

**Protokół pokontrolny nr 4/ 2020**  
**z dnia 29.06.2020 roku**

z kontroli „Analiza dokumentów zgromadzonych w związku z remontem mostu tczewskiego, w tym wstrzymania prac przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków”, przeprowadzonej przez Zespół Kontrolny Komisji Rewizyjnej Rady Powiatu Tczewskiego.

Kontrola została przeprowadzona zgodnie z § 25 ust. 1 Statutu Powiatu Tczewskiego oraz z rocznym planem kontroli Komisji Rewizyjnej, stanowiącym załącznik do uchwały z dnia 20 grudnia 2019 r. nr XIV/110/2019 Rady Powiatu Tczewskiego w sprawie zatwierdzenia rocznego planu kontroli Komisji Rewizyjnej na rok 2020.

Kontrolę przeprowadził zespół (upoważnienia nr1/2020 i nr 2/2020 z dnia 13.01.2020, zał. nr 1 do protokołu) w niżej wymienionym składzie:

- 1) Tomasz Kotlenga – przewodniczący
- 2) Jiří Studený – członek
- 3) Piotr Łaga - członek

**Działania zespołu kontrolnego.**

Po zapoznaniu się z tematem i dostępnymi materiałami w styczniu 2020 roku, zespół kontrolny odbył posiedzenie w siedzibie Starostwa Powiatowego dniu 11.02.2020. Zespół wysłuchał Naczelnika Wydziału Inwestycji i Remontów pana Pawła Filara. Pan Naczelnik przedstawił przebieg spraw związanych z przebudową mostu, wstrzymaniem prac przez Konserwatora Zabytków oraz zobowiązał się do dostarczenia członkom zespołu kontrolnego kopii dokumentów związanych ze sprawą.

Członkowie zespołu otrzymali dokumenty w drugiej połowie lutego 2020 r. Ze względu na obszerny materiał dot. sprawy, na posiedzeniu Komisji Rewizyjnej w dniu 18.02.2020 zdecydowano o przedłużeniu terminu kontroli do końca marca 2020 r. (pierwotnie kontrola miała odbyć się w miesiącach styczeń-luty 2020). W marcu rozpoczęła się epidemia koronawirusa i w związku z ograniczeniami w spotkaniach niemożliwa była organizacja dalszych, wspólnych posiedzeń zespołu kontrolnego. Praca zespołu realizowana była indywidualnie w oparciu o dostarczone materiały oraz dostępną dokumentację na internetowych stronach Starostwa, w tym pełną dokumentacją przetargową zamieszczoną na BIP.

Na kolejnych posiedzeniach Komisji Rewizyjnej, zdecydowano o przedłużeniu kontroli, najpierw do końca maja, następnie do końca czerwca 2020 r.

Kolejne spotkania zespołu kontrolnego zorganizowane były w trybie online w dniach 31 marca, 17 kwietnia oraz 18 maja 2020 r. Natomiast 27 maja 2020 zespół spotkał się w siedzibie Starostwa Powiatowego w Tczewie, a gościem posiedzenia był poprzedni Starosta Tczewski Tadeusz Dzwonkowski. Pan Dzwonkowski nakreślił kontekst wpisania całości mostu tczewskiego do rejestru zabytków, co pozwoliło na pozyskanie środków na jego odbudowę. Następnie odniósł się do prowadzonych prac przebudowy mostu i wstrzymania prac przez Konserwatora Zabytków.

Kolejne posiedzenie zespołu kontrolnego miało miejsce w siedzibie Starostwa Powiatowego w dniu 25.06.2020. W spotkaniu uczestniczył Naczelnik Wydziału Inwestycji Paweł Filar, który odpowiadał na pytania przygotowane przez radnych członków zespołu, wyjaśniał poszczególne wątki sprawy.

Na zakończenie kontroli zespół kontrolny, w towarzystwie Naczelnika Pawła Filara, w dniu 26.06.2020 r. odwiedził plac budowy mostu tczewskiego.

W toku prac zespół kontrolny Komisji Rewizyjnej zapoznał się z projektem przebudowy mostu tczewskiego, dokumentacją przetargową, umową z Wykonawcą wraz z załącznikami oraz licznymi pismami dot. sprawy. Zespół kontrolny dokonał oglądu całości sprawy związanej z przebudową mostu tczewskiego, jednak zgodnie z tematem kontroli, zespół zajął się głównie tematem wstrzymania prac budowlanych przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

### **Zespół Kontrolny ustalił, co następuje:**

Most Drogowy w Tczewie wpisany jest w całości do rejestru zabytków pod nr A-1705 decyzją Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 7 października 2016 roku (znak RD.5140.104.2016.KA.8). Wcześniej, w marcu 2000 roku, do rejestru zabytków pod nr A-1210 wpisane zostały trzy środkowe przęsła wraz z filarami oraz wieżyczki. Na tczewski most składają się przęsła i inne elementy konstrukcyjne, które powstały w 1857 r., 1912 r., w latach późniejszych oraz w okresie po II wojnie światowej.

Decyzją z dnia 5 stycznia 2017 roku Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków (dalej PWKZ) wydał pozwolenie na przebudowę mostu drogowego

przez Wisłę w Tczewie-Lisewie według projektu architektoniczno-budowlanego autorstwa mgr inż. Witolda Koseckiego z zespołem.

W miesiącach czerwiec-lipiec 2018 roku Starostwo Powiatowe w Tczewie rozstrzygnęło przetarg na wykonanie robót budowlanych związanych z realizacją zadania inwestycyjnego pn. „Przebudowa Mostu Tczewskiego – Etap II”. Wykonawcą zadania zostało konsorcjum Banimex–Azibud. Umowę z Wykonawcą na przebudowę mostu tczewskiego - II etap podpisano 20.07.2018. Koszt inwestycji miał wynieść 35 405 463 zł, a prace zaplanowano na 18 miesięcy. Przebudowa Mostu Tczewskiego - etap II A obejmowała:

- Rozbiórki elementów mostowych (istniejących przęseł i podpór):
  - rozbiórkę dwóch przęseł ESTB,
  - rozbiórkę przęsła w miejscu projektowanego przyczółka,
  - rozbiórkę istniejącego przyczółka od strony Tczewa,
  - rozbiórkę dwóch istniejących filarów od strony Tczewa.
- Przebudowę mostu drogowego przez rzekę Wisłę:
  - budowa wzmocnionego przyczółka od strony Tczewa (z wykorzystaniem powstałej konstrukcji budowlanej na cele użytkowe w formie dwóch dużych sal usytuowanych na trzech poziomach podziemnych),
  - wymiany istniejącego filara nurtowego,
  - uzupełnienie brakującej części filara w osi 30.

Prace prowadzone były dwutorowo, jednocześnie przy budowie przyczółka oraz przy rozbiórce przęseł. Rozbiórka dwóch powojennych przęseł rozpoczęła się w lutym 2019 r.

Do umowy z dnia 20.07.2018 roku podpisano sześć aneksów. Aneks nr 1 z dnia 10.08.2018 dot. ustanowienia osób do sprawowania odpowiednich funkcji na budowie. Aneks nr 2 z dnia 13.12.2018 podobnie dot. osób do sprawowania odpowiednich funkcji na budowie. Aneks nr 3 z dnia 08.01.2020 dot. prac zabezpieczających i dodatkowych powstałych na skutek wstrzymania budowy przez Konserwatora Zabytków we wrześniu 2019 roku. Aneks nr 4 z dnia 13.02.2020 dot. zmiany rachunku bankowego Wykonawcy. Aneks nr 5 z dnia 19.03.2020 dot. przedłużenia wykonania prac umownych do dnia 09.04.2020. Aneks nr 6 z dnia 14.05.2020 dot. kolejnego przedłużenia wykonania prac umownych do dnia 25.05.2020 (ze względu na opóźnienia spowodowane wystąpieniem epidemii koronawirusa Covid19).

W projekcie wykonawczym, Mosty, Przebudowa mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie- Projekt zamienny, Projekt rozbiórek wraz z projektem koncepcyjnym ekspozycji przęsła ESTB, w punkcie 4 wskazano, że celem inwestycji jest m.in. „... rozbiórka elementów mostowych i innych przyobiektowych”. Projekt przewiduje, że przęsła nr 2 i 3, tzw. ESTB (Everall Sectional Train Bridge), zostaną wymienione na nowe przęsła, a zakres prac rozbiórkowych obejmować będzie ich demontaż (str. 8 projektu). W punkcie 4. projektu - Technologia Rozbiórki, zapisano, że „Do demontażu elementów rozbiórkowych przewidziano użycie samojezdnego dźwigu samochodowego z wysięgnikiem o nośności dostosowanej do ciężaru elementów ustroju nośnego, na jakie zostanie on podzielony”. Dalej czytamy, że „Technologia rozbiórki analogicznie przewiduje podparcie tymczasowe przęseł na systemowych klatkach stalowych, rozcięcie konstrukcji nośnej i demontaż za pomocą dźwigu” (str. 9 w/w projektu). Wskazane zapisy projektu znajdują odzwierciedlenie w pozycjach kosztorysu – „28.2 Rozbiórka i demontaż elementów konstrukcji stalowych ESTB mostu. Demontaż przęseł ESTB 2 i 3”. Projekt dalej zawiera informacje, że „Elementy pochodzące z rozbiórek będą systematycznie odbierane i wywożone na tereny składowe wykonawcy. Przewiduje się możliwość czasowego składowania zdemontowanych przęseł w granicy mostu przed ich odtransportowaniem do punktu docelowego odbioru” (str. 11 w/w projektu).

Z uwagi na sprawę istotny jest punkt 6 w/w projektu - Koncepcja ekspozycji przęsła ESTB, który w całości ma zapis „Dla celów ekspozycyjnych należy z istniejącej konstrukcji Przęseł ESTB wybrać jak najlepiej zachowane elementy (sekcja podporowa skrajna wraz z łożyskiem, 4 sekcje krótkie i dwie długie) w celu ich ekspozycji w miejscu wskazanym przez zamawiającego. Konstrukcje należy oczyścić i pomalować w kolor jak najbardziej zbliżony do pierwotnego, należy także odtworzyć na całej długości ekspozycji istniejącą nawierzchnię. Całość ekspozycji będzie miała długość około 26,7m. Dokładny zakres i długość odcinka przeznaczonego do ekspozycji należy uzgodnić z Pomorskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków. Dodatkowo Wykonawca opracuje szczegółowy projekt składowania elementów tymczasowego mostu przewidzianego do przyszłej ekspozycji, który musi zawierać szczegółowy wykaz elementów z właściwym ich oznaczeniem, zestawieniem ciężarów, sposób składowania, a także technologię złożenia elementów w bryłę ekspozycyjną”.

W projekcie Przebudowa Mostu Tczewskiego przez rzekę Wisłę w Tczewie - Projekt zamienny, w punkcie 13.1 projektu wskazano, że w miejsce przęseł nr 1 i 2 (czasami występuje numeracja 2 i 3, czasami 1 i 2, co wynika ze zmian w projekcie), tj. przęseł ESTB „zaprojektowano nową konstrukcję stalową przęseł, kratownicową z wykratowaniem przęseł analogicznym do wykratowania ocalałej, historycznej części mostu. [ ... ] Do budowy nowych przęseł także zostaną użyte materiały i technologie stosowane obecnie”.

Z powyższych zapisów wynika, że zaprojektowano demontaż mostu m.in. poprzez cięcie starych elementów, które miały zostać zastąpione nowymi. Natomiast przytoczony punkt 6 dot. ekspozycji przęseł ESTB wskazuje, że należało „wybrać jak najlepiej zachowane elementy” i tu wymienione są które – „sekcja podporowa skrajna wraz z łożyskiem, 4 sekcje krótkie i dwie długie”. Dokumentacja projektowa nie określa natomiast (poza tym, że dopuszczone jest cięcie elementów) w jaki sposób należało wykonać prace rozbiórkowe mostu, czy oprócz cięcia elementów mostu należało je rozkręcać, rozwiercać nity lub demontować w sposób pozwalający na zachowanie w całości wymienionych elementów przęseł ESTB. Decyzję w tym zakresie pozostawiono Wykonawcy poprzez zapis w projekcie – „Obowiązkiem Wykonawcy robót jest opracowanie na podstawie projektu wykonawczego, z uwagi na sprzęt, technologie i doświadczenie jakim dysponuje, ostatecznej szczegółowej technologii i organizacji robót rozbiórkowych”.

Z zapisów dokumentacji projektowej oraz umowy z Wykonawcą wynika więc, że obowiązkiem Inwestora - Starostwa Powiatowego, tak więc i Wykonawcy robót, było zachowanie wskazanych elementów przęseł ESTB w celu ich późniejszej ekspozycji, bez szczegółowego wskazania w jaki sposób należy wykonać prace rozbiórkowe.

22.02.2019, a więc już w trakcie prac remontowych wykonywanych przez Banimex, Starostwo Powiatowe zwróciło się pisemnie do PWKZ o rozpatrzenie możliwości odstąpienia od zalecenia konieczności ekspozycji na terenie Tczewa elementów przęseł ESTB. W piśmie Starosta informuje, że dokonano wyboru 14,5 metrowego odcinka przęsła (wg projektu po zmianach miało być 15,25 mb), które zdaniem nadzoru konserwatorskiego mogłoby być najciekawsze pod kątem technicznym i historycznym. Dalej w niniejszym piśmie Starosta informuje, że stan techniczny dolnej części konstrukcji jest bardzo zły, a stopień korozji sięga miejscami 100%. Zachowanie i wyeksponowanie elementów

przęseł ESTB wymagałoby wzmocnienia dodatkową konstrukcją. Ponadto jest informacja, że nie udało się znaleźć chętnych do przyjęcia elementów mostu do ekspozycji (stwierdzenie na podstawie rozmów telefonicznych i korespondencji mailowej; pisma w tej sprawie są z późniejszą datą).

Na powyższe pismo Powiat Tczewski nie otrzymał pisemnej odpowiedzi od PWKZ.

22.05.2019 Fabryka Sztuk w Tczewie odmówiła przyjęcia elementów przęseł ESTB mostu tczewskiego do ekspozycji w swojej placówce.

29.05.2019 Muzeum II wojny Światowej w Gdańsku pisemnie odmówiło przyjęcia elementów przęseł ESTB mostu tczewskiego do ekspozycji w swojej placówce.

W dniu 08.08.2019 Politechnika Gdańska wystąpiła pisemnie do Starostwa z propozycją przyjęcia elementów mostu w celu ekspozycji na wystawie plenerowej. Niestety, w późniejszym etapie Politechnika zmieniła zdanie i odmówiła przyjęcia elementów mostu tczewskiego do ekspozycji (głównie ze względu na koszty).

W trakcie realizacji zadania, w dniu 08.07.2019 r. inspektor nadzoru robót mostowych w sprawie przygotowania odcinka przęsła ESTB do późniejszej ekspozycji (z Biura Obsługi Inwestycji „INWEST-WYBRZEŻE” Sp. z o.o.) przedstawił pisemne stanowisko, w którym stwierdza, że „Po wykonaniu demontażu pomostu jezdnego obydwu przęseł tymczasowych składanych typu ESTB stwierdzam, że stan techniczny pasa dolnego dźwigarów na całej długości wraz z blachami węzłowymi i dochodzącymi do nich słupkami i krzyżulcami jest na tyle zły, że nie są spełnione warunki wytrzymałości elementu (fragmentu przęsła) do przeniesienia obciążenia nawet od ciężaru własnego”.

Podobnie jak wcześniej, w lutym 2019 roku, także i na to powyższe pismo Powiat Tczewski nie otrzymał stanowiska PWKZ.

Z informacji Naczelnika Wydziału Inwestycji i Remontów oraz przedstawionej w trakcie kontroli dokumentacji wynika, że Powiat organizował cykliczne, co dwa tygodnie, narady z Wykonawcą i innymi osobami zaangażowanymi w proces przebudowy mostu tczewskiego w celu bieżącego omawiania wszelkich spraw, rozwiązywania problemów. Powiat był w stałym kontakcie z PWKZ, w tym telefonicznym i elektronicznym.

W dniu 27.09. 2019 Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków wznowił z urzędu postępowanie administracyjne w sprawie zakończonej wydaniem ostatecznej decyzji tego organu z dnia 5.01.2017 r. udzielającej Powiatowi Tczewskiemu pozwolenia na przebudowę mostu drogowego przez Wisłę oraz w tym samym dniu wydał postanowienie o wstrzymaniu pozwolenia na przebudowę mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie. W uzasadnieniu do obu decyzji PWKZ stwierdził, że „w sprawie zaszły nowe okoliczności faktyczne istniejące w dniu wydania decyzji, nieznane PWKZ jako organowi, który wydał decyzję, z których wynika, że będący przedmiotem pozwolenia na przebudowę Most drogowy przez rzekę Wisłę w Tczewie, a ściślej objęte projektem zamiennym przęsła nr 2 i 3 tego mostu wykonane w konstrukcji angielskiej typu ESTB, stanowią unikatowe i prawdopodobnie jedyne zachowane w Europie przęsła mostowe tego typu (jedynie w Polsce), a w konsekwencji należy dążyć do ich zachowania, jako wyjątkowego w skali kraju i Europy dzieła architektury i budownictwa”. Dalej PWKZ wskazuje, że „z publicznych informacji wynika, że przęsła te podlegają obecnie trwałemu niszczeniu, tzn. są cięte na mniejsze elementy i jako złom metalowy są sprzedawane do przetopienia w hucie”.

30.09.2019 inspektor ds. zabytków nieruchomości działając w imieniu PWKZ był na kontroli przebudowy mostu w Tczewie. Protokół z kontroli i wpis w dzienniku budowy potwierdzają wstrzymanie wszelkich robót rozbiórkowych oraz nakazują zabezpieczyć zdemontowane już fragmenty mostu w miejscu, w którym się znajdowały.

Na w/w postanowienie o wstrzymaniu przebudowy mostu, Powiat Tczewski złożył zażalenie w dniu 01.10.2019 r. W zażaleniu Powiat wskazał m.in., że w sprawie nie zaszły jakiegokolwiek nowe przesłanki do wznowienia postępowania, która zakończona została ostatecznym wydaniem decyzji PWKZ o pozwoleniu na przebudowę mostu z dnia 05.01.2017. Zdaniem Powiatu na etapie wydawania decyzji o pozwoleniu na przebudowę PWKZ znane były wszystkie niezbędne informacje, w tym o przęsłach ESTB. Powiat w piśmie przywołuje materiały, źródła, z którymi w 2016 roku, a więc przed podjęciem decyzji o pozwoleniu na przebudowę mostu, zapoznał się Konserwator Zabytków. W dalszej części zażalenia Powiat wskazuje, że uwagi PWKZ dotyczą wyłącznie przęsła ESTB, a wstrzymana została cała budowa, co niesie za sobą poważne konsekwencje organizacyjne i finansowe.

Do wstrzymania robót odniósł się główny wykonawca Przedsiębiorstwo Wielobranżowe „Banimex” Sp. z o.o., który w dniu 03.10.2019 pisemnie poinformował, że nagłe i nieoczekiwane wstrzymanie wszelkich prac rozbiórkowych spowoduje szereg problemów, w tym zagrożenie dla bezpieczeństwa. Wykonawca wskazał na konieczność opracowania dokumentacji w zakresie zabezpieczenia niezdemontowanego odcinka konstrukcji ESTB. Wykonawca poinformował, że na skutek wstrzymania prac niemożliwe będzie zachowanie umownego terminu zakończenia prac.

W dniu 04.10.2019 Główny Wykonawca Banimex Sp. z o.o. w przysłanym do Starostwa mailu opisuje sposób cięcia konstrukcji ESTB. Wyjaśnia, że maksymalny ciężar ściąganego elementu wynosi 21 t, co wynika z możliwości ustawienia żurawia w pobliżu demontowanego elementu i innych warunków na placu budowy. Wg Wykonawcy nie ma możliwości posiadaniem sprzętem demontowania większych elementów niż w odcinkach po 6 m.

07.10.2019 Starostwo wysłało maila do PWKZ, w którym deklaruje wstrzymanie wywózki do huty pociętych elementów mostu ESTB, pozostawienie ich na placu budowy do czasu stworzenia ekspozycji lub przekazania zainteresowanym podmiotom oraz zwrócenie się we współpracy z PWKZ, do wyższych uczelni technicznych o opracowanie niedestrukcyjnej technologii rozbiórki mostu zamiast cięcia na drobne elementy oraz do MKiDN oraz do MON o ewentualną pomoc przy demontażu pozostałego przęsła i przeniesieniu go na brzeg (taka była propozycja ze strony PWKZ).

Następnego dnia, tj. 08.10.2019 Starosta Tczewski w mailu do PWKZ (wobec nieudanych prób dodzwonienia się, o czym mowa w wysłanej wiadomości oraz z informacji uzyskanych podczas prac zespołu kontrolnego) informuje Konserwatora Zabytków, że Wykonawca Firma Banimex nie dysponuje miejscem do składowania następnych partii rozbieranego mostu, a barki są wypełnione. Przygotowanie miejsca na odbiór kolejnych elementów mostu z rozbiórki wymaga opracowania dokumentacji (tymczasowego nabrzeża), co wiąże się z koniecznością uzyskania zgody Wód Polskich. Starosta zgodził się z PWKZ do szukania rozwiązań, które pozwolą na rozbiórkę w sposób najmniej inwazyjny. Ponadto Starosta informuje PWKZ o możliwości zagrożenia katastrofą budowlaną i koniecznością zabezpieczenia placu budowy przed nadchodzącą zimą.



09.10.2019, Powiat zwrócił się do PWKZ z wnioskiem o wyjaśnienie wątpliwości dot. postanowienia o wstrzymaniu prac budowlanych. Starosta pytał czy postanowienie PWKZ z dnia 27.09.2019 dotyczy całości prowadzonych prac budowlanych, czy tylko części rozbiórkowej i prosi o wydanie postanowienia zawierającego wyjaśnienie.

Jednocześnie, tego samego dnia, tj. 09.10.2019, Powiat Tczewski złożył wniosek do PWKZ o zezwolenie na częściową realizację robót budowlanych w zakresie (prace te zostały wymienione), który pozwoli na kontynuowanie robót budowlanych bez naruszenia wartości historycznych obiektu oraz wdrożenie robót zabezpieczających przed katastrofą budowlaną.

Na wniosek Starostwa PWKZ wydał postanowienie dnia 10.10.2019, w którym stwierdza „iż postanowienie to dotyczy w szczególności wstrzymania robót dot. rozbiórki segmentów przęsła nr 3 mostu systemu ESTB, za wyjątkiem ok. 7,0 m długości licząc od brzegu rzeki od strony Tczewa”.

Natomiast na wniosek Starostwa z dnia 09.10.2019 o zezwolenie na częściową realizację prac, PWKZ wydał decyzję dnia 10.10.2019 pozwalającą Powiatowi Tczewskiemu na prowadzenie robót budowlanych dot. przebudowy mostu, w zakresie:

- „budowy nowego przyczółka od strony Tczewa
- Opróżnienie barek załadowanych zdemontowanymi przęsłami ESTB oraz przeniesienie tych oraz wszystkich dotychczas zdemontowanych elementów na teren budowy
- Demontażu niezbędnego fragmentu przęsła ESTB umożliwiającego kontynuowanie robót przy filarze nurtowym długości ok. 7m.
- Przebudowy filara nr 2

Dnia 11.10.2019 Starosta złożył zażalenie, skierowane do Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego, za pośrednictwem PWKZ, na postanowienie z dnia 10.10.2019 (które było odpowiedzią na wniosek Starostwa, czy wstrzymanie robót na moście dotyczy całości prowadzonych prac budowlanych, czy tylko części rozbiórkowej). Powiat uzasadnia, że „użyty w sentencji postanowienia zwrot „w szczególności” oznacza, że oprócz wymienionych po nim elementów istnieją też inne, o których nie wspomina literalnie Konserwator w treści sentencji postanowienia”. Dalej w zażaleniu Powiat Tczewski wskazuje, że „dla rozstrzygnięcia wątpliwości wskazanych we wniosku z dnia 9.10.2019 r. wymagane jest enumeratywne wyliczenie, w sposób zamknięty, przez organ I

instancji, jakich prac spośród wykonywanych na podstawie udzielonego pozwolenia na budowę Konserwator Zabytków zabrania wykonywać”

W tym samym okresie, tj. 10.10.2019, do Starostwa wpłynęło pismo Wód Polskich z informacją, że pozostawienie podpór i dalb tymczasowych na okres zimowy, spowoduje zagrożenie katastrofą budowlaną konstrukcji mostu drogowego jak i kolejowego.

14.10.2019 Wykonawca Firma Banimax w piśmie do Starostwa wyjaśnia m.in., że realizowane są bez wstrzymania prace na przyczółku, natomiast niemożliwe jest dalsze prowadzenie prac przy filarze nr 20. Ponadto Wykonawca wskazuje, że ok. 7 mb przęsła nr 3 konstrukcji ESTB było już wcześniej zdemontowane (ta pozycja wymieniona jest w decyzji PWKZ z dnia 10.10.2020), zanim PWKZ wydał postanowienie o wstrzymaniu prac.

Następnego dnia, tj. 15.10.2019, Wykonawca Banimex skierował pismo do Starostwa, w którym wyjaśnia sposób dalszych prac, tak aby zachować wskazany w dokumentacji projektowej odcinek przęsła ESTB przeznaczony do ekspozycji, „... Generalny Wykonawca (GW) informuje, iż dalszy zakres demontażu konstrukcji ESTB winien wynosić 36,5 mb, co stanowi odcinek pełnego przęsła technologicznego wskazanego w etapie 8.1 zatwierdzonego Projektu Rozbiórki konstrukcji przęseł ESTB.

Przyjęcie powyższego rozwiązania pozwala również na pozostawienie wskazanego w Dokumentacji Projektowej dla „Przebudowy Mostu Tczewskiego – etap II” etap IIA odcinka konstrukcji przęsła ESTB podlegającej ekspozycji o długości 27,6 mb. „Wyłącznie taka forma kontynuowania prac do czasu ostatecznych prawomocnych decyzji, umożliwi bezpieczne i przewidywalne dalsze prowadzenie rozbiórki konstrukcji ESTB oraz rozpoczęcie prac na filarze w osi 20”. Dalej w tym piśmie GW Banimex wskazał, że „...jakkolwiek zmiany decyzji w zakresie prowadzonego dalszego demontażu będą skutkować zmianami w Projekcie zabezpieczeń, a co ważniejsze będą podlegały ponownym uzgodnieniom z Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie Zarząd Zlewni w Tczewie”.

16.10.2019 Powiat Tczewski skierował pismo do Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego, w którym informuje, że z uwagi na decyzje PWKZ nie jest w stanie dalej realizować zadania „Przebudowa Mostu Tczewskiego – etap IIA”. Powiat informuje też o zagrożeniu katastrofą budowlaną oraz

informuje, że będzie dochodził wszelkich roszczeń wynikających ze szkód powstałych w wyniku rozstrzygnięć PWKZ.

17.10.2019 Starostwo Powiatowe złożyło odwołanie (wcześniej, 11.10.2020, Powiat złożył zażalenie) od decyzji Konserwatora Zabytków z dnia 10.10.2019 do Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego dot. wznowienia częściowych prac. Starostwo wskazuje na błędy prawne wydanej decyzji PWKZ oraz wnosi o uchylenie tego postanowienia.

Po kilku dniach, 22.10.2019, Starostwo ponownie wysłało pismo do Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z prośbą o pilne rozstrzygnięcie złożonego odwołania.

W odpowiedzi na odwołanie Powiatu, 23.10.2019 Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków wydał decyzję o uchyleniu w całości zaskarżonej decyzji PWKZ.5143.1344.2019.KZ z dnia 10.10.2019 oraz umorzył w całości postępowanie w tej sprawie.

Jednocześnie 23.10.2019 PWKZ zawiadomił prokuraturę ws. mostu w Tczewie o możliwości popełnienia przestępstwa polegającego na zniszczeniu przęsła ESTB zabytkowego mostu. Zdaniem PWKZ w trakcie remontu historycznego obiektu pocięto na złom przęsła przeprawy wpisane do rejestru zabytków oraz podobne prace rozpoczęto przy drugim z historycznych przęsła.

28.10.2019 Prokuratura Rejonowa w Tczewie zwróciła się do Powiatu Tczewskiego o udzielenie informacji i przesłanie dokumentów w związku z zawiadomieniem PWKZ w Gdańsku dotyczącym podejrzenia popełnienia przestępstwa z art. 108 ust. 1 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami polegającego na zniszczeniu przęsła ESTB zabytkowego mostu poprzez ich pocięcie i utylizację ich fragmentów jako złomu stalowego.

Po zapoznaniu się ze sprawą, 03.12.2019 r. Prokuratura odmówiła wszczęcia śledztwa ws. Mostu Tczewskiego. W 2020 r. PWKZ złożył odwołanie od decyzji Prokuratury i sprawę wszczęto na nowo (w czerwcu 2020 r. sprawa toku).

29.10.2019 Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Banimex Sp. z o.o. jako Generalny Wykonawca zadania inwestycyjnego „Przebudowa Mostu Tczewskiego – etap II – etap IIa, poinformował Starostwo Powiatowe, że uzyskał nieformalną akceptację Zarządu Zlewni w Tczewie dot. opracowania

„Koncepcji technicznej: Zabezpieczenie konstrukcji Mostu Lisewskiego nad rzeką Wisłą w Tczewie na okres zimowy”. Celem koncepcji było opracowanie rozwiązań technicznych mających stanowić zabezpieczenie dla pozostałości konstrukcji przęsła ESTB mostu z uwagi na to, że istniejący wówczas sposób podparcia zagrażał istniejącemu w sąsiedztwie czynnemu mostowi kolejowemu oraz groził katastrofą budowlaną w wyniku oddziaływań, jakie mogłyby wystąpić w okresie zimowym.

Dokumentacja Koncepcja techniczna została zatwierdzona dnia 30.10.2019 przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku, na okres sezonu zimowego 2019/2020.

Opracowanie projektu zabezpieczenia, wykonanie zabezpieczenia pozostałości konstrukcji przęsła ESTB oraz prace dot. osłon podpór, wycenione zostały przez Banimex na kwotę 8 366 439,00 zł netto.

Natomiast koszty związane z wstrzymaniem prac rozbiórkowych od 30.09.2019 (data wstrzymania prac przez Konserwatora Zabytków) do 08.11.2019 wyliczone zostały przez Wykonawcę Banimex na kwotę 2 738 120,00 zł netto, o czym Wykonawca poinformował Powiat pismem z dnia 08.11.2019.

Powyższe kwoty (wyrażone w kwotach brutto) znalazły się w piśmie Powiatu Tczewskiego skierowanym do Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 12.11.2019. Starosta poinformował Ministra, że są to koszty zobowiązań na dzień 08.11.2019 i wniósł o pilne zabezpieczenie i przekazanie takich środków Powiatowi Tczewskiemu.

07.11.2019 na polecenie PWKZ odbyła się kontrola mostu w Tczewie. Do kontroli odniósł się Główny Wykonawca firma Banimex, wnosząc o doprecyzowanie zapisów raportu. Banimex stwierdza m.in., że „Zdaniem Wykonawcy nie jest możliwym określenie na podstawie samych oględzin wizualnych, czy wskazana część przęsła ESTB jest możliwa poprzez rozkręcenie istniejących śrub. Ten sposób rozbiórki jest poza zakresem Umowy z Zamawiającym”. Ponadto Wykonawca poinformował Konserwatora Zabytków o istniejącym zagrożeniu na budowie w przypadku pozostawienia przęsła ESTB na tymczasowych podporach.

Natomiast Powiat Tczewski w piśmie z dnia 18.11.2019 skierowanym do PWKZ odmówił podpisania raportu z kontroli na budowie mostu, zarzucając uchybienia formalne oraz niezgodności dotyczące m.in. odcinka przęsła ESTB. Zdaniem Powiatu pozostały odcinek przęsła jest mocno skorodowany, z

ubytkami sięgającymi ok. 90% (widoczne prześwity na wylot). Powiat powołuje się na wypowiedź prof. Żółtowskiego, który „... rozważał różne metody cięcia blach węzłowych i z dużą rezerwą podchodził do demontażu przęsła przez rozkręcanie.”

20.11.2019 Generalny Wykonawca Banimex przedstawił uszczegółowiony kosztorys ofertowy wykonania prac zabezpieczających dla pozostałego odcinka konstrukcji ESTB. Wykonawca wskazał też w piśmie możliwe do wykonania roboty w ramach zakresu podstawowego objętych umową, które mogą być realizowane jednocześnie z wykonywanymi pracami zabezpieczającymi.

W dniu 21.11.2019 Powiat Tczewski skierował pismo do Ministerstwa Infrastruktury Departamentu Dróg Publicznych, w którym przesłał informację rzeczowo-finansową o przebiegu realizacji dot. przebudowy mostu. Z zawartych informacji wynika, że wykonano 60,82% zaawansowania finansowego robót. Dalej wymienione są roboty budowlane, następnie przypomnienie o decyzjach Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków wstrzymujących prace, a na końcu informacja, że „ze względu na kryzysowy charakter obecnego stanu realizacji robót budowlanych, do czasu otrzymania wnioskowanych środków, zmuszeni jesteśmy regulować bieżące koszty związane z zabezpieczeniem obiektu ze środków z rezerwy subwencji, zarezerwowanych na realizację przedmiotowego zadania.” Załącznik do pisma zawiera wykaz 23 faktur dot. przebudowy mostu, na łączną kwotę 21 835 614,02 zł.

26.11.2019 Generalny Konserwator Zabytków, działając z upoważnienia Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego, wydał Postanowienie DOZ-OAiK.650.1353.2019.WK *(po rozpatrzeniu zażalenia Powiatu Tczewskiego z dnia 01.10.2019 r. na postanowienie PWKZ z dnia 27.09.2019 dot. wstrzymania przebudowy mostu)* o uchyleniu zaskarżonego postanowienia w całości i przekazał sprawę do ponownego rozpatrzenia przez organ pierwszej instancji. W uzasadnieniu postanowienia można przeczytać m.in., że projekt architektoniczno-budowlany wprowadza „zmianę wykratowania w dwóch przęsłach nurtowych mostu nr 1 i nr 2 (numeracja wg stanu projektowego) polegającą na zastąpieniu nieregularnego skratowania kratownic mostu skratowaniem analogicznym do historycznych przęseł Lentze'a.” Do budowy nowych przęseł wg ww. projektu miały zostać użyte materiały i technologie stosowane obecnie. Wg Ministerstwa Kultury powyższe oznacza, że elementy przęseł nr 2 i 3, tzw. ESTB, wpisane do rejestru zabytków decyzją PWKZ z dnia

7.10.2016 r., zostały przeznaczone do rozbiórki. Zdemontowane przęsła miały zostać zastąpione wykonanymi obecnie kratownicami nawiązującymi do historycznych przęseł Lentze'a. Zapis ten, wg Ministerstwa, nie określa sposobu demontażu kratownic oraz ich dalszego zagospodarowania. W dalszej części uzasadnienia do wydanego postanowienia, Generalny Konserwator Zabytków przywołuje powody, dla których PWKZ wznowił z urzędu postępowanie administracyjne w sprawie zakończonej wydaniem ostatecznej decyzji z dnia 5.01.2017 r. i wstrzymał pozwolenie na przebudowę mostu. Generalny Konserwator Zabytków stwierdza, że „Wstrzymanie wykonania decyzji w tym trybie powinno być traktowane jako środek ostateczny, oparty na udokumentowanych i wiarygodnych materiałach dowodowych, bowiem korzystanie z instytucji wstrzymania wykonania decyzji może stanowić naruszenie zasady ogólnej trwałości decyzji ostatecznych”. PWKZ jako przyczynę wznowienia postępowania powołał się na przesłankę, że na jaw wyszły nowe fakty i okoliczności istotne dla sprawy, którymi miały być informacje o tym, że „będący przedmiotem pozwolenia na przebudowę Most drogowy przez rzekę Wisłę w Tczewie, a ściślej objęte projektem zamiennym przęsła nr 2 i 3 tego mostu wykonane w konstrukcji angielskiej typu ESTB, stanowią unikatowe i jedyne zachowane w Europie przęsła mostowe tego typu, a w konsekwencji należy dążyć do ich zachowania jako wyjątkowego w skali kraju i Europy dzieła architektury i budownictwa”. Wg Ministerstwa Kultury „z akt postępowania wynika, że wskazana przez Konserwatora kwestia unikatowego charakteru przęseł ESTB, nie stanowi okoliczności, która nie była znana temu organowi w chwili wydawania decyzji z dnia 05.01.2017 r. i mogłaby uzasadnić prawdopodobieństwo jej uchylecia w toku postępowania wznowieniowego. Już bowiem w uzasadnieniu decyzji wpisującej most w Tczewie do rejestru zabytków z dnia 07.10.2016 r. Konserwator wskazał, że jest on zbudowany m.in. z przęseł ESTB.” Dalej Generalny Konserwator Zabytków przywołuje opinię rzeczoznawcy w dziedzinie zabytków techniki Waldemara Afelta, który w dokumencie dla PWKZ z 10.11.2016 r. wskazał na historyczną wartość przęseł ESTB mostu w Tczewie. Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków miał więc wiedzę na temat wartości przęseł ESTB jeszcze przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na przebudowę mostu z dnia 05.01.2017 r. „Zebrany w postępowaniu materiał dowodowy nie uprawniał zatem do zastosowania środka wstrzymania wykonania decyzji.” Minister Kultury wskazuje ponadto, że PWKZ w żaden sposób nie wyjaśnił na czym opiera swoją wiedzę o tym, że stan techniczny przęseł jest dobry. Wskazuje natomiast, że wg stanowiska inspektora nadzoru robót mostowych z dnia 08.07.2019 r. stan

litej konstrukcji betonowo-ceglanej, wypełnionej w całości betonem (o czym już wcześniej, dnia 11.03.2019 informował Zamawiającego podczas cyklicznych narad koordynacyjnych). Wykonawca, jak pisze dalej w w/w piśmie, nie był w stanie przewidzieć zakresu tych prac, które nie były objęte dokumentacją, tym samym nie mógł dokonać ich wyceny. Wartość dodatkowych prac wyceniona została przez Zamawiającego na 385 800, 00 zł netto.

Powiat Tczewski nie podzielił zdania Wykonawcy, że wymienione wyżej zmiany były istotnymi i nie było aneksu do umowy w tych sprawach oraz płatności wyżej wskazanych kwot.

W dniu 15.04.2019 r. w trakcie robót rozbiórkowych istniejącego przyczółka i robót ziemnych pod nowy przyczółek Wykonawca natrafił na zabytkowy kamień węgielny. Prowadzone w związku z tym, przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, postępowanie, ograniczyło wykonywanie robót w rejonie projektowanego przyczółka na około 2 tygodnie.

W ostatniej dekadzie maja 2019 r. w wyniku obfitych opadów deszczu w południowych rejonach Polski na górnym odcinku Wisły wystąpiły bardzo wysokie stany wody w rzece. Fala wezbraniowa na wysokości Tczewa pojawiła się na przełomie maja i czerwca 2019 r. i spowodowała utrudnienia w realizacji robót. Na przyczółku woda wdarła się na całą powierzchnię wykonanego „korka” pod fundament przyczółka, uniemożliwiając roboty szalunkowe i zbrojarskie, a w nurcie rzeki uniemożliwiając wykonywanie podpór tymczasowych i innych z użyciem sprzętu pływającego. Wznowienie robót nastąpiło w połowie czerwca 2019 r.

W międzyczasie Starostwo czyniło też starania o przekazanie mostu władzom państwowym. W dniu 17.09. 2019 roku skierowano list do prezydenta RP Andrzeja Dudy oraz premiera Mateusza Morawieckiego.

26.11.2019 Rada Powiatu Tczewskiego przyjęła rezolucję dot. przyszłości Mostu Tczewskiego, w której „apeluje do parlamentarzystów i Rządu o zapewnienie środków finansowych na dokończenie remontu Mostu Tczewskiego oraz przyjęcie obiektu przez Skarb Państwa”.

## Wnioski

Powodem wstrzymania prac remontowych na moście tczewskim przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków było stwierdzenie, że przęsła mostu wykonane w konstrukcji angielskiej typu ESTB, stanowią unikatowe i prawdopodobnie jedyne zachowane w Europie przęsła mostowe tego typu (jedynie w Polsce), dlatego należy je zachować. Konserwator w trakcie wykonywania planowanych prac remontowych stwierdził, że przęsła te są cięte i oddawane na złom. PWKZ Igor Strzok w uzasadnieniu do wydanego postanowienia o wstrzymaniu prac remontowych powołał się na nowe, nieznane w 2017 roku (w momencie wydania decyzji o pozwoleniu na przebudowę) okoliczności, powołując się na informacje pozyskane w 2019 r. Jednak jak wskazano w postanowieniu Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 26.11.2019 nie były to „nowe i nieznane wcześniej okoliczności”, których pozyskanie przez PWKZ mogło skłonić do zmiany wcześniej wydanego pozwolenia na budowę. Podobnie Powiat Tczewski w piśmie z 05.12.2019 wskazał na dokumenty, które znane były Konserwatorowi Zabytków w momencie wydawania decyzji o pozwoleniu na przebudowę mostu. Ponadto po wstrzymaniu prac remontowych Społeczny Komitet Odbudowy Mostu skierował pismo do Wiceprezesa Rady Ministrów Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego Piotra Glińskiego, w którym można przeczytać m.in. „Na rzece Biebrzy w Osowcu funkcjonuje do dnia dzisiejszego most kolejowy w całości zbudowany z przęseł ESTB. Oznacza to, że obecnie demontowane w Tczewie przęsła nie są żadnym „unikatem” na skalę Polski i Europy.”

Należy zauważyć, że dokumentacja projektowa przebudowy mostu przewidywała demontaż powojennych przęseł ESTB i wstawianie w ich miejsce replik konstrukcji XIX-wiecznej wykonanych współcześnie. Demontaż poprzez rozkręcenie istniejących śrub w przęsłach ESTB nie był ujęty w umowie Powiatu z Wykonawcą. Wg zapisów w projekcie, dopuszczone było cięcie elementów, a Wykonawca miał dokonać ostatecznej szczegółowej technologii i organizacji robót rozbiórkowych na podstawie projektu wykonawczego, uwzględniając sprzęt, technologie i doświadczenie jakim dysponuje. Potwierdza to także postanowienie Generalnego Konserwatora Zabytków z dnia 26.11.2019, które mówi, że w odniesieniu do rozbiórki przęseł ESTB, w dokumentacji projektowej nie określono sposobu ich demontażu.

Wykonawca ciął elementy przęseł ESTB na mniejsze fragmenty ze względu na ich bardzo duże skorodowanie, które uniemożliwiały demontaż w całości oraz możliwości sprzętowe jakie posiadał na placu budowy. Ministerstwo Kultury w



techniczny przęsł jest bardzo zły, a demontaż przęsł metodą rozkładania (rozkręcania) i następnie składania jest niemożliwy, „Demontaż przęsł jest możliwy jedynie poprzez palenie fragmentów konstrukcji, co w zdecydowanym stopniu utrudnia ponowne scalanie elementów (fragmentów przęsła) do późniejszej ekspozycji.” Pismo – postanowienie Generalnego Konserwatora Zabytków kończy się stwierdzeniem, że „organ ochrony zabytków przeprowadzi postępowanie wyjaśniające we wskazanym powyżej zakresie i stosownie do jego wyniku wyda rozstrzygnięcie”.

W dniu 27.11.2019 na terenie budowy miała miejsce kontrola ze strony Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. W protokole z kontroli w punkcie 5, PWKZ stwierdził, że „Wschodnia końcówka przęsła, z elementami służącymi posadowieniu go na podporze nr 3 jest w stanie na tyle dobrym, że pozwala na dobre rokowania odnośnie możliwości demontażu poprzez rozkręcanie, a w przypadku trudności z ich rozkręcaniem dopuszczalne jest obcinanie śrub”.

Pismem z dnia 05.12.2019 Starostwo Powiatowe złożyło do PWKZ uwagi do powyższego protokołu z kontroli – „Zdaniem Inwestora cały odcinek przęsła ESTB jest w złym stanie technicznym ...”. i wymienione są dokumenty, na które powołuje się Powiat:

- Karta ewidencyjna zabytków architektury i budownictwa, z 1996 r.
- „Ekspertyza – przywrócenie ruchu pieszego i rowerowego” z czerwca 2012 r.
- Stanowisko inspektora nadzoru robót mostowych w sprawie przygotowania odcinka przęsła ESTB do późniejszej ekspozycji” z lipca 2019 r.

Powiat nie zgodził się ze stanowiskiem PWKZ, że wschodnia końcówka przęsła jest w dobrym stanie pozwalającym na demontaż poprzez rozkręcanie śrub.

W piśmie z dnia 30.12.2019, PWKZ wydał zalecenia bezzwłocznego opracowania koncepcji, następnie projektu wykonawczego zabezpieczenia podpór przęsła ESTB oraz zabezpieczenia na placu budowy elementów przęsła, które zostało już odcięte.

W dniu 20.01.2020 Starostwo Powiatowe złożyło zastrzeżenia do powyższego pisma PWKZ. Powiat Tczewski wskazał, że prace zabezpieczające na moście prowadzone są od września 2019 oraz, że prace prowadzone są zgodnie z aktualnymi pozwoleniami.

08.01.2020 roku pomiędzy Powiatem, a Wykonawcą podpisano Aneks nr 3 do umowy na przebudowę mostu z dnia 20.07.2018 dot. realizacji prac zabezpieczających i dodatkowych (wskutek wstrzymania prac przez PWKZ). Na podstawie protokołu konieczności z dnia 27.11.2019 wartość prac została wyceniona na kwotę 8 819 850,64 zł. Protokół konieczności robót zamiennych został sporządzony zgodnie z wzorem stanowiącym zał. nr 4.9 do umowy na przebudowę mostu nr WI.032.344.2018 z dnia 20.07.2018. Niniejszym protokołem wyłącza się zakres robót budowlanych wynikających z umowy z dnia 20.07.2018, które wskutek działań PWKZ nie mogły być realizowane lub też zostały zaniechane z uwagi na konieczność wykonania robót zamiennych. Termin wykonania robót ustalono do 15.03.2020, przy założeniu występowania warunków atmosferycznych umożliwiających prowadzenie prac. Jednocześnie ustalono, że realizacja robót zamiennych zgodnie z ww. protokołem konieczności i kosztorysem, będzie stanowiła wykonanie umowy z dnia 20.07.2018 roku.

Ostatecznie prace przy przebudowie mostu prowadzone przez Wykonawcę Banimex zostały zakończone w maju 2020 roku.

### **Ponadto w trakcie prac remontowych wystąpiły inne zmiany i zdarzenia.**

Dnia 25.07.2019 Wykonawca pisemnie poinformował Powiat, że parametry warstw geotechnicznych są inne w odniesieniu do geologii zawartej w dokumentacji projektowej, dot. podłoża gruntowego w obrębie filara nr 20.

03.10.2019 Główny Wykonawca Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Banimex Sp. z o.o. wystąpiło o dodatkową płatność na pokrycie kosztów niezbędnych do przeprowadzenia rozbiórki filara w osi P20 o wartości 339 577,00 zł netto. W piśmie Wykonawca wskazał, że w kosztorysie inwestorskim przewidziano kubaturę podpory do rozbiórki w ilości 650,00 m<sup>3</sup>, natomiast rzeczywista objętość podlegająca rozbiórce wyniosła 1 663,33 m<sup>3</sup>. Wg Wykonawcy, do czasu rozpoczęcia prac nie można było dokładnie oszacować ilości fundamentów do rozbiórki, ponieważ płyta fundamentowa przykryta była narzutem kamiennym.

Podobna sytuacja miała miejsce w odniesieniu do rozbiórki pozostałości przyczółka w osi P10. W piśmie z dnia 03.10.2019 Wykonawca stwierdził, że w trakcie prac natrafił na podziemną, niezidentyfikowaną przeszkodę w postaci

piśmie z dnia 26.11.2019 stwierdziło, że elementy przęsła numer 2 i 3 tj. ESTB, wpisane do rejestru zabytków decyzją PWKZ w 2016 roku, zostały przeznaczone do rozbiórki, w celu zastąpienia ich kratownicami nawiązującymi do kratownic tzw. przęsła Lentze'a. Mówi o tym także stanowisko inspektora nadzoru robót mostowych z dnia 08.07.2019.

Niemniej jednak wskazane powyżej stanowisko inspektora nadzoru nie wyklucza obowiązku zachowania fragmentów przęsła ESTB, lecz mówi, że „Demontaż przęsła jest możliwy jedynie poprzez palenie fragmentów konstrukcji, co w zdecydowanym stopniu utrudnia ponowne scalanie elementów (fragmentów przęsła) do późniejszej ekspozycji.” (utrudnia, a nie czyni niemożliwym).

W opinii zespołu kontrolnego Komisji Rewizyjnej powyżej opisany sposób demontażu przez cięcie nie zwalniał Inwestora, ani Wykonawcy od obowiązku wybrania spośród pociętych fragmentów mostu jak najlepiej zachowanych elementów przęsła ESTB, wskazanych w dokumentacji projektowej, w celu ich późniejszej ekspozycji. Nie było natomiast obowiązku, aby te elementy za wszelką cenę demontować w całości. Elementy mostu ESTB, które miały być zachowane, mogły być wcześniej pocięte na mniejsze kawałki, a następnie złożone w całość w celu ekspozycji. Mówi o tym punkt 6 projektu - Koncepcja ekspozycji przęsła ESTB, iż zdemontowane elementy przęsła ESTB należy złożyć „w bryłę ekspozycyjną”.

W tym miejscu należy zauważyć, że Powiat Tczewski już w lutym 2019 r. informował PWKZ, że z rozebranych elementów mostu wybrał 14,5 metrowy odcinek przęsła, które mogłoby być najciekawsze pod kątem technicznym i historycznym (odcinek zawierający element bramowy). Całkowita długość elementów do ekspozycji wg dokumentacji projektu wykonawczego po zmianach miała wynieść 15,25 mb, a więc wybrany w lutym 2019 r. przez Powiat odcinek był tylko o 75 cm krótszy.

W toku prowadzonych prac, elementy wybranego 14,5 metrowego odcinka przęsła ESTB zalegały na barkach, na placu budowy i wobec braku decyzji PWKZ w kolejnych miesiącach, następnie po uchyleniu decyzji PWKZ, fragmenty te zostały oddane na złom (PWKZ nie odniósł się do pisma Powiatu z dnia 22.02.2019 informującym o wybraniu fragmentów przęsła do ekspozycji, o czym mowa wcześniej w niniejszym raporcie). Istotne jest, że Powiat wraz z nadzorem budowlanym wskazał na możliwość zachowania innego odcinka przęsła ESTB, znajdującego się od strony Lisewa, które jest w jeszcze lepszym

stanie niż wskazane w lutym 2019 roku i podobnie jak wcześniej proponowany odcinek zawiera element bramowy (co jest cenne ze względów historycznych). Ta część mostu nie została zdemontowana na etapie obecnie zakończonych robót. Tak więc, zachowanie do ekspozycji odcinka przęsła ESTB jest wciąż możliwe do realizacji w toku kolejnych etapów przebudowy mostu tczewskiego. Do ustalenia pozostaje kwestia ewentualnej ekspozycji. Zakupione przez Powiat w tym celu działki znajdują się przy wjeździe na most od strony Tczewa, tuż obok miejsca, gdzie ma zostać odbudowany portal wjazdowy. Ewentualne postawienie w tym miejscu ekspozycji elementów przęsła ESTB będzie kolidowało z odbudowanym portalem. Zdaniem zespołu kontrolnego Komisji Rewizyjnej należy poszukać innego miejsca na taką ekspozycję.

Mimo powyżej przytoczonych faktów, PWKZ w trakcie realizacji prac remontowych zmienił stanowisko i zażądał zachowania całych fragmentów zabytkowych przęseł ESTB (bez dokładnego określenia), co nie było ujęte w dokumentacji przebudowy mostu, ani w umowie Powiatu z Wykonawcą. Prace zostały wstrzymane pod koniec września 2019 r., w momencie zaawansowanych robót, pełnego zaangażowania pracowników i sprzętu. Złożoność tego typu inwestycji, prowadzonej na zabytkowym moście największej rzeki w Polsce, wykluczać powinna nagle decyzje, niezgodnione z Wykonawcą na placu budowy. Wykonawca, nadzór inwestycyjny oraz inwestor – Powiat Tczewski, powinni byli zostać jasno poinformowani o obawach Konserwatora Zabytków, aby wspólnie poszukać jak najlepszego rozwiązania w sytuacji pojawiających się zastrzeżeń. W opinii zespołu kontrolnego Komisji Rewizyjnej, Konserwator Zabytków mógł zastosować inne instrumenty do rozwiązania zaistniałego, jego zdaniem, problemu. Wstrzymanie prac było rozwiązaniem rodzącym poważne konsekwencje finansowe, organizacyjne. Decyzja PWKZ spowodowała niebezpieczeństwo poważnej katastrofy budowlanej, ponieważ pozostały fragment demontowanych przęseł ESTB opierał się na tymczasowej konstrukcji wbitej w dno Wisły i nie posiadał żadnego zabezpieczenia przed krą. Ponadto w ramach prac zdemontowano betonową izbicę chroniącą filar nurtowy mostu kolejowego, co powodowało zagrożenie dla tego mostu, zaliczanego w Polsce do tzw. infrastruktury krytycznej.

Następstwem wstrzymania przebudowy mostu był cały szereg pism przewołanych w niniejszym raporcie, w tym odwołania, zażalenia, kolejne decyzje i postanowienia. Należy zauważyć, że na oba postanowienia/decyzje PWKZ, zarówno pierwsze z dnia 26.09.2019 (o wstrzymaniu prac

remontowych) oraz drugie z dnia 10.10.2019 (pozwalającą na powrót na prowadzenie częściowych prac, ale zdaniem Powiatu nieprecyzyjnie określonych), Powiat Tczewski złożył zażalenia, następnie odwołał się od tych decyzji, co w konsekwencji doprowadziło do ich uchylecia.

Oprócz wspomnianych problemów organizacyjnych i zagrożenia katastrofą, wstrzymanie prac przyczyniło się także do kolejnych kosztów dot. opracowania nowej dokumentacji, prac zabezpieczających i dodatkowych na kwotę 8 819 850,64 zł brutto. Zgodnie z pismem Starosty Tczewskiego do Ministerstwa Infrastruktury Departamentu Dróg Publicznych z dnia 21.11.2019, Powiat Tczewski pokrywał te koszty ze środków z rezerwy subwencji zarezerwowanej na realizację przedmiotowego zadania.

Środki te mogłyby zostać zużytkowane zgodnie z pierwotnym planem na dokończenie II etapu prac.

Efekt wstrzymania prac jest brak wykonania całości planowanego drugiego etapu przebudowy mostu, a całość planowanych prac przedłużyła się o kilka miesięcy. Demontaż przęsła ESTB udało się wykonać w 60% procentach. Prace przy filarze i izbicy udało się wykonać w około 20%. Na ukończenie prac ujętych w planowanym II etapie potrzeba szacunkowo dodatkowych 12 mln zł.

Zarząd Powiatu Tczewskiego prowadzi negocjacje z Wykonawcą przebudowy mostu. Obecnie Banimex nie wystąpił z żądaniem zapłaty tytułem przedstawianych wcześniej kosztów postoju wynikających z nagłego wytrzymania prac przez Konserwatora Zabytków.

Warto też zauważyć, chociaż nie jest to związane bezpośrednio z przeprowadzoną kontrolą, że brakuje obecnie jasnej wizji zagospodarowania mostu tczewskiego po zakończeniu odbudowy. Nie ma planów czy w tym miejscu będzie muzeum, czy inna placówka, jaka będzie działalność wykorzystująca potencjał odbudowanego mostu do turystyki i promocji miasta oraz regionu. Bez względu na formalną przyszłość mostu (czy będzie przekazany Państwu czy pozostanie w zarządzie Powiatu) zespół kontrolny postuluje, aby zarząd Powiatu i radni Rady Powiatu Tczewskiego aktywnie współdziałali ze wszystkimi środowiskami w celu wypracowania jak najlepszej koncepcji w tym zakresie.

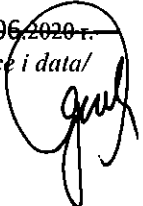


Po zapoznaniu się z placem budowy w drugiej połowie czerwca 2020 r. (po zejściu Wykonawcy firmy Banimex z terenu budowy), zespół kontrolny postuluje rozważenie instalacji monitoringu wizyjnego. Na placu budowy zgromadzona jest duża ilość nowych materiałów – kamienia i okładzin. Chociaż teren i materiały zabezpieczone są należycie, zdaniem zespołu kontrolnego wskazany byłby montaż kilku kamer obejmujących swym zasięgiem teren nabrzeża od strony Tczewa.

### Podsumowanie

Komisja Rewizyjna nie wnosi zastrzeżeń do działań Powiatu Tczewskiego w związku z realizacją zadania przebudowa mostu tczewskiego i podejmowanych działań wynikających ze wstrzymania prac przez PWKZ. Powiat na wszystkich etapach zadania działał transparentnie, w oparciu o aktualną dokumentację i decyzje administracyjne.

*Kierownik kontrolowanej jednostki został poinformowany o przysługującym mu prawie zgłaszania zastrzeżeń do treści protokołu w terminie 7 dni po przedłożeniu protokołu do podpisania.*

09072020  
Tczew, 29.06.2020 r.  
/miejsce i data/  


STAROSTA

Mirosław Augustyn  


.....  
/podpis kierownika kontrolowanej jednostki/

Zespół Kontrolny:

1. Tomasz Kotlenga .....
2. Jiří Studený .....
3. Piotr Łaga ..... 