

## Protokół

Z kontroli przeprowadzonej w ramach planu kontroli Komisji Rewizyjnej Rady Powiatu w Poznaniu, przyjętego Uchwałą Nr XX/288/VII/2025 z 17 grudnia 2025 r.

Zespół Kontrolny w składzie:

1. Seweryn Waligóra – przewodniczący zespołu,
2. Jan Broda – członek,
3. Dominika Buczkowska – członek,
4. Artur Chwiłkowski – członek,
5. Andrzej Strażyński – członek,

przeprowadził w dniu 11 marca 2026 r. kontrolę inwestycji dotyczącej drogi 2401P, w miejscowości Dąbrówka, gm. Dopiewo.

Pismem z dnia 23 lutego 2026 r. (nr BR.1711.4.2026) Starosta Poznański został zawiadomiony o zamiarze przeprowadzenia kontroli inwestycji dotyczącej drogi 2401P, w miejscowości Dąbrówka, gm. Dopiewo.

Kontrolę przeprowadził, na podstawie Upoważnienia nr 4/2026 z dnia 23 lutego 2026 r., Zespół Kontrolny w składzie: Seweryn Waligóra – przewodniczący zespołu, Jan Broda, Dominika Buczkowska, Artur Chwiłkowski i Andrzej Strażyński.

Komisja, pismem z dnia 23 lutego 2026 r. (nr BR.1711.4.2026) wskazała zakres kontroli, który obejmował kwestię inwestycji dotyczącej drogi 2401P, w miejscowości Dąbrówka, gm. Dopiewo.

W trakcie kontroli wyjaśnień udzielił Pan Marek Borowczak, Dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych w Poznaniu.

Pan Marek Borowczak poinformował, że postępowanie rozpoczęło się 26 marca 2024 r. zatwierdzeniem wniosku o udzielenie zamówienia publicznego. Inwestycję prowadzono w trybie podstawowym bez negocjacji, a szacunkowa wartość zadania opiewała na kwotę 8 934 946,44 zł brutto. Kryteria oceny ofert obejmowały: cenę (60%), okres rękojmi (20%) oraz doświadczenie kierownika budowy (20%). W toku postępowania wpłynęło szereg zapytań od potencjalnych wykonawców (m.in. firm POL-DRÓG, COLAS, EUROVIA i STRABAG), co skutkowało modyfikacjami Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ) oraz dwukrotnym przesunięciem terminu otwarcia ofert. Ostatecznie, 10 maja 2024 r. otwarto 7 ofert. Najkorzystniejszą ofertę złożyła firma POL-DRÓG Drawsko Pomorskie S.A. z kwotą 8 173 862,53 zł. Umowa z wykonawcą została podpisana 5 czerwca 2024 r.

Realizacja inwestycji i organizacja ruchu

Plac budowy został przekazany 12 czerwca 2024 r., a właściwe roboty budowlane rozpoczęły się 29 lipca 2024 r. Ze względu na bliskość drogi ekspresowej S11 i ryzyko zatorów, przy drugim etapie prac zastosowano innowacyjne rozwiązanie hybrydowe w organizacji ruchu – specjalistyczną sygnalizację sterowaną pilotem, co pozwoliło na płynny przejazd autobusów i zminimalizowało utrudnienia dla mieszkańców. W trakcie prac, na wniosek mieszkańców, podjęto kroki w celu ochrony zieleni. Ocalono 28 drzew o obwodzie powyżej 20 cm, które pierwotnie były przeznaczone do wycinki . Należy odnotować, że 6 marca 2025 r. na wykonawcę nałożono karę umowną w wysokości 10 000 zł z powodu braków w oznakowaniu tymczasowym.

#### Zmiany w umowie i roboty dodatkowe.

W trakcie trwania inwestycji podpisano 5 aneksów do umowy oraz 3 protokoły konieczności. Kluczowe zmiany obejmowały:

- Roboty dodatkowe: związane z organizacją ruchu, budową kanalizacji deszczowej (rozbiórki i odtworzenie nawierzchni), aktualizacją projektu stałej organizacji ruchu oraz poprawą bezpieczeństwa pieszych (umocnienie pobocza przy sklepach Lidl i Żabka, budowa chodnika przy przejeździe kolejowym).
- Terminy: ze względu na konieczność wykonania prac dodatkowych oraz przerwę spowodowaną warunkami atmosferycznymi (luty 2025 r.), termin zakończenia robót przesunięto z 5 maja na 31 maja 2025 r. Zmiana nazwy wykonawcy: na POL-DRÓG S.A.

#### Podsumowanie finansowe i zakres rzeczowy

Zakończenie robót nastąpiło 30 maja 2025 r., a odbiór końcowy podpisano 18 czerwca 2025 r. Decyzję o pozwoleniu na użytkowanie uzyskano 27 sierpnia 2025 r.

Ostateczna wartość inwestycji wyniosła 8 699 329,08 zł brutto. Zadanie zostało dofinansowane z dwóch źródeł:

Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg: 3 484 100,00 zł

Gmina Dopiewo: 2 300 000,00 zł.

Dodatkowe koszty obejmowały nadzór inwestorski (157 800 zł), aktualizację dokumentacji projektowej (44 280 zł) oraz koszty tablicy informacyjnej i likwidacji urządzeń oświetleniowych.

W ramach zadania wykonano: przebudowę ok. 0,8 km drogi, budowę ronda na skrzyżowaniu z ul. Komornicką i Lipową, kanalizację deszczową, oświetlenie, zatoki autobusowe z wiatami, chodniki, ścieżkę rowerową oraz nowe nasadzenia zieleni na wyspie ronda.

Pan Andrzej Strażyński poruszył kwestię tzw. „ocalenia drzew” w kontekście procesu projektowego. Zapytał, czy kwalifikacja drzew do wycinki zależy wyłącznie od projektanta, czy też wynika z konkretnych uwarunkowań danego przypadku. Zauważył, że dzięki czujności i interwencji mieszkańców udało się uratować 28 drzew, które pierwotnie były przeznaczone do usunięcia. Wyraził

opinię, że projektantom brakuje wyczulenia w weryfikacji drzewostanu, a najprostszym rozwiązaniem projektowym jest często wpisanie drzew do usunięcia. Podkreślił, że nowe nasadzenia nie są równoważne ze starymi drzewami pod względem wartości przyrodniczej.

Pan Marek Borowczak doprecyzował, że wśród ocalonych 28 sztuk większość stanowiły drzewa o obwodzie do 20 cm, a jedynie trzy sztuki przekraczały ten wymiar. Zauważył, że brak aktywności mieszkańców skutkowałby realizacją wycinki zgodnie z pierwotnym planem projektanta.

Pan Seweryn Waligóra odniósł się do kwestii gatunkowej wycinanych drzew. Wyjaśnił, że w przypadku topoli wycinka jest często uzasadniona względami bezpieczeństwa. Topola jest gatunkiem kruchym, podatnym na wywroty i łamanie konarów podczas wiatrów, co stwarza realne zagrożenie dla życia i zdrowia.

Pan Marek Borowczak odpowiadając na pytanie radnego Artura Chwiłkowskiego wyjaśnił, że uratowanie wspomnianych drzew nie generowało dodatkowych wydatków, a wręcz ograniczyło koszty, gdyż zrezygnowano z planowanych prac wycinkowych. Następnie poinformował o nowych wytycznych projektowych Ministerstwa. Zgodnie z nimi, drogi o prędkości powyżej 50 km/h muszą posiadać „strefę bez przeszkód”. Wyjaśnił, że za przeszkodę uznaje się m.in. rowy, ścieżki rowerowe oraz drzewa. W praktyce oznacza to, że każda przebudowa drogi wiążąca się z jej poszerzeniem wymusi wycinkę drzew znajdujących się w poboczu, aby uzyskać zgodę na realizację inwestycji (ZRID). Zazaczył, że przepisy te są bardzo rygorystyczne i nie przewidują wyjątków, co znacznie utrudnia zachowanie przydrożnych alei.

Zespół kontrolny nie wniósł uwag do sprawdzanych spraw.

Na tym zakończono kontrolę.

Protokół z kontroli przyjęto na posiedzeniu Komisji Rewizyjnej w dniu 16 kwietnia 2026 r.

Protokół sporządzony w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach otrzymują:

1. Pan Jan Grabkowski – Starosta Poznański.
2. a/a Komisji Rewizyjnej.

Na tym protokół zakończono i podpisano.

Podpisy członków Zespołu Kontrolnego:

1. Seweryn Waligóra .....

2. Jan Broda .....
3. Dominika Buczkowska .....
4. Artur Chwiłkowski .....
5. Andrzej Strażyński .....

Podpis kierownika kontrolowanej jednostki

.....