Oświadczenie złożone
przez senatora Waldemara Bonkowskiego
na 36. posiedzeniu Senatu
w dniu 3 marca 2017 r.

Oświadczenie skierowane do pełniącego obowiązki dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych Przemysława Gorgola

Oświadczenie dotyczy kontroli ex-ante projektu transportowego: Rozbudowa i przebudowa Nabrzeża Obrońców Poczty Polskiej oraz Nabrzeża Mew w Porcie Gdańsk, projekt 2015-PL-TM-0413-W „Modernizacja toru wodnego, rozbudowa nabrzeży oraz poprawa warunków żeglugi w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku", współfinansowanego przez Unię Europejską z instrumentu „Łącząc Europę", kod NUTS:634.

W związku z przekazaniem do kontroli ex-ante dokumentacji przetargowej na przedmiotowy projekt niniejszym składam interpelację senatorską w przedstawionym tu zakresie i na mocy obowiązujących w tym zakresie przepisów oczekuję w przewidzianym ustawowo czasie odpowiedzi na następujące pytania.

1. Czy Centrum Unijnych Projektów Transportowych zamierza uzgodnić bez uwag przedłożoną do kontroli przedmiotową dokumentację przetargową w części wyznaczonego zakresu robót, który obejmuje wydzieloną część robót czerpalnych na przedmiotowych obiektach, skoro:

– cała aplikacja o dofinansowanie obejmuje gruntowne roboty czerpalne na terenie całego portu wewnętrznego;

– prowadzenie wydzielonych prac czerpalnych (prowadzonych odcinkowo w niewielkim zakresie) doprowadzi do zasypywania uprzednio wykonanych prac czerpalnych na odcinkach już zrealizowanych na odcinkach sąsiednich lub położonych w niższej części biegu Martwej Wisły, co jest sprzeczne z racjonalnym działaniem inżynierskim i racjonalnym gospodarowaniem środkami finansowymi z dofinansowania UE;

– projekt przewiduje wykonanie konstrukcji umocnienia dna, która w następstwie prowadzonych prac czerpalnych na sąsiednich akwenach i górnym odcinku biegu rzeki zostanie przysypana i nie będzie możliwe jej odmulenie bez jej uszkodzenia w przypadku stosowania standardowego sprzętu pogłębiarskiego, a użycie nurków będzie nieefektywne z uwagi na dużą ilość urobku oraz istniejące w tym akwenie ujściowe prądy wód płynących, ponadto nie istnieje nurkowa metoda wydobycia urobku, a jedynie możliwe jest jego przemieszczenie po dnie?

2. Czy Centrum Unijnych Projektów Transportowych zamierza uzgodnić bez uwag przedłożoną do kontroli przedmiotową dokumentację przetargową w części wyznaczonego zakresu robót, który obejmuje wydzieloną część robót czerpalnych na przedmiotowych obiektach, skoro irracjonalny technicznie podział całkowitych robót czerpalnych objętych całościowo przedmiotowym projektem na dofinansowanie na małe odcinki (o względnie małej kubaturze do wyczerpania) stanowi jawne ograniczenie konkurencyjności z uwagi na bardzo wysokie koszty mobilizacji sprzętu pogłębiarskiego, co wprost jest uprzywilejowaniem jednej firmy z Gdańska?

3. Czy Centrum Unijnych Projektów Transportowych zamierza uzgodnić bez uwag przedłożoną do kontroli dokumentację przetargową, która przewiduje rozliczenie kontraktu jako ryczałtowe, zblokowane zaledwie w kilku pozycjach, skoro na pełen zakres zamawiający posiada kosztorysy szczegółowe ze szczegółowym przedmiarem robót? Następstwem takiego założenia do rozliczeń kontraktowych jest szacowanie (obarczone dużym błędem finansowym w przypadku tak niewielkiej liczby pozycji w pomocniczym kosztorysie ofertowym rozliczenia ryczałtowego) wielkości przerobu wykonawcy do przejściowego świadczenia płatności, które przewiduje zamawiający. Zauważyć trzeba, że zasady prowadzenia kontraktów FIDIC, na które powołuje się zamawiający i które modyfikuje na potrzeby przedmiotowego kontraktu, są oparte na prowadzeniu rozliczeń przedmiarowych, gdzie wartość przejściowego świadectwa płatności jest nie szacowana, a wyznaczona dokładnie.

Z wyrazami szacunku
Waldemar Bonkowski