.2008 r. umowę w sprawie zamówienia publicznego o wartości 53.093.905,03 zł, której postanowienia były zgodne ze wzorem stanowiącym załącznik do SIWZ i ze złożoną ofertą. Ogłoszenie o udzieleniu zamówienia przekazano Urzędowi Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich w dniu 31.12.2008 r. Zgodnie z art. 95 ust. 2 Pzp ogłoszenie to powinno być przekazane niezwłocznie po zawarciu umowy;

[Dowód: akta kontroli, str. 1584-1587]

W zakresie realizacji umowy stwierdzono, że kwota wypłacona wykonawcy była wyższa aniżeli określona w umowie, zamówienie zostało wykonane w szerszym zakresie, aniżeli określony w SIWZ. Szczegółowe ustalenia w tym zakresie przedstawiono w pkt 4.2.1 niniejszego protokołu kontroli.

Ad. c) Zamówienie zostało udzielone w wyniku przeprowadzenia przetargu nieograniczonego. Analiza dokumentacji przetargowej wykazała, że:

- w SIWZ zawarto elementy wymagane przez art. 36 ust. 1 Pzp,
- do upływu terminu określonego w ogłoszeniu, wpłynęły oferty 6 wykonawców, które zawierały ceny ofertowe niższe aniżeli kwota jaką UM zamierzał przeznaczyć na sfinansowanie przedsięwzięcia. Trzech z nich zostało wykluczonych z postępowania w trybie art. 24 ust. 2 pkt 2 Pzp (brak zgody na przedłużenie okresu związania ofertą);
- w SIWZ ustalono, że jako spełniający warunki udziału w postępowaniu zostaną ocenieni wykonawcy, którzy: a) wykażą się wykonaniem min. 2 usług pełnienia funkcji inwestora zastępczego w zakresie nadzoru inwestorskiego nad realizacją inwestycji budowy lub przebudowy dróg w klasie drogi nie niższej niż G o wartości co najmniej 500.000 zł brutto każda, w ciągu ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie; b) wykażą dysponowanie osobami posiadającymi 5-letnie doświadczenie w sprawowaniu samodzielnych funkcji w budownictwie w zakresie posiadanych uprawnień budowlanych w specjalności: drogowej, mostowej, konstrukcyjno-budowlanej, instalacyjnej w zakresie sieci i urządzeń

kanalizacyjnych, wodociągowych, gazowych, ciepłych, elektrycznych i elektroenergetycznych.

- W ramach potwierdzania spełniania warunków udziału w postępowaniu żądano przedstawienia: a) oświadczenia o spełnianiu warunków udziału w postępowaniu określonych w art. 22 ust. 1 Pzp; b) dokumentów określonych w § 1 ust. 1 pkt 3, 6, 7, § 2 ust. 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30.12.2009 r. w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy, oraz form, w jakich te dokumenty mogą zostać składane (Dz. U. Nr 226, poz. 1817). UM nie żądał od wykonawców dokumentów potwierdzających spełnianie warunku, dotyczącego sytuacji ekonomicznej i finansowej, określonego w art. 22 ust. 1 pkt 4 Pzp (nie ustalono warunków w tym zakresie);
- umowa z wykonawcą (Tebodin SAP-Projekt Sp. z o.o.), który złożył najkorzystniejszą ofertę (z ceną 1.027.088,72 zł brutto), została zawarta w dniu 30.09.2010 r., natomiast ogłoszenie o udzieleniu zamówienia przekazano do Urzędu Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich w dniu 30.10.2010 r. Stosownie do art. 95 ust. 2 Pzp ogłoszenie to powinno być przekazane niezwłocznie.

[Dowód: akta kontroli, str. 1498-1501, 1584-1587]

Ad. d) Postępowanie prowadzono w trybie „negocjacje bez ogłoszenia”, co było uzasadnione dwukrotnym unieważnieniem przetargów nieograniczonych z uwagi na brak ofert (art. 62 ust. 1 pkt 1 Pzp). Dopełniono wymogu określonego w art. 62 ust. 2 Pzp. Dnia 17.12.2007 r. zaproszono do negocjacji 10 wykonawców. Negocjacje prowadzono w dniach 3, 4 i 8.01.2008 r. (3 wykonawców do nich nie przystąpiło). Zaproszenia do składania ofert skierowano w dniu 14.02.2008 r. do 5 wykonawców, przekazując im SIWZ. Spośród 4 ofert, które wpłynęły do 26.02.2008 r. – 1 została odrzucona w trybie art. 89 ust. 1 pkt 1 i 2 Pzp.

W celu potwierdzenia spełniania warunków udziału w postępowaniu UM zażądał przedstawienia oświadczenia o spełnianiu warunków, o których mowa w art. 22 ust. 1 Pzp. Posiadanie uprawnień do wykonywania działalności i niepodleganie wykluczeniu weryfikowano poprzez żądanie od wykonawców dokumentów określonych w § 1 ust. 1 pkt 2-5 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19.05.2006 r. w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy, oraz form, w jakich te dokumenty mogą być składane (Dz. U. Nr 87, poz. 605 ze zm.). Posiadanie niezbędnej wiedzy i doświadczenia oraz dysponowanie potencjałem technicznym i osobami zdolnymi do wykonania zamówienia weryfikowano poprzez żądanie uprawnień budowlanych do projektowania osób, które będą uczestniczyć w wykonywaniu zamówienia, a także wykazu prac zawierających wykonanie dokumentacji projektowych dot. budowy lub przebudowy ulic



w klasie dróg lokalnych „KDL” lub wyższych o długości co najmniej 800 m każda oraz dokumentacji projektowej dotyczącej obiektu mostowego w ciągu ostatnich 3 lat przed dniem wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie z podaniem wartości, przedmiotu, daty wykonania, odbiorcy wraz z potwierdzeniem należytego wykonania. Nie żądano dokumentów potwierdzających spełnienie warunku dotyczącego sytuacji ekonomicznej i finansowej (nie ustalono warunków w tym zakresie).

Zgodnie z SIWZ zakres zamówienia obejmował m.in. „osygnalizowanie” czterech skrzyżowań: skrzyżowania ciągu głównego ul. Mełgiewskiej z ulicą boczną („dojazd do CPN”), skrzyżowanie ze starą ul. Mełgiewską, skrzyżowanie z ul. Grygowej oraz skrzyżowanie starej ul. Mełgiewskiej z ul. Grygowej.

[Dowód: akta kontroli, str. 1097, 1584-1587]

Umowa na opracowanie za kwotę 2.318.000 zł brutto projektu budowlano – wykonawczego z firmą Mosty Katowice Sp. z o.o. została zawarta w dniu 28.03.2008 r. Termin realizacji zamówienia określono – do dnia 30.06.2009 r. Umowa przewidywała objęcie projektem ww. skrzyżowań z osygnalizowaniem (§ 2 ust. 2 pkt 1b lit. a umowy). Do umowy zawierano dwukrotnie aneksy (z dnia 02.06.2009 r. i 21.09.2009 r.) (zgodnie z art. 144 ust. 1 Pzp), na podstawie których wydłużono okres realizacji zamówienia do 30.11.2009 r., z uwagi na brak uzgodnień przez GDDKiA Oddział w Lublinie styku projektowanej ul. Mełgiewskiej z projektem drogi ekspresowej, przedłużające się procedury wydania decyzji środowiskowej i trwające uzgodnienia z MPWiK Sp. z o.o. W toku realizacji umowy nie zawierano aneksów, których przedmiotem byłaby modyfikacja zakresu rzeczowego zamówienia. Ogłoszenie o udzieleniu zamówienia przekazano do publikacji w dniu 10.04.2008 r. Zgodnie z art. 95 ust. 2 Pzp ogłoszenie winno być przekazane niezwłocznie.

Projekt wykonany na podstawie ww. umowy, zatwierdzony następnie decyzją Wojewody Lubelskiego o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z dnia 14.04.2010 r. znak IF.I.6.DS.627/7111/6-11/09 i stanowiący element opisu przedmiotu zamówienia na roboty budowlane, obejmuje dwa „osygnalizowane” skrzyżowania:

- w ciągu ulicy Mełgiewskiej w km 0+072,46, a więc skrzyżowania nie przewidzianego do „osygnalizowania” wg SIWZ i umowy zawartej z wykonawcą (zjazd do DOMOSYSTEM),
- w ciągu ul. Grygowej na projektowanym węźle typu WB, a więc skrzyżowania przewidzianego do „osygnalizowania” wg SIWZ („skrzyżowanie z ul. Grygowej”) i umowy zawartej z wykonawcą.

Tym samym, przedmiotowy projekt nie przewiduje „osygnalizowanego” skrzyżowania:

- ciągu głównego ul. Mełgiewskiej z ulicą boczną („dojazd do CPN”), a więc skrzyżowania przewidzianego w SIWZ i umowie z wykonawcą. Zaprojektowano wyłącznie wyjazd z ww. ulicy bocznej (od stacji paliw) na drogę lokalną (serwisową) przebiegającą równoległe do ciągu głównego ul. Mełgiewskiej, a tym samym zastosowano rozwiązanie odmienne aniżeli określone w SIWZ;
- ze starą ul. Mełgiewską, przewidzianego wg SIWZ;
- starej ulicy Mełgiewskiej z ul. Grygową, przewidzianego w SIWZ.

[Dowód: akta kontroli, str. 298-306, 1086-1092, 1502-1510]

Planowanie i przygotowanie procesów inwestycyjnych oraz zadań miejskich (w tym analiza projektów budowlanych pod względem kompletności i zakresu rzeczowego, niezbędnego do prawidłowej realizacji inwestycji) należało do zadań Referatu ds. przygotowania inwestycji w Wydziale Inwestycji UM, którym od 01.07.2007 r. do 28.02.2011 r. kierował Zbigniew Choduń. [Dowód: akta kontroli, str. 509-510, 1448]


Zgodnie z art. 144 ust. 1 Pzp zakazuje się istotnych zmian postanowień zawartej umowy w stosunku do treści oferty, na podstawie której dokonano wyboru wykonawcy, chyba że zamawiający przewidział możliwość dokonania takiej zmiany w ogłoszeniu o zamówieniu lub w SIWZ oraz określił warunki takiej zmiany.

Odnosząc się do pytania „Dlaczego i z czyjej inicjatywy zmieniono zakres rzeczowy zamówienia na wykonanie dokumentacji projektowej budowy ul. Mełgiewskiej i Metalurgicznej na odcinku do granic miasta oraz na jakiej podstawie zrezygnowano z uwzględnienia skrzyżowania ul. Mełgiewskiej z ulicą boczną stanowiącą dojazd do stacji paliw BLISKA?”, Zbigniew Choduń ówczesny Kierownik Referatu Przygotowania Inwestycji w Wydziale Inwestycji UM, wyjaśnił, że *„nie pamiętam, na którym etapie ww. skrzyżowanie zostało wyłączone z projektu i z czyjej inicjatywy. W dokumentacji dot. zamówienia brak jest dokumentów na tę okoliczność. Wyłączenie tego skrzyżowania nie nastąpiło z inicjatywy Referatu Przygotowania Inwestycji”*.

[Dowód: akta kontroli, str. 899-901]

Pismem z dnia 29.01.2008 r. (tj. po negocjacjach z zaproszonymi wykonawcami) Marzena Jodłowska Dyrektor Wydziału Inwestycji UM wystąpiła do Wydziału Dróg i Mostów UM o określenie wymogów Zarządcy Drogi dla projektu budowy oraz lokalizacji sygnalizacji świetlnej ul. Mełgiewskiej w Lublinie, na odcinku od istniejącej drogi dwupasmowej do granic miasta, zgodnie z załączonym planem sytuacyjnym.

Pismem z dnia 18.02.2008 r. (a więc po przekazaniu wykonawcom zaproszeń do negocjacji wraz ze SIWZ, które miało miejsce 14.02.2008 r.) Eugeniusz Janicki Dyrektor



Wydziału Dróg i Mostów UM określił m.in. wymogi do projektu sygnalizacji świetlnej w ul. Mełgiewskiej i Metalurgicznej w Lublinie, stwierdzając że ze względu na wymogi koordynacji/sterowania obszarowego uwzględnić drogowe sygnalizacje świetlne na skrzyżowaniach ulic: Metalurgiczna-Grygowej; Grygowej – droga KDL-P; na odcinku od centrum miasta do skrzyżowania Metalurgiczna – Grygowej wg potrzeb określonych na etapie projektowania. W piśmie wskazano, że zaleca się ograniczyć liczbę skrzyżowań lub projektować skrzyżowania na prawe skrety, a obsługę we wszystkich relacjach ograniczyć do jednego osygnalizowanego skrzyżowania. Ze względu na powyższe Dyrektor Wydziału Dróg i Mostów UM zalecił objąć zakresem opracowania skrzyżowanie ulic Mełgiewska-droga KDL-G na wysokości posesji Mełgiewska 7/9 (zjazd do DOMOSYSTEM).

[Dowód: akta kontroli, str. 1107-1111]

Ustalono, że kwota wypłacona wykonawcy jest niższa aniżeli określona w ww. umowie z dnia 28.03.2008 r. o 231.800 zł (ustalenia w pkt 3.3.3 protokołu kontroli).

Ad. e) Postępowanie o udzielenie zamówienia prowadzono w trybie przetargu ograniczonego. Wartość zamówienia została ustalona na kwotę 204.101.267,45 zł (53.165.216,84 euro) w dniu 26.01.2010 r. w oparciu o kosztorysy inwestorskie. Termin składania wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu został ustalony zgodnie z art. 49 ust. 1 i 2 Pzp. Dwóch wykonawców, spośród 10, którzy złożyli ww. wnioski zostało wykluczonych z postępowania w związku z przesłanką określoną w art. 24 ust. 2 pkt 4 Pzp. UM zaprosił do składania ofert 7 wykonawców, przekazując im SIWZ. Liczba wykonawców przewidziana do zaproszenia do składania ofert wg ogłoszenia o zamówienia wynosiła 7. Spełnianie warunków udziału w postępowaniu określonych w art. 22 ust. 1 Pzp weryfikowano m.in. poprzez żądanie oświadczenie o spełnianiu tych warunków. W celu wykazania braku podstaw do wykluczenia z postępowania żądano oświadczenia o braku podstaw do wykluczenia, a także wyłącznie dokumentów wymienionych w § 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30.12.2009 r. w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy, oraz form, w jakich te dokumenty mogą być składane (Dz. U. Nr 226, poz. 1817). Zgodnie z ogłoszeniem o zamówieniu, w celu potwierdzenia posiadanej zdolności technicznej UM żądał wykazania: dysponowania osobami posiadającymi uprawnienia budowlane we wskazanych specjalnościach; wykonania w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu min. 3 robót w zakresie budowy lub przebudowy dróg w klasie nie niższej niż KDG o dł. co najmniej 1500 mb każda; min. 1 roboty w zakresie budowy wiaduktów drogowych lub mostów w klasie nie niższej niż A o nośności co najmniej 50 ton, min. 3 robót w zakresie budowy lub

Jh
B/

przebudowy sieci wodociagowych o dł. co najmniej 500 mb każda; min. 3 robót w zakresie budowy lub przebudowy sieci kanalizacyjnych o dł. co najmniej 700 mb każda; min. 1 roboty w zakresie budowy lub przebudowy sieci ciepłych o dł. co najmniej 600 mb każda; min. 3 robót w zakresie budowy lub przebudowy sieci elektrycznych lub elektroenergetycznych o dł. co najmniej 700 mb każda; dysponowania wytwórnią mas bitumicznych min. 100 t/h, z której będzie dostarczana mieszanka i która będzie zlokalizowana w takiej odległości by czas transportu od załadunku do wbudowania mieszanki w warstwę nie przekraczał 2 godzin; dysponowania laboratorium wyposażonym w sprzęt do badań kontrolnych, układarką do układania mieszanek mineralno-asfaltowych, skrapiarką, szczotką mechaniczną; walcami stalowymi; walcami ogumionymi; samochodami samowyładowczymi i węzłem betoniarskim. UM nie żądał od wykonawców dokumentów potwierdzających spełnianie warunku dotyczącego sytuacji ekonomicznej i finansowej (nie ustalono warunków w tym zakresie).

W dniu 07.06.2010 r. UM zaprosił 7 wykonawców do złożenia ofert w terminie do 17.08.2010 r., dopełniając obowiązku, o którym mowa w art. 51 ust. 1a Pzp.

[Dowód: akta kontroli, str. 1584-1587]

Zgodnie z art. 29 ust. 1 Pzp przedmiot zamówienia opisuje się w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wszystkie wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty.

Wykonawcy zaproszeni do składania ofert zgłosili liczne zapytania do opisu przedmiotu zamówienia.

Pismem z dnia 18.08.2010 r. ZP.P.I.341-2-1/10 UM udzielił odpowiedzi na 131 pytań do opisu przedmiotu zamówienia. Pismo przekazano wszystkim wykonawcom zaproszonym do składania ofert. W ramach zapytań wskazano m.in., że:

– w dokumentacji projektowej branży sanitarnej brak jest części C – zestawienia materiałów; w przedmiarze odwodnienia drogi nie ujęto kanałów z rur GRP oraz studni z GRP, nie ujęto renowacji metodą bezwykopową istniejących kanałów i rozebrania przebudowywanych kanałów i studni; w dokumentacji na usunięcie kolizji z istniejącym wodociągiem część rysunków oznaczona różnymi numerami zawiera te same rozwiązania węzłów, a brak jest natomiast rozwiązań innych węzłów; w przedmiarze na usunięcie kolizji z istniejącą kanalizacją sanitarną nie ujęto kanału z rur PVC o śr. 300 mm, ponadto śr. 400 mm jest tylko 9,5 m, a powinno być 88 m, nie ujęto też rozebrania przebudowywanych kanałów i studni oraz rur stalowych ochronnych. UM w odpowiedzi przesłał wykonawcom uzupełnioną dokumentację projektową oraz skorygowane przedmiary robót i STWiORB dla ww. branż, a także STWiORB dla przebudowywanej sieci gazowej;

- w dokumentacji „Docelowa organizacja ruchu” w części rysunkowej widnieją znaki U-4b, a w SST i przedmiarze części dot. robót drogowych są podane tylko znaki U-4a, które w części rysunkowej dokumentacji projektowej nie występują. Ponadto, w części rysunkowej widnieją urządzenia BRD oznaczone U-3c lub U-3d, a w SST i przedmiarze robót podano symbol U-3a, który też w dokumentacji projektowej w części rysunkowej nie występuje. W odpowiedzi UM przekazał wykonawcom zaktualizowany projekt docelowej organizacji ruchu oraz zaktualizowany przedmiar robót drogowych i zmodyfikowaną STWiORB.
- niezbędne jest uzupełnienie dokumentacji o szczegółowe przedmiary robót dla poszczególnych branż, gdyż skondensowane pozycje przedmiaru, w skład których wchodzi rodzaje robót o różnych jednostkach obmiarowych, uniemożliwiają rzetelne przygotowanie oferty. W odpowiedzi UM poinformował wykonawców, że wycenę należy przeprowadzić w oparciu o przekazaną dokumentację, a przedmiary zostały skorygowane w zakresie niezbędnym do rzetelnego przygotowania ofert;
- specyfikacja techniczna M 11.07.01 nie istnieje. UM podał prawidłowy nr specyfikacji i dokonał modyfikacji przedmiaru.
- niezbędne jest uzupełnienie dokumentacji o poz. c) wykonanie ław fundamentowych oraz materiału zasypowego (ST M.11.08.03). UM dokonał modyfikacji STWiORB.
- ST M.15.03.08 dotyczy nawierzchni na bazie żywicy epoksydowej i poliuretanu, a wg pkt 9.1 ww. specyfikacji cena jednostkowa obejmuje wykonanie izolacji z folii PCV. UM dokonał modyfikacji STWiORB.
- specyfikacja M.16.01.03 nie istnieje. UM przekazał brakującą ST.
- w ST M.20.01.04 zakres robót obejmuje dostarczenie na budowę i ułożenie prefabrykatów ażurowych umocnienia skarp i stożków przy obiektach inżynierskich, a w pkt 9.1 ST ujęto dwa warianty zakresu płatności. UM dokonał modyfikacji ST.
- istnieje błąd w ST M.20.01.12 polegający na podaniu podstawy płatności sztuki osłony przeciwporażeniowej, podczas gdy jednostką wg pozycji jest mb. UM dokonał modyfikacji;
- wg ST M.11.03.01 pale należy wykonać z betonu klasy B25, a wg pkt 5.2. opisu technicznego – z betonu B30. UM wyjaśnił rozbieżność.
- wg ST M.15.03.01 grubość nawierzchni z asfaltu twardolanego wynosi 4 cm, a wg opisu technicznego 5 cm. UM wyjaśnił rozbieżność.
- istnieje rozbieżność w średnicy kolektora podanej w opisie technicznym i dokumentacji projektowej; rozbieżność co do nośności łożysk jednokierunkowych przesuwnych; rozbieżność w długości schodów skarpowych i długości balustrad na schodach skarpowych;

JA
B

rozbieżność w długości kolektora (56 m i 30 m); istnieje rozbieżność długości balustrady stalowej na obiekcie (65,4 mb i 80 mb); rozbieżność pomiędzy dokumentacją projektową a przedmiarem w ilości wykopu pod fundamenty (kosztorys WD-2) (2400 m³ i 3465 m³); rozbieżność pomiędzy dokumentacją projektową a przedmiarem w ilości wykopu pod fundamenty (kosztorys WD-1) (5000 m³ i 10113 m³); rozbieżność pomiędzy dokumentacją projektową a przedmiarem w ilości wykopu pod fundamenty (kosztorys WD-3) (4000 m³ i 8210 m³). UM dokonał stosownych modyfikacji w dokumentacji bądź udzielił wyjaśnień;

– w odniesieniu do części wodociągowej udostępniona dokumentacja jest niekompletna, a zakres braków jest tak duży, że praktycznie uniemożliwia opracowanie wyceny robót, tj. m.in.

a) brak jest projektu konstrukcyjnego – dot. zarówno konstrukcji komór jak i przekrojów poprzecznych posadowienia rurociągów oraz zabezpieczenia ścian wykopów; b) w cz. C projektu brakuje wymienionej w spisie zawartości – brak zestawienia węzłów i zestawienia materiałów; c) kształtki i armatura uwidocznione na schematach węzłów oraz na schematach komór nie są opisane ani też zwymiarowane, również opis do projektu, jak również ST nie zawierają danych umożliwiających jednoznaczne określenie rodzaju projektowanych kształtek i armatury; d) rury osłonowe nie są pokazane na profilach, a na planach sytuacyjnych nie są zwymiarowane. Ponadto, wskazano, że przedmiar robót nie obejmuje m.in. rurociągu o wskazanych w piśmie parametrach, rur ochronnych (osłonowych) na przebudowywanej sieci; likwidacji istniejących sieci oraz przyłączy; przebudowy komór na odgałęzieniach sieci rozdzielczej; studni z armaturą. W odpowiedzi UM przekazał dodatkową dokumentację projektową, przedmiary oraz STWiORB;

– niezbędne jest uzupełnienie dokumentacji o projekt zatytułowany „Przebudowa kolizji sieci elektroenergetycznych na terenie PKP” (część opisowa i rysunkowa), którego brakuje w otrzymanej dokumentacji. W odpowiedzi UM przekazał kompletne opracowanie;

– niezbędne jest uzupełnienie dokumentacji w części rysunkowej dla branży gazowej „Schematy charakterystycznych węzłów gazowych”, którego brakuje w dokumentacji. UM uzupełnił dokumentację;

– dodatkowo UM działając na podstawie art. 38 ust. 4 Pzp dokonał zmian w treści SIWZ poprzez zmianę niektórych postanowień wzoru umowy. Dodatkowo, w oparciu o art. 38 ust. 6 Pzp UM ustalił nowy termin składania i otwarcia ofert, tj. 31.08.2010 r. (pierwszy termin ustalono na 17.08.2010 r.)

[Dowód: akta kontroli, str. 1511-1554]

Pismem z dnia 24.08.2010 r. firma Eurovia, w związku z licznymi zmianami w dokumentacji przetargowej, zwróciła się z prośbą o przedłużenie terminu składania ofert, wskazując, że



zaktualizowane przedmiary zawierają kilkadziesiąt razy więcej pozycji niż otrzymane w pierwotnie, opracowane zostały w zupełnie innym układzie i wymagają ponownej kalkulacji ceny. Pismem z dnia 24.08.2010 r. firma Budimex SA poinformowała, że po zapoznaniu się z odpowiedziami do SIWZ, w dalszym ciągu przedmiar inwestorski nie jest zgodny z dokumentacją projektową – odnosi się to do przedmiarów dotyczących energetyki, teletechniki i oświetlenia. Wyszczególniono pozycje, w których występują niezgodności wraz z pozycjami nieuwjętymi w przedmiarze. Ponadto wskazano, że w związku z modyfikacją treści SIWZ niezbędne jest wydłużenie terminu składania ofert ponieważ wyznaczony termin nie koresponduje w żaden sposób z nakładem pracy jaki pozostaje do wykonania ze strony wykonawców do wprowadzenia zmian w treści oferty, stosownie do dokonanych modyfikacji SIWZ, a nieprzedłużenie terminu składania ofert może w rzeczywistości uniemożliwić wykonawcom udział w niniejszym postępowaniu.

[Dowód: akta kontroli, str. 1555-1556]

Na posiedzeniu Komisji Przetargowej w dniu 26.08.2010 r. poddano analizie kolejne pytania do treści SIWZ złożone po upływie terminu, a także kolejne zapytania do odpowiedzi przekazanych wykonawcom w dniu 18.08.2010 r. Członkowie Komisji odpowiedzialni w zakresie opisu przedmiotu zamówienia uznali, że pytania te mają istotny charakter i wymagają udzielenia odpowiedzi wykonawcom, w związku z czym należy ponownie zwrócić się do biura projektowego o przygotowanie odpowiedzi.

W dniu 26.08.2010 r. UM poinformował wykonawców o przedłużeniu terminu składania ofert do dnia 09.09.2010 r.

[Dowód: akta kontroli, str. 1557-1558, 1584-1587]

W dniu 26.08.2010 r. Zastępca Przewodniczącego Komisji Przetargowej poinformował Dyrektora Wydziału Funduszy Europejskich o okolicznościach mających wpływ na terminowość realizacji procedury przetargowej. Stwierdził w szczególności, że w postępowaniu wpłynęło ponad 150 zapytań dot. SIWZ, w tym dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych, przedmiaru robót oraz wzoru umowy; w związku z koniecznością przygotowania odpowiedzi w wyniku których niezbędna była zmiana przekazanych wykonawcom ww. dokumentów, zamawiający zobowiązany był do przedłużenia terminu składania ofert; w ramach odpowiedzi zamawiający przekazał wykonawcom poprawioną dokumentację obejmującą kilkaset stron opisów oraz kilkadziesiąt map, rysunków i innych opracowań graficznych. W odpowiedzi wykonawcy zwrócili się z kolejnymi zapytaniami dot. zarówno dokumentacji pierwotnej jak również przekazanej w odpowiedzi na zapytania.

[Dowód: akta kontroli, str. 1559]

W dniu 01.09.2010 r. wraz z pismem z dnia 31.08.2010 r. Biuro Zamówień Publicznych UM otrzymało od Wydziału Inwestycji zamienną dokumentację projektową przedmiotowego zadania w zakresie: projekty wykonawcze – ekrany akustyczne, przebudowa urządzeń nN, SN, oświetlenie drogowe, teletechnika, teletechnika urządzenia Lubzel Dystrybucja i przedmiar robót.

[Dowód: akta kontroli, str. 1560]

W dniu 02.09.2010 r. UM przekazał wszystkim zaproszonym do składania ofert wykonawcom odpowiedzi na ich kolejne 42 pytania do SIWZ, które dotyczyły m.in.:

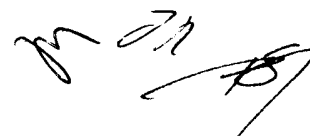
- sprzecznych danych dot. parametrów ekranów akustycznych pomiędzy rysunkami a kosztorysem. Ponadto, wskazywano, że w dokumentacji technicznej ekranów akustycznych na zadaniu jest mowa o 18 odcinkach ekranów, a plan sytuacyjny i kosztorys przedstawia tylko jeden ekran. W odpowiedzi UM przekazał projekt zamienny ekranów akustycznych oraz uaktualniony przedmiar robót;
- rozbieżności pomiędzy typem studni oraz typem rur kanalizacji kablowej wskazanym w kosztorysie i projekcie wykonawczym. W odpowiedzi UM uaktualnił przedmiar robót,
- niezgodności pomiędzy dokumentacją projektową a przedmiarem w zakresie ilości i typów kabli, a także w ilości słupów oraz brak w przedmiarze pozycji dot. wyceny szafek oświetleniowych. W odpowiedzi UM przekazał uaktualnione przedmiary.
- rozbieżności pomiędzy dokumentacją projektową a przedmiarem w zakresie w ilości słupów aluminiowych z wysięgnikiem,
- braku w odpowiedziach z dnia 18.08.2010 r. projektu konstrukcji komór wodociągowych, zwrócono się o pilne przekazanie tej dokumentacji. UM przekazał projekt wykonawczy – obiekty inżynierskie. UM przedłużył również termin składania ofert do dnia 10.09.2010 r.

[Dowód: akta kontroli, str. 1561-1572]

Odnosząc się do pytania o przyczyny licznych braków i niezgodności pomiędzy projektem, specyfikacjami technicznymi i przedmiarami robót, wskazywanymi następnie przez wykonawców, Zbigniew Choduń – były Kierownik Referatu Przygotowania Inwestycji w Wydziale Inwestycji UM wyjaśnił, że *„na wiele rzeczy zwrócono uwagę na etapie poprzedzającym odbiór dokumentacji. Pewne braki i niezgodności mogły jednak zostać niewychwycone”*.

[Dowód: akta kontroli, str. 901]

W piśmie z dnia 07.09.2010 r., skierowanym do Dyrektora Wydziału Funduszy Europejskich, PARP - biorąc pod uwagę informacje na temat kolejnych przesunięć terminu otwarcia ofert w



celu wyłonienia wykonawcy robót budowlanych dla ww. inwestycji – zwróciła się o potwierdzenie realności wykonania zaplanowanego wydatkowania w 2010 r. na kwotę 22.443.600 zł, w tym w październiku na kwotę 8.162.200 zł. PARP zwróciła uwagę, że pierwotnie zakładano wydatkowanie w 2010 r. kwoty 41.453.123 zł. Zaznaczono też, że na koniec roku IP PO RPW będzie rozliczać UM ze stopnia zrealizowania zaplanowanej prognozy.

[Dowód: akta kontroli, str. 1573]

Spośród 7 wykonawców zaproszonych do składania ofert - pięciu złożyło oferty. Za ofertę najkorzystniejszą, stosownie do ustalonych kryteriów, uznano ofertę firmy Budimex SA z ceną ofertową 124.585.406,76 zł. Przed zawarciem umowy z ww. wykonawcą, dopełniono wymogu określonego w art. 169 Pzp. W informacji o wyniku kontroli uprzedniej z dnia 13.10.2010 r. Wiceprezes Urzędu Zamówień Publicznych stwierdził, że zamawiający naruszył art. 26 ust. 3 Pzp. Nie był bowiem uprawniony do żądania uzupełnienia oświadczeń o dysponowaniu osobami posiadającymi wymagane przez niego uprawnienia od wykonawców dysponujących osobami posiadającymi uprawnienia w ograniczonym zakresie. Zamawiający nie żądał w żadnym punkcie ogłoszenia dysponowania osobami posiadającymi uprawnienia bez ograniczeń.

[Dowód: akta kontroli, str. 581-584]

Umowa nr 111/IN/2010 z wykonawcą została zawarta w dniu 21.10.2010 r. (wartość zamówienia 124.585.406,76 zł), a następnie zmieniona aneksem z dnia 26.01.2011 r. w związku ze wzrostem stawki VAT. Ogłoszenie o udzieleniu zamówienia zostało przekazane do publikacji w Dz. Urz. UE w dniu 22.10.2010 r., tj. zgodnie z art. 95 ust. 2 Pzp.

Na dzień kontroli przedmiotowe zadanie pozostaje w trakcie realizacji. Jego realizację przejął z dniem 01.07.2011 r. Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie.

[Dowód: akta kontroli, str. 1584-1587]

W 2010 r. UM poniósł wydatki na realizację ww. zadania w kwocie 1.537.145,03 zł, tj. 3,23% planu po zmianach, który ustalono na kwotę 47.500.000 zł.

[Dowód: akta kontroli, str. 154]

Ad. f) Zamówienie zostało udzielone w wyniku przetargu nieograniczonego. Analiza dokumentacji wykazała, że:

- w SIWZ zawarto elementy wymagane w art. 36 ust. 1 Pzp,
- w terminie określonym w ogłoszeniu wpłynęło 7 ofert, jeden wykonawca został wykluczony na podstawie art. 24 ust. 2 pkt 4, gdyż nie wykazał warunków udziału w postępowaniu, jedna oferta została odrzucona na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 – jej treść nie

odpowiadała treści SIWZ.

Poza dokumentami na okoliczność wykazania braku podstaw do wykluczenia z postępowania w oparciu o art. 24 ust. 1 Pzp UM ustalił, że jako spełniający warunki udziału w postępowaniu zostaną ocenieni wykonawcy, którzy:

- wykazą się wykonaniem min. 2 robót w zakresie budowy lub przebudowy dróg w klasie drogi nie niższej niż G o długości co najmniej 500 mb każda; po min. dwie roboty w zakresie budowy lub przebudowy sieci kanalizacyjnych, wodociagowych, trakcji trolejbusowych o dł. min. 500 mb każda w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie;
- dysponują narzędziami, wyposażeniem zakładu i urządzeniami technicznymi dostępnymi wykonawcy: wytwórnia mas bitumicznych min. 100 t/h, z której będzie dostarczana mieszanka i zlokalizowana w takiej odległości by czas transportu od załadunku do wbudowania mieszanki w warstwę nie przekraczał 2 godzin z jednoczesnym spełnieniem warunku zachowania temperatury wbudowania oraz cech jakościowych mieszanki; laboratorium wyposażone w sprzęt do badań kontrolnych, układarka do układania mieszanek mineralno-asfaltowych, skrapiarka, szczotka mechaniczna, walce stalowe i ogumione, samochody wyładowcze;
- dysponują osobami posiadającymi odpowiednie uprawnienia budowlane w specjalności drogowej i instalacyjnej w zakresie sieci i urządzeń kanalizacyjnych, wodociagowych, ciepłych, elektrycznych i elektroenergetycznych.

Zamawiający nie określił warunków w zakresie zdolności ekonomicznej i finansowej.

Zakres dokumentów jakich żądał UM od wykonawców dla potwierdzenia ustalonych warunków był zgodny z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 30.12.2009 r. w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy, oraz form, w jakich te dokumenty mogą być składane (Dz. U. Nr 226, poz. 1817).

[Dowód: akta kontroli, str. 1584-1587]

Zgodnie z art. 29 ust. 1 Pzp przedmiot zamówienia opisuje się w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wszystkie wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty.

Wykonawcy zwracali się do UM o wyjaśnienie treści SIWZ. W dniu 13.01.2011 r. Prezydent Miasta Lublin poinformował wykonawców o zapytaniach i udzielił odpowiedzi na 9 pytań. W dniu 26.01.2011 r. Prezydent Miasta Lublin poinformował wszystkich wykonawców o zapytaniach, które wpłynęły i udzielił odpowiedzi na 18 pytań, m.in. w zakresie:

- rodzaju asfaltu warstwy ścieralnej (rozbieżności pomiędzy opisem technicznym a szczegółową specyfikacją techniczną). W odpowiedzi UM doprecyzował zapis;
- rozbieżności w zakresie rodzaju podsypki pomiędzy opisem technicznym i dokumentacją rysunkową, a przedmiarami. W odpowiedzi UM zmodyfikował zapisy przedmiarów;
- zabezpieczenia zaplecza biurowego zamawiającego. W odpowiedzi UM zmodyfikował zapisy SST;
- przekazania wykazu oznakowania pionowego lub projektu stałej organizacji ruchu. Wykonawca zaznaczył, że opis w tym zakresie zawiera zbyt ogólne informacje dla dokonania prawidłowej wyceny. W odpowiedzi UM przekazał projekt stałej organizacji ruchu;
- uzupełnienia przedmiarów robót w zakresie sieci kanalizacji deszczowej;

Wpłynęło również zapytanie dotyczące dwóch jednakowych przedmiarów „Trakcja trolejbusowa w ul. Grygowej na odc. od ul. Pancerniaków do Al. Witosa (włącznie)” (plik nr 6 i 36). UM wyjaśnił, że do wyceny należy przyjąć jeden przedmiar.

[Dowód: akta kontroli, str. 1574-1578]

Prezes UZP przeprowadził kontrolę uprzednią postępowania na budowę ul. Grygowej, w wyniku której pismem z dnia 29.04.2011 r. poinformował Urząd o braku naruszeń.

[Dowód: akta kontrola str. 1582]

Umowę z wykonawcą (konsorcjum firm Przedsiębiorstwo Robót Drogowych Lubartów S.A. w Lubartowie, Komunalne Przedsiębiorstwo Robót Drogowych Sp. z o.o. w Lublinie), który złożył najkorzystniejszą ofertę (z ceną 14.958.202,58 zł brutto) zawarto w dniu 10.05.2011 r. Ogłoszenie o udzieleniu zamówienia przekazano Urzędowi Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich w dniu 18.08.2011 r., podczas gdy art. 95 ust. 2 Pzp stanowi, że ogłoszenie to powinno być przekazane niezwłocznie po zawarciu umowy.

[Dowód: akta kontroli str. 1583-1587]

Odnosząc się do pytania o przyczyny opóźnień w przekazywaniu do publikacji ogłoszeń o udzieleniu zamówień publicznych, Janusz Semeniuk Zastępca Dyrektora Biura Zamówień Publicznych wyjaśnił, że *„mając na uwadze uwarunkowania organizacyjno-logistyczne w UM ogłoszenie o udzieleniu zamówienia przekazywane jest do publikacji tak szybko jak jest to możliwe. W ocenie zamawiającego z uwagi na niedookreślony termin „niezwłocznie” tzn. bez zbędnej zwłoki lub po ustaniu przyczyny uniemożliwiającej dokonanie czynności, nie jest naruszony termin niezwłoczności, o którym mowa w art. 95 ust. 2 Pzp”*.

[Dowód: akta kontroli, str. 1179]

3.5.2. W dniu 01.12.2008 r. Gmina Lublin zawarła z Konsorcjum: Komunalne Przedsiębiorstwo Robót Drogowych Sp. z o.o. w Lublinie, Strabag Sp. z o.o. w Warszawie,

Przedsiębiorstwo Robót Drogowych Lubartów S.A. w Lubartowie, Przedsiębiorstwo Robót Drogowo - Mostowych S.A. w Lublinie, Mota – Engil Polska S.A. w Krakowie, w imieniu którego występowało Komunalne Przedsiębiorstwo Robót Drogowych Sp. z o.o. w Lublinie, umowę nr 3280/IN/2008. Przedmiotem zamówienia była budowa ulicy Krańcowej na odcinku od skrzyżowania z ul. ul. Kunickiego do skrzyżowania z ul. Długą z przebudową tych skrzyżowań wraz z odwodnieniem, oświetleniem, stałą organizacją ruchu, sygnalizacją świetlną, i przebudową sieci wodociągowej, sieci kanalizacji sanitarnej, sieci gazowej i kolizjami elektroenergetycznymi oraz budową mostu na rzece Czerniejówce. Określono m.in., że: wykonawca zobowiązuje się wykonać prace w nieprzekraczalnym terminie 20 miesięcy liczonych od daty zawarcia umowy, cena ofertowa wynosi 53.093.905,03 zł brutto, obowiązującą formą wynagrodzenia będzie wynagrodzenie kosztorysowe określone na podstawie kosztorysu sporządzonego w oparciu o ceny jednostkowe wyszczególnione w kosztorysie ofertowym wykonawcy, wykonawca otrzyma wynagrodzenie kosztorysowe obliczone według ilości jednostek faktycznie wykonanych robót (potwierdzonych przez inspektora nadzoru) i cen jednostkowych z kosztorysu ofertowego, stanowiącego załącznik do umowy, maksymalna łączna wartość wynagrodzenia brutto nie może przekroczyć wartości środków finansowych zabezpieczonych w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym na lata 2009 – 2015 na realizację tego zamówienia, tj. kwoty brutto 53.110.000 zł, istnieje możliwość częściowego fakturowania robót za zakończone elementy prac wynikające z harmonogramu robót, na podstawie protokołu odbioru wykonanych elementów robót, podpisanego przez kierownika budowy i zatwierdzonego przez inspektora nadzoru, faktura końcowa zostanie wystawiona po zakończeniu i odbiorze całości robót, płatność wynagrodzenia nastąpi w terminie 21 dni od daty doręczenia zamawiającemu faktury wystawionej na podstawie protokołu odbioru. W umowie zawarto postanowienia zabezpieczające interesy zamawiającego. Na wykonane roboty wykonawca udzielił gwarancji na okres 36 miesięcy. Ustalono wysokości kar umownych za: zwłokę w wykonaniu zamówienia, za spowodowanie przerwania czynności odbiorowych, za zwłokę w usunięciu wad (termin 30 dni), za odstąpienie od umowy przez zamawiającego z winy wykonawcy. Wykonawca wniósł zabezpieczenie należytego wykonania umowy w wysokości 5% maksymalnej łącznej wartości wynagrodzenia brutto, tj. w wysokości 2.655.500 zł w formie gwarancji bankowej (70% wykonanie robót, 30% gwarancja jakości).

[Dowód: akta kontroli str. 369 - 375]

W dniu 10.05.2011 r. Gmina Lublin zawarła z Przedsiębiorstwem Robót Drogowych Lubartów S.A. w Lubartowie, Komunalnym Przedsiębiorstwem Robót Drogowych Sp. z o.o.



w Lublinie, tworzącym konsorcjum, w imieniu którego występuje Przedsiębiorstwo Robót Drogowych Lubartów S.A. w Lubartowie, umowę nr 55/DM/2011. Przedmiotem zamówienia była budowa ulicy Grygowej na odcinku od ul. Witosa do Drogi Męczenników Majdanka (włącznie ze skrzyżowaniem z Droga Męczenników Majdanka). Określono m.in., że: wykonawca zobowiązuje się wykonać prace w nieprzekraczalnym terminie do 15 listopada 2011 r., cena ofertowa wynosi 14.958.202,58 zł brutto, obowiązującą formą wynagrodzenia będzie wynagrodzenie kosztorysowe określone na podstawie kosztorysu sporządzonego w oparciu o ceny jednostkowe wyszczególnione w kosztorysie ofertowym wykonawcy, wykonawca otrzyma wynagrodzenie kosztorysowe obliczone według ilości jednostek faktycznie wykonanych robót potwierdzonych przez inspektora nadzoru i cen jednostkowych z kosztorysu ofertowego, stanowiącego załącznik do umowy, maksymalna łączna wartość wynagrodzenia brutto nie może przekroczyć wartości środków finansowych zabezpieczonych przez zamawiającego na realizację zamówienia, tj. kwoty 18.400.000 zł, istnieje możliwość częściowego fakturowania robót za zakończone elementy prac na podstawie protokołu odbioru wykonanych elementów robót, podpisanego przez kierownika budowy i zatwierdzonego przez inspektora nadzoru, płatność wynagrodzenia nastąpi w terminie 21 dni od daty doręczenia zamawiającemu faktury wystawionej na podstawie protokołu odbioru. W umowie zawarto postanowienia zabezpieczające interesy zamawiającego. Na wykonane roboty wykonawca udzielił gwarancji na okres 36 miesięcy. Ustalono wysokości kar umownych za: opóźnienie w wykonaniu zamówienia, za spowodowanie przerwania czynności odbiorowych, za zwłokę w usunięciu wad (termin 30 dni), za wprowadzenie podwykonawcy na plac budowy bez wiedzy zamawiającego, za odstąpienie od umowy przez zamawiającego z winy wykonawcy.

[Dowód: akta kontroli str. 381 - 390]

W dniu 21.10.2010 r. Gmina Lublin zawarła z firmą Budimex S.A. w Warszawie umowę nr 111/IN/2010. Przedmiotem zamówienia była realizacja inwestycji pod nazwą „Drogi dojazdowe do obwodnicy Miasta Lublin – przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego Mełgiew w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19”. Określono m.in., że: wykonawca zobowiązuje się wykonać prace w nieprzekraczalnym terminie 24 miesięcy od dnia zawarcia umowy, cena ofertowa wynosi 124.585.406,76 zł brutto, w tym koszty opracowania dokumentacji projektowych oraz rozbiórek wynoszą 50.000 zł brutto, obowiązującą formą wynagrodzenia będzie wynagrodzenie kosztorysowe określone na podstawie kosztorysu sporządzonego w oparciu o ceny jednostkowe wyszczególnione w kosztorysie ofertowym wykonawcy, wykonawca otrzyma wynagrodzenie kosztorysowe



obliczone według ilości jednostek faktycznie wykonanych robót (potwierdzonych przez inspektora nadzoru w książce obmiarów) i cen jednostkowych z kosztorysu ofertowego, stanowiącego załącznik do umowy, maksymalna łączna wartość wynagrodzenia brutto nie może przekroczyć wartości środków finansowych zabezpieczonych na realizację tego zamówienia, tj. kwoty brutto 166.002.500 zł, istnieje możliwość częściowego fakturowania robót za zakończone elementy prac na podstawie protokołu odbioru wykonanych elementów robót, podpisanego przez kierownika budowy i zatwierdzonego przez inspektora nadzoru, płatność wynagrodzenia nastąpi w terminie 21 dni od daty doręczenia zamawiającemu faktury wystawionej na podstawie protokołu odbioru. W umowie zawarto postanowienia zabezpieczające interesy zamawiającego. Na wykonane roboty wykonawca udzielił gwarancji na okres 36 miesięcy. Ustalono wysokości kar umownych za: opóźnienie w wykonaniu zamówienia, za spowodowanie przerwania czynności odbiorowych, za zwłokę w usunięciu wad (termin 30 dni), za wprowadzenie podwykonawcy na plac budowy bez wiedzy zamawiającego, za odstąpienie od umowy przez zamawiającego z winy wykonawcy. Wykonawca wniósł zabezpieczenie należytego wykonania umowy w wysokości 5% maksymalnej łącznej wartości wynagrodzenia brutto, tj. w wysokości 8.300.125 zł w formie gwarancji bankowej (70% wykonanie robót, 30% rękojmią za wady).

[Dowód: akta kontroli str. 391 - 405]

4. Przebieg realizacji inwestycji i nadzór nad realizacją procesów inwestycyjnych

4.1.1. Inwestycja pn. „Przedłużenie ul. Krańcowej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce” po raz pierwszy ujęta została w budżecie miasta na rok 2001. Termin realizacji określono na lata 2001 – 2006. Zakres rzeczowy roku 2001 obejmował sprawy terenowo-prawne.

W załączniku nr 7 (Wydatki na wieloletnie programy i projekty inwestycyjne przewidziane do realizacji z udziałem środków europejskich w latach 2008 – 2010) do uchwały budżetowej na rok 2008 termin realizacji tej inwestycji określono na lata 2002 – 2009 r.

Natomiast w zał. nr 4 (Wydatki związane z wieloletnimi programami inwestycyjnymi) do uchwały budżetowej na rok 2009 termin realizacji tego zadania określono na lata 2002 – 2010.

[Dowód: akta kontroli str. 82 – 92, 406]

Odnośnie przesunięcia terminu realizacji inwestycji „Przedłużenie ul. Krańcowej od ul. Długiej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce” z lat 2001 - 2006 na lata 2002 – 2010, Eugeniusz Janicki - Dyrektor Zarządu Dróg i Mostów wyjaśnił: „W celu

realizacji tego zadania Gmina Lublin aplikowała o środki zewnętrzne na ten cel. Ponieważ Zarząd Województwa Lubelskiego wniosek o umieszczenie Projektu pt. „Przedłużenie ul. Krańcowej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce” zaakceptował do Indywidualnego Wykazu Projektów Kluczowych Regionalnego Programu Województwa Lubelskiego 2007 – 2013 w dniu 7 kwietnia 2009 r., co było równoznaczne z otrzymaniem dofinansowania, termin realizacji zadania uległ przesunięciu”.

[Dowód: akta kontroli str. 908, 910]

W umowie nr 3280/IN/2008 z dnia 01.12.2008 r. dotyczącej budowy ulicy Krańcowej od ul. Długiej do ul. Kunickiego, zawartej pomiędzy Gminą Lublin a Konsorcjum: Komunalne Przedsiębiorstwo Robót Drogowych Sp. z o.o. w Lublinie, Strabag Sp. z o.o. w Warszawie, Przedsiębiorstwo Robót Drogowych Lubartów S.A. w Lubartowie, Przedsiębiorstwo Robót Drogowo - Mostowych S.A. w Lublinie, Mota – Engil Polska S.A. w Krakowie, w imieniu którego występowało Komunalne Przedsiębiorstwo Robót Drogowych Sp. z o.o. w Lublinie, postanowiono, że wykonawca wykonana przedmiot zamówienia w nieprzekraczalnym terminie 20 miesięcy liczonych od daty zawarcia umowy (31.07.2010).

Aneksem nr 1 z dnia 23.04.2009 r. zmieniono postanowienia ww. umowy dotyczące terminu wykonania przedmiotu zamówienia, który przedłużono do dnia 1.12.2010 r. Zmiany dokonano na podstawie art. 144 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych i § 17 ust. 1, ust. 2 pkt 2 lit. m, ust. 3 ad pkt 4 lit m umowy nr 3280/IN/2008 z dnia 01.12.2008 r. Zgodnie z przytoczonymi postanowieniami § 17 umowy nr 3280/IN/2008 z dnia 01.12.2008 r. dopuszczalna była zmiana terminu realizacji przedmiotu zamówienia w przypadku realizacji w drodze odrębnej umowy prac powiązanych z przedmiotem zamówienia wymuszającej konieczność skoordynowania prac i uwzględnienia wzajemnych powiązań, o czas niezbędny do usunięcia przeszkody w prowadzeniu robót objętych przedmiotem umowy. W uzasadnieniu zmiany terminu podano konieczność wstrzymania tempa robót, z przyczyn niezależnych od wykonawcy, w związku z przedłużającymi się niezbędnymi pracami rozbiórkowymi, uzależnionymi od przydziału lokali zastępczych. Możliwość dokonania takiej zmiany umowy i jej warunki przewidziano we wzorze umowy stanowiącej załącznik do SIWZ.

[Dowód: akta kontroli str. 369 - 378]

W dniu 26.11.2008 r. Urząd Miasta zawiadomił Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego miasta Lublin o zamierzonym rozpoczęciu z dniem 01.12.2008 r. robót budowlanych przedłużenia ul. Krańcowej. Do zawiadomienia dołączono dokumenty



wymagane art. 41 ust. 4 ustawy Prawo budowlane: oświadczenia kierownika budowy, stwierdzające sporządzenie planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz przyjęcie obowiązku kierowania budową i oświadczenia trzech inspektorów nadzoru inwestorskiego, stwierdzające przyjęcie obowiązku pełnienia nadzoru inwestorskiego nad robotami budowlanymi w zakresie branży drogowej, elektrycznej i instalacyjno – inżynierskiej.

Roboty przy budowie ul. Krańcowej od. ul. Długiej do ul. Kunickiego rozpoczęto w dniu 2 grudnia 2008 r. (wpis w dzienniku budowy o przystąpieniu do robót ziemnych), tj. 5 dni po zawiadomieniu Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego miasta Lublin o zamierzonym rozpoczęciu robót budowlanych. W dniu 2 grudnia 2008 r. przystąpiono do robót ziemnych.

[Dowód: akta kontroli str. 407 - 413, 1181 – 1182]

Art. 41 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 ze zm.) stanowi, że inwestor jest obowiązany zawiadomić o zamierzonym terminie rozpoczęcia robót budowlanych, na które jest wymagane pozwolenie na budowę, właściwy organ, co najmniej na 7 dni przed ich rozpoczęciem.

Eugeniusz Janicki - Dyrektor Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie wyjaśnił, że *Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego powiadomiony został o terminie wprowadzenia wykonawcy na plac budowy, a nie rozpoczęciu robót, które nastąpiło w terminie późniejszym (wpisy w dzienniku budowy).*

[Dowód: akta kontroli str. 905, 907]

Protokołem z dnia 29.07.2010 r. dokonano ostatecznego odbioru obiektu realizowanego na podstawie umowy z dnia 01.12.2008 r.: ulicy Krańcowej na odcinku od ul. Długiej do ul. Kunickiego (ze skrzyżowaniami oraz odcinkami ulic Nadrzecznej i Długiej, mostem na rzece Czerniejówce, budową tunelu drogowego w ciągu ulic Wspólna – Robotnicza, budową placów manewrowych na przyległych ulicach Sosnowej, Żelaznej, Stalowej, istniejącej Krańcowej), budową oświetlenia, odwodnienia, przebudową sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej i gazowej, usunięciem kolizji urządzeń elektroenergetycznych, sygnalizacją świetlną. W odbiorze uczestniczyli: przedstawiciel inwestora, przedstawiciele wykonawcy, trzech inspektorów nadzoru, kierownik budowy, przy udziale czterech pracowników Wydziału Dróg i Mostów Urzędu Miasta i czterech innych uczestników. Po dokonaniu oględzin obiektu oraz po przeanalizowaniu przedłożonych dokumentów uczestnicy odbioru stwierdzili zgodność wykonania obiektu z projektem budowlanym, wystawili „bardzo dobrą” ogólną ocenę wykonanego obiektu (bez usterek) i postanowili odebrać następujące rodzaje i zakresy robót:



1	ul. Krańcowa o nośności 115 kN/oś (droga powiatowa)	m ²	13 311	km	0,699
2	ul. Kunickiego	m ²	4 773	km	0,310
3	ul. Długa	m ²	1 394	km	0,190
4	ul. Nadrzeczna	m ²	1 396	km	0,207
5	ul. Wspólna	m ²	305	km	0,051
6	ul. Robotnicza	m ²	2 636	km	0,220
7	ul. Szańcowa	m ²	376	km	0,158
8	ul. Krańcowa (stara)	m ²	382	km	0,056
9	ul. Wyścigowa	m ²	3 241	km	0,194
10	drogi serwisowe	m ²	2 495	km	0,512
11	ścieżki rowerowe	m ²	2 178	km	0,852
12	chodniki	m ²	10 371	km	2,680
13	oznakowanie poziome	m ²	1 993		
14	oznakowanie pionowe	szt.	341		
15	zmodernizowane skrzyżowania	szt.	2		
16	wybudowane skrzyżowania	szt.	2		
17	zatoki autobusowe	m ²	936	szt.	4
18	punkty oświetleniowe	szt.	82		
19	obiekty mostowe	szt.	2	(tunnel drogowy i most)	
20	obiekty związane z ochroną środowiska	szt.	2		
21	kanalizacja deszczowa			km	2,467
22	kanalizacja sanitarna			km	0,129
23	sieć wodociągowa			km	0,554
24	sieć gazowa			km	0,819
25	zielen	m ²	24 625,000		

Wykonawca przekazał inwestorowi: dokumentację wykonawczą, protokoły odbioru oświetlenia ulicznego, trakcji trolejbusowej, sygnalizacji świetlnej, inwentaryzację drogową, inwentaryzację oznakowania, dzienniki budowy, sprawozdanie techniczne, operaty laboratoryjne, oświadczenie kierownika budowy.

[Dowód: akta kontroli str. 414 - 416]

W dniu 30.07.2010 r. Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego miasta Lublin wydał zaświadczenie o przyjęciu zawiadomienia o zakończeniu budowy i braku sprzeciwu do użytkowania drogi powiatowej – ulicy Krańcowej od ul. Długiej do ul. Kunickiego, zrealizowanej na podstawie pozwolenia na budowę z dnia 25.08.2008 r. (w pozwoleniu na budowę nie nałożono obowiązku uzyskania pozwolenia na użytkowanie). W dniu 30.07.2010 r. nowy odcinek ul. Krańcowej został otwarty dla ruchu.

Pismem wysłanym w dniu 18.06.2010 r. zastępca dyrektora Wydziału Inwestycji Urzędu za podstawie art. 56 ust. 1 ustawy Prawo budowlane zawiadomił Okręgowy Inspektorat Pracy w Lublinie, Powiatową Stację Sanitarno-Epidemiologiczną w Lublinie oraz

Komendę Miejską Państwowej Straży Pożarnej w Lublinie o zakończeniu budowy i zamiarze przystąpienia do użytkowania obiektu budowlanego: ul. Krańcowej na odcinku od ul. Długiej do ul. Kunickiego ze skrzyżowaniami oraz odcinkami ulic Nadrzecznej i Długiej, mostem na rzece Czerniejówce, budową tunelu drogowego, budową placów manewrowych na przyległych ulicach, budową oświetlenia, odwodnienia, przebudową sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej i gazowej, usunięciem kolizji urządzeń elektroenergetycznych, sygnalizacją świetlną.

W dniu 19.07.2010 r. zastępca dyrektora Wydziału Inwestycji Urzędu złożył w Powiatowym Inspektoracie Nadzoru Budowlanego miasta Lublin zawiadomienie o zakończeniu budowy z dniem 14.07.2011 r. tunelu drogowego oraz mostu (przepust trzytorowy) na rzece Czerniejówce wykonanych w ciągu wybudowanej ul. Krańcowej, zgodnie z pozwoleniem na budowę nr 37/931/08 z dnia 25.08.2008 r. Do zawiadomienia dołączono dokumenty wymagane art. 57 ust. 1 ustawy Prawo budowlane: oryginały dziennika budowy, oświadczenie kierownika budowy o zgodności wykonania obiektu budowlanego z projektem budowlanym i warunkami pozwolenia na budowę, przepisami i obowiązującymi Polskimi Normami, inwentaryzację geodezyjną powykonawczą wraz z operatami kolaudacyjnymi, protokół odbioru robót.

[Dowód: akta kontroli str. 417, 1327 - 1328]

Na pytanie „czy i kiedy złożono do PINB zawiadomienie o zakończeniu całości robót w ramach budowy ul. Krańcowej, wykonanych zgodnie z pozwoleniem na budowę z dnia 25.08.2008 r.” Zbigniew Choduń – kierownik Działu Realizacji Inwestycji w Wydziale Inwestycji ZDiM (wcześniej kierownik Referatu Przygotowania Inwestycji w Wydziale Inwestycji Urzędu) odpowiedział, że *zgłoszono zakończenie budowy tunelu i mostu (19.07.2010 r.), natomiast PINB prawdopodobnie uznał, że chodzi o zgłoszenie całości inwestycji i w dniu 30.07.2010 r. wydał zaświadczenie o przyjęciu zawiadomienia o zakończeniu budowy i braku sprzeciwu do użytkowania całości zadania objętego pozwoleniem na budowę.*

[Dowód: akta kontroli str. 1329]

W wyniku realizacji inwestycji osiągnięto zakładane efekty rzeczowe i cele. Uzyskano następujący stopień realizacji wskaźników produktu, określonych w umowie o dofinansowanie projektu w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2007 – 2013: długość wybudowanych dróg powiatowych – 100% (0,69 km), długość wybudowanych ścieżek rowerowych – 166,66% (wartość docelowa - 0,51 km, wartość osiągnięta – 0,85 km), liczba wybudowanych skrzyżowań – 100% (2 skrzyżowania),

długość wybudowanych chodników – 149,72% (wartość docelowa – 1,79 km, wartość osiągnięta – 2,68 km), liczba zmodernizowanych skrzyżowań – 100% (2 skrzyżowania), liczba wybudowanych punktów oświetleniowych – 100% (82 punkty), długość wybudowanej sieci kanalizacji deszczowej – 104,21%, liczba wybudowanych obiektów mostowych/wiaduktów/tuneli – 100% (2 obiekty), liczba wybudowanych obiektów infrastruktury z uwagi na ochronę środowiska – 100% (2 obiekty). Uzyskane wskaźniki rezultatu przedstawiały się następująco: natężenie ruchu na drodze – 200,43% (wartość docelowa – 686 pojazdów/godz., wartość osiągnięta – 1.375 pojazdów/godz.), średni czas przejazdu między dwoma punktami – 102,43% (wartość docelowa - 0,84 minuty. wartość osiągnięta – 0,82 minuty), nośność drogi – 100% (115kN/oś).

W wyniku dokonanych przez kontrolerów w dniu 21 października 2011 r. oględzin wybudowanego odcinka ul. Krańcowej od ul. Długiej do ul. Kunickiego stwierdzono, że na oddanej do użytkowania w dniu 30.07.2010 r. ul. Dywizjonu 303 (przedłużenie ul. Krańcowej od ul. Długiej do ul. Kunickiego) odbywał się ruch samochodowy. Po prawie 15 miesiącach użytkowania, stan nowej drogi, chodników, ścieżki rowerowej i wybudowanych obiektów mostowych oceniono jako dobry. Ulica jest dwuprzestrzenna, z pasem dzielącym, chodnikami i ścieżką rowerową. Wybudowane zostały dwa skrzyżowania oraz zmodernizowane dwa skrzyżowania z sygnalizacją świetlną. Nad rzeką Czerniejówką zbudowano trzytorowy przepust. Pod ul. Dywizjonu 303, w ciągu ul. Robotniczej zbudowany został tunel.

[Dowód: akta kontroli str. 426 – 427, 848 – 849]

4.1.2. Inwestycja pn. „Przedłużenie ul. Grygowej od Al. Witosa do ul. Droga Męczenników Majdanka” po raz pierwszy ujęta została w załączniku nr 7 (Wydatki na wieloletnie programy i projekty inwestycyjne przewidziane do realizacji z udziałem środków europejskich w latach 2008 – 2010) do uchwały budżetowej na rok 2008. Termin realizacji inwestycji określono na lata 2008 – 2009 r.

W zał. nr 5 (Planowane wydatki majątkowe) do uchwały budżetowej na rok 2011 termin realizacji tego zadania określono na rok 2011.

[Dowód: akta kontroli str. 104, 406]

Prezydent Krzysztof Żuk wyjaśnił, że *termin realizacji inwestycji pod nazwą „Przedłużenie ul. Grygowej od Al. Witosa do ul. Droga Męczenników Majdanka” przesunięto z lat 2008 – 2009 na rok 2011, ponieważ nie było możliwości realizacji tego zadania w 2008 i 2009 r. Centrum Handlowe Felin przekazało dokumentację projektową w końcu 2008 r. Dopiero w 2009 r. można było uzyskać decyzję środowiskową oraz ZRID. Wobec ujęcia tego*

zadania w programie przebudowy dróg lokalnych, a co za tym idzie dofinansowaniem – realizację tego zadania zaplanowano realnie na 2011 r.

[Dowód: akta kontroli str. 915, 921]

W umowie nr 55/DM/2011 z dnia 10.05.2011 r. dotyczącej budowy ulicy Grygowej na odcinku od ul. Witosa do Drogi Męczenników Majdanka (włącznie ze skrzyżowaniem z Droga Męczenników Majdanka), zawartej pomiędzy Gminą Lublin a Przedsiębiorstwem Robót Drogowych Lubartów S.A. w Lubartowie, Komunalnym Przedsiębiorstwem Robót Drogowych Sp. z o.o. w Lublinie, tworzącym konsorcjum, w imieniu którego występuje Przedsiębiorstwo Robót Drogowych Lubartów S.A. w Lubartowie postanowiono, że wykonawca wykonana przedmiot zamówienia w nieprzekraczalnym terminie do 15 listopada 2011 r.

[Dowód: akta kontroli str. 381 - 390]

Roboty przy przedłużeniu ul. Grygowej rozpoczęto 2 czerwca 2011 r. (wpis w dzienniku budowy – branża elektryczna, oświetlenie). Zgodnie z art. 41 ust. 4 ustawy Prawo budowlane w dniu 25.05.2008 r. (co najmniej na 7 dni przed rozpoczęciem robót) Wydział Dróg i Mostów Urzędu Miasta zawiadomił:

- Wydział Architektury Urzędu (który wydał zezwolenie na realizację inwestycji) o zamiarze rozpoczęcia z dniem 02.06.2011 r. robót budowlanych polegających na budowie ul. Grygowej, określonych w decyzji nr 5 z dnia 21.09.2009 r. o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej,
- Lubelskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego o zamiarze rozpoczęcia z dniem 02.06.2011 r. robót budowlanych polegających na włączeniu ul. Grygowej do Al. Witosa – droga krajowa, określonych w decyzji nr 29/09 z dnia 12.03.2009 r. o pozwoleniu na budowę,
- Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego o zamiarze rozpoczęcia z dniem 15.06.2011 r. robót budowlanych polegających na budowie sieci wodociągowej od ul. Grygowej do Drogi Męczenników Majdanka, określonych w decyzji z dnia 19.11.2010 r.

Do zawiadomienia dołączono wymagane art. 41 ust. 4 ustawy Prawo budowlane dokumenty: oświadczenia kierownika budowy, stwierdzające sporządzenie planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz przyjęcie obowiązku kierowania budową i oświadczenia inspektorów nadzoru inwestorskiego, stwierdzające przyjęcie obowiązku pełnienia nadzoru inwestorskiego.

[Dowód: akta kontroli str. 440 - 442, 1191 - 1193]

4.1.3. Inwestycja pn. „Przedłużenie ul. Mełgiewskiej wraz z budową wiaduktu nad linią kolejową oraz przebudowa ulicy w celu połączenia z węzłem drogowym obwodnicy Mełgiew” po raz pierwszy pojawiła się w budżecie miasta na rok 2007. Termin realizacji zadania określono na lata 2007 – 2010.

W Wieloletnim Planie Inwestycyjnym na lata 2009 – 2015 oraz w załączniku nr 7 (Wydatki na wieloletnie programy i projekty inwestycyjne przewidziane do realizacji z udziałem środków europejskich w latach 2008 – 2010) do uchwały budżetowej na rok 2008 termin realizacji inwestycji pod nazwą „Drogi dojazdowe do obwodnicy Miasta Lublin – przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego Mełgiew w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19” określono na lata 2008 – 2012 r.

[Dowód: akta kontroli str. 82, 406, 453 - 454]

Eugeniusz Janicki – Dyrektor Zarządu Dróg i Mostów wyjaśnił, że *termin realizacji inwestycji „Drogi dojazdowe do obwodnicy Miasta Lublin – przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego Mełgiew w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19” został przesunięty na lata 2008 – 2012, gdyż w dniu 11.10.2007 r. Projekt pod ww. tytułem został umieszczony na indywidualnej liście projektów indywidualnych Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej oraz w dniu 29.11.2007 r. ukazało się Obwieszczenie Ministra Rozwoju Regionalnego w sprawie projektów indywidualnych dla PO RPW na lata 2007 – 2011.*

[Dowód: akta kontroli str. 908, 910]

W umowie nr 111/IN/2010 z dnia 21.10.2010 r. dotyczącej realizacji inwestycji pod nazwą „Drogi dojazdowe do obwodnicy Miasta Lublin – przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego Mełgiew w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19”, zawartej pomiędzy Gminą Lublin a Budimex S.A. w Warszawie postanowiono, że wykonawca wykona przedmiot zamówienia w nieprzekraczalnym terminie 24 miesięcy od dnia podpisania umowy (do 21.10.2012 r.)

[Dowód: akta kontroli str. 391 - 403]

Zgodnie z art. 41 ust. 4 ustawy Prawo budowlane (co najmniej na 7 dni przed rozpoczęciem robót) w dniu 06.10.2010 r. Wydział Inwestycji Urzędu Miasta zawiadomił Lubelskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego o zamiarze rozpoczęcia w dniu 20.06.2011 r. robót budowlanych polegających na przedłużeniu ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego Mełgiew, określonych w decyzji nr 4/10 z dnia 14.04.2010 r. o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej polegającej na przedłużeniu ul. Mełgiewskiej. Do zawiadomienia dołączono wymagane art. 41 ust. 4 ustawy Prawo budowlane dokumenty:




oświadczenie kierownika budowy, stwierdzające sporządzenie planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz przyjęcie obowiązku kierowania budową i oświadczenie inspektora nadzoru inwestorskiego, stwierdzające przyjęcie obowiązku pełnienia nadzoru inwestorskiego nad robotami budowlanymi. Budowę przedłużenia ul. Mełgiewskiej rozpoczęto w dniu 26 października 2010 r. (wpis w dzienniku budowy).

[Dowód: akta kontroli str. 463, 1194]

4.2. W umowie nr 3280/IN/2008 z dnia 01.12.2008 r., dotyczącej budowy ulicy Krańcowej od ul. Długiej do ul. Kunickiego określono, że cena ofertowa wynosi 53.093.905.03 zł brutto. Strony ustaliły, że obowiązującą formą wynagrodzenia będzie wynagrodzenie kosztorysowe określone na podstawie kosztorysu sporządzonego w oparciu o ceny jednostkowe wyszczególnione w kosztorysie ofertowym wykonawcy, oraz że wykonawca otrzyma wynagrodzenie kosztorysowe obliczone według ilości jednostek faktycznie wykonanych robót (potwierdzonych przez inspektora nadzoru w książce obmiarów) i cen jednostkowych z kosztorysu ofertowego, stanowiącego załącznik do umowy. Postanowiono, że maksymalna łączna wartość wynagrodzenia brutto nie może przekroczyć wartości środków finansowych zabezpieczonych w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym na lata 2009 – 2015 na realizację tego zamówienia, tj. kwoty brutto 53.110.000 zł.

Aneksem nr 2 z dnia 05.07.2010 r., zawartym w imieniu Prezydenta Miasta przez Stanisława Fica - zastępcę Prezydenta Miasta i Marka Młynarczyka - zastępcę dyrektora Wydziału Inwestycji, zmieniono postanowienia ww. umowy dotyczące wartości wynagrodzenia. Określono, że maksymalna łączna wartość wynagrodzenia brutto nie może przekroczyć wartości środków finansowych zabezpieczonych w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym na lata 2009 – 2015 na realizację tego zamówienia, tj. kwoty brutto 55.710.000 zł. W uzasadnieniu dokonanej zmiany podano, że założona pierwotnie ilość robót do wykonania, a co za tym idzie także ich wartość, okazała się za mała z uwagi na wystąpienie różnic pomiędzy ilościami robót przyjętymi w przedmiarach, w stosunku do faktycznie wykonanej ilości robót stwierdzonej powykonawczo obmiarem robót, oraz że prawidłowość i konieczność wykonania zwiększonych ilości robót została potwierdzona przez biuro projektowe będące autorem projektu. Po dokonaniu oszacowania wartości już wykonanych robót oraz wartości pozostałego do wykonania zakresu umowy stwierdzono, że zachodzi konieczność zwiększenia ilości środków na realizację zamówienia, co zostało dokonane poprzez przesunięcie środków w budżecie miasta. Jako podstawę prawną dokonanej zmiany wskazano art. 144 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych oraz § 17 ust. 1, ust. 2 pkt 3 i ust. 3 umowy.



Paragraf § 17 ust. 1 umowy stanowi, że zakazana jest zmiana postanowień umowy w stosunku do treści oferty, na podstawie której dokonano wyboru wykonawcy, z zastrzeżeniem ust. 2. Zgodnie z ust. 2 pkt 3 i ust. 3 umowy dopuszczalna była zmiana treści umowy dotyczącej harmonogramu robót i finansowania w zakresie wynikającym ze zmian w planie finansowym zamawiającego (budżecie miasta).

Postanowienia ust. 2 umowy nie przewidywały zmiany polegającej na zwiększeniu zakresu rzeczowego przedmiotu zamówienia, a także zwiększenia maksymalnej łącznej wartości wynagrodzenia. Możliwość dokonania takiej zmiany umowy nie przewidziano w ogłoszeniu o zamówieniu ani w SIWZ.

[Dowód: akta kontroli str. 369 - 375, 379 - 380, 844 - 847, 1479 - 1497]

Art. 144 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych stanowi, że zakazuje się istotnych zmian postanowień zawartej umowy w stosunku do treści oferty, na podstawie której dokonano wyboru wykonawcy, chyba że zamawiający przewidział możliwość dokonania takiej zmiany w ogłoszeniu o zamówieniu lub w specyfikacji istotnych warunków zamówienia oraz określił warunki takiej zmiany.

Marek Młynarczyk – główny specjalista w Wydziale Inwestycji i Remontów Urzędu Miasta Lublin (były zastępca dyrektora ww. Wydziale) wyjaśnił: *Umowa przewidywała zmiany harmonogramu robót i finansowania (§ 17 ust. 2), dlatego uważam, że była możliwość zwiększenia wartości wynagrodzenia wykonawcy. Aneks zatwierdził radca prawny. Zwiększenie dotyczyło ilości robót, których nie można było przewidzieć w przetargu.*

[Dowód: akta kontroli str. 1413]

Konieczność wykonania zwiększonej ilości robót ujętych w projekcie budowlano-wykonawczym budowy ul. Krańcowej zgłosił inspektor nadzoru inwestorskiego. W piśmie z dnia 06.05.2010 r., skierowanym do dyrektora Wydziału Inwestycji Urzędu Miasta, stwierdził, że wykonanie zwiększonych ilości robót wynika między innymi z zachowania prawidłowych warunków techniczno-realizacyjnych, utrzymania ciągłości sprawności danych elementów infrastruktury oraz odpowiednich warunków bezpieczeństwa przy przyszłej eksploatacji ulicy wraz z jej elementami składowymi. Określił, że szacunkowy koszt protokołów konieczności wynosi ok. 3.475.784,09 zł brutto, koszt robót niewykonanych (oszczędności) – 881.955,54 zł brutto, zwiększenie wartości zadania 2.593.828,54 zł brutto (4,88% wartości). Zwiększenie ilości i wartości robót zaakceptowała dyrektor Wydziału Inwestycji Marzena Jodłowska.

[Dowód: akta kontroli str. 464 - 465]

Odpowiadając na pytanie „dlaczego w dniu 05.07.2010 r. zawarto aneks do umowy z dnia 01.12.2008 r. dotyczącej budowy ul. Krańcowej od ul. Długiej do ul. Kunickiego, w wyniku którego zwiększono zakres i wartość robót o ok. 3.500.000 zł i dlaczego na etapie przygotowania tej inwestycji nie przewidziano tych robót”, Marzena Jodłowska – była dyrektor Wydziału Inwestycji zeznała: *„Wystąpiło wiele robót niemożliwych wcześniej do przewidzenia. Pojawiły się nowe elementy drogowe, które nie były uwzględnione w pierwotnej dokumentacji, tj.:*

- *decyzją Prezydenta zaprojektowano ścieżki rowerowe w związku z silną interwencją stowarzyszeń rowerowych,*
- *przeprojektowano skrzyżowanie z ul. Kunickiego ze względu na dostosowanie jego układu do dalszego przebiegu ul. Dunikowskiego i skomunikowania budynku komunalnego przy ul. Mireckiego (119 mieszkań) z ul. Wyścigową,*
- *większy zakres robót ziemnych a także nieprecyzyjne oszacowanie tych robót w przedmiarach.*

Pierwotna dokumentacja opracowana na podstawie umowy z 2001 r. nie przewidywała przedłużenia od ul. Kunickiego do ul. Wrotkowskiej, podobnie jak dokonana w 2006 r. jej aktualizacja. Stąd wystąpiła potrzeba przeprojektowania. Wydział Inwestycji był odpowiedzialny wyłącznie za przygotowanie i realizację inwestycji, natomiast za przedstawienie warunków technicznych do projektowania odpowiadał Wydział Dróg i Mostów.”

[Dowód: akta kontroli str. 887]

Określona w umowie cena ofertowa budowy ul. Krańcowej wynosiła 53.093.905 zł brutto, a ostateczna wartość wykonanych robót była większa o 2.245.598 zł brutto i wyniosła 55.339.503 zł brutto.


Przekroczenia zakresu rzeczowego i wartości robót (w porównaniu do kontraktu) wystąpiły m.in. w następujących pracach:

- wykonanie podbudowy – przekroczenie o 1.158.658 zł netto (1.413.563 zł brutto); m.in. o 6.076,62 m² (o 27%) zwiększyła się powierzchnia profilowania i zagęszczenia podłoża pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni, która według kosztorysu inwestorskiego miała wynosić 22.414,90 m², o 5.299,26 m² (o 21%) powierzchnia podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, grubość warstwy po zagęszczeniu 20 cm, która według kosztorysu inwestorskiego miała wynosić 24.643,09 m², o 3.171,06 m² (o 23%) powierzchnia podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego o

- uziarnieniu 0/25, grubość warstwy po zagęszczeniu 12 cm, która według kosztorysu inwestorskiego miała wynosić 13.781,27 m²,
- wykonanie nawierzchni – przekroczenie o 158.628 zł netto (193.526 zł brutto); m.in. o 1.133,44 m² (o 5,7%) zwiększyła się powierzchnia warstwy ścieralnej z mieszanki SMA o uziarnieniu 0/12,8 mm, grubość warstwy po zagęszczeniu 4 cm, która według kosztorysu inwestorskiego miała wynosić 19.978,39 m², o 285,01 m² (o 7,9%) zwiększyła się powierzchnia dróg, parkingów i placów nawrotowych z kostki betonowej grubości 8 cm, która według kosztorysu inwestorskiego miała wynosić 3.617,30 m²,
 - wykonanie chodników i ścieżek rowerowych – przekroczenie o 339.740 zł netto (414.483 zł brutto); m.in. o 1.518,32 m² (o 15,3%) zwiększyła się powierzchnia chodników z kostki betonowej szarej o gr. 6 cm, która według kosztorysu inwestorskiego miała wynosić 9.913,31 m², o 817,64 m² (o 59,2%) zwiększyła się powierzchnia ścieżki rowerowej z kostki betonowej kolorowej o gr. 6 cm, która według kosztorysu inwestorskiego miała wynosić 1.380,86 m²,
 - roboty wykończeniowe – przekroczenie o 212.736 zł netto (259.538 zł brutto); m.in. o 10.383,34 m² (o 79,9%) zwiększyła się powierzchnia trawników, która według kosztorysu inwestorskiego miała wynosić 12.997,66 m²,
 - oznakowanie – przekroczenie o 165.486 zł netto (201.871 zł brutto); m.in. o 225,77 m² (o 31%) zwiększyła się powierzchnia malowanych ręcznie grubowarstwowych linii na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych, która według kosztorysu inwestorskiego miała wynosić 728,33 m², o 420,96 m² (o 183,9%) zwiększyła się powierzchnia malowanych ręcznie grubowarstwowych symboli, która według kosztorysu inwestorskiego miała wynosić 228,94 m².

Wykonano ponadto roboty nieujęte w kosztorysie ofertowym: palisadę – 19.874,90 zł netto, tablicę unijną – 1.500 zł netto, rozbiórkę budynku – 30.000 zł netto, furtkę w ogrodzeniu – 434,25 zł netto, rozbiórkę komórek – 6.205,41 zł netto.

Zwiększenia zakresu rzeczowego inwestycji wynikały ze zmian wprowadzonych w trakcie wykonywania robót, m.in.: przeprojektowania skrzyżowania ul. Krańcowej z ul. Kunickiego i wybudowania włączenia ul. Wyścigowej w ul. Krańcową, dodatkowego projektu na zamknięcie wlotu ul. Mireckiego w przedłużenie ul. Krańcowej, zmiany przebiegu kanalizacji deszczowej w ul. Wyścigowej i Krańcowej, wybudowania dodatkowych dwóch zjazdów do posesji nr 46/2 i 46/3, doprojektowania i wykonania dodatkowego odcinka ścieżki rowerowej oraz odgradzenia jej od chodnika murkiem oporowym, wykonania dodatkowych zazieleni pomiędzy ul. Sosnową i Żelazną, wykonania furtki w ogrodzeniu,

zmiany projektowej organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Wyścigowej, Krańcowej i Kunickiego, wykonania przebudowy kolizji kabla SN, wykonania przebudowy kolizji telekomunikacyjnych. Protokoły konieczności dotyczące ww. robót spisane zostały przez kierownika budowy, inspektora nadzoru inwestorskiego i projektanta.

[Dowód: akta kontroli str. 418 - 438, 466 - 482]

4.3. Nadzór inwestorski nad realizacją inwestycji „Przedłużenie ul. Krańcowej od ul. Długiej do ul. Kunickiego” oraz nad realizacją „Przedłużenia ul. Grygowej od Al. Witosa do Drogi Męczenników Majdanka” miasto sprawowało samodzielnie.

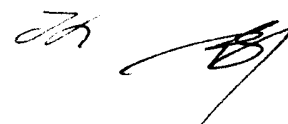
Sprawowanie nadzoru inwestorskiego nad inwestycją „Drogi dojazdowe do obwodnicy Miasta Lublin – przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego Mełgiew w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19” zlecono podmiotowi zewnętrznemu.

W dniu 30.09.2010 r., po przeprowadzeniu postępowania w trybie przetargu nieograniczonego, zawarto z Tebodin SAP-Projekt Sp. z o.o. umowę nr 103/IN/2010 na pełnienie funkcji menedżera projektu inwestycji prowadzonej pod nazwą „Drogi dojazdowe do obwodnicy Miasta Lublin - przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego Mełgiew w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19”, polegającej na zarządzaniu całością zadań mających na celu zrealizowanie inwestycji. Do obowiązków menedżera należało m.in.: sprawowanie codziennego nadzoru inwestorskiego nad realizacją robót budowlanych wszystkich branż wynikających z zakresu umowy dotyczącej realizacji inwestycji, monitorowanie zgodności postępu prac z harmonogramem rzeczowo-finansowym, dokonywanie bieżącej analizy kosztów inwestycji oraz sporządzanie stosownych raportów wg wymagań zamawiającego, przeprowadzanie odbiorów i rozliczeń częściowych realizacji budowy, rozliczenie końcowe budowy, przekazanie zamawiającemu zakończonej inwestycji wraz z kompletem dokumentacji powykonawczej w stanie faktycznym i prawnym umożliwiającym natychmiastowe rozpoczęcie użytkowania, naliczanie i egzekwowanie w uzgodnieniu z zamawiającym kar umownych lub odszkodowań od wykonawców i dostawców, a także wykonywanie obowiązków wynikających z umowy o dofinansowanie projektu z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej.

Zamówienie publiczne na menedżera projektu opisano w pkt 3.5.1. niniejszego protokołu kontroli.

[Dowód: akta kontroli str. 694 - 700]

Urząd zapewnił sprawowanie nadzoru autorskiego nad realizacją budowy przedłużenia ul. Krańcowej i przedłużenia ul. Mełgiewskiej.



Zamówienia na pełnienie kompleksowego nadzoru autorskiego w procesie realizacji inwestycji „Budowa ul. Krańcowej na odcinku od ul. Kunickiego do ul. Długiej” udzielono Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego Sp. z o.o. w Lublinie z wyłączeniem przepisów o zamówieniach publicznych – na podstawie art. 4 pkt 8 ustawy Prawo zamówień publicznych. Szacunkowa wartość zamówienia, określona przez Urząd w dniu 05.12.2008 r., wynosiła 11.500 zł + VAT i nie przekraczała wyrażonej w złotych równowartości kwoty 14.000 euro. Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego wyceniło pełnienie nadzoru autorskiego na kwotę 12.500 zł netto. W wyniku negocjacji przeprowadzonych w dniu 08.12.2008 r. wynegocjowano wynagrodzenie w wysokości 11.500 zł netto (14.030 zł brutto).

W umowie z dnia 18.12.2008 r., zawartej przez zastępcę Prezydenta Miasta z autorem projektu budowlanego, zlecono Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego Sp. z o.o. w Lublinie pełnienie kompleksowego nadzoru autorskiego we wszystkich branżach w procesie realizacji inwestycji „Budowa ul. Krańcowej na odcinku od ul. Kunickiego do ul. Długiej”. Zakres obowiązków wykonawcy obejmował: współpracę z uczestnikami procesu budowlanego, wspomaganie nadzoru inwestorskiego w zakresie kontroli zgodności wykonania robót z dokumentacją techniczną, dokonywanie niezbędnych wpisów do dziennika budowy, uzgadnianie z wykonawcami i inwestorem wprowadzenia zmian w dokumentacji projektowej, udział w komisjach odbiorowych i naradach na budowie. Określono, że dowodami realizacji obowiązków będą wpisy projektanta do dziennika budowy oraz protokoły i notatki. Ustalono stawkę za jednorazowy pobyt projektanta na budowie w wysokości 280,60 zł brutto, oraz że ostateczna wysokość wynagrodzenia zależeć będzie od ilości pobytów projektanta na budowie i nie może przekroczyć 14.030 zł brutto, tj. kwoty odpowiadającej 50 pobytom na budowie.

[Dowód: akta kontroli str. 688 – 689, 1303 - 1305]

Zamówienia na pełnienie kompleksowego nadzoru autorskiego nad realizacją inwestycji „Budowa drogi dojazdowej do obwodnicy Miasta Lublin – przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego Mełgiew w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19” udzielono Spółce Mosty Katowice (autorowi projektu) po przeprowadzeniu postępowania o zamówienie publiczne w trybie z wolnej ręki – na podstawie art. 67 ust. 1 pkt 4 ustawy Prawo zamówień publicznych. Wartość zamówienia została ustalona w dniu 10.02.2011 r. na kwotę 108.224 zł netto (28.190,67 euro). Wraz z zaproszeniem do negocjacji, przekazanych 02.03.2011 r., zamawiający przekazał informacje niezbędne do przeprowadzenia postępowania i wzór umowy. Wykonawca złożył wymagane dokumenty i oświadczenie o spełnieniu warunków udziału w postępowaniu oraz oświadczenie o braku

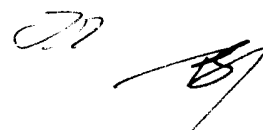



podstaw do wykluczenia. Postępowanie przeprowadziła 5 osobowa komisja przetargowa. Osoby wykonujące czynności w postępowaniu oraz czynności związane z przygotowaniem postępowania złożyły w dniu 02.03.2011 r. oświadczenia, że nie podlegają wyłączeniu z postępowania. Po wszczęciu postępowania, w dniu 03.03.2011 r. zamieszczono w Biuletynie Zamówień Publicznych ogłoszenie o zamiarze zawarcia umowy. Negocjacje z zaproszonym wykonawcą przeprowadzono w dniu 07.03.2011 r. Wynegocjowano cenę za jeden pobyt 2.460 zł (wynagrodzenie za 50 pobyt nie może przekroczyć 123.000 zł). Z przeprowadzonego postępowania sporządzono protokół. Umowę zawarto w dniu 14.03.2011 r. Ogłoszenie o udzieleniu zamówienia zamieszczono w Biuletynie Zamówień Publicznych w dniu 11.04.2011 r., tj. 28 dni po zawarciu umowy.

Zgodnie z art. 95 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych ogłoszenie o udzieleniu zamówienia powinno być zamieszczone w Biuletynie Zamówień Publicznych niezwłocznie po zawarciu umowy.

Przed udzieleniem ww. zamówienia zamawiający przeprowadził dwa postępowania w trybie przetargu nieograniczonego. W postępowaniu wszczętym w dniu 30.12.2010 r. nie złożono żadnej oferty, w związku z czym postępowanie unieważniono na podstawie art. 93 ust. 1 pkt 1. W postępowaniu wszczętym w dniu 20.01.2011 r. wpłynęła jedna oferta, która została odrzucona na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2, gdyż jej treść nie odpowiadała treści SIWZ ze względu na jej niezgodność z opisem przedmiotu zamówienia. Wykonawca podając w ofercie cenę realizacji zamówienia (61.500 zł brutto, stanowiącej 46,20% wartości zamówienia ustalonego przez zamawiającego – 108.224 netto, 133.115 brutto) w kalkulacji uwzględnił wyłącznie nadzór inwestorski, który nie wchodził w zakres zamówienia.

W umowie z dnia 14.03.2011 r., zawartej przez zastępcę Prezydenta Miasta z autorem projektu budowlanego, zlecono Spółce z o.o. Mosty Katowice pełnienie kompleksowego nadzoru autorskiego nad realizacją inwestycji „Budowa drogi dojazdowej do obwodnicy Miasta Lublin – przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego Mełgiew w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19”. Zakres obowiązków wykonawcy obejmował: wykonywanie czynności nadzoru autorskiego, dokonywanie wpisów do dziennika budowy, wyjaśnianie wątpliwości dotyczących rozwiązań i uzupełnianie szczegółów w dokumentacji projektowej, współpracę z uczestnikami procesu budowlanego, udział w komisjach odbiorowych i naradach na budowie. Ustalono stawkę za jednorazowy pobyt projektanta na budowie w wysokości 2.460 zł brutto, oraz że ostateczna wysokość wynagrodzenia zależeć będzie od ilości pobytów projektanta na budowie i nie może przekroczyć 123.000 zł brutto, tj. kwoty odpowiadającej 50 pobytom na budowie.



[Dowód: akta kontroli str. 690 – 693, 1306 - 1322]

Wypełniono obowiązek określony w art. 45 ust. 2 ustawy Prawo budowlane. W dziennikach budowy inwestycji „przedłużenia ul. Krańcowej do ul. Kunickiego” kierownicy budowy i inspektorzy nadzoru inwestorskiego potwierdzili podpisami przyjęcie powierzonych im funkcji.

Dzienniki budowy ul. Krańcowej prowadzone były według przepisów § 6 i 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia z dnia 26 czerwca 2002 r. w sprawie dziennika budowy, montażu i rozbiórki, tablicy informacyjnej oraz ogłoszenia zawierającego dane dotyczące bezpieczeństwa pracy i ochrony zdrowia (Dz.U. Nr 108, poz. 953 ze zm.) Odnotowywano przebieg robót budowlanych oraz zdarzeń zachodzących w toku ich wykonywania i mających znaczenie przy budowie. Wpisów dokonywali, zgodnie z kolejnością zdarzeń, kierownik budowy, inspektor nadzoru inwestorskiego i projektant sprawujący nadzór autorski. Zgłaszane były przez kierownika budowy i odbierane przez inspektora nadzoru roboty zanikające i ulegające zakryciu, takie jak: roboty ziemne, koryta, podbudowy z kruszywa i bitumiczne, warstwy wiążące, warstwy ścieralne, kolejne warstwy ściągu pomiędzy przepustami a tunelem. Projektant i inspektor nadzoru inwestorskiego wyrażali zgodę na wykonanie niektórych robót, np. nasypów na wyznaczonej rzędnej, ustawienie ławy pod krawężniki na warstwie stabilizacji. Inspektor nadzoru inwestorskiego sprawował nadzór nad jakością robót i materiałów, m.in.: żądał dostarczenia wyników zagęszczenia podłoża, badań ciężaru objętościowego gruntu użytego do wykonania nasypu, zlecał kierownikowi budowy przeprowadzenie przeglądu prac i wygrodzenie obiektów niebezpiecznych. Zalecenia i uwagi inspektora nadzoru i projektanta były realizowane. Projektanci i inspektorzy nadzoru inwestorskiego brali udział w organizowanych na budowie naradach koordynacyjnych.

[Dowód: akta kontroli str. 1181 – 1190, 1195 - 1202]

4.4. Szczegółowa specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót branży drogowej przedłużenia ul. Krańcowej (opracowana przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego Sp. z o.o. w Lublinie) zawierała elementy wymienione w § 14 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego. Określono wymagania ogólne dotyczące źródeł pozyskiwania materiałów, przedstawiania świadectw badań laboratoryjnych i próbek materiałów, wariantowego stosowania materiałów, przechowywania i składowania materiałów, wymagania dotyczące właściwości oraz częstotliwości i zakresu badania



materiałów, oraz dotyczące warunków atmosferycznych przy wykonywaniu poszczególnych robót (m.in. zakaz wykonywania robót, gdy podłoże jest zamrożone i podczas opadów deszczu, zakres temperatur przy których nie można wykonywać robót). Wymagania te sprecyzowano odnośnie do wykonywania: nasypów, zbrojenia skarp, podłoża gruntowego stabilizowanego cementem, podbudowy z chudego betonu, podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, podbudowy z betonu asfaltowego, skropienia warstw konstrukcyjnych, nawierzchni z betonu asfaltowego, nawierzchni z mieszanki mastyksowo-grysowej, nawierzchni z asfaltu lanego, nawierzchni z kostki brukowej betonowej, barier ochronnych stalowych, oznakowania poziomego i pionowego, krawężników betonowych, chodników i ścieżek z betonowej kostki brukowej, obrzeży betonowych, ścieków z prefabrykowanych elementów betonowych.

W wymaganiach ogólnych specyfikacji wykonania i odbioru robót budowlanych określono, że: odbiór częściowy polega na ocenie ilości i jakości wykonanych części robót, a odbiór ostateczny na finalnej ocenie rzeczywistego wykonania robót w odniesieniu do ich ilości, jakości i wartości; odbioru robót dokonuje komisja w obecności kierownika projektu (inspektora nadzoru inwestorskiego) i wykonawcy; komisja swoje stanowisko wyraża w protokole spisany w dniu odbioru. Określono, że podstawą płatności będzie cena jednostkowa skalkulowana przez wykonawcę za jednostkę obmiarową ustaloną dla danej pozycji kosztorysu, która będzie uwzględniać wszystkie czynności, wymagania i badania składające się na jej wykonanie i będzie obejmować: robociznę wraz z kosztami, wartość zużytych materiałów wraz z kosztami zakupu, magazynowania i transportu, wartość pracy sprzętu z kosztami, koszty pośrednie, zysk i ryzyko, podatki obliczone zgodnie z obowiązującymi przepisami (bez podatku VAT).

Wymogi określone w specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót przedłużenia ul. Krańcowej były realizowane. Wykonawca przedstawił inspektorowi nadzoru m.in.: deklaracje producentów o zgodności materiałów ze specyfikacjami technicznymi, orzeczenia laboratorium drogowego o jakości kruszywa i wypełniacza do mas bitumicznych, receptury robocze betonu asfaltowego, receptury mieszanki mineralno-asfaltowej, wyniki pomiarów kontrolnych warstwy ścieralnej, wyniki badań próbek odbiorczych, wyniki badań zagęszczenia podłoża gruntowego, wyniki badań próbek z gruntu stabilizowanego cementem, recepty mieszanki betonowej, certyfikaty zgodności cementu z PN, raporty badań cementu, aprobaty techniczne domieszki do betonu, karty zatwierdzenia wyrobu budowlanego (betonu, prętów do zbrojenia).



Wykonawcę przedłużenia ul. Krańcowej nie zobowiązano do opracowania i przedstawienia inwestorowi do akceptacji programu zapewnienia jakości.

[Dowód: akta kontroli str. 1203 - 1205]

Zbigniew Choduń – kierownik Działu Realizacji Inwestycji w Wydziale Inwestycji ZDiM (wcześniej kierownik Referatu Przygotowania Inwestycji w Wydziale Inwestycji Urzędu) wyjaśnił, że *nie zobowiązano wykonawcy przedłużenia ul. Krańcowej do opracowania i przedstawienia inwestorowi do akceptacji programu zapewnienia jakości, gdyż specyfikacje techniczne były opracowane przez projektanta, a nadzór nad inwestycją był prowadzony przez pracowników Urzędu, którzy posiadali stosowne uprawnienia, co zapewniało należyłą jakość.* [Dowód: akta kontroli str. 1329]

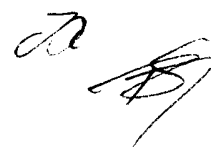
W dzienniku budowy ul. Krańcowej nie stwierdzono wpisów inspektora nadzoru inwestorskiego świadczących o zgłaszanych uwagach dotyczących jakości wykonywanych robót i materiałów oraz o wydawaniu wykonawcom poleceń w tym zakresie.

Główny specjalista w Zarządzie Dróg i Mostów Waldemar Szulc oświadczył, że nadzór inwestorski budowy ul. Krańcowej zatwierdzał materiały użyte do budowy oraz wyniki badań, zgodnie ze szczegółowymi specyfikacjami wykonania i odbioru robót. Wszystkie materiały niespełniające warunków szczegółowych specyfikacji wykonania i odbioru robót nie były dopuszczone do wbudowania i nie było potrzeby wpisywania tego faktu do dziennika budowy. Wszystkie odstępstwa wykonawstwa od warunków szczegółowych specyfikacji wykonania i odbioru robót były usuwane na bieżąco bez wpisów w dziennikach budowy. Materiały użyte do budowy oraz wyniki badań zatwierdzane były przez inspektora nadzoru poprzez złożenie podpisu pod zestawieniami wyników badań próbek odbiorczych.

[Dowód: akta kontroli str. 1182 – 1194, 1205, 1254, 1342 - 1343]

4.5. W trakcie i po zakończeniu realizacji inwestycji przedłużenia ul. Krańcowej nie wystąpiły nieprawidłowości, które zmuszałyby inwestora do korzystania z przewidzianych w umowach postanowień zabezpieczających jego interesy, takich jak: naliczanie kar za opóźnienie w wykonaniu zamówienia, za spowodowanie przerwania czynności odbiorowych, za wprowadzenie podwykonawcy na plac budowy bez wiedzy zamawiającego, za odstąpienie od umowy przez zamawiającego z winy wykonawcy.

Na wykonane roboty przedłużenia ul. Krańcowej od ul. Długiej do ul. Kunickiego wykonawca udzielił gwarancji na okres 36 miesięcy (do 28.07.2013 r.). Do dnia zakończenia niniejszej kontroli nie dokonano przeglądu gwarancyjnego wybudowanego odcinka ul. Krańcowej. [Dowód: akta kontroli str. 373, 414 – 415, 1255 - 1256]



5. Wydatkowanie i rozliczanie środków publicznych na inwestycje

5.1. Wydatki na budowę ul. Krańcowej od ul. Długiej do ul. Kunickiego, budowę ul. Grygowej od Al. Witosa do Drogi Męczenników Majdanka i budowę ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew” ponoszone były zgodnie z harmonogramami rzeczowo-finansowymi. W trakcie realizacji tych inwestycji nie było przestoju w prowadzeniu prac spowodowanych brakiem środków finansowych.

[Dowód: akta kontroli str. 11 – 12, 239, 735 – 747, 748, 749 – 753, 807 – 819, 1176]

5.1.1. Na budowę ul. Krańcowej od ul. Długiej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce, realizowaną na podstawie umowy zawartej 01.12.2008 r. z Komunalnym Przedsiębiorstwem Robót Drogowych w Lublinie (liderem konsorcjum), poniesiono wydatki w wysokości 55.339.502,91 zł. Łączna wartość wynagrodzenia brutto wykonawcy robót nie przekroczyła kwoty 55.710.000 zł przeznaczonej na realizację zamówienia, określonej w umowie z wykonawcą, po zmianie dokonanej aneksem z dnia 05.07.2010 r. (*Zagadnienia dotyczące umowy i aneksu nr 2 z dnia 05.07.2010 r. opisano w pkt 4.2.1. niniejszego protokołu kontroli*). Wynagrodzenie kosztorysowe wykonawcy ustalone zostało zgodnie z umową zawartą z wykonawcą – według ilości jednostek wykonanych robót, potwierdzonych przez inspektora nadzoru.

Wydatki w wysokości 55.339.503 zł sfinansowano: 27.660.346,76 zł – ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, 20.482.156,15 zł – z dochodów własnych, 7.197.000,00 zł – ze środków budżetu państwa (dofinansowanie z rezerwy subwencji ogólnej – przyznano 7.197.000 zł). W 2009 r. wydatkowano 29.926.792,42 zł, a w 2010 r. – 25.412.710,49 zł. W budżecie Miasta po zmianach (w zał. Wydatki związane z wieloletnimi programami inwestycyjnymi) zaplanowano na tę inwestycję: na rok 2009 – 33.702.000 zł, na rok 2010 – 27.584.250 zł.

W ogólnej kwocie wydatków poniesionych w ramach umowy nr 3280/IN/2008 z dnia 01.12.2008 r. zawartej z Komunalnym Przedsiębiorstwem Robót Drogowych w Lublinie: w 2009 r. 4.649.602,09 zł pochodziło z kredytu zaciągniętego w ING Banku Śląskim S.A., 2.715.621,84 zł pochodziło z emisji obligacji komunalnych, w 2010 r. 10.834.446,88 zł pochodziło z kredytu zaciągniętego w Europejskim Banku Inwestycyjnym.

[Dowód: akta kontroli str. 82 – 124, 149 - 158, 186 – 206, 379 – 380, 711 – 746, 896, 1263]

5.1.2. Do końca października 2011 r. na budowę przedłużenia ul. Grygowej od Al. Witosa do Drogi Męczenników Majdanka, realizowaną na podstawie umowy zawartej w dniu 10.05.2011 r. z Przedsiębiorstwem Robót Drogowych Lubartów (liderem konsorcjum), poniesiono wydatki w wysokości 10.615.589,60 zł, z tego: 737.777,37 zł zapłacił Urząd

Miasta, 9.877.812,23 zł – Zarząd Dróg i Mostów. Zapłacone wykonawcy wynagrodzenie ustalone zostało na podstawie kosztorysu według ilości jednostek wykonanych robót, potwierdzonych przez inspektora nadzoru.

Poniesione wydatki (10.615.589,60 zł) sfinansowane zostały: 3.710.297,56 zł – z dochodów własnych, 2.301.053,10 zł – ze środków budżetu państwa, 4.604.238,94 zł – ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (w ramach zadania „Zintegrowany system miejskiego transportu publicznego”). W budżecie Miasta na rok 2011 na zadanie „Budowa ul. Grygowej od Al. Witosa do Drogi Męczenników Majdanka zaplanowano 7.470.000 zł. Pozostałe wydatki na tę inwestycję zaplanowano w ramach zadania pn. „Zintegrowany system miejskiego transportu publicznego” (plan na 2011 r. po zamianach – 69.517.500 zł), którego zakres rzeczowy obejmuje m.in. budowę w ciągu ul. Grygowej trakcji trolejbusowej wraz z zasilaniem.

[Dowód: akta kontroli str. 40 – 41, 159, 381 - 390, 749 – 770, 788]

5.1.3. Do końca października 2011 r. na budowę przedłużenia ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew”, realizowaną na podstawie umowy zawartej 21.10.2010 r. z firmą Budimex S.A. w Warszawie, poniesiono wydatki w wysokości 62.683.795,97 zł, z tego: 25.147.111,03 zł zapłacił Urząd Miasta, 37.536.684,94 zł – Zarząd Dróg i Mostów. W 2010 r. wydatkowano na tę inwestycję 1.234.224,39 zł, a w 2011 r. – 61.449.571,58 zł. W budżecie Miasta na rok 2010 zaplanowano na to zadanie 47.600.000 zł, a na 2011 r. – 82.500.000 zł. Zapłacone wykonawcy wynagrodzenie ustalone zostało na podstawie kosztorysów według ilości jednostek wykonanych robót, potwierdzonych przez inspektora nadzoru.

Poniesione wydatki (62.683.795,97 zł) sfinansowano: 19.689.458,44 – z dochodów własnych, 23.500.000 zł – ze środków budżetu państwa (dofinansowanie z rezerwy subwencji ogólnej), 19.494.337,53 zł – ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Poniesione w 2010 r. wydatki inwestycyjne w kwocie 1.234.224,39 zł (w ramach umowy nr 111/IN/2010, zawartej 21.10.2010 r. z firmą Budimex S.A.) pochodziły z kredytu zaciągniętego w Europejskim Banku Inwestycyjnym.

[Dowód: akta kontroli str. 152 – 157, 391 – 404, 771 – 817, 896, 1263]


5.2.1. Rozliczenia z wykonawcami robót zbadano na próbie 10 faktur:

- czterech faktur Komunalnego Przedsiębiorstwa Robót Drogowych w Lublinie wystawionych za roboty drogowe wykonane przy budowie przedłużenia ul. Krańcowej (umowa nr 3280/IN/2008 z dnia 01.12.2008 r.):

- nr FKGW/B/0011/2009 z dnia 31.05.2009 r. na kwotę brutto 7.614.262,74 zł; faktura wpłynęła do Urzędu w dniu 04.06.2009 r., wynagrodzenie zapłacono w dniu 25.06.2009 r.
- nr FKGW/B/0016/2009 z dnia 22.10.2009 r. na kwotę brutto 13.048.746,47 zł; faktura wpłynęła do Urzędu w dniu 22.10.2009 r., wynagrodzenie zapłacono w dniu 29.10.2009 r.
- nr FKGW/B/0001/2010 z dnia 26.01.2010 r. na kwotę brutto 9.644.169,85 zł; faktura wpłynęła do Urzędu w dniu 26.01.2010 r., wynagrodzenie zapłacono 15.02.2010 r.
- nr FKGW/B/0019/2009 z dnia 03.09.2010 r. na kwotę brutto 10.150.354,01 zł; faktura wpłynęła do Urzędu w dniu 03.09.2010 r., wynagrodzenie wypłacono 23.09.2010 r.
- czterech faktur Budimex S.A. w Warszawie wystawionych za roboty drogowe wykonane przy budowie przedłużenia ul. Mełgiewskiej (umowa nr 111/IN/2010 z 21.10.2010 r.):
 - nr 7/2D1M/06/2011 z dnia 07.06.2011 r. na kwotę brutto 6.508.794,10 zł; faktura wpłynęła do Urzędu w dniu 07.06.2011 r., wynagrodzenie zapłacono 16.06.2011 r.
 - nr 9/2D1M/07/2011 z dnia 07.07.2011 r. na kwotę brutto 4.434.529,55 zł, faktura wpłynęła 07.07.2011 r., wynagrodzenie Urząd zapłacił w dniu 27.07.2011 r.
 - nr 10/2D1M/08/2011 z dnia 03.08.2011 r. na kwotę brutto 10.710.689,39 zł, faktura wpłynęła do Zarządu Dróg i Mostów w dniu 03.08.2011 r., wynagrodzenie zapłacono w dniu 24.08.2011 r.
 - nr 11/2D1M/09/2011 z dnia 07.09.2011 r. na kwotę brutto 9.555.567,25 zł, faktura wpłynęła do Zarządu Dróg i Mostów w dniu 07.09.2011 r., wynagrodzenie zapłacono w dniu 08.09.2011 r.
- dwóch faktur Przedsiębiorstwa Robót Drogowych Lubartów S.A. wystawionych za roboty drogowe wykonane przy budowie przedłużenia ul. Grygowej (umowa nr 55/DM/11 z dnia 10.05.2011 r.):
 - nr 93/Rb/2011 z dnia 31.08.2011 r. na kwotę brutto 1.329.986,91 zł, faktura wpłynęła do Zarządu Dróg i Mostów w dniu 05.09.2011 r., wynagrodzenie zapłacono w dniu 26.09.2011 r.
 - nr 92/Rb/2011 z dnia 31.08.2011 na kwotę brutto 637.708,43 zł, faktura wpłynęła do Zarządu Dróg i Mostów w dniu 02.09.2011 r., wynagrodzenie zapłacono w dniu 20.09.2011 r.

Płatności dokonano terminowo (do 21 dni od dnia wpływu ww. faktur do inwestora) i w wysokościach określonych w fakturach.

Faktury wystawione przez Komunalne Przedsiębiorstwo Robót Drogowych w Lublinie, za roboty drogowe wykonane przy budowie przedłużenia ul. Krańcowej, zostały



opisane przez inspektora nadzoru inwestorskiego, który stwierdził: zastosowanie zasad i trybu postępowania zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych, wykonanie robót, sprawdzenie pod względem merytorycznym. Zostały sprawdzone pod względem merytorycznym i zatwierdzone do zapłaty przez zastępcę dyrektora Wydziału Inwestycji, sprawdzone pod względem formalno-rachunkowym przez Wydział Budżetu i Księgowości, zaakceptowane do zapłaty przez dyrektora lub kierownika referatu Wydział Budżetu i Księgowości oraz zakwalifikowane do ujęcia w księgach rachunkowych przez wskazanie miesiąca oraz sposobu ujęcia dowodu w księgach rachunkowych (dekretacja). Zostały opisane pod względem kwalifikowalności wydatków przez zastępcę dyrektora Funduszy Europejskich.

Faktury wystawione przez Budimex S.A. w Warszawie, za roboty drogowe wykonane przy budowie przedłużenia ul. Mełgiewskiej, zostały opisane przez pracowników Wydziału Dróg i Mostów Urzędu Miejskiego (faktura z dnia 07.06.2011 r.) i Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie (pozostałe trzy), którzy stwierdzili: zastosowanie zasad i trybu postępowania zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych, wykonanie robót, sprawdzenie pod względem merytorycznym. Zostały sprawdzone pod względem merytorycznym i zatwierdzone do zapłaty przez dyrektora Wydziału Dróg i Mostów (po 1.07.2011 r. dyrektora Zarządu Dróg i Mostów), sprawdzone pod względem formalno-rachunkowym przez Wydział Budżetu i Księgowości Urzędu (po 1.07.2011 przez głównego księgowego Zarządu Dróg i Mostów), zaakceptowane do zapłaty przez kierownika referatu Wydział Budżetu i Księgowości Urzędu (po 1.07.2011 r. przez głównego księgowego Zarządu Dróg i Mostów) oraz zakwalifikowane do ujęcia w księgach rachunkowych przez wskazanie miesiąca oraz sposobu ujęcia dowodu w księgach rachunkowych. Faktury zostały także opisane pod względem kwalifikowalności wydatków przez zastępcę dyrektora Funduszy Europejskich.

Faktury wystawione przez Przedsiębiorstwo Robót Drogowych Lubartów S.A., za roboty drogowe wykonane przy budowie przedłużenia ul. Grygowej, zostały opisane przez pracowników Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie, którzy stwierdzili: zastosowanie zasad i trybu postępowania zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych, wykonanie robót, sprawdzenie pod względem merytorycznym. Zostały sprawdzone pod względem merytorycznym i zatwierdzone do zapłaty przez dyrektora Zarządu Dróg i Mostów, sprawdzone pod względem formalno-rachunkowym przez Wydział Budżetu i Księgowości Zarządu Dróg i Mostów, zaakceptowane do zapłaty przez głównego księgowego Zarządu Dróg i Mostów oraz zakwalifikowane do ujęcia w księgach rachunkowych przez wskazanie

miesiąca oraz sposobu ujęcia dowodu w księgach rachunkowych. Zostały opisane pod względem kwalifikowalności wydatków przez zastępcę dyrektora Funduszy Europejskich.

Protokoły odbioru wykonanych robót budowlanych i kosztorysy, będące podstawą wystawienia ww. faktur, spełniały wymogi zapisane w umowach zawartych z wykonawcami oraz wymogi określone w specyfikacjach technicznych wykonania i odbioru robót. Odbioru robót dokonały komisje składające się z inspektorów nadzoru inwestorskiego i przedstawicieli wykonawców. W każdym przypadku komisje stwierdziły zgodność zakresu wykonanych robót z umową. W kosztorysach zastosowane zostały ceny jednostkowe wyszczególnione w kosztorysach ofertowych wykonawców. Ceny jednostkowe, ilości jednostek wykonanych robót i wartości robót potwierdzone zostały przez inspektorów nadzoru inwestorskiego.

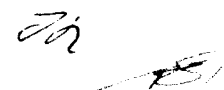
[Dowód: akta kontroli str. 711 – 747, 749 – 817]

Na dzień 30.06.2011 r. Urząd nie posiadał zobowiązań wynikających z faktur wystawionych za wykonane roboty przy budowie przedłużenia ul. Krańcowej, Grygowej i Mełgiewskiej. Wszystkie płatności z tytułu realizacji umów budowy ul. Krańcowej, Grygowej i Mełgiewskiej dokonane zostały w terminach płatności i w związku z tym Miasto Lublin nie poniosło wydatków z tytułu odsetek od nieterminowych płatności.

[Dowód: akta kontroli str. 818 - 819, 1177]

5.2.2. Rzeczą i finansową realizację Projektu „Przedłużenie ul. Krańcowej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce” zakończono w terminach ustalonych w umowie o dofinansowanie Projektu w ramach „Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2007 – 2013, zawartej w dniu 22.10.2009 r. pomiędzy Miastem Lublin a Województwem Lubelskim. Odbioru końcowego budowanej drogi dokonano w dniu 29.07.2010 r. (termin zakończenia rzeczowego – 10.09.2010 r.). Ostatnie wynagrodzenie zapłacono wykonawcy robót w dniu 23.09.2010 r., tj. przed określonym w umowie terminem finansowego zakończenia Projektu (30.09.2010 r.). W związku ze zwiększeniem wartości umowy z wykonawcą (aneks do umowy na roboty budowlane z dnia 05.07.2010 r.) niektóre wskaźniki produktu zostały zrealizowane w zakresie większym niż zakładano w umowie o dofinansowanie: długość wybudowanych ścieżek rowerowych – 166,66%, długość wybudowanych chodników – 149,72%.

Wniosek o płatność końcową (za okres do 23.09.2010 r.) złożony został w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Lubelskiego w dniu 25.10.2010 r. – w terminie określonym w umowie o dofinansowanie (przed upływem 60 dni od dnia finansowego zakończenia realizacji Projektu) i został pozytywnie zweryfikowany pod względem formalnym i merytorycznym przez Instytucję Zarządzającą RPO WL. W wyniku weryfikacji uznano



wnioskowaną kwotę 8.259.215,29 zł za wydatki kwalifikowalne, z tego wypłacono 4.417.658,08 zł, co stanowiło zgodnie z umową nie więcej niż 53,49% wydatków kwalifikowalnych.

Całkowita wartość wydatków kwalifikowalnych wyniosła 51.713.394,26 zł i była niższa od kwoty z umowy o dofinansowanie (51.750.432,25 zł) o wartość 37.037,99 zł, na którą składały się niekwalifikowalne koszty wykonania zasilania: linii nn, oświetlenia tunelu i sygnalizacji świetlnej. Całkowita wartość dofinansowania wyniosła 27.660.266,25 zł i stanowiła zgodnie z umową nie więcej niż 53,49% kwoty całkowitych wydatków kwalifikowalnych. Płatności przekazywane były do Urzędu Miasta w formie refundacji poniesionych wydatków kwalifikowalnych, na podstawie wniosków o płatność złożonych przez Miasto Lublin w dniach: 06.11.2009 r., 18.12.2009 r., 22.02.2010 r., 30.06.2010 r. i 25.10.2010 r. Złożono także dwa wnioski sprawozdawcze (19.05.2010 r., 10.09.2010 r.).

[Dowód: akta kontroli str. 164 - 208, 418 - 439]

Do dnia 22.09.2011 r., w związku z realizacją Projektów „przedłużenia ul. Grygowej na odcinku od Al. Witosa do ul. Droga Męczenników Majdanka oraz „przedłużenia ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew” w ciągu dróg ekspresowych S12, S17, S19”, Urząd Miasta złożył następujące wnioski o płatność:

- jeden wniosek (w dniu 14.09.2011 r.) o płatność w wysokości 1.400.000 zł, na podstawie umowy z dnia 18.08.2011 r. (zawartej pomiędzy Miastem Lublin a Wojewodą Lubelskim) o udzielenie dotacji celowej z budżetu państwa w 2011 r. w wysokości 3.000.000 zł w ramach „Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych 2008 – 2011” na zadanie pn. „Budowa ul. Grygowej na odcinku od Al. Witosa do ul. Droga Męczenników Majdanka”; otrzymano 1.400.000 zł,
- dwa wnioski sprawozdawcze i osiem wniosków o płatność, na podstawie umowy z dnia 28.04.2010 r. (zawartej pomiędzy Miastem Lublin a Polską Agencją Rozwoju Przedsiębiorczości) o dofinansowanie Projektu „Drogi dojazdowe do obwodnicy Miasta Lublin - przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew” w ciągu dróg ekspresowych S12, S17, S19” w ramach Programu Operacyjnego Rozwoju Polski Wschodniej 2007 – 2013; do 22.09.2011 otrzymano płatności w łącznej wysokości 4.647.520,69 zł oraz zaliczkę w wysokości 15.000.000 zł, którą rozliczono do dnia 29.06.2011 r. [Dowód: akta kontroli str. 32 – 42, 209 – 247, 1261 - 1262]

5.3. Ustalenia z przeprowadzonych kontroli wewnętrznych i zewnętrznych z zakresu realizacji trzech objętych badaniem inwestycji opisano w pkt 1.3. niniejszego protokołu kontroli.

Ustalenia kontroli dotyczące przebiegu realizacji inwestycji i nadzoru nad realizacją procesów inwestycyjnych dwóch zadań:

- „Przedłużenie ul. Grygowej od Al. Witosa do ul. Droga Męczenników Majdanka”
- „Drogi dojazdowe do obwodnicy Miasta Lublin – przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego Mełgiew w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19”, przedstawiono w protokole kontroli Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie.

Poprzez zamieszczenie w protokole kontroli niżej wymienionych pouczeń kontrolerzy informują Pana Prezydenta o przysługującym mu prawie:

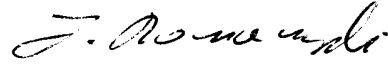
- zgłoszenia przed podpisaniem protokołu kontroli, w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego protokołu kontroli, pisemnych, umotywowanych zastrzeżeń, co do ustaleń zawartych w protokole kontroli (art. 55 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli - Dz. U. z 2007 r., Nr 231, poz. 1701 ze zm., zwanej dalej ustawą o NIK);
- odmowy podpisania niniejszego protokołu kontroli, z jednoczesnym obowiązkiem złożenia na tę okoliczność, w terminie 7 dni, wyjaśnień dotyczących przyczyn odmowy podpisania protokołu kontroli (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).

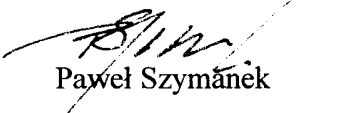
O przeprowadzeniu kontroli dokonano wpisu do księgi ewidencji kontroli.

Protokół kontroli sporządzono w 2 egzemplarzach, z których jeden przekazano Panu Prezydentowi.


Lublin, dnia 7 grudnia 2011 r.

Kontrolerzy NIK Delegatura w Lublinie


Jacek Romanowski


Paweł Szymańek

2011-12-20
Lublin, dnia


dr Krzysztof Żuk
Prezydent Miasta Lublin