



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach

LKA.410.016.01.2022

Pan
Ireneusz Merchel
Prezes Zarządu
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Zmienne zgodnie z treścią uchwały nr KPK-KPO.441.21.2023
Komisji Rozstrzygającej w Najwyższej Izbie Kontroli z dnia 22 marca 2023 r.

P/22/058 - Realizacja w latach 2019-2022 (I półrocze) na terenie woj. śląskiego wybranych projektów Krajowego Programu Kolejowego współfinansowanych ze środków Funduszu Spójności UE.

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ¹ Centrum Realizacji Inwestycji ² Region Śląski ul. Joanitów 13, 50-525 Wrocław ³ oraz CRI Region Południowy ul. Mickiewicza 29, 31-157 Kraków ⁴ .
Kierownik jednostki kontrolowanej	Ireneusz Merchel, Prezes Zarządu PKP PLK S.A., od 30 marca 2016 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Przygotowanie dokumentacji niezbędnej do zrealizowania zamierzeń państwa w zakresie inwestycji kolejowych przewidywanych do wykonania w ramach WPIK i KPK. 2. Wywiązywanie się przez Regiony CRI z obowiązków inwestora oraz nadzór nad prawidłowością i terminowością wykonania inwestycji kolejowych.
Okres objęty kontrolą	Lata 2019-2022 (do końca I kwartału) z uwzględnieniem dowodów dotyczących zdarzeń wcześniejszych ale także dowodów dotyczących zdarzeń późniejszych.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o <i>Najwyższej Izbie Kontroli</i> ⁵ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontrolerzy	1. Jacek Kościelniak, Radca Prezesa. NIK, legitymacja nr 22738; 2. Aleksander Górniak, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/117/2022 z 31 maja 2022 r.; 3. Michał Kapek, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/166/2022 z 9 sierpnia 2022 r.

(akta kontroli Tom I str.1-2)

¹ Dalej: „PKP PLK S.A.”, „Spółka”, „Inwestor”, „Zamawiający”.

² Dalej: „CRI”.

³ Dalej: „Region Śląski”. Dyrektorem PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Regionu Śląskiego był Jerzy Dul.

⁴ Dalej: Region Południowy”. Dyrektorem PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Regionu Południowego był Mateusz Want.

⁵ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: „ustawa o NIK”.

II. Ocena ogólna⁶ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

1. W ocenie NIK realizacja kluczowych przedsięwzięć modernizacyjnych szlaków kolejowych na terenie woj. śląskiego, w ramach Krajowego Programu Kolejowego⁷, współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej była opóźniona m.in. z powodu nierzetelnych działań Spółki w zakresie przygotowania dokumentacji niezbędnej do ich zrealizowania.

Z poddanych badaniu czterech inwestycji kolejowych na terenie woj. śląskiego⁸, na koniec października 2022 r., roboty budowlane zostały ukończone tylko w przypadku modernizacji odcinka linii kolejowej E 30 etap IIB. Jednak inwestycja ta została ukończona z opóźnieniem wynoszącym 1 328 dni w stosunku do pierwotnie przyjętego terminu i na dzień zakończenia kontroli nie została rozliczona finansowo⁹. Przyczyną powstania tego opóźnienia były głównie wydłużające się procesy związane m.in. z wyborem generalnego wykonawcy (527 dni) oraz podmiotu sprawującego nadzór inwestorski (430 dni), a także znaczne opóźnienia odbiorów końcowych robót przewidzianych do realizacji na wszystkich etapach inwestycji.

W przypadku pozostałych inwestycji termin ich zakończenia jeszcze nie upłynął, jednak istnieje ryzyko opóźnienia ich realizacji. Stan zaawansowania robót projektowych i budowlanych na koniec października 2022 r. wynosił: (1) dla linii kolejowej nr 182 – 92,37%; (2) dla linii kolejowej nr 131 - 26% oraz (3) dla budowy nowego wiaduktu w ciągu ul. Ciężkowickiej – 30%.

2. W ocenie NIK PKP PLK S.A. wywiązała się z obowiązków Inwestora dotyczących przygotowania dokumentacji niezbędnej do zrealizowania kontrolowanych inwestycji, jednak wystąpiły w tym zakresie przypadki działań nierzetelnych, związane m.in. z brakiem właściwego nadzoru nad wykonywaniem zadań przez wyłonione podmioty zewnętrzne w zakresie jakości i terminowości przygotowania ww. dokumentacji. Skutkowało to wzrostem nakładów inwestycyjnych, w tym roszczeniami wykonawców projektów oraz robót budowlanych o wzrost ich wynagrodzeń oraz wydłużeniem terminów realizacji zadań. I tak, szacowany z ww. tytułu wzrost nakładów inwestycyjnych i łączne wydłużenie realizacji zadania wynosiły odpowiednio

⁶ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁷ Dalej: „KPK”.

⁸ Niniejszą kontrolą objęto inwestycje realizowane przez PKP PLK S.A. na terenie województwa śląskiego, związane pośrednio z budową linii kolejowej do Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach oraz inwestycje związane z modernizacją linii kolejowej E 30 na terenie województwa śląskiego, tj.: (1) *Rewitalizacja i odbudowa częściowo nieczynnej linii kolejowej nr 182 Tamowskie Góry – Zawiercie* – inwestycja realizowana przez CRI PKP PLK S.A. Region Śląski we Wrocławiu o wartości 812 100,6 tys. zł. Umowa jest współfinansowana przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ 2014-2020). Dalej: „linia kolejowa nr 182”. (2) *Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tamowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo. Opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizacja robót budowlanych dla zadania pn. LOT A – Prace na linii kolejowej 131 na odcinku Chorzów Batory (km 5,900) – Nakło Śląskie (km 29,000)* o wartości 1 528 199,0 tys. zł netto, realizowana przez CRI PKP PLK S.A. Region Śląski we Wrocławiu. Zadanie jest współfinansowane przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ 2014-2020). Dalej: „linia kolejowa nr 131”. (3) *Budowa obiektów inżynierskich wraz z likwidacją przejazdów kolejowo – drogowych w poziomie szyn na odcinku Jaworzno Szczakowa – Kraków na linii kolejowej nr 133 Dąbrowa Gómicza Ząbkowice – Kraków Główny dla budowy układu drogowego wraz z nowym wiaduktem drogowym w km 20,860 w ciągu ul. Ciężkowickiej w Jaworznie wraz z likwidacją przejazdu kolejowo – drogowego w poziomie szyn w km 20,724* - inwestycja realizowana jest przez CRI PKP PLK S.A. Region Południowy w Krakowie o zaakceptowanej kwocie kontraktowej 66 705,9 tys. zł jest współfinansowana przez Unię Europejską z Instrumentu „Łącząc Europę”. Dalej: „budowa nowego wiaduktu w ciągu ul. Ciężkowickiej”. (4) *Realizacja robót budowlanych w ramach przetargu nr 1 – Modernizacja odcinka Jaworzno – Szczakowa – Trzebinia (km 1,150 – 0,000 linii nr 134, km 15,810 – 29,1 linii nr 133) w ramach projektu Modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIB* - inwestycja realizowana jest przez CRI PKP PLK S.A. Region Południowy w Krakowie o zaakceptowanej kwocie kontraktowej 364 635,63 tys. zł jest współfinansowana przez Unię Europejską z Instrumentu „Łącząc Europę”. Dalej: „linia kolejowa E 30 etap IIB”.

⁹ Do dnia kontroli inwestycja nie została ostatecznie rozliczona z powodu sporu pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą, dotyczącego roszczeń związanych z przedłużoną realizacją kontraktu, waloryzacją ceny kontraktowej, wynagrodzeniem za roboty dodatkowe i zamienne.

w przypadku: (1) linii kolejowej nr 182 - kwoty 23 114,27 tys. zł oraz o ok. 9,5 miesiąca; (2) linii kolejowej nr 131 - kwoty 15 634,9 tys. zł oraz o ok. 343 dni.

Jednocześnie NIK negatywnie ocenia działania Spółki związane z niezapewnieniem finansowania budowy nowego wiaduktu w ciągu ul. Ciężkowickiej - na wstępnym etapie inwestycji, co miało istotny wpływ na termin ogłoszenia postępowania dotyczącego wyłonienia Wykonawcy usług polegających na pozyskaniu wymaganych zgód, pozwoleń i decyzji administracyjnych oraz opracowaniu niezbędnej dokumentacji projektowej, które ostatecznie zostało ogłoszone dopiero po upływie 570 dni od daty podjęcia stosownych uchwał Zarządu PKP PLK S.A. w tej sprawie.

3. Spółka wywiązała się z obowiązków Inwestora, określonych w przepisach ustawy *Prawo budowlane* w zakresie dotyczącym organizacji procesu budowlanego.

Nadzór inwestorski nad wszystkimi inwestycjami był sprawowany przez podmioty zewnętrzne, wybrane w wyniku przeprowadzonych postępowań o udzielenie zamówienia publicznego. Jednak w przypadku dwóch inwestycji związanych z pracami na liniach kolejowych 182 i 131 dokonano nieprawidłowego wyboru podmiotów sprawujących nadzór inwestorski. Skutkowało to wszczęciem postępowań odwoławczych, w wyniku których KIO nakazała unieważnienie czynności wyboru oferty najkorzystniejszej oraz powtórzenie czynności badania i oceny ofert. W przypadku zadania związanego z budową linii E 30 etap IIB proces wyboru IP trwał 430 dni.

Monitoring przebiegu realizacji zadań inwestycyjnych objętych kontrolą, celem osiągnięcia efektów zaplanowanych w KPK był prowadzony w sposób systematyczny i objęto nim postęp robót i ponoszone nakłady. Na podstawie wyników monitoringu definiowano też na bieżąco czynniki ryzyka w trakcie procesu inwestycyjnego.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe¹⁰ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Przygotowanie dokumentacji niezbędnej do zrealizowania zamierzeń państwa w zakresie inwestycji kolejowych przewidywanych do wykonania w ramach WPIK i KPK

1.1 Zadanie inwestycyjne - „Rewitalizacja i odbudowa częściowo nieczynnej linii kolejowej nr 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie”

Opis stanu faktycznego

1.1.1. Studium wykonalności

Zadanie inwestycyjne – linia kolejowa nr 182 było ujęte w zaktualizowanym w marcu 2014 r. WPIK do roku 2015. Przesłanką umieszczenia zadania w KPK było m.in. ujęcie go w ramach listy projektów kolejowych wskazanych w Dokumentie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)¹¹, przy czym zadanie to swoim celem odpowiadało zadaniu (ujętem w DI) „Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice”.

(akta kontroli Tom I str. 5-7)

¹⁰ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

¹¹ <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/dokument-implementacyjny-do-strategii-rozwoju-transportu>. Dalej: „DI”.

Zarząd PKP PLK S.A. uchwałą¹² z dnia 22 lipca 2014 r. zaciągnął zobowiązanie do świadczenia pieniężnego w kwocie nieprzekraczającej 1 700,0 tys. zł na zawarcie umowy na opracowanie studium wykonalności zadania inwestycyjnego – linia kolejowa nr 182. Nadzór nad realizacją i rozliczeniem umowy powierzono Dyrektorowi Regionu Śląskiego.

(akta kontroli Tom I str. 3-4)

W wyniku przeprowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w dniu 18 grudnia 2014 r. została zawarta umowa na opracowanie dokumentacji przedprojektowej zadania w terminie do dnia 23 marca 2016 r.

(akta kontroli Tom I str. 8-44)

W związku z nierzetelną i nieterminową realizacją przedmiotu ww. umowy¹³ Zarząd PKP PLK S.A. w dniu 24 maja 2016 r. doręczył wykonawcy oświadczenie o odstąpieniu od umowy. W dniu 23 maja 2016 r. naliczono kary umowne w kwocie 97,1 tys. zł z tytułu opóźnienia w wykonaniu dokumentacji Etapu VI - Analiza kosztów i korzyści oraz Podsumowanie Fazy II oraz w wysokości 56,3 tys. zł z tytułu nieprzedłużenia ważności zabezpieczenia należytego wykonania umowy.

Następnie w dniu 15 czerwca 2016 r. Zarząd PKP PLK S.A. wyraził zgodę na zaciągnięcie zobowiązania na opracowanie Etapów VI – VIII studium wykonalności, którego wartość nie przekroczy 390 tys. zł. Ostatecznie, po przeprowadzeniu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, studium wykonalności zostało przekazane Zamawiającemu w dniu 11 maja 2017 r., tj. 22 miesiące po podjęciu przez Zarząd PKP PLK S.A. decyzji o jego sporządzeniu. Opóźnienie, którego przyczyny nie leżały po stronie Zamawiającego, wyniosło 14 miesięcy w stosunku do zaplanowanego terminu jego realizacji.

(akta kontroli Tom I str. 52-54, 59-63, 64)

1.1.2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach

Zgodnie z art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*¹⁴, wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na budowę – wydawanej na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane*¹⁵. Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane również przed uzyskaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej – wydawanej na podstawie art. 72 ust. 1 pkt 11 ustawy *o transporcie kolejowym*.

PKP PLK S.A. posiadała ustalone zasady opracowywania dokumentacji środowiskowej na potrzeby postępowania administracyjnego dla poszczególnych grup projektów przewidzianych do realizacji i finansowania z perspektywy finansowej 2014-2020¹⁶. Dla projektów przewidzianych do finansowania w ramach Funduszu Spójności, tj. POliŚ 2014 – 2020 oraz CEF ustalono, że:

- karta informacyjna przedsięwzięcia opracowywana będzie przez Biuro Ochrony Środowiska Centrali Spółki lub przez wykonawcę zewnętrznego;
- raport o oddziaływaniu na środowisko oraz inwentaryzacja przyrodnicza na potrzeby uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach opracowywane będą przez wykonawcę zewnętrznego.

(akta kontroli Tom I str. 72-76)

¹² Uchwała nr 572/2014

¹³ Wykonawca zrealizował V z VIII Etapów Studium Wykonalności.

¹⁴ Dz. U. z 2022 r. poz. 1029, ze zm. Dalej: „ustawa o udostępnieniu informacji o środowisku”.

¹⁵ Dz.U. z 2021 r. poz. 2351 ze zm. Dalej: „ustawa Prawo budowlane”.

¹⁶ Decyzja Nr 64/2015 Członka Zarządu – Dyrektora ds. realizacji inwestycji PKP PLK S.A. z dnia 23 listopada 2015 r.

Zgodnie z powyższym uregulowaniem karta informacyjna przedsięwzięcia została wykonana przez pracowników Biura Ochrony Środowiska Centrali Spółki. Inwentaryzacja przyrodnicza oraz raport o oddziaływaniu na środowisko został wykonany przez podmiot zewnętrzny, wyłoniony w wyniku przeprowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego. Dokumentacja środowiskowa (raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, inwentaryzacja przyrodnicza) była zamawiana i weryfikowana przez Zamawiającego, tj. Biuro Ochrony Środowiska Centrali Spółki oraz Zespół Projektu odpowiedzialny za realizację zadania - linia kolejowa nr 182, tj. PKP PLK S.A. CRI Region Śląski.

Zgodnie z Regulaminem organizacyjnym PKP PLK S.A., zakres działań Biura Ochrony Środowiska obejmował m.in.: odbiór lub uzgadnianie dokumentacji w zakresie ochrony środowiska zamawianej przez PKP PLK S.A. oraz uzyskiwanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanych przedsięwzięć. Spółka posiadała opracowane wytyczne dotyczące wymagań dla opracowywanej dokumentacji środowiskowej pn. „Standardowe wymagania dla dokumentacji środowiskowej” przyjęte Uchwałą Zarządu PKP PLK S.A. nr 836/2013 z dnia 3 października 2013 r. Dokument zawierał zakres wymagań określonych *ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku*. Opracowanie stanowiło załącznik do Opisu Przedmiotu Zamówienia¹⁷.

(akta kontroli Tom I str. 77-79)

W dniu 27 października 2016 r. PKP PLK S.A. złożyła wniosek do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach¹⁸ o wszczęcie postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia.

(akta kontroli Tom I str. 87-92)

RDOŚ na podstawie art. 63 ust. 1 *ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku* postanowieniem z dnia 22 grudnia 2016 r. nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji.

W dniu 17 maja 2017 r. PKP PLK S.A. przedłożyła do RDOŚ, sporządzony przez wykonawcę zewnętrznego, raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko. W toku postępowania administracyjnego RDOŚ wezwał PKP PLK S.A. do jego uzupełnienia. Po uzupełnieniu (8 sierpnia 2017 r.) RDOŚ decyzją¹⁹ z dnia 28 listopada 2017 r., tj. 13 miesięcy po złożeniu przez PKP PLK S.A. wniosku o wszczęcie postępowania, ustalił środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia.

(akta kontroli Tom I str. 84-92, 93, 97-149)

RDOŚ, na wniosek PKP PLK S.A. z dnia 30 listopada 2017 r., postanowieniem²⁰ z 7 grudnia 2017 r. nadał ww. decyzji rygor natychmiastowej wykonalności. Jako uzasadnienie jej nadania, mające oparcie w art. 108 §1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego*²¹, wskazała przede wszystkim „*inny interes społeczny*”. Powyższe umotywowano tym, że realizacja inwestycji przyniesie wiele korzyści społecznych m.in. zwiększy dostępność mieszkańców regionu do transportu kolejowego zarówno w kontekście dojazdów do pracy, do ośrodków usług i kultury. Natomiast skutkiem wtórnym będzie zwiększenie mobilności ludności i stymulowanie rozwoju społeczno-gospodarczego regionu. Dodatkowo jako uzasadnienie wniosku o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji wskazano przesłankę „*wyjatkowego ważnego interesu strony*”.

¹⁷ Dalej: „OPZ”.

¹⁸ Dalej: „RDOŚ”.

¹⁹ Decyzja znak: WOOŚ.4201.4.2016.AS2.34.

²⁰ Postanowienie znak: WOOŚ.4201.42016.AS2.37.

²¹ Dz. U. z 2022 r. poz. 2000, ze zm. Dalej: „kpa”.

Na ww. postanowienie w dniu 20 grudnia 2017 r. wpłynęło zażalenie osób fizycznych²² do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska²³, który postanowieniem z dnia 10 października 2018 r. utrzymał w mocy postanowienie RDOŚ nadające decyzji z dnia 28 listopada 2017 r. rygor natychmiastowej wykonalności. W uzasadnieniu postanowienia GDOŚ jednak wskazał, że uzasadnienie wniosku w zakresie „*wyjątkowego ważnego interesu strony*” jest niepełne oraz, że argumentacja w tym zakresie jest „(...) niewystarczająca do wykazania zagrożenia niewykonaniem decyzji *wyjątkowo ważnego interesu strony* (...)”.

(akta kontroli Tom I str. 152-154, 155-162)

W dniu 21 grudnia 2017 r. ww. osoby fizyczne wniosły do GDOŚ odwołanie od decyzji RDOŚ z dnia 28 listopada 2017 r. ustalającej środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia. W odwołaniu podniesiono m.in., że w raporcie nie stwierdzono konieczności wykonania kompensacji przyrodniczej (z tytułu zniszczenia chronionych siedlisk przyrodniczych, siedlisk chronionych roślin i zwierząt oraz wycinki drzew i krzewów), podczas gdy zgromadzony w sprawie materiał dowodowy świadczył o potrzebie wykonania kompensacji przyrodniczej po zrealizowaniu przedsięwzięcia. Wymóg ten wynikał z art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku. GDOŚ po przeprowadzeniu postępowania odwoławczego, decyzją²⁴ z dnia 3 kwietnia 2020 r., tj. 27 miesięcy po wniesieniu odwołania, uznał za zasadne argumenty odwołujących się w ww. zakresie.

Konsekwencją nierzetelnego sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz inwentaryzacji przyrodniczej, na co wskazał GDOŚ w swojej decyzji²⁵, była konieczność dokonania zmian ww. decyzji RDOŚ z dnia 28 listopada 2017 r. Zmiany polegały m.in. na wprowadzeniu do dokumentacji projektowej linii kolejowej nr 182 dodatkowych rozwiązań (m.in. w zakresie nasadzeń, utworzenia nowych obiektów inżynierskich pełniących funkcje przejść dla zwierząt). Powyższe skutkowało koniecznością wprowadzeniem zmian w projekcie budowlanym, wnioskach o ULLK i operatach wodnoprawnych. Do powyższego odniesiono się w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości poniżej*.

(akta kontroli Tom I str. 165-170, 192, 195, 223-224, 171-245)

1.1.3. Wybór wykonawcy dokumentacji projektowej

Zarząd PKP PLK S.A. uchwałą²⁶ z dnia 16 maja 2017 r. zaciągnął zobowiązanie do świadczenia pieniężnego Spółki o wartości nieprzekraczającej kwoty netto 28.685,4 tys. zł w celu zawarcia umowy na opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego dla projektu – linia kolejowej nr 182.

(akta kontroli Tom I str. 257-259, 246-247)

W wyniku przeprowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego (1 grudnia 2017 r.), w którym udział wzięło pięciu oferentów oraz po zakończeniu procedury odwoławczej przed KIO (9 stycznia 2018 r.)²⁷ w dniu 14 marca 2018 r. została zawarta umowa²⁸ na opracowanie dokumentacji projektowej wraz

²² Skarżący wniesli o uchylenie w całości postanowienia GDOŚ wskazując, iż rygor natychmiastowej wykonalności został nadany pomimo braku przesłanek do jego nadania.

²³ Dalej: „GDOŚ”.

²⁴ Decyzja znak: DOOŚ-WDŚ/ZOO.4221.3.2018.AB.22.

²⁵ W uzasadnieniu decyzji GDOŚ wskazał m.in., że: „(...) Z uwagi na znaczny zakres uzupełnień raportu o oddziaływaniu na środowisko dokonanych na etapie postępowania odwoławczego, powtórzony został również udział społeczeństwa. (...) Zarzuty skarżących, podnoszone we wniesionych odwołaniach, częściowo zasługują na uwzględnienie (...) zgodnie z wnioskiem strony w tym zakresie, (GDOŚ) nałożył na wnioskodawcę obowiązek wykonania działań kompensacyjnych względem utraconego drzewostanu, siedlisk lęgowych gąsiorka i jarzębatki, innych gatunków ptaków oraz schronień nietoperzy, a także siedlisk traszki zwyczajnej, traszki grzebieniastej i traszki górskiej. (...) W tym stanie rzeczy, zarzut (...) uznać należy za celny, co skutkuje reformatoryjnym działaniem względem decyzji pierwszoinstancyjnej w ww. zakresie. (...)”.

²⁶ Uchwała nr 538/2017

²⁷ Odwołanie złożył Wykonawca, który w postępowaniu przetargowym wskazał najniższą cenę.

²⁸ Umowa nr 90/106/0018/18/Z/I.

z pełnieniem nadzoru autorskiego. Wartość umowy została ustalona na kwotę 15.210,0 tys. zł netto²⁹, co stanowiło 53% kwoty przeznaczonej przez Zarząd PKP PLK S.A. na ten cel.

(akta kontroli Tom I str. 261-351)

W związku z koniecznością wprowadzenia do dokumentacji projektowej nałożonych przez GDOŚ decyzją z dnia 3 kwietnia 2020 r. dodatkowych rozwiązań projektowych, aneksem nr 2 z dnia 25 marca 2020 r. dokonano zmiany zakresu rzeczowego i finansowego umowy. Wartość umowy została ustalona na kwotę 15 750,0 tys. zł netto, tj. wzrost o 3,6% w stosunku do ceny ustalonej w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.

Na temat przyczyn podpisania aneksu nr 2 do umowy przed wydaniem decyzji przez GDOŚ, Z-ca Dyrektora Regionu Śląskiego wyjaśnił, że: „W dniu 29.11.2019 r. w Centrali Spółki odbyło się spotkanie z Wykonawcą dokumentacji projektowej (...), w związku z wezwaniem Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (...). Podczas powyższego spotkania potwierdzono zasadność zawarcia z Wykonawcą dokumentacji projektowej Aneksu Nr 2 do Umowy Nr 90/106/0018/18/Z//I, na podstawie którego Wykonawca dokona niezbędnych zmian/uzupełnień zgodnie z wytycznymi wskazanymi w wezwaniu GDOŚ z dn. 08.10.2019 r. Mając na uwadze, że postępowanie odwoławcze w GDOŚ trwało od 08.01.2018 r. do czasu ostatecznego (zgodnie z informacją przekazaną przez Dyрекcję Biura Ochrony Środowiska Centrali Spółki) wezwania z dn. 08.10.2019 (łącznie 22 miesiące) Zamawiający musiał podjąć niejako ryzykowne, jednakże niezbędne oraz dynamiczne działania zmierzające do uzupełnienia dokumentacji projektowej wypełniającej wytyczne GDOŚ, a tym samym pilnego zaktualizowania materiałów przetargowych, ponieważ z kolei na obowiązujące Spółkę (tut. Beneficjenta) terminy kwalifikowalności wydatków w ramach realizowanego zamierzenia inwestycyjnego, w dniu 09.10.2019 r. Spółka ogłosiła przetarg na wykonanie projektów wykonawczych oraz wykonanie robót budowlanych.”

(akta kontroli Tom I str. 720-721)

Zgodnie z pierwotnym harmonogramem rzeczowo – finansowym³⁰, przedmiot umowy został podzielony na dwie części. Faza I – Projektowanie, która obejmowała poszczególne zadania związane z opracowaniem bądź uzyskaniem: koncepcji programowo – przestrzennej; decyzji lokalizacyjnej; pozwolenia wodnoprawnego; projektu budowlanego; pozwoleń na budowę; certyfikację; specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz opracowanie materiałów przetargowych.

Faza II obejmowała zadania związane z opracowaniem odpowiedzi/wyjaśnień na pytania zadawane na etapie postępowania przetargowego na wybór wykonawcy robót budowlanych oraz pełnienie nadzoru autorskiego w trakcie trwania robót budowlanych.

(akta kontroli Tom I str. 357-365)

1.1.3.1. Wnioski o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej

W związku ze zmianą decyzji ustalającej środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia, gdzie GDOŚ nałożył obowiązek wprowadzenia dodatkowych rozwiązań, aneksem nr 2 z 25 marca 2020 r. do umowy ustalono termin przygotowania uzupełnienia do wniosków dla uzyskania decyzji ULLK na 70 dni od podpisania aneksu, tj. do 3 czerwca 2020 r.

(akta kontroli Tom I str. 363, 737-738)

²⁹ Najniższa oferta wyniosła 11 050,0 tys. zł netto a najwyższa 22 079,8 tys. zł netto.

³⁰ Dalej: HRF.

Wniosek do Wojewody Śląskiego o ustalenie lokalizacji linii kolejowej został podzielony na trzy części, tj. część obejmującą część powiatu tarnogórskiego³¹, część powiatu tarnogórskiego i będzińskiego³² oraz część powiatu zawierciańskiego³³.

(akta kontroli Tom I str. 366-371)

- wniosek dla odcinka I - Tarnowskie Góry – Ożarówce (powiat tarnogórski) został złożony w dniu 19 listopada 2020 r., tj. ok. 28 miesięcy po terminie ustalonym w HRF. W związku z brakami formalnymi, w dniu 7 grudnia 2020 r. Wojewoda Śląski wezwał PKP PLK S.A. do uzupełnienia wniosku, który Spółka uzupełniła w dniu 21 grudnia 2020 r. Następnie Wojewoda w dniu 12 marca 2021 r. wezwał PKP PLK S.A. do wyjaśnienia rozbieżności w zakresie złożonego wniosku, które Inwestor wyjaśnił w skorygowanym wniosku z dnia 1 kwietnia 2021 r.

W związku z koniecznością korygowania wniosku decyzją³⁴ ULLK dla ww. odcinka linii kolejowej nr 182 została wydana w dniu 11 maja 2021 r. Na wniosek PKP PLK S.A. decyzji został nadany rygor natychmiastowej wykonalności.

(akta kontroli Tom I str. 404-419, 426-469)

Od decyzji Wojewody Śląskiego do Ministra Rozwoju i Technologii³⁵ trzy osoby fizyczne wniosły odwołania, w tym jedna osoba wniosła o zawieszenie postępowania. Minister decyzją³⁶ z dnia 11 stycznia 2022 r. utrzymał w mocy zaskarżoną decyzję oraz postanowieniem³⁷ z tego samego dnia odmówił zawieszenia postępowania.

Na decyzję Ministra Rozwoju i Technologii i postanowienie o odmowie zawieszenia postępowania została wniesiona w dniu 17 lutego 2022 r. skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego, który postanowieniem³⁸ z dnia 3 czerwca 2022 r. odmówił zawieszenia postępowania sądowego.

(akta kontroli Tom I str. 470-485, 486-489, 490-503)

- wniosek dla odcinka II - Ożarówce – Siewierz (powiat będziński)- został złożony w dniu 6 kwietnia 2020 r., tj. 30 miesięcy po terminie ustalonym w HRF. Zawiadomienie o wszczęciu postępowania zostało wysłane w dniu 9 czerwca 2020 r., w następstwie czego do przedmiotowej inwestycji wnioski/uwagi wniosły dwie osoby fizyczne. Wojewoda w dniu 23 lipca 2020 r. wezwał PKP PLK S.A. do wyjaśnienia rozbieżności w zakresie złożonego wniosku. Inwestor pismem z dnia 7 sierpnia 2020 r. przesłał skorygowany wniosek. Wojewoda decyzją³⁹ z dnia 24 września 2020 r. ustalił lokalizację linii kolejowej na rzecz PKP PLK S.A., nadając jednocześnie tej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności. W dniach 23 października 2020 r. i 20 sierpnia 2021 r.⁴⁰ osoby fizyczne odwołały się od ww. decyzji. MRiT decyzją⁴¹ z 29 listopada 2021 r., po dokonaniu korekty merytoryczno – reformacyjnej utrzymał w mocy zaskarżoną decyzję. Na ww. decyzję Ministra odwołujący wnieśli skargi do WSA w Warszawie, które Sąd wyrokiem⁴² z dnia 30 marca 2022 r. oddalił.

(akta kontroli Tom I str. 516-520, 527-568, 575-586, 587-601)

³¹ Odcinek Tarnowskie Góry – Ożarówce od km -0,910 do km 16,500 LK nr 182.

³² Odcinek Ożarówce – Siewierz od km 16,500 do km 33,035 LK nr 182.

³³ Odcinek Siewierz – Zawiercie od km 16,500 do km 45,482 LK nr 182.

³⁴ Decyzja nr 3/2021. Znak: IFXIII.747.34.2020.

³⁵ Dalej: „MRiT”.

³⁶ Decyzja znak: DLI-II.7620.16.2021.EŁ.12.

³⁷ Postanowienie z dnia 11 stycznia 2022 r. znak: DLI-II.7620.16.2021.EŁ.11.

³⁸ Postanowienie sygn. akt VIIS.A./Wa 560/22.

³⁹ Decyzja nr 4/2020. Znak: IFXIII.747.7.2020

⁴⁰ Minister Rozwoju, Pracy i Technologii postanowieniem z dnia 7 października 2021 r. przywrócił termin do wniesienia odwołania od ww. decyzji.

⁴¹ Znak sprawy: DLI-III.7620.17.2020.KM.15.

⁴² Sygn. akt VIIS.A./Wa 216/22.

- wniosek dla odcinka III - Siewierz – Zawiercie (powiat zawierciański) został złożony 22 sierpnia 2019 r., tj. 17 miesięcy po terminie ustalonym w HRF. Zawiadomienie o wszczęciu postępowania, zawierające oznaczenie nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie decyzji ULLK, zostało wysłane przez Wojewodę Śląskiego w dniu 21 listopada 2019 r. W dniu 10 grudnia 2019 r. osoba fizyczna wyraziła sprzeciw wobec podziału działki stanowiącej jej własność. W związku z powyższym Wojewoda w dniu 11 stycznia 2020 r. wezwał PKP PLK S.A. o ustosunkowanie się do uwag i skorygowanie wniosku. Dodatkowo, Wojewoda wezwał Inwestora o skorygowanie projektu podziału jednej z działek, z uwagi na błędnie wskazany nr działki pierwotnej. Po dokonaniu w dniu 4 lutego 2020 r. przez PKP PLK S.A. korekt we wniosku Wojewoda decyzją⁴³ z dnia 12 maja 2020 r. ustalił lokalizację linii kolejowej, nadając jej na wniosek PKP PLK S.A. rygor natychmiastowej wymagalności.

(akta kontroli Tom I str. 618-620, 621-622, 625-660)

Zgodnie z pierwotnym HRF opracowanie wniosków dla uzyskania decyzji ULLK miało nastąpić w terminie 120 dni od podpisania umowy, tj. w lipcu 2018 r. Zgodnie z protokołem przekazania nr 5/2018 Wykonawca dokumentacji projektowej przekazał PKP PLK S.A. wnioski dla uzyskania decyzji ULLK w terminie umownym, tj. w dniu 12 lipca 2018 r.

Jak wskazano powyżej, wniosek o uzyskanie decyzji ULLK dla odcinka I został złożony do Wojewody Śląskiego w dniu 19 listopada 2020 r., wniosek dla odcinka II został złożony w dniu 6 kwietnia 2020 r., a wniosek dla odcinka III został złożony 22 sierpnia 2019 r.

Na temat przyczyn opóźnienia w złożeniu ww. wniosków do Wojewody Śląskiego Z-ca Dyrektora Regionu Śląskiego wyjaśnił m.in.: „(...) Wykonawca dokumentacji projektowej zgodnie z zawartą Umową był zobowiązany do opracowania a kolejno złożenia wniosków i uzyskania kompletu ostatecznych decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Mając na uwadze usytuowanie przedmiotowej linii kolejowej na terenie trzech powiatów: tarnogórski, będziński oraz zawierciański, celem usprawnienia procedur administracyjnych, w tym skompletowania wniosków o DULLK a kolejno wniosków o wydanie decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego i pozwoleniu na budowę, rozdzielono dokumentację z uwzględnieniem podziału lk 182 na odcinki od km -0,910 do km 16,500, od km 16,500 do km 33,035, od km 33,035 do km 45,482. Celem skompletowania materiału wraz z załącznikami dla wniosków o DULLK, Wykonawca był zobowiązany do pozyskania okluzulowanych map podziałowych w związku z zatwierdzeniem podziałów zmian gruntowych, a które to z kolei były przygotowywane przez Powiatowe Ośrodki Dokumentacji Kartograficznej i Geodezyjnej. Niestety przez wzgląd na okoliczności niezależne od Zamawiającego jak i Wykonawcy procedura podziału nieruchomości w PODGiK-ach bardzo się wydłużyła w zakresie dwóch odcinków: dla odcinka będzińskiego procedura w PODGiK w Będzinie trwała od 27.09.2019 r. do 21.07.2020 r. (łącznie 298 dni); dla odcinka tarnogórskiego procedura w PODGiK w Tarnowskich Górach trwała od 28.06.2019 r. do 15.12.2020 r. (łącznie aż 536 dni).

Mając powyższe na uwadze Wykonawca dokumentacji projektowej przekazywał (zgodnie z Fazą I Etap 2.2) wnioski o DULLK, materiał był weryfikowany przez Zespół Oceny Projektów Inwestycyjnych Zamawiającego, gdzie ewentualne uwagi były przekazywane do Wykonawcy celem poprawy/uzupełnienia dokumentacji, co uzależniało faktyczny Odbiór dokumentacji przez Zamawiającego za Częściowym Protokołem Odbioru. (...). Mając powyższe na uwadze, w tym konieczność

⁴³ Decyzja nr 2/2020 znak: IFXIII.747.25.2019.

skompletowania wszystkich niezbędnych załączników do przedmiotowych wniosków o wydanie decyzji lokalizacyjnych, brak zwłoki w przekazaniu wniosków do Wojewody Śląskiego. Doprecyzowując jednocześnie, że Zamawiający do czasu uzyskania potwierdzenia Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego o kompletności złożonych wniosków o wydanie decyzji lokalizacyjnej, celowo wstrzymywał się do tego czasu z rozliczeniem Etapu 2.2, celem zabezpieczenia przed ewentualnym koniecznym w trybie pilnym do złożenia uzupełnieniem w trakcie weryfikacji materiału przez Urząd.(...)”.

(akta kontroli Tom I str. 382, 394, 721-722)

1.1.3.2. Załączniki do wniosków o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej

Do wniosków o wydanie decyzji ULLK Inwestor zobowiązany był dołączyć m.in. opinie organów wymienionych w art. 90 ust. 3 pkt 4 ustawy *o transporcie kolejowym*. W myśl art. 90 ust. 5 ww. ustawy zastępują one uzgodnienia, pozwolenia, opinie bądź stanowiska właściwych organów, wymagane odrębnymi przepisami. Wnioski o wydanie ww. opinii sporządzał podmiot działający w imieniu PKP PLK S.A., wyłoniony w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.

Zgodnie z HRF opracowanie wniosków o wydanie opinii organów dla uzyskania decyzji ULLK miało nastąpić 55 dni od podpisania umowy, tj. do dnia 8 maja 2018 r. Zgodnie z protokołem przekazania nr 1/2018 ww. wnioski zostały przekazane w terminie.

(akta kontroli Tom I str.382, 393)

W ramach przygotowania wniosku dla odcinka I uzyskano 24 pozytywne opinie organów, o których mowa w art. 90 ust. 3 pkt 4 ustawy *o transporcie kolejowym*, z czego w czterech przypadkach⁴⁴ opinia była pozytywna pod warunkiem spełnienia określonych czynności, które zostały przez PKP PLK S.A. uwzględnione.

(akta kontroli Tom I str. 504-515)

W ramach przygotowania wniosku dla odcinka II uzyskano 40 opinii organów, w tym siedem z uwagami⁴⁵ oraz jedną opinię negatywną – Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach. W wyniku uzgodnień Zarząd Dróg Wojewódzkich w dniu 9 września 2019 r. przekazał pozytywną opinię. Powyższe spowodowało opóźnienie procesu opiniowania wniosku o wydanie decyzji ULLK o ok. trzy miesiące.

(akta kontroli Tom I str. 602-617)

W ramach przygotowania wniosku dla odcinka III uzyskano 18 opinii organów, w tym trzy z uwagami⁴⁶ oraz jedną opinię negatywną – GDDKiA.

Negatywną opinię uzasadniono tym, że rozwiązania projektowe w zakresie skrzyżowania przebudowywanego odcinka linii kolejowej z pasem drogowym drogi krajowej nr 78 w miejscowości Poręba nie zostały zaakceptowane przez GDDKiA w odrębnym postępowaniu. GDDKiA dopiero w dniu 2 kwietnia 2019 r. zaakceptowała projekt adaptacji wiaduktu. Powyższe spowodowało opóźnienie procesu opiniowania wniosku o wydanie decyzji ULLK o ok. dwa miesiące.

(akta kontroli Tom I str. 687-693)

⁴⁴ Opinia Dyrektora RDLP w Katowicach, dwie opinie Burmistrza miasta Miasteczko Śląskie, opinia Zarządu Powiatu Tamowskiego.

⁴⁵ Dwie opinie Dyrektora RDLP w Katowicach, opinia Śląskiego Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Katowicach, trzy opinie Wójta Gminy Mierzęcice, opinię Burmistrza Miasta i Gminy Siewierz.

⁴⁶ Opinia Dyrektora RDLP w Katowicach, opinia Zarządu Województwa Śląskiego i opinia Prezydenta Miasta Zawiercie.

1.1.3.3. Pozyskiwanie nieruchomości objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej

Przepisy art. 9s ustawy o *transporcie kolejowym* regulują kwestie związane z uprawnieniami do nieruchomości, które zostały pozyskane w procesie wydawania decyzji ULLK na budowę linii. Decyzją ULLK zatwierdza się podział nieruchomości. Nieruchomości, o których mowa w art. 9q ust. 1 pkt 7 wyżej cytowanej ustawy, stają się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa, w przypadku złożenia wniosku o wydanie decyzji ULLK przez PKP PLK S.A. Spółka ta nabywa z mocy prawa, z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji stała się ostateczna, prawo użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowych nabytych z mocy prawa przez Skarb Państwa (z wyłączeniem nieruchomości określonych w art. 9s ust. 3e, na których planowana jest budowa lub przebudowa dróg krajowych) oraz prawo własności budynków, innych urządzeń i lokali znajdujących się na tych nieruchomościach. Z dniem, w którym decyzja ULLK stała się ostateczna, PKP PLK S.A. uzyskuje prawo do dysponowania ww. nieruchomościami na cele budowlane w rozumieniu przepisów ustawy *Prawo budowlane* (z uwzględnieniem obowiązku, o którym mowa w art. 9w ust. 4 ustawy o *transporcie kolejowym*⁴⁷). Zgodnie z art. 9y ust. 2 ww. ustawy wysokość odszkodowania ustala wojewoda w drodze decyzji, w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja ULLK stała się ostateczna. Do ustalenia wysokości i wypłacenia odszkodowania mają zastosowanie również przepisy ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o *gospodarce nieruchomościami*⁴⁸.

Śląski Urząd Wojewódzki był w trakcie procedowania administracyjnych postępowań celem wydania decyzji o odszkodowaniach.

Jak wskazano w pkt. 1.1.3.1. niniejszego wystąpienia pokontrolnego dla odcinka I PKP PLK S.A. decyzją Wojewody Śląskiego z dnia 11 maja 2021 r. nabyła z mocy prawa prawo użytkowania wieczystego nieruchomości, przez które przechodzi ta linia. Ww. decyzja Wojewody, decyzją MRiT z dnia 11 stycznia 2022 r została utrzymana w mocy i stała się ostateczna. Pierwsze postępowanie w sprawie ustalenia odszkodowania za jedną z nieruchomości zostało wszczęte przez Wojewodę w dniu 22 marca 2022 r.

Dla odcinka II linii kolejowej prawo użytkowania wieczystego nieruchomości, przez które przechodzi ta linia Spółka uzyskała z dniem 24 września 2020 r., a postępowanie w sprawie ustalenia odszkodowania za jedną z nieruchomości zostało wszczęte przez Wojewodę w dniu 5 maja 2022 r.

W przypadku odcinka III PKP PLK S.A. nabyły z dniem 12 maja 2020 r. prawo użytkowania wieczystego, a pierwsze postępowanie w sprawie ustalenia odszkodowania zostało wszczęte w dniu 6 października 2020 r.

(akta kontroli Tom I str. 390, 694-706)

1.1.4. Pozwolenia na budowę

Wniosek do Wojewody Śląskiego o pozwolenie na budowę został podzielony na trzy części, podobnie jak w przypadku wniosków o ULLK.

- wniosek dla odcinka I został złożony w dniu 28 maja 2021 r. Wniosek na wezwanie Wojewody Śląskiego został uzupełniony przez PKP PLK S.A. w dniu 15 czerwca 2021 r. o oświadczenie o posiadany prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.

⁴⁷ Zgodnie z cytowanym przepisem w przypadku gdy decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dotyczy nieruchomości zabudowanej budynkiem mieszkalnym albo budynkiem, w którym został wyodrębniony lokal mieszkalny, PKP PLK S.A. albo jednostka samorządu terytorialnego są obowiązane, w terminie faktycznego objęcia nieruchomości w posiadanie, do wskazania lokalu zamiennego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 czerwca 2001 r. o ochronie praw lokatorów, mieszkaniowym zasobie gminy i o zmianie Kodeksu cywilnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 611 oraz z 2021 r. poz. 11 i 1243).

⁴⁸ Dz. U. z 2021 r. poz. 1899, ze zm. Dalej: „ustawa o gospodarce nieruchomościami”.

Wojewoda Śląski decyzją nr 34/21/K z dnia 26 lipca 2021 r. zatwierdził projekt budowlany i udzielił pozwolenia na budowę linii kolejowej oraz na wniosek PKP PLK S.A. nadał decyzji rygor natychmiastowej wymagalności.

(akta kontroli str. 747-758)

Od części powyższej decyzji, dotyczącej siedmiu działek, odwołanie do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego⁴⁹ wniosła jedna osoba fizyczna. GINB decyzją z 5 stycznia 2022 r. utrzymał w mocy zaskarżoną decyzję Wojewody Śląskiego.

(akta kontroli str. 763-768)

- wniosek dla odcinka II - Ożarówce – Siewierz (pow. będziński) został złożony w dniu 30 listopada 2020 r. Wojewoda Śląski decyzją nr 6/21/K z dnia 3 marca 2021 r. zatwierdził projekt budowlany i udzielił pozwolenia na budowę linii kolejowej oraz na wniosek PKP PLK S.A. nadał decyzji rygor natychmiastowej wymagalności.

(akta kontroli str. 769-771, 774-782)

- wniosek dla odcinka III - Siewierz – Zawiercie (pow. zawierciański) został złożony 30 września 2020 r., a Wojewoda Śląski decyzją nr 23/20/K z dnia 13 listopada 2020 r. zatwierdził projekt budowlany i udzielił pozwolenia na budowę linii kolejowej oraz na wniosek PKP PLK S.A. nadał decyzji rygor natychmiastowej wymagalności.

(akta kontroli Tom I str. 796-798, 801-811)

Zgodnie z informacjami zawartymi m.in. w uzasadnieniu do decyzji Wojewody Śląskiego nr 34/21/K z dnia 26 lipca 2021 r. projekt budowlany został opracowany w kwietniu 2020 r. Jak wskazano powyżej wnioski o wydanie pozwoleń zostały złożone odpowiednio: w dniu 28 maja 2021 r. dla pow. tarnogórskiego, 30 listopada 2020 r. dla pow. będzińskiego oraz 30 września 2020 r. dla pow. zawierciańskiego.

Na temat zwłoki w składaniu wniosków do Wojewody Śląskiego o wydanie pozwoleń na budowę poszczególnych odcinków linii 182 Zastępca Dyrektora Regionu Śląskiego wyjaśnił m.in., że „(...) Wnioski o wydanie decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego oraz wydaniu zezwolenia na budowę linii kolejowej zostały złożone przez przedstawiciela Wykonawcy dokumentacji projektowej za udzielonym mu przez inwestora pełnomocnictwem. Wykonawca celem złożenia przedmiotowych wniosków zobowiązany był skompletować do nich wszystkie niezbędne załączniki w tym m.in. ostateczne bądź posiadające rygor natychmiastowej wykonalności decyzje administracyjne np. decyzje o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, pozwolenia wodnoprawne czy też pozytywne opinie z narady koordynacyjnej KZUDP (Kolejowy Zespół Uzgadniania Dokumentacji Projektowej) czy też ZUD (Zespół Uzgadniania Dokumentacji w Powiatowym Ośrodku Geodezyjnym), a które to wyraziły stanowisko, że wydanie opinii będzie możliwym po uprawomocnieniu się przedmiotowej DULLK. Zamawiający kilkakrotnie występował do Wykonawcy za pisemną interwencją (pismo z dnia 21.07.2020 r., pismo z dnia 01.09.2020 r.) o wyjaśnienie dlaczego Wykonawca zwleka ze złożeniem wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę, jednakże Wykonawca w szczegółowy oraz zasadny sposób przedstawiał powody braku złożenia przedmiotowego wniosku, z uwagi na brak kompletności niezbędnych załączników w postaci decyzji administracyjnych, opinii, decyzji zatwierdzających dokumentację DGI dla przepustów ekologicznych (7 nowych lokalizacji wraz ze zbiornikiem – zgodnie z wytycznymi Decyzji GDOŚ z dnia 03.04.2020r.), etc. Ponadto pomimo nadania rygoru natychmiastowej wykonalności DULLK, do czasu uzyskania przez decyzję statusu ostateczności, PODGiK (Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej) nie wyraził zgody na ujawnienie zmian gruntowych

⁴⁹ Dalej: „GINB”.

wynikających z decyzji lokalizacyjnej a także nie wyraził zgody na wydanie Wykonawcy wypisów z rejestru nieruchomości z nowymi numerami działek, a które to są wymagane do kompletnego i prawidłowego wniosku o pozwolenie na budowę. (...)”.

(akta kontroli Tom II str. 1117-1120)

Zdaniem NIK, powyższe wyjaśnienia potwierdzają, że konsekwencją m.in. nierzetelnego sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz inwentaryzacji przyrodniczej było wydłużenie procedury pozyskania zarówno decyzji ULLK jak i pozwoleń na budowę. Efektem opóźnień w pozyskaniu wymaganych prawem decyzji były roszczenia wykonawcy robót budowlanych, skutkujące wydłużeniem okresu realizacji umowy, a tym samym miały wpływ na zwiększenie ostatecznego kosztu inwestycji.

- w dniu 6 września 2021 r. Wykonawca robót budowlanych w ramach projektu linii kolejowej nr 182 wystawił PKP PLK S.A., jako Zamawiającemu, roszczenie ostateczne nr 2 dotyczące braku przekazania przez Zamawiającego pozwoleń na budowę w czasie umożliwiającym terminową realizację umowy. Zgodnie z postanowieniami umowy PKP PLK S.A. zobowiązana była przekazać wykonawcy robót decyzje o pozwoleniu na budowę w ciągu 60 dni od daty podpisania umowy. Tymczasem decyzja dla powiatu tarnogórskiego została przekazana z siedmiomiesięcznym opóźnieniem, decyzja dla powiatu będzińskiego z 2,5 miesięcznym opóźnieniem. Jedynie decyzja dla powiatu zawierciańskiego została przekazana w terminie. W związku z powyższym, zgodnie z § 5 ust. 8 umowy, zachodziła przesłanka o wydłużeniu terminu realizacji umowy o 9,5 miesiąca oraz żądania podwyższenia wynagrodzenia o kwotę ok. 19 069,01 tys. zł netto, odpowiadającą wysokości kosztów stałych/ogólnych ponoszonych w tym okresie. Do powyższego odniesiono się w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli Tom II str. 1152-1158)

IP w Raporcie Roszczenia sporządzonym dla roszczenia wykonawcy robót nr 2 zarekomendował uznanie roszczenia w zakresie wydłużenia czasu na ukończenie robót, zaś w zakresie dodatkowej płatności IP wskazał, że Wykonawca nie przedstawił dokumentacji potwierdzającej metodologię wyliczenia wskazanej kwoty, tym samym zarekomendował odrzucenie roszczenia.

Dyrektor Projektu, w piśmie do Inżyniera Projektu z dnia 18 października 2021 r. wyraził aprobatę w kwestii wydłużenia czasu na ukończenie robót, jednocześnie uznał za zasadne roszczenie wykonawcy w części dotyczącej zwiększenia kwoty kontraktowej. Wskazał, że kwota ta będzie możliwa do określenia po zakończeniu Kontraktu w oparciu o uzasadniony wykazany koszt poniesiony przez Wykonawcę;

(akta kontroli Tom II str. 1257-1258, 1283)

- w dniu 22 października 2021 r. Wykonawca robót budowlanych w ramach projektu linii kolejowej nr 182 wystawił PKP PLK S.A., jako Zamawiającemu, roszczenie ostateczne nr 6 dotyczące braku możliwości przystąpienia do wycinek drzew i krzewów spowodowanego brakiem decyzji ULLK dla odcinka w powiecie tarnogórskim. Wobec powyższego Wykonawca robót budowlanych, aby zrealizować jak największą ilość robót zaplanowanych przed rozpoczęciem okresu lęgowego podjął działania w zakresie uzyskania pozwolenia na wycinkę na obszarze działek własności PKP PLK S.A. i Skarbu Państwa. W tym celu opracował dokumentację dendrologiczną wykraczającą poza przedmiot

zamówienia i na jej podstawie uzyskał decyzję Starosty na wycinkę drzew. Powyższe roszczenie uprawniało do wprowadzenia istotnych zmian w umowie w zakresie wydłużenie czasu na ukończenie przedmiotu umowy o 52 dni oraz zwiększenie wartości umowy o 26 tys. zł. Dodatkowo, w związku z wydłużeniem czasu na zrealizowanie przedmiotu umowy Wykonawca robót budowlanych był uprawniony do żądania podwyższenia wynagrodzenia o kwotę odpowiadającą wysokości ponoszonych kosztów stałych/ogólnych, które będzie ponosić w tym okresie. Szacowany przez wykonawcę robót koszt związany z opóźnieniem wyniósł 3 479,26 tys. zł netto, do czego odniesiono się w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli Tom II str. 1124-1129)

IP w Raporcie Roszczenia sporządzonym dla roszczenia wykonawcy robót nr 6 zarekomendował uznanie roszczenia w zakresie wydłużenia czasu na ukończenie robót, jednocześnie zarekomendował odrzucenie roszczenia w części dotyczącej zapłaty dodatkowego wynagrodzenia z uwagi na nienależyte udokumentowanie dodatkowego kosztu;

(akta kontroli Tom II str. 1281)

- w dniu 10 stycznia 2022 r. Wykonawca robót budowlanych w ramach projektu linii kolejowej nr 182 wystawił PKP PLK S.A., jako Zamawiającemu, roszczenie ostateczne nr 25 dotyczące wystąpienia niezainwentaryzowanych w projekcie budowlanym kolizji, powodujących utrudnienia w realizacji robót dla ul. Zagrodowej w Pyrzowicach. Z uwagi na fakt, że kolizja ta nie była ujęta w projekcie budowlanym, Wykonawca robót sporządził dokumentację projektową oraz wykonał roboty w zakresie przebudowy kolizji. Konsekwencją powyższego było 69 dniowe opóźnienie w realizacji robót na ul. Zagrodowej. W przesłanym roszczeniu ostatecznym Wykonawca robót zastrzegł sobie prawo dochodzenia zwiększenia kwoty kontraktowej o wykonane roboty projektowe i budowlane, które będzie procedowane po zakończeniu inwestycji.

(akta kontroli Tom II str. 1144-1149, 1239)

Konsekwencją ww. roszczeń ostatecznych było zawarcie aneksu nr 1 do umowy na opracowanie projektów wykonawczych oraz wykonanie robót budowlanych, w którym przedłużono termin wykonania umowy o siedem i pół miesiąca, tj. do dnia 15 listopada 2023 r. W aneksie wskazano dodatkowo (pkt 7 Preambuły), że opóźnienia w realizacji przedmiotu umowy, spowodowane nieterminowym pozyskaniem wymaganych prawem pozwoleń i decyzji, powodować będą po stronie PKP PLK S.A. ponoszenie dodatkowych kosztów stałych, które będą możliwe do oszacowania po zakończeniu realizacji Kontraktu.

(akta kontroli Tom II str. 1111-1116)

Zgodnie z postanowieniami umowy na opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego dla projektu linia kolejowa nr 182 (§12 ust 7), w ramach której Wykonawca miał pozyskać m.in. decyzje ULLK oraz pozwolenia na budowę: „*W przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy Zamawiający może po uprzednim zawiadomieniu Wykonawcy zlecić usunięcie wad lub dokończenie wykonania Umowy osobie trzeciej, a Wykonawca wyraża zgodę na pokrycie wszelkich szkód Zamawiającego wynikających z nienależytego wykonania Umowy i zmian Wykonawcy na osobę trzecią*”.

(akta kontroli Tom I str. 334)

Na temat ewentualnych konsekwencji kontraktowych wobec wykonawcy dokumentacji projektowej, odpowiedzialnego m.in. za pozyskanie pozwoleń na budowę oraz sporządzenie projektu budowlanego, w związku z nierzetelnym

wykonaniem przedmiotu umowy – o czym świadczą roszczenia ostateczne skierowane do PKP PLK S.A. przez wykonawcę robót budowlanych, Zastępca Dyrektora Regionu Śląskiego wyjaśnił m.in., że „(...) że po otrzymaniu od Inżyniera raportów z roszczeń ostatecznych oraz zagregowaniu wszelkich kosztów, wydłużeń Czasu na Ukończenie, które wyniknęły w trakcie realizacji Kontraktu w związku z błędami w Dokumentacji Projektowej jak i nienależytego wykonania umowy (Umowa z dnia 14.03.2018 r. pomiędzy PKP PLK S.A. oraz Egis Poland Sp. z o.o.) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wystąpi do Egis Poland Sp. z o.o. z roszczeniem w zakresie wszelkich kosztów poniesionych z tytułu powyższego przez Zamawiającego. (...)”.

Dodatkowo Zastępca Dyrektora Regionu Śląskiego wyjaśnił m.in., że „(...) Jednocześnie inwestor ma świadomość, że opóźnienia opisane szczegółowo w powyższych roszczeniach oraz raportach z roszczeń powodować będą po stronie Wykonawcy ponoszenie dodatkowych kosztów stałych, które będą możliwe do oszacowania po zakończeniu realizacji Kontraktu. Wykonawca po zakończeniu Kontraktu przedłoży do Inżyniera oraz Zamawiającego roszczenia ostateczne w zakresie kosztów związanych z wydłużeniem Czasu na Ukończenie, zgodnie z SubKLAUZULĄ 20.1 Warunków Ogólnych Umowy (...)”.

(akta kontroli Tom II str. 1237, 1239)

NIK odnosząc się do powyższych wyjaśnień, w których wskazano: „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wystąpi do Egis Poland Sp. z o.o. z roszczeniem w zakresie wszelkich kosztów poniesionych z tytułu powyższego przez Zamawiającego”, zwraca uwagę, że wynagrodzenie Wykonawcy odpowiedzialnego za pozyskanie m.in. pozwoleń na budowę jest niższe od łącznych roszczeń finansowych Wykonawcy robót budowlanych z tytułu opóźnień w ich pozyskaniu. Ponadto warunki umowy z tą spółką nie przewidują możliwości obciążenia jej całością kosztów poniesionych przez PLK, a wynikających z opóźnienia w pozyskaniu pozwoleń na budowę.

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki, w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko oraz inwentaryzacja przyrodnicza, sporządzone przez podmiot zewnętrzny, zostały opracowane nierzetelnie, na co wskazał GDOŚ w swej decyzji. Powyższe było konsekwencją nierzetelnej weryfikacji merytorycznej opracowanego wniosku o jej wydanie przeprowadzonej przez Zamawiającego, tj. Biuro Ochrony Środowiska Centrali Spółki oraz Zespół Projektu odpowiedzialny za realizację zadania, tj. Region Śląski CRI.

(akta kontroli Tom I str. 77-79, 165-168, 171-245)

Konsekwencją powyższego było znaczne wydłużenie terminu uzyskania ostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (35 miesięcy od złożenia wniosku o jej pozyskanie). Dodatkowo, nierzetelność opracowania raportu o oddziaływaniu na środowisko skutkowałą koniecznością dokonania zmian w dokumentacji projektowej, oraz wydłużyło terminy pozyskania decyzji ULLK oraz decyzji o pozwoleniu na budowę. Nałożone przez GDOŚ dodatkowe rozwiązania projektowe wymagały dokonania zmiany zakresu rzeczowego i finansowego umowy na opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego dla projektu. Wartość umowy wzrosła o 540,0 tys. zł netto, tj. wzrost o 3,6% w stosunku do ceny ustalonej w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.

Ponadto konsekwencją powyższego, zwłaszcza opóźnień w pozyskaniu pozwoleń na budowę, było roszczenie wykonawcy robót budowlanych o wydłużenie terminu realizacji umowy o 9,5 miesiąca oraz żądania podwyższenia wynagrodzenia o kwotę

ok. 22 574,27 tys. zł netto, odpowiadającą wysokości kosztów ogólnych ponoszonych w tym okresie.

OCENA CZĄSTKOWA

W ocenie NIK PKP PLK S.A. w sposób nierzetelny wywiązała się z obowiązków Inwestora w zakresie przygotowania dokumentacji niezbędnej do zrealizowania inwestycji związanej z rewitalizacją linii kolejowej nr 182. PKP PLK S.A. jako Inwestor podjął działania celem zainicjowania postępowań administracyjnych w celu uzyskania stosownych decyzji i pozwoleń związanych z planowanym przedsięwzięciem budowlanym. Zadania te zostały powierzone podmiotom zewnętrznym w oparciu o przeprowadzone postępowania o udzielenie zamówień publicznych, jednak w ocenie NIK to Inwestor, jako mający w tym zakresie ustawowe obowiązki określone w ustawie *Prawo budowlane*, ponosił odpowiedzialność z tytułu ich nienależytego wykonania.

Główną przyczyną, mającą wpływ na przebieg procesu pozyskiwania wymaganych prawem decyzji administracyjnych i pozwoleń, był, na co wskazał GDOŚ, nierzetelnie sporządzony raport o oddziaływaniu na środowisko. Wykonanie raportu zostało powierzone podmiotowi zewnętrznemu, jednak działania PKP PLK S.A., w części dotyczącej weryfikacji merytorycznej opracowanego wniosku o jej wydanie, nie były w pełni rzetelne. Powyższe skutkowało opóźnieniami w pozyskaniu m.in. decyzji ULLK i pozwoleń na budowę, co w konsekwencji przekładało się na roszczenia wykonawcy robót budowlanych o wydłużenie terminu realizacji umowy o 9,5 miesiąca oraz żądania podwyższenia wynagrodzenia o kwotę 22 574,27 tys. zł netto. Roszczenia te zostaną uznane po zakończeniu realizacji Kontraktu, co zagwarantowano wykonawcy robót budowlanych w aneksie nr 1 do umowy.

Nierzetelność opracowania raportu o oddziaływaniu na środowisko skutkowałą ponadto koniecznością dokonania zmian w dokumentacji projektowej. Dodatkowe rozwiązania projektowe wymagały dokonania zmiany zakresu rzeczowego i finansowego umowy na opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego dla projektu. Wartość umowy z tego tytułu wzrosła o 540,0 tys. zł netto, tj. wzrost o 3,6% w stosunku do ceny ustalonej w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.

1.2. Zadanie inwestycyjne – „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo. Opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizacja robót budowlanych dla zadania pn. LOT A – Prace na linii kolejowej 131 na odcinku Chorzów Batory (km 5,900) – Nakło Śląskie (km 29,000)”

Opis stanu faktycznego

1.2.1. Studium wykonalności

Zadanie inwestycyjne – linia kolejowa nr 131 było ujęte w zaktualizowanym w marcu 2014 r. WPIK do roku 2015. Przesłanką umieszczenia zadania w KPK było m.in. ujęcie go w ramach listy projektów kolejowych wskazanych w DI. Linia kolejowa nr 131 jest linią magistralną o znaczeniu państwowym i przynależy do Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T).

(akta kontroli Tom I str. 5-7)

Protokołem z dnia 7 czerwca 2017 r. spisany pomiędzy Biurem Przygotowania Inwestycji PKP PLK S.A. a CRI Region Śląski została przekazana dokumentacja projektu studialnego pod nazwą: „Dokumentacja przedprojektowa dla prac na linii kolejowej C-E 65 na odcinku Chorzów Batory – Tczew – aktualizacja Studium Wykonalności” w ramach projektu „Prace przygotowawcze dla wybranych projektów

perspektywy 2014 – 2020” w zakresie odcinka od stacji Chorzów Batory do stacji Zduńska Wola Karsznice.

Analizy studialne obejmowały korytarz transportowy C-E 65 na odcinku Chorzów Batory – Tczew wraz infrastrukturą towarzyszącą. W protokole wskazano, że poziom przewidzianych nakładów dla wszystkich wariantów znacząco przekraczał założony budżet. Z tego powodu, ze środków unijnych przewiduje się realizację robót tylko na najbardziej zdegradowanym odcinku, tj. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry - Zduńska Wola Karsznice. Całkowity, szacunkowy koszt realizacji robót na tym odcinku, zgodnie z przeprowadzonymi analizami w ramach Adaptacji Studium Wykonalności wynosił 2 133,0 mln zł.

Przedsięwzięcie na terenie województwa śląskiego przebiegać miało na terenie nast. gmin: Chorzów, Bytom, Świętochłowice, Radzionków, Swierklaniec, Tarnowskie Góry, Miasteczko Śląskie, Kalety, Koszęcin, Boronów, Herby, Blachownia, Wręczyca Wielka, Kłobuck, Miedźno i Popów. Zakres prac w torach szlakowych jak również na stacjach spowodować ma zwiększenie prędkości na linii. Zakładana prędkość dla pociągów pasażerskich – 140 km/h, a dla towarowych – 120 km/h.

(akta kontroli Tom III str. 1687-1696)

1.2.2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach

Na wniosek z dnia 6 grudnia 2016 r. RDOŚ w Katowicach postanowieniem⁵⁰ z dnia 22 lutego 2017 r. nałożył na PKP PLK S.A. obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla niniejszego przedsięwzięcia na odcinku od stacji Chorzów Batory do granicy województw śląskie/łódzkie.

(akta kontroli Tom III str. 1697-1706)

Wniosek o wydanie ww. oceny został złożony w dniu 22 września 2017 r. W dniu 14 listopada 2017 r. RDOŚ zwrócił się do Spółki o uzupełnienie wniosku o dodatkowe informacje, które PKP PLK S.A. dostarczyła do RDOŚ w dniu 19 grudnia 2017 r.

W dniu 30 stycznia 2018 r. RDOŚ ponownie zwrócił się o uzupełnienie wniosku, które zostało przedłożone 21 lutego 2018 r. do RDOŚ, który następnie decyzją z dnia 28 czerwca 2018 r., tj. dziewięć miesięcy po złożeniu wniosku, ustalił środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia. Decyzja stała się ostateczna w dniu 4 sierpnia 2018 r.

(akta kontroli Tom III str. 1707-1783)

1.2.3. Wnioski o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej

Zadania związane z pozyskaniem decyzji ULLK oraz pozwolenia na budowę należały do wykonawcy projektów wykonawczych i robót budowlanych wyłonionego w drodze postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, które zostało opisane w pkt 2.2.1.1. niniejszego wystąpienia pokontrolnego. Proces pozyskania decyzji ULLK podzielono na sześć etapów⁵¹. Związane to było, jak wyjaśnił Dyrektor Regionu Śląskiego m.in. z tym, że: „(...) *W ramach analizy dokonanej na etapie prac przedprojektowych oceniono, że występuje możliwość uzyskania decyzji administracyjnych dla Robót w oparciu o miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (MPZP) oraz w oparciu o decyzje Ustalenia lokalizacji inwestycji celu publicznego (UUCP) jak również w oparciu o decyzje Ustalenia lokalizacji linii kolejowej (ULLK). Każdy z ww. sposobów doprowadza w ostateczności do*

⁵⁰ Znak: WOOŚ.4201.6.2016.AS2.8.

⁵¹ Zadanie zostało podzielone (w trybie roboczym na odcinki realizacyjne) na VI odcinków: odcinek I - szlak Chorzów Batory - Chorzów Miasto; stacja Chorzów Miasto; szlak Chorzów Miasto - Chorzów Stary - (5,900 -11,600); odcinek II - stacja Chorzów Stary; szlak Chorzów Stary - Bytom - (11,600 - 15,500); odcinek III - stacja Bytom; szlak Bytom - Bytom Karb - (15,500 - 19,600); odcinek IV - stacja Bytom Karb wraz z szlakiem do Bytom Północ - (19,600 - 22,000); odcinek V - szlak Bytom Karb - Radzionków Rojca wraz z PO Bytom Północ - (22,000 - 26,300); odcinek VI - stacja Radzionków; szlak Radzionków - Nakło Śląskie - (26,300 - 29,000).

pozyskania zgody Organów Administracji Publicznej na prowadzenie robót (pozyskanie Pozwolenia na Budowę) w związku z czym ww. podział inwestycji na części był korzystny dla Zamawiającego tym bardziej w świetle wprowadzanych Zmian do Umowy, których proces zatwierdzania jest czasochłonny, a podział zadania na odcinki realizacyjne umożliwił maksymalne skrócenie procedur.(...)”

Zgodnie z Subklauzulą 8.13. umowy na opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizację robót budowlanych Etap 1.2. Wykonawca zobowiązany był w terminie 9 miesięcy od daty rozpoczęcia (19 grudnia 2020 r.) uzyskać komplet decyzji ULLK, tj. w terminie do 19 września 2021 r.

Dyrektor Regionu Śląskiego w dniu 14 czerwca 2022 r złożył przygotowany przez Wykonawcę wniosek o wydanie decyzji ULLK dla odcinka I. Po uzupełnieniu przez Spółkę braków formalnych Wojewoda Śląski decyzją⁵² z dnia 10 października 2022 r. ustalił lokalizację linii kolejowej na rzecz PKP PLK S.A. Decyzji nadano rygor natychmiastowej wymagalności. Dla pozostałych odcinków decyzje były w procedowaniu.

Zwłoka w pozyskaniu ULLK, jak wyjaśnił Dyrektor Regionu, wynikała m.in. z niezależnej od Wykonawcy zmiany Regulacji Zamawiającego⁵³. Ww. zmiana dotyczyła kwestii regulowania stanu prawnego działek, zgodnie z uchwałą Zarządu PKP PLK S.A nr 408/2021 z dnia 6 lipca 2021 r., co wymagało rozpoczęcia procedury „Zmiany do Kontraktu” w myśl klauzuli 13.3 umowy. Ze względu na nowe wymagania Zamawiającego wystąpiła konieczność zmiany zakresu pozyskiwania decyzji ULLK o działki, które mają nieuregulowany stan prawny, jak również o działki będące we władaniu podmiotów trzecich (niezależnie od faktu udzielenia przez te podmioty prawa do dysponowania tymi nieruchomościami na cele budowlane), który to zakres czynności nie był ujęty w umowie. W związku z powyższym czas trwania Etapu 1.2 został wydłużony do dnia 31 grudnia 2023 r. Pomimo, iż zwłoka w pozyskaniu decyzji ULLK nie wpływa na przebieg prac budowlanych to NIK odnosząc się do powyższych wyjaśnień wskazuje, że zmiany wewnętrznych regulacji nie powinny rzutować negatywnie na terminowość realizacji przedsięwzięć.

(akta kontroli Tom III str. 1798-1810, 1890, 2749-2750, 2759)

1.2.3.1. Załączniki do wniosków o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej

Do wniosku o wydanie decyzji ULLK dla odcinka I Inwestor dołączył m.in. opinie organów wymienionych w art. 9o ust. 3 pkt 4 ustawy o *transporcie kolejowym*. Wszystkie organy pozytywnie zaopiniowały wniosek PKP PLK S.A.

(akta kontroli Tom III str. 1806-1808, 2728-2739)

1.2.3.2. Pozyskanie nieruchomości objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej

Jak wskazano w pkt. 1.2.3. niniejszego wystąpienia decyzja ULLK dla odcinka I została wydana w dniu 10 października 2022 r. Z uwagi na nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, zgodnie z art. 9w ust. 3 ustawy o *transporcie kolejowym*, decyzja ta przyznawała PKP PLK S.A. prawo dysponowania nieruchomościami na cele budowlane. Wojewoda, działając na podstawie art. 9q ust. 6 ustawy o *transporcie kolejowym* określił termin wydania nieruchomości na 30 dzień od dnia, w którym niniejsza decyzja stanie się ostateczna.

(akta kontroli Tom III str. 2733)

⁵² Decyzja 4/2022, znak IFXIII.747.47.2022

⁵³ Regulacje Zamawiającego - Instrukcje, wytyczne, standardy techniczne, dokumenty normatywne, warunki techniczne, zasady i procedury obowiązujące w spółce PKP PLK S.A., których tekst znajduje się na stronie internetowej www.plk-sa.pl oraz w załączniku do OPZ.

1.2.4. Pozwolenia na budowę

Zgodnie z Subklauzulą 8.13. umowy na opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizację robót budowlanych Wykonawca zobowiązany był w terminie 3 miesięcy od daty rozpoczęcia (19 grudnia 2020 r.) wykonać kompletny projekt wstępny (koncepcję projektową będącą podstawą uzyskania pozwolenia na budowę), tj. do dnia 19 marca 2021 r. Zgodnie z protokołem odbioru koncepcja projektowa została przekazana PKP PLK S.A. w terminie, tj. w dniu 18 marca 2021 r. Zespół Oceny Projektów Inwestycyjnych PKP PLK S.A.⁵⁴ stwierdził, że przedmiotowe opracowanie nie może być przedmiotem formalnego odbioru przez Zamawiającego. W konsekwencji na wniosek PKP PLK S.A. IP wydał Wykonawcy polecenie opracowania nowej koncepcji projektowej. W ramach procedowanych zmian wykonane zostaną m.in. następujące prace dodatkowe mające wpływ na wydłużenie terminu zakończenia Kontraktu:

- zmiany układów torowych na stacji Bytom w postaci: zabudowy nowych rozjazdów, zmian w układzie głowic rozjazdowych, zwiększenia ilości prac torowych, rozbudowa urządzeń srk dostosowana do nowego układu torowego, zmiany w urządzeniach stacyjnych, zmiany w układzie peronowym;
- rozszerzenie zakresu robót przy hali peronowej stacji Bytom, w tym wykonanie wzmocnień dla montażu przeszklenia względem prac remontowych przewidzianych w PFU wymuszające zamknięcie stacji dla ruchu pasażerskiego i budowę tymczasowego peronu co radykalnie wpływa na czas realizacji prac na stacji;
- zmiany układów torowych na stacji Radzionków w postaci: zabudowy nowych rozjazdów, zmian w układzie głowic rozjazdowych; zwiększenia ilości prac torowych, rozbudowa urządzeń srk dostosowana do nowego układu torowego, zmiany w urządzeniach stacyjnych;
- rozszerzenie zakresu prac na obiekcie w km 23,655 w związku z potrzebą dodatkowego wzmocnienia filarów, podpór obiektu;
- rozszerzenie zakresu torowego z przewidzianej w PFU regulacji toru w planie i profilu, na wykonanie przebudowy toru dla poprawy łuków i podniesienia prędkości.

Wnioskowane przez ZOPI zmiany koncepcji projektowej wykraczały poza ustalenia PFU, będącego podstawą sporządzenia oferty wykonawcy, a następnie umowy na opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizację robót budowlanych.

W związku z nieprzyjęciem koncepcji projektowej w pierwotnie zakładanym terminie, celem maksymalnego ograniczenia wpływu wprowadzonych do umowy zmian na czas na ukończenie inwestycji, koncepcja projektowa została podzielona na dwa odcinki: (1) od stacji Chorzów Batory (km 5,900) do stacji Bytom (km 11,600) – charakteryzującej się mniejszą ilością i prostszym charakterem zmian, dla którego uzyskano zatwierdzenie koncepcji projektowej w dniu 14 maja 2021 r. oraz (2) od stacji Bytom (11,600) do stacji Nakło Śląskie (29,000) – dla którego zatwierdzenie koncepcji projektowej uzyskano 26 stycznia 2022 r.

Wprowadzony podział umożliwił rozpoczęcie robót na pierwszym odcinku w I kwartale 2022 r.

(akta kontroli Tom III str. 1890, 2454)

Zgodnie z Subklauzulą 8.13. umowy na opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizację robót budowlanych Etap 1.3 Wykonawca zobowiązany był w terminie 13 miesięcy od daty rozpoczęcia uzyskać prawomocne pozwolenie na budowę, tj. w terminie do 19 stycznia 2022 r.

⁵⁴ Dalej: „ZOPI”.

Wniosek o pozwolenie na budowę dla pierwszego odcinka został złożony do Wojewody Śląskiego w dniu 7 grudnia 2021 r. W dniu 15 grudnia 2021 r. Wojewoda Śląski zwrócił się o uzupełnienie wniosku, tj. m.in. o dostarczenie zgody właścicieli na rozbiórkę obiektów budowlanych objętych wnioskiem – budynków nastawni i wiaduktów. Wnioskowane dokumenty zostały dostarczone Wojewodzie w dniu 28 grudnia 2021 r. Następnie Wojewoda decyzją⁵⁵ z dnia 10 lutego 2022 r. zatwierdził projekt zagospodarowania terenu oraz architektoniczno-budowlany i udzielił pozwolenia na budowę.

(akta kontroli Tom III str. 1979-1987, 1890)

Niezatwierdzenie koncepcji projektowej w pierwotnym terminie skutkowało zmianą terminu ukończenia robót oraz generowało dodatkowe koszty. W świetle stanowiska IP, wyrażonego w Raporcie Roszczenia z dnia 1 lipca 2022 r dla roszczenia ostatecznego wykonawcy nr 11., nieprzyjęcie przez z PKP PLK S.A. koncepcji projektowej może mieć skutki finansowe (15 634,9 tys. zł – wzrost kosztów ogólnych związany z wydłużeniem czasu realizacji robót) i czasowe (343 dni opóźnienia w realizacji robót budowlanych) i wymaga pisemnej akceptacji PKP PLK S.A.

akta kontroli Tom III str. 1890, 2336, 2458-2459, 2750, 2758-2761)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki, w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Spółka w trakcie trwania umowy zmieniła zakres wymaganych prac w stosunku do PFU, będącego podstawą sporządzenia oferty Wykonawcy, a następnie umowy na opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizację robót budowlanych.

Przyczyną tej nieprawidłowości była zmiana w oczekiwaniach PKP PLK S.A. odnośnie poszczególnych rozwiązań technicznych jakie miały być zastosowane w trakcie realizacji projektu, co może wskazywać na nieaktualność PFU w momencie rozpoczęcia postępowania przetargowego.

Konsekwencją powyższego było nieterminowe sporządzenie przez Wykonawcę, a następnie zatwierdzenie przez PKP PLK S.A koncepcji projektowej. Skutkiem powyższego było roszczenie Wykonawcy o wydłużenie czasu na realizację Kontraktu i wzrost kosztów inwestycji.

Dyrektor Regionu Śląskiego, tłumacząc przyczyny przedłużającej się procedury przyjęcia koncepcji projektowej wyjaśnił m.in., że: „(...) Wykonawca w terminie 3 miesięcy od daty rozpoczęcia miał wykonać Projekt Wstępny. Zgodnie z Protokołem odbioru koncepcja projektowa została wykonana i przekazana PKP PLK S.A. (w związku z czym Wykonawca wypełnił zobowiązania określone Etapem 1.1). Następnie Koncepcja Projektowa podlegała opiniowaniu i ostatecznie nie została zatwierdzona przez Komisję ZOPI gdyż zawierała rozwiązania projektowe nie spełniające Wymagań Zamawiającego i musiała zostać skierowana do poprawy celem uwzględnienia uwag Komisji ZOPI. Następnie, w procesie prac projektowych prowadzone były niezbędne dla projektowania analizy techniczne, jak również w ramach prowadzonych sprawdzeń i obliczeń (w tym w zakresie wykonywania pomiarów terenowych oraz innych operatów i badań) realizowanych przez Wykonawcę na bazie uwag ZOPI przedstawiane były wyniki ww. badań. W międzyczasie prowadzone były ustalenia dotyczące zakresu prac projektowych (dokonywane z komórką wewnętrzną PKP PLK S.A. - ISR), które konieczne były do przeprowadzenia ze względu na przeprowadzone przez Wykonawcę analizy stanu istniejącego oraz pomiary. Do docelowej koncepcji projektowej wprowadzono sukcesywnie konieczne zmiany w zakresie robót, które w rezultacie doprowadzają do

⁵⁵ Decyzja nr 3/22/K.

procedowania Polecen Zmiany. W trakcie uzgadniania koncepcji projektowej swoje uwagi wniósł również Wojewódzki Konserwator Zabytków w Katowicach w zakresie stacji Bytom (nastawnia bramowa, hala peronowa, peron oraz tunele podziemne). Procedura wpisania nastawni bramowej st. Bytom do Rejestru zabytków trwa do chwili obecnej (...)”.

Zdaniem NIK, powyższe wyjaśnienia nie usprawiedliwiają faktu, iż konieczność dokonania zmian w PFU wynikała z tego, że dokument ten nie zawierał docelowych rozwiązań, lecz dokonano w nim zmian, których wprowadzenie skutkowało koniecznością procedowania polecenia zmian kontraktu.

OCENA CZĄSTKOWA

PKP PLK S.A. jako Inwestor podjęła działania celem zainicjowania postępowań administracyjnych dla uzyskania stosownych decyzji i pozwoleń związanych z realizowanym przedsięwzięciem. Jednak do dnia zakończenia kontroli Spółka nie uzyskała wszystkich wymaganych decyzji. Przyczyną powyższego był m.in. brak terminowego zaakceptowania przez Spółkę koncepcji projektowej inwestycji, co związane było z nieuwzględnieniem przez nią w pierwotnej wersji PFU wszystkich robót, które obecnie są wprowadzane do Kontraktu. Należy zaznaczyć, że pierwotna wersja PFU była podstawą sporządzenia oferty Wykonawcy, a następnie umowy na prace projektowo – budowlane i obecnie daje mu prawo egzekwowania ustaleń umownych, co może przełożyć się na wzrost kosztów inwestycji i terminowość jej zakończenia.

Skutkiem wydłużenia czasu przyjęcia przez Spółkę koncepcji projektowej były niezawinione ze strony Wykonawcy opóźnienia prac projektowo – budowlanych. Konsekwencją powyższego, w ocenie IP, będzie ryzyko uznania roszczenia Wykonawcy, mające skutki finansowe w szacowanej przez niego wysokości ok. 15 634,9 tys. zł oraz opóźnienia w realizacji robót budowlanych o ok. 343 dni. Ostateczna kwota roszczenia zostanie ustalona dopiero po zrealizowaniu inwestycji, po dokonaniu ostatecznych wyliczeń kosztów stałych, związanych ze zmianami w zakresie rzeczowym umowy.

Należy jednak wskazać, że prowadzone przez PKP PLK S.A. negocjacje z Wykonawcą robót projektowo-budowlanych pozwoliło na pozyskanie pierwszego pozwolenie na budowę, co dało możliwość rozpoczęcia prac budowlanych na pierwszym odcinku zgodnie z założeniami Kontraktu. Jednak terminy wykonania tych robót będą wykraczały poza ustalenia pierwotnego HRF.

1.3. Zadanie inwestycyjne – „Budowa nowego wiaduktu drogowego w km 20,860 nad linią kolejową nr 133 Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Kraków Główny Osobowy w miejsce likwidowanego przejazdu w ul. Ciężkowickiej w Jaworznie w km 20,724 linii nr 133”

Opis stanu faktycznego

1.3.1. Przygotowanie inwestycji

Decyzją⁵⁶ Wojewody Śląskiego z dnia 17 lutego 2015 r. ustalono lokalizację linii kolejowej dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa i rozbudowa linii kolejowej E30 na odcinku Zabrze – Katowice – Kraków, odcinek Jaworzno Szczakowa – granica województwa śląskiego/małopolskiego: odcinek nr 2 (w km 0.000 – 1,150 linii nr 134 i km 15,810 – 19,500 linii nr 133); odcinek nr 3 (w km 19,500 – 24,093 linii nr 133)”.

Pomimo tego, że w ciągu modernizowanej linii przewidziana była również budowa nowego wiaduktu w ciągu ul. Ciężkowickiej (w ramach Projektu POIiŚ 7.1-11.1 2010

⁵⁶ Decyzja nr 1/2015.

– 2015), jednakże ze względu na możliwość protestów mieszkańców, które mogły wstrzymać przebudowę linii E-30, budowa wiaduktu została przesunięta do odrębnego zadania inwestycyjnego. Jak wynika z uzasadnienia do przywołanej powyżej decyzji Wojewody Śląskiego, Prezydent Miasta Jaworzna negatywnie zaopiniował przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne „(...) ponieważ nie uwzględnia wiaduktu w ciągu ulicy Nowociężkowickiej (...), a jak zaznaczył „(...) Wiadukt ten jest kluczowy dla funkcjonowania dzielnicy Ciężkowice, w tym dla gminnej infrastruktury drogowej.” Odnosząc się do ww. opinii Prezydenta Miasta Jaworzna, PKP PLK S.A. wyjaśnił, że „(...) na obecnym etapie przebudowy i rozbudowy linii kolejowej nr 133 zakłada się modernizację przejazdu kolejowego w km 20,724 ze zmianą kategorii przejazdu z A na B. Budowę wiaduktu drogowego w ciągu ulicy Nowociężkowickiej w km PKP 20,860, z likwidacją przejazdu kolejowego w poziomie szyn, przewiduje się do realizacji w odrębnym etapie modernizacji linii kolejowej E30 (...).”

(akta kontroli Tom IV str. 1-5)

Przejazd kolejowy usytuowany wzdłuż ul. Ciężkowickiej został przebudowany i dostosowany do kategorii „B”. Inwestycję zrealizowano w lutym 2019 r. a jej całkowity koszt wyniósł 1 414,5 tys. zł netto. Całość została współfinansowana ze środków UE, w ramach instrumentu „Łącząc Europę”.

(akta kontroli Tom IV str. 6-8)

Dyrektor Regionu Południowego wyjaśnił, że: „Konieczność zmiany kategorii przejazdu określona została w dokumentacji przetargowej na realizację robót w ramach przetargu nr 1 – Modernizacja odcinka Jaworzno Szczakowa – Trzebinia (...) w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIB” wskazanej jako zmiana tymczasowa do czasu wybudowania wiaduktu. Dokumenty przygotowane były przed rokiem 2015.” Zaznaczył przy tym, że z powodu tego, że stanowisko Dyrektora Regionu Południowego pełni od 1 lipca 2018 r., nie posiadał wiedzy „(...) kiedy dokładnie i kto podjął decyzję o realizacji tej inwestycji w tym kształcie.” Dyrektor poinformował również, że: „Po zakończeniu budowy i oddaniu do użytkowania nowego wiaduktu w Ciężkowicach, przejazd ten zostanie zlikwidowany co pozwoli na wprowadzenie zakładanej prędkości V=160 km/h we wszystkich kierunkach ruchu kolejowego, zwiększy bezpieczeństwo zarówno ruchu kolejowego jak i drogowego, poprawi płynność ruchu drogowego i zmniejszy koszty eksploatacji linii kolejowej.”

(akta kontroli Tom IV str. 9-13)

Uchwałą⁵⁷ z dnia 21 lipca 2015 r. Zarząd PKP PLK S.A. podjął decyzję o zaciągnięciu zobowiązań do świadczeń pieniężnych Spółki w celu dalszej realizacji zadania inwestycyjnego pod nazwą „Modernizacja linii kolejowej E30, etap II, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków. Przetarg nr 1 – Modernizacja odcinka Jaworzno Szczakowa – Trzebinia (km 1,150 – 0,000 linii nr 134, km 15,810 – 29,110 linii nr 133). Przetarg nr 2 – Modernizacja odcinka Trzebinia – Krzeszowice (km 29,110 – 46,700 linii nr 133)”. W ramach ww. zadania przewidziano m.in. uzyskanie wszystkich wymaganych prawem zgód, pozwoleń i decyzji administracyjnych, w tym decyzji środowiskowej, pozwalających na realizację robót budowlanych, opracowania koncepcji programowo – przestrzennej w kilku wariantach, dokumentacji projektowej (budowlanej i wykonawczej) oraz opracowanie dokumentacji przetargowej dla realizacji robót w trybie „buduj” w ramach Czerwonej Księgi FIDIC dla budowy nowego wiaduktu drogowego w Jaworznie, której wartość nie przekroczy kwoty netto 1 500,0 tys. zł.

(akta kontroli Tom IV str. 14-17)

⁵⁷ Uchwała Nr 628/2015.

Ponadto, uchwałą⁵⁸ z 6 października 2015 r. Zarząd Spółki podjął decyzję o zaciągnięciu zobowiązań do świadczeń pieniężnych z tytułu wypłaty odszkodowań za przejęte prawa do nieruchomości na podstawie ostatecznej decyzji ULLK w ramach zadania „Modernizacja linii kolejowej E30, etap II, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków. Przetarg nr 1 – Modernizacja odcinka Jaworzno Szczakowa – Trzebinia (km 1,150 – 0, 000 linii nr 134, km 15,810 – 29,110 linii nr 133). Przetarg nr 2 – Modernizacja odcinka Trzebinia – Krzeszowice (km 29,110 – 46,700 linii nr 133)”. Również w tym przypadku zobowiązania finansowe winny zostać być pokryte w latach 2015-2018 ze środków unijnych i dotacji celowej (wydatki kwalifikowalne) oraz ze środków własnych (wydatki niekwalifikowalne), „(...) z zastrzeżeniem, iż do czasu uzyskania refundacji wydatków kwalifikowalnych zobowiązanie będzie prefinansowane ze środków własnych i/lub z planowanego do pozyskania kredytu EBI (...)”.

(akta kontroli Tom IV str. 18-19)

Pomimo podjęcia obydwu ww. uchwał, wniosek aplikacyjny zawierający zakres rzeczowy oraz finansowy projektu dotyczącego modernizacji linii kolejowej E30, etap IIb, przekazany przez PKP PLK S.A. do Komisji Europejskiej w dniu 22 grudnia 2015 r., nie uwzględniał w harmonogramie nakładów wydatków przeznaczonych na sfinansowanie zarówno uzyskania wszystkich niezbędnych zgód, pozwoleń, decyzji administracyjnych i dokumentacji projektowej, jak i wydatków dotyczących wypłat odszkodowań za przejęte w związku z planowaną inwestycją nieruchomości.

(akta kontroli Tom IV str. 28-29)

Odnosnie przyczyn złożenia do Komisji Europejskiej wniosku aplikacyjnego o sfinansowanie projektu CEF „Modernizacja linii kolejowej E30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIb” bez uwzględnienia wydatków związanych z uzyskaniem wymaganych prawem zgód, pozwoleń, decyzji administracyjnych i dokumentacji projektowej, a także wydatków przeznaczonych na wypłaty odszkodowań za nieruchomości przejęte w związku z planowaną budową wiaduktu w Jaworznie Ciężkowicach, Dyrektor Biura Audytu i Kontroli PKP PLK S.A.⁵⁹ wyjaśnił, że „Zamawiający podejmował decyzje na podstawie stanu wiedzy w danym okresie. Na etapie dokumentacji projektowej dla odcinka Jaworzno Szczakowa – Trzebinia, ze względu na protesty społeczne dotyczące budowy wiaduktu w Ciężkowicach (lata 2012-2014), aby nie wstrzymywać całego projektu i uzyskać Pozwolenie na budowę dla tego odcinka, podjęto decyzję o wyjęciu z zakresu przedmiotowego wiaduktu. (...) Na etapie tworzenia wniosku o dofinansowanie nie była znana perspektywa finansowa w jakiej możliwa byłaby budowa wiaduktu. Realizacja dokumentacji projektowej z pozyskaniem decyzji administracyjnych wiązała się nie tylko z wykupem gruntów ale przede wszystkim z wysiedleniem mieszkańców. Decyzja o nieujęciu tego zakresu dokumentacji projektowej we wniosku o dofinansowanie była działaniem eliminującym ryzyko wstrzymania realizacji wykupów w przypadku, gdy budowa wiaduktu nie miałyby szansy na realizację w ramach tej lub przyszłej perspektywy finansowej. Ogłoszenie postępowania przetargowego na opracowanie dokumentacji projektowej nastąpiło w lutym 2017 r., gdy zamawiający miał już wiedzę w zakresie poziomu ofert złożonych w postępowaniach przetargowych na roboty. Po rozstrzygnięciu wszystkich przetargów w 2017 r. i powstaniu oszczędności przetargowych na projekcie, zamiast zwracać przedmiotowe oszczędności do Komisji Europejskiej zamawiający w złożonym wniosku o aneks nr 3 GA⁶⁰ zawniioskował

⁵⁸ Uchwała Nr 852/2015.

⁵⁹ Upoważniony przez Zarząd Spółki do „prowadzenia bieżącej korespondencji oraz reprezentowania Spółki wobec organów administracyjnych i urzędów, organów kontrolnych (...) w tym do składania wszelkich oświadczeń, deklaracji i zgód” – pełnomocnictwo nr IOR.0280.239.2021 z dnia 21 grudnia 2021 r.

⁶⁰ Przypis NIK - umowa GA - umowa ramowa o dofinansowanie ze środków UE. Dalej: „umowa GA”.

o zagospodarowanie oszczędności min na zaprojektowanie i budowę wiaduktu w Ciężkowicach, co zostało pozytywnie rozpatrzone i skutkowało podpisaniem aneksu nr 3 do umowy o dofinansowanie (GA)."

(akta kontroli Tom IV str. 68-78)

Ogłoszenie o zamówieniu dot. opracowania dokumentacji projektowej dla budowy ww. wiaduktu opublikowane zostało w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej⁶¹ w dniu 17 lutego 2017 r., tj. po upływie 577 dni od daty podjęcia uchwały przez Zarząd PKP PLK S.A. o zaciągnięciu zobowiązań pieniężnych dot. przedmiotowej inwestycji.

(akta kontroli Tom IV str. 41-44)

Kierownik Kontraktu z ramienia Inwestora poinformował, że w okresie pomiędzy podjęciem wyżej opisanej uchwały a datą ogłoszenia o przetargu podjęto szereg działań, niezbędnych w toku prowadzonych czynności dotyczących przedmiotowej inwestycji, w tym: uzyskano stosowną uchwałę Rady Nadzorczej (w dniu 30 lipca 2015 r.), zapewnienie finansowania ze strony ministra właściwego ds. finansów publicznych (31 sierpnia 2015 r.), opracowano Opis Przedmiotu Zamówienia (OPZ), który po uprzednim uzgodnieniu i zatwierdzeniu zgodnie z obowiązującą procedurą przekazano do komórki zamówień publicznych (30 grudnia 2015 r.). Zaznaczył przy tym, że „(...) Uchwała obejmowała szereg zadań, z których zadania polegające na przebudowie linii kolejowej wraz z umowami towarzyszącymi (nadzór inżynierski i usługa promocji) były traktowane priorytetowo przez Spółkę. Kontrolowane zamówienie było wypełnieniem zobowiązania Spółki w stosunku do Miasta Jaworzno po ich zgodzie na rezygnację z budowy wiaduktu w poprzednich latach w związku z protestami mieszkańców. (...)”.

Ponadto, Kierownik poinformował, że pismem z dnia 23 lutego 2016 r. zwrócono się do Biura Funduszy Unijnych PKP PLK S.A. w Warszawie w sprawie wskazania źródeł finansowania tego przedsięwzięcia. W udzielonej odpowiedzi, Dyrektor Biura wskazał, że zadanie dot. budowy nowego wiaduktu w Jaworznie nie było uwzględnione w harmonogramie nakładów, w związku z czym nie powinno być przypisane do projektu CEF „Modernizacja linii kolejowej E30 odcinek Zabrze – Katowice – Kraków etap IIb”.

(akta kontroli Tom IV str. 20-40)

Jak wykazała kontrola, wskazane przez Kierownika czynności zostały podjęte po upływie kolejno 9 (uzyskanie uchwały Rady Nadzorczej), 41 (zapewnienie finansowania ze strony ministra), 162 (opracowanie i przekazanie OPZ) i 217 (pismo w sprawie źródeł finansowania zadania) dniach od daty podjęcia uchwały Zarządu w sprawie zaciągnięcia zobowiązań na opracowanie dokumentacji niezbędnej dla budowy nowego wiaduktu.

(akta kontroli Tom IV str. 45)

Dyrektor Regionu Południowego nie podał przyczyn zwrócenia się do Biura Funduszy Unijnych PKP PLK S.A. dopiero po upływie 217 dni od daty podjęcia uchwały Zarządu PKP PLK S.A., z powodu tego, że – jak poinformował – „(...) stanowisko Dyrektora Regionu Południowego i/lub Zastępcy Dyrektora Regionu Południowego pełnię od 01.07.2018, nie posiadam wiedzy w tej sprawie.”

(akta kontroli Tom IV str. 46-51)

W wyniku przeprowadzonego postępowania przetargowego, w dniu 22 września 2017 r. (tj. 217 dni od daty zamieszczenia ogłoszenia o przetargu oraz 794 dni od dnia podjęcia uchwały Zarządu PKP PLK S.A. w sprawie realizacji tego zadania) zawarta została umowa pomiędzy PKP PLK S.A. a spółką Autostrada II Sp. z o.o.,

⁶¹ <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED.NOTICE.62072-2017:TEXT:PL:HTML>

której przedmiotem było „Uzyskanie wszystkich wymaganych prawem zgód, pozwoleń i decyzji administracyjnych, w tym decyzji środowiskowej, pozwalających na realizację robót budowlanych, opracowanie dokumentacji projektowej (Projekty Budowlane i Projekty Wykonawcze) oraz opracowanie dokumentacji przetargowej dla realizacji robót w trybie „buduj” w ramach Czerwonej Księgi FIDIC dla budowy nowego wiaduktu drogowego w km 20,860 linii nr 133 w miejsce likwidowanego przejazdu w ul. Ciężkowickiej w Jaworznie”.

(akta kontroli Tom IV str. 52-67, 81-87)

Kierownik Kontraktu poinformował, że „(...) przyczyną wydłużenia postępowania przetargowego były konieczne i wynikające z przepisów prawa zamówień publicznych wezwania Wykonawców do uzupełnień i złożenia stosownych wyjaśnień. Wynikiem tego procesu było m.in. wykluczenie jednego z oferentów, ponieważ w toku wyjaśnień dotyczących rażąco niskiej ceny nie udowodnił, że cena oferty nie jest rażąco niska.

(akta kontroli Tom IV str. 88-92)

Termin wykonania przedmiotu umowy wyznaczono na 20 miesięcy od dnia zawarcia umowy, tj. na dzień 22 maja 2019 r. Szczegółowy podział wszystkich prac objętych tą umową (w formie ośmiu zadań) wraz z terminami ich wykonania i dostarczenia zamawiającemu ujęty został w HRF, stanowiącym załącznik nr 2 do umowy.

Zgodnie z ww. załącznikiem, wybrane, niżej podane zadania należało wykonać do dnia: 22 maja 2018 r. – *Projekty budowlane wielobranżowe* (zadanie nr 3); 22 czerwca 2018 r. – *Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach* (zadanie nr 4); 22 lipca 2018 r. – *Decyzje lokalizacyjne linii kolejowej / decyzje o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego* (zadanie nr 5); 22 września 2018 r. – *Decyzja wodnoprawna oraz decyzja o pozwoleniu na budowę* (zadanie nr 6); 22 stycznia 2019 r. – *projekty wykonawcze wielobranżowe* (zadanie nr 7).

(akta kontroli Tom IV str. 81-87)

Żadne z tych zadań nie zostało zrealizowane w terminie określonym w przywołanym powyżej załączniku nr 2, a ostateczne zakończenie i rozliczenie umowy nastąpiło dopiero w dniu 30 września 2021 r., tj. po upływie 862 dni od daty przewidzianej w ww. umowie.

W trakcie obowiązywania opisanej powyżej umowy, strony zawarły trzy aneksy – nr 1 z dnia 20 lutego 2020 r., nr 2 z dnia 9 marca 2021 r. oraz nr 3 z dnia 28 września 2021 r. - do przedmiotowej umowy, zgodnie z którymi:

- odstąpiono od realizacji pierwotnie określonego zadania związanego z uzyskaniem decyzji ULLK (decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego), w miejsce którego wprowadzono dwa zadania polegające na przygotowaniu wniosku o Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej (ZRID) oraz uzyskanie tej decyzji;
- rozszerzono zakres realizowanych zadań m. in. o: wykonanie aktualizacji projektów budowlanych wielobranżowych; wykonanie korekty projektów wykonawczych po uzyskaniu decyzji administracyjnych oraz aktualizacji tych projektów;
- wydłużono terminy: uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (z 22 czerwca 2018 r. do 15 lutego 2019 r.), wodnoprawnych (z 22 września 2018 r. do 30 kwietnia 2020 r.) oraz o ZRID (z 31 lipca 2021 r. do 6 września 2021 r.); opracowania projektów wykonawczych wielobranżowych (z 22 stycznia 2019 r. do 29 lutego 2020 r.), korekt do tych projektów po uzyskaniu decyzji administracyjnych (z 31 maja 2020 r. do 17 września 2021 r.) oraz ich aktualizacji (z 30 czerwca 2021 r. do 17 września 2021 r.);

- trzykrotnie wydłużono termin zakończenia i rozliczenia umowy – z 22 maja 2019 r. do 31 sierpnia 2020 r., następnie do 31 lipca 2021 r., po czym do dnia 30 września 2021 r.

(akta kontroli Tom IV str. 81-87, 93-99, 100-106, 107-111, 112)

1.3.2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach

Jednym z zadań powierzonych do realizacji zleceniobiorcy w ramach umowy było uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (zał. nr 2 do ww. umowy, zadanie nr 4). Termin realizacji tego zadania wyznaczono pierwotnie na 22 czerwca 2018 r., a następnie wydłużono go aneksem nr 2 z dnia 9 marca 2021 r., do dnia 15 lutego 2019 r.

(akta kontroli Tom IV str. 81-87, 100-106)

Tłumacząc przyczyny wydłużenia terminu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dopiero w drugim aneksie, pomimo tego, że Wykonawca dokumentacji przedłożył tą decyzję PKP PLK S.A. w dniu 27 marca 2019 r., tj. po terminie określonym w umowie z 2017 r., ale przed datą zawarcia aneksu nr 1, Dyrektor Regionu wyjaśnił, że aneks nr 1 „(...) miał na celu umożliwienie Zamawiającemu rozpoczęcie procedur związanych z końcowym ustaleniem wartości zamówień publicznych na wybudowanie projektowanego wiaduktu wraz z nadzorem inwestorskim i nadzorem autorskim. Ponadto pozwolił Zamawiającemu na dokończenie procedur związanych z zabezpieczeniem środków na budowę wiaduktu. Do powyższego odniesiono się niżej.

(akta kontroli Tom IV str. 46-51)

Wniosek o wydanie przedmiotowej decyzji, działający z pełnomocnictwa PKP PLK S.A. złożył w dniu 21 maja 2018 r., tj. miesiąc przed upływem terminu jej pozyskania. RDOŚ wydał ww. decyzję w dniu 15 lutego 2019 r., tj. zgodnie z terminem wyznaczonym w aneksie nr 2, natomiast z 238 dniowym opóźnieniem w stosunku do terminu określonego pierwotnie. Wykonawca przekazał tą decyzję PKP PLK S.A. w dniu 27 marca 2019 r., natomiast odbioru dokonano w dniu 23 marca 2021 r. (szczegółowy opis opóźnionego odbioru tej decyzji przez Spółkę przedstawiono w sekcji „stwierdzone nieprawidłowości”).

W wydanej decyzji RDOŚ orzekł m.in. o braku potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określił warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji przedsięwzięcia. Decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności.

(akta kontroli Tom IV str. 113-123, 124, 125)

Kierownik Kontraktu wyjaśnił, że „(...) w stosunku do Wykonawcy Zamawiający nie zastosował stosownych przepisów umownych (kar) uznając, że Wykonawca nie jest odpowiedzialny za brak dotrzymania tego terminu. Termin nie został dotrzymany ze względu na wydłużony proces wydania decyzji przez Organ. Wydłużenie to było spowodowane m.in. uwagami i wnioskami stron postępowania, które zostały uwzględnione w dokumentacji (dokonano szeregu zmian projektowych unikając odwołań od decyzji), jak również faktem, że w tym czasie organ czyli RDOŚ (Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Katowicach) zmieniał swoją siedzibę.” Zdaniem NIK, podane okoliczności nie stanowiły przeszkody dla wpisania nowego terminu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w Aneksie nr 1. Tym bardziej, że Zamawiający otrzymał ten dokument przed zawarciem ww. aneksu.

Wyznaczenie terminu pozyskania decyzji dopiero po jej faktycznym wydaniu było działaniem mającym na celu usankcjonowanie i uznanie za terminowe wykonanie tego zadania przez Wykonawcę

(akta kontroli Tom IV str. 88-92)

1.3.3. Decyzje lokalizacyjne linii kolejowej (o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego). Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej (ZRID)

Termin pozyskania decyzji ULLK – zgodnie z zawartą umową – określono na dzień 22 lipca 2018 r., jednak Zleceniobiorca nie wywiązał się z tego obowiązku i nie przedstawił Zamawiającemu tego dokumentu. Pomimo to, dnia 5 marca 2019 r. przedłożył PKP PLK S.A. kompletny wniosek o wydanie ZRID informując jednocześnie, że zgodnie z art. 11d ust. 2 ustawy o *szczegółowych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* działając jako pełnomocnik inwestora, nie może podpisać przedmiotowego wniosku z powodu braku upoważnienia od właściwego zarządcy drogi, w związku z czym wniosek ten nie został złożony.

(akta kontroli Tom IV str. 145)

Tłumacząc przyczyny realizowania inwestycji w oparciu ZRID, a nie jak przewidziano w zawartej umowie – na podstawie decyzji ULLK, Kierownik Kontraktu poinformował, że w dniu 9 stycznia 2018 r. Zarząd Spółki PKP PLK S.A. podjął uchwałę w sprawie wprowadzenia „*Procedury przekazania na rzecz właściwych zarządców dróg infrastruktury drogowej wybudowanej/przebudowanej w związku z realizacją inwestycji kolejowych dla projektów planowanych oraz przygotowywanych do realizacji*”. Wskazał przy tym, że „*Zgodnie z zapisami tej procedury na etapie opracowywania dokumentacji projektowej należało dokonać wyboru podstawy prawnej realizacji inwestycji (ULLK czy ZRID) przy czym dla realizacji inwestycji czysto drogowej (jak w tym przypadku) gdy nie umieszczamy w pozyskanych działkach urządzeń służących do obsługi ruchu kolejowego należy dążyć do realizacji inwestycji na bazie decyzji ZRID.*”

(akta kontroli Tom IV str. 20-40, 221-228)

Dysponując wnioskiem o ZRID, rozpoczęto działania mające na celu umożliwienie działającemu w imieniu PKP PLK S.A. skutecznego jego złożenia w UM Jaworzno, i tak:

- 7 marca 2019 r. – rozpoczęto prace nad wnioskiem do Zarządu PKP PLK S.A. w sprawie uzyskania stosownych pełnomocnictw do zawarcia porozumienia z Miastem Jaworzno. Wniosek ten nie został skierowany jednak na Zarząd ze względu na stanowisko Biura Funduszy Unijnych Centrali Spółki (Biuro IWE), które wskazało na brak środków finansowych na wypłaty odszkodowań z tytułu przejścia nieruchomości dla celów inwestycji;
- 28 marca 2019 r. rozpoczęto procedowanie kolejnego wniosku do Zarządu PKP PLK S.A. (nr IRRK 3/1/1-0021-CEF E30-2/19) w sprawie zaciągnięcia zobowiązań finansowych Spółki na realizację robót budowlanych, nadzór inwestorski, nadzór autorski oraz wykupy gruntów. Również w tym przypadku Biuro IWE nie zaopiniowało tego wniosku pozytywnie, wskazując na to, że wypłaty odszkodowań realizowanych na podstawie ZRID – zgodnie z obowiązującymi przepisami - powinny być wypłacane przez zarządcę drogi, a nie przez PKP PLK S.A.;
- 15 lipca 2019 r. w trakcie posiedzenia Komitetu Inwestycyjnego (organ doradczy Zarządu Spółki) poinformowano, że planowana inwestycja może zostać sfinansowana z oszczędności, w związku z czym prowadzone są prace nad przygotowaniem stosownego aneksu do umowy o dofinansowanie z UE.

Uzgodniono również, by ww. aneks zawierał zapisy wskazujące na to, iż wypłata odszkodowań za przejęte prawa do nieruchomości nastąpi na podstawie porozumienia zawartego pomiędzy PKP PLK S.A. i Zarządcą Drogi;

- 22 lipca 2019 r. rozpoczęto procedowanie wniosku na Zarząd Spółki, zawierającego dyspozycje sformułowane w trakcie wyżej opisanego posiedzenia Komitetu Inwestycyjnego (nr IRRK 3/1/1-0021-CEF E30-4/19), w sprawie wyrażenia zgody na przeprowadzenie postępowań przetargowych oraz zaciągnięcia zobowiązania w zakresie wykupu gruntów w celu realizacji budowy nowego wiaduktu drogowego. Również w tym przypadku wniosek nie został poddany pod obrady z powodu negatywnego stanowiska Biura IWE wskazującego, że finansowanie realizacji zadania jest zależne od uzyskania zgody INEA;
- 5 grudnia 2019 r. (po podpisaniu aneksu nr 3 do umowy GA) rozpoczęto procedowanie kolejnego wniosku w sprawie podjęcia uchwały Zarządu Spółki dotyczącej zaciągnięcia zobowiązań w celu realizacji budowy nowego wiaduktu drogowego w Jaworznie (nr IRRK 3/1/1-0021-CEF E30-5/19). Dnia 19 lutego 2020 r. Zarząd podjął decyzję o wstrzymaniu się z podjęciem przedmiotowej uchwały, zobowiązując jednocześnie CRI do przygotowania dodatkowej informacji, dotyczącej propozycji przeznaczenia przedmiotowych oszczędności z CEF (szczegółowe zestawienie, proponowany obiekt, koszt realizacji);
- 26 maja 2020 r., w wyniku przeprowadzonego postępowania zawarta została umowa na wykonanie koncepcji i materiałów przetargowych dla części zadań objętych aneksem nr 3 do umowy o dofinansowanie środkami z UE dla uzyskania szacunkowych kosztów realizacji tych obiektów;
- 16 grudnia 2020 r. Zarząd Spółki podjął decyzję o podjęciu działań zmierzających do przeprowadzenia postępowań o udzielenie zamówień publicznych, m.in. na realizację robót budowlanych nowego wiaduktu wraz z infrastrukturą towarzyszącą z podziałem na zadania, z możliwością składania ofert częściowych;
- 29 grudnia 2020 r. Zarząd Spółki podjął dwie uchwały: w sprawie wyrażenia zgody na wszczęcie postępowań przetargowych dotyczących budowy obiektów inżynierskich oraz pełnienia usługi nadzoru inwestorskiego wraz z nadzorem autorskim (nr 868/2020) oraz w sprawie zaciągnięcia zobowiązania na przejęte prawa do nieruchomości związane z budową wiaduktu drogowego w ciągu ul. Ciężkowickiej w Jaworznie w km 20,860 linii nr 133 w miejsce likwidowanego przejazdu w km 20,724 (nr 869/2020).

Od dnia otrzymania gotowego wniosku o ZRID (5 marca 2019 r.) do dnia podjęcia wyżej opisanych uchwał przez Zarząd Spółki - umożliwiających w efekcie rozpoczęcie wiążących negocjacji z UM Jaworzno w sprawie porozumień dla wydania pełnomocnictwa do skutecznego wnioskowania o ZRID, a także ogłoszenie postępowań dla wyłonienia wykonawcy budowy wiaduktu i wykonawcy usługi nadzoru inwestorskiego – upłynęło łącznie 665 dni. W tym okresie wartość planowanej inwestycji netto zwiększyła się o 22 496,50 tys. zł, z 27 500,0 tys. zł (wg szacunku kosztów PKP PLK S.A. z 2 lipca 2019 r.) do 49 996,5 tys. zł (wg szacunku Spółki z 24 listopada 2020 r.).

(akta kontroli Tom IV str. 173-174, 175-177, 178-179, 18-183, 184-188, 189-195, 196-197, 198-214, 215-220, 245-272)

Pomimo obowiązywania procedury dotyczącej kryteriów wybierania podstawy realizacji inwestycji (ULLK czy ZRID) oraz faktu, że PKP PLK S.A. dysponowało od marca 2019 r. gotowym wnioskiem o wydanie ZRID, zawierając dnia 20 lutego 2020 r.

aneks nr 1 do umowy, nie zamieszczono w nim żadnych zapisów dotyczących zmian w zakresie rezygnacji z decyzji lokalizacyjnych czy konieczności pozyskania ZRID.

(akta kontroli Tom IV str. 81-87, 93-99)

Stosowne zmiany do umowy w zakresie dotyczącym decyzji ZRID wprowadzone zostały dopiero aneksem nr 2 z dnia 9 marca 2021 r., tj. po upływie 735 dni od dnia przekazania PKP PLK S.A. wniosku w sprawie ZRID. W treści tego aneksu zapisano m.in., że *„Nie jest możliwe uzyskiwanie przez Wykonawcę (...) decyzji lokalizacyjnych linii kolejowej/decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego (...)”*, w związku z czym uznano za konieczne zaktualizowanie zawartej w 2017 r. umowy, m.in. poprzez wprowadzenie dwóch nowych zadań: *„Przygotowanie wniosku o Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej”* – zadanie nr 5 (realizacja do dnia 31 maja 2021 r.), oraz *„Uzyskanie decyzji o Zezwoleniu na Realizację Inwestycji Drogowej”* – zadanie nr 6.2 (pierwotny termin realizacji upływał z dniem 31 lipca 2021 r., po czym Aneksem nr 3 z dnia 28 września 2021 r. został on wydłużony do dnia 6 września 2021 r.).

(akta kontroli Tom IV str. 100-106, 107-111)

Wniosek w sprawie wydania decyzji ZRID, działający z ramienia PKP PLK S.A. pełnomocnik (Biuro Projektów Autostrada II) złożył w Urzędzie Miejskim w Jaworznie w dniu 23 kwietnia 2021 r. Nie zawierał on jednak szeregu załączników wymaganych w związku z przepisami art. 11b i 11d *ustawy o szczegółowych zadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* (w tym m.in. pełnomocnictwa do występowania w imieniu Zarządcy drogi, opinii właściwych miejscowo zarządu województwa oraz prezydenta miasta, oświadczenia o posiadanym prawie do dysponowania wskazanymi nieruchomościami na cele budowlane, a także opinii dyrektorów: RZGW Wody Polskie, właściwej regionalnej dyrekcji Lasów Państwowych, wojewódzkiego konserwatora zabytków oraz odpowiedniego zarządcy infrastruktury kolejowej), w związku z czym nie spełniał wymagań określonych w przepisach, co uniemożliwiło skuteczne wszczęcie postępowania.

(akta kontroli Tom IV str. 146-150, 151)

Członek Zarządu Dyrektor Techniczny działającego w imieniu PKP PLK S.A. Wykonawcy (Biura Projektów Autostrada II) wyjaśnił, że *„Mając na uwadze termin potrzebny na pozyskanie stosownej decyzji ZRID (...) Wykonawca pozyskawszy uprzednio niezbędne załączniki do wniosku - w zakresie, który na ten czas był możliwy, w dniu 23.04.2021r. w porozumieniu z Zamawiającym, złożył wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji. Termin złożenia wniosku przypadający na dzień 23.04.2021 r. pozwalał pozyskać stosowną decyzję w ustawowych 90 dniach tj. do dnia 22 lipca 2021 r., a więc przed terminem określonym w ww. aneksie do umowy.”* Zaznaczył przy tym, że z uwagi na brak stosownego porozumienia pomiędzy Inwestorem a przyszłym Zarządcą drogi, tj. Prezydentem Miasta Jaworzno, do wniosku nie dołączono odpowiedniego pełnomocnictwa Projektanta do reprezentowania Wnioskodawcy w postępowaniu o wydanie decyzji ZRID oraz wymaganych opinii (Prezydenta Miasta Jaworzno, Zarządu Województwa Śląskiego, a także Dyrektora właściwej Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych). Dyrektor poinformował również, że składając wniosek niekompletny, *„(...) miał nadzieję szybkiego pozyskania pełnomocnictwa i w jak najkrótszym terminie uzupełnienia wniosku. Niestety, dopiero w dniu 08.06.2021 r. po podpisaniu stosownego porozumienia, Wykonawca pozyskał pełnomocnictwo do reprezentowania Prezydenta Miasta Jaworzno, co pozwoliło pozyskać brakujące opinie do ZRID (...) co skutkowało wszczęciem postępowania w dniu 17.06.2021 r.”*

(akta kontroli Tom IV str. 152-155)

Naczelnik Wydziału Obrotu Nieruchomościami UM Jaworzno poinformowała, że w celu wystąpienia z wnioskiem o wydanie ZRID, spółka PKP PLK S.A. w grudniu 2018 r. zwróciła się do Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów w Jaworznie o uzgodnienie przesłanego porozumienia dot. udzielenia Inwestorowi przez Prezydenta Miasta Jaworzna Pełnomocnictwa do wystąpienia w jego imieniu z wnioskiem o wydanie ZRID. Porozumienie to (nr 1/2021), po uzyskaniu stosownych opinii zostało ostatecznie zawarte w dniu 29 marca 2021 r. Naczelnik wyjaśniła ponadto, że spółka PKP PLK S.A. kilkakrotnie zwracała się do MZDiM z wnioskiem o przekazanie pisemnej deklaracji, czy jest możliwe współfinansowanie planowanej inwestycji i w jakiej wysokości. W wyniku wspólnych uzgodnień pomiędzy Gminą a PKP PLK S.A. w dniu 8 czerwca 2021 r. zawarte zostało porozumienie w sprawie zwrotu przez PKP PLK S.A. kosztów odszkodowań wypłaconych na rzecz dotychczasowych właścicieli, których nieruchomości zostaną objęte decyzją ZRID, a także obejmujące zobowiązanie Gminy odnośnie współfinansowania przedmiotowej inwestycji.

(akta kontroli Tom IV str. 156-162)

W związku ze złożonym w dniu 23 kwietnia 2021 r. niekompletnym wnioskiem o wydanie decyzji ZRID, pismem z dnia 21 maja 2021 r. Prezydent Miasta Jaworzna wezwał PKP PLK S.A. do jego uzupełnienia. Dnia 17 czerwca 2021 r. działający w imieniu PKP PLK S.A. złożył stosowne uzupełnienie, co skutkowało zawiadomieniem o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji ZRID z dniem 22 czerwca 2021 r.

(akta kontroli Tom IV str. 163,164-165, 166-167)

Decyzja ZRID (nr 681/2021) została wydana 27 sierpnia 2021 r., tj. po upływie 1 132 dni od terminu uzyskania pierwotnie przewidzianej decyzji ULLK (22 lipca 2018 r. - wyznaczonej w umowie z 2017 r.) oraz 27 dni od daty określonej w aneksie nr 2 z dnia 9 marca 2021 r. (31 lipca 2021 r.). Wprawdzie zawarty dnia 28 września 2021 r. aneks nr 3 wydłużył termin uzyskania przedmiotowej decyzji do dnia 6 września 2021 r. (co oznaczało, że decyzję uzyskano w terminie), jednak podpisanie tego aneksu miało miejsce już po wydaniu ww. decyzji.

(akta kontroli Tom IV str. 168-172)

Na pytanie dotyczące wyjaśnienia przyczyn nieuzyskania decyzji ZRID w terminie określonym w aneksie nr 2, a także działań podjętych względem działającego w imieniu PKP PLK S.A. Wykonawcy, w związku z niedotrzymaniem tego terminu, Dyrektor Regionu poinformował, że „(...) Wykonawca złożył wniosek o ZRID w dniu 23.04.2021. Decyzja ZRID powinna zostać wydana w czasie 90 dni od złożenia wniosku, czyli do 22.07.2021 co było zgodne z terminem umownym.”

Zdaniem NIK, wyznaczenie terminu pozyskania decyzji dopiero po jej faktycznym wydaniu było działaniem mającym na celu usankcjonowanie i uznanie za terminowe wykonanie tego zadania przez Wykonawcę.

(akta kontroli Tom IV str. 46-51)

W wydanej decyzji ZRID Prezydent Miasta Jaworzna udzielił zezwolenia na realizację inwestycji polegającej na budowie nowego wiaduktu drogowego, zatwierdził podział nieruchomości wyznaczony liniami rozgraniczającymi teren inwestycji, zatwierdził projekt budowlany, określił obowiązki i terminy rozbiórki istniejących obiektów budowlanych nieprzewidzianych do dalszego użytkowania oraz nadał tej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

(akta kontroli Tom IV str. 168–172)

1.3.5. Dokumentacja projektowa

Projekty budowlane wielobranżowe (zadanie nr 3 w zał. nr 2 do umowy z dnia 22 września 2017 r.) przekazano Zamawiającemu protokolarnie dnia 19 września 2018 r., tj. 120 dni po terminie określonym w umowie (22 maja 2018 r.). W przypadku projektów wykonawczych (zadanie nr 7 w zał. nr 2 do ww. umowy) pierwotnie ustalony termin ich wykonania (22 stycznia 2019 r.) został wydłużony – jak wynika z treści aneksu nr 1 z powodu przedłużającej się procedury uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - do dnia 29 lutego 2020 r. Odbioru przedmiotowej dokumentacji dokonano w dniu 20 lutego 2020 r., tj. zgodnie z terminem określonym w ww. aneksie. Jednak, z uwagi na kolejne opóźnienia wynikające głównie ze zmiany sposobu realizacji inwestycji (pierwotnie przyjęta koncepcja polegająca na budowie nowego wiaduktu na podstawie decyzji ULLK została zastąpiona decyzją ZRID), a także wydłużone postępowania w sprawach dot. uzyskania niezbędnej dokumentacji, w tym pozwoleń wodnoprawnych, zezwoleń na usunięcie drzew i krzewów, decyzji ZRID, zrodziły konieczność zaktualizowania opracowanej wcześniej dokumentacji projektowej, w związku z czym w dniu 9 marca 2021 r. zawarto aneks nr 2 zgodnie z którym uzgodniono wykonanie aktualizacji zarówno do projektów budowlanych jak i wykonawczych (zadanie nr 3.1 oraz 7.3 w zał. nr 1 do ww. aneksu). Terminy realizacji tych zadań ustalono kolejno na 31 maja oraz 30 czerwca 2021 r. W przypadku opracowanych aktualizacji, Wykonawca dotrzymał ww. terminów i przekazał je Zamawiającemu odpowiednio w dniach 27 kwietnia i 23 marca 2021 r.

(akta kontroli Tom IV str. 45, 81-87, 93-99, 100-106, 229-233)

Kierownik Kontraktu wyjaśnił, że Wykonawca dotrzymał umownych terminów dla wykonania dokumentacji projektowej. Projekt Budowlany został przekazany Zamawiającemu 22 maja 2018 r., a wykonawczy – 20 lutego 2022 r., czyli zgodnie z terminem określonym w aneksie nr 1.

Odnośnie do przyczyn zawarcia aneksu nr 2 w zakresie dot. opracowania dokumentacji projektowej (zarówno budowlanej jak i wykonawczej) Kierownik poinformował, że pierwotnie opracowana dokumentacja wymagała zaktualizowania ze względu na zmiany w przepisach prawa oraz zmiany jakie wystąpiły w terenie – trwała inwestycja przebudowy linii kolejowej nr 133 nad którą jest zlokalizowany wiadukt drogowy.

(akta kontroli Tom IV str. 20-40)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Nierzetelne przygotowanie inwestycji związanej z budową nowego wiaduktu w Jaworznie Ciężkowicach, tj.:
 - Podjęcie przez Zarząd PKP PLK S.A. uchwał dotyczących zmiany rodzaju decyzji w oparciu o którą będzie realizowana inwestycja oraz dokonanie stosownych zmian w umowie z Wykonawcą odpowiednio 665 i 735 dni po przedłożeniu przez niego Spółce wniosku o wydanie decyzji ZRID.

W wyniku przeprowadzonego postępowania przetargowego, wyłoniony został Wykonawca zadania polegającego na opracowaniu niezbędnej dokumentacji projektowej oraz uzyskaniu wymaganych prawem pozwoleń, zgód i decyzji administracyjnych. Dnia 22 września 2017 r. zawarta została umowa, której jednym z elementów było uzyskanie decyzji ULLK, na podstawie której – zgodnie z podjętymi w 2015 r. uchwałami Zarządu PKP PLK S.A. - planowano realizację inwestycji. Pomimo upływu terminu uzyskania ww. decyzji (22 lipca 2018 r.) Wykonawca jej nie

przedłożył, przekazując PKP PLK S.A. za pismem z dnia 5 marca 2019 r. wniosek o wydanie decyzji ZRID, którego jednak nie mógł w tym czasie złożyć w UM Jaworzna z powodu braku upoważnienia od właściwego zarządcy drogi (wymóg określony w art. 11d ust. 2 ustawy o szczegółowych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych).

(akta kontroli Tom IV str. 81-87, 145)

Pomimo obowiązywania w Spółce od dnia 9 stycznia 2018 r. „Procedury przekazania na rzecz właściwych zarządców dróg infrastruktury drogowej wybudowanej/przebudowanej w związku z realizacją inwestycji kolejowych dla projektów planowanych oraz przygotowywanych do realizacji”, a także dysponowania od marca 2019 r. wnioskiem o wydanie decyzji ZRID, odpowiedni zapis do umowy z 2017 r. w sprawie opracowania wymaganej dokumentacji, wprowadzony został dopiero aneksem nr 2 z dnia 9 marca 2021 r., tj. po upływie 735 dni od dnia przekazania PKP PLK S.A. tego wniosku. Podpisany w dniu 20 lutego 2020 r. aneks nr 1 nie zawierał żadnych zapisów dotyczących zarówno konieczności pozyskania ZRID zamiast ULLK, jak i terminów realizacji tego zadania.

(akta kontroli Tom IV str. 100-106, 145, 221-228)

Dyrektor Regionu wyjaśnił, że „(...) w chwili podpisywania Aneksu nr 1 nie uzyskano niezbędnych zgód korporacyjnych dla takiej zmiany umowy. Zgody te uzyskano w grudniu roku 2020 – uchwała nr 869/2020 dotycząca zaciągnięcia zobowiązania na przejęte prawa do nieruchomości związane z budową wiaduktu drogowego w ciągu ul. Ciężkowickiej w Jaworznie (...) w miejsce likwidowanego przejazdu (...) na bazie decyzji ZRID.”

(akta kontroli Tom IV str. 46-51)

Od dnia otrzymania wniosku o ZRID (5 marca 2019 r.), do dnia podjęcia odpowiednich uchwał Zarządu Spółki umożliwiających w efekcie rozpoczęcie wiążących negocjacji z Prezydentem Miasta Jaworzna w sprawie zawarcia porozumień dla wydania pełnomocnictwa do skutecznego wnioskowania o ZRID (nr 868/2020 i nr 869/2020 z 29 grudnia 2020 r.), upłynęło łącznie 665 dni.

- Wydłużenie terminu pozyskania decyzji ZRID (aneks nr 3) dopiero po faktycznym jej wydaniu.

Decyzja ZRID (nr 681/2021) została wydana 27 sierpnia 2021 r., tj. po upływie 1 132 dni od terminu uzyskania pierwotnie przewidzianej decyzji ULLK (22 lipca 2018 r. - wyznaczonej w umowie z 2017 r.) oraz 27 dni od daty określonej w aneksie nr 2 z dnia 9 marca 2021 r. (31 lipca 2021 r.). Wprawdzie zawarty dnia 28 września 2021 r. aneks nr 3 wydłużył termin uzyskania przedmiotowej decyzji do dnia 6 września 2021 r. (co oznaczało, że decyzję uzyskano w terminie), jednak podpisanie tego aneksu miało miejsce 32 dni po wydaniu ww. decyzji.

(akta kontroli Tom IV str. 107-111, 168-172)

Dyrektor Biura Audytu i Kontroli PKP PLK S.A. wyjaśnił, że nie naliczono kar umownych względem Wykonawcy dokumentacji pomimo przedłożenia przez niego decyzji ZRID z 27 dniowym opóźnieniem w stosunku do terminu określonego w aneksie nr 2 do umowy z 2017 r., ponieważ zdaniem Zamawiającego „(...) Wykonawca nie jest odpowiedzialny za brak dotrzymania tego terminu. Termin nie został dotrzymany ze względu na wydłużony o 36 dni proces wydania decyzji ZRID przez Urząd Miasta Jaworzno (okres procedowania wyniósł 126 dni, a nie 90 dni, na co Wykonawca przedłożył stosowne dokumenty potwierdzające ten fakt – głównym powodem wydłużenia był brak pełnomocnictw do reprezentowania, które wydał Prezydent po podpisaniu stosownych Porozumień z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.).”

W sprawie wydłużenia terminu uzyskania decyzji ZRID w zawartym w dniu 28 września 2021 r. aneksie nr 3 do ww. umowy - do dnia 6 września 2021 r. (pomimo faktycznego wydania tej decyzji w dniu 27 sierpnia 2021 r., tj. 32 dni przed zawarciem aneksu nr 3), Dyrektor wyjaśnił, że Zamawiający wydłużył ten termin „(...) o czas wynikający wprost z okresu, o jaki była dłużej procedowana decyzja ZRID – 36 dni. Ten termin uwzględniał czas niezbędny na odbiór z organu kompletnej decyzji. Ze względu na fakt, że Wykonawca wykazał, że okres 126 dni procedowania decyzji ZRID przez UM Jaworzno (wydłużenie o 36 dni) nie wynikało z jego winy, a zapisy decyzji ZRID mogą wymagać aktualizacji dokumentacji i wpływać na inne obowiązki wykonawcy, zamawiający uznał ten termin za zasadny.”

(akta kontroli Tom IV str. 68-78)

Zdaniem NIK, wyznaczenie terminu pozyskania decyzji ZRID dopiero po jej faktycznym wydaniu było działaniem mającym na celu usankcjonowanie i uznanie za wykonanie tego zadania przez Wykonawcę w terminie, który był w sposób istotny uzależniony od efektów negocjacji upoważnionych przedstawicieli PKP PLK S.A. z Prezydentem Miasta Jaworzna. Ponadto NIK zwraca uwagę, że PKP PLK S.A. jako Inwestor niejednokrotnie procedował wnioski o pozyskanie ZRID, zatem znane jej były procedury jej pozyskania, tym samym celem dotrzymania terminów powinna z odpowiednim wyprzedzeniem przystąpić do negocjacji z Prezydentem Jaworzna.

- Niezapewnienie odpowiedniego finansowania zadania, na etapie pozyskiwania wymaganych prawem zgód, pozwoleń i decyzji administracyjnych.

Podejmując w 2015 r. uchwały nr 628/2015 i 852/2015 kolejno w sprawie zaciągnięcia zobowiązań pieniężnych Spółki w celu m.in. „Uzyskania wszystkich wymaganych prawem zgód, pozwoleń i decyzji administracyjnych (...) pozwalających na realizację robót budowlanych (...) dla budowy nowego wiaduktu drogowego w km 20,860 linii nr 133 w miejsce likwidowanego przejazdu w ul. Ciężkowickiej w Jaworznie (...)” oraz „(...) wypłaty odszkodowań za przejęte prawa do nieruchomości na podstawie ostatecznej decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (...)”, Zarząd postanowił o sfinansowaniu wymienionych w tych uchwałach inwestycji (obejmujących również budowę wiaduktu w Jaworznie Ciężkowicach) m. in. ze środków pochodzących z dotacji UE.

(akta kontroli Tom IV str. 14-17, 18-19)

Jak wykazała kontrola, w toku prac związanych z przygotowaniem postępowania o udzielenie zamówienia publicznego dot. wyłonienia wykonawcy usług polegających na pozyskaniu wymaganych zgód, pozwoleń i decyzji administracyjnych oraz opracowaniu niezbędnej dokumentacji projektowej, a w związku z tym – zapewnienia finansowania na wypłaty należnych odszkodowań za przejmowane nieruchomości, okazało się, że powyższe zadania nie były uwzględnione w harmonogramie nakładów, który stanowił podstawę opracowania wniosku aplikacyjnego, w związku z czym koszty związane z przedmiotową inwestycją nie powinny być przypisane do projektu modernizacji linii kolejowej E 30 na odcinku Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIB zarówno w zakresie wydatków kwalifikowalnych jak i niekwalifikowalnych.

Dyrektor Biura Funduszy Unijnych PKP PLK S.A. - w piśmie z dnia 10 marca 2016 r. – poinformował Dyrektora Projektu w CRI Regionu Południowego w Krakowie, że „(...) po konsultacji z Biurem Planowania Strategicznego (...) zakres dotyczący budowy nowego wiaduktu (...) jest analizowany pod kątem ujęcia w ramach projektu multilokalizacyjnego Projekt poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami, przy uwzględnieniu ewentualnego partycypowania w kosztach

przez właściwych miejscowo interesariuszy (...). Powyższy projekt planowany jest do realizacji w latach 2017-2022 w ramach POIiŚ 2014-2020”.

(akta kontroli Tom IV str. 28-29)

Tłumacząc przyczyny opóźnionego ogłoszenia postępowania przetargowego Kierownik Kontraktu wyjaśnił, że „Mając na względzie upływający czas i brak zmiany projektu dla realizacji kontrolowanego zadania podjęto decyzję o ogłoszeniu zadania bez podania źródeł finansowania jako unijne (pkt. III 1.7 ogłoszenia o zamówieniu) z próbą wprowadzenia tego zadania do umowy GA podczas jej aneksowania, co też nastąpiło w latach późniejszych. W związku z tą decyzją w styczniu roku 2017 dokonałem aktualizacji OPZ i w dniu 17.02.2017 ogłoszono postępowanie.”

(akta kontroli Tom IV str. 20-40)

Dyrektor Biura Audytu i Kontroli PKP PLK S.A. wyjaśnił, że odpowiednie decyzje „(...) podjęto po uzyskaniu oszczędności na Projekcie „Modernizacja linii kolejowej E-30, odcinek Zabrze-Katowice-Kraków, etap IIb” jako wynik przeprowadzonych postępowań przetargowych dla poszczególnych activity zgodnie z umową GA. Działania takie wynikają z faktu, że niezagospodarowane środki w ramach instrumentu finansowego CEF przyznane na konkretny projekt, w przypadku braku zagospodarowania ich w tym projekcie, nie są przeznaczane na inne projekty tylko zwracane jako niewykorzystane. Budowa nowego wiaduktu wraz z dokumentacją oraz odszkodowaniami została usankcjonowana po zaakceptowaniu przez CINEA⁶² wniosku nr 3 o modyfikację GA w dniu 15.10.2019 r., kiedy to Agencja wyraziła zgodę na kwalifikowanie m.in. powyższych wydatków w związku z oszczędnościami, powstałymi po rozstrzygnięciach przetargowych, w projekcie unijnym.”

(akta kontroli Tom IV str. 68-78)

Zdaniem NIK, powyższa sytuacja miała istotny wpływ na termin ogłoszenia postępowania, które ostatecznie zostało ogłoszone dopiero 17 lutego 2017 r., tj. po upływie 577 i 570 dni od dat podjęcia stosownych uchwał Zarządu PKP PLK S.A., a w efekcie opóźnieniu uległ cały proces inwestycyjny, co skutkowało zarówno opóźnionym ukończeniem robót, jak i wyższym kosztem ich realizacji.

2. Nieuzasadnione opóźnianie odbiorów niektórych zadań częściowych objętych umową na uzyskanie wszystkich niezbędnych opracowań, dokumentacji i decyzji administracyjnych.

Pomimo faktu, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach oraz decyzja dotycząca pozwoleń wodnoprawnych wydane zostały z dniem kolejno 15 lutego i 20 grudnia 2019 r., a przekazane PKP PLK S.A. odpowiednio - 27 marca 2019 r. i 3 stycznia 2020 r., odbioru tych zadań dokonano dopiero w dniu 23 marca 2021 r., tj. kolejno 727 i 445 dni po ich otrzymaniu.

(akta kontroli Tom IV str. 121-123, 124, 125, 126-136, 137, 138)

Kierownik Kontraktu wyjaśnił, że przyczyną opóźnionych odbiorów ww. decyzji był jeden z zapisów OPZ, zgodnie z którym „(...) Zamawiający dokona odbioru zadania w czterech częściach i zadanie nr 4 zostało powiązane z zadaniami nr 5 i 6 jako komplet decyzji administracyjnych. Zapisy te zostały zmienione wraz z Aneksem nr 2 co pozwoliło Wykonawcy na złożenie do odbioru zadania nr 4, a Zamawiający mógł dokonać takiego odbioru w zgodzie ze zmienionymi zapisami umownymi.”

(akta kontroli Tom IV str. 20-40)

⁶² Europejska Agencja Wykonawcza ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska zarządza programami Komisji Europejskiej przyczyniającymi się do dekarbonizacji i zrównoważonego wzrostu gospodarczego.

Zdaniem NIK, przywołane przez Kierownika zasady odnosiły się do zapisów OPZ regulujących sposób wzajemnych rozliczeń pomiędzy stronami umowy za poszczególne zadania, łącząc je w określone grupy, za które realizowano płatności częściowe. OPZ nie zawierała jednak żadnych zapisów ograniczających możliwość dokonywania odbiorów każdego z tych zadań odrębnie, wg kolejności ich otrzymania. W ocenie NIK opóźnione odbiory nie pozostawały obojętne na płynność finansową Wykonawcy.

(akta kontroli Tom IV str. 39-144)

OCENA CZĄSTKOWA

PKP PLK S.A. jako Inwestor podjęła działania celem zainicjowania postępowań administracyjnych dla uzyskania stosownych decyzji i pozwoleń związanych z realizowanym przedsięwzięciem. Jednak, w ocenie NIK, zostały one zrealizowane nierzetelnie. Dotyczyło to m.in. podjęcia przez Zarząd PKP PLK S.A. uchwał odnośnie zmiany rodzaju decyzji w oparciu o którą będzie realizowana inwestycja oraz dokonania stosownych zmian w umowie z Wykonawcą odpowiednio 665 i 735 dni po przedłożeniu przez niego Spółce wniosku o wydanie decyzji ZRID.

NIK negatywnie ocenia działania Spółki związane z niezapewnieniem odpowiedniego finansowania zadania, na etapie pozyskiwania wymaganych prawem zgód, pozwoleń i decyzji administracyjnych. Zdaniem NIK, powyższa sytuacja miała istotny wpływ na termin ogłoszenia postępowania dot. wyłonienia wykonawcy usług polegających na pozyskaniu wymaganych zgód, pozwoleń i decyzji administracyjnych oraz opracowaniu niezbędnej dokumentacji projektowej, które ostatecznie zostało ogłoszone dopiero po upływie 570 dni od dat podjęcia stosownych uchwał Zarządu PKP PLK S.A. w tej sprawie.

1.4. Zadanie inwestycyjne - „Realizacja robót budowlanych w ramach przetargu nr 1 – Modernizacja odcinka Jaworzno Szczakowa – Trzebinia (km 1,150 – 0,000 linii nr 134, km 15,810 – 29,1 linii nr 133) w ramach projektu modernizacji linii kolejowej E 30 na odcinku Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIB”

1.4.1. Przygotowanie inwestycji

Opis stanu faktycznego

Umowa w sprawie realizacji inwestycji związanej z linią kolejową E 30 etap IIB, obejmująca zarówno opracowanie dokumentacji projektowej jak i wykonanie robót budowlanych, została zawarta 30 listopada 2010 r. Na skutek powstałego sporu pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą dotyczącego głównie terminu ukończenia inwestycji oraz wykonania robót dodatkowych, nieuwjętych pierwotnie w kontrakcie, a także kwot należności za wykonane prace, działając celem „(...) uniknięcia ryzyka podjęcia przez którąkolwiek ze Stron jednostronnych działań, które niosłyby za sobą wysokie ryzyko zaangażowania się w długotrwałe spory sądowe na tle zasadności i skuteczności jednostronnego odstąpienia od Umowy przez jedną ze Stron, skutków odstąpienia dla rozliczeń oraz przysługujących Stronom roszczeń (...)”, dnia 5 stycznia 2015 r. zawarte zostało porozumienie w sprawie częściowego rozwiązania przywołanej powyżej umowy. Zgodnie z tym dokumentem, Wykonawca zrealizował roboty budowlane na odcinku do stacji Jaworzno Szczakowa oraz został zobowiązany do opracowania dokumentacji projektowej oraz pozyskania wszelkich niezbędnych pozwoleń i decyzji administracyjnych (w tym decyzji o pozwoleniu na budowę) dla odcinka Jaworzno Szczakowa – Trzebinia.

(akta kontroli Tom VI str. 806-8015, 816-818)

Dla poszczególnych odcinków realizowanej inwestycji decyzje o pozwoleniu na budowę wydane zostały w dniach: 23 września 2013 r. i 12 lutego 2014 r.– odcinek

nr 1 Sosnowiec Jęzor – Jaworzno Szczakowa; 25 maja 2015 (wraz z aneksem z dnia 29 lipca 2015 r.) i 29 czerwca 2015 r. (wraz z aneksem z dnia 4 sierpnia 2016 r.) – odcinek nr 2 stacja Jaworzno Szczakowa; 26 czerwca 2015 r. (wraz z aneksem z 4 sierpnia 2016 r.) – odcinek nr 3 Jaworzno Szczakowa – granica województwa śląskiego/małopolskiego; 24 czerwca 2015 r. (wraz z aneksem z 5 sierpnia 2016 r.) i 1 sierpnia 2016 r. – odcinek nr 4 granica województwa śląskiego/małopolskiego – Trzebinia.

(akta kontroli Tom VI str. 74)

Uchwałą Nr 628/2015 z dnia 21 lipca 2015 r. Zarząd PKP PLK S.A. podjął decyzję o zaciągnięciu zobowiązań do świadczeń pieniężnych Spółki w celu dalszej realizacji zadania inwestycyjnego pod nazwą „*Modernizacja linii kolejowej E30, etap II, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków. Przetarg nr 1 – Modernizacja odcinka Jaworzno Szczakowa – Trzebinia (km 1,150 – 0, 000 linii nr 134, km 15,810 – 29,110 linii nr 133). Przetarg nr 2 – Modernizacja odcinka Trzebinia – Krzeszowice (km 29,110 – 46,700 linii nr 133)*”. W ramach ww. zadania przewidziano m.in. realizację robót budowlanych w ramach Przetargu nr 1 – Modernizacja odcinka Jaworzno Szczakowa – Trzebinia, której wartość nie przekroczy kwoty netto 646 000,0 tys. zł. Ponadto, w ww. uchwale przewidziano również środki na pełnienie nadzoru inwestorskiego nad realizacją ww. robót budowlanych oraz dokumentacją projektową⁶³.

Realizacja zobowiązań wynikających z tej uchwały – w łącznej kwocie 1 122 020,9 tys. zł netto (wydatki kwalifikowalne) oraz 346 748,5 tys. zł (wydatki niekwalifikowalne) w latach 2016-2019 miała nastąpić ze środków europejskich oraz dotacji celowej (wydatki kwalifikowalne), przy czym do czasu uzyskania refundacji ww. zobowiązania zostaną prefinansowane z „(...) *planowanego do pozyskania kredytu EBI*” oraz „(...) *ze środków własnych i/lub kredytu EBI (...)*” - w przypadku wydatków niekwalifikowalnych.

(akta kontroli Tom V str. 14-17)

Jak wyjaśnił Z-ca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli PKP PLK SA, przywołane powyżej zadanie realizowane jest w ramach KPK z uwagi na „(...) *konieczność dokończenia rozpoczętej w ramach obowiązującego w latach 2011-2025 Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych inwestycji Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków (...)*”, a także „(...) *konieczność modernizacji odcinka sieci bazowej TEN-T Kraków – Katowice do 2030 r. zgodnie z obowiązującym Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11.12.2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. U. L 348 z 20.12.2013. str. 1-128).*”

(akta kontroli Tom VI str. 76-78)

Decyzją nr 1/2015 Wojewody Śląskiego z dnia 17 lutego 2015 r. ustalona została lokalizacja linii kolejowej dla przedsięwzięcia pn.: „*Przebudowa i rozbudowa linii kolejowej E 30 na odcinku Zabrze – Katowice – Kraków, odcinek Jaworzno Szczakowa – granica województwa śląskiego/małopolskiego: odcinek nr 2 (w km 0.000 – 1,150 linii nr 134 i km 15,810 – 19,500 linii nr 133); odcinek nr 3 (w km 19,500 – 24,093 linii nr 133)*”.

Zgodnie z ww. decyzją, prace modernizacyjne (w obszarze woj. śląskiego) podzielone zostały na dwa odcinki: nr 2 (w km 0,000 – 1,150 linii nr 134 i w km 15,810 – 19,500 linii nr 133) oraz nr 3 (w km 19,500 – 24,093 linii nr 133). Zakres przewidzianych do

⁶³ Oprócz zadania dot. nadzoru nad realizacją zadania związanego z modernizacją odcinka Jaworzno Szczakowa – Trzebinia, przyjęte w przedmiotowej uchwale zobowiązania obejmowały również nadzór inwestorski nad dwoma innymi zadaniami: modernizacją odcinka Trzebinia – Krzeszowice (przetarg nr 2) oraz budowa sygnalizacji dla obszaru LCS Jaworzno Szczakowa i LCS Trzebinia (przetarg nr 4). Łączna wartość przyjętych zobowiązań Zarządu dla wszystkich tych zadań wyniosła 44 969,4 tys. zł netto.

wykonana robót obejmował w szczególności: budowę i przebudowę układu torowego z robotami ziemnymi i odwodnieniem, sieci elektroenergetycznych, teletechnicznych, sterowania ruchem kolejowym i trakcyjnych, peronów z wyposażeniem, budynków nastawni wraz z infrastrukturą towarzyszącą, obiektów inżynieryjnych (w tym przebudowa przejścia pod torami, budowa mostów drogowego i kolejowego), obiektów drogowych (w tym skrzyżowań dwupoziomowych, dróg technologicznych i dojazdowych, likwidacja przejazdów w poziomie szyn), ekranów akustycznych, sieci sanitarnej oraz innych obiektów hydrologicznych i ogrodzenia.

(akta kontroli Tom VI str. 79-97, 98)

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji obejmującej m.in. modernizację linii kolejowej nr 133 i 134 na odcinkach Jaworzno Szczakowa – granica woj. śląskiego/małopolskiego oraz Mysłowice – Jaworzno Szczakowa, wydana została na wniosek Spółki z dnia 11 grudnia 2007 r. przez RDOŚ⁶⁴ w dniu 18 grudnia 2008 r. W kolejnych latach ww. decyzja była trzykrotnie zmieniana: 26 stycznia 2012 r., 14 maja i 12 sierpnia 2014 r. Konieczność wprowadzenia poszczególnych zmian wynikała ze zmian w zakresie realizowanej inwestycji w obszarze obejmującym zarówno określone elementy infrastruktury drogowej i kolejowej, jak i towarzyszącej (np. ekrany akustyczne).

(akta kontroli Tom VI str. 99, 100-111)

Uchwałą⁶⁵ z dnia 3 marca 2015 r., Zarząd Spółki zdecydował o zaciągnięciu zobowiązań do świadczenia pieniężnego o wartości 3 058,4 tys. zł netto przeznaczonego na opracowanie kompletnej dokumentacji przetargowej, niezbędnej dla przygotowania realizacji projektu pn. „*Modernizacja linii kolejowej E30, etap II, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków.*” W ramach ww. zadania zlecona dokumentacja dotyczyła dwóch przetargów: nr 1 – „*Modernizacja odcinka Jaworzno Szczakowa – Trzebinia (km 1,150 – 0,000 linii nr 134, km 15,810 – 29,110 linii nr 133)*” oraz nr 2 – „*Modernizacja odcinka Trzebinia – Krzeszowice (km 29,110 – 46,700 linii nr 133)*”.

(akta kontroli Tom VI str. 112-113)

Ogłoszenie o zamówieniu dot. ww. zadania opublikowano 4 kwietnia 2015 r., tj. 32 dni od podjęcia wyżej opisanej uchwały.

W wyniku przeprowadzonego postępowania o zamówienie publiczne wyłoniony został Wykonawca zlecenia polegającego na opracowaniu dokumentacji przetargowej dla zadania objętego przetargiem nr 1, z którym dnia 26 czerwca 2015 r. zawarta została umowa. Ogłoszenie o wyborze najkorzystniejszej oferty opublikowano 9 czerwca 2015 r.

(akta kontroli Tom VI str. 114-172)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki, w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

Z uwagi na fakt, iż opisane ww. działania były realizowane przed okresem objętym kontrolą, NIK odstępuje od dokonania oceny częściowej.

⁶⁴ Decyzja nr RDOŚ-24-WOOŚ/66130/33/08/BM.

⁶⁵ Uchwała Nr 152/2015.

2. Wywiązywanie się przez Regiony CRI z obowiązków inwestora oraz nadzór nad prawidłowością i terminowością wykonania inwestycji kolejowych.

2.1 Zadanie inwestycyjne - „Rewitalizacja i odbudowa częściowo nieczynnej linii kolejowej nr 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie”:

Opis stanu faktycznego

2.1.1. Realizacja robót budowlano - montażowych

2.1.1.1. Wybór Wykonawcy projektów wykonawczych i robót budowlanych

Wybór wykonawcy projektów wykonawczych i robót budowlanych prowadzonych w systemie „projekt i budowa”, został dokonany w drodze postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego przez CRI PKP PLK S.A., jako zamówienie sektorowe w trybie przetargu nieograniczonego. Wartość zamówienia została ustalona w dniu 9 września 2019 r. na kwotę 1 136 218,83 tys. zł. Do upływu terminu składania ofert, tj. 5 maja 2020 r., wpłynęło osiem ofert, z których wybrano ofertę opiewającą na kwotę 812 100,10 tys. zł.

Prezes UZP w informacji o wynikach kontroli uprzedniej przekazanej Spółce w dniu 19 października 2019 r. poinformował o braku naruszeń ówczesnie obowiązujących przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. *Prawo zamówień publicznych*⁶⁶.

(akta kontroli Tom II str. 953-974)

Umowa⁶⁷ na opracowanie projektów wykonawczych i wykonanie robót budowlanych w ramach projektu linia kolejowa 182 została zawarta w dniu 30 października 2020 r. Zgodnie z umową Wykonawca zobowiązany był wykonać przedmiot umowy w terminie nie dłuższym niż 28 miesięcy od dnia następnego po podpisaniu umowy, tj. do dnia 1 marca 2023 r.

(akta kontroli Tom II str. 975-1110)

Jak wskazano w pkt 1.1.4. niniejszego wystąpienia pokontrolnego, w związku z opóźnieniami związanymi z m.in. pozyskaniem pozwoleń budowlanych, przekazaniem placu budowy dla odcinka objętego pozwoleniem na budowę dla powiatu tarnogórskiego w dniu 13 maja 2022 r. został zawarty aneks nr 1 do umowy, w którym przedłużono termin wykonania umowy o siedem i pół miesiąca, tj. do dnia 15 listopada 2023 r.

(akta kontroli Tom II str. 1111-1116)

Z uwagi na przeprowadzoną kontrolę Prezesa UZP Centrum Unijnych Projektów Transportowych⁶⁸ nie przeprowadzało kontroli procedur zawierania umów dla tego przetargu.

(akta kontroli Tom II str. 1410)

2.1.1.2. Wybór Inżyniera Projektu.

Wybór IP został dokonany w drodze postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego przez CRI Region Śląski. Postępowanie to zostało nieprawidłowo rozstrzygnięte w wyniku nierzetelnie przeprowadzonej czynności badania i oceny ofert. Skutkowało to złożeniem przez jednego z oferentów odwołania, w efekcie czego KIO nakazała unieważnienie czynności wyboru oferty najkorzystniejszej oraz powtórzenie czynności badania i oceny ofert, co opisano poniżej w ustaleniach stanu faktycznego i w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.

⁶⁶ Dz. U. z 2019 r. poz. 1843 ze zm. Akt uchylony z dniem 1 stycznia 2021 r. Dalej: „uchylona ustawa Pzp”.

⁶⁷ Umowa nr 90/106/0077/20/ZI.

⁶⁸ Dalej: „CUPT”.

Spółka, w oparciu o uchwałę Zarządu nr 552/2020 z dnia 31 sierpnia 2020 r., zamierzała przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia kwotę brutto 49 327,22 tys. zł. Otwarcie ofert odbyło się w dniu 28 maja 2020 r. W terminie składania ofert złożonych zostało sześć ofert. Na podstawie art. 90 ust. 1a pkt 1 uchylonej ustawy Pzp Komisja przetargowa wezwała wszystkich wykonawców do złożenia wyjaśnień, z uwagi na fakt, iż wszystkie oferty były niższe o więcej niż 30% od wartości zamówienia oszacowanej przez Spółkę. Komisja przetargowa stwierdziła, że żadna oferta nie podlega odrzuceniu z tytułu rażąco niskiej ceny. Komisja w dniu 14 września 2020 r. wskazała ofertę, której oferowana cena brutto wynosiła 12 790,01 tys. zł. W dniu 24 września 2020 r. jeden z oferentów wniósł odwołanie do KIO, zarzucając Zamawiającemu m.in.:

- naruszenie przepisów art. 91 ust. 1 *uchylonej ustawy Pzp* poprzez przyznanie ofercie odwołującego nieprawidłowej liczby punktów za kryterium cenowe, zgodnie z postanowieniami SIWZ;
- naruszenie art. 24 ust. 1 pkt 17 *uchylonej ustawy PZP* poprzez zaniechanie wykluczenia z postępowania wykonawcy, pomimo iż wykonawca ten wprowadził Zamawiającego w błąd przedstawiając informacje mogące mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez Zamawiającego oraz wprowadził Zamawiającego w błąd przy przedstawianiu informacji, że spełnia warunki udziału w postępowaniu, nie składając jednocześnie wyjaśnień w trybie art. 24 ust. 8 *uchylonej ustawy PZP*, tj. nie dokonując samooczystczenia.

KIO uwzględniła odwołanie i w ogłoszonym wyroku nakazała Zamawiającemu unieważnienie czynności wyboru oferty najkorzystniejszej oraz powtórzenie czynności badania i oceny ofert, w tym przyznanie odwołującemu punktów w ramach kryterium cenowego, zgodnie z treścią SIWZ.

W dniu 20 listopada 2020 r. Zastępca Dyrektora Regionu Śląskiego przesłał informację o wyborze najkorzystniejszej oferty, wskazując ofertę Wykonawcy, który złożył odwołanie do KIO, a którego oferowana cena brutto wynosiła 11 845,25 tys. zł.
(akta kontroli Tom II str. 835-843)

Umowa⁶⁹ na zarządzanie i sprawowanie nadzoru nad opracowaniem projektów wykonawczych i wykonaniem robót budowlanych w ramach projektu „linia kolejowa nr 182”, tj. pełnienie funkcji IP została zawarta w dniu 18 lutego 2021 r., tj. ok. trzy i pół miesiąca po zawarciu umowy na wykonanie projektów wykonawczych i wykonanie robót budowlanych. Osobą wyznaczoną i upoważnioną przez Zamawiającego do nadzorowania i kontroli realizacji przez IP, w tym sprawowanie nadzoru – szczególnie w zakresie terminów wykonania, kosztów i standardów jakościowych był Kierownik Kontraktu.

(akta kontroli Tom II str. 844-884)

2.1.1.3. Rozpoczęcie robót budowlanych

PKP PLK S.A. podjął działania celem wywiązania się z obowiązków nałożonych na Inwestora przepisami ustawy *Prawo budowlane*. Na podstawie art. 41 ust. 1 *Prawa budowlanego*, rozpoczęcie budowy następuje z chwilą podjęcia prac przygotowawczych na terenie budowy, określonych w art. 41 ust. 2. Z kolei zgodnie ze umową na opracowanie projektów wykonawczych i wykonanie robót budowlanych (Subklauzula 8.1) za datę rozpoczęcia robót uważa się następny dzień po podpisaniu umowy przez drugą stronę. Zarówno prace związane z projektowaniem jak i realizacją robót winny były być prowadzone zgodnie z zaakceptowanym przez IP HRF.

⁶⁹ Umowa nr 90/106/0029/21/Z/I

Powyższe nie zostało zrealizowane, gdyż jak wskazano w pkt. 2.1.1.2 IP został wybrany trzy i pół miesiąca po zawarciu Umowy.

(akta kontroli Tom II str. 1047-1048)

Zgodnie z art. 18 ust. 1 pkt 3 ustawy *Prawo budowlane*, do obowiązków Inwestora należy zorganizowanie procesu budowy, z uwzględnieniem zawartych w przepisach zasad bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, a w szczególności opracowania planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia. Powyższy dokument, tj. Plan Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia (BIOZ) został opracowany 8 grudnia 2020 r.

(akta kontroli Tom II str. 1645)

Pierwszy protokół (nr 1/2020) z przekazania terenu budowy został spisany 10 listopada 2020 r., tj. 10 dni po podpisaniu Umowy. Na przekazanym terenie Wykonawca prowadził wycinkę drzew i krzewów wzdłuż linii kolejowej 182. W przekazaniu terenu budowy nie uczestniczył IP, gdyż jak wskazano powyżej w tym czasie nie został jeszcze wybrany. Następne protokoły, tj. 2/2020 z dnia 30 listopada 2020 r. oraz 3/2020 z dnia 18 grudnia 2020 r. dotyczyły przekazania terenu, celem przeprowadzenia wycinki drzew oraz rozładunku i składowania materiałów.

(akta kontroli Tom II str. 1345-1356)

Protokołem nr 4/2021 z dnia 8 stycznia 2021 r. został przekazany teren budowy pod roboty w zakresie objętym decyzją Wojewody Śląskiego nr 23/20/K z dnia 13 listopada 2020 r. dotyczącej zatwierdzenia projektu budowlanego i udzielenia pozwolenia na budowę linii kolejowej dla odcinka III. Przekazanie terenu budowy nastąpiło ok. dwa miesiące po podpisaniu Umowy i nie uczestniczył w nim IP. Pierwszy wpis w dzienniku budowy datowany jest na dzień 11 stycznia 2021 r., w którym Kierownik Budowy informuje o rozpoczęciu robót budowlanych.

W dniu 18 lutego 2021 r. Dyrektor Projektu polecił Inżynierowi rozpoczęcie usługi w zakresie nadzoru nad realizacją Kontraktu.

Protokół dla odcinka II został spisany w dniu 19 marca 2021 r. Pierwszy wpis w dzienniku budowy datowany jest na dzień 29 marca 2021 r., w którym Kierownik Budowy informuje o rozpoczęciu robót budowlanych i potwierdza otrzymanie projektu budowlanego od Inwestora.

Dla odcinka I protokół przekazania terenu budowy został spisany w dniu 27 sierpnia 2021 r. Pierwszy wpis w dzienniku budowy datowany jest na dzień 30 sierpnia 2021 r., w którym Kierownik Budowy informuje o rozpoczęciu robót budowlanych i potwierdza otrzymanie projektu budowlanego od Inwestora.

Dla odcinków I i II protokoły przekazania placu budowy zostały spisane odpowiednio ok. pięć miesięcy i ok. 10 miesięcy po podpisaniu Umowy. W przekazaniu ww. placów budowy uczestniczył IP.

Zgodnie z protokołami przekazania terenu budowy Komisja (przedstawiciele Zamawiającego, Użytkownika oraz Wykonawcy) zapoznali się z dokumentacją projektową oraz dokonali wizji w terenie.

(akta kontroli Tom II str. 1357-1361, 1372-1377, 387-1394, 1403, 1679-1684)

Zgodnie z art. 41 ust. 4 *Prawa budowlanego*, Inwestor jest obowiązany zawiadomić o zamierzonym terminie rozpoczęcia robót budowlanych, na które jest wymagane pozwolenie na budowę, właściwy organ oraz projektanta sprawującego nadzór nad zgodnością realizacji budowy z projektem. Wymagane zawiadomienia zostały przekazane ŚWINB odpowiednio dla odcinka III w dniu 8 stycznia 2021 r., dla odcinka II w dniu 22 marca 2021 r. i dla odcinka I 23 sierpnia 2021 r.

Do zawiadomień załączone były (1) oświadczenia Kierownika Budowy (robót) o przyjęciu obowiązku kierowania budową (robotami budowlanymi) oraz sporządzenia

Planu BiOZ, kopie zaświadczeń o przynależności do Izby Inżynierów Budownictwa i kopie uprawnień budowlanych. (2) oświadczenie inspektora nadzoru inwestorskiego o przyjęciu obowiązku pełnienia nadzoru inwestorskiego, kopię zaświadczeń o przynależności do Izby Inżynierów Budownictwa i kopie uprawnień budowlanych.

(akta kontroli Tom II str. 1397-1402)

2.1.1.4. Personel Inżyniera Projektu i Wykonawcy

Zgodnie z § 9 ust. 4 umowy na zarządzanie i sprawowanie nadzoru IP w terminie 14 dni od podpisania umowy zobowiązany był przedstawić imienny wykaz personelu wraz z odpowiednimi dokumentami, potwierdzającymi kwalifikacje i doświadczenie personelu wymagane w SIWZ. W § 10 ust. 1 ww. umowy zastrzeżono, że IP nie może bez wcześniejszej zgody Zamawiającego wprowadzać zmian w składzie personelu.

IP, realizując dyspozycję § 9 umowy na zarządzanie i sprawowanie nadzoru, w dniu 19 lutego 2021 r., tj. dzień po zawarciu umowy, przedłożył PKP PLK S.A. do akceptacji imienny wykaz personelu wraz z odpowiednimi dokumentami potwierdzającymi wymagane kwalifikacje i doświadczenie, zgodnie z SIWZ. Jednocześnie IP zwrócił się z prośbą o uwzględnienie zapisów 12a ustawy z dnia 31 marca 2020 r. *o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych oraz niektórych ustaw*⁷⁰ i dopuszczenie kandydatów do pełnienia przydzielonych im funkcji, a zaświadczenia wystawione przez lekarza kolejowej medycyny pracy zostaną uzupełnione w terminie do 60 dni od czasu ustania epidemii.

PKP PLK S.A. pismami z dnia 23 i 24 lutego 2021 r. zaakceptowała przedłożony wykaz personelu.

IP pięciokrotnie zwracał się do PKP PLK S.A. o akceptację zmian w składzie personelu, z czego PKP PLK S.A. dwukrotnie nie wyraziła zgody na zmianę, z uwagi na pełnienie dodatkowych funkcji przez wskazane osoby.

(akta kontroli Tom II str. 856-858, 1520-1554)

Zgodnie z Subklauzulą 6.8. Umowy Wykonawca robót budowlanych miał zapewnić całe kierownictwo konieczne do: planowania, organizacji kierowania, zarządzania i inspekcji. Zmiana w trakcie realizacji przedmiotu Umowy którejkolwiek z osób umocowanych lub uprawnionych, co do których określono wymagania w SIWZ musiała być uzasadniona przez Wykonawcę i wymagała zaakceptowania przez IP w porozumieniu z Zamawiającym.

Wykonawca robót budowlanych w dniu 4 listopada 2020 r., tj. cztery dni po podpisaniu umowy, przedłożył PKP PLK S.A. wykaz personelu, który miał być odpowiedzialny za realizację robót kontraktowych.

Od momentu rozpoczęcia robót budowlanych miały miejsca trzykrotne zmiany personelu kierowniczego wykonawcy. PKP PLK S.A. wraz z IP każdorazowo po zweryfikowaniu dokumentów przedłożonych im celem potwierdzenia wymaganych kwalifikacji i doświadczenia wydawali stanowisko w sprawie akceptacji zaproponowanej osoby, celem pełnienia konkretnej funkcji.

(akta kontroli Tom II str. 1039-1040, 1518, 1555-1603)

⁷⁰ Dz. U. z 2021 r. poz. 159.

2.1.2. Monitoring przebiegu zadań inwestycyjnych

2.1.2.1. System monitoringu jakości wykonywanych robót

Opis stanu
faktycznego

W § 11 umowy na zarządzanie i sprawowanie nadzoru wskazano, że IP zobowiązany był do sporządzania i przekazywania raportów na zasadach i w terminach określonych w Opisie Przedmiotu Zamówienia (OPZ).

Zgodnie z OPZ, będącym załącznikiem nr 1 do umowy, IP zobowiązany był do opracowywania nast. raportów: raport wstępny, raporty miesięczne, raporty z mobilizacji sprzętu i godzin pracy Wykonawcy Robót, raporty techniczne, raporty w zakresie ochrony środowiska, raporty końcowe z realizacji Kontraktów, raport roszczenia, raport końcowy oraz raport zamknięcia.

Raporty miesięczne zawierały, zgodnie z wymogiem zawartym w OPZ, wyszczególnienie czynności wykonanych przez personel IP, w tym: przebieg weryfikacji dokumentacji projektowej, sprawozdanie z postępu opracowywania Dokumentów Wykonawcy Robót oraz weryfikacji ich kompletności, wzajemnej zgodności i dokonanych kontrolnych obliczeń w celu potwierdzenia prawidłowości ich wykonania. Raporty miesięczne w okresie realizacji robót zawierały wyszczególnienie wykonanych przez personel IP prac kontrolnych, badań laboratoryjnych Zamawiającego oraz informacje o postępie robót w zakresie analizy HRF, informacje dotyczące jakości wykonanych robót oraz występujących problemach w realizacji Projektu i propozycjach rozwiązania tych problemów.

(akta kontroli Tom II i Tom III str. 860, 2339-2353)

W Subklauzuli 4.25 umowy ustalono m.in., że w ciągu 7 dni od przedłożenia IP pierwszego miesięcznego raportu o postępie prac odbędzie się narada z postępu prac z udziałem Inżyniera, przedstawiciela Wykonawcy i fakultatywnie personelu Zamawiającego. Następne narady odbywać się miały w cyklach min. dwutygodniowych. Protokół z narad IP zobowiązany był dostarczyć Zamawiającemu. Pierwsza narada z postępu prac miała miejsce w dniu 17 marca 2021 r., tj. dwa tygodnie po uzyskaniu przez PKP PLK S.A. pierwszego pozwolenia na budowę. W okresie objętym kontrolą, tj. do końca I kwartału 2022 r., odbyło się 27 narad, w których każdorazowo uczestniczyli przedstawiciele PKP PLK S.A. Przedmiotem narad było m.in. omówienie postępu prac projektowych, sprawy materiałowe i jakość wykonywanych robót oraz postęp prac budowlano-montażowych.

(akta kontroli Tom II str. 1032, 21519, 1607-1641)

Integralną częścią umowy był HRF, w którym określono kolejność, w jakiej Wykonawca zobowiązany był realizować zadania objęte Kontraktem. Jak wskazano w pkt. 2.1.1.1. niniejszego wystąpienia pokontrolnego, w związku z opóźnieniami związanymi m.in. z pozyskaniem pozwoleń budowlanych, przekazaniem placu budowy dla odcinka objętego pozwoleniem na budowę dla powiatu tarnogórskiego w dniu 13 maja 2022 r. został zawarty aneks nr 1 do umowy, w którym przedłużono termin wykonania umowy o siedem i pół miesiąca, tj. do dnia 15 listopada 2023 r.

Na wniosek IP z dnia 19 maja 2022 r. Wykonawca w dniu 14 czerwca 2022 r. przekazał HRF wraz z opisem ścieżki krytycznej. Harmonogram został przez niego zaakceptowany w dniu 1 lipca 2022 r.

W okresie objętym kontrolą, zgodnie z przejściowym świadectwem płatności nr 14 datowanym na dzień 28 marca 2022 r., łączna wartość netto płatności wynosiła 233 702,76 tys. zł co stanowiło 35,4% kwoty kontraktowej. Z kolei na koniec października 2022 r. łączna wartość netto płatności za prace budowlane i projektowe wynosiła 346 698,9 tys. zł. Procentowy udział prac projektowych i budowlanych

w stosunku do aktualnie zatwierdzonego HRF wynosił na koniec października 2022 r. 92,37%

(akta kontroli Tom II i Tom III str. 1104, 1604-1606, 1646-1678, 2767)

2.1.2.2. Sprawozdawczość w zakresie realizacji KPK

Zgodnie z art. 38c ust. 6 *ustawy o transporcie kolejowym*, w terminie do dnia 31 maja każdego roku minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków europejskich z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego, składa Radzie Ministrów sprawozdanie z wykonania planu realizacji programu wieloletniego za rok poprzedni. Sprawozdanie podaje się do publicznej wiadomości przez ogłoszenie jego treści w Biuletynie Informacji Publicznej urzędu zapewniającego obsługę ministra właściwego do spraw transportu.

Dyrektor Regionu Śląskiego wyjaśnił, że *>>Dane o wykonaniu finansowym i rzeczowym realizowanych inwestycji wraz z zestawieniem wszystkich źródeł finansowania wprowadzane są przez Zespoły projektu w Regionach CRI do systemu EPM, z którego Biura Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., tj. Biuro Funduszy Unijnych (IWE), Biuro Monitorowania Projektów Inwestycyjnych (IBP), Biuro Kontrolingu i Finansów (IKF) zaciągało omawiane dane i korzystają z nich przy sporządzaniu sprawozdań z wykonania finansowego i rzeczowego projektów<<*.

(akta kontroli Tom III str. 2337-2338)

Ministerstwo Infrastruktury w 2020 r. przeprowadziło kontrolę PKP PLK S.A. w zakresie prawidłowości i efektywności przygotowania i realizacji inwestycji współfinansowanych ze środków budżetu państwa w ramach KPK, jednak kontrola ta nie obejmowała projektów kontrolowanych przez NIK w ramach niniejszej kontroli.

Zgodnie z wyjaśnieniami CUPT: *>>Projekt Rewitalizacja i odbudowa częściowo nieczynnej linii kolejowej nr 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie (nr POIS.05.02.00-00-0023/17): do dnia dzisiejszego nie przeprowadzono kontroli na miejscu realizacji projektu. Przetarg Opracowanie projektów wykonawczych i wykonanie robót budowlanych w ramach projektu pn. >>Rewitalizacja i odbudowa częściowo nieczynnej linii kolejowej nr 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie<< przewidzianego do realizacji w ramach POIiŚ 2014-2020, podlegał kontroli Prezesa UZP – wynik brak naruszeń, wobec czego CUPT nie przeprowadzał kontroli procedur zawierania umów dla tego przetargu<<*.

(akta kontroli Tom II str. 1514, 1410)

2.1.2.3. Audyt i kontrola wewnętrzna prowadzonych inwestycji

Wg stanu na dzień 14 czerwca 2022 r. Biuro Audytu i Kontroli Centrali PKP PLK S.A. nie przeprowadzało audytu projektu.

W okresie objętym kontrolą Wydział Monitoringu Inwestycji przeprowadził dwa monitoringi terenowe:

- pierwszy w dniach 24-26 sierpnia 2021 r. – w sprawozdaniu z monitoringu, jako najważniejsze informacje wskazano: (1) ponad siedmiomiesięczne opóźnienie rozpoczęcia robót dla odcinka I – Tarnowskie Góry – Ożarówice; (2) ponad dwumiesięczne przesunięcie rozpoczęcie robót dla odcinka II – Ożarówice – Siewierz; (3) opóźnienie w pozyskiwaniu decyzji administracyjnych związanych z prowadzonymi robotami przez Zarząd Dróg Wojewódzkich. Na dzień wizyty, w związku z odwołaniami od decyzji ULLK dla stacji Pyrzowice, brak było możliwości uzyskania decyzji ZRID dla przebudowy drogi DW913 pod wiaduktem kolejowym, co implikowało konieczność utrzymania budowanego przejazdu tymczasowego w rejonie peronów stacji Pyrzowice;

- drugi w dniu 1 marca 2022 r. - w sprawozdaniu z monitoringu, jako najważniejsze informacje, oprócz zidentyfikowanych podczas pierwszej wizyty, wskazano m.in., że: (1) po dokonanych objeździe budowy nie stwierdzono istotnych opóźnień w realizacji robót w stosunku do terminów zawartych w HRF. Największe zagrożenia stanowią niezidentyfikowane wcześniej kolizje kablowe na stacji Tarnowskie Góry; (2) wskazano na znaczną opieszałość Wojewody w procesie odszkodowawczym za grunty przejęte do realizacji projektu – wskazano na wysokie ryzyko utraty kwalifikowalności środków na poczet zadania „Wykup gruntów”.

(akta kontroli Tom II str. 1424, 1428-1429, 1443-1445)

2.1.2.4. Kontrole inwestycji prowadzone przez Śląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego

W okresie objętym kontrolą (do dnia 24 czerwca 2022 r.) ŚWINB przeprowadził pięć kontroli, celem sprawdzenia zgodności prowadzonych robót z projektem budowlanym. Podczas kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości w kontrolowanym zakresie.

(akta kontroli Tom II str. 1463)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki, w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

W wyniku nierzetelnie przeprowadzonej czynności badania i oceny ofert nieprawidłowo rozstrzygnięto postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na zarządzanie i sprawowanie nadzoru nad opracowaniem projektów wykonawczych i wykonaniem robót budowlanych w ramach zadania związanego z rewitalizacją linii kolejowej nr 182.

Skutkiem powyższego było złożenie przez jednego z oferentów odwołania, w efekcie czego KIO nakazała unieważnienie czynności wyboru oferty najkorzystniejszej oraz powtórzenie czynności badania i oceny ofert.

OCENA CZĄSTKOWA

NIK ocenia pozytywnie wywiązywanie się Spółki z obowiązków Inwestora, określonych w przepisach ustawy *Prawo budowlane*, m.in. w części dotyczącej zorganizowania procesu budowlanego oraz z skorzystania z prawa zapewnienia nadzoru inwestorskiego.

Nadzór inwestorski nad przebiegiem inwestycji był sprawowany przez podmiot zewnętrzny, wybrany w drodze postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego przez CRI Region Śląski. Postępowanie to zostało nieprawidłowo rozstrzygnięte w wyniku nierzetelnie przeprowadzonej czynności badania i oceny ofert. Skutkowało to złożeniem przez jednego z oferentów odwołania, w efekcie czego KIO nakazała unieważnienie czynności wyboru oferty najkorzystniejszej oraz powtórzenie czynności badania i oceny ofert.

Podobnie NIK ocenia pozytywnie prowadzony przez Spółkę monitoring przebiegu zadań inwestycyjnych objętych kontrolą, celem osiągnięcia efektów zaplanowanych w KPK. Systematycznie odbywał się proces monitorowania realizacji inwestycji, podczas którego analizowano postęp robót i ponoszone nakłady. Definiowano na bieżąco czynniki ryzyka w trakcie procesu inwestycyjnego.

2.2. Zadanie inwestycyjne – „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo. Opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizacja robót budowlanych dla zadania pn. LOT A – Prace na linii kolejowej 131 na odcinku Chorzów Batory (km 5,900) – Nakło Śląskie (km 29,000)”

2.2.1. Realizacja robót budowlano – montażowych

2.2.1.1. Wybór Wykonawcy na opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizację robót budowlanych

Opis stanu
faktycznego

Wybór wykonawcy projektów wykonawczych i robót budowlanych prowadzonych w systemie „projekt i budowa”, został dokonany w drodze postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego przez PKP PLK S.A. jako zamówienie sektorowe w trybie przetargu nieograniczonego. W wyniku przeprowadzonych czynności w dniu 9 czerwca 2020 r. wyłoniono Wykonawcę, którego oferta wyniosła 1 242 439,02 tys. zł netto.

(akta kontroli Tom III str. 2012-2070)

Prezes UZP w informacji przekazanej PKP PLK S.A. w dniu 11 grudnia 2020 r., po przeprowadzeniu kontroli uprzedniej postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, poinformował, że nie stwierdził naruszeń.

(akta kontroli Tom III str. 2071-2073)

W dniu 18 grudnia 2020 r. została zawarta umowa⁷¹ na opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizację robót budowlanych w formule „Projektuj i buduj”.

Wartość umowy – zaakceptowana kwota kontraktowa została ustalona w wysokości 1 528 199,0 tys. zł brutto, na którą składał się:

- zakres podstawowy zamówienia o wartości robót netto - 1 114 329,1 tys. zł;
- wartość świadczenia usług pogwarancyjnych (prawo opcji 1) netto – 14 089,7 tys. zł;
- wartość świadczenia dotyczącego zmian w zakresie interfejsów (prawo opcji 2) netto – 2 190,2 tys. zł;
- kwota warunkowa netto 111 830,0 tys. zł;
- podatek VAT – 285 760 975,10 zł.

Zgodnie z § 2 umowy Wykonawca zobowiązany był do zaprojektowania i wykonania robót w terminie nie dłuższym niż 41 miesięcy od dnia następnego po podpisaniu umowy, tj. nie dłużej niż do 19 maja 2024 r.

(akta kontroli Tom III str. 1812-1949)

Do dnia 17 listopada 2022 r. sporządzono sześć aneksów. Nie dotyczyły one zmiany ostatecznego terminu wykonania umowy oraz wysokości zaakceptowanej kwoty kontraktowej. Do tego dnia do Zarządu PKP PLK S.A. nie został skierowany aneks wydłużający termin realizacji umowy w związku z wydłużającymi się pracami nad koncepcją projektową zadania, co opisano w pkt. 2.2.1.5. niniejszego wystąpienia. Jak wyjaśnił Dyrektor Regionu Śląskiego aktualnie opiniowany HRF po ostatecznym stanowił będzie podstawę dla formalnego usankcjonowania zmiany czasu trwania poszczególnych etapów umowy. Planowany termin podpisania ww. dokumentów to styczeń 2023 r.

(akta kontroli Tom III str. 1950-1972, 2758-2765)

⁷¹ Umowa nr 90/106/0134/20/Z/I.

2.2.1.2. Wybór Inżyniera Projektu.

Wybór IP został dokonany w drodze postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego przez Region Śląski. Wartość zamówienia została ustalona w dniu 18 listopada 2018 r. i wynosiła 35 630,67 tys. zł netto i było ono współfinansowane ze środków UE w ramach POIiŚ. W wyniku nierzetelnie przeprowadzonego badania ofert nieprawidłowo rozstrzygnięto to postępowanie. Skutkowało to złożeniem przez jednego z oferentów odwołania, w efekcie czego KIO nakazała unieważnienie czynności wyboru oferty najkorzystniejszej oraz powtórzenie czynności badania i oceny ofert, co opisano poniżej w ustaleniach stanu faktycznego i w sekcji ustalone nieprawidłowości. Otwarcie ofert (wpłynęło pięć ofert) nastąpiło w dniu 21 stycznia 2020 r. Z postępowania został wykluczony jeden Wykonawca, który w wyniku zamierzonego działania wprowadził PKP PLK S.A. w błąd przy przedstawianiu informacji, że podlega wykluczeniu. Jako najkorzystniejszą wybrano ofertę wykonawcy, który zaoferował wartość zamówienia w kwocie 13 736,41 tys. zł brutto. Jeden z wykonawców wniósł odwołanie do KIO, która wyrokiem z dnia 27 lipca 2020 nr. nakazała unieważnienie wyboru oferty najkorzystniejszej, wykluczenie tego wykonawcy z postępowania oraz przeprowadzenie ponownego badania ofert.

W trakcie powtórnie przeprowadzonych czynności ten sam Wykonawca ponownie wniósł w dniu 5 października 2020 r. odwołanie do KIO, które wycofał przed procedowaniem go przez KIO w wyniku uznania jego zasadności przez PKP PLK S.A.

W wyniku powtórnie przeprowadzonych czynności wyłoniono nowego wykonawcę (podmiot, który wniósł odwołania do KIO) i w dniu 22 lutego 2021 r. zawarto umowę⁷² na pełnienie nadzoru nad opracowaniem dokumentacji projektowej i robotami budowlanymi. Wynagrodzenie całkowite brutto wynosiło 14 142,53 tys. zł.
(akta kontroli Tom III str. 2215-2274)

W dniu 21 stycznia 2021 r. Prezes UZP, po przeprowadzeniu kontroli uprzedniej nie stwierdził naruszeń przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych.
(akta kontroli Tom III str. 2212-2214)

2.2.1.3. Rozpoczęcie robót budowlanych

Pierwszy protokół przekazania placu budowy⁷³ został spisany przy udziale IP w dniu 1 marca 2022 r., tj. niezwłocznie po uzyskaniu pozwolenia na budowę (10 lutego 2022 r.). W protokole zostały wskazane osoby pełniące funkcje kierownicze – kierownik budowy, kierownicy robót, inspektorzy nadzoru, a także osoba pełniąca nadzór autorski oraz koordynator ds. bezpieczeństwa i higieny pracy.

Drugi protokół przekazania placu budowy⁷⁴ został spisany w dniu 3 marca 2022 r.
(akta kontroli Tom III str. 2275-2292)

Realizując dyspozycję art. 18 ust. 1 pkt 3 oraz art. 41 ust. 4 ustawy *Prawo budowlane* w dniu 31 stycznia 2022 r. został opracowany plan BIOZ dla prac na linii 131, a zawiadomienie o zamierzonym terminie rozpoczęcia robót budowlanych zostało przekazane do ŚWINB w dniu 11 marca 2022 r.

(akta kontroli Tom III str. 2497-2502, 2293-2324)

⁷² Umowa nr 90/106/0030/21/Z/I.

⁷³ Zadanie pn.: „LOT A – Prace na linii kolejowej 131 na odcinku Chorzów Batory (km 5,900) – Nakło Śląskie (km 29,000) w ramach projektu POIiŚ 5.1 -14 pn.: Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tamowskie Góry -Karsznice – Bydgoszcz – Maksymilianowo.”

⁷⁴ Zadanie pn.: „Opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizacja robót budowlanych w formule „Projektuj i Buduj LOT A – Prace na linii kolejowej 131 na odcinku Chorzów Batory (km 5,900) – Nakło Śląskie (km 29,000) w ramach projektu POIiŚ 5.1 -14 pn.: Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tamowskie Góry -Karsznice – Bydgoszcz – Maksymilianowo.”

Pierwsze wpisy w dziennikach budowy datowane są na dzień 11 marca 2022 r., w których Kierownik Budowy stwierdza, że otrzymał zatwierdzony projekt budowlany i techniczny, które następnie przekazał kierownikom robót.

(akta kontroli Tom III str. 2503-2557)

2.2.1.4. Personel Inżyniera Projektu i Wykonawcy

Zgodnie z § 9 ust. 4 umowy na pełnienie nadzoru nad opracowaniem dokumentacji projektowej i robotami budowlanymi IP w terminie 14 dni od podpisania umowy przedstawił imienny wykaz personelu wraz z odpowiednimi dokumentami, potwierdzającymi kwalifikacje i doświadczenie personelu wymagane w SIWZ. W § 10 ust. 1 ww. umowy zastrzeżono, że IP nie może bez wcześniejszej zgody Zamawiającego wprowadzać zmian w składzie personelu. Z kolei zgodnie z Subklauzulą 6.8. umowy Wykonawca robót budowlanych miał zapewnić całe kierownictwo konieczne do: planowania, organizacji kierowania, zarządzania i inspekcji.

IP, realizując dyspozycję § 9 ww. umowy w dniu 4 marca 2022 r. przedstawił imienny wykaz Personelu. Podobnie Wykonawca robót budowlanych w dniu 21 grudnia 2020 r., tj. trzy dni po podpisaniu umowy, przedłożył PKP PLK S.A. wykaz personelu, który miał być odpowiedzialny za realizację robót kontraktowych.

W trakcie realizacji projektu nastąpiło 5 zmian w personelu Inżyniera i 1 zmiana w personelu Wykonawcy.

(akta kontroli Tom III str. 2246-2249, 2744-2746, 2758-2761)

2.2.1.5. Przebieg prac projektowych i robót budowlano - montażowych

Integralną częścią umowy był HRF, w którym określono kolejność, w jakiej Wykonawca zobowiązany był realizować zadania objęte Kontraktem. Wykonawca w dniu 15 stycznia 2021 r. przekazał Zamawiającemu i IP HRF dla etapu prac projektowych, który został zatwierdzony przez Zamawiającego. HRF dla etapu prac budowlanych Wykonawca przekazał w dniu 16 marca 2022 r. Z uwagi na zawarte w HRF terminy wykraczające poza terminy umowne przedmiotowy HRF nie został zaakceptowany przez Zamawiającego. Dyrektor Regionu Śląskiego wyjaśnił, że aktualnie Wykonawca złożył HRF, który jest na etapie opiniowania.

Zgodnie z Subklauzulą 8.13. ww. umowy Wykonawca zobowiązany był w terminie 10 miesięcy od daty uzyskania pozwolenia na budowę, tj. w terminie do 10 grudnia 2022 r. oddać do eksploatacji stację Radzionków oraz szlak Radzionków – Nakło Śląskie. W związku m.in. z wdrażaniem zmian koncepcji projektowej umowy termin nie zostanie dotrzymany.

Dyrektor i Zastępca Dyrektora Regionu, w powyższej sprawie wyjaśnili, że: „(...) Na obecnym etapie weryfikacji i opiniowania Roszczenia Wykonawcy nr 11 nie ma możliwości wydania ostatecznego stanowiska PKP PLK S.A. w niniejszej sprawie. Wykonawca Robót otrzymał stanowisko Inżyniera za pismem nr LOTA.01.01.312 wraz z decyzją Zamawiającego IRRK4/6/2.2233.100.2022.ISW-00847-I.KM.1 z dn. 20.07.2022 r. w przedmiotowej sprawie. W świetle ww. korespondencji oczekuje się, że Wykonawca dokona poprawek i uzupełnień Roszczenia Wykonawcy nr 11 w taki sposób aby mogło zostać ono ostatecznie zaopiniowane. Do dnia dzisiejszego Wykonawca Robót nie odpowiedział na ww. pismo Inżyniera Projektu, w związku z czym należy uznać, że sprawa jest na etapie opiniowania w zakresie wydłużenia Czasu na Ukończenie jak również w zakresie Kosztów Ogólnych powstałych z tytułu wydłużenia (o które Wykonawca Robót rości w ww. Roszczeniu Wykonawcy nr 11).(...)”.

Zgodnie z przejściowym świadectwem płatności nr 8 z dnia 21 kwietnia 2022 r. (obejmującym okres objęty kontrolą, tj. do końca I kwartału 2022 r.), wartość narastająca netto płatności przejściowych wynosiła 78 963,33 tys. zł co stanowiło 6,4% kwoty kontraktowej netto. Na koniec października 2022 r.⁷⁵ udział prac projektowych wynosił 86%, a prac budowlanych wynosił 26% przy upływie ok 30% czasu na realizację inwestycji.

(akta kontroli Tom III str. 2558, 1890, 2336, 2458-2459, 2750, 2758-2761)

2.2.2. Monitoring przebiegu zadań inwestycyjnych

2.2.2.1. System monitoringu jakości wykonywanych robót

Opis stanu faktycznego

Analogicznie, jak w przypadku inwestycji związanej z przebudową linii kolejowej nr 182, w § 11 umowy na pełnienie nadzoru nad opracowaniem dokumentacji projektowej i robotami budowlanymi wskazano, że IP zobowiązany jest do sporządzania i przekazywania raportów na zasadach i w terminach określonych w OPZ. Do końca października 2022r. odbyło się 41 narad z postępu prac.

(akta kontroli Tom III str. 2250, 2758-2761)

2.2.2.2. Audyt i kontrola wewnętrzna prowadzonych inwestycji

Według stanu na dzień 14 czerwca 2022 r. Biuro Audytu i Kontroli Centrali PKP PLK S.A. nie przeprowadzało audytu projektu oraz monitoringu terenowego.

(akta kontroli Tom II str. 1424 - 1427)

2.2.2.3. Kontrole inwestycji prowadzone przez Śląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego

W okresie objętym kontrolą (do dnia 24 czerwca 2022 r.) ŚWINB nie przeprowadził kontroli inwestycji.

(akta kontroli Tom II str. 1462-1464)

Stwierdzone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki, w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

W wyniku nierzetelnie przeprowadzonego badania ofert nieprawidłowo rozstrzygnięto postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na pełnienie nadzoru nad opracowaniem dokumentacji projektowej i robotami budowlanymi w ramach projektu związanego z modernizacją linii kolejowej 131. Skutkiem powyższego było złożenie przez jednego z oferentów odwołania, w efekcie czego KIO nakazała unieważnienie czynności wyboru oferty najkorzystniejszej oraz powtórzenie czynności badania i oceny ofert.

OCENA CZĄSTKOWA

Spółka wywiązywała się z obowiązków Inwestora, określonych w przepisach ustawy *Prawo budowlane*, m.in. w części dotyczącej zorganizowania procesu budowlanego oraz z skorzystania z prawa zapewnienia nadzoru inwestorskiego. Nadzór inwestorski nad przebiegiem inwestycji był sprawowany przez podmiot zewnętrzny, dokonany w drodze postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego przez CRI Region Śląski.

Zauważyć jednak należy, że w wyniku nierzetelnie przeprowadzonego badania ofert nieprawidłowo rozstrzygnięto to postępowanie. Skutkiem powyższego było złożenie przez jednego z oferentów odwołania, w efekcie czego KIO nakazała unieważnienie czynności wyboru oferty najkorzystniejszej oraz powtórzenie czynności badania i oceny ofert.

NIK ocenia pozytywnie prowadzony przez Spółkę monitoring przebiegu zadań inwestycyjnych objętych kontrolą, celem osiągnięcia efektów zaplanowanych w KPK.

⁷⁵ Plac budowy przekazano 1 marca 2022 r., a umowny termin zakończenia inwestycji ustalono na 19 maja 2024 r.

Systematycznie odbywał się proces monitorowania realizacji inwestycji, podczas którego analizowano postęp robót i ponoszone nakłady. Definiowano na bieżąco czynniki ryzyka w trakcie procesu inwestycyjnego.

2.3. Zadanie inwestycyjne - „Budowa nowego wiaduktu drogowego w km 20,860 nad linią kolejową nr 133 Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Kraków Główny Osobowy w miejsce likwidowanego przejazdu w ul. Ciężkowickiej w Jaworznie w km 20,724 linii nr 133”

2.3.1. Realizacja robót budowlano – montażowych

Opis stanu
faktycznego

Uchwałą Nr 634/2021 z dnia 19 października 2021 r., Zarząd PKP PLK S.A. podjął decyzję o zaciągnięciu zobowiązań do świadczeń pieniężnych Spółki na realizację zadania inwestycyjnego pn. „Budowa obiektów inżynierskich wraz z likwidacją przejazdów kolejowo – drogowych w poziomie szyn na odcinku Jaworzno Szczakowa – Kraków na linii kolejowej nr 133 Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Kraków Główny” w ramach Projektu nr 2015-PL-TM-0001-W pn. „Modernizacja linii kolejowej E30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIB”. Jednym z elementów tej uchwały było zobowiązanie Zarządu Spółki do zawarcia umowy na realizację robót budowlanych, której wartość nie przekroczy kwoty 54 232,4 tys. zł netto, obejmujących budowę nowego wiaduktu w Jaworznie Ciężkowicach oraz likwidację w związku z tym istniejącego w tej dzielnicy przejazdu kolejowo drogowego.

Uchwałę podjęto po upływie 53 dni od daty otrzymania decyzji ZRID dot. budowy nowego wiaduktu w Jaworznie Ciężkowicach (27 sierpnia 2021 r.) oraz 19 dni od daty zakończenia realizacji całości zadania związanego z opracowaniem niezbędnej dokumentacji projektowej oraz pozyskaniem wymaganych prawem zezwoleń i decyzji administracyjnych, niezbędnych w toku ww. inwestycji (30 września 2021 r.).

(akta kontroli Tom IV str. 1950-1972)

2.3.1.1. Wybór Wykonawcy robót budowlanych.

Wyboru wykonawcy robót budowlanych dokonano na podstawie ogłoszonego w dniu 31 grudnia 2020 r. postępowania o udzielenie zamówienia publicznego dot. „Budowy układu drogowego wraz z nowym wiaduktem drogowym w km 20,860 linii kolejowej nr 133 Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Kraków Główny w ciągu ul. Ciężkowickiej w Jaworznie wraz z likwidacją przejazdu kolejowo – drogowego w poziomie szyn w km 20,724”. Proces wylaniania generalnego wykonawcy rozpoczęto zatem 292 dni wcześniej od daty podjęcia przez Zarząd PKP PLK S.A. w formie wyżej opisanej uchwały, decyzji o zaciągnięciu zobowiązań finansowych na pokrycie wydatków związanych z przedmiotową inwestycją.

(akta kontroli Tom V str. 346-349)

Kierownik Kontraktu poinformował, że „(...) procedurę przetargową wszczęto zgodnie z Uchwałą Zarządu nr 868/2020 z dnia 29 grudnia 2020 roku (...). Uchwała ta zgodnie z zawartymi zapisami pozwalała na wszczęcie i przeprowadzenie postępowań o udzielenie zamówień publicznych na podstawie ustawy Prawo zamówień publicznych wraz z określeniem szacunku tych zamówień. Zamawiający założył, że do dnia podpisania umowy z wyłonionym Wykonawcą przekaże komplet pozwoleń i decyzji administracyjnych wraz z ostateczną korektą opracowań projektowych.”

(akta kontroli Tom V str. 235-244)

Ogłoszenie o udzieleniu zamówienia opublikowano 24 grudnia 2021 r., tj. po 358 dniach od wszczęcia postępowania.

(akta kontroli Tom V str. 350-378, 379-385)

Tłumacząc przyczyny przedłużającego się postępowania, Kierownik Kontraktu wyjaśnił, że „(...) na etapie pytań i odpowiedzi kilkakrotnie dokonano modyfikacji treści SIWZ, ponadto jeden z Oferentów wystąpił z prośbą o wydłużenie czasu terminu składania ofert ze względu na sytuację epidemiczną w kraju (Covid-19), co wpłynęło na wydłużenie terminu składania ofert, a tym samym na wydłużenie całego postępowania przetargowego. Na wydłużenie procesu wpłynęła również ilość złożonych ofert – 19, które podlegały weryfikacji przez członków komisji przetargowej - wynikiem czego została odrzucona jedna z ofert. Po przeprowadzeniu aukcji elektronicznej (11.06.2022) komisja dokonała przeliczeń ofert z rozbiem na poszczególne pozycje zawarte w Przedmiarze Robót, dokonano wezwań 4 oferentów do złożenia JEDZ (Jednolity Elektroniczny Dokument Zamówienia) z czego 3 pierwszych oferentów (wezwanym do złożenia JEDZ) nie przedłużyło związania z ofertą i tym samym zostali odrzuceni w postępowaniu przetargowym co było kolejnym powodem wydłużenia postępowania przetargowego. Ostatecznie tylko dwie oferty zostały ocenione przez komisję jako spełniające wymagania udziału w postępowaniu. Po ustaleniu wartości najkorzystniejszej oferty uzyskano Uchwałą Zarządu nr 634/2021 z dnia 19 października 2021 roku, następnie postępowanie zostało przekazane do kontroli CUPT, który wynik kontroli określił jako bez naruszeń, co pozwoliło na podpisanie Umowy z Wykonawcą.”

(akta kontroli Tom V str. 235-244)

Umowę na realizację robót budowlanych, zawartą pomiędzy reprezentującymi CRI Region Południowy, a generalnym wykonawcą podpisano 17 grudnia 2021 r., tj. po upływie 351 dni od daty wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia oraz 59 dni od decyzji Zarządu Spółki o zaciągnięciu zobowiązań finansowych na pokrycie m.in. kosztów powstałych na skutek jej zawarcia.

Zgodnie z umową, za wykonane roboty zamawiający zapłaci łącznie 66 705,9 tys. zł, na co składały się następujące kwoty: 49 132,4 tys. zł netto – wartość robót, 12 473,5 tys. zł – podatek VAT, 5 000,0 tys. zł – kwota warunkowa oraz 100,0 tys. zł – koszty komunikacji zastępczej wskazane w przedmiarze robót. Termin realizacji zadania ustalony został na 13 miesięcy od daty rozpoczęcia, tj. od następnego dnia od zawarcia umowy (18 grudnia 2021 r.), czyli do dnia 18 stycznia 2023 r.

(akta kontroli Tom V str. 386-500)

2.3.1.2. Wybór Inżyniera Projektu

Wyboru wykonawcy zadania polegającego na pełnieniu nadzoru inwestorskiego nad realizacją robót budowlanych oraz nadzoru autorskiego nad dokumentacją projektową dokonano na podstawie ogłoszonego w dniu 12 marca 2021 r. postępowania o udzielenie zamówienia publicznego. Zakres wymienionych w tym ogłoszeniu zadań obejmował również powierzenie pełnienia nadzoru inwestorskiego nad budową innych obiektów inżynierskich wraz z likwidacją przejazdów kolejowo – drogowych w poziomie szyn na odcinku Jaworzno Szczakowa – Kraków.

Proces wyłaniania IP rozpoczęto zatem 221 dni wcześniej od daty podjęcia przez Zarząd PKP PLK S.A., w formie powyżej opisanej uchwały, decyzji o zaciągnięciu zobowiązań finansowych na pokrycie związanych z nią wydatków.

(akta kontroli Tom V str. 276-279)

Kierownik Kontraktu poinformował, że „(...) procedurę przetargową wszczęto zgodnie z Uchwałą Zarządu nr 868/2020 z dnia 29 grudnia 2020 roku (...). Uchwała ta zgodnie z zawartymi zapisami pozwalała na wszczęcie i przeprowadzenie postępowań o udzielenie zamówień publicznych na podstawie ustawy Prawo zamówień publicznych wraz z określeniem szacunku tych zamówień.”

(akta kontroli Tom V str. 235-244)

Ogłoszenie o udzieleniu zamówienia opublikowano 10 stycznia 2022 r., tj. po 304 dniach od wszczęcia postępowania.

Tłumacząc przyczyny długotrwałego postępowania Kierownik Kontraktu wyjaśnił, że „(...) w toku postępowania w sprawie udzielenia zamówienia publicznego na etapie pytań i odpowiedzi dokonano modyfikacji treści SIWZ, co wiązało się z wydłużeniem terminu składania ofert. (...). W toku prac komisji dokonywano wezwań do wyjaśnień, poprawek omyłek obliczeniowych, oraz wezwano zgodnie z zapisami ustawy o zamówieniach publicznych do wyjaśnień w zakresie rażąco niskiej ceny (wezвано 5 oferentów). Złożone przez wezwanych oferentów wyjaśnienia nie rozwiały wątpliwości komisji, dlatego 3 z nich zostało wezwanych ponownie o uszczegółowienie swoich poprzednich wyjaśnień. Komisja w toku pracy dokonała odrzucenia 5 ofert. Po ustaleniu ostatecznej wartości ofert uzyskano Uchwałę Zarządu nr 634/2021 z dnia 19 października 2021 roku, następnie postępowanie zostało przekazane do kontroli CUPT, który wynik kontroli określił jako bez naruszeń, co pozwoliło na podpisanie Umowy z Wykonawcą. Podstawowym powodem przesunięcia terminu podpisania umowy, a tym samym wydłużeniem procesu przetargowego była przedłużająca się kontrola ex-ante CUPT przed podpisaniem umowy oraz konieczność korelacji z terminami podpisania umów na roboty budowlane, który przedmiotowy nadzór miał objąć.”

(akta kontroli Tom V str. 235-244)

Umowę na świadczenie usług w zakresie pełnienia nadzoru inwestorskiego nad realizowanymi przez PKP PLK S.A. zadaniami inwestycyjnymi na linii kolejowej nr 133 na odcinku Jaworzno Szczakowa – Kraków, zawartą pomiędzy reprezentującymi CRI Region Południowy, a przedstawicielem IP podpisano również 17 grudnia 2021 r., tj. po upływie 280 dni od daty wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia oraz 59 dni od decyzji Zarządu Spółki o zaciągnięciu zobowiązań finansowych na pokrycie kosztów powstałych m. in. na skutek jej zawarcia.

Zgodnie z zawartą umową, za wykonanie wszystkich objętych nią zadań zamawiający zapłaci łącznie 4 908,9 tys. zł brutto, z czego wynagrodzenie netto wyniesie 3 990,9 tys. zł, a podatek VAT – 917,9 tys. zł. Termin realizacji powierzonych usług wyznaczono w zależności od poszczególnych zadań inwestycyjnych na 22 miesiące (Ciężkowice) oraz 39 miesięcy (pozostałe budowy).

(akta kontroli Tom V str. 298-308)

2.3.1.3. Rozpoczęcie robót budowlanych

Zgodnie z warunkiem określonym w Subklauzuli 8.1 zawartej umowy, jako datę rozpoczęcia robót wskazano następnego dzień po podpisaniu umowy (tj. 18 grudnia 2021 r.). Wskazano również, że „Wykonawca rozpocznie realizację Robót tak szybko, jak jest to rozsądnie możliwe po Dacie Rozpoczęcia i następnie będzie prowadził Roboty zgodnie z zatwierdzonym Harmonogramem Rzeczowo – Finansowym i bez opóźnień.” Ponadto, jednym z obowiązków Wykonawcy było m. in.: przedłożenie zamawiającemu wykazu personelu pełniącego obowiązki kierownika budowy oraz inżyniera – inspektora nadzoru inwestorskiego wraz z potwierdzonymi za zgodność dokumentami poświadczającymi posiadanie przez te osoby odpowiednich kwalifikacji, a także oświadczenia o przyjęciu przez nie określonych obowiązków.

Protokolarne przekazanie placu budowy miało miejsce 28 grudnia 2021 r., przy udziale m. in. upoważnionych przedstawicieli Zamawiającego, Wykonawcy, Zarządcy dróg, Urzędu Miejskiego w Jaworznie oraz IP. Pismem z dnia 30 grudnia 2021 r. Dyrektor Projektu zawiadomił PINB o terminie rozpoczęcia robót budowlanych – 10 stycznia 2022 r. – załączając oświadczenia kierownika budowy oraz dwóch inspektorów nadzoru inwestorskiego o przyjęciu przez nich obowiązków odpowiednio kierownika budowy i inspektora nadzoru inwestorskiego.

HRF Wykonawca przedłożył Zamawiającemu – zgodnie z wymogiem zawartym w Subklauzuli 8.3 zawartej umowy – 14 stycznia 2022 r., jednak nie został on zaakceptowany przez IP. Podobnie w przypadku drugiej wersji HRF – przedstawiony 7 lutego 2022 r. – również nie uzyskał akceptacji IP dnia 2 marca Wykonawca przedłożył kolejną wersję harmonogramu, która po pozytywnej opinii IP, 9 marca 2022 r. została zatwierdzona przez Zamawiającego.

(akta kontroli Tom V str. 309-313, 314-321, 322-326)

2.3.1.4. Personel Inżyniera Projektu i Wykonawcy

Zgodnie z § 9 ust. 4 umowy na zarządzanie i sprawowanie nadzoru, „Wykonawca w terminie 14 dni od otrzymania powiadomienia, a w przypadku gdy niniejsza Umowa zostanie zawarta później niż Kontrakt budowlany, w terminie 14 dni od podpisania niniejszej Umowy, przedstawi imienny wykaz Personelu wraz z odpowiednimi dokumentami, potwierdzającymi kwalifikacje (kopia dokumentów potwierdzających posiadanie uprawnień) i doświadczenie Personelu wymagane SWZ. W wykazie Personelu Wykonawca wskaże spośród inspektorów nadzoru inwestorskiego, wchodzących w skład Personelu, inspektora nadzoru inwestorskiego wykonującego funkcję koordynatora zgodnie z art. 27 Prawa budowlanego.”

W związku z ww. wymogiem, IP przedstawił Zamawiającemu imienny wykaz personelu, dołączając do niego kopie dokumentów potwierdzających posiadanie przez poszczególne osoby odpowiednich kwalifikacji zawodowych.

(akta kontroli Tom V str. 327-330, 331-332, 333-334, 335-338, 339-340, 341-343, 344-345)

Kierownik Kontraktu poinformował ponadto, że w trakcie realizacji inwestycji, Wykonawca usługi nadzoru zgodnie z zapisami umownymi dokonywał zmian na niektórych stanowiskach, w tym m. in. geodety, inspektora nadzoru w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych. Zaznaczył przy tym, że „(...) wszystkie osoby zatwierdzone przez Zamawiającego wykazały doświadczenie i kwalifikacje zawodowe zgodne z wymaganiami postawionymi w SIWZ dla pełnionych funkcji.” Podkreślił jednocześnie, że „Przeprowadzane przez Wykonawcę usługi zmiany nie zakłóciły realizacji powierzonych mu obowiązków.”

(akta kontroli Tom V str. 235-244)

2.3.1.5. Przebieg robót budowlanych

Zgodnie z umową w sprawie wykonania robót budowlanych nowego układu drogowego wraz z wiaduktem w Jaworznie Ciężkowicach, termin zakończenia prac ustalono na 13 miesięcy od dnia 18 grudnia 2021 r. (dzień po podpisaniu umowy), tj. na dzień 18 stycznia 2023 r. Do końca I kwartału 2022 r. Wykonawca zrealizował roboty przygotowawcze pod inwestycję, polegające głównie na wycince drzew i krzewów oraz rozbiórce istniejących zabudowań (domy mieszkalne, zabudowania gospodarcze, ogrodzenia, elementy małej architektury i infrastruktury drogowej).

(akta kontroli Tom V str. 501-515)

W raporcie miesięcznym nr 4 – za okres od 1 do 31 marca 2022 r. – z dnia 28 kwietnia 2022 r. IP zwrócił uwagę na istotne ryzyka mogące negatywnie oddziaływać na przebieg realizacji inwestycji, w tym jej ostateczny koszt oraz termin zakończenia i oddania do użytkowania. Wśród wymienionych zagrożeń wymienione zostały w szczególności: brak możliwości wykonania wycinek drzew, demontażu ogrodzeń oraz wyburzania i rozbiórki niektórych budynków z powodu niedostępności określonych nieruchomości do dyspozycji Wykonawcy; ograniczenia związane z zawarciem stosownych umów na przebudowę sieci elektroenergetycznej, a także prawdopodobieństwo znacznego wzrostu cen materiałów (w tym stali i wyrobów

poходnych) i usług (wycofywanie się firm i podwykonawców z zawartych ustaleń umownych i przedumownych) spowodowane konfliktem wojennym na terenie Ukrainy.

(akta kontroli Tom V str. 594)

Według stanu na koniec października 2022 r., zgodnie z zapisami zawartymi w protokole z Rady Budowy, zaawansowanie robót budowlanych było oszacowane na 30 % przy upływie 80 % czasu na ukończenie zgodnie z warunkami umownymi. Wykonawcy wypłacono (zgodnie z Przejściowymi Świadczeniami Płatności za okres umowy do dnia 30.09.2022) łącznie kwotę 11 463 317,69 PLN netto. Obecnie Strony negocjują wpływ zgłoszonych przez Wykonawcę roszczeń i Siły Wyższej (wojna na Ukrainie) na wydłużenie terminu realizacji wraz z uwzględnieniem utrudnień realizacyjnych związanych z okresem zimowym.

(akta kontroli Tom III str. 2770)

2.3.2., Monitoring przebiegu zadań inwestycyjnych

2.3.2.1. System monitoringu jakości wykonywanych robót

Zgodnie z wymogiem zawartym w Subklauzuli 4.9 zawartej umowy, „Wykonawca obowiązany był do ustanowienia Programu Zapewnienia Jakości (PZJ), którego szczegóły należało przedstawić do akceptacji IP w ciągu 28 dni od daty podpisania umowy.

Kolejne PZJ Wykonawca przekazywał IP sukcesywnie, wraz z kolejnością podejmowanych robót. Do końca pierwszego kwartału 2022 r. przedstawiono łącznie siedem PZJ w zakresie: robót budowlanych - 14 stycznia 2022 r., tj. zgodnie z terminem określonym w ww. Subklauzuli (zatwierdzenie 25 stycznia 2022 r.); wycinki drzew i krzewów – 10 lutego 2022 r. (zatwierdzenie 11 lutego 2022 r.); geodezji – 17 lutego 2022 r.; rozbiórki obiektów kubaturowych – 2 marca 2022 r.; zdjęcia humusu – 7 marca 2022 r.; laboratorium – 17 marca 2022 r. oraz wykonania wykopów w gruntach kat. I-V – 29 marca 2022 r. Z wyjątkiem opisanych powyżej PZJ w zakresie robót budowlanych i wycinki drzew, do pozostałych IP zgłosił uwagi bądź znajdowały się na etapie procedowania.

(akta kontroli Tom V str. 437-438, 532, 545, 571, 599)

Monitoring wykonywanych robót prowadzono przy pomocy opracowywanych tygodniowo i miesięcznie raportów (na życzenie Zamawiającego, na każdym etapie prac Wykonawca winien sporządzać również raporty dobowe).

Do końca 1-szego kwartału 2022 r. Wykonawca przedłożył IP cztery raporty miesięczne, w których zawarł wszystkie elementy określone w umowie. Pismami z 18 stycznia, 4 marca, 12 i 28 kwietnia 2022 r. przedstawione raporty zostały zaakceptowane przez Zamawiającego.

(akta kontroli Tom V str. 440-442, 516-535, 536-551, 552-578, 579-606)

Ponadto, zgodnie z wymogiem wskazanym w Subklauzuli 4.25 po przedłożeniu przez Wykonawcę raportów miesięcznych IP winien zorganizować narady z postępu prac – pierwszą w odstępie siedmiu dni od daty przedłożenia pierwszego raportu, a kolejne w cyklach co najmniej dwutygodniowych.

Pierwsza narada odbyła się 20 stycznia 2022 r., a kolejne cztery odpowiednio 2 i 16 lutego oraz 2 i 23 marca. W związku z powyższym, zorganizowane w marcu odbyły się z naruszeniem terminu określonego w ww. Subklauzuli. Z każdej z tych narad IP sporządził protokoły, które zostały podpisane przez uczestników poszczególnych narad, w tym przedstawicieli Zamawiającego i Wykonawcy.

(akta kontroli Tom V str. 443, 613-618, 619-624, 625-631, 632-639, 640-646)

Istotną rolę w procesie monitorowania przebiegu poszczególnych rodzajów robót odgrywał HRF. Harmonogram, który został zatwierdzony przez Zamawiającego w dniu 9 marca 2022 r. opracowano zgodnie z wymogami określonymi w Subklauzuli 8.3. Zawierał on m.in. wszystkie elementy wymienione w umowie, a także zgodnie z przyjętym założeniem - odzwierciedlał wszystkie szczególne wymagania zawarte w specyfikacjach technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych.

(akta kontroli Tom V str. 455-458, 647-651, 652-654, 655-669)

2.3.2.2. Audyty i kontrole prowadzonej inwestycji

Zarówno Biuro Audytu i Kontroli Centrali PKP PLK S.A. jak i ŚWINB nie przeprowadzali (do dnia 24 czerwca br.) audytów ani kontroli w zakresie dotyczącym budowy nowego układu drogowego wraz z wiaduktem nad linią kolejową w Jaworznie Ciężkowicach.

(akta kontroli Tom V str. 670-674, Tom VI str. 1-6)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki, w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

NIK ocenia pozytywnie wywiązywanie się Spółki z obowiązków Inwestora, określonych w przepisach ustawy *Prawo budowlane*, m.in. w części dotyczącej zorganizowania procesu budowlanego oraz z skorzystania z prawa zapewnienia nadzoru inwestorskiego. Nadzór inwestorski nad przebiegiem inwestycji był sprawowany przez podmiot zewnętrzny, dokonany w drodze postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.

NIK ocenia pozytywnie prowadzony przez Spółkę monitoring przebiegu zadań inwestycyjnych objętych kontrolą, celem osiągnięcia efektów zaplanowanych w KPK. Systematycznie odbywał się proces monitorowania realizacji inwestycji, podczas którego analizowano postęp robót i ponoszone nakłady. Definiowano na bieżąco czynniki ryzyka w trakcie procesu inwestycyjnego, mające m.in. wpływ na znaczne wydłużenie się czasu realizacji Kontraktu.

2.4. Zadanie inwestycyjne - „Realizacja robót budowlanych w ramach przetargu nr 1 – Modernizacja odcinka Jaworzno Szczakowa – Trzebinia (km 1,150 – 0,000 linii nr 134, km 15,810 – 29,1 linii nr 133) w ramach projektu modernizacji linii kolejowej E 30 na odcinku Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIB”

2.4.1. Realizacja robót budowlano – montażowych

2.4.1.1. Wybór Wykonawcy robót budowlanych

Opis stanu
faktycznego

Wyboru wykonawcy robót budowlanych dokonano na podstawie ogłoszonego w dniu 26 września 2015 r. postępowania o udzielenie zamówienia publicznego dot. wykonania robót budowlanych w ciągu linii kolejowych nr 133 i 134 obejmujących trzy obiekty: nr 12 – odcinek nr 2 stacja Jaworzno Szczakowa (km 1,150 – 0,000 linii kolejowej nr 134 i km 15,810 – 19,500 linii nr 133); nr 13 – odcinek nr 3 Jaworzno Szczakowa – granica województwa śląskiego/małopolskiego (km 19,500 – 24,093 linii nr 133); nr 14 – odcinek nr 4 granica województwa śląskiego/małopolskiego – Trzebinia (km 24,093 – 29,110 linii nr 133). W przedmiotowym ogłoszeniu wskazano również rodzaj zamawianych robót budowlanych, w tym: układy torowe stacji i szlaków, nawierzchnie torowe z poprawą geometrii toru, podtorza wraz z wzmocnieniami, odwodnienie, sieci instalacji sterujących, telekomunikacyjnych i trakcyjnych, układy sterowania, sieci i urządzenia elektroenergetyczne, roboty drogowe, budowa i przebudowa obiektów inżynierskich, likwidacja i przebudowa,

przejazdów kolejowo-drogowych, perony i obiekty małej architektury, obiekty ochrony środowiska.

Proces wyłaniania generalnego wykonawcy rozpoczęto zatem 67 dni po podjęciu przez Zarząd Spółki uchwały o zaciągnięciu zobowiązań finansowych na pokrycie wydatków związanych z przedmiotową inwestycją.

(akta kontroli Tom VI str.173-182)

Kierownik Kontraktu poinformował, że „(...) po uzyskaniu Uchwały Zarządu ze względu na wartość zamówień objętych rzeczoną Uchwałą dla ogłoszenia postępowań przetargowych konieczne było jeszcze uzyskanie Zgód Korporacyjnych (Uchwała Rady Nadzorczej i Uchwała Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia – uchwała nr 24/2015 z 20.08.2015). Po uzyskiwaniu stosownych zgód Zamawiający określił warunki udziału w przetargu ograniczonym (II etapowym) wraz z podaniem kryteriów wyboru Wykonawców i określił szczegółowy sposób punktacji dla wyłonienia Wykonawców do złożenia ofert po zakończeniu I etapu postępowania przetargowego.”

(akta kontroli Tom VI str. 183-188)

W toku przeprowadzonego postępowania w trybie przetargu ograniczonego, wyłoniony został Wykonawca przedmiotowego zadania, z którym 29 grudnia 2016 r. zawarta została umowa. Ogłoszenie o udzieleniu zamówienia opublikowano 24 stycznia 2017 r., tj. 26 dni po podpisaniu ww. umowy.

Wyboru generalnego wykonawcy modernizacji odcinka kolejowego na linii Jaworzno Szczakowa – Trzebinia dokonano po upływie 527 dni od daty wszczęcia postępowania.

(akta kontroli Tom VI str. 189-225, 226-230, 231-334)

Zdaniem Kierownika Kontraktu, ogłoszenie o udzieleniu zamówienia opublikowano w terminach zgodnych z uchyloną ustawą Pzp (zgodnie z którą ogłoszenie powinno być opublikowane niezwłocznie) oraz Dyrektywą 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 31.03.2004 r. Rozdział VI Artykuł 35 ust. 4 (zgodnie z którą ogłoszenie przekazuje się nie później niż 48 dni po udzieleniu zamówienia). Zaznaczył przy tym, że ww. ogłoszenie zostało przekazane do publikacji w dniu 19 stycznia 2017 r., „(...) Zatem Zamawiający wywiązał się z obowiązków wynikających z w/w aktów prawnych i tym samym nie przekroczył wymaganych terminów.”

W sprawie długotrwałego procesu wybierania generalnego wykonawcy (527 dni), Kierownik Kontraktu wyjaśnił, że „(...) Na czas trwania postępowania wpłynęło wydłużenie terminu składania wniosków, w związku ze zmianami warunków udziału w postępowaniu oraz kryteriów kwalifikacji Wykonawców. Wydłużenie I etapu postępowania wynikało również z dużej ilości oraz obszerności złożonych wniosków (11 wniosków). Wnioski złożone przez Wykonawców wymagały gruntownej weryfikacji a następnie analizy ich treści, opracowania licznych wezwań do uzupełnień oraz wyjaśnień w zakresie oceny złożonych dokumentów. Wynikiem prac komisji była ocena spełniania warunków udziału w postępowaniu, przyznanie punktów poszczególnym Wykonawcom (rozpiętość punktacji od 1350 do 58) oraz wykluczenie jednego Wykonawcy. Niezależnie od powyższego, dodatkową przyczyną wydłużenia I etapu postępowania było wniesienie przez Wykonawców odwołań do KIO (wpłynęło aż 5 odwołań). W wyniku rozstrzygnięć KIO, Zamawiający dokonywał ponownej oceny wniosków w ramach I etapu. Po zakończeniu I etapu procedury przetargowej, Zamawiający skierował Zaproszenia do złożenia ofert dla 8 Wykonawców. Oferty złożyło 7 Wykonawców.” Kierownik poinformował również, że w toku prac komisji przetargowej przeprowadzono weryfikację przedmiarów robót m.in. w zakresie zgodności z treścią SIWZ oraz prawidłowości wyliczenia elementów rozliczeniowych

składających się na ceny poszczególnych ofert. W wyniku przeprowadzonych czynności, Zamawiający odrzucił 4 oferty, co dodatkowo miało wpływ na wydłużenie postępowania. Zaznaczył przy tym, że „(...) Po wyborze oferty najkorzystniejszej, Zamawiający przekazał dokumentację postępowania do Prezesa UZP, celem przeprowadzenia obowiązkowej kontroli uprzedniej. Dopiero zakończenie kontroli umożliwiło Zamawiającemu podjęcie działań zmierzających do zawarcia umowy.”

(akta kontroli Tom VI str. 183-188)

Zgodnie z zawartą umową, za wykonane roboty Zamawiający zapłaci łącznie 364 635,6 tys. zł, na co składały się następujące kwoty: 231 451,7 tys. zł netto – wartość robót, 68 183,9 tys. zł – podatek VAT oraz 65 000,0 tys. zł – kwota warunkowa. Termin realizacji zadania ustalony został na 24 miesiące od daty zawarcia umowy czyli do dnia 29 grudnia 2018 r.

(akta kontroli Tom VI str. 231-334)

2.4.1.2. Wybór Inżyniera Projektu

Do obowiązków wybranego w trybie zamówienia publicznego wykonawcy, zgodnie z zamieszczonym dnia 8 kwietnia 2016 r. ogłoszeniem było pełnienie nadzoru inwestorskiego nad realizacją robót budowlanych w ramach trzech zadań:

- Kontraktu nr 1 – Modernizacja odcinka Jaworzno Szczakowa – Trzebinia (km 1,150 – 0,000 linii nr 134, km 15,810 – 29,110 linii nr 133);
- Kontraktu nr 2 – Modernizacja odcinka Trzebinia – Krzeszowice (km 29,110 – 46,700 linii nr 133);
- Kontraktu nr 4 – Sygnalizacja dla obszaru LCS Jaworzno Szczakowa, LCS Trzebinia, (km 6,847 – 0,000 linii nr 134, km 15,810 – 67,636 linii nr 133) w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E 30 odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap II b”.

Określony w ww. ogłoszeniu termin składania ofert wyznaczono na dzień 20 maja 2016 r., jednakże z uwagi na 6-krotnie dokonywane zmiany w ogłoszeniu o zamówienie, termin składania ofert wydłużony został o 53 dni, tj. do 12 lipca 2016 r.

(akta kontroli Tom VI str. 349-354)

Przyczyną wydłużenia wyżej opisanego terminu – jak wyjaśnił Kierownik Kontraktu – „(...) były modyfikacje Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia w związku z udzielanymi odpowiedziami na pytania oferentów celem doprecyzowania przedmiotu zamówienia.”

(akta kontroli Tom VI str. 183-188)

Otwarcie ofert miało miejsce zgodnie z terminem określonym w ogłoszeniu, tj. 12 lipca 2016 r. W wyniku przeprowadzonego postępowania komisja przetargowa dokonała wyboru najkorzystniejszej oferty, która zgodnie z określonymi zasadami uzyskała największą liczbę punktów. Dnia 5 stycznia 2017 r. zamieszczone zostało ogłoszenie o wyborze najkorzystniejszej oferty.

W związku z rozstrzygnięciem KIO podjętym na skutek wniesionych odwołań, postępowanie należało powtórzyć, unieważniając wyżej opisany wynik. Dnia 7 marca 2017 r. Zamawiający dokonał ponownej oceny ofert wybierając jako najkorzystniejszą, propozycję tego samego konsorcjum. Umowa została zawarta 12 czerwca 2017 r., a ogłoszenie o udzieleniu zamówienia opublikowano 12 lipca 2017 r.

W związku z powyższym, proces wyboru IP, tj. okres pomiędzy datą pierwszego z zamieszczonych ogłoszeń zamówieniu (8 kwietnia 2016 r.) do dnia zawarcia umowy (12 czerwca 2017 r.) z wybranym wykonawcą, trwał 430 dni, co wpłynęło istotnie na wydłużenie procesu realizacji inwestycji.

(akta kontroli Tom VI str. 355-377, 378-381, 382-436)

Informując o przyczynach unieważnienia przez KIO pierwszego z przeprowadzonych postępowań, Kierownik Kontraktu podał, że jedno z wniesionych odwołań „(...) zostało częściowo uznane w zakresie odtajnienia zastrzeżonych przez innych Oferentów dokumentów w zakresie wykazu osób oraz wyjaśnień w zakresie rażąco niskiej ceny i dokumentów finansowych. KIO mając na względzie nakazanie upublicznienia dokumentów mających bezpośredni wpływ na wybór oferty nakazało unieważnienie tego wyboru i ponowną ocenę ofert przywracając możliwość wniesienia odwołań na wybór najkorzystniejszej oferty.”

Odnosnie do przyczyn długotrwałego procesu wyboru IP (430 dni), Kierownik wyjaśnił, że złożyło się na to kilka elementów, w tym: duża liczba pytań do SIWZ, modyfikacja treści SIWZ (co skutkowało wydłużeniem terminu składania ofert), konieczność wezwań oferentów do złożenia wyjaśnień i poprawy omyłek, kilkukrotnych wezwań do złożenia wyjaśnień i uszczegółowień w zakresie rażąco niskiej ceny (wezвано 7 oferentów). Kierownik podkreślił przy tym, że „(...) główną przyczyną były odwołania wnoszone przez oferentów do KIO i czas potrzebny Izbie na rozpatrzenie tych odwołań. (...) skutkujące koniecznością unieważnienia wyboru najkorzystniejszej oferty i ponownej oceny ofert przez komisję przetargową. Na ponowny wybór oferty najkorzystniejszej również zostały złożone odwołania do KIO, które zostały oddalone w całości wyrokiem KIO z dnia 04.04.2017. Po uzyskaniu pisemnego uzasadnienia wyroku KIO, Zamawiający w dniu 14.04.2017 przedłożył dokumentację z postępowania przetargowego do kontroli Prezesa UZP. Uzyskanie pozytywnego wyniku kontroli w dniu 05.06.2017, pozwoliło Zamawiającemu na przystąpienie do czynności związanych z podpisaniem umowy z wyłonionym Wykonawcą.”

(akta kontroli Tom VI str. 183-188)

Do podpisanej w 2017 r. umowy w sprawie wykonania usługi nadzoru inwestorskiego zawarto trzy aneksy: jeden (nr 1 z dnia 2 kwietnia 2019 r.) z powodu zmian w odniesieniu do lidera konsorcjum oraz wykazu osób upoważnionych przez Zamawiającego do kontaktów z Wykonawcą, oraz trzy z powodu wydłużenia terminu wykonania usługi z uwagi na brak możliwości wykonania usługi nadzoru w pełnym zakresie. Z tytułu zawartych aneksów wynagrodzenie IP nie uległo zwiększeniu.

(akta kontroli Tom VI str. 487-499)

Z powodu niedokonania odbioru robót przewidzianych do realizacji przez Wykonawcę Kontraktu (roboty budowlane) w ramach obiektu nr 12 (stacja Jaworzno Szczakowa km 1,150 – 0,000 linii 134 oraz km 15,810 – 19,500 linii 133) w zakresie dotyczącym etapu 2 (oddanie do eksploatacji toru nr 2 linii 133 wraz z parzystą częścią stacji Jaworzno Szczakowa i torem nr 1 linii 134), IP nie mógł terminowo wykonywać swoich obowiązków przy kolejnych etapach (kolejność realizacji kolejnych etapów robót opisano w podrozdz. „Przebieg robót budowlanych”).

Zgodnie zatem z warunkiem określonym w § 14 ust. 4 pkt 3 umowy dot. pełnienia nadzoru inwestorskiego, Wykonawcy przysługiwało prawo do wypowiedzenia umowy (z 30 dniowym wypowiedzeniem) z uwagi na wystąpienie przesłanki polegającej na tym, że okres wykonywania robót wykraczał poza okres wydłużony o trzy miesiące.

W związku z powyższym, dnia 29 kwietnia 2021 r. Zamawiający zawarł z IP porozumienie na podstawie którego zawieszona została umowa o wykonywanie usług nadzoru inwestorskiego z dnia 12 czerwca 2017 r., a obowiązki z tym związane

powierzone zostaną IP w okresie zawieszenia przywołanej umowy, na podstawie odrębnej umowy, zawartej w postępowaniu przeprowadzonym w trybie „z wolnej ręki”.
(akta kontroli Tom VI str. 518-522)

Umowę, o której mowa w ww. porozumieniu, zawarto 30 kwietnia 2021 r. Jako jej przedmiot wskazano świadczenie usługi zarządzania i nadzoru inwestorskiego nad realizacją zadań wykonywanych w zakresie robót budowlanych na odcinku Jaworzno Szczakowa – Trzebinia (km 1,150 – 0,000 linii nr 134, km 15,810 – 29,110 linii nr 133) przewidzianych do realizacji w ramach określonego w umowie z Wykonawcą robót budowlanych, etapu 2.

Czas realizacji ww. umowy ustalono na pięć miesięcy od dnia jej zawarcia (tj. do 30 września 2021 r.), nie dłużej jednak niż do wystawienia ostatniego świadectwa przejścia. Wysokość wynagrodzenia z tytułu zawartej umowy określono w kwocie 424,9 tys. zł netto.

(akta kontroli Tom VI str. 523-565)

Aneks nr 1 do wyżej opisanej umowy zawartym dnia 30 września 2021 r. wydłużono okres realizacji usługi nadzoru inwestorskiego o jeden miesiąc, tj. do dnia 30 października 2021 r., z wynagrodzeniem miesięcznym zgodnym z określonym w przedmiotowej umowie.

(akta kontroli Tom VI str. 566-567)

W związku z faktem, że w terminie przewidzianym w ww. aneksie etap drugi w dalszym ciągu nie został ukończony, dnia 29 października 2021 r. strony zawarły kolejne porozumienie w którym m.in. wyrażono zamiar dalszej kontynuacji usługi nadzoru inwestorskiego w zakresie robót przewidzianych w Etapie 2. Urzeczywistnieniem wyrażonej woli stał się Aneks nr 1 z dnia 29 października 2021 r. do umowy z dnia 13 lipca 2021 r. dotyczącej świadczenia usługi nadzoru inwestorskiego dla robót przewidzianych w ramach Kontraktu 2 „Modernizacja odcinka Trzebinia – Krzeszowice (km 29,110 – 46,700 linii nr 133)”⁷⁶. Zgodnie z tym dokumentem, okres realizacji usługi wyznaczono do dnia 28 lutego 2022 r. (nie dłużej jednak niż do wystawienia ostatniego Świadectwa Przejścia Kontraktów).

Na skutek dalszego braku możliwości wystawienia ww. Świadectwa dla robót objętych etapem drugim, termin wydłużenia usługi świadczenia nadzoru inwestorskiego w tym zakresie przedłużano jeszcze trzykrotnie: do dnia 31 maja 2022 r. (aneks nr 2 do przywołanej powyżej umowy z dnia 24 lutego 2022 r.), do 31 lipca 2022 r. (aneks nr 3 z 31 maja 2022 r.) oraz do dnia 31 sierpnia 2022 r. (aneks nr 4 z 29 lipca 2022 r.).

(akta kontroli Tom VI str. 568-574, 575-618, 619-635)

Dyrektor Regionu wyjaśnił, że: „Podpisane z Wykonawcą usługi nadzoru inwestorskiego umowy dodatkowe wraz z aneksami i porozumieniami do umowy głównej gwarantowały ciągłość nadzoru i pozostawienie w mocy obowiązku Wykonawcy co do pełnienia nadzoru w okresie gwarancji (po wydaniu ŚP), co nie byłoby możliwe przy wypowiedzeniu Umowy. Umowa dodatkowa dla Kontraktu P1 była finansowana ze środków własnych Zamawiającego w łącznej kwocie 509 828,52 PLN netto (wartość nadzoru została ustalona na bazie oferty Wykonawcy po cenach z 2016r.). W dniu 29.10.2021 podpisując aneks do umowy dodatkowej dla Kontraktu P2 aby ograniczyć koszty (ograniczenie personelu możliwe ze względu na zaawansowanie robót i odbiorów) połączono nadzór nad kontraktami P1 i P2, co pozwoliło zakończyć umowę dodatkową dla Kontraktu P1 kontynuując niezbędny nadzór w ramach jednej umowy. W związku z poszerzeniem nadzoru zwiększono wartość umowy dodatkowej P2 z 84 971,42 PLN netto do 125 090,40 PLN netto,

⁷⁶ Jest to umowa dodatkowa, zawarta w związku z zawieszeniem głównej umowy dot. wykonywania usługi nadzoru inwestorskiego z dnia 12 czerwca 2017 r., którą zawarto z powodu wydłużenia realizacji robót przewidzianych w ramach Kontraktu nr 2.

co pozwoliło zmniejszyć miesięczne koszty Zamawiającego konieczne dla utrzymania niezbędnego nadzoru inwestorskiego o 44 852,44 PLN netto. Umowa dodatkowa P2 również była finansowana ze środków własnych Zamawiającego.”

(akta kontroli Tom VI str. 819-823)

2.4.1.3. Przebieg robót budowlanych

Plac budowy przekazany został Wykonawcy protokolarnie w dniach 6 lutego 2017 r. – odcinek Sosnowiec Jęzor – Jaworzno Szczakowa (km 6,847 – 1,150 linii nr 134); stacja Jaworzno Szczakowa (km 1,150 – 0,000 linii nr 134 i km 15,810 – 19,500 linii nr 133); odcinek Jaworzno Szczakowa – granica województwa śląskiego/małopolskiego (km 19,500 – 24,093 linii nr 133); granica województwa śląskiego/małopolskiego – Trzebinia (km 24,093 – 29,110 linii nr 133) oraz 26 maja 2017 r. – w części dot. nowobudowanej ul. Pożarowej.

(akta kontroli Tom VI str. 636-644)

Zgodnie z zapisem zawartym w Subklauzuli 8.13 umowy, dot. realizacji robót budowlanych, prace modernizacyjne podzielone zostały na siedem etapów, które Wykonawca zobowiązany był wykonać w następujących terminach:

- Etap 1 - rozbudowa nastawni, dziewięć miesięcy od daty podpisania umowy, tj. do dnia 29 września 2017 r.;
- Etap 2 – oddanie do eksploatacji toru nr 2 linii 133 wraz z parzystą częścią stacji Jaworzno Szczakowa i torem nr 1 linii 134, osiem miesięcy od przystąpienia do robót na zamknięciu torowym⁷⁷, przy czym musi to nastąpić po okresie mobilizacji Wykonawcy, tj. po upływie maksymalnie 5 miesięcy od podpisania umowy, tj. do dnia 29 stycznia 2018 r.;
- Etap 3 – oddanie do eksploatacji toru nr 1 linii 133 wraz z nieparzystą częścią stacji Jaworzno Szczakowa i torem nr 2 linii 134, osiem miesięcy od zakończenia etapu 2, tj. do dnia 29 września 2018 r.;
- Etap 4 – uzyskanie prędkości projektowej na odcinku toru nr 2 linii 133 wraz z parzystą częścią stacji Jaworzno Szczakowa i torem nr 1 linii 134, jeden miesiąc od zakończenia etapu 3, tj. do dnia 29 października 2018 r.;
- Etap 5 - uzyskanie prędkości projektowej na odcinku toru nr 1 linii 133 wraz z nieparzystą częścią stacji Jaworzno Szczakowa i torem nr 2 linii 134, jeden miesiąc od zakończenia etapu 4, tj. do dnia 29 listopada 2018 r.;
- Etap 6 i 7 – dotyczyły terminów rozliczania zaakceptowanej kwoty kontraktowej.

Łączny czas realizacji Kontraktu wyznaczono zgodnie z zapisem zawartym w § 2 umowy na 24 miesiące od daty rozpoczęcia (tj. od dnia podpisania umowy), czyli do dnia 29 grudnia 2018 r.

Jak wynika z zapisów Subklauzuli 10.1, przejęcie przez Zamawiającego robót i poszczególnych odcinków powinno nastąpić kiedy roboty zostaną ukończone zgodnie z Kontraktem, co winno być potwierdzone protokołem odbioru końcowego, oraz po wystawieniu przez IP świadectwa przejęcia.

(akta kontroli Tom VI str. 240, 291-292, 298-300, 517)

Odbiory wykonania ww. etapów robót potwierdzone zostały protokołami dopuszczenia do tymczasowej eksploatacji w dniach: 12 lipca 2018 r. – etap 1 oraz część etapu nr 2 obejmująca parzyste części torów stacji Jaworzno Szczakowa; 8 lutego 2019 r. – druga część etapu 2 (szlak), 1 sierpnia 2019 r. – etap 3 w części obejmującej odcinek toru nr 1 linii 133 oraz odcinek nr 2 linii 134 w stacji Jaworzno

⁷⁷ Całodobowe zamknięcie torowe Wykonawca uzyskał od dnia 29 maja 2017 r., (od godz. 7.00) do dnia 28 stycznia 2018 r. (do godz. 24.00)

Szczakowa, 11 grudnia 2019 r. – pozostała część etapu 3 (szlak), 31 stycznia 2020 r. – część etapu 4 obejmująca odcinek toru nr 2 linii 133, 12 marca 2020 r. – część etapu 5 obejmująca odcinek toru nr 1 linii 133, oraz 25 stycznia 2021 r. – pozostała część etapu 3 obejmująca nieparzyste części torów stacji Jaworzno Szczakowa.

Realizacji żadnego z etapów nie zakończono w terminie określonym w umowie.

(akta kontroli Tom VI str. 298-299, 645-648, 649-660, 661-668, 669-678, 679-684, 685-690, 691-697)

W wyniku powstałych opóźnień, dnia 19 grudnia 2018 r. zawarty został aneks nr 1 do umowy, zgodnie z którym wydłużony został okres realizacji Kontraktu do dnia 23 sierpnia 2019 r. (tj. o 237 dni). Jak wynika z treści przedmiotowego aneksu, *„W wyniku wystąpienia okoliczności skutkujących przedłużeniem realizacji przedmiotu Umowy w czasie trwania Etapu II Robót (do dnia 24.09.2018 r.) które nie powstały z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy, zaistniała konieczność zmiany Umowy. Okoliczności te dotyczyły zmiany fazowania wykonania robót na wniosek Zamawiającego związane z protestem przewoźników towarowych (...) jak również brak wyspecyfikowania w Umowie mocowań niezbędnych do prawidłowego zamontowania urządzeń (...) oraz braku kompatybilności kontrolerów ZPRK dostarczanych przez Zamawiającego z zamówionymi rozjazdami przez Wykonawcę (...).”*

Z wyjątkiem wydłużenia łącznego okresu realizacji Kontraktu, powyższy dokument nie zawierał żadnych szczegółowych zapisów zmieniających zakres robót objętych poszczególnymi etapami ani terminów ich realizacji.

Również w tym przypadku, nowy, wydłużony termin zakończenia realizacji inwestycji nie został dotrzymany.

(akta kontroli Tom VI str. 335-337)

Kolejny aneks, w którym wydłużono termin realizacji inwestycji zawarty został dnia 25 sierpnia 2020 r., tj. 368 dni po upływie terminu określonego w opisanym powyżej Aneksie nr 1. Zgodnie z treścią tego dokumentu, jako przyczyny kolejnego wydłużenia wskazano m. in. *„(...) okoliczności skutkujące niemożliwością zakończenia w terminie Etapu 2 do dnia 24.09.2018 r. (...)”*. W wyniku wprowadzonych zmian, określone zostały nowe terminy zakończenia robót budowlanych - 7 stycznia 2020 r. oraz realizacji etapu drugiego – 8 lutego 2019 r.

(akta kontroli Tom VI str. 338-348)

Reasumując: realizacja robót przewidzianych we wszystkich etapach nie zakończyła się w wymaganych terminach, i tak:

- Etap 1, którego datę zakończenia wyznaczała umowa na dzień 29 września 2017 r. faktycznie został odebrany przez Zamawiającego z 286 dniowym opóźnieniem, tj. w dniu 12 lipca 2018 r.
- Etap 2, którego termin zakończenia pierwotnie wyznaczono na 29 stycznia 2018 r., a następnie wydłużono do dnia 8 lutego 2019 r. (aneks nr 2 z 25 sierpnia 2020 r.), Zamawiający odebrał protokolarnie w dwóch częściach – dnia 12 lipca 2018 r. i 8 lutego 2019 r., tj. z 375 dniowym opóźnieniem⁷⁸ w stosunku do pierwotnie określonego terminu. Wprawdzie wyznaczony aneksem nr 2 wydłużony termin został dotrzymany, jednak zawarcie tego dokumentu miało miejsce po upływie 564 dni od daty faktycznego odbioru robót objętych etapem nr 2.
- Etap 3, którego termin zakończenia pierwotnie wyznaczono na 29 września 2018 r., a następnie wydłużono do dnia 8 października 2019 r. (aneks nr 2 z 25 sierpnia 2020 r.), Zamawiający odebrał protokolarnie w trzech częściach –

⁷⁸ Przyjmując jako datę całkowitej realizacji tego etapu, datę ostatniego odbioru robót przewidzianych w etapie 2 – 8.02.2019 r.

dnia 1 sierpnia 2019 r., 11 grudnia 2019 r. i 25 stycznia 2021 r., tj. z 849 dniowym opóźnieniem⁷⁹ w stosunku do pierwotnie określonego terminu. Co więcej, wydłużony termin również nie został dotrzymany, a opóźnienie wyniosło 475 dni. Podobnie jak w przypadku etapu 2, data zawarcia aneksu nr 2 miała miejsce po upływie 390 i 258 dni od daty faktycznego odbioru dwóch części robót objętych etapem nr 3. Należy podkreślić, że ostatnią, trzecią część robót tego etapu odebrano po upływie 384 dni od terminu realizacji całego Kontraktu.

- Etap 4, którego termin zakończenia pierwotnie wyznaczono na 29 października 2018 r., a następnie wydłużono do dnia 8 listopada 2019 r. (aneks nr 2 z 25 sierpnia 2020 r.), Zamawiający odebrał z 459 dniowym opóźnieniem w stosunku do pierwotnie wyznaczonego terminu oraz 84 dni po terminie wynikającym z aneksu nr 2, którego – podobnie jak opisano powyżej – data zawarcia miała miejsce 207 dni po faktycznym odbiorze robót objętych tym etapem.
- Etap 5, którego termin zakończenia pierwotnie wyznaczono na 29 listopada 2018 r., a następnie wydłużono do dnia 8 grudnia 2019 r. (aneks nr 2 z 25 sierpnia 2020 r.), Zamawiający odebrał z 469 dniowym opóźnieniem w stosunku do pierwotnie wyznaczonego terminu oraz 95 dni po terminie wynikającym z aneksu nr 2, którego – podobnie jak opisano powyżej – data zawarcia miała miejsce 166 dni po faktycznym odbiorze robót objętych tym etapem.

(akta kontroli Tom VI str. 298-299, 645-648, 649-660, 661-668, 669-678, 679-684, 685-690, 691-697, 698)

Wyjaśniając przyczyny opóźnień w realizacji poszczególnych etapów Dyrektor Regionu poinformował, że w przypadku:

- Etapu 1 - nierzetelne opracowanie dokumentacji dla wykonania nastawni tymczasowej przez Wykonawcę. Spowodowało to brak możliwości terminowego uruchomienia urządzeń sterowania ruchem kolejowym i przejścia do kolejnej fazy robót. Skutkiem powyższego było późne przystąpienie do pełnego zakresu realizacji etapu co spowodowało konieczność przebudowy wraz z rozbudową nastawni w niesprzyjających warunkach atmosferycznych (warunki zimowe).
- Etapu 2 - zmiana fazowania zadania przez Zamawiającego będąca wynikiem protestu głównych partnerów biznesowych Zamawiającego (przewoźnicy towarowi), którzy postulowali o utrzymanie zwiększonej przepustowości szlaku od Jaworzna do Trzebini poprzez możliwość zjazdu w posterunku Pieczyska do towarowej części st. Jaworzno. Skutkowało to brakiem możliwości realizacji prac zaplanowanych na posterunku podgałęźnym Pieczyska. Dodatkowo w trakcie realizacji prac wystąpiła konieczność realizacji robót zamiennych a koniecznych dla osiągnięcia celu Kontraktu (m.in. zmiana posadowienia nasypów kolejowych – konieczność zabudowy pali w miejscu nowego śladu toru na wyjściu ze st. Jaworzno Szczakowa).
- Etapu 3 - rozpoczęcie etapu było uzależnione od zakończenia etapu nr 2 i nastąpiło w dniu 9 lutego 2019 r. Opóźnienie w realizacji wyniosło 63 dni i wynikało głównie z nieścisłości dokumentacji. Nie wynikało ono jednak z winy wykonawcy, roszczenie zostało pozytywnie rozpatrzone. Od odbioru toru nr 1 na szlaku (zakończenia etapu 3 na szlaku Jaworzno - Trzebinia) uzależnione było rozpoczęcie etapu 4.

⁷⁹ Przyjmując jako datę całkowitej realizacji tego etapu, datę ostatniego odbioru robót przewidzianych w etapie 3 – 25.01.2021 r.

- Etapy 4 i 5 – uzależnione były od zakończenia etapów poprzedzających, w związku z czym – opóźnione rozpoczęcie robót – skutkowało opóźnionym zakończeniem i odbiorem. Ponadto, na terminowość niektórych robót istotny wpływ miały opóźnienia powstałe na innym kontrakcie – Kontrakt P2 (zabudowa rozjazdów w st. Trzebinia na styku Kontraktów), co wymuszało konieczność utrzymania ciągłości ruchu kolejowego.

W sprawie zawarcia Aneksu nr 2 do umowy z Wykonawcą robót budowlanych dopiero po upływie 368 dni od daty upływu terminu realizacji całego Kontraktu, Dyrektor wyjaśnił, że *„(...) podpisanie Aneksu do umowy jest uzależnione od woli obu Stron i osiągnięcia kompromisu w zakresie zapisów zawartych w aneksie. Dla podpisania tego aneksu Inżynier rozpatrzył roszczenia ostateczne złożone przez Wykonawcę będące podstawą do podpisania tego Aneksu. Raport Inżyniera (który jest datowany na 30.03.2020) powstał jako wynik rozpatrzenia roszczeń składanych przez Wykonawcę będących przyczyną wydłużenia realizacji. Strony odbyły szereg konsultacji zarówno podczas spotkań jak i pisemnych, których wynikiem była obustronna wola podpisania Aneksu nr 2.”*

NIK odnosząc się do powyższych wyjaśnień wskazuje, że w okresie do dnia podpisania aneksu nr 2, w toku realizacji Kontraktu nie był szczegółowo określony zakres przedmiotowy realizowanych zadań, ani nie były ustalone mechanizmy umowne zabezpieczające interesy Spółki i zapewniające gospodarne wykorzystanie środków publicznych, co mogło narazić PKP PLK S.A. na straty.

(akta kontroli Tom VI str. 699-705)

Odbioru końcowego wykonanych robót dokonano w dniach 24 lutego 2022 r. (obiekt nr 13 odcinek pomiędzy Jaworzmem Szczakową a granicą województwa śląskiego/małopolskiego km 19,500 – 24,093 linii 133), 28 lutego 2022 r. (obiekt nr 14 odcinek pomiędzy granicą województwa śląskiego/małopolskiego a Trzebiną km 24,093 – 29,110 linii 133) oraz w dniu 18 sierpnia 2022 r. (obiekt nr 12 stacja Jaworzno Szczakowa km 1,150 – 0,000 linii 134 oraz km 15,810 – 19,500 linii 133).

W związku z powyższym, realizacja inwestycji polegającej na modernizacji odcinka Jaworzno Szczakowa – Trzebinia (realizowana w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków etap IIB”) została ukończona z opóźnieniem w stosunku do pierwotnie określonego terminu wynoszącym 1 328 dni, oraz 954 dni – w stosunku do terminu wskazanego w Aneksie nr 2.

(akta kontroli Tom VI str. 706-712, 713-721, 722-731)

Dyrektor Regionu wyjaśnił, że *„Roboty zasadnicze na tym kontrakcie zostały zakończone do dnia 12.03.2020 r. co pozwoliło zamawiającemu na oddanie do eksploatacji pełnego układu torów, które były objęte procesem modernizacji w ramach tej umowy. Podwyższenie prędkości i zwiększenie przepustowości.*

Powyższy termin (opóźniony w stosunku do pierwotnego, zakładanego w umowie) wynikał z szeregu przyczyn i uwarunkowań w tym zmiany fazowania zadania przez Zamawiającego będące wynikiem protestu głównych partnerów biznesowych Zamawiającego (przewoźnicy towarowi), a także wprowadzeniu szeregu rozwiązań zamiennych a koniecznych dla osiągnięcia celu projektu, w tym wynikających głównie z odmiennych warunków geologiczno-technicznych.

Ostateczny termin wydłużenia zadania finalnie wynika z problemów wykonawcy, który zabudował odmienny od zatwierdzonego wyrób budowlany. Wykonawca zabudował na odcinku 12 (stacja Jaworzno Szczakowa) pale fundamentowe firmy Euro-Tech, niezgodne z SIWZ i zgłoszonym do zatwierdzenia materiałem. Powyższe zostało

rozstrzygnięte przez zawarcie ugody pomiędzy Spółką a Wykonawcą przy udziale Prokuratorii Generalnej umożliwiając tym samym dokonanie odbiorów końcowych (18.08.2022r.) i wystawienie świadectwa przejęcia w dniu 26.08.2022 r.”

(akta kontroli Tom VI str. 699-705)

Świadectwa przejęcia, o których mowa w Subklauzuli 10.1 umowy z Wykonawcą, IP wystawił w dniach 5 kwietnia 2022 r. – dla robót wykonanych w ramach obiektu nr 13 (odcinek pomiędzy Jaworzmem Szczakową a granicą województwa śląskiego/małopolskiego km 19,500 – 24,093 linii 133) oraz dla obiektu nr 14 (odcinek pomiędzy granicą województwa śląskiego/małopolskiego a Trzebiną km 24,093 – 29,110 linii 133), a także 26 sierpnia 2022 r. – dla obiektu nr 12 (stacja Jaworzno Szczakowa km 1,150 – 0,000 linii 134 oraz km 15,810 – 19,500 linii 133).

Świadectwa wydane zostały po upływie odpowiednio 40, 36 oraz 8 dni od daty dokonania odbioru poszczególnych odcinków.

(akta kontroli Tom VI str. 797-799, 800-802, 803-805)

Do dnia kontroli inwestycja nie została ostatecznie rozliczona z powodu sporu pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą, dotyczącego roszczeń związanych z przedłużoną realizacją Kontraktu, waloryzacją ceny kontraktowej, wynagrodzeniem za roboty dodatkowe i zamienne oraz „(...) szeroko rozumianego braku współdziałania Zamawiającego”.

(akta kontroli Tom VI str. 732-735)

Wg stanu na koniec października 2022 r. zakończono fizyczną realizację inwestycji (pozostały do usunięcia zgodnie z załącznikami do Świadectw przejęcia prace zaległe, oraz usterki wady i niedoróbki). Wykonawcy wypłacono łącznie 256 150,0 tys. zł netto (zgodnie z Przejściowym Świadectwem Płatności nr 64 powstałym po złożeniu przez Wykonawcę Rozliczenia Końcowego), co stanowiło 98,72 % wartości robót.

(akta kontroli Tom III str. 2770)

2.4.2. Monitoring przebiegu zadań inwestycyjnych

2.4.2.1. System monitoringu jakości wykonywanych robót

Opis stanu faktycznego

Zgodnie z wymogiem zawartym w Subklauzuli 4.9 zawartej umowy, Wykonawca obowiązany był do ustanowienia Programu Zapewnienia Jakości (PZJ), którego szczegóły należało przedstawić do akceptacji IP w ciągu 28 dni od daty podpisania umowy. Wykonawca przedłożył PZJ za pismem z dnia 26 stycznia 2017 r., tj. zgodnie z wymaganym terminem, a sprawujący w tym okresie obowiązki nadzoru inwestorskiego Tymczasowy Inżynier Projektu, zatwierdził go dnia 6 marca 2017 r.

(akta kontroli Tom VI str. 500-501, 507-512, 513-514, 515)

Monitoring wykonywanych robót prowadzono m. in. przy pomocy opracowywanych tygodniowo i miesięcznie raportów (na życzenie Zamawiającego, na każdym etapie prac Wykonawca robót budowlanych winien sporządzać również raporty dobowe).

Ponadto, jednym z obowiązków określonych w zawartej z IP umowie było opracowanie comiesięcznych Raportów dla każdego z nadzorowanych Kontraktów. W okresie objętym kontrolą IP przedłożył Zamawiającemu łącznie 39 Raportów miesięcznych z postępu robót (po 12 w latach 2019-2021 oraz trzy w 1-szym kwartale 2022 r.), w których zawarł wszystkie wymagane informacje, wynikające z zawartej umowy. Wszystkie zostały zaakceptowane i zatwierdzone przez Zamawiającego.

(akta kontroli Tom VI str. 279-281, 478-479, 516, 752-796)

W ramach wykonywanych obowiązków w zakresie zarządzania zadaniem inwestycyjnym, IP był zobowiązany do organizowania comiesięcznych porad koordynacyjnych oraz porad dotyczących postępu robót dla poszczególnych Kontraktów (Rady budowy). Zgodnie z ww. wymogiem, w okresie objętym kontrolą IP zorganizował łącznie 37 Rad budowy, które udokumentowane były w formie podpisanych przez wszystkich uczestników protokołach.

(akta kontroli Tom VI str. 455-457, 516, 736-751)

Istotną rolę w procesie monitorowania przebiegu poszczególnych rodzajów robót odgrywał harmonogram rzeczowo – finansowy.

Harmonogram, który został zatwierdzony przez Tymczasowego IP w dniu 6 marca 2017 r. opracowano zgodnie z wymogami określonymi w Subklauzuli 8.3. W okresie objętym kontrolą Wykonawca składał kolejne harmonogramy w dniach 9 lutego i 25 marca 2019 r., 3 i 27 kwietnia, 28 sierpnia oraz 23 września 2020 r., jednak żaden z nich nie uzyskał rekomendacji, w związku z czym nie został zatwierdzony przez IP z powodu przekroczenia terminu realizacji całej inwestycji.

(akta kontroli Tom VI str. 292-295, 500-501, 502-506, 513-514, 515)

2.4.2.2. Audyty i kontrole prowadzonej inwestycji

W okresie objętym kontrolą zadanie inwestycyjne pn. „*Realizacja robót budowlanych w ramach przetargu nr 1 – Modernizacja odcinka Jaworzno Szczakowa – Trzebinia (km 1,150 – 0,000 linii nr 134, km 15,810 – 29,1 linii nr 133) w ramach projektu modernizacji linii kolejowej E 30 na odcinku Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIB*”, nie było objęte audytem.

Biuro Audytu i Kontroli Centrali PKP PLK SA w 2019 r. przeprowadziło kontrolę ww. zadania, w wyniku której podjęto następujące ustalenia: opóźnienia w realizacji robót; niespójność HRF z faktycznym postępowaniem robót; utrudnienia w odbiorze i przekazywaniu robót wykonanych (przekazywanie do eksploatacji torów wyposażonych w niekompletne i niesprawne urządzenia srk); niezachowanie odpowiedniej jakości wykonanych robót, w tym m.in. nieprofesjonalne wykonania mocowań szyn do podkładów typu SB, niewłaściwe wykonania uszynień barierek na obiektach inżynierskich, nieopisywanie zewnętrznych urządzeń srk, przypadki nieusunięcia części usterek z odbiorów technicznych i eksploatacyjnych.

W związku z ww. ustaleniami, Dyrektor CRI w Krakowie został zobowiązany m.in. do: ograniczenia jazdy pociągów na sygnały zastępcze po torach przekazywanych do eksploatacji po zakończeniu robót niezbędnych dla wprowadzenia zaplanowanych zmian w rozkładach jazdy; podejmowania odpowiednio wcześniej działań kontrolnych w zakresie postępu realizacji robót w branży srk dla wyeliminowania przypadków jazdy na sygnały zastępcze; kontroli pracy IP oraz egzekwowania przez zespół projektowy należytego nadzoru nad jakością i terminowością wykonywania robót budowlanych przez inspektorów nadzoru inwestorskiego; uzupełnienia HRF o daty zakończenia robót wraz z uwzględnieniem czasu niezbędnego na uzyskanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie przed datą ukończenia projektu.

W efekcie sformułowanych zaleceń, Dyrektor CRI podjął m.in. następujące działania: kontrolne i monitorujące w zakresie przygotowania do zamknięcia i otwarcia torów, celem wyeliminowania przypadków długotrwałego prowadzenia ruchu pociągów na sygnały zastępcze; zobowiązano dyrektorów projektu oraz pracowników uczestniczących w procesie inwestycyjnym do przestrzegania przyjętych w Spółce regulacji prawnych, procedur i wytycznych związanych z odbiorem robót oraz zwiększenia jakości kontroli pracy IP; pisemnie zobowiązano Działy technologii i laboratorium do parafowania wszystkich stron sporządzanych sprawozdań przez naczelnika działu a dodatkowo na ostatniej stronie do podpisania przez naczelnika działu i wszystkich pracowników biorących udział w monitoringu; wdrożono zasadę,

że w okresie 14 dni przed planowymi zmianami rozkładu jazdy pociągów kontroler ds. automatyki oraz kierownictwo sekcji eksploatacji przeprowadzą kontrolę postępu robót w branży srk we wszystkich lokalizacjach robót inwestycyjnych.

(akta kontroli str. 1-6)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki, w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

Nadzór inwestorski nad przebiegiem inwestycji był sprawowany przez podmiot zewnętrzny, dokonany w drodze postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, które z przyczyn niezależnych od PKP PLK S.A. wydłużyło się do 430 dni.

NIK ocenia pozytywnie prowadzony przez Spółkę monitoring przebiegu zadań inwestycyjnych objętych kontrolą, celem osiągnięcia efektów zaplanowanych w KPK. Systematycznie odbywał się proces monitorowania realizacji inwestycji, podczas którego analizowano postęp robót i ponoszone nakłady. Definiowano na bieżąco czynniki ryzyka w trakcie procesu inwestycyjnego.

Zakończenie prowadzonych robót budowlanych na wszystkich etapach tej inwestycji nastąpiło ze znacznym opóźnieniem. Przyczyną tych opóźnień były głównie wydłużające się procesy związane m. in. z wyborem generalnego wykonawcy (527 dni) oraz IP (430 dni), na które Spółka nie miała wpływu, a także znaczne opóźnienia odbiorów końcowych robót przewidzianych do realizacji na wszystkich etapach inwestycji. Powyższe skutkowało przedłużeniem całego procesu inwestycyjnego o 1 328 dni w stosunku do pierwotnie określonego terminu i nawet o 954 dni – w stosunku do kolejnego terminu określonego w aneksie nr 2. Ponadto do dnia zakończenia kontroli inwestycja nie została ostatecznie rozliczona z powodu trwającego sporu pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą, dotyczącego rozszczeń związanych z przedłużoną realizacją Kontraktu, waloryzacji ceny kontraktowej, oraz wynagrodzenia za roboty dodatkowe i zamienne.

IV. Uwagi

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, zwraca uwagę na:

Uwagi

1. Potrzebę rzetelnej weryfikacji zamawianej dokumentacji środowiskowej pod kątem jej zgodności z wymogami określonymi w stosownych ustawach.
2. Konieczność zapewnienia odpowiedniego finansowania zadań inwestycyjnych przed przystępowaniem do pozyskania dla nich wymaganych prawem zgód, pozwoleń i decyzji administracyjnych.
3. Konieczność zawierania aneksów do umów z Wykonawcami zadań inwestycyjnych w terminach pozwalających na wykorzystanie ich postanowień do rzeczywistego zrealizowania zadania, a jednocześnie do zabezpieczenia interesów Spółki.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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 Katowicach. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK, należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag 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.

Katowice, dnia 20 grudnia 2022 r.

Kontrolerzy
Jacek Kościelniak
Radca Prezesa NIK

/-/

Aleksander Górniak
Gł. specjalista kontroli państwowej

/-/

Zmian w wystąpieniu pokontrolnym
dokonał:

Piotr Miklis
Dyrektor Delegatury NIK
w Katowicach