



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Bydgoszczy

LBY.410.019.05.2016
P/16/061

TEKST JEDNOLITY

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli

P/16/061 - Budowa systemu publicznego transportu zbiorowego na terenie Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego

Jednostka
przeprowadzająca
kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Bydgoszczy

Kontrolerzy

1. Mateusz Grynicz, specjalista kontroli państwowej, upoważnienia do kontroli nr: LBY/106/2016 z 16 listopada 2016 r., LBY/101/2017 z 14 lipca 2017 r.
2. Marta Ostrowska, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LBY/107/2016 z 16 listopada 2016 r.
3. Jarosław Słaby, doradca prawny, upoważnienie do kontroli nr LBY/114/2017 z 3 sierpnia 2017 r.

(dowód: akta kontroli str. 1-2, 3199, 3208)

Jednostka
kontrolowana

Tramwaj Fordon Sp. z o.o.¹, ul. Jagiellońska 94c, 85-027 Bydgoszcz

Kierownik jednostki
kontrolowanej

Maciej Kozakiewicz, Prezes Zarządu² (Dyrektor Spółki)

(dowód: akta kontroli str. 3-6, 14-39)

II. Ocena kontrolowanej działalności³

Ocena ogólna

Działania Spółki w latach 2011-2016 związane z realizacją Projektu pn. „Budowa linii tramwajowej do dzielnicy Fordon z przebudową układu drogowego w Bydgoszczy” przyczyniły się do poprawy skomunikowania transportu publicznego na trasie Fordon – centrum miasta Bydgoszczy, a w obszarze węzła Bydgoszcz Wschód – do usprawnienia przesiadek między przystankami tramwajowymi komunikacji miejskiej a peronami stacji kolejowej.

Realizacja Projektu wpisywała się w założenia podstawowych dokumentów strategicznych dotyczących transportu publicznego na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, tj. Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bydgoszczy. Skontrolowany projekt służył podniesieniu jakości i zakresu wyposażenia infrastruktury przystankowej, węzłów przesiadkowych oraz środków transportowych. Zakupiono tabor tramwajowy zapewniający mniejszą szkodliwość oddziaływania na środowisko naturalne oraz większy komfort i bezpieczeństwo podróży. Wdrożone rozwiązania mogą przyczynić się do zmniejszania udziału transportu samochodowego indywidualnego w obsłudze komunikacyjnej centrum miasta Bydgoszczy oraz do zwiększania udziału transportu szynowego w przewozach pasażerskich.

Kontrola wykazała jednak nieprawidłowości dotyczące m.in.:

¹ Jednoosobowa spółka Miasta Bydgoszcz powstała na mocy uchwały Rady Miasta z dnia 18 lutego 2009 r. nr XLII/601/09, Dalej: Spółka, Tramwaj Fordon, TF lub Jednostka kontrolowana.

² Od 1 lipca 2015 r., poprzednio w okresie od 5 marca 2009 r. do 1 stycznia 2015 r. Prezesem Spółki był Witold Dębicki, w okresie od 30 stycznia 2015 r. do 30 czerwca 2015 r. Prezesem był Michał Buzalski.

³ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie.

- nierzetelnego odbioru dokumentacji projektowej w części dotyczącej robót torowych na trasie tramwajowej do Fordonu, która nie uwzględniała:
 - a) wymagań dotyczących warunków termicznych montażu toru i wymagań dotyczących zagęszczenia powierzchniowego podsypki tłuczniowej;
 - b) warunków wykonania regulacji naprężeń w tokach szynowych toru bezстыkowego w sytuacji braku możliwości dotrzymania podczas budowy granicznych wartości temperatury neutralnej;
 - c) uzasadnienia zasadności zastosowania w torze bezстыkowym, na szlaku poza obiektami inżynierskimi, przyrządów wyrównawczych oraz wymagań obejmujących charakterystykę konstrukcyjno - materiałową, kryteria wyboru lokalizacji i warunki montażu w torze przyrządów wyrównawczych;
- nierzetelnego odbioru dokumentacji projektowej w części dotyczącej węzła przesiadkowego Bydgoszcz Wschód, która nie uwzględniała:
 - a) wymogów określonych w § 134 ust. 1 i ust. 2 pkt. 1 lit. a i pkt. 2 lit. a rozporządzenia w sprawie drogowych obiektów inżynierskich⁴ (na schodach łączących przystanki autobusowe „Dworzec Wschód” przy ul. Kamiennej z estakadą oraz łączących przystanki tramwajowe „Bajka” z wiaduktem);
 - b) wymogów określonych w § 134 ust. 1 pkt. 2 i ust. 2 pkt. 2 lit. a ww. rozporządzenia w sprawie drogowych obiektów inżynierskich (na schodach klatek schodowych łączących perony kolejowe z estakadą w ramach węzła przesiadkowego Bydgoszcz Wschód);
 - c) konkretnych wymagań stawianych peronowi w zakresie tolerancji wykonania peronowej krawędzi dostępu;
- nierzetelnego nadzoru nad Wykonawcą trasy tramwajowej do Fordonu, w szczególności:
 - a) nieudokumentowania w trakcie procesu budowlanego wykonania regulacji naprężeń w tokach szynowych oraz powierzchniowego zagęszczenia podsypki;
 - b) pozostawienia nieciągłości toków szynowych po ich awaryjnym przecięciu;
- nierzetelnego nadzoru nad Wykonawcą peronów stacji Bydgoszcz Wschód w czasie przekazywania ich do eksploatacji, w szczególności: nie zapewnienia wykonania pomiarów układu geometrycznego peronu nr 1 przy torze nr 201 oraz peronu nr 2 przy torze nr 202 oraz nie zapewnienia dokonania oceny prawidłowości finalnego stanu geometrycznego tych peronów;
- nienależytego wykonania części zakresu robót budowlanych, o czym świadczą m.in.: nieszczelności zadaszania biegów schodów i spoczników w trzech klatkach schodowych łączących perony stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód z peronami tramwajowymi na estakadzie; nierówności nawierzchni peronowej przy wejściu do windy łączącej peron nr 1 kolejowej stacji Bydgoszcz Wschód z peronem tramwajowym na estakadzie (kierunek „Rycerska”); nierówności torowiska tramwajowego;
- dokonania istotnej zmiany postanowień Umowy dostawy⁵ w zakresie terminu dostawy dwóch pierwszych tramwajów niskopodłogowych PESA SWING

⁴ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowie obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735, ze zm.).

⁵ Umowa nr 1/TF/2014 z 7 sierpnia 2014 r., dalej: Umowa dostawy.

w stosunku do postanowień określonych w Umowie ramowej⁶, co stanowiło naruszenie art. 101 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 UPZP⁷;

- wprowadzenia do Umowy dostawy zmian z zakresie funkcjonalności biletomatów, w które powinny być wyposażone zamówione tramwaje, bez zachowania formy pisemnej;
- wystawienia z datą 31 grudnia 2015 r. dowodów przyjęcia środka trwałego dotyczących 11 z 12 tramwajów objętych umową dostawy nr 1/TF/2014 z dnia 7 sierpnia 2014 r. pomimo, że ww. tramwaje nie były w tym dniu kompletne i zdadne do użytku, tj. nie spełniały definicji środka trwałego określonej w art. 3 ust. 1 pkt. 15 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości⁸.

Izba zwróciła uwagę na to, że pomimo zastosowania rozwiązań służących zapewnieniu atrakcyjności i dostępności węzła przesiadkowego Bydgoszcz Wschód występują na nim niedogodności dla pasażerów, takie m.in. jak: błędne oznaczenia lokalizacji oraz kierunków na tablicach z planem stacji Bydgoszcz Wschód; brak jednolitości oznakowania dojść do wind i schodów zastosowanych na peronach tramwajowych na estakadzie w porównaniu do rozwiązań zastosowanych na peronach stacji kolejowej pod estakadą; brak miejsc parkingowych dla samochodów (w tym stanowisk dla osób niepełnosprawnych) i rowerów; brak punktu sprzedaży biletów komunikacji miejskiej (np. biletomatu) dla pasażerów przesiadających się z peronów kolejowej stacji Bydgoszcz Wschód na przystanki tramwajowe na estakadzie.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

Opis stanu
faktycznego

W dniu 27 grudnia 2013 r. Spółka zawarła ze Skarbem Państwa – Centrum Unijnych Projektów Transportowych⁹ umowę o dofinansowanie projektu pn. „Budowa linii tramwajowej do dzielnicy Fordon z przebudową układu drogowego w Bydgoszczy”¹⁰. Zawarcie Umowy o dofinansowanie i przystąpienie do prac związanych z Projektem zostało poprzedzone zawarciem umowy dotyczącej przygotowania projektu indywidualnego nr POLIŚ 7.3 – 18 z Listy Projektów Indywidualnych¹¹ zawartej pomiędzy Samorządem Województwa Kujawsko-Pomorskiego a CUPT.

W ramach Projektu: (1) została opracowana dokumentacja projektowa dla inwestycji pn. *Budowa linii tramwajowej do dzielnicy Fordon z przebudową układu drogowego w ciągu ulic Fordońska, Lewińskiego, Akademicka i Andersa i węzłem integracyjnym w obszarze stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód w Bydgoszczy*¹²; (2) zrealizowano Inwestycję określoną w pkt. (1) i zaangażowano Inżyniera Kontraktu w celu wykonania czynności nadzoru i kontroli, zarządzania projektem pod względem

⁶ Umowa ramowa nr 24/KP/2011 z 22 marca 2011 r., dalej: Umowa ramowa.

⁷ Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015, poz. 2164 ze zm.), dalej „UPZP”, art. 101 w brzmieniu obowiązującym do dnia 27 lipca 2016 r.

⁸ Dz. U. z 2016 r., poz. 1047, ze zm., dalej: ustawa o rachunkowości.

⁹ Instytucja Wdrażająca dalej: CUPT.

¹⁰ Umowa o dofinansowanie nr POIS.07.03.00-00-021/12-00 oraz aneks nr POIS.07.03.00-00-021/12-01 z 16 grudnia 2014 r. i aneks nr POIS.07.03.00-00-021/12-02 z 2 listopada 2015 r., zawarta w ramach działania 7.3: Transport miejski w obszarach metropolitalnych priorytetu VII: Transport przyjazny środowisku Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, dalej: Umowa o dofinansowanie. Wskazany w Umowie o dofinansowanie planowany całkowity koszt realizacji projektu pn. „Budowa linii tramwajowej do dzielnicy Fordon z przebudową układu drogowego w Bydgoszczy”, dalej: Projekt, wyniósł 437.308.983,67 zł, przy czym maksymalna kwota wydatków kwalifikowalnych miała wynieść 350.806.718,95 zł (80,2%). Kwota dofinansowania była uzależniona od wartości wydatków kwalifikowalnych poniesionych w toku realizacji projektu i zatwierdzonych przez Instytucję Wdrażającą i wynosić mogła nie więcej niż 280.645.375,16 zł. Wydatki mogły zostać uznane za kwalifikowalne, w przypadku poniesienia ich zgodnie z postanowieniami Umowy o dofinansowanie oraz Wytłucznicami Ministra Rozwoju Regionalnego w zakresie kwalifikowania wydatków w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, w okresie ich kwalifikowalności, tj. od 26 lutego 2009 r. do 31 grudnia 2015 r. Realizacja zakresu rzeczowego Projektu musiała zostać zakończona wraz z zakończeniem okresu kwalifikowalności wydatków.

¹¹ Umowa nr POIS.7.3.189/09-00 z 3 sierpnia 2009 r.

¹² Dalej: Inwestycja.

finansowym oraz przygotowania dokumentacji do odbioru końcowego; (3) dokonano zakupu 12 sztuk fabrycznie nowych wieloczołowych tramwajów niskopodłogowych przystosowanych do torów 1000 mm na terenie Miasta Bydgoszczy.

Całkowita wartość nakładów inwestycyjnych¹³ poniesionych na realizację Projektu wyniosła 352 371,6 tys. zł netto (96,6% planowanych nakładów).

Wskaźnikami realizacji Projektu było wybudowanie 9,473 km dwutorowej trasy tramwajowej, zakup taboru tramwajowego w ilości 12 sztuk oraz osiągnięcie natężenia 4 562 798 osób korzystających z nowo wybudowanej trasy w skali roku.

(dowód: akta kontroli str. 53-74, 84-95, 521, 525, 2245-2278)

1. W dniu 9 grudnia 2009 r., po przeprowadzeniu postępowania o udzielenie zamówienia w trybie przetargu nieograniczonego¹⁴ Spółka zawarła z wybranym wykonawcą¹⁵ umowę zlecenia opracowania dokumentacji projektowej¹⁶ dla zadania inwestycyjnego pn. *Budowa linii tramwajowej do dzielnicy Fordon z przebudową układu drogowego w ciągu ulic Fordońska, Lewińskiego, Akademicka i Andersa i węzłem integracyjnym w obszarze stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód w Bydgoszczy.*

Umowa miała zostać zrealizowana do 9 grudnia 2012 r.¹⁷ za kwotę ryczałtową 4 150 tys. zł brutto. Funkcję koordynatora prac projektowych i usuwania ewentualnych wad miał pełnić wykonawca projektów drogowych¹⁸. Na wniosek wykonawcy, aneksem nr 1 z 7 maja 2010 r. przedłużono termin realizacji I etapu wykonania zobowiązania do 9 czerwca 2010 r.¹⁹

(dowód: akta kontroli str. 1964-2059, 2073-2078)

W dniu 16 marca 2011 r., w wyniku przeprowadzenia postępowania o zamówienie publiczne w trybie z wolnej ręki²⁰, Tramwaj Fordon zawarł z Konsorcjum umowę²¹ na wykonanie zamówienia dodatkowego – dokumentacji projektowej²². Umowa miała

¹³ Nakłady inwestycyjne dotyczyły m.in.: prac przygotowawczych, prac około-projektowych, umów przyłączeniowych, promocji, zakupu taboru, nadzoru (inżynier kontraktu), robót budowlano-montażowych.

¹⁴ Zamówienie nie było przedmiotem kontroli NIK.

¹⁵ Konsorcjum (dalej: Konsorcjum), którego liderem było Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego Sp. z o.o. z siedzibą w Bydgoszczy (dalej: Lider, Biuro Projektów), a partnerem - ECM Group Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (dalej: Partner, ECM).

¹⁶ Umowa nr 1/TF/2009, dalej: Umowa na opracowanie dokumentacji projektowej. Integralnymi składnikami zawartej Umowy była oferta Wykonawcy, specyfikacja wykonania dokumentacji projektowej oraz umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej Wykonawcy.

¹⁷ Jej realizacja i zapłata ceny zostały podzielone na trzy etapy: I etap – prace przygotowawcze, które miały zakończyć się do 9 maja 2010 r., za które Wykonawcy przysługiwała część (transza I) wynagrodzenia w wysokości 20% kwoty wynagrodzenia ogółem; II etap – wykonanie projektu budowlanego i opracowań związanych do 9 czerwca 2011 r., za które Wykonawcy przysługiwała część wynagrodzenia w wysokości 40% kwoty wynagrodzenia ogółem; III etap – wykonanie projektów wykonawczych, uzyskanie decyzji administracyjnych i pozostałych opracowań do 9 grudnia 2011 r., za które Wykonawcy przysługiwała część wynagrodzenia w wysokości 40% kwoty wynagrodzenia ogółem.

¹⁸ Wykonawca wskazał w ofercie, że w zakresie branży drogowej zrealizuje zadanie przy udziale podwykonawcy – Voessing Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu.

¹⁹ Dnia 29 czerwca 2010 r. Strony zawarły aneks nr 2, a w dniu 25 sierpnia 2010 r. aneks nr 3. Z obu ww. aneksów wynikały zmiany na stanowisku Prezesa Lidera Konsorcjum, który został również wyznaczony przedstawicielem Wykonawcy odpowiedzialnym za prawidłową realizację Umowy.

²⁰ Tj. na podstawie art. 67 ust. 1 pkt 5 lit. b UPZP. Zamówienie nie było przedmiotem kontroli NIK.

²¹ Umowa nr 2/TF/2011, dalej: Umowa na opracowanie dodatkowej dokumentacji projektowej.

²² Pn.: „Roboty dodatkowe w ramach projektu: „Budowa linii tramwajowej do dzielnicy Fordon z przebudową układu drogowego w ciągu ulic Fordońska, Lewińskiego, Akademicka i Andersa i węzłem integracyjnym w obszarze stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód w Bydgoszczy”. Wykonawca miał zrealizować dodatkowe prace projektowe w zakresie robót drogowych i robót z nimi związanych (projekt jezdni o dł. ok. 1,4 km wraz z projektami dot. m.in. oświetlenia, odwodnienia, organizacji ruchu, uzbrojenia w jej obszarze) oraz projekt architektoniczny hali przegładowej na terenie pętli końcowej wraz ze stosownymi instalacjami i przyłączami, przedmiarami robót, kosztorysem inwestorskim i specyfikacjami technicznymi wykonania i odbioru robót. Dodatkowe prace miały także zostać wykonane w zakresie materiałów geodezyjnych, analiz ruchu dwóch skrzyżowań i badań geotechnicznych gruntu.

być zrealizowana do 9 grudnia 2011 r. za wynagrodzeniem ryczałtowym w wysokości 234 930 zł brutto²³.

Wykonawca zrealizował jedynie I etap Umowy na opracowanie dokumentacji projektowej stanowiący prace przygotowawcze, za który uzyskał wynagrodzenie w wysokości 829 999,92 zł brutto, oraz I etap Umowy na opracowanie dodatkowej dokumentacji projektowej, tj. projekt koncepcyjny hali przeglądowej na terenie pętli końcowej, za który otrzymał 46 986 zł brutto²⁴.

(dowód: akta kontroli str. 2060-2072, 2079-2090, 2142-2151)

W związku z niedotrzymaniem przez Wykonawcę²⁵ terminów umownych, 12 września 2011 r. Zamawiający odstąpił od obu ww. umów w częściach dotyczących etapu II i III realizacji²⁶.

(dowód: akta kontroli str. 2091-2196, 2198-2239)

Kolejną umowę zlecenia wykonania dokumentacji projektowej TF zawarł 5 października 2011 r., po przeprowadzeniu postępowania w trybie z wolnej ręki²⁷. Przedmiotem tej umowy były prace określone w etapie II i III Umowy na opracowanie dokumentacji projektowej i Umowy na opracowanie dodatkowej dokumentacji projektowej²⁸. Nowym wykonawcą był Voessing Polska Sp. z o.o.²⁹ - podwykonawca Konsorcjum w realizacji wcześniejszych Umów na opracowanie dokumentacji projektowej i dodatkowej dokumentacji projektowej. Termin realizacji dokumentacji projektowej ustalono na 30 kwietnia 2012 r.³⁰ za wynagrodzeniem ryczałtowym w wysokości 5 774 tys. zł brutto. Voessing wykonała dokumentację projektową w terminie.

(dowód: akta kontroli str. 2279-2308)

²³ Wykonanie przedmiotu Umowy na opracowanie dodatkowej dokumentacji projektowej zostało podzielone na trzy etapy: I etap – wykonanie projektu koncepcyjnego hali przeglądowej na terenie pętli końcowej, którego termin realizacji określono na 31 marca 2011 r., zapłata za I etap miała nastąpić po jego wykonaniu (po przekazaniu i odebraniu dokumentacji projektowej), i wynosić 20% wynagrodzenia za przedmiot Umowy; II etap – wykonanie projektu budowlanego i opracowań związanych z terminem realizacji do 9 czerwca 2011 r., przy warunkach płatności jak w etapie I, stanowiącej 40% pełnego wynagrodzenia; III etap – wykonanie projektów wykonawczych, uzyskanie decyzji administracyjnych i pozostałych opracowań z terminem realizacji do 9 grudnia 2011 r., przy warunkach płatności jak w etapie I i II, stanowiącej 40% pełnego wynagrodzenia.

²⁴ W dniach 14 i 15 czerwca 2011 roku odbyło się spotkanie przedstawicieli stron w związku z opóźnieniem realizacji II etapu prac projektowych. Zamawiający uznał, że opóźnienia w wykonywaniu prac kolejnych etapów jest wynikiem zaniedbań Wykonawcy polegających na zbyt późnym wystąpieniu do odpowiednich organów o wydanie niezbędnych decyzji administracyjnych, częstym dokonywaniu zmian osób projektantów, a także zbyt późnym (tj. 21 kwietnia 2011 r.) powołaniu koordynatora prac projektowych. W korespondencji z września 2011 r. Partner wskazał zamiar przejęcia realizacji kontraktu, zawarcia stosownych porozumień i kontynuowania współpracy, jednocześnie informując o stanie zaawansowania podwykonawców w prace projektowe dotyczące poszczególnych branż.

²⁵ W sierpniu i wrześniu 2011 r. jednostka kontrolowana otrzymała od Komorników Sądowych przy Sądzie Rejonowym w Bydgoszczy zajęcia wierzytelności przysługujących od niej Liderowi Konsorcjum, które świadczyły o jego złej kondycji finansowej. Lider zawiadomił, że przygotowuje wniosek o ogłoszenie swojej upadłości, jednocześnie wyraził zgodę na przejęcie realizacji kontraktu przez Partnera Konsorcjum.

²⁶ W związku z niezrealizowaniem przez Konsorcjum Umowy na opracowanie dokumentacji projektowej, TF w dniu 26 października 2011 r. uzyskał kwotę 207.499,98 zł tytułem gwarancji ubezpieczeniowej za nienależyte wykonanie zamówienia. Z uwagi na odstąpienie od tej umowy Spółka naliczyła Konsorcjum kary umowne w wysokości 10% wartości brutto Umowy na opracowanie dokumentacji projektowej i Umowy na opracowanie dodatkowej dokumentacji projektowej. Spółka naliczyła również Konsorcjum kary umowne z tytułu opóźnienia wykonania II etapu zlecenia w wysokości 0,1% ceny za każdy dzień opóźnienia. Na dzień sporządzenia wezwania do zapłaty skierowanego do Konsorcjantów, tj. 26 września 2011 r. kwota roszczenia wyniosła 606.629,94 zł. W dniu 9 maja 2013 r. przedstawiciele TF i ECM spotkali się w celu polubownego zakończenia sporu, jednakże nie doszło do porozumienia, gdyż ECM nie uznawał roszczenia. W czerwcu 2013 r. TF skierował do Sądu Okręgowego dla m.st. Warszawy wniosek o zawezwanie partnera – ECM do próby ugodowej. Z uwagi na niemożność zakończenia sporu polubownie, w dniu 14 lutego 2014 r. Tramwaj Fordon wniosła przeciwko ECM pozew o zapłatę kwoty 1.613.388,82 zł wraz z odsetkami i kosztami postępowania. Wyrok Sądu Okręgowego w Bydgoszczy w tej sprawie z 20 kwietnia 2016 r. nie jest prawomocny. Obie strony postępowania wniosły apelację do wyroku.

²⁷ Tj. na podstawie art. 67 ust. 1 pkt 3 UPZP. Zamówienie nie było przedmiotem kontroli NIK.

²⁸ Dalej: ponowna umowa na wykonanie dokumentacji projektowej.

²⁹ Dalej: Voessing

³⁰ Realizacja została podzielona na dwa etapy: etap I – realizacja projektu budowlanego i opracowania związane – do dnia 27 grudnia 2011 r., przedłużona Anekssem nr 1 z dnia 23 grudnia 2011 r. do 15 lutego 2012 r.; etap II – podzielony na dwa podetapy: a) realizacja projektów wykonawczych i pozostałych opracowań dotyczące wszystkich branż do 13 kwietnia 2012 r., b) sporządzenie pozostałych czterech kompletów projektów wykonawczych, decyzji administracyjnych i pozostałych opracowań dotyczących wszystkich branż, do 30 kwietnia 2012 r.

W dokumentacji projektowej przewidziano elementy stanowiące ułatwienie dla pasażerów³¹, w tym osób niepełnosprawnych.

Opis techniczny trasy tramwajowej przewidywał wbudowanie przyrządów wyrównawczych na poszczególnych odcinkach trasy, przy czym dokumentacja projektowa w części dot. branży torowej nie wskazywała rodzaju przyrządów wyrównawczych.

Dla peronów stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód zaprojektowano m.in.: wysokość krawędzi peronowej nad główką szyny - 0,55 m; odległość krawędzi peronowej od osi toru - 1,725 m (z poszerzeniem na odcinkach położonych wzdłuż toru w łuku) oraz pas bezpieczeństwa - 1,0 m.

Opisy techniczne i rysunki do projektów: schodów zewnętrznych i wind łączących estakadę z ciągiem pieszym ulicy Kamiennej, peronu przesiadkowego w obszarze stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód oraz schodów zewnętrznych i wind na skrzyżowaniu linii tramwajowej z ul. Brzechwy, nie zawierały informacji dotyczących oznakowania, o którym mowa w § 134 rozporządzenia w sprawie drogowych obiektów inżynierskich (szerzej w sekcji „ustalone nieprawidłowości”).

W opisie technicznym do projektu architektonicznego schodów zewnętrznych i wind łączących estakadę z ciągiem pieszym ul. Kamiennej nie przewidziano wind łączących estakadę z przystankiem autobusowym „Dworzec Wschód” (kierunek „Czyżkówko”) przy ul. Kamiennej (szerzej w sekcji dot. uwag dotyczących badanej działalności).

Projekt małej architektury i statycznej informacji pasażerskiej peronów PKP na stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód nie przewidywał kontrastowego oznaczenia elementów małej architektury (szerzej w sekcji dot. uwag dotyczących badanej działalności).

(dowód: akta kontroli str. 2376-2560, 2984-2994)

2. Zrealizowana w ramach Projektu inwestycja pn. *Budowa linii tramwajowej do dzielnicy Fordon z przebudową układu drogowego w ciągu ulic Fordońskiej, Lewińskiego, Akademickiej, Andersa i węzłem integracyjnym w obszarze stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód w Bydgoszczy* obejmowała budowę dwutorowej linii tramwajowej o długości ok. 9,5 km wraz z: trzema pętlami tramwajowymi pośrednimi, pętlą końcową z elementami zajezdni tramwajowej, czternastoma parami przystanków tramwajowych, półkilometrową estakadą tramwajową, systemem energetycznym linii tramwajowej z trzema podstacjami trakcyjnymi, przebudową stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód, przebudową dostosowawczą układu drogowego wraz z infrastrukturą w otoczeniu linii tramwajowej, systemami

³¹ Tj. m.in.: [1] wskazano, iż elementem wykonania peronów tramwajowych będą żółte płytki „STOP” oraz pasy prowadzące dla osób niewidomych; [2] na peronach tych zaplanowano budowę i montaż urządzeń z zakresu dynamicznej informacji pasażerskiej; [3] przyjęto, iż od strony jezdni na peronach ustawione będą wygrozenia przeciwbryzgowce; [4] na projektowanych peronach przystankowych zarówno tramwajowych jak i autobusowych zaprojektowano montaż wiat przystankowych; przewidziano budowę dwóch peronów kolejowych, wyposażonych w małą architekturę i elementy informacji wizualnej podróżnych, dostosowanych do obsługi osób o ograniczonej sprawności w sposób umożliwiający bezpośrednią integrację podróźnych komunikacji tramwajowej i kolejowej; [5] w opisie technicznym do projektu architektonicznego peronu przesiadkowego w obszarze stacji kolejowej przewidziano komunikację pionową z peronami PKP m.in. poprzez dźwigi osobowe po dwa na każdy z peronów; [6] przewidziano dwie windy łączące estakadę z przystankiem autobusowym „Dworzec Wschód” (kierunek „Tatrzańskie”) przy ul. Kamiennej; [7] w opisach technicznych: do projektu architektonicznego peronu przesiadkowego w obszarze stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód, do projektu budowlanego schodów zewnętrznych i wind na skrzyżowaniu linii tramwajowej z ul. Brzechwy, do projektu architektonicznego schodów zewnętrznych i wind łączących estakadę z ciągiem pieszym ul. Kamiennej zaprojektowano elektryczne dźwigi osobowe przystosowane dla osób niepełnosprawnych; [8] na poziomie peronów PKP oraz na poziomie estakady tramwajowej przed pierwszym stopniem każdej z czterech klatek schodowych oraz przed wejściem do każdej z czterech wind przewidziano wykonanie pasa ostrzegawczego dotykowego - nawierzchnię płyt z guzkami, przewidziano też pomalowanie żółtych pasów ostrzegawczych na pierwszym i ostatnim stopniu każdego biegu schodów; [9] konstrukcja nawierzchni chodnika przed przejściami dla pieszych na chodniku oraz konstrukcja nawierzchni chodnika przed przejściami dla pieszych na wysepkach przewidywała płyty ryflowane typu "FOCUS".

sterowania ruchem i informacji pasażerskiej, przebudową dostosowawczą infrastruktury uzbrojenia terenu, urządzeniem zieleni w pasach drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 1312-1336, 2669-2680)

Wyboru wykonawcy robót budowlanych dokonano w trybie przetargu ograniczonego, ogłoszonego 28 grudnia 2012 r. Przedmiot zamówienia został opisany za pomocą ww. dokumentacji projektowej. Dla poszczególnych elementów dokumentacji projektowej opracowane zostały: kosztorysy inwestorskie oraz specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych³². W odpowiedzi na ogłoszenie wpłynęło 13 wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu. Do składania ofert zaproszono pięciu wykonawców, którzy nie podlegali wykluczeniu i osiągnęli najwyższą liczbę punktów. Ustalenie punktacji nastąpiło według kryterium doświadczenia wykonawcy. Oferty złożyło czterech z ww. wykonawców. Najkorzystniejszą ofertę złożyło Konsorcjum z Firmą „Gotowski” Budownictwo Komunikacyjne i Przemysłowe Sp. z o.o.³³ jako Liderem. Jedynym kryterium oceny ofert była najniższa cena³⁴.

Po zakończeniu postępowania przetargowego Urząd Zamówień Publicznych przeprowadził kontrolę uprzednią, w efekcie której stwierdził naruszenie art. 26 ust. 2b UPZP, polegające na nieudowodnieniu przez wybranego wykonawcę udziału podmiotu trzeciego w realizacji inwestycji. Urząd wydał zalecenie wezwania wykonawcy do uzupełnienia dokumentów. W wykonaniu zalecenia Firma Gotowski dokonała wymaganego uzupełnienia.

(dowód: akta kontroli str. 1336-1383, 2669-2749, 2948-2977, 2992)

Umowę na roboty budowlane³⁵ zawarto 22 października 2013 r. z terminem wykonania do 21 października 2015 r., za cenę 289 952,1 tys. zł brutto. Warunki współpracy Stron wynikały z załączonych do Umowy Szczegółowych Warunków Umowy (SWU), Ogólnych Warunków Umowy (OWU), Oferty Wykonawcy wraz z Kosztorysem Ofertowym, STWiORB oraz Dokumentacji Projektowej dostarczonej przez Zamawiającego. Zamawiający dopuszczał zmiany Umowy na roboty budowlane w stosunku do treści oferty w zakresie ceny umownej, która mogła ulec zmianie m.in. w przypadku konieczności usunięcia błędów lub wprowadzenia zmian w dokumentacji projektowej. W umowie na roboty budowlane przewidziano kary umowne z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przez wykonawcę³⁶. Wykonawca był także zobowiązany do opracowania i przekazania inspektorowi nadzoru dokumentacji budowy, tj.: projektu organizacji robót, dokumentacji projektowych - opracowania projektu czasowej organizacji ruchu na czas budowy oraz projektu wykonawczego, harmonogramu rzeczowo-finansowego robót, planu Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia³⁷, informacji o wytwarzanych odpadach, programu zapewnienia jakości.

³² Dalej: SST lub STWiORB.

³³ Dalej: Firma Gotowski.

³⁴ W toku postępowania zostały złożone odwołania do Krajowej Izby Odwoławczej (dalej: KIO). Dwa odwołania dotyczące wyników oceny spełniania warunków udziału w postępowaniu i otrzymanych ocen zostały przez KIO oddalone. Odwołanie dotyczące treści SIWZ zostało przez Zamawiającego uwzględnione, co skutkowało umorzeniem postępowania przed KIO oraz dokonaniem zmiany w SIWZ.

³⁵ Dalej: Umowa na roboty budowlane.

³⁶ W tym w przypadku: niedotrzymania terminu zamknięć torowych wynikającego z harmonogramu; zwłoki w wykonaniu przedmiotu odbioru, w tym odbioru częściowego; zwłoki w usunięciu wad stwierdzonych przy odbiorze lub w okresie rękojmi za wady fizyczne lub gwarancji jakości; naruszenia obowiązków określonych w Umowie, w tym co do uczestnictwa w naradach, przepisów i zasad ochrony ppoż., BHP, ochrony zdrowia, utrzymania porządku na budowie; odstąpienia od Umowy przez Zamawiającego z przyczyn zależnych od Wykonawcy; odstąpienia od Umowy przez Wykonawcę z przyczyn zależnych od Wykonawcy.

³⁷ Dalej: BIOZ.

Wykonawca wniósł zabezpieczenie należytego wykonania umowy, stanowiące 10% ceny brutto określonej w ofercie. Zabezpieczenie zostało zrealizowane przez wszystkich konsorcjantów w formie gwarancji należytego wykonania kontraktu.

(dowód: akta kontroli str. 1384-1425, 2669-2680, 2750, 2751)

TF zapewnił nadzór nad wykonywaniem obowiązków Wykonawcy, m.in. powołując w trybie przetargu nieograniczonego³⁸ Inżyniera Kontraktu³⁹. Zgodnie z umową zawartą 21 stycznia 2013 r. Inżynier Kontraktu miał pełnić obowiązki zarówno na etapie poprzedzającym realizację projektu, w toku, jak i po jego zakończeniu. Do jego obowiązków należało m.in. sporządzanie raportów miesięcznych, kwartalnych i rocznych, obrazujących przebieg inwestycji i relację z wykonywanego nadzoru. Każdorazowo TF zatwierdzał raporty opracowane i dostarczone przez ECMG, potwierdzając wykonanie usług w danym okresie zgodnie z umową.

W comiesięcznych raportach Inżynier Kontraktu wykazywał faktyczny postęp inwestycji pod względem wykonanych robót oraz nakładów finansowych w stosunku do założeń, plan robót i finansowanie na kolejny miesiąc, wykaz problemów i zagrożeń wraz z opisem działań podjętych w celu ich usunięcia, dokumentację fotograficzną, wykaz zmian w dokumentacji projektowej oraz wykaz wystąpień Wykonawcy i sposób ich rozpatrzenia. W raportach kwartalnych i rocznych ujęte zostały informacje dotyczące inwestycji odpowiednio w ujęciu kwartalnym i rocznym.

Według raportów Inżyniera Kontraktu w trakcie realizacji robót wystąpiły opóźnienia w stosunku do harmonogramu rzeczowo-finansowego. Wartość robót na koniec piątego kwartału była niższa od pierwotnie zakładanej o 7,14%. Przyczyną opóźnień były m.in.: braki zamknięć torowych opóźniająca budowę peronów PKP, słabonośne grunty, kolizja istniejącej infrastruktury podziemnej z projektowanym uzbrojeniem, odmienne warunki gruntowe podłoża podpór od zakładanych, co doprowadziło do konieczności wprowadzenia rozwiązań zamiennych.

(dowód: akta kontroli str. 984-1209, 2995-3003)

Częściowe odebranie przedmiotu umowy, tj. pętli tramwajowej przy ul. Wyścigowej w zakresie umożliwiającym eksploatację ruchu tramwajowego wraz z terminalem przesiadkowym na autobusy⁴⁰, nastąpiło 14 stycznia 2015 r. Po przeprowadzeniu wizji w terenie i dokonaniu oględzin obiektu Komisja uznała go za nie zakończony w całości, ale zrealizowany w zakresie umożliwiającym eksploatację do momentu końcowego odbioru inwestycji.

Kujawsko-Pomorski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego w Bydgoszczy, po przeprowadzeniu kontroli obowiązkowej w dniach 19 i 20 lutego 2015 r. wydał w dniu 25 lutego 2015 r. decyzję zezwalającą na użytkowanie zrealizowanej części inwestycji - pętli tramwajowej przy ul. Wyścigowej w Bydgoszczy.

(dowód: akta kontroli str. 1507-1509, 1726-1727)

W dniu 20 maja 2015 r. Wykonawca zawnioskował o przedłużenie terminu zakończenia robót przy budowie linii tramwajowej do Fordonu, jednakże nie uzyskał zgody Zamawiającego. We wrześniu 2015 r., w związku z ograniczeniem wyłączeń kolejowych przez PKP PLK S.A. i wydłużonymi procedurami uzgodnień z ENEA Operator, Wykonawca ponownie wystąpił do Zamawiającego o przedłużenie terminu

³⁸ Prawidłowość trybu udzielenia tego zamówienia nie była przedmiotem kontroli NIK.

³⁹ Konsorcjum firm – ECMG GmbH z siedzibą w Wiedniu będąca Liderem, oraz IDOM Inżynieria, Architektura i Doradztwo Sp. z o.o. z siedzibą we Wrocławiu jako Partnerem, dalej: Inżynier Kontraktu lub ECMG.

⁴⁰ Odbioru dokonała komisja składająca się z: przewodniczącego – przedstawiciela Zamawiającego; Inspektora Nadzoru nad robotami w zakresie torowisk; Inspektora Nadzoru nad robotami sanitarnymi; Inspektora Nadzoru nad robotami elektrycznymi; Inspektora Nadzoru nad robotami drogowymi; przy udziale Dyrektora Kontraktu i Kierownika Budowy występujących w imieniu Wykonawcy.

robót. Uczestnicy procesu budowlanego podjęli decyzję o prowadzeniu czynności przedodbiorowych z udziałem gestorów sieci, urzędzeń i infrastruktury objętej inwestycją. W październiku 2015 r. zaangażowanie prac wynosiło 92,01% zamiast zakładanego 95,77%. Istotną okolicznością uniemożliwiającą wykonanie prac w terminie było odwołanie przez PKP PLK S.A. uprzednio uzgodnionych terminów zamknięć torowych na stacji Bydgoszcz Wschód. Niemożność realizacji robót z powodu braku dostępu do miejsc prowadzonych robót spełniała przesłanki zmiany terminu zakończenia robót określone w szczegółowych warunkach Umowy na roboty budowlane i spowodowała przedłużenie tego terminu do 16 listopada 2015 r. stwierdzone aneksem nr 21 z dnia 20 października 2015 r. Wykonawca zgłosił gotowość do odbioru robót 16 listopada 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 1097-1209, 1395, 1396, 1426-1506, 2995-3003)

Odbioru Końcowego Inwestycji dokonała komisja powołana przez Zarząd TF⁴¹. Prace komisji trwały od 17 listopada do 18 grudnia 2015 r. i zostały udokumentowane protokołami odbioru spisanyymi w dniach 3 grudnia i 18 grudnia 2015 r. W zakresie przedmiotu odbioru z 3 grudnia 2015 r., na podstawie przedłożonych dokumentów oraz oględzin, Komisja stwierdziła, że zobowiązania wynikające z Umowy na roboty budowlane zostały zrealizowane terminowo, wskazując braki w dokumentacji⁴² oraz usterki⁴³ (wyznaczając termin ich usunięcia w okresie od 4 grudnia 2015 r. do 31 maja 2016 r.). Komisja nie stwierdziła wad trwałych przedmiotu robót. W protokole odbioru z 3 grudnia 2015 r. podano, że jakość wbudowanych materiałów udokumentowana była atestami, aprobatami technicznymi oraz wynikami badań, i była zgodna z SST. Zaleceniem Komisji było przeprowadzenie przeglądów gwarancyjnych w odstępach sześciu miesięcy, począwszy od 3 czerwca 2016 r., do 3 grudnia 2020 r. przez komisję złożoną z przedstawicieli Inwestora, Nadzoru i Wykonawcy. W protokole wskazano okres gwarancyjny⁴⁴. Na zabezpieczenie usunięcia wad i usterek Wykonawca wniósł kaucję gwarancyjną w formie gwarancji ubezpieczeniowych i bankowych.

Załącznikami do protokołu odbioru z 3 grudnia 2015 r. były wyniki badań dotyczące: [1] jakości materiałów użytych do budowy ław fundamentowych, nawierzchni, podłoża, chodników pod kątem ich wytrzymałości, nośności, gęstości, wodoszczelności, mrozoodporności⁴⁵; [2] równości nawierzchni linii tramwajowej⁴⁶; [3] obiektów inżynierskich powstałych w ramach inwestycji, tj. estakady, schodów, murów oporowych, peronu przesiadkowego z klatkami schodowymi i windami, wind, stacji prostownikowych, hali przeglądowej z dyżurką na pętli końcowej oraz ekranów akustycznych⁴⁷; [4] robót z zakresu układu torowego - wykonania koryta torów wraz z profilowaniem, wykonania warstwy wyrównawczej, warstwy wzmacniającej z kruszywa łamanego, podbudowy z tłuczni kolejowego, podbudowy z betonu

⁴¹ Dalej: Komisja. Komisja miała działać przy udziale przedstawicieli Inżyniera Kontraktu, Wykonawcy Robót – Kierownika Budowy, Kierownika Robót i Dyrektora Kontraktu, przedstawicieli ZDMiKP (jako zarządcy układu drogowego w mieście Bydgoszczy i organizatora publicznego transportu zbiorowego) oraz przedstawicieli MZK Sp. z o.o. w Bydgoszczy (jako przyszłego operatora transportu tramwajowego na wybudowanej linii tramwajowej).

⁴² Zgodnie z zestawieniem stanowiącym załącznik nr 2 do protokołu odbioru braki dotyczyły m.in. geodezyjnej dokumentacji powykonawczej.

⁴³ Zgodnie z zestawieniem stanowiącym załącznik nr 3 do protokołu odbioru - łącznie 124 pozycje usterek, w tym: 55 pozycji dot. „branży drogowej”; 10 pozycji dot. „branży budowlanej”; 13 pozycji dot. „klatek schodowych”; jedna pozycja dot. „schodów oznaczonych nr 1 i 2”; cztery pozycje dot. „schodów oznaczonych nr 3 i 4”; 17 pozycji dot. „hali”; trzy pozycje dot. „dyżurki”; dwie pozycje dot. „branży ogólnej”; dwie pozycje dot. „branży elektrycznej”; sześć pozycji dot. „branży mostowej”; dwie pozycje dot. „branży instalacyjnej”; jedna pozycja dot. „branży kolejowej”; siedem pozycji dot. „branży sygnalizacyjnej”; jedną pozycję dot. „branży torowej”.

⁴⁴ Od 3 grudnia 2015 r. do 3 grudnia 2020 r., z wyłączeniem pętli nr 1 Wyścigowa (do 25 lutego 2020 r., zgodnie z decyzją o pozwoleniu na użytkowanie z 25 lutego 2015 r.).

⁴⁵ Łącznie przeprowadzono 2.953 badania, z czego wynik 60 był nieprawidłowy, jednakże w protokole badań zaznaczono, że w przypadku wyników nieprawidłowych Wykonawca poprawił parametry materiału. Pozostałe badania wykazały, że użyte materiały spełniają normy SST.

⁴⁶ Badanie wykazało brak nierówności w zakresie większym, niż dopuszczalne 6 mm.

⁴⁷ Wszystkie przeprowadzone badania doprowadziły do wniosku, iż obiekty spełniają wymagania SST.

i warstwy ścieralnej w torowisku z asfaltu twardolanego w rejonie trasy oraz czterech pętli tramwajowych⁴⁸; [5] robót z zakresu układu drogowego w obrębie ulic i skrzyżowań (gęstości materiałów, podłoża, wytrzymałości na ściskanie)⁴⁹; [6] próbnego obciążenia statycznego i dynamicznego estakady⁵⁰.

(dowód: akta kontroli str. 1510-1607, 1927, 1948-1956, 2750, 2751)

Protokołem z 18 grudnia 2015 r. stwierdzono odbiór końcowy robót branży kolejowej. Komisja odbiorowa stwierdziła, że zobowiązania wynikające z Umowy na roboty budowlane zostały zrealizowane terminowo, wskazując braki w dokumentacji⁵¹ oraz usterki⁵² (wyznaczając termin ich usunięcia w okresie od 30 grudnia 2015 r. do 31 maja 2016 r.). Komisja nie stwierdziła wad trwałych przedmiotu robót. W protokole odbioru z 18 grudnia 2015 r. podano, że jakość wbudowanych materiałów oraz pozostałych robót była udokumentowana atestami, aprobatami technicznymi i wynikami badań laboratoryjnych Wykonawcy, a w zakresie materiałów – także wynikami badań Nadzoru, i była zgodna z SST, a parametry urządzeń zostały sprawdzone poprzez wykonanie pomiarów.

(dowód: akta kontroli str. 1608-1615)

Protokół odbioru końcowego całej Inwestycji sporządził Inżynier Kontraktu w dniu 18 grudnia 2015 r.⁵³ Odbiorowa dokumentacja powykonawcza zawierała m.in.: STWiORB⁵⁴, zatwierdzone przez Inżyniera Kontraktu szczegółowe programy zapewnienia jakości, wnioski o zatwierdzenie wyrobów budowlanych⁵⁵, karty gwarancyjne, deklaracje zgodności i właściwości użytkowych zastosowanych materiałów, świadectwa jakości, aprobaty⁵⁶, wyniki badań i pomiarów⁵⁷, protokoły odbioru technicznego, rozliczenia materiałów z rozbiórki, inwentaryzacje wykonanych robót, dzienniki budowy, projekty zamienne, protokoły przekazania terenów, inwentaryzację powykonawczą geodezyjną⁵⁸.

(dowód: akta kontroli str. 1710-1725, 2817, 2561-2598, 2818, 2992-2994)

Usterki i braki ujęte w protokołach odbioru z 3 i 18 grudnia 2015 r. zostały przez Wykonawcę usunięte.

(dowód: akta kontroli str. 1616-1654, 1921-1947, 1957-1962, 2337-2359)

Pozwolenie na użytkowanie części wykonanych robót w zakresie dróg, linii tramwajowej i infrastruktury⁵⁹ wydał Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego dla

⁴⁸ Analiza wykazała, że materiały użyte do prac i wykonanie spełniają wymogi SST.

⁴⁹ Badania pozwoliły ustalić, że materiały wbudowane i wykonane roboty spełniają wymogi SST.

⁵⁰ Według raportu z próbnego obciążenia statycznego i dynamicznego budowli estakada, opracowanego przez CADmost Projekt z siedzibą w Gliwicach i Zespół Badań Terenowych Politechniki Śląskiej, obiekt był stabilny, a zasadnicze parametry ugięcia dźwigarów i przęseł oraz osiadania fundamentów nie przekraczały norm. W końcowym wniosku wskazano, że wyniki badania były pozytywne, a nośność obiektu odpowiadała klasie C według normy PN-85/S-10030 Obiekty mostowe. Obciążenia były zgodne z dokumentacją projektową.

⁵¹ Zgodnie z zestawieniem stanowiącym załącznik nr 1 do protokołu odbioru lista dokumentacji wymagającej uzupełnienia obejmowała łącznie 14 pozycji, w tym m.in. brak wyników pomiarów oświetlenia peronów oraz dojść, brak operatu geodezyjnego łącznie z aktualizacją map kolejowych, protokołów robót zanikających.

⁵² Zgodnie z zestawieniem stanowiącym załącznik nr 2 do protokołu odbioru – łącznie 42 pozycje, w tym: dwie pozycje dot. „branży infrastruktury pasażerskiej”; jedna pozycja dot. „branży SRK”; sześć pozycji dot. „branży torowej”; jedna pozycja dot. „branży budynkowej”; 31 pozycji dot. „branży energetycznej”; jedna pozycja dot. „branży teletechnicznej”.

⁵³ Protokół ten zawierał m.in. zestawienie zbiorcze protokołów konieczności (sporządzono ogółem 286 takich protokołów).

⁵⁴ M.in. T.31.01.07 - Nawierzchnia torów tramwajowych oraz T.31.01.08 - Torowisko tramwajowe w systemie płyt żelbetowych.

⁵⁵ M.in. szyn kolejowych do budowy torów kolejowych i rozjazdów, szyn i przyrządów wyrównawczych do nawierzchni tramwajowej, ścianek peronowych typu „L”, płyt peronowych typu „P”, systemu odwodnienia, dźwigów osobowych, tablic dynamicznej informacji pasażerskiej, poszycia szklanego zadaszenia peronu na estakadzie, elementów małej architektury.

⁵⁶ M.in. aprobaty techniczne przyrządów wyrównawczych do nawierzchni torowej.

⁵⁷ M.in. wytrzymałości na ściskanie próbek podsypki, nośności podłoża, właściwości dynamicznych podłoża gruntowego, zagęszczenia gruntu, właściwości gruntów niespoistych.

⁵⁸ Inwentaryzacja powykonawcza geodezyjna dla całej trasy tramwajowej obejmowała 25 arkuszy map sytuacyjno-wysokościowych z uzbrojeniem terenu. Inwentaryzacja powykonawcza geodezyjna infrastruktury kolejowej obejmowała trzy arkusze map sytuacyjno-wysokościowych z uzbrojeniem terenu.

⁵⁹ Objętych decyzjami Prezydenta Miasta Bydgoszczy o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej: nr 117/2013 z 13 lutego 2013 r. oraz nr 137/2013 z dnia 22 lutego 2013 r.

Miasta Bydgoszczy decyzją z 17 grudnia 2015 r. Pozwolenie na użytkowanie części wykonanych robót w zakresie dróg, linii tramwajowej i infrastruktury⁶⁰ wydał Kujawsko-Pomorski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego w Bydgoszczy decyzją z 18 grudnia 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 1728-1733)

Wykonawcy robót budowlanych zapłacono wynagrodzenie w wysokości 301 039,4 tys. zł brutto, które było zgodne z określonym w Umowie na roboty budowlane⁶¹. Zgodnie z Umową na roboty budowlane zapłata miała następować w terminie 30 dni licząc od daty otrzymania prawidłowo wystawionej faktury od Wykonawcy. W ośmiu przypadkach stwierdzono nieterminową płatność zobowiązań wobec Wykonawcy (por. pkt. 3 uwag dotyczących badanej działalności).

(dowód: akta kontroli str. 518, 1394, 1395, 1492, 1493, 1504, 1505, 2680-2685)

Na podstawie dokumentacji TF stwierdzono, że w okresie eksploatacji trasy tramwajowej do dzielnicy Fordon w maju i czerwcu 2016 r. wystąpiły przypadki wyboczeń toru⁶². Skutkowało to: [1] koniecznością wprowadzenia ograniczeń prędkości dla tramwajów kursujących do i z dzielnicy Fordon w dniach 10 i 12 maja 2016 r. (odpowiednio do 20 km/h i 10 km/h); [2] koniecznością wstrzymania ruchu tych tramwajów w dniu 23 czerwca 2016 r. (od godz. 15.46 do godz. 24.00).

W związku z powyższym TF podjął następujące działania:

- w celu zdiagnozowania przyczyn wyboczeń w dniach 30 czerwca oraz 26 lipca 2016 r. odbyły się narady techniczne z udziałem przedstawicieli Wykonawcy robót, Projektanta, użytkownika (MZK Sp. z o.o. w Bydgoszczy), organizatora publicznego transportu zbiorowego (ZDMiKP) oraz TF. Stosownie do treści protokołów z ww. narad deformacja toru była spowodowana wystąpieniem bardzo wysokich temperatur. Konsekwencją tego było powstanie bardzo dużych naprężeń termicznych w szynach toru, które nie zostały przejęte przez przyrządy wyrównawcze – te zamknęły się, uniemożliwiając dalszą kompensację przyrostu naprężeń i przyczyniając się do odkształceń geometrii bezстыkowego toru;
- zlecono aktualną inwentaryzację geodezyjną geometrii toru na dwóch jego odcinkach⁶³;
- zlecono Projektantowi sporządzenie opracowania dotyczącego zgodności wykonania robót torowych z projektem pod kątem zaistniałych deformacji torów oraz opinii dotyczącej konieczności regulacji torów na tych odcinkach. Zgodnie z treścią ww. opracowania i opinii przyrządy wyrównawcze należało doprowadzić do ustawienia pozwalającego na pracę w obu kierunkach jazdy lub wymienić na przyrządy tzw. „pośrednie”. Ponadto Wykonawca został zobowiązany do wykonania podbicia stabilizacyjnego z ewentualnym uzupełnieniem tłucznia podsypki;
- ustalono harmonogram prac związanych z usunięciem deformacji toru tramwajowego do Fordonu (proponowany termin realizacji obejmował okres od lipca 2016 r. do kwietnia 2017 r.).

Według wyjaśnień Prezesa Zarządu TF prace związane z usunięciem deformacji toru są w trakcie realizacji. Podał on, że dokonanie wymiany przyrządów wyrównawczych, spawanie termitowe pozostawionych przecięć szyn po montażu nowych przyrządów oraz wykonanie stabilizacyjnego podbicia toru z dociążeniem tłuczniem zostanie wykonane w okresie wakacyjnym i że termin ten jest

⁶⁰ Objętych decyzją Wojewody Kujawsko-Pomorskiego na realizację inwestycji drogowej nr 4/ZRID/2013 z 25 lutego 2013 r.

⁶¹ W brzmieniu nadanym aneksem nr 26 z 18 grudnia 2015 r.

⁶² Miejsca zdarzeń: ul. Lewińskiego, Rondo ONZ.

⁶³ Tj. oba długie łuki w ciągu ul. Lewińskiego oraz odcinek obejmujący łuk na skrzyżowaniu linii z ul. Akademicką oraz dalszy odcinek wzdłuż ul. Andersa do końca łuku za przystankiem tramwajowym przy ul. Kleeberga.

uwarunkowany dostępnością podbijarki torowej. Wskazał m.in., że na etapie obioru dokumentacji projektowej TF nie miał przesłanek do stwierdzenia, że zamontowane zostaną przyrządy wyrównawcze, które w ekstremalnych warunkach pogodowych nie przejmą naprężeń torów. Podał, że dokumentacja projektowa nie wskazywała rodzaju przyrządów wyrównawczych, a jedynie ich lokalizację. Według wyjaśnień Prezesa Zarządu TF powodem wyboczeń nie były wady projektowe ani wady po stronie wykonania, lecz gwałtowny wzrost (skok) temperatury, któremu nie można było zapobiec i którego skutków nie dało się przewidzieć. Powyższe nastąpiło w trakcie eksploatacji torowiska tramwajowego. W momencie odbioru toru nie było odchyłek.

(dowód: akta kontroli str. 493-499, 527-568, 1658-1709, 1852, 1853, 1882-1885, 2338, 2339, 2932, 2937, 2941, 2942, 3004-3007)

Przegląd gwarancyjny torowiska odbył się 20 grudnia 2016 r., w wyniku którego Komisja składająca się z przedstawicieli Zamawiającego i Wykonawcy stwierdziła 24 usterki⁶⁴. Ustalono, że zostaną one usunięte do 31 maja 2017 r. Komisja zaleciła kontynuację działań dotyczących naprawy torowiska ujętych w protokołach z 30 czerwca i 26 lipca 2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 1655-1657, 1959-1961)

W toku przeprowadzonych przez NIK oględzin⁶⁵ węzła przesiadkowego Bydgoszcz Wschód oraz przystanku komunikacji miejskiej pn. „Bajka” wraz z towarzyszącą infrastrukturą przystankową oraz przejściami dla pieszych stwierdzono wykonanie szeregu rozwiązań służących zapewnieniu atrakcyjności i dostępności ww. elementów infrastruktury dla pasażerów⁶⁶. Obiekty i urządzenia wchodzące w skład węzła przesiadkowego Bydgoszcz Wschód, tj. przystanki autobusowe, perony tramwajowe, perony kolejowe, windy i klatki schodowe, tablice systemu informacji pasażerskiej na przystankach tramwajowych, wiaty przystankowe, ławki, kosze na śmieci były w dobrym stanie, sprawne i nie nosiły znamion uszkodzenia lub dewastacji.

Część robót budowlanych została jednak wykonana w sposób niezgodny z wymogami prawa budowlanego (por. nieprawidłowości dot. badanej działalności). Stwierdzono również niedogodności dla pasażerów oraz przypadki nienależytego wykonania części robót budowlanych (por. nieprawidłowości i uwagi w dalszej części niniejszego wystąpienia).

(dowód: akta kontroli str. 2756-2782)

Koszty całkowite związane z eksploatacją i utrzymaniem linii tramwajowej do dzielnicy Fordon wyniosły w 2016 r. 36 981,84 tys. zł netto (92% kosztów planowanych), w tym:

⁶⁴ W tym: pięć pozycji dot. usterek ogólnych (spękań poprzecznych wylewki bitumicznej, wystających końcówek rur z ziemi, obsunięcia skarpy przy przejściu dla pieszych, zapadniętej studzienki EN na pokrywie, pęknięcia zalewy bitumicznej na międzylatorze); siedem pozycji dot. „trafostacji T1”; dwie pozycje dot. „trafostacji T2”; trzy pozycje dot. „trafostacji T3”; jedna pozycja dot. „sieci trakcyjnej”; dwie pozycje dot. „torowiska” (m.in. wykrzywionego toru, zapadniętego toru przed stykiem dylatacyjnym w ciągu ul. Lewińskiego); trzy pozycje dot. „hali”; jedna pozycja dot. „dyżurki”.

⁶⁵ 6 lutego 2017 r.

⁶⁶ M.in., że [1] zastosowano żółte oznakowanie wiat przystankowych, a przestrzeń pod wiatami umożliwiała bezpieczne ustawienie wózka inwalidzkiego; [2] na peronach zastosowano trasy prowadzące z rowkowanym oznakowaniem dotykowym dla osób niewidomych i słabowidzących, oznaczone kolorem żółtym, z wyznaczonymi miejscami oczekiwania, które były dobrze wyczuwalne przez osobę niewidomą i dobrze widoczne dla osoby słabowidzącej [3] przed wejściami na schody oraz przed wejściami do wind zastosowano pas ostrzegawczy z wypustkami z żółtym oznaczeniem; [4] windy były udźwiękowione oraz wyposażone w wypukłe znaki na przyciskach, a przestrzeń w windach umożliwiała osobie poruszającej się na wózku inwalidzkim swobodne ustawienie wózka; [5] w obrębie przejść dla pieszych w poziomie torów tramwajowych zastosowano obniżone krawężniki; [6] płyty peronowe na stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód miały wyznaczoną strefę zagrożenia oraz pas bezpieczeństwa, a od strony krawędzi peronu były oznaczone kolorem żółtym; powierzchnia płyt peronowych miała właściwości antypoślizgowe.

- koszty działalności operacyjnej - 29 739,88 tys. zł, tj. amortyzacja - 18 686,36 tys. zł, zużycie materiałów i energii – 3 226,43 tys. zł, usługi obce – 6 294,13 tys. zł, podatki i opłaty – 2,90 tys. zł, wynagrodzenia i ubezpieczenia społeczne – 1 037,30 tys. zł, pozostałe koszty rodzajowe – 492,75 tys. zł (m.in. koszty całkowite utrzymania stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód, stanowiące część składki na ubezpieczenie majątku, które wyniosły 24,6 tys. zł);
- pozostałe koszty operacyjne – 884,24 tys. zł;
- pozostałe koszty finansowe – 6 357,72 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 521, 526)

3. W ramach realizacji zadania polegającego na zakupie tramwajów, w dniu 29 września 2010 r. Tramwaj Fordon i występujący wspólnie z nim jako Zamawiający – Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy⁶⁷, ogłosił przetarg nieograniczony w celu zawarcia umowy ramowej określonej w art. 99-101 UPZP.

Przedmiotem umowy ramowej miała być dostawa 15 fabrycznie nowych, wieloczlonych tramwajów niskopodłogowych, przystosowanych do eksploatacji po torach 1000 mm na terenie Miasta Bydgoszczy wraz ze specjalistycznym wyposażeniem obsługowym w zakresie i na warunkach określonych szczegółowo w specyfikacji technicznej i wzorze umowy ramowej - załącznikach do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia⁶⁸. Zamawiający wskazał w SIWZ, że będzie kupował tramwaje w pakietach, po minimum 2 sztuki w pakiecie. W SIWZ wskazano również, że termin dostarczenia pierwszych dwóch z 15 tramwajów objętych umową ramową nie może przekroczyć 12 miesięcy od daty zawarcia umowy dostawy. Termin realizacji umowy ramowej określono w SIWZ na 48 miesięcy od dnia jej podpisania. Kryteriami oceny ofert były: cena (80%) i termin dostawy (20%), przy czym termin dostawy został określony jako termin dostawy pierwszych dwóch tramwajów w pakiecie.

(dowód: akta kontroli str. 75-83, 115-117, 300-314)

Tramwaj Fordon udzielił ZDMiKP pełnomocnictwa do przygotowania i przeprowadzenia postępowania w sprawie przedmiotowego zamówienia⁶⁹. Postępowanie zostało przeprowadzone zgodnie z Regulaminem udzielania zamówień publicznych ZDMiKP przez Komisję Przetargową powołaną stosownie do postanowień Regulaminu Pracy Komisji Przetargowej⁷⁰.

(dowód: akta kontroli str. 96-117)

Cena dostawy określona w jedynej ofercie złożonej w tym przetargu przez Pojazdy Szynowe PESA S.A. z siedzibą w Bydgoszczy⁷¹ wynosiła 136 170 300,00 zł brutto za 15 tramwajów oraz 3 799 934,00 zł brutto za specjalistyczne wyposażenie obsługowe. Postępowanie zostało również poddane kontroli uprzedniej Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych, który stwierdził brak naruszeń.

⁶⁷ Dalej: ZDMiKP.

⁶⁸ Dalej: SIWZ.

⁶⁹ W związku z porozumieniem w sprawie wspólnego przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego mającego na celu zawarcie umowy ramowej, w rozumieniu art. 99 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych określającej warunki realizacji zamówień na „dostawę 15 sztuk fabrycznie nowych, wieloczlonych tramwajów niskopodłogowych, przystosowanych do eksploatacji po torach 1000 mm na terenie Miasta Bydgoszczy”, zawartym w Bydgoszczy 27 września 2010 r. pomiędzy zamawiającymi: ZDMiKP i Tramwaj Fordon.

⁷⁰ W skład Komisji przetargowej wchodził przedstawiciel TF.

⁷¹ Dalej: PESA.

Umowę ramową⁷² zawarto 22 marca 2011 r. Jej integralną częścią była: Specyfikacja Techniczna – opis przedmiotu zamówienia⁷³, projekt umowy dostawy oraz kopia oferty Wykonawcy wraz z załącznikami.

(dowód: akta kontroli str. 118, 129-175, 432-435)

Po negocjacjach przeprowadzonych w okresie od 25 kwietnia do 7 sierpnia 2014 r.⁷⁴ zawarto umowę dostawy⁷⁵, w której Wykonawca zobowiązał się dostarczyć 12 tramwajów pięciocłonowych, niskopodłogowych przystosowanych do eksploatacji po torach 1000 mm, odpowiadających specyfikacji technicznej oraz specyfikacji ofertowej stanowiącej integralną część oferty Wykonawcy. W Umowie dostawy ustalono termin dostawy sześciu tramwajów i specjalistycznego wyposażenia obsługowego do 31 października 2015 r., a sześciu kolejnych tramwajów – do 30 listopada 2015 r., przy czym dokumentacja techniczna musiała być dostarczona nie później niż na 14 dni przed dostawą tramwaju lub specjalistycznego wyposażenia obsługowego. Ostateczny odbiór każdego z tramwajów miał odbywać się po dokonaniu dostawy wraz z dokumentacją techniczną i miał stanowić podstawę do uznania dostawy za prawidłową⁷⁶. Wartość zamówienia brutto Umowy dostawy wyniosła 109 623 973,86 zł, a cena jednego tramwaju z dokumentacją techniczną stanowiła 9 078 019,92 zł (w tym VAT).

(dowód: akta kontroli str. 176-287)

W dniu 23 października 2015 r. Strony zawarły Aneks nr 1 do Umowy dostawy, z mocą obowiązującą od 12 października 2015 r.⁷⁷, którym zmieniono pierwotne

⁷² Umowa ramowa, zawarta pomiędzy: występującymi wspólnie ZDMiKP i Tramwaj Fordon a Pojazdami Szynowymi PESA Bydgoszcz S.A. Holding z siedzibą w Bydgoszczy.

⁷³ W specyfikacji technicznej Zamawiający określił warunki eksploatacyjne oraz wymagania techniczne dotyczące tramwajów, w tym m.in.:

- przedziału pasażerskiego, w szczególności: 100% udział części niskopodłogowej; min. 200 miejsc dla pasażerów, w tym 40 miejsc siedzących; uchwyty do trzymania - dla siedzeń pasażerskich usytuowanych w ten sposób, że brak jest siedzenia poprzedzającego lub przegrody; usytuowanie okien w sposób zapewniający dobrą widoczność dla pasażerów stojących; układy ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji zapewniające dobre warunki podróżowania niezależnie od pory roku; pokrycie podłogi wykładziną antypoślizgową o dużej trwałości; wystarczającą ilość uchwytów i poręczy umożliwiających pasażerom (w tym niepełnosprawnym) utrzymanie równowagi w czasie jazdy, zwłaszcza w miejscach o dużej powierzchni przeznaczony dla osób stojących; wysuwaną lub odkładaną ręcznie platformę dla inwalidów przy pierwszych drzwiach dwuskrzydłowych; wolną powierzchnię przy drzwiach z platformą, przeznaczoną zarówno dla wózków inwalidzkich jak i wózków dziecięcych, z co najmniej jednym stanowiskiem do mocowania wózka inwalidzkiego tyłem do kierunku jazdy; przyciski sygnalizacyjne służące do powiadamiania motorniczego o wsiadaniu lub wysiadaniu osoby niepełnosprawnej;
- elementów wyposażenia tramwaju, w szczególności: urządzenia hamowania awaryjnego dostępne dla pasażerów, umieszczone przy każdym drzwiach; przyciski sygnalizacji alarmowej; przyciski żądania zatrzymania tramwaju na przystanku; komplet tablic elektronicznych podświetlanych; automat biletowy; głośniki wewnętrzne i zewnętrzne, kamery kolorowe wewnętrzne.

⁷⁴ Negocjacje przeprowadziła Komisja negocjacyjna powołana Decyzją Dyrektora ZDMiKP z 16 kwietnia 2014 r. W skład komisji wchodził m.in. przedstawiciel TF. Stosownie do treści protokołu zatwierdzającego czynności komisji negocjacyjnej związane z przeprowadzeniem postępowania o udzielenie zamówienia szczegółowego z 7 sierpnia 2014 r. umowa z Wykonawcą miała zostać zawarta przez Tramwaj Fordon.

⁷⁵ Umowa dostawy, zawarta pomiędzy Tramwaj Fordon a Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding z siedzibą w Bydgoszczy.

⁷⁶ W Umowie dostawy zawarto zapisy m.in. o tym, że odbiór ostateczny tramwajów miał rozpoczynać się nie później niż następnego dnia roboczego po zgłoszeniu tramwajów do odbioru przez Wykonawcę, a jego czas trwania nie mógł być dłuższy niż 2 dni. Odbiór ostateczny miał obejmować (i) inspekcję techniczną, (ii) jazdę próbną bez pasażerów, (iii) odbiór dokumentacji technicznej i (iv) sporządzenie protokołu odbioru ostatecznego. W przypadku dostarczenia jednorazowo więcej niż jednego tramwaju odbiory mogły być przeprowadzane sukcesywnie w następujących po sobie dniach. Zapłacenie należności za wykonanie przedmiotu zamówienia miało nastąpić na podstawie faktur VAT, wystawianych na podstawie protokołu ostatecznego odbioru tramwaju. Strony ustaliły również kary umowne za opóźnienie w dostawie tramwajów w wysokości 0,5% ceny tramwaju brutto za jeden dzień opóźnienia, za każdy tramwaj dostarczony z opóźnieniem w stosunku do terminów umownych, z zachowaniem prawa dochodzenia odszkodowania uzupełniającego na zasadach ogólnych. Przewidziano także kary umowne za opóźnienia w dostawie specjalistycznego wyposażenia usługowego (0,5% wartości brutto niedostarczonego elementu za każdy dzień) oraz za opóźnienia w usunięciu wad w okresie obowiązywania gwarancji (0,07% ceny tramwaju brutto za każdy dzień w przypadku wady uniemożliwiającej jego eksploatację; 0,03% ceny tramwaju brutto za każdy dzień w przypadku wad nie mających wpływu na eksploatację). Zamawiającemu przysługiwało prawo odstąpienia od Umowy m.in. w przypadku niedotrzymania terminu wykonania zamówienia (dostawy) ponad 14 dni, a także opóźnienia dostawy któregośkolwiek tramwaju poza termin określony w Umowie. Integralną częścią Umowy był m.in. formularz negocjacyjny z 1 sierpnia 2014 r., w którym Wykonawca zadeklarował dostawę 6 sztuk tramwajów do 31 października 2015 r., i 6 sztuk do 30 listopada 2015 r., przy czym nie wcześniej niż 45 dni przed tymi datami.

⁷⁷ Treść Aneksu została poprzedzona preambułą, w której wskazano, że konieczność jego zawarcia wynika z potrzeby Zamawiającego dokonania zmiany w zakresie przyjętych rozwiązań technicznych na bardziej korzystne oraz w związku z koniecznością powołania komisji odbiorowych celem dokonania rzetelnego przeglądu kompletności dostarczanych

terminy dostaw: pierwszego tramwaju na 26 października 2015 r., kolejnych 11 tramwajów – na 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 17, 18 i 19 grudnia 2015 r.

W dniu 18 grudnia 2015 r. Strony zawarły Aneks nr 2 do Umowy dostawy⁷⁸, którym rozszerzono definicję terminu dostawy⁷⁹ i wprowadzono definicję odbioru warunkowego wskazując, że może on poprzedzać odbiór ostateczny. Z odbioru warunkowego miał być sporządzany protokół na podstawie przedstawionych przez Wykonawcę dokumentów: świadectwa homologacji typu tramwaju, deklaracji zgodności producenta, wykazu podzespołów posiadających numery identyfikacyjne i wykazu wyposażenia. Własność tramwaju miała przejść na Zamawiającego z chwilą zakończenia odbioru ostatecznego lub z chwilą dokonania odbioru warunkowego. Zastrzeżono jednocześnie, że w przypadku dokonywania odbiorów warunkowych ryzyko utraty lub uszkodzenia tramwaju przechodzi na Zamawiającego dopiero z chwilą podpisania protokołu odbioru ostatecznego.

Aneksem nr 2 wprowadzono również zmianę dotyczącą warunków płatności. Wykonawca miał wystawiać faktury VAT na podstawie podpisanego protokołu odbioru ostatecznego tramwaju, ale także na podstawie protokołu odbioru warunkowego. Zastrzeżono jednocześnie, że w przypadku płatności należności z faktur VAT wystawionych na podstawie protokołu odbioru warunkowego, Zamawiający dokona zapłaty na rachunek powierniczy Wykonawcy, z którego mógł korzystać zgodnie z umową powierzenia.

Z tą samą datą, tj. 18 grudnia 2015 r. Strony zawarły Aneks nr 3 do Umowy dostawy⁸⁰, którym ustalono harmonogram dostaw: pierwszego tramwaju – do 26 października 2015 r., kolejnych 11 tramwajów – do 18 grudnia 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 288-291, 294-299)

Również 18 grudnia 2015 r. Strony Umowy dostawy zawarły Umowę powierniczą⁸¹ regulującą zasady powierzenia środków pieniężnych w wysokości nieprzekraczającej 109 623 973,86 zł (kwota depozytu). Umowa powiernicza została zawarta na czas określony do 31 stycznia 2016 r. i zgodnie z jej postanowieniami Wykonawca będący Powiernikiem miał otworzyć w banku rachunek powierniczy służący wyłącznie do wypłat przez bank wpłaconych przez Zamawiającego (Powierzającego) środków na rzecz Wykonawcy, na podstawie dyspozycji Zamawiającego złożonej z tzw. Oświadczeniem Powierzającego uprawniającym do wypłaty. W przypadku niedokonania wypłaty kwoty depozytu do 31 stycznia 2016 r. środki pieniężne pozostałe na tym rachunku miały zostać zwrócone na rachunek Powierzającego. Okres trwania Umowy powierniczej i termin graniczny na wypłatę kwoty depozytu przedłużono do 15 lutego 2016 r.⁸²

(dowód: akta kontroli str. 337-343)

Pierwszy tramwaj został fizycznie dostarczony do TF 1 października 2015 r. Protokołem z 27 października 2015 r. Strony dokonały jego ostatecznego odbioru. Dwa dni później Wykonawca wystawił fakturę VAT z tytułu jego sprzedaży na kwotę 9 078 tys. zł, z czego kwota netto w wysokości 7 380,5 tys. zł stanowiła wydatek

tramwajów, powodującej konieczność rozdzielenia poszczególnych odbiorów. W preambule Strony oświadczyły, że zmiany nie mają charakteru zmian istotnych w rozumieniu art. 144 ust. 1 UPZP.

⁷⁸ W jego preambule wskazano, że zmiany dotyczą zasad płatności w związku ze zmianą procedury odbioru. Jednocześnie Strony oświadczyły, że zmiany nie mają charakteru zmian istotnych w rozumieniu art. 144 ust. 1 UPZP.

⁷⁹ Odtąd miał być rozumiany jako data dostarczenia tramwajów przed ostatecznym odbiorem, a w przypadku odbioru warunkowego - jako data tego odbioru.

⁸⁰ W jego preambule wskazano, że w związku z zawarciem Aneksu nr 2 zaistniała konieczność uregulowania terminów odbiorów. Jednocześnie Strony oświadczyły, że wprowadzane zmiany nie mają charakteru zmian istotnych w rozumieniu art. 144 ust. 1 UPZP.

⁸¹ Umowa powiernicza nr MM/5060/15/323, dalej: Umowa powiernicza.

⁸² Aneksem nr 1 z 29 stycznia 2016 r. do Umowy powierniczej.

kwifikowalny realizowany w ramach Umowy o dofinansowanie. Kwotę w wysokości 5 904,4 tys. zł zapłacono 11 dni po terminie (por. pkt 3 uwag dotyczących badanej działalności).

(dowód: akta kontroli str. 328-336)

W dniu 18 grudnia 2015 r. Strony podpisały 11 protokołów warunkowych odbiorów pozostałych 11 tramwajów. We wszystkich tych protokołach Strony potwierdziły dokonanie warunkowego odbioru technicznego pojazdu na podstawie: świadectwa homologacji typu tramwaju, deklaracji zgodności producenta, wykazu podzespołów posiadających numery identyfikacyjne i wykazu wyposażenia określonego w specyfikacji technicznej. Z treści protokołów wynikało, iż podstawą ich sporządzenia i podpisania nie była fizyczna dostawa tramwajów, a ww. dokumenty.

(dowód: akta kontroli str. 387-388, 391, 394, 397, 400, 403, 406, 409, 412, 415, 418)

W dniu 21 grudnia 2015 r. Wykonawca wystawił fakturę VAT na kwotę 99 858 219,12 zł brutto z tytułu sprzedaży 11 tramwajów, dokonanej 18 grudnia 2015 r., z czego kwota netto w wysokości 81 185 544,00 zł stanowiła wydatek kwalifikowalny realizowany w ramach Umowy o dofinansowanie. Kwota stanowiąca cenę brutto za ww. tramwaje została terminowo wpłacona przez Zamawiającego na rachunek powierniczy. Pomimo braku fizycznego odbioru tramwajów Spółka wystawiła dokumenty OT - dowody przyjęcia środka trwałego do użytkowania z dnia 31 grudnia 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 368-386)

Dostawa ww. 11 tramwajów została dokonana fizycznie w okresie od 30 grudnia 2015 r. do 15 stycznia 2016 r., a protokoły odbioru ostatecznego, potwierdzające kompletność tramwajów i ich zdolność do użytkowania zostały podpisane w okresie od 7 stycznia do 2 lutego 2016 r., tj. po zakończeniu okresu kwalifikowalności wydatków (31 grudnia 2015 r.) przewidzianego w Umowie o dofinansowanie. Po podpisaniu protokołów odbioru ostatecznego Spółka wydała oświadczenia zwolnienia środków zgromadzonych na rachunku powierniczym na rzecz Wykonawcy.

(dowód: akta kontroli str. 62, 315, 318-320, 344-354, 388-390, 392-393, 395-396, 398-399, 401-402, 404-405, 407-408, 410-411, 413-414, 416-417, 419-431)

W dniu 30 grudnia 2015 r. Wykonawca wystawił fakturę VAT na kwotę 687 734,82 zł brutto z tytułu dokonanej 18 grudnia 2015 r. sprzedaży specjalistycznego wyposażenia obsługowego⁸³. Cena netto stanowiła wydatek realizowany w ramach Umowy o dofinansowanie. Fakturę zapłacono w terminie.

(dowód: akta kontroli str. 355-368)

W związku ze zmianami terminów dostaw i odbiorów tramwajów PESA SWING termin rozpoczęcia eksploatacji nowej linii do Fordonu oraz wprowadzenia zmian w układzie linii komunikacyjnych, w tym dotyczących systemu przesiadkowego AT, został przesunięty z 2 na 16 stycznia 2016 r.⁸⁴ Nie stwierdzono, aby zmiany ww.

⁸³ Komputer typu laptop z oprzyrządowaniem diagnostycznym, oprogramowanie komputerowe do diagnostyki obsługowej, zestaw narzędzi specjalistycznych, stacjonarne podnośniki tramwajowe.

⁸⁴ Por.: [1] protokół Nr XXIII/15 z sesji obrad Rady Miasta Bydgoszczy odbytej 30 grudnia 2015 r. (pkt. 5a str. 6 i 7, pkt. 18 str. 89): http://bip.um.bydgoszcz.pl/binary/23-15_tcm30-218742.pdf (dostęp: 24 maja 2017 r.); [2] pkt. 4 uzasadnienia do uchwały nr XXIII/404/15 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 30 grudnia 2015 r. zmieniającej uchwałę w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w Bydgoszczy: http://bip.um.bydgoszcz.pl/binary/404_tcm30-217642.pdf (dostęp: 24 maja 2017 r.); [3] pkt. 4 uzasadnienia do uchwały nr XXII/387/15 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 9 grudnia 2015 r. zmieniającej uchwałę w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w Bydgoszczy: http://bip.um.bydgoszcz.pl/binary/387_tcm30-215102.pdf (dostęp: 24 maja 2017 r.).

terminów miały negatywny wpływ na realizację w 2016 r. zakładanego rozkładu jazdy⁸⁵ oraz pracy przewozowej⁸⁶ dla linii tramwajowych do dzielnicy Fordon.

(dowód: akta kontroli str. 466-496, 2819-2821, 2823, 2824, 3008-3061)

Dla każdego zakupionego w ww. postępowaniu tramwaju prowadzono książkę wagonu tramwajowego, w której ewidencjonowano m.in. przebieg okresu gwarancyjnego, przebieg pracy oraz przeglądy techniczne (co 20 tys. km). Za 2016 r. książki poszczególnych wagonów zawierały odpowiednio od 148 do 287 wpisów o uszkodzeniach gwarancyjnych. Najdłuższy okres pozostawiania tych wagonów poza ruchem wynosił od 3 do 61 dni⁸⁷. Podczas eksploatacji 12 tramwajów⁸⁸ zakupionych przez TF doszło min. do 36 awarii platformy dla wózków dziecięcych i wózków inwalidzkich⁸⁹.

Zastępca Dyrektora ds. technicznych TF podał, iż nie stwierdzono przypadków wycofania tramwajów z eksploatacji spowodowanych wadą, które wymagałyby przedłużenia okresu gwarancji.

(dowód: akta kontroli str. 161, 521-524, 2825-2852, 2929)

W toku kontroli dokonano oględzin dwóch z 12 zakupionych tramwajów PESA SWING w zakresie ich wyposażenia, oznakowania i funkcjonalności dla osób niepełnosprawnych i nie stwierdzono nieprawidłowości⁹⁰ (poza kwestią dotyczącą funkcjonalności automatów biletowych wskazaną w dalszej treści niniejszego wystąpienia, w części dotyczącej ustalonych nieprawidłowości).

(dowód: akta kontroli str. 2763, 2764, 2766, 2767)

TF poniósł w 2016 r. koszty bezpośrednie utrzymania i eksploatacji taboru dostarczonego w ramach Umowy dostawy w wysokości 11 418,59 tys. zł, w tym

⁸⁵ Zabezpieczenie przez ZDMiKP (jako organizatora publicznego transportu zbiorowego na terenie Bydgoszczy) czterech z 12 tramwajów PESA SWING w rozkładach jazdy dla linii tramwajowych do dzielnicy Fordon wg stanu na: 16 i 18 stycznia oraz 1 i 6 lutego 2016 r. wynikało z konieczności stopniowego wdrażania do eksploatacji liniowej nowych tramwajów, które nie były wcześniej sprawdzone w ruchu liniowym. Zabezpieczenie przez ZDMiKP siedmiu z 12 tramwajów PESA SWING w rozkładach jazdy dla ww. linii obowiązujących od 21 marca 2016 r. miało na celu zapewnienie, w przypadku awarii tramwaju niskopodłogowego, możliwości skierowania na daną linię innego tramwaju niskopodłogowego PESA SWING.

⁸⁶ TF jako operator publicznego transportu zbiorowego wykonał zakładany na 2016 r. plan pociągokilometrów dla linii tramwajowych do dzielnicy Fordon.

⁸⁷ Przyczynami były m.in.: kolizje, uszkodzenia układu hamulcowego, zbite drzwi kabiny motorniczego, niesprawne wyświetlacze, awarie systemu zapowiedzi głosowych, niesprawna platforma dla wózków dziecięcych i wózków inwalidzkich, złamany pantograf.

⁸⁸ Tj. w okresie od 16 stycznia 2016 r. do 13 lutego 2017 r.

⁸⁹ Do jednej z awarii doszło w trakcie kontroli, tj. 4 lutego 2017 r. Według informacji uzyskanych od TF jej przyczyną było zablokowanie się krawędzi przyciśniętej platformy pomiędzy kostkami chodnikowymi przystanku.

⁹⁰ Stwierdzono, że:

- zewnętrzna zapowiedź głosowa wskazująca numer linii oraz kierunek jazdy działała prawidłowo; drzwi wyposażone były w sygnał dźwiękowy i świetlny;

- pojazdy były wyposażone m.in. w: [1] świecące zewnętrzne tablice informacyjne z przodu, z boku i z tyłu (żółte znaki na czarnym tle); [2] przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych wejście, tj. posiadające sprawną, wysuwaną platformę (oznakowaną kontrastowo), pozwalającą na swobodny wjazd/wyjazd do/z pojazdu; drzwi oznakowane symbolem osoby niepełnosprawnej, posiadające na zewnętrznej i wewnętrznej stronie „gorący” przycisk oraz przycisk oznaczony symbolem osoby niepełnosprawnej (znajdujący się w zasięgu rąk osoby niepełnosprawnej ruchowo); [3] miejsce przeznaczone dla osoby niepełnosprawnej, oznakowane odpowiednim symbolem graficznym, z zamontowanym oparciem (tyłem do kierunku jazdy), zaopatrzone w pas bezpieczeństwa, poręcz do przytrzymania z boku, odpowiednio oznakowany (symbolem graficznym i kontrastowym kolorem), dedykowany przycisk do sygnalizacji zamiaru opuszczenia pojazdu (skomunikowany z kabiną motorniczego), znajdujący się z boku miejsca przeznaczonego dla wózka inwalidzkiego, w zasięgu rąk osoby niepełnosprawnej (przycisk był sprawny); [4] miejsce przeznaczone dla wózków dziecięcych, oznakowane, wyposażone w poręcz do przytrzymania z boku w kolorze żółtym; [5] podłogę z materiału antypoślizgowego; [6] wewnętrzne poręcze koloru żółtego, co ułatwiał ich zlokalizowanie osobie słabowidzącej; [7] monitoring; [8] sprawnie działający system informacji pasażerskiej: wizualnej oraz głosowej wewnątrz pojazdu (treść komunikatów głosowych informujących o nazwie następnego przystanku była wyraźna i dobrze słyszalna); [9] kasowniki dwufunkcyjne, umożliwiające kasowanie biletów papierowych oraz elektronicznych; [10] automat biletowy (obsługujący wyłącznie płatności kartą płatniczą - por. pkt. 7 nieprawidłowości dotyczących badanej działalności); [11] przycisk alarmowy; [12] sprawny system ogrzewania;

- krawędzie przy wyjściu z tramwaju były oznaczone szerokim, żółtym pasem, tj. w sposób przydatny szczególnie dla osoby słabowidzącej;

- wejście i wyjście z tramwaju odbywało się bezstopniowo, bezpośrednio z niskiej podłogi, w sposób swobodny dla osoby niepełnosprawnej ruchowo.

koszty amortyzacji - 6 212,22 tys. zł, koszty usług przewozowych⁹¹ – 4 965,47 tys. zł oraz koszty ubezpieczenia majątku - 240,90 tys. zł. Ponadto MZK Sp. z o.o. w Bydgoszcy poniosła w 2016 r. koszty eksploatacji tramwajów będących własnością TF w wysokości 3 492,54 tys. zł⁹².

(dowód: akta kontroli str. 2819, 2822, 2825-2827)

4. Celem głównym Projektu była poprawa funkcjonowania systemu transportu publicznego w Bydgoszcy poprzez usprawnienia komunikacyjne w dzielnicy Fordon z założeniem, że tramwaj będzie podstawowym środkiem transportu publicznego dla mieszkańców tej dzielnicy. W okresie pierwszego roku po realizacji Projektu, tj. w 2016 r. liczba pasażerów korzystających z linii tramwajowej do Fordonu wyniosła 13 733 238 osób⁹³, tj. trzykrotnie więcej niż zakładana wartość tego wskaźnika rezultatu (4 562 798 osób w skali roku).

Założenia zrealizowanego przez TF Projektu były spójne z założeniami podstawowych dokumentów strategicznych dotyczących transportu publicznego na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, tj. Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego⁹⁴ oraz Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bydgoszcy⁹⁵. Projekt realizowany przez TF wpisywał się w realizowany na terenie województwa projekt Szybkiej Kolei Metropolitarnej – BiT City.

(dowód: akta kontroli str. 500-511, 520, 2245, 2246)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. TF dokonał nierzetelnego odbioru dokumentacji projektowej trasy tramwajowej do osiedla Fordon. I tak:

1) w zakresie robót torowych dokumentację projektową odebrano pomimo, że STWiORB stanowiące integralną część tej dokumentacji, zawarte w tomie B.1.1.1 „Przebudowa układu torowego - Torowisko” o numerach T-31.01.66 „Podbudowa

⁹¹ W ramach realizacji umowy podwykonawczej nr 1/TF/2016 z 15 stycznia 2016 r. o świadczenie usług publicznych w ramach publicznego transportu zbiorowego w komunikacji tramwajowej na terenie miasta Bydgoszcy, zawartej przez TF z MZK Sp. z o.o. w Bydgoszcy. Przyjęty w TF sposób ewidencji księgowej uniemożliwiał podanie kosztów całkowitych wynikających z realizacji ww. umowy przewozowej (spółka ewidencjonuje koszty w układzie rodzajowym i nie przyjęła kluczy podziału dla układu kalkulacyjnego).

⁹² W ramach ww. umowy podwykonawczej nr 1/TF/2016 z 15 stycznia 2016 r.

⁹³ Liczba pasażerów od 16 stycznia 2016 r. tj. dnia uruchomienia przewozów tramwajowych na wybudowanej trasie.

⁹⁴ Uchwała nr LIII/814/14 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 29 września 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” (Dz. Urz. WK-P z 2014 r., poz. 2766) - por. str. 12, 26, 138.

Założenia wojewódzkiego planu transportowego dotyczyły m.in. zapewnienia mieszkańcom województwa świadczenia usług w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich na relatywnie jak najwyższym możliwie poziomie w danych uwarunkowaniach społeczno-ekonomicznych, uwzględniając przy tym m.in.: spełnienie preferencji i oczekiwań mieszkańców w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych, o ograniczonych zdolnościach ruchowych oraz nieuprawnionych do prowadzenia samochodu; redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne; podniesienie jakości i zakresu wyposażenia infrastruktury przystankowej, dworców i zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz w większym stopniu przystosowanie ich do obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonych zdolnościach ruchowych; podniesienie jakości środków transportowych, zapewniających mniejszą szkodliwość oddziaływania ich na środowisko naturalne oraz większy komfort i bezpieczeństwo podróży, a także lepsze ich dostosowanie do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonych zdolnościach ruchowych, osób przewożących dzieci w wózkach.

⁹⁵ Uchwała Nr XLVI/968/13 Rady Miasta Bydgoszcy z dnia 25 września 2013 r. w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bydgoszcy (Dz. Urz. woj. kuj.-pom. poz. 2965) - por. str. 2, 72, 78, 80, 81, 85, 102.

Założenia planu transportowego Bydgoszcy dotyczyły m.in. poprawy warunków dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania się osób; zmniejszenia uciążliwości dla środowiska poprzez bardziej optymalny podział zadań transportowych na środki transportu tj. przy większym udziale środków transportu publicznego. Wdrożenie rozwiązań przyczyniających się sukcesywnie do zmniejszania udziału transportu samochodowego indywidualnego w obsłudze komunikacyjnej centrum miasta; wykorzystywanie w większym stopniu istniejących traktów tramwajowych i kolejowych; zwiększenie dostępności komunikacyjnej poszczególnych dzielnic miasta Bydgoszcz oraz samego miasta w kontekście umożliwienia zrównoważonego rozwoju obszarów oraz zwiększenia ich konkurencyjności poprzez większą dynamikę gospodarki; modernizacji i utrzymania taboru na odpowiednim standardzie; zwiększania udziału transportu szynowego w przewozach pasażerskich.

z tłuczni kamienno” i T-31.01.07 „Nawierzchnia torów tramwajowych”, nie zawierały:

- a) konkretnych, szczegółowych wymagań dotyczących wykonania elementów składowych konstrukcji torowiska, istotnych z uwagi na wybożenia toru bezстыkowego, tj. wymagań dotyczących warunków termicznych montażu toru i wymagań dotyczących zagęszczenia powierzchniowego podsypki tłuczniowej w celu uzyskania jej boczno oporu zapewniającego stateczność toru bezстыkowego;
- b) sformułowań dotyczących warunków wykonania regulacji naprężeń w tokach szynowych toru bezстыkowego w sytuacji braku możliwości dotrzymania podczas budowy granicznych wartości temperatury neutralnej (15 °C - 30 °C);
- c) uzasadnienia zasadności zastosowania w torze bezстыkowym na szlaku poza obiektami inżynierskimi, przyrządów wyrównawczych oraz określenia dla nich wymagań obejmujących charakterystykę konstrukcyjno - materiałową, kryteria wyboru lokalizacji i warunki montażu w torze przyrządów wyrównawczych, których zastosowanie na trasie tramwajowej do Fordonu zostało uznane przez Projektanta jako istotne zabezpieczenie toru przed jego wybożeniem.

Prezes Zarządu TF wyjaśnił, że dokonano odbioru dokumentacji projektowej w tym STWiOR w zakresie torowiska tramwajowego uznając, że przytoczone w dokumentacji normy i wytyczne wyczerpują wymagania co do sposobu i warunków montażu poszczególnych jego elementów. Podobnie odniósł się do warunków wykonawstwa i montażu torów tramwajowych, które były ujęte w normach i wytycznych przywołanych w dokumentacji projektowej. Prezes Zarządu TF podał również, że celowość zastosowania przyrządów wyrównawczych w torach jest oczywista, a działania takie mają prowadzić do zmniejszenia sił termicznych w szynach. W jego ocenie jest to metoda stosowana powszechnie.

(dowód: akta kontroli str. 3076-3080, 3132-3162, 3200-3201, 3205-3207)

NIK zwraca uwagę, że w swoich wyjaśnieniach Prezes Zarządu TF nie przywołał konkretnych norm i wytycznych, które jego zdaniem wyczerpywały wymagania dotyczące sposobu wykonania i montażu poszczególnych elementów torowiska tramwajowego. Nie wskazał też norm, wytycznych ani opracowań naukowych, na podstawie których należałoby uznać powszechność stosowania przyrządów wyrównawczych w torach tramwajowych poza obiektami inżynierskimi.

W ocenie NIK określenie wymagań w projekcie (o których mowa w ppkt „a” i „b”) i ich późniejsze wyegzekwowanie od Wykonawcy, a także określenie w projekcie zasadności zastosowania i kryteriów wyboru lokalizacji wymienionych wymagań i ich późniejsze wyegzekwowanie od Wykonawcy zmniejszyłoby ryzyko wystąpienia wyboczeń torów.

2) dokumentację projektową odebrano, pomimo nietypowego zastosowania płyt betonowych stanowiących podbudowę dla przyrządów wyrównawczych⁹⁶.

Prezes Zarządu TF wyjaśnił, że w obowiązującym stanie prawnym (normy dot. torowisk tramwajowych) nie ma odniesienia co do typu konstrukcji podtorza, na którym montowane są przyrządy wyrównawcze. Stosowana jest zarówno płyta betonowa jak i podkłady drewniane. Zatem nie było podstaw do kwestionowania przedłożonego przez Projektanta rozwiązania. Zjawisko wynoszenia konstrukcji przyrządów wyrównawczych, spowodowane występującymi, kontrolowanymi

⁹⁶ Tj. wbudowanie do torowiska o konstrukcji podsypkowej punktowych obiektów o konstrukcji bezpodsypkowej powodujących skokową zmianę sztywności podłoża na bardzo małej długości ok. 3 m, gdzie wzrasta dynamiczne oddziaływanie pionowe między tramwajem i torem.

przesuwami szyn, spotykane jest w szczególności na lżejszych konstrukcjach z podkładami drewnianymi. Mocowanie przyrządów na płycie betonowej zapobiega takim zjawiskom. Jest jednocześnie faktem, że różna sztywność konstrukcji (płyta betonowa - podkłady na podbudowie tłuczniowej) powoduje nierównomierne osiadanie. Wymaga to eksploatacyjnego podbijania torowiska na podkładach w sąsiedztwie płyty betonowej. Nie ma przypadków zbijania końców opornic, a wszystkie pozostałe, opisane w pytaniu zjawiska są naturalne i wymagają działań eksploatacyjnych.

(dowód: akta kontroli str. 3076-3080, 3132-3162, 3201, 3205-3207)

NIK zwraca uwagę, że kwestionowanie przez NIK przyjętego w projekcie rozwiązania podbudowy przyrządów wyrównawczych nie dotyczyło stosowania podbudowy betonowej w ogóle, lecz zastosowania w torowisku tramwajowym o podsypkowej konstrukcji niekorzystnych rozwiązań w postaci punktowych obiektów o konstrukcji bezpodsypkowej.

NIK zauważa, że w toku kontroli stwierdzono, że w strefie płyt betonowych stanowiących podbudowę dla urządzeń wyrównawczych występują nierówności pionowe przyległego toru, wywołujące udarowe oddziaływania dynamiczne podczas przejazdu tramwajów. Podczas oględzin odcinków trasy, na których w 2016 r. wystąpiły wyboczenia toru, zaobserwowano przypadki przyspieszonej destrukcji konstrukcyjnej urządzeń wyrównawczych, tj.: /1/ przypadki zbijania końców opornic w przyrządach wyrównawczych (uderzenia koła w podnoszoną do góry opornicę, oprócz niekorzystnych w ocenie NIK drgań i wstrząsów dla konstrukcji wózka i całego tramwaju, wywoływały zbędny hałas w tramwaju i w otoczeniu trasy tramwajowej); /2/ przypadki rozgniatacia sprężystych podpór szynowych występujących na końcu betonowej płyty podbudowy przyrządów wyrównawczych; /3/ przypadki ścinania śrub mocujących elementy dociskające opornicę, niezbędne do prawidłowego funkcjonowania przyrządu wyrównawczego. Ponadto w toku kontroli stwierdzono niekorzystny wpływ przyrządów wyrównawczych na stan techniczny nawierzchni torowej na odcinkach przyległych do tych przyrządów, tj. wysuwanie przekładek podszytowych spod szyn (co w ocenie NIK może prowadzić do coraz większych, niekorzystnych procesów destrukcji eksploatacyjnej nawierzchni torowej). Tym samym, w ocenie NIK, przyjęte rozwiązania (zaakceptowane przez Spółkę) mogły skutkować nierównościami pionowymi na styku bezpodsypkowej podbudowy z podsypkową konstrukcją przyległego toru, zwiększonymi oddziaływaniami dynamicznymi pomiędzy torem i tramwajem oraz przyspieszoną destrukcją konstrukcyjną przyrządów wyrównawczych.

2. TF dokonał nierzetelnego odbioru dokumentacji projektowej w części dotyczącej węzła przesiadkowego Bydgoszcz Wschód (zleconej do wykonania w ramach Projektu na podstawie umów na opracowanie dokumentacji projektowej, dodatkowej dokumentacji projektowej oraz ponownej umowy na wykonanie dokumentacji projektowej),

1) w której nie uwzględniono:

- a) kontrastowego oznakowania na schodach łączących przystanki autobusowe „Dworzec Wschód” przy ul. Kamiennej z estakadą oraz łączących przystanki tramwajowe „Bajka” z wiaduktem, tj. na czole i podnóżku pierwszego i ostatniego stopnia każdego z biegów schodów oraz guzkowatego wykończenia przed pierwszym stopniem i na podnóżku ostatniego stopnia każdego z biegów schodów. Stanowiło to naruszenie § 134 ust. 1 i ust. 2 pkt. 1 lit. a i pkt. 2 lit. a rozporządzenia w sprawie drogowych obiektów inżynierskich;
- b) guzkowatego wykończenia na schodach klatek schodowych łączących perony

kolejowe z estakadą w ramach węzła przesiadkowego Bydgoszcz Wschód, tj. przed pierwszym stopniem i na podnóżku ostatniego stopnia każdego z biegów schodów. Stanowiło to naruszenie § 134 ust. 1 pkt. 2 i ust. 2 pkt. 2 lit. a rozporządzenia w sprawie drogowych obiektów inżynierskich.

Powyższe skutkowało wykonaniem ww. zakresu robót budowlanych w sposób niezgodny ze wskazanymi powyżej wymogami prawa budowlanego.

Prezes Zarządu TF oraz Zastępca Dyrektora ds. Technicznych TF wyjaśnili, że ww. oznakowanie zostanie uzupełnione. W odniesieniu do stwierdzonych braków oznakowania na klatkach schodowych łączących perony kolejowe z estakadą w ramach węzła Bydgoszcz Wschód Z-ca Dyrektora ds. Technicznych wskazał, iż zostaną one uzupełnione zgodnie z § 306 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.

(dowód: akta kontroli str. 2376-2560, 2756-2782, 2930, 2931, 2939, 2984-2994, 3205-3207)

2) w której jako rozwiązanie konstrukcyjne podtorza w rejonie peronów nr 1 i 2 na torach nr 201 i 202 w ramach stacji Bydgoszcz Wschód przyjęto pochylenia poprzeczne torowiska ze spadkiem w stronę fundamentu ścianki peronowej, ale bez zastosowania odwodnienia wgłębnego w postaci drenażu.

Prezes Zarządu TF wyjaśnił, że pod względem geotechnicznym w rejonie stacji Bydgoszcz Wschód występują warunki gruntowe proste zaliczane do I kategorii geotechnicznej w postaci piasków średnich i drobnych o dobrej wodoprzepuszczalności, a poziom wody gruntowej kształtuje się na głębokości 5 - 6 m poniżej poziomu torowiska kolejowego. Wobec powyższego odwodnienie torowiska przyjęto jako powierzchniowe poprzez swobodnego odpływ wód opadowych i roztopowych do głębszych, chłonnych warstw podłoża.

W swoich wyjaśnieniach Prezes Zarządu TF nie odniósł się do kwestii dotyczącej przyjętego kierunku pochylenia torowiska (nietypowo w stronę fundamentu peronu).

(dowód: akta kontroli str. 3076-3131, 3202, 3205-3207)

NIK zwraca uwagę, iż w dokumentacji projektowej nie zawarto uzasadnienia dla rezygnacji z odwodnienia wgłębnego.

Zdaniem NIK ww. rozwiązanie może skutkować zwiększonym, nieregularnym osiadaniem nieodwodnionego gruntu pod fundamentem peronu, a tym samym niekorzystnymi odkształceniami peronowej krawędzi dostępu zmieniającymi warunki obsługi podróźnych.

3) w której STWiORB w zakresie dotyczącym robót torowych⁹⁷, nie zawierały konkretnych wymagań stawianych produktowi finalnemu, tj. peronowi w zakresie tolerancji wykonania peronowej krawędzi dostępu. Tym samym dokumentacja projektowa nie zawierała jednoznacznej podstawy do rzetelnej oceny jakości tej grupy wykonanych robót.

Prezes Zarządu TF wyjaśnił, że w czasie zatwierdzania i uzgadniania dokumentacji technicznej w omawianym zakresie, tj. w roku 2013, nie było specjalnych wymagań normowych (późniejsza instrukcja Id-22) stawianych produktowi finalnemu tj. ściance peronowej, wobec powyższego wymagania ujęte w STWiORB o nr K-30.01.12 były wystarczające.

⁹⁷ Stanowiące integralną część tej dokumentacji, o numerze K-30.01.12: „Budowa peronów – wbudowanie ścianki peronowej typu L2”

(dowód: akta kontroli str. 3076-3131, 3202, 3205-3207)

NIK zauważa jednak, że wbrew wyjaśnieniom Prezesa Zarządu TF dokumentacja projektowa, w tym STWiORB o nr K-30.01.12, nie zawierała żadnych konkretnych, sparametryzowanych wymagań dotyczących kontroli jakości wykonania peronów i przyległych do nich torów, które powinny być określone w dokumentach przeznaczonych do tego celu. W szczególności nie określono wartości tolerancji parametrów określających stan geometryczny peronowej krawędzi dostępu oraz zasad kwalifikacji stwierdzonych odchyłek odległości krawędzi peronu od osi toru jako dopuszczalnych lub niedopuszczalnych. Ponadto ocena jakości wykonania peronów, a w szczególności kontrola jakości wykonania robót związanych z finalnym położeniem peronowej krawędzi dostępu względem osi toru została ograniczona tylko do określenia tolerancji wymiarowych wykonania betonowych prefabrykatów dostarczanych do wybudowania ścianek i płyt peronowych bez określenia jakości ich wbudowania w zakresie odpowiedniej skrajni budowli. Tym samym dokumentacja projektowa nie zawierała jednoznacznej podstawy do rzetelnej oceny jakości tej grupy wykonanych robót, co mogło przyczynić się do występowania odchyłek parametrów wpływających na niewłaściwe ukształtowanie peronowej krawędzi dostępu już od początku eksploatacji zmodernizowanych peronów do niezadawalającego stanu geometrycznego peronów stacji Bydgoszcz Wschód.

3. TF prowadził nierzetelny nadzór nad Wykonawcą trasy tramwajowej do Fordonu w wyniku czego:

1) nie udokumentowano wykonania regulacji naprężeń w tokach szynowych oraz powierzchniowego zagęszczenia podsypki⁹⁸,

Prezes Zarządu TF wyjaśnił, że w ramach prac budowlanych dotyczących torowiska tramwajowego dokonano odprężenia toru metodą swobodnego przesuwu rozpiętych toków szynowych. Również poszczególne tory były zamykane na przyrządach wyrównawczych pod nadzorem inspektora nadzoru, w temperaturach neutralnych dla torowiska bezстыkowego. Zarówno torowisko jak i przyrządy wyrównawcze zostały zamknięte przy zachowaniu stosownych reżimów technologicznych. Wykonawca dokonał powierzchniowego zagęszczenia zasypki międzytorza płytą wibracyjną.

(dowód: akta kontroli str. 3076-3080, 3132-3177, 3201, 3205-3207)

NIK zauważa, że w toku kontroli nie przedłożono dokumentów potwierdzających wykonanie tych robót, w szczególności pozwalających ustalić terminy oraz dane o warunkach termicznych ich realizacji na poszczególnych odcinkach torowiska, w szczególności na tych odcinkach, na których stwierdzono wybożenia toru. Zdaniem NIK zapewnienie wykonania regulacji naprężeń w tokach szynowych oraz powierzchniowego zagęszczenia podsypki zmniejszyłoby ryzyko wystąpienia wybożeń torów.

2) nie zapewniono aby tuki szynowe na trasie do Fordonu po awaryjnym „rozprężeniu toru” polegającym na jego przecięciu zostały bezzwłocznie ponownie zespawane⁹⁹.

Prezes Zarządu TF wyjaśnił, że tuki szynowe po wykonaniu odprężenia zostały zabezpieczone za pomocą połączeń łubkowych co stanowi standardowe rozwiązanie łączenia toków szynowych. Nie dokonano ponownego zgrzania toków

⁹⁸ Z boków (tj. od czola) podkładów, w szczególności od strony międzytorza.

⁹⁹ W temperaturze szyn wynoszącej ok. 22 – 30 °C, albo w innej temperaturze, ale przy wymuszonym stanie naprężeń wywołanym naprężaczami hydraulicznymi i odpowiadającym środkowym wartościom dopuszczalnego przedziału temperatury neutralnej (15 °C - 30 °C).

szynowych ze względu na wysokie temperatury, znacząco przekraczające „temperatury neutralne”.

(dowód: akta kontroli str. 3076-3080, 3132-3177, 3201-3202, 3205-3207)

NIK zauważa, że w toku kontroli stwierdzono przypadki pozostawienia od roku 2016 nieciągłości toków szynowych po ich awaryjnym przecięciu. Takie rozwiązanie, zdaniem NIK - przyjęte przez TF - pogłębia niekorzystny, niejednorodny stan naprężeń wprowadzony do toru wskutek ww. wyboczeń toru. Zabezpieczenie przerw w ciągłości toków szynowych za pomocą prowizorycznych połączeń łubkowych, wprowadzonych w ramach regulacji występujących w nich naprężeń termicznych, jest rozwiązaniem tymczasowym o możliwie jak najkrótszym okresie zastosowania. W prawidłowo zorganizowanym procesie regulacji naprężeń powinno być ono zastąpione docelowymi złączami spawanymi. Warunki do wykonywania takich złączy, nawet w okresach wysokich temperatur, występują w okresie nocnym, kiedy temperatura szyn o wartości około 20°C nie jest niczym nadzwyczajnym.

3) dopuszczono do nienależytego wykonania robót budowlanych tj. torowiska na odcinku prostym toru przy ul. Akademickiej¹⁰⁰. Świadczą o tym stwierdzone w toku oględzin NIK wertykalne nierówności, które nie były ujęte w wykazie usterek z przeglądu gwarancyjnego z dnia 20 grudnia 2016 r.

Zastępca Dyrektora ds. Technicznych TF wyjaśnił, że nierówności zostaną zniwelowane w wyniku planowanego wykonania stabilizacyjnego podbicia torowiska. Zrealizowanie tych prac przewiduje się w okresie wakacyjnym.

(dowód: akta kontroli str. 1514, 1600, 2338, 2339, 2783-2808, 2929-2943, 3205-3207)

4. TF prowadził nierzetelny nadzór nad Wykonawcą peronów stacji Bydgoszcz Wschód wskutek czego:

1) nie zapewniono - w czasie przekazywania ich do eksploatacji - wykonania pomiarów układu geometrycznego peronu nr 1 przy torze nr 201 oraz peronu nr 2 przy torze nr 202 (w szczególności bezwzględnego pomiaru położenia peronowych krawędzi dostępu - odchyłeń płyt peronowych od osi toru) oraz nie zapewniono dokonania oceny prawidłowości finalnego stanu geometrycznego tych peronów.

W trakcie kontroli NIK ustalono, że po zaledwie ok. 2 latach eksploatacji peronów stacji Bydgoszcz Wschód parametry tych peronów, tj. odległość peronowej krawędzi peronu („PKD”) od osi toru („OT”) oraz wysokość PKD względem płaszczyzny główki szyny („PGS”), wykazywały odchylenia¹⁰¹ od wartości nominalnych (zaprojektowanych), nie mieszczące się w polu tolerancji odbiorowych, określonych w Instrukcji PKP PLK Id-22 (± 4 mm).

Ponadto ustalono, że po zaledwie ok. 2 latach eksploatacji peronów stacji Bydgoszcz Wschód parametry tych peronów, tj. odległość peronowej krawędzi peronu („PKD”) od osi toru („OT”) oraz wysokość PKD względem płaszczyzny główki szyny („PGS”), wykazywały odchylenia¹⁰² od wartości nominalnych

¹⁰⁰ Przed przystankiem tramwajowym pn. „Akademicka/Romanowskie” (kierunek: Łoskoń).

¹⁰¹ Ustalono, że: peron 1 przy torze 201 wykazywał wadliwość W=74% (0,74) dla odległości PKD od OT i W=87% (0,87) dla wysokości peronu; peron 2 przy torze 202 wykazywał wadliwość W=83% (0,83) dla odległości PKD od OT W=73% (0,73) dla wysokości peronu; peron 2 przy torze 204 wykazywał wadliwość W=77% (0,77) dla odległości PKD od OT i W=92% (0,92) dla wysokości peronu.

¹⁰² Ustalono, że: peron 1 przy torze 201 wykazywał wadliwość W=68% (0,68) dla wysokości peronu; peron 2 przy torze 202 wykazywał wadliwość W=77% (0,77) dla odległości PKD od OT; peron 2 przy torze 204 wykazywał wadliwość W=70% (0,70) dla odległości PKD od OT i W=84% (0,84) dla wysokości peronu.

(zaprojektowanych), nie mieszczące się w polu tolerancji eksploatacyjnych początkowych (+10 mm i -5 mm)¹⁰³.

Prezes Zarządu TF wyjaśnił, że jednym z podstawowych warunków otwarcia toru dla ruchu taboru kolejowego było geodezyjne sprawdzenie czy budowle, położone wzdłuż toru, nie przekraczają obrysu skrajni kolejowej, nie znajdują się w jej wewnętrznym obszarze. Warunki te były sprawdzone dla krawędzi peronów nr 1 - tor nr 201 i nr 2 - tory nr 202 i 204 przed oddaniem ww. torów dla ruchu taboru kolejowego. Sprawdzenie położenia krawędzi peronów nr 1 i nr 2 było również wykonane dla odbioru końcowego robót. Prezes TF wskazał, że przepisy PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., jak również STWiORB uzgodniona przez PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy, nie określały dopuszczalnych odchyłek krawędzi peronu w płaszczyznach poziomem i pionowej. W związku z tym inspektor nadzoru wykorzystał wymagania dotyczące położenia osi toru względem znaków regulacji osi toru z *Warunków technicznych utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id-1*, załącznik 15 Tabela nr 1.

W swoich wyjaśnieniach Prezes Zarządu TF nie odniósł się do stwierdzonej wadliwości badanych peronów stacji Bydgoszcz Wschód.

(dowód: akta kontroli str. 3076-3131, 3202-3203, 3205-3207)

NIK zauważa, że w dokumentacji powykonawczej nie stwierdzono dokumentów potwierdzających dokonywanie odbiorów robót dotyczących wykonania peronów z oceną ich stanu geometrycznego opartą na bezwzględnych (geodezyjnych) metodach pomiaru i na ustalonych zasadach kwalifikacji stwierdzonych odchyłek jako odchyłek dopuszczalnych lub niedopuszczalnych. Stwierdzono, że dokumentacja związana z odbiorami robót nie zawierała dokumentów właściwych dla jednoznacznego potwierdzenia prawidłowego stanu geometrycznego peronów w czasie przekazywania ich do eksploatacji. W dokumentacji powykonawczej, w żadnym z ośmiu protokołów odbioru eksploatacyjnego robót związanych z branżą torową pochodzących z okresu od 6 października 2014 r. do 22 października 2015 r. nie były powoływane, ani nie występowały jako załączniki, oficjalne dokumenty dotyczące odbioru peronów. Jedynym dokumentem, który dotyczył pomiarów skrajni peronu, ale nie był wymieniony w żadnym z protokołów odbioru, ani skomentowany z uwagi na zgodność z wymaganiami, były kopie pięciu stron formularzy dotyczących tylko peronu nr 2 przy torze nr 204. Wyniki tego pomiaru nie zostały jednak w żaden sposób przetworzone do celów oceny jakościowej robót, tj. nie zostały określone odchyłki zmierzonych parametrów i w związku z tym nie została dokonana niezbędna dla odbioru robót kwalifikacja odchyłek polegająca na ich ocenie, jako dopuszczalne lub niedopuszczalne. Tym samym, w ocenie NIK, powyższy brak pomiarów układu geometrycznego peronów, a w konsekwencji brak dokonania oceny prawidłowości finalnego stanu geometrycznego, mógł przyczynić się do występowania odchyłek parametrów wpływających na niewłaściwe ukształtowanie peronowej krawędzi dostępu już od początku eksploatacji zmodernizowanych peronów do niezadawalającego stanu geometrycznego peronów stacji Bydgoszcz Wschód.

2) dopuszczono do nienależytego wykonania nw. robót budowlanych, zakresie dotyczącym:

¹⁰³ Zasadność przyjęcia takich tolerancji wymiarowych potwierdzają wymagania określone w Specyfikacjach Technicznych Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych dla innych projektów inwestycyjnych obejmujących budowę peronów kolejowych, realizowanych w ramach BiT-City.

- zadaszienia biegów schodów i spoczników w klatkach schodowych „A”, „B” i „C” łączących perony stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód z peronami tramwajowymi na estakadzie.

Świadczą o tym stwierdzone w toku oględzin NIK nieszczelności tego zadaszienia, które skutkowały tworzeniem się: kałuż (na spocznikach, na schodach, na początku biegów schodów przy wyjściu z peronu tramwajowego oraz na nawierzchni peronu w ramach klatki schodowej) oraz zacieków (na belkach, na których opierają się sufity spoczników i schody oraz na podniebieniu biegów schodów); ww. nieszczelności zadaszienia stwierdzono pomimo, że zgodnie z dokumentacją TF były one wcześniej zgłoszone jako usterka w zakresie przedmiotu odbioru robót budowlanych w dniu 3 grudnia 2015 r.¹⁰⁴ i zostały usunięte 30 grudnia 2015 r.;

- nawierzchni peronowej przy wejściu do windy łączącej peron nr 1 kolejowej stacji Bydgoszcz Wschód z peronem tramwajowym na estakadzie (kierunek „Rycerska”).

Świadczą o tym stwierdzone w toku oględzin NIK nierówności w ww. nawierzchni peronowej, które spowodowały powstanie w ww. miejscu zastoin wody; kwestia tworzenia się zastoin wody na peronach nie była przedmiotem usterek zgłaszanych przez TF podczas odbioru robót budowlanych;

W kwestii nieszczelności zadaszienia w klatkach schodowych Zastępca Dyrektora ds. Technicznych TF wyjaśnił, że konieczność naprawy ww. usterki stwierdzonej podczas kontroli NIK została zgłoszona wykonawcy i że prawdopodobną przyczyną było rozszczelnienie zadaszienia klatek schodowych pod wpływem czynników atmosferycznych. Podał, iż wpływ na zbieranie się wody w klatkach schodowych mają również przyjęte rozwiązania projektowe, tj. częściowe pokrycie elewacji klatek siatką, co miało zapewniać przewiewność klatek oraz zapobiegać gromadzeniu się na klatkach osób bezdomnych, jednak przy silnych opadach deszczu może być przyczyną gromadzenia się wody na klatkach. Wskazał, że uszczelnienie zadaszienia pozwoli na zminimalizowanie przypadków tworzenia się kałuży na biegach schodów i spocznikach klatek, a także pozwoli zapobiec tworzeniu się zacieków na belkach, na których oparte są schody oraz na podniebieniu biegów schodów.

W kwestii nierówności nawierzchni peronowej Prezes Zarządu TF wyjaśnił, że przyczyną jest osuwająca się skarpa ziemna i że powyższa usterka zostanie usunięta.

(dowód: akta kontroli str. 1514, 1600, 2338, 2339, 2783-2808, 2929-2943, 3205-3207)

5. TF nie wyegzekwował od Inżyniera Kontraktu realizacji obowiązków określonych w § 6 ust. 1 lit. b tiret 4 zawartej z nim umowy nr 1/TF/2012 z 21 stycznia 2013 r., tj. sporządzenia opisu przebiegu wykonania kontraktu oraz sprawozdania z działalności Inżyniera Kontraktu jako elementów składowych raportu końcowego¹⁰⁵.

Prezes Zarządu TF wyjaśnił, że ze względu na konieczność wydatkowania środków w ramach inwestycji do końca 2015 r. TF zobowiązał Inżyniera Kontraktu do

¹⁰⁴ W wykazie usterek stanowiącym załącznik nr 3 do protokołu odbioru z dnia 3 grudnia 2015 r. podano: „Uszczelnić styki między elementami szklanymi – dach (zadaszenie nad klatką schodową)”.

¹⁰⁵ TF nie zgłaszał inżynierowi kontraktu uwag dotyczących raportu końcowego, tj. braku opisu przebiegu wykonania kontraktu oraz sprawozdania z działalności inżyniera kontraktu jako elementów składowych raportu końcowego.

dokonania w trybie pilnym rozliczenia inwestycji, uznając to rozliczenie za podsumowanie kontraktu.

(dowód: akta kontroli str. 972-983, 1874, 2817-2818)

6. W § 4 ust. 1 pkt 1 Umowy dostawy tramwajów Strony ustaliły termin dostawy dwóch pierwszych tramwajów do dnia 31 października 2015 r. Powyższe było niezgodne z treścią SIWZ na dostawę taboru tramwajowego (w pkt. 3.4.), oferty wykonawcy (w pkt. 2 lit. a) oraz Umowy ramowej (w § 3 ust. 7), które określały, że termin dostawy dwóch pierwszych sztuk tramwajów nie może przekroczyć dwunastu miesięcy od dnia zawarcia Umowy dostawy. Termin określony w ww. sposób był kryterium¹⁰⁶ oceny ofert w postępowaniu przetargowym służącym zawarciu Umowy ramowej.

(dowód: akta kontroli str. 75-81, 130-132, 170-173, 177, 178, 300-302, 312-314)

Wskazane powyżej postanowienia Umowy dostawy były odmienne w stosunku do postanowień określonych w Umowie ramowej, co stanowiło naruszenie art. 101 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 UPZP¹⁰⁷. Zgodnie z tymi przepisami: TF mógł udzielić zamówienia (którego przedmiot był objęty Umową ramową) wykonawcy, z którym zawarł Umowę ramową, na warunkach nie mniej korzystnych, niż określone w Umowie ramowej. Udzielając zamówienia TF mógł dokonać zmiany warunków zamówienia w stosunku do określonych w Umowie ramowej, jeżeli zmiana ta nie była istotna, co oznacza, że TF nie mógł dokonać zmiany kryteriów oceny ofert określonych w umowie ramowej.

Ponadto ww. postanowienia Umowy dostawy nie odpowiadały kryterium wyboru oferty (jakim był termin dostawy dwóch pierwszych tramwajów) określone w SIWZ i ofercie wykonawcy, co stanowiło naruszenie art. 144 ust. 1 UPZP. Przepis ten zakazywał 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 zmiany¹⁰⁸. Zarówno ogłoszenie o zamówieniu jak i SIWZ nie przewidywały możliwości zmiany postanowień umowy w stosunku do treści oferty¹⁰⁹.

Prezes Zarządu TF wskazał, że umowa ramowa była zamówieniem wspólnym TF i ZDMiKP w Bydgoszczy, a terminy dostawy dwóch pierwszych tramwajów stanowiły część zamówienia dotyczącą ZDMiKP w Bydgoszczy.

(dowód: akta kontroli str. 75-81, 204, 205, 510, 1876)

Należy zaznaczyć, że TF i ZDMiKP występowały wspólnie jako zamawiający w procedurze przetargowej na zawarcie Umowy ramowej, a ZDMiKP występował w imieniu własnym i jako pełnomocnik TF, w związku z czym czynności podjęte w toku przetargu odnosiły skutek w stosunku do obu podmiotów. Z kolei w Umowie dostawy, w której termin realizacji został podany niezgodnie z kryterium oceny ofert SIWZ, Ofertą i Umową Ramową, TF występował jako jedyny Zamawiający.

7. Automaty biletowe, w które zostały wyposażone zakupione przez TF tramwaje PESA SWING, kursujące na trasie do dzielnicy Fordon, nie spełniały wymogów pkt. 3.2.4.4 tiret 8 i pkt. 3.2.4.5 tiret 1 specyfikacji technicznej stanowiącej załącznik nr 1 do Umowy ramowej dotyczącej ustalenia warunków udzielenia oraz realizacji

¹⁰⁶ Waga kryterium - 20%.

¹⁰⁷ W brzmieniu ówczesnie obowiązującym.

¹⁰⁸ W art. 144 ust. 2 UPZP wskazano, że zmiana umowy dokonana z naruszeniem ust. 1 podlega unieważnieniu.

¹⁰⁹ Propozycja zmiany terminu dostawy została przedstawiona przez wykonawcę w piśmie do ZDMiKP w Bydgoszczy z 15 maja 2014 r. Wykonawca wskazał, że zmiana jest konieczna m.in. z uwagi na to, że: czas oczekiwania na dostawę niektórych komponentów do tramwajów może wynieść 12 miesięcy, a czas homologacji wynosi ok. 2 miesiące.

zamówienia publicznego na dostawę tramwajów, tj. nie obsługiwały płatności gotówkowych. Stosownie do § 1 ust. 1 pkt. 1 lit. a Umowy dostawy tramwajów wykonawca był zobowiązany do dostarczenia 12 sztuk 5 członowych, niskopodłogowych tramwajów, odpowiadających ww. wymogom specyfikacji technicznej, tj. wyposażonych w automaty biletowe obsługujące płatności gotówkowe. Brak ww. funkcjonalności automatów biletowych nie został stwierdzony przez TF podczas odbioru ostatecznego ww. tramwajów.

Prezes Zarządu TF wyjaśnił, że na etapie ustaleń szczegółowych przy zawieraniu umowy dostawy 12 tramwajów przeprowadzono konsultacje z ZDMiKP w Bydgoszczy m.in. w sprawie ujednoczenia systemu dystrybucji biletów w mieście. W ramach tych konsultacji ustalono, że w nowych tramwajach zastosowane zostaną biletomaty bezgotówkowe, umożliwiające zakup za pomocą karty płatniczej lub telefonu komórkowego.

Nie kwestionując dopuszczalności takiej nieistotnej zmiany NIK zwraca uwagę, że zgodnie z § 17 Umowy dostawy dokonanie zmian i uzupełnienia umowy wymagało formy pisemnego aneksu, pod rygorem nieważności. Wprowadzając zmianę polegającą na modyfikacji funkcjonalności biletomatów montowanych w zamawianych tramwajach, TF nie dopełnił powyższego wymogu.

(dowód: akta kontroli str. 130, 147-149, 177, 1877)

8. TF wystawił z datą 31 grudnia 2015 r. dowody przyjęcia środka trwałego dotyczące 11¹¹⁰ z 12 tramwajów objętych Umową dostawy pomimo, że ww. tramwaje nie spełniały definicji środka trwałego określonej w art. 3 ust. 1 pkt. 15 ustawy o rachunkowości. Według informacji uzyskanych od producenta, tj. PESA Bydgoszcz SA, kompletność i zdatność do użytkowania tych tramwajów została potwierdzona protokołami odbioru ostatecznego dopiero w dniach od 7 stycznia do 2 lutego 2016 r.¹¹¹

Prezes Zarządu TF wyjaśnił, że w dniu 18 grudnia 2015 r. TF dokonał odbioru warunkowego ww. 11 tramwajów i że na podstawie § 4 ust. 3 umowy dostawy nr 1/TF/2014¹¹² ww. datę należy rozumieć jako termin dostawy. Główny Księgowy TF wyjaśnił, że wystawienie dowodów przyjęcia do użytkowania ww. tramwajów w dniu 31 grudnia 2015 r. było możliwe na podstawie § 6 ust. 7 ww. umowy dostawy¹¹³, zgodnie z którym w przypadku dokonania odbioru warunkowego tramwaju jego własność przechodziła na TF z chwilą dokonania tego odbioru.

NIK zwraca uwagę, iż przyjęcie środka trwałego powinno nastąpić, zgodnie z ustawą o rachunkowości, tj. w momencie stwierdzenia jego kompletności i zdatności do użytku, a nie na podstawie odbioru dokumentów takich jak: świadectwa homologacji typu tramwaju, deklaracji zgodności producenta, wykazu podzespołów posiadających numery identyfikacyjne oraz wykazu wyposażenia określonego w specyfikacji technicznej. Protokoły odbioru warunkowego nie zawierały jakichkolwiek danych potwierdzających dokonanie: oględzin tramwaju pod kątem zastosowania wymaganych rozwiązań technicznych, sprawdzenia poprawności działania zespołów i podzespołów, przeprowadzenia jazd próbnych na trasach tramwajowych miasta Bydgoszczy ze sprawdzeniem działania urządzeń systemowych. Wykonanie tych czynności zostało potwierdzone dopiero w protokołach odbioru ostatecznego ww. 11 tramwajów, które zostały sporządzone

¹¹⁰ Tramwaje o numerach identyfikacyjnych: T831BNA002, T831BNA003, T831BNA004, T831BNA005, T831BNA006, T831BNA007, T831BNA008, T831BNA009, T831BNA010, T831BNA011, T831BNA012.

¹¹¹ Według informacji uzyskanych od PESA Bydgoszcz SA., potwierdzonych dokumentami CMR, ww. tramwaje zostały dostarczone do miejsca wskazanego przez TF w dniach od 30 grudnia 2015 r. do 12 stycznia 2016 r.

¹¹² W brzmieniu nadanym aneksem nr 2 zawartym 18 stycznia 2015 r.

¹¹³ W brzmieniu nadanym aneksem nr 2 zawartym 18 stycznia 2015 r.

w dniach od 7 stycznia do 2 lutego 2016 r. Dlatego też w ocenie NIK nie było podstaw do przyjęcia przez TF tych tramwajów do użytkowania w dniu 31 grudnia 2015 r. Dodatkowo należy zauważyć, że na skutek tej nieprawidłowości amortyzację jednego spośród ww. 11 tramwajów, który odebrano ostatecznie 2 lutego 2016 r., rozpoczęto naliczać w styczniu 2016 r., tj. w okresie, w którym nie był on kompletny i zdalny do użytkowania¹¹⁴.

(dowód: akta kontroli str. 295, 317-320, 368-431, 436-437, 440, 449, 501, 507, 3071-3075)

9. TF nie wyegzekwował od Wykonawcy Umowy dostawy tramwajów obowiązku określonego w § 4 ust. 3 szczegółowych warunków gwarancji, stanowiących załącznik nr 2 do tej umowy, tj. udokumentowania w „Książce Wagonu Tramwajowego” napraw wykonanych w okresie trwania gwarancji. Brak stosownych wpisów stwierdzono w książkach wagonów o numerach od 113 do 121.

Prezes Zarządu TF wyjaśnił, że wprawdzie do książek wagonów nie były wprowadzane dane dotyczące napraw powypadkowych, jednak TF prowadził szczegółowy rejestr napraw dokonywanych przez PESA, w szczególności odpłatnych napraw powypadkowych. Podał, że stosowne zapisy w książkach wagonów dotyczące napraw powypadkowych zostaną uzupełnione.

(dowód: akta kontroli str. 197, 2828-2832, 2852, 2938-2939)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

1. NIK zwraca uwagę, że pomimo zastosowania rozwiązań służących zapewnieniu atrakcyjności i dostępności węzła przesiadkowego Bydgoszcz Wschód występują na nim niżej wymienione niedogodności dla pasażerów:

- błędne oznaczenie lokalizacji oraz kierunków na tablicach z planem stacji Bydgoszcz Wschód zamieszczonych na peronie nr 2 od strony toru 202, skutkujące dezorientacją pasażerów korzystających z tej stacji;

- brak (bezpośrednio po wejściu na estakadę biegiem schodowym od przystanku „Dworzec Wschód” przy ul. Kamiennej - kierunek „Tatrzańskie”) oznaczenia ostrzegawczego (punktowego) granicy ciągu pieszego dla osób niewidomych i słabowidzących, co dla tej grupy pasażerów wiąże się z ryzykiem wejścia na torowisko tramwajowe, oraz brak informacji kierunkowej dla tych osób wskazującej dojście do peronów tramwajowych i stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód¹¹⁵, co skutkuje dezorientacją tej grupy pasażerów;

- słabą wyczuwalność przez osoby niewidome i słabowidzące elementów guzkowatych pasa ostrzegawczego w porównaniu do wypukłych elementów przeciwpoślizgowych (ryfli) strefy zagrożenia na płytach peronowych stacji Bydgoszcz Wschód¹¹⁶;

- brak jednolitości oznakowania dojść do wind i schodów zastosowanych na peronach tramwajowych na estakadzie (trasy z rowkowanym oznakowaniem dotykowym dla osób niewidomych i słabowidzących prowadzące do każdego z czterech biegów schodowych oraz pas bezpieczeństwa z wystającymi kopułkami koloru żółtego przed wejściami do wind) w porównaniu do rozwiązań zastosowanych na peronach stacji kolejowej pod estakadą (pas bezpieczeństwa z wystającymi kopułkami koloru żółtego prowadzący od płyt peronowych do wind - zamiast trasy z rowkowanym oznakowaniem dotykowym oraz pas bezpieczeństwa z wystającymi kopułkami przed wejściami na schody, bez trasy z rowkowanym oznakowaniem

¹¹⁴ W przypadku pozostałych 10 tramwajów data rozpoczęcia amortyzacji przypadła w miesiącu ich odbioru ostatecznego.

¹¹⁵ Stwierdzono, iż bezpośrednio po wejściu na estakadę (biegiem schodowym od przystanku „Dworzec Wschód” przy ul. Kamiennej - kierunek „Tatrzańskie”) ścieżka kierunkowa prowadzi na barierkę i nie wskazuje dalszego kierunku.

¹¹⁶ Na stacji Bydgoszcz Wschód zastosowano płyty peronowe, na których wypukłe znaki w formie ściętego stożka w ramach ostrzegawczego pasa dotykowego są rozmieszczone w układzie siatki w kształcie rombu.

dotykowym prowadzącej do schodów), co utrudnia orientację osobom niewidomym i słabowidzącym;

- brak jednolitości rozwiązań zastosowanych w ramach jednego węzła przesiadkowego polegający na tym, że: na peronach tramwajowych na estakadzie zainstalowano tablice dynamicznej informacji pasażerskiej, a na peronach kolejowych takich tablic nie zainstalowano; zastosowano tablicę dynamicznej informacji pasażerskiej na przystanku autobusowym „Dworzec Wschód” dla linii nr 83 (kierunek „Czyżkówko”) przy jednoczesnym braku takiej tablicy na przystanku autobusowym „Dworzec Wschód” dla linii nr 83 (kierunek „Tatrzańskie”);
- brak miejsc parkingowych dla samochodów (w tym stanowisk dla osób niepełnosprawnych) i rowerów;
- brak punktu sprzedaży biletów komunikacji miejskiej (np. biletomatu) dla pasażerów przesiadających się z peronów kolejowej stacji Bydgoszcz Wschód na przystanki tramwajowe na estakadzie;
- brak kontrastowego oznakowania elementów małej architektury (ławek, koszy na śmieci) na peronach tramwajowych na estakadzie oraz na peronach stacji kolejowej;
- brak kontrastowego oznakowania (np. w formie paska) podpór zadaszania na peronach kolejowych.

W kwestii błędnego oznaczenia lokalizacji oraz kierunków na planach stacji Bydgoszcz Wschód, Prezes Zarządu TF wskazał, że tablice zostaną poprawione.

Odnosząc się do braku oznaczeń ostrzegawczych i kierunkowych dla osób niewidomych i słabowidzących (bezpośrednio po wejściu na estakadę biegiem schodowym od przystanku „Dworzec Wschód” przy ul. Kamiennej - kierunek „Tatrzańskie”) Zastępca Dyrektora ds. Technicznych TF wskazał, że TF przeanalizuje możliwość usunięcia tego problemu w konsultacji z ZDMiKP w Bydgoszczy.

W kwestii zastosowania na płytach peronowych kolejowej stacji Bydgoszcz Wschód słabo wyczuwalnych elementów guzkowatych pasa ostrzegawczego w porównaniu do wypukłych elementów przeciwpoślizgowych (ryfli) strefy zagrożenia, Prezes Zarządu TF podał, że zastosowane płyty peronowe były certyfikowane i w związku z tym TF nie podejmie działań mających na celu zastosowanie innych płyt.

NIK zwraca uwagę, iż zgodnie z opinią Polskiego Związku Niewidomych Okręgu Kujawsko-Pomorskiego w Bydgoszczy najważniejsze jest wyraźne zróżnicowanie faktury pasa ostrzegawczego i sąsiadującej z nim pozostałej powierzchni płyty peronowej. Według ww. opinii w przypadku, gdy pas ostrzegawczy występuje w bezpośrednim sąsiedztwie z powierzchnią ryflowaną, lepiej wyczuwalna przez osoby niewidome i słabowidzące jest powierzchnia pasa ostrzegawczego, którą tworzą wypukłe znaki w formie ściętego stożka w układzie siatki w kształcie kwadratu (a nie w układzie siatki w kształcie rombu, jak ma to miejsce na stacji Bydgoszcz Wschód).

W ocenie NIK brak odpowiedniego oznakowania płyt peronowych przyczynia się do zmniejszenia atrakcyjności stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód dla osób niewidomych i słabowidzących, z uwagi na obniżony komfort tych osób podczas korzystania z peronów tej stacji.

W sprawie braku jednolitości rozwiązań zastosowanych w ramach węzła Bydgoszcz Wschód Prezes Zarządu TF wyjaśnił, że:

- oznakowanie dojść do wind i schodów na peronach tramwajowych na estakadzie wykonano zgodnie z „Wytocznymi do stosowania elementów informacyjnych dla

osób niepełnosprawnych” opracowanymi przez ZDMiKP w Bydgoszczy, a oznakowanie na peronach stacji kolejowej wykonano zgodnie z projektem zatwierdzonym przez PKP PLK S.A.;

- zgodnie z pierwotnymi założeniami projektu BiT-City system dynamicznej informacji pasażerskiej miał być zrealizowany na wszystkich przebudowywanych stacjach i przystankach kolejowych w odrębnym zadaniu, dlatego w ramach projektu dotyczącego budowy linii tramwajowej do Fordonu w części dotyczącej przebudowy stacji Bydgoszcz Bielawy TF nie uwzględnił budowy takiego systemu, co zostało uzgodnione z PKP PLK S.A.; PKP PLK S.A. informowało o organizowanym w skali kraju przetargu na budowę ww. systemu, jednak od przetargu odstąpiono;

- projekt realizowany przez TF obejmował tylko jeden z dwóch przystanków autobusowych „Dworzec Wschód” dla linii nr 83, a jego wyposażenie było uzgodnione z ZDMiKP w Bydgoszczy.

Odnosnie braku miejsc parkingowych dla samochodów i rowerów oraz braku punktu sprzedaży biletów komunikacji miejskiej w ramach węzła Bydgoszcz Wschód Prezes Zarządu TF wskazał, że budowa estakady tramwajowej wraz z punktem przesiadkowym integrującym tramwaj i kolej miała być i była pierwszym etapem przebudowy tego węzła. Podał, że w ramach kolejnego etapu przewidziana jest przebudowa układu drogowego wraz z budową miejsc postojowych oraz instalacją biletomatów.

W kwestii braku kontrastowego oznakowania elementów małej architektury oraz podpór zadaszenia Prezes Zarządu TF wyjaśnił, że dokumentacja projektowa (w części kolejowej uzgadniana z PKP PLK S.A.) nie przewidywała takiego oznakowania.

NIK zwraca uwagę, że w przypadku elementów małej architektury na peronach stacji kolejowej powinny zostać spełnione wymogi TSI PRM¹¹⁷.

(dowód: akta kontroli str. 504-511, 1859-1885, 2756-2786, 2929-2943)

2. NIK zwraca uwagę, iż w celu zapewnienia prawidłowej eksploatacji torowiska tramwajowego, po wykonaniu toru bezстыkowego nie kontrolowano na bieżąco zmiany temperatury neutralnej¹¹⁸ wskutek oddziaływań eksploatacyjnych taboru i zmian temperatury (co najmniej raz w roku przed okresem występowania podwyższonych temperatur).

Prezes Zarządu TF wyjaśnił, że norma tramwajowa PN-K-92011 nie wymaga zakładania metryki toru, nie było zatem takiego wymogu w dokumentacji technicznej, a co zatem idzie bez odniesienia do punktów referencyjnych nie jest możliwa kontrola bieżąca stanu naprężeń w torowiskach.

(dowód: akta kontroli str. 3076-3080, 3132-3162, 3202, 3205-3207)

¹¹⁷ Zgodnie z pkt. 4.1.2.8 załącznika do Decyzji Komisji 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu "Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się" transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 64 z 7 marca 2008 r., str. 72, ze zm., dalej: „TSI PRM 2008”, obowiązującej od 1 lipca 2008 r. do 31 grudnia 2014 r.) wszystkie meble oraz urządzenia wolnostojące znajdujące się na stacjach powinny kontrastować z tłem, na którym są widoczne. Zgodnie z pkt. 4.2.1.7 załącznika do Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L 356 z 12 grudnia 2014 r., str.110, dalej: „TSI PRM 2015”, obowiązującego od 1 stycznia 2015 r.) wszystkie meble oraz urządzenia wolno stojące znajdujące się na stacjach muszą kontrastować z tłem, na którym są widoczne.

¹¹⁸ Tj. temperatury montażu toru bezстыkowego (głównie przytwierdzenia szyn do podkładów i spawania złączy szynowych) w przedziale temperatury szyn od 15 °C - 30 °C z preferencją dla temperatur jak najbliższych 22 °C.

NIK zauważa, że po wykonaniu toru bezстыkowego, nawet po wykonaniu regulacji naprężeń należy na bieżąco kontrolować zmiany temperatury neutralnej wskutek oddziaływań eksploatacyjnych taboru i zmian temperatury stosując metody diagnostyczne opisane w instrukcji Id-1 PKP PLK¹¹⁹.

3. NIK zwraca uwagę na stwierdzone przypadki nieterminowej płatności przez TF nw. kwot zobowiązań wobec kontrahentów¹²⁰, tj.:

- zobowiązania wobec wykonawcy Umowy dostawy pierwszego niskopodłogowego tramwaju w wysokości 5 904,4 tys. zł (płatność 11 dni po terminie)¹²¹;

- zobowiązań wobec wykonawcy Umowy na roboty budowlane w łącznej wysokości 70 663,1 tys. zł (płatności od jednego do 13 dni po terminie)¹²².

Prezes Zarządu TF oraz Główny Księgowy TF podali m.in., że wszystkie płatności w ramach realizowanej inwestycji były finansowane ze źródeł zewnętrznych, tj. ze środków unijnych oraz z emisji obligacji przychodowych i zwykłych. W związku z powyższym środki finansowe były przekazywane TF na pokrycie konkretnych, odpowiednio udokumentowanych nakładów. Stwierdzone przypadki nieterminowych płatności były spowodowane wydłużającym się okresem weryfikacji dokumentów potwierdzających poniesione nakłady (m.in. ww. faktur VAT), a w konsekwencji przesunięciem planowanych terminów wypłaty środków na rzecz TF. Ponieważ TF nie miał możliwości zapłaty zaciągniętych zobowiązań z innych źródeł, powyższe miało wpływ na opóźnienia w płatnościach na rzecz kontrahentów.

W ocenie NIK przyjęty model finansowania działalności TF jako zamawiającego powinien zapewniać terminowe uiszczanie zobowiązań wobec wykonawców.

(dowód: akta kontroli str. 328-332, 437, 443, 450-464, 503, 518, 1864, 1882, 1893-1900, 3063-3070)

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹²³, wnosi o:

¹¹⁹ Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id (D)- 1., ustalone uchwałą Zarządu PKP PLK S.A. nr 371 z 27 grudnia 2004 r., zatwierdzone przez Prezesa UTK decyzją nr TNB 10-5000-169/2005 z 20 kwietnia 2005 r.

¹²⁰ Stwierdzone przypadki nieterminowego regulowania zobowiązań przez TF nie skutkowały zapłatą odsetek za zwłokę.

¹²¹ Nieterminową płatność zobowiązań stwierdzono w odniesieniu do jednej z dwóch faktur VAT wystawionych przez wykonawcę, tj. z faktury VAT nr ZK201500471 z 27 października 2015 r. na łączną kwotę 9 078 tys. zł brutto (terminowo, tj. do 30 listopada 2015 r. zapłacono kwotę 3 173,6 tys. zł, zapłała kwoty 5 904,4 tys. zł nastąpiła 11 grudnia 2015 r., tj. 11 dni po terminie).

¹²² Nieterminową płatność zobowiązań stwierdzono w ośmiu z 25 faktur VAT wystawionych przez wykonawcę, tj. z faktur VAT: [1] nr FV/24/2014 z 11.02.2014 r. za styczeń 2014 r. na kwotę 79,7 tys. zł brutto z terminem płatności do 12 marca 2014 r. (zapłała całej kwoty nastąpiła 13 marca 2014 r., tj. jeden dzień po terminie); [2] nr FV/160/2014 z 14 maja 2014 r. za kwiecień 2014 r. na kwotę 5 404,4 tys. zł brutto z terminem płatności do 17 czerwca 2014 r. (16 czerwca 2014 r. zapłacono kwotę 239,8 tys. zł, zapłała kwoty 5 164,5 tys. zł nastąpiła 23 czerwca 2014 r., tj. sześć dni po terminie); [3] nr FV/296/2014 z 21 sierpnia 2014 r. za lipiec 2014 r. na kwotę 14 055,7 tys. zł brutto z terminem płatności do 22 września 2014 r. (19 września 2014 r. zapłacono kwotę 6 742,2 tys. zł, zapłała kwoty 7 313,5 tys. zł nastąpiła 30 września 2014 r., tj. 8 dni po terminie); [4] nr FV/464/2014 z 9 grudnia 2014 r. za listopad 2014 r. na kwotę 18 667,7 tys. zł brutto z terminem płatności do 10 stycznia 2015 r. (kwotę 8 954,4 tys. zł zapłacono 13 stycznia 2015 r., tj. 3 dni po terminie, kwotę 9 713,3 tys. zł zapłacono 23.01.2015 r., tj. 13 dni po terminie); [5] nr FV/2/2015 z 15.01.2015 r. za grudzień 2014 r. na kwotę 12 160,4 tys. zł brutto z terminem płatności do 16 lutego 2015 r. (11 lutego 2015 r. zapłacono 905,2 tys. zł, zapłała kwoty 11 255,3 tys. zł nastąpiła 17 lutego 2015 r., tj. 1 dzień po terminie); [6] nr FV/40/2015 z 17.02.2015 r. za styczeń 2015 r. na kwotę 7 236 tys. zł brutto z terminem płatności do 17 marca 2015 r. (zapłała całej kwoty nastąpiła 25 marca 2015 r., tj. 8 dni po terminie); [7] nr FV/125/2015 z 10 kwietnia 2015 r. za marzec 2015 r. na kwotę 13 018,6 tys. zł brutto z terminem płatności do 10 maja 2015 r. (kwotę 6 244,7 tys. zł zapłacono 12 maja 2015 r., tj. 2 dni po terminie, kwotę 6 773,9 tys. zł zapłacono 18 maja 2015 r., tj. 8 dni po terminie); [8] nr FV/0005/05/2015 z 13 maja 2015 r. za kwiecień 2015 r. na kwotę 15 236,3 tys. zł brutto z terminem płatności do 14 czerwca 2015 r. (21 maja 2015 r. zapłacono kwotę 7 308,5 tys. zł, zapłała kwoty 7 927,8 tys. zł nastąpiła 19 czerwca 2015 r., tj. 5 dni po terminie).

¹²³ Dz. U. z 2017 r., poz. 524, dalej: „ustawa o NIK”.

1. Podjęcie działań w celu zniwelowania odchyłek parametrów wpływających na niewłaściwe ukształtowanie peronowej krawędzi dostępu oraz poprawy niezadawalającego stanu geometrycznego peronów stacji Bydgoszcz Wschód.
2. Wykonanie na trasie tramwajowej do Fordonu udokumentowanej regulacji naprężeń w tokach szynowych oraz powierzchniowego zagęszczenia podsypki w celu zmniejszenia ryzyka wystąpienia w przyszłości wyboczeń torów.
3. Usunięcie nieciągłości toków szynowych po ich awaryjnym przecięciu na trasie tramwajowej do Fordonu w celu zapobieżenia niekorzystnemu, niejednorodnemu stanowi naprężeń wprowadzonemu do toru wskutek ubiegłorocznych wyboczeń toru.
4. Uzupełnienie kontrastowego oznakowania na czole i podnóżku pierwszego i ostatniego stopnia każdego z biegów schodów oraz guzkowatego wykończenia przed pierwszym stopniem i na podnóżku ostatniego stopnia każdego z biegów schodów (na schodach łączących przystanki autobusowe „Dworzec Wschód” przy ul. Kamiennej z estakadą oraz łączących przystanki tramwajowe „Bajka” z wiaduktem).
5. Uzupełnienie guzkowatego wykończenia przed pierwszym stopniem i na podnóżku ostatniego stopnia każdego z biegów schodów (na schodach klatek schodowych łączących perony kolejowe z estakadą w ramach węzła przesiadkowego Bydgoszcz Wschód).
6. Dokonanie napraw zadaszenia biegów schodów i spoczników w klatkach schodowych łączących perony stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód z peronami tramwajowymi na estakadzie, nawierzchni peronowej przy wejściu do windy łączącej peron nr 1 ww. stacji z peronem tramwajowym na estakadzie, torowiska na odcinku prostym toru przy ul. Akademickiej.
7. Realizowanie umów zawartych przy zastosowaniu UPZP, zgodnie z wymogami tej ustawy.
8. Zapobieganie przypadkom ujmowania w ewidencji środków trwałych składników majątku, które nie są kompletne i zdadne do użytkowania.
9. Uzupełnienie w ksiązkach wagonów tramwajowych zapisów dotyczących napraw powypadkowych.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Bydgoszczy.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Bydgoszcz, dnia 4 sierpnia 2017 r.

Kontroler
Jarosław Słaby
doradca prawny

.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Bydgoszczy

Dyrektor
Barbara Antkiewicz

.....
podpis

Tekst jednolity wystąpienia pokontrolnego uwzględniający zmiany wprowadzone uchwałą Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej w Najwyższej Izbie Kontroli z 7 listopada 2017 r.