



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

LSZ. 411.006.02.2021

Ireneusz Merchel
Prezes Zarządu
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
w Warszawie

ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

zmienione zgodnie z treścią uchwały nr KPK-KPO.443.55.2022 Komisji Rozstrzygającej
w Najwyższej Izbie Kontroli z dnia 2 czerwca 2022 r.

I/21/004 – Realizacja zadania Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Zachodni ¹ .
Kierownik jednostki kontrolowanej	Ireneusz Merchel, Prezes Zarządu od 31 marca 2016 r. ²
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Przygotowanie i realizacja zadania Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. 2. Nadzór realizacji zadania Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej ³ .
Okres objęty kontrolą	Lata 2017-2022 (do dnia zakończenia kontroli ⁴) z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ⁵ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie.
Kontroler	Radosław Kropiowski, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr LSZ/227/2021 z 15 grudnia 2021 r.

(akta kontroli str. 1-4)

¹ Dalej: PLK, Spółka lub Zamawiający.

² Dalej: Prezes.

³ Dalej: Projekt.

⁴ Czynności kontrolne zakończyły się 31 marca 2022 r.

⁵ Dz. U. z 2022 r. poz. 623; dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna⁶ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia działalność kontrolowanej jednostki w badanym zakresie.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Spółka nie wykonała następujących zadań w ramach Projektu: 1) zaprojektowanie i wykonanie robót w ramach projektu Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351 Zadanie A pn. Modernizacja linii kolejowej nr 406 na odcinku Szczecin Główny – Police⁷ oraz 2) zaprojektowanie i wykonanie robót w ramach projektu budowa Szczecińskiej kolei metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351. Zadanie B pn. Modernizacja wybranej infrastruktury pasażerskiej na liniach kolejowych nr 273, 351 oraz 401⁸. Umowy na wykonanie zadania A i B zawarto 24 lipca 2018 r. Termin ich realizacji upłynął 24 maja 2020 r. (zadanie B) i 24 sierpnia 2020 r. (zadanie A). Terminy te nie zostały pisemnie przedłużone.

Realizacja powyższych zadań składała się na część wykonania projektu budowy Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej⁹, za realizację której odpowiedzialna była PLK¹⁰ (umowny termin zakończenia całego Zadania upływa 28 września 2022 r).

Według stanu na koniec 2021 r. poziom zaawansowania: rzeczowego wynosił: 12,4% - zadanie A i 8,2% - zadanie B, a finansowego odpowiednio: 12% i 7,8% (łącna wartość obu umów wynosiła 502,9 mln zł netto/618,5 mln zł brutto). Z siedmiu etapów określonych w umowach, w całości zrealizowano pierwszy, drugi i trzeci. Inżynier Kontraktu pierwszą informację o zagrożeniu terminu wykonania obu umów przekazał PLK w czerwcu 2019 r. (w raporcie miesięcznym za maj 2019 r.). Spółka, mimo wystąpienia wielu okoliczności uzasadniających zastosowanie postanowień zawartych w subklauzulach 15.2 Warunków Szczególnych zawartych umów z Wykonawcą, dopiero 26 sierpnia 2020 r., tj. po upływie terminu na wykonania zadania A i B, po raz pierwszy poinformowała Wykonawcę o możliwości ich wykorzystania (co mogłoby skutkować odstąpieniem od umowy przez Zamawiającego z winy Wykonawcy). Także dopiero w sierpniu 2020 r. Region Zachodni sporządził i przedłożył Zarządowi PLK propozycje rozwiązań problemów w związku z nieterminowym wykonaniem obu umów. Wcześniejsze działania Spółki¹¹ podejmowane w styczniu, marcu i kwietniu 2020 r. były nieadekwatne do wagi problemu. Zarząd Spółki, mimo otrzymania w okresie od sierpnia 2020 r. do sierpnia 2021 r. sześciu ww. propozycji, nie zajął stanowiska uwzględniającego otrzymane propozycje, jak również nie wskazał Regionowi Zachodniemu dalszego postępowania w sprawie. Podjęte z końcem 2021 r. próby częściowej realizacji zadania A, poprzez podpisanie umowy na wykonawstwo zastępcze nie rozwiązują generalnego problemu niewykonywania przedmiotu umów.

Spółka z naruszeniem obowiązujących przepisów i przyjętych uchwał Zarządu, przygotowała, przeprowadziła i nadzorowała wykonanie postępowań o udzielenie zamówień publicznych na wykonanie zadania A i B. Prawidłowe przeprowadzenie

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

⁷ Dalej: zadanie A.

⁸ Dalej: zadanie B.

⁹ Dalej: Projekt.

¹⁰ Postępowania przeprowadzał i umowy podpisywał, na podstawie udzielonych przez Zarząd pełnomocnictw, Region Zachodni Centrum Realizacji Inwestycji Spółki. Dalej: Region Zachodni.

¹¹ Zarząd Spółki pismem z 10 stycznia 2020 r. wyraził swoje zaniepokojenie i ryzyko niezrealizowania umów z winy Wykonawcy. 9 marca 2020 r. omawiano problemy z Wykonawcą. 22 kwietnia 2020 r. miało miejsce spotkanie z Wykonawcą, podczas którego omówiono problemy realizacyjne.

postępowania na Zarządzenie i sprawowanie nadzoru nad realizacją zadań inwestycyjnych w ramach Projektu „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351”¹², nie miało wpływu na sformułowaną ogólną negatywną ocenę kontrolowanej działalności.

Stwierdzono, że w celu ustalenia wartości zamówienia na zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych objętych zadaniami A i B, Spółka nie opracowała, wbrew przepisowi art. 33 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych¹³, programu funkcjonalno-użytkowego obowiązującego w dniu ustalenia tej wartości, tj. 2 lutego 2017 r.¹⁴ Obowiązek jego sporządzenia Spółka określiła także w uregulowaniach wewnętrznych¹⁵. Wartość obu postępowań, ogłoszonych 28 czerwca 2017 r., przyjęto z opracowanego na zlecenie Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, Studium wykonalności „Szczecińska Kolej Metropolitalna (aktualizacja czerwiec 2016). Jego autorzy przyjęli poziom cen z 2015 r.

W przeprowadzonych postępowaniach na wykonanie zadania A i zadania B, uzyskano wyjaśnienia jednego z wykonawców dotyczące znacząco krótszego, zadeklarowanego terminu realizacji obu zamówień. W ramach analizy złożonych wyjaśnień, powołani eksperci (pracownicy Spółki) wskazali niezbędne do wykonania określone czynności¹⁶. Zamawiający, mimo że w przypadku zadania A ich nie wykonał udzielił temu Wykonawcy obu zamówień.

Zamawiający nie naliczał Wykonawcy kar umownych z tytułu nieterminowego wykonania umów pomimo zapisów subklauzuli 8.7a umów na wykonanie zadania A i zadania B. (łącznie kwota oszacowanych przez Inżyniera Kontraktu kar wyniosła 160,6 mln zł).

Wykonawca we wrześniu 2021 r. złożył pozew przeciwko Zamawiającemu, w którym wystąpił m.in. o stwierdzenie nieważności postanowień zawartych umów dotyczących naliczania kar umownych (subklauzule 8.7 a); zarzucił, że opis przedmiotu zamówienia w postępowaniach na wykonanie zadania A i zadania B sporządzony został niezgodnie z wewnętrznymi uregulowaniami Spółki i naruszał przepis § 19 pkt 4 lit. b) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego¹⁷. Spółka do dnia zakończenia czynności kontrolnych nie udzieliła odpowiedzi na pozew, termin upływa 29 kwietnia 2022 r.

¹² Dalej: postępowanie na wybór Inżyniera Kontraktu.

¹³ Dz.U. z 2019 r. poz. 1843, ze zm. Dalej: Pzp (ustawa uchylona z dniem 1 stycznia 2021 r.).

¹⁴ Program został zaakceptowany w czerwcu 2017 r. razem z pozostałymi częściami specyfikacji istotnych warunków zamówienia (SIWZ).

¹⁵ Jako właściwą do oceny prawidłowości przeprowadzonych postępowań, z wewnętrznymi uregulowaniami Zamawiającego, Spółka przedłożyła Podręcznik procedur wdrażania projektów kolejowych Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013, stanowiący Załącznik do Uchwały Nr 892/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 18 listopada 2014 r. Dalej: Podręcznik.

¹⁶ W przypadku zadania A: *wyjaśnienia T. zawierają szereg odniesień do zakresu rzeczowego kontraktu, więc na pewno więcej w tej sprawie do powiedzenia będzie miał Zespół Projektowy, a odnośnie zadania B: Do państwa oceny pozostawiam realność wykonania robót w zadeklarowanych terminach względem zakresu Robót do wykonania.*

¹⁷ Dz.U. z 2013 r. poz. 1129. Dalej: rozporządzenie w sprawie Pfu (uchylone z dniem 1 stycznia 2022 r.).

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

OBSZAR

1. Przygotowanie i realizacja zadania Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej

Opis stanu faktycznego

1.1. Przygotowanie i realizacja zadania Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.

a) Zadania PLK w związku z realizacją Zadania określone zostały m.in. w Umowie Partnerstwa w sprawie wspólnej realizacji Projektu pn. „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych Nr 406, 273, 351” z 18 lipca 2017 r.¹⁸ oraz w Umowie o Współpracy nr 8/SKM/SSOM/2018 dot. Projektu pn. „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych Nr 406, 273, 351” z 7 września 2018 r.¹⁹. W pierwszej z powyższych umów Partnerzy (w tym PLK) zobowiązali się m.in. do wypełnienia wszelkich zobowiązań wynikających z postanowień Umowy o Dofinansowanie. Zgodzili się na ponoszenie odpowiedzialności za skuteczną i terminową realizację Projektu w zakresie zadań przypadających na poszczególnego Partnera, zgodnie z Umową o Dofinansowanie i zobowiązali się realizować swoje zadania z najwyższą starannością oraz do zapewnienia środków finansowych niezbędnych do przeprowadzenia działań realizowanych w ramach Projektu, w tym na pokrycie wkładu własnego.

W Umowie o Współpracy Spółka zobowiązała się m.in. do modernizacji: 1) linii kolejowej nr 406 na odcinku Szczecin Główny - Police; 2) wybranej infrastruktury pasażerskiej na liniach kolejowych nr 273, 351 oraz 401, zgodnie z: 1) Wnioskiem o Dofinansowanie; 2) Umową o Dofinansowanie; 3) Decyzją Komisji Europejskiej²⁰, wraz z aneksami, stanowiącą załącznik do Umowy o Dofinansowanie oraz 4) Harmonogramem Realizacji Projektu; 5) Opistem Projektu; 6) Harmonogramem uzyskiwania pozwoleń na budowę lub decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowych (stanowiącymi załączniki do Umowy o Dofinansowanie odpowiednio nr: 3, 7 i 10).

(akta kontroli str. 222-255)

Umowa o dofinansowanie Projektu „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351” podpisana została 9 maja 2018 r. przez Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego²¹ z Centrum Unijnych Projektów Transportowych²² – reprezentującym Skarb Państwa. Wartość przyznanego dofinansowania wynosiła nie więcej niż 512 213 858,92 zł. Projekt powinien być zrealizowany do 30 czerwca 2022 r.²³.

(akta kontroli str. 250-255)

W celu realizacji powyższych umów Spółka przeprowadziła²⁴ trzy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego:

- 1) Na zaprojektowanie i wykonanie robót w ramach projektu budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr

¹⁸ Dalej: Umowa Partnerstwa.

¹⁹ Dalej: Umowa o Współpracy.

²⁰ zwaną dalej „Decyzją KE”

²¹ Dalej: Stowarzyszenie lub Beneficjent.

²² Dalej: CUPT.

²³ Po zmianie wynikającej z Aneksu z 1 września 2020 r. termin wykonania zmieniono na 28 września 2022 r.

²⁴ Zgodnie z obowiązującymi w Spółce regulacjami wewnętrznymi, postępowania przeprowadziło Centrum Realizacji Inwestycji Region Zachodni z siedzibą w Poznaniu, oferty należało składać w Szczecinie.

406, 273, 351. Zadanie A pn. Modernizacja linii kolejowej nr 406 na odcinku Szczecin Główny – Police. Umowę zawarto 24 lipca 2018 r. Wykonawca zobowiązał się do zaprojektowania i wykonania Robót nie dłużej niż w ciągu 25 miesięcy od Daty Rozpoczęcia (podpisania umowy) za Zaakceptowaną Kwotę Kontraktową 479 808 931,27 zł brutto²⁵;

- 2) Na zaprojektowanie i wykonanie robót w ramach projektu budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351. Zadanie B pn. Modernizacja wybranej infrastruktury pasażerskiej na liniach kolejowych nr 273, 351 oraz 401. Umowę zawarto 24 lipca 2018 r. Wykonawca zobowiązał się do zaprojektowania i wykonania Robót nie dłużej niż w ciągu 22 miesięcy od Daty Rozpoczęcia (podpisania umowy) za Zaakceptowaną Kwotę Kontraktową 138 702 610,64 zł brutto²⁶;
- 3) Nr 90/107/0181/18/Z/I z 6 sierpnia 2018 r.²⁷ z S. S.A.²⁸ na zarządzanie i sprawowanie nadzoru nad realizacją zadań inwestycyjnych w ramach projektu „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351”²⁹. Jej zakres obejmował zarządzanie i pełnienie nadzoru nad realizacją umów na wykonanie zadania A i B w czasie Zaprojektowania i realizacji Robót oraz w okresie zgłaszania Wad.

(akta kontroli str. 256-358)

Inwestycje, jakie Spółka planowała w związku z realizacją Projektu oraz określenie potrzeb w zakresie dostosowania istniejącej infrastruktury do wymogów określonych w Umowie o Dofinansowanie opisane były m.in. w Studium wykonalności³⁰ "Szczecińska Kolej Metropolitalna" aktualizacja czerwiec 2016, w tym Etap VII, raport podsumowujący. Studium opracowane zostało na podstawie umowy z 2014 r. zawartej przez Stowarzyszenie. Dokumentami uszczegółowiającymi planowane inwestycje były programy funkcjonalno-użytkowe, stanowiące tom III SIWZ w postępowaniach na wykonanie zadania A i B, w tym zakresy robót budowlanych koniecznych do wykonania w podziale branżowym oraz zestawienia zbiorcze ilości robót.

(akta kontroli str. 1138-1267, 1404-1498, 1900-1951)

Spółka posiadała m.in. następującą dokumentację dotyczącą rozpoznania stanu technicznego istniejącej infrastruktury kolejowej, w tym warunków geotechnicznych (dołączona została do SIWZ Tom III) w tym: 50 protokołów z oceny stanu technicznego obiektów na zadaniu A (dla zadania B - załącznik nr 5); zbiorcze zestawienie wyników kontroli z okresowej kontroli obiektów inżynierskich w 2016 r.; Karty ewidencyjne obiektów inżynierskich - dziewięć kart; 15 planów schematycznych (zadanie B - załącznik nr 3 plany schematyczne - pięć sztuk); Zbiorcze zestawienie ilości robót (dla zadania A i B); Warunki wykonania i odbioru robót budowlanych; trzy ekspertyzy dotyczące stanu technicznego obiektów położonych na 8,011 km; 15,480 km, 22,561 km – zadanie A; Wyniki badań podtorza i podłoża gruntów zamieszczono osiem dokumentów w tym "Ocena geotechniczna dotycząca wstępnego ustalenia warunków geotechnicznych podłoża w związku z planowaną realizacją inwestycji "Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 407". Takiego zbioru dokumentów w tym oceny geotechnicznej nie było dla zadania B.

(akta kontroli str.1461, 1463-1499, 1937-1951, 4944-4953, 6582-6584)

²⁵ Wartość Robót netto wynosiła 375 759 348,46 zł. Kwota warunkowa wynosiła 14 329 213,55 zł netto.

²⁶ Wartość Robót netto wynosiła 105 470 402,21 zł. Kwota warunkowa wynosiła 7 295 947,90 zł netto.

²⁷ Po przeprowadzeniu postępowania na wybór Inżyniera Kontraktu.

²⁸ Dalej: Inżynier Kontraktu.

²⁹ Dalej: umowa o Sprawowanie Nadzoru.

³⁰ Dalej: Studium.

W SIWZ na wykonanie zadania A i B stwierdzono m.in., że: *W celu weryfikacji podłoża i elementów infrastruktury, niezbędnej do należytego wykonania przedmiotu zamówienia, Wykonawca przeprowadzi szczegółowe badania wymienione poniżej, zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami i Regulacjami Zamawiającego. Wykonawca zobowiązany jest na 21 dni przed przystąpieniem do badań przekazać Inżynierowi i Zamawiającemu harmonogram badań. W trakcie jego realizacji będzie on aktualizowany w cyklu tygodniowym. Wyniki tych badań Wykonawca przekaze Zamawiającemu. Wykonawca jest zobowiązany do wykonania badań niezależnie od posiadanych badań dostarczonych przez Zamawiającego....Wykonawca uszczegółowi rozpoznanie warunków gruntowo-wodnych w celu prawidłowego zaprojektowania i wykonania przedmiotu zamówienia. Badanie podłoża gruntowego należy przeprowadzić zgodnie z obowiązującymi Regulacjami Zamawiającego, w tym w szczególności z Wytocznymi badań podłoża gruntowego dla potrzeb budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej Igo-1 i uwzględnieniem sytuacji ruchowej... W skład dokumentacji projektowej wchodzi wszystkie opracowania projektowe niezbędne do realizacji przedmiotu zamówienia zgodnie z wymaganiami Zamawiającego ujętymi w PFU³¹. ... opracowana dokumentacja musi zawierać wszelkie dane, obliczenia i inne informacje wynikające z zapisów odpowiednich Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności, które niezbędne są do przeprowadzenia procesu weryfikacji podsystemów przez jednostkę notyfikowaną – formę i zakres zawartych danych Wykonawca powinien uzgodnić z jednostką notyfikowaną . Zamawiający wymaga dokumentacji wysokiej jakości, zarówno pod względem merytorycznym jak i redakcyjnym.*

(akta kontroli str. 1419-1420, 1910-1911)

Zgodnie z subklauzulą 4.12. Warunków Ogólnych zawartych umów na wykonanie zadania A i B, Zamawiającego, jako inwestora obciążało ryzyko napotkania przez Wykonawcę nieprzewidywalnych warunków fizycznych, tj. warunków zarówno naturalnych, jak i stworzonych przez człowieka, oraz innych fizycznych przeszkód, które Wykonawca napotka na Placu Budowy w trakcie wykonywania robót, włącznie z warunkami podpowierzchniowymi i hydrologicznymi.

(akta kontroli str. 3314, 4340-4347, 4956)

Według postanowień zawartych w § 5 ust. 4 umów na wykonanie zadania A i zadania B: *W przypadku wystąpienia odmiennych warunków geologicznych od określonych w Programie Funkcjonalno-Użytkowym, możliwa jest zmiana: Czasu na Ukończenie, daty wykonania Etapu lub Etapów, zakresu Etapu lub Etapów, zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej odpowiednio poprzez zmniejszenie maksymalnie o wartość oszczędzanych kosztów lub zwiększenie do wartości pozwalającej na pokrycie dodatkowych uzasadnionych i udokumentowanych kosztów, obliczanych na podstawie subklauzuli 13.3. Warunków Szczególnych.*

(akta kontroli str.257-258, 284-285)

Kolejność pierwszeństwa dokumentów określona została w subklauzulach 1.5 umów, zgodnie z którymi: *Dokumenty tworzące kontrakt uznaje się za wzajemnie objaśniające się. W przypadku rozbieżności lub dwuznaczności będą one brane pod uwagę w kolejności, w jakiej występują w Umowie. W przypadku stwierdzenia niejasności lub rozbieżności w dokumencie, Inżynier wyda wszelkie potrzebne wyjaśnienia lub instrukcje.*

(akta kontroli str. 260-261, 288)

W § 1 umów postanowiono, że dokumenty będą uważane oraz odczytywane i interpretowane, jako części niniejszej Umowy (Akt Umowy) w następującym

³¹ Tj. programu funkcjonalno-użytkowego.

porządku pierwszeństwa: 1) Warunki Szczególne, 2) Warunki Ogólne, 3) Załączniki do Umowy, 4) SIWZ wraz z pytaniami i odpowiedziami oraz zmiany treści SIWZ, 5) Oferta datowana 18 sierpnia 2017 r. wraz z Załącznikami do tej Oferty oraz wypełnione Rozbicie Ceny Ofertowej, 6) Wszelkie inne dokumenty powstałe w trakcie realizacji i uznane przez obie strony za część Umowy.

(akta kontroli str. 257, 284)

b) Postępowania na wykonanie zadania A, zadania B oraz wybór Inżyniera Kontraktu przeprowadzone zostały w trybie przetargu nieograniczonego, z zachowaniem m.in.: zasady pisemności i określonych w ustawie terminów.

(akta kontroli str. 210-221, 2290-2305)

Spółka 1 sierpnia 2017 r. wystąpiła do CUPT o przeprowadzenie kontroli ex-ante postępowania na wybór Inżyniera Kontraktu. CUPT 17 sierpnia 2017 r. przekazał ocenę z *nieistotnymi zastrzeżeniami* i sformułował trzy zalecenia, w tym: uwzględnienie prawa opcji przy ustaleniu wartości szacunkowej zamówienia, wprowadzenia obowiązku dla wykonawców zagranicznych złożenia oświadczenia o przynależności lub braku przynależności do grupy kapitałowej. Spółka nie wniosła zastrzeżeń. CUPT po uwzględnieniu przez Spółkę wszystkich zaleceń 4 października 2017 r. zmienił ocenę na: *bez zastrzeżeń*. CUPT przeprowadził także kontrolę doraźną ex-post ww. postępowania, po której 20 maja 2019 r. poinformował Stowarzyszenie oraz Spółkę³², że sformułował ocenę *bez zastrzeżeń*.

(akta kontroli str. 2351-2368, 2544-2550)

Zamawiający 11 maja 2018 r. wystąpił do Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych³³ o przeprowadzenie kontroli uprzedniej postępowania na wykonanie zadania A oraz zadania B. Prezes UZP 29 czerwca 2018 r.³⁴ przekazał Spółce Informację o wyniku kontroli uprzedniej zadania A. Stwierdził w niej wystąpienie jednego naruszenia (niewpływającego na wynik postępowania), polegającego na: *naruszeniu art. 8 ust. 3 ustawy Pzp w związku z art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji..., poprzez bezzasadne uznanie za skuteczne zastrzeżenie przez konsorcjum firm w składzie: (...), jako tajemnicy przedsiębiorstwa Rozbicie Ceny Ofertowej i zaniechanie odtajnienia tego dokumentu*. Zamawiający 5 lipca 2018 r. wniósł zastrzeżenia do otrzymanej Informacji. Nie zostały one uwzględnione przez Prezesa UZP³⁵ i Krajową Izbę Odwoławczą³⁶ (uchwała z 2 sierpnia 2018 r.³⁷). Odnośnie zadania B Prezes UZP 5 lipca 2018 r. przekazał Informację o wyniku kontroli uprzedniej, w której zarzucił Zamawiającemu naruszenie art. 89 ust. 1 pkt 7a Pzp, poprzez zaniechanie odrzucenia oferty wykonawcy T.(...), który nie wyraził zgody na przedłużenie terminu związania oferta. Spółka nie wniosła zastrzeżeń. CUPT 4 października 2018 r. wystąpił o przekazanie akt postępowania na wykonanie zadania B. W przekazanym 25 października 2018 r. stanowisku CUPT stwierdził, że za naruszenie stwierdzone przez Prezesa UZP nie przewiduje się sankcji i nie doszło do naruszenia skutkującego ustaleniem wskaźnika pomniejszającego wartość kwalifikowalną kontraktu.

(akta kontroli str. 1734-1769, 1772-1775, 1780-1792, 2266-2289)

Analiza postępowań na wykonanie zadania A i zadania B wykazała, że postępowania przeprowadzone były niezgodnie z obowiązującymi przepisami Pzp, przyjętymi w PLK

³² CUPT 2 kwietnia 2019 r. powiadomił Stowarzyszenie oraz Spółkę, że przeprowadzi kontrolę ex-post postępowania na wybór Inżyniera Kontraktu.

³³ Dalej: Prezes UZP.

³⁴ Tj. po 49 dniach.

³⁵ Stanowiska Prezesa UZP przekazane Spółce 19 lipca 2018 r.

³⁶ Dalej: KIO.

³⁷ Przekazana PLK 3 sierpnia 2018 r.

procedurami, uchwałami Zarządu oraz rozporządzeniem w sprawie Pfu, co zostało opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 1268-1328, 2290-2305, 6202-6209)

Zgodnie z umowami wykonanie zadania A i B podzielono na siedem etapów³⁸ z następującymi terminami realizacji: 1) zadanie A: Etap 1: 24 września 2018 r., Etap 2: 24 listopada 2018 r., Etap 3: 24 kwietnia 2019 r., Etap 4: 24 lipca 2019 r., Etap 5: 24 grudnia 2019 r., Etap 6: 24 lutego 2020 r., Etap 7: 24 sierpnia 2020 r. 2) Zadanie B: Etap 1: 24 września 2018 r., Etap 2: 24 października 2018 r., Etap 3: 24 marca 2019 r., Etap 4: 24 czerwca 2019 r., Etap 5: 24 października 2019 r., Etap 6: do 24 listopada 2019 r., Etap 7: 24 maja 2020 r.

(akta kontroli str. 273, 300-301, 5979)

Wykonawca złożył pięć projektów harmonogramów rzeczowo-finansowych dla etapu Robót, tj.: (rewizja nr 1) z 1 października 2019 r., przekazany Inżynierowi 3 października 2018 r.), stanowisko Inżyniera Kontraktu z 19 października 2017 r. (do poprawy i uzupełnień); 22 listopada 2018 r., (rewizja nr 2), stanowisko Inżyniera Kontraktu z 10 grudnia 2018 r. (do poprawy i uzupełnień); 31 grudnia 2018 r. (rewizja nr 3), stanowisko Inżyniera Kontraktu z 13 lutego 2019 r. (do poprawy i uzupełnień); 26 kwietnia 2019 r. (rewizja nr 4), stanowisko Inżyniera Kontraktu z 10 maja 2019 r. (do poprawy i uzupełnień); 16 maja 2019 r. (rewizja nr 5), stanowisko Inżyniera Kontraktu z 26 maja 2019 r. (akceptacja przedłożonego harmonogramu). Harmonogramy rzeczowo-finansowe zatwierdzone zostały 21 maja 2019 r.

(akta kontroli str. 2944-3015)

Zgodnie z postanowieniami umowy o Sprawowanie Nadzoru, Inżynier Kontraktu zobowiązany był m.in. sprawdzać, wносить uwagi i zatwierdzać otrzymaną od Wykonawcy dokumentację projektową w ramach realizacji zamówienia na zadanie A i zadanie B. Informacja o aktualnie analizowanych projektach powinna być zamieszczana w raportach miesięcznych. Wykonawca po dokonaniu korekt

³⁸ Etap 1 przekazanie przez Wykonawcę w terminie 2 miesięcy od Daty Rozpoczęcia (tj. podpisania umowy) Inżynierowi Kontraktu Koncepcji Projektowej. Etap 2: 1) zadanie A. Złożenie w terminie 4 miesięcy od Daty Rozpoczęcia kompletnego wniosku o wydanie decyzji ULLK do właściwego organu. W przypadku składania więcej niż jednego wniosku za zakończenie Etapu uznaje się termin złożenia ostatniego z wniosków; 2) zadanie B. Złożenie w terminie 3 miesięcy od Daty Rozpoczęcia kompletnego wniosku o wydanie decyzji ULICP do właściwego organu. W przypadku składania więcej niż jednego wniosku za zakończenie Etapu uznaje się termin złożenia ostatniego z wniosków. Etap 3: 1) zadanie A. Przekazanie Inżynierowi w terminie 9 miesięcy od dat Rozpoczęcia kompletnego Projektu Budowlanego dla całego zakresu Robót; 2) zadanie B. Przekazanie Inżynierowi w terminie 8 miesięcy od dat Rozpoczęcia kompletnego Projektu Budowlanego dla całego zakresu Robót. Etap 4: 1) zadanie A. Złożenie w terminie 12 miesięcy od Daty Rozpoczęcia kompletnego wniosku o Pozwolenie na Budowę do właściwego organu. W Przypadku składania więcej niż jednego wniosku za zakończenie Etapu uznaje się termin złożenia ostatniego w wniosków; 2) zadanie B. Złożenie w terminie 11 miesięcy od Daty Rozpoczęcia kompletnego wniosku o Pozwolenie na Budowę do właściwego organu. W Przypadku składania więcej niż jednego wniosku za zakończenie Etapu uznaje się termin złożenia ostatniego w wniosków. Etap 5: 1) zadanie A: w terminie 17 miesięcy od Daty Rozpoczęcia – Dobudowa drugiego toru na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Turzyn wraz z włączeniem do istniejącej infrastruktury potwierdzone dokonaniem odbioru eksploatacyjnego. W przypadku dokonywania więcej niż jednego odbioru eksploatacyjnego jako zakończenie Etapu uznaje się dokonanie ostatniego odbioru; 2) zadanie B: Wykonanie modernizacji stacji Gryfino w zakresie przejścia podziemnego oraz peronów wraz z niezbędną infrastrukturą potwierdzone dokonaniem odbioru eksploatacyjnego. W przypadku dokonywania więcej niż jednego odbioru eksploatacyjnego jako zakończenie Etapu uznaje się dokonanie ostatniego odbioru. Etap 6: 1) zadanie A: 19 miesięcy od Daty Rozpoczęcia – Oddanie do eksploatacji całości Robót. W przypadku dokonywania więcej niż jednego odbioru eksploatacyjnego jako zakończenie Etapu uznaje się dokonanie ostatniego odbioru; 2) zadanie B: do 16 miesięcy od Daty Rozpoczęcia – Oddanie do eksploatacji całości Robót. W przypadku dokonywania więcej niż jednego odbioru eksploatacyjnego jako zakończenie Etapu uznaje się dokonanie ostatniego odbioru. Etap 7: zadanie A i zadanie B: 6 miesięcy od zakończenia Etapu 5 lub Etapu 6 – Pozostałe Roboty wraz z dokonaniem, wszelkich niezbędnych odbiorów oraz uzyskaniem wymaganych decyzji i pozwoleń. W przypadku, gdy termin na wykonanie Etapu 5 lub Etapu 6 – pozostałe Roboty wraz z dokonaniem wszelkich niezbędnych odbiorów oraz uzyskaniem wymaganych decyzji i pozwoleń. W przypadku, gdy termin na wykonanie Etapu 5 zostanie określony przez Wykonawcę jako wcześniejszy (krótszy), niż termin na wykonanie Etapu 6, to termin na wykonanie Etapu 7 winien być liczony od zakończenia Etapu 6.

przedkładał dokumentację do ponownego zweryfikowania. Inżynier Kontraktu po uznaniu, że jego uwagi zostały uwzględnione, przekazywał dokumentację PLK. Do sprawdzenia otrzymanej dokumentacji Zamawiający powołał Zespół Oceny Projektów Inwestycyjnych³⁹, który miał ją zweryfikować i sporządzić ocenę końcową. Ocena powinna być przekazana przez Przewodniczącego Zespołu projektantowi wraz ze wskazaniem ewentualnych wad oraz terminem ich usunięcia i ponownego przekazania do oceny. Pozytywna opinia Zespołu stanowiła podstawę do zatwierdzenia Projektu.

(akta kontroli str. 325, 340-353,6136-6187)

W sprawie przyczyn z powodu, których proces akceptacji harmonogramów rzeczowo finansowych dla etapu Robót wynosił 230 dni liczonych od daty wpływu pierwszej wersji harmonogramu do daty zaakceptowania ostatniej wersji, w tym z czego wynikał okres półtora miesięcznego weryfikowania przez Inżyniera Kontraktu rewizji nr 3 oraz dwumiesięczny okres uwzględniania przez Wykonawcę uwag Inżyniera Kontraktu z 13 lutego 2019 r., Pierwszy Zastępca Dyrektora Regionu Zachodniego ds. Projektów Unijnych⁴⁰ wyjaśnił, że: *Proces akceptacji HRF przez Inżyniera Kontraktu wydłużył się. Wykonawca przedstawiał HRF nie spełniające warunki kontraktu. Wg Subklauzuli 8.4. „W przypadku zgłoszenia przez Inżyniera uwag do Harmonogramu rzeczowo-finansowego Wykonawca będzie zobowiązany do ich uwzględnienia w terminie 7 dni i ponownie przedłoży, poprawiony Harmonogram rzeczowo-finansowy Inżynierowi do zatwierdzenia. Jeżeli Wykonawca nie uwzględni uwag Inżyniera w powyższym terminie, a przedłożony przez niego Harmonogram rzeczowo-finansowy będzie niezgodny z Umową, Inżynier będzie uprawniony do wstrzymania Robót w całości lub części. Wszelkie konsekwencje takiego wstrzymania obciążą Wykonawcę”.*

(akta kontroli str. 5979, 5986)

Według subklauzul 2.1. umów na wykonanie zadania A i B, Zamawiający miał przekazać Wykonawcy prawo dostępu do Placu Budowy i użytkowania go, w takich terminach, aby umożliwić Wykonawcy działanie zgodne z harmonogramem rzeczowo-finansowym, przedłożonym według subklauzul 8.3⁴¹.

(akta kontroli str. 263, 290)

Zamawiający przekazał Wykonawcy poszczególne place budowy na wykonanie zadania A w terminach od 18 kwietnia 2019 r. do 22 lipca 2021 r. (łącznie 13 lokalizacji w 13 terminach). Place budowy na wykonanie zadania B przekazane zostały w czterech terminach: 13 listopada 2019 r., 22 maja 2020 r., 4 września 2020 r. i 5 listopada 2021 r.⁴². Terminy wykonania przedmiotu umów upływały 24 maja 2020 r. (dla zadania B) i 24 sierpnia 2020 r. (zadanie A).

(akta kontroli str. 5983-5984)

Zastępca Dyrektora wyjaśnił, że: *terminy przekazania przez Zamawiającego prawa dostępu do Placu Budowy i użytkowania Placu Budowy, uzależnione były od terminów zatwierdzenia dokumentacji projektowej i uzyskanych decyzji administracyjnych.*

(akta kontroli str. 6101)

³⁹ Decyzja nr 24/2018 Dyrektora Regionu Zachodniego PLK z 27 września 2018 r. w sprawie powołania Zespołu Oceny Projektów Inwestycyjnych dla zadania: pn. „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych Nr 406, 273, 351”. Dalej: Zespół. W skład Zespołu powołano 31 osób. Decyzja była zmieniana (w związku ze zmianą członków Zespołu) następującymi decyzjami: 47/2018 z 10 grudnia 2018 r., 19/2020 z 22 lutego 2022 r., 8/2022 z 22 lutego 2022 r.

⁴⁰ Dalej: Zastępca Dyrektora.

⁴¹ Zgodnie z subklauzulą 8.3. Warunków Szczególnych harmonogram rzeczowo-finansowy Wykonawca miał przedstawić zamawiającemu w terminie 28 dni od Dnia Rozpoczęcia. Pierwszy harmonogram został przedłożony 3 października 2018 r.

⁴² W dniach: 13 listopada 2019 r., 4 września 2020 r. i 5 listopada 2021 r. przekazano po jednej lokalizacji, 22 maja 2020 r. przekazano prawo dostępu do placu budowy dla 11 lokalizacji.

Prace ujęte w etapach 4-7 do dnia zakończenia kontroli nie zostały wykonane.

(akta kontroli str. 429-438, 5916-5919, 6264)

Inżynier Kontraktu w piśmie do Zamawiającego z 5 sierpnia 2020 r. odnośnie zadania A stwierdził m.in., że: *...Nie zakończono procedowania żadnej z decyzji ULICP⁴³; nie złożono kompletu dokumentacji na rozbiórki; nie złożono projektu budowlano-wykonawczego na tory, ...brak realizacji robót na szlaku Szczecin Gośćław – Szczecin Skolwin oraz Stacji Police... W ciągu 24 miesięcy, w jakich kontrakt jest realizowany Wykonawca rozpoczął jedynie roboty demontażowe torów oraz sieci trakcyjnej. Zdaniem Inżyniera również na chwilę obecną Wykonawca nie posiada odpowiedniego potencjału i nie wykazuje determinacji w celu ukończenia Zadania A w czasie wskazanym w Harmonogramie Dyrektywnym, który przekazał jako podstawę do opracowania aneksu do Umowy. Potwierdzają to składane codziennie Raporty Dobowe, gdzie poziom zatrudnienia jest zerowy, bądź bardzo znikomy (zatrudnienie poniżej 10 pracowników fizycznych) i dotyczy tylko robót rozbiórkowych i porządkowych.*

(akta kontroli str. 4837-4838)

Inżynier Kontraktu powiadomił Zamawiającego 28 sierpnia 2020 r. odnośnie zadania A, że Koncepcja projektowa (Etap 1) złożona została w terminie (24 września 2018 r.). Etap spełniony został warunkowo (brak niwelety), natomiast zatwierdzenie koncepcji nastąpiło 26 lutego 2020 r. Wykonawca nie składał wniosków o ULLK⁴⁴ (Etap 2). W ramach Etapu 3 Wykonawca przekazał w wymaganym terminie projekt budowlany dla całego zakresu robót, ale po weryfikacji Inżyniera Kontraktu nie została zatwierdzona kompletna, wielobranżowa dokumentacja pozwalająca na kompleksową realizację prac na każdym z odcinków. Etap 4 - do 28 lutego 2022 r. nie zostały złożone wnioski o wydanie pozwolenia na budowę.

(akta kontroli str. 429-431, 5979-5980, 6265, 6584)

Inżynier Kontraktu 8 lipca 2020 r. wskazał Zamawiającemu⁴⁵ odnośnie zadania B, że Wykonawca złożył koncepcję projektową w terminie zakończenia Etapu 1, ale akceptację uzyskała jej druga wersja z 26 lutego 2019 r. W ramach Etapu 2 Wykonawca złożył wnioski o wydanie decyzji ULICP w kontraktowym terminie 24 października 2018 r., ale na 8 lipca 2020 r. uzyskał decyzje Wojewody Zachodniopomorskiego dla sześciu z 12 wymaganych decyzji. Zadanie tego Etapu nie zostało zrealizowane. Wykonawca z jednodniowym opóźnieniem przekazał w ramach Etapu 3 komplet 9 projektów architektoniczno-budowlanych, z czego żaden nie uzyskał akceptacji Zamawiającego. Na 24 maja 2020 r. Wykonawca posiadał zaakceptowany jedynie projekt budowlano-wykonawczy branży peronowej dla stacji Gryfino. Dotychczasowe projekty zawierały m.in. szereg uchybień i błędów oraz braków uzgodnień. Etap 4. Do daty kontraktowego Czasu na ukończenie Wykonawca nie uzyskał żadnego pozwolenia na budowę dla realizacji robót na zadaniu B, ze względu na brak wykonania poprawnych projektów. Etap nie został wykonany. Z Etapu 5 Wykonawca rozpoczął realizację prac na stacji Gryfino. Natomiast odnośnie Etapów 6 i 7 nie podjęto działań w celu ich wykonania.

(akta kontroli str. 5916-5919)

Zamawiający opracował procedurę „Bezpieczne projektowanie infrastruktury kolejowej i zasady współpracy z projektantami”, obejmującą m.in. zadania z zakresu odbioru dokumentacji projektowej.

(akta kontroli str. 6136-6187)

⁴³ Decyzja o ustalenie lokalizacji inwestycji celu publicznego.

⁴⁴ Wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

⁴⁵ Pismo 824/IK-PKP-SKM-B/2020/AZ z 8 lipca 2020 r.

Według stanu na 28 lutego 2022 r. opracowanych łącznie było 14 projektów wykonawczych⁴⁶. Analiza czynności Zamawiającego w stosunku do projektu „Przystanek osobowy Goleniów Park Przemysłowy” m.in. wykazała, że były one podejmowane zgodnie z ww. procedurą oraz sprawdzono m.in. spełnianie warunków określonych w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowie kolejowe i ich usytuowanie⁴⁷ i nie stwierdzono niezgodności.

(akta kontroli str. 6110-6135)

Według stanu na 28 lutego 2022 r. roboty budowlane obejmujące zadania A (podzielone na 11 lokalizacji) miały być prowadzone na podstawie siedmiu złożonych zgłoszeń⁴⁸ i wymagały uzyskania 11 pozwoleń na budowę. Do 28 lutego 2022 r. nie zostały złożone wnioski o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę. Prace objęte doręczonym zgłoszeniem budowy nie były wykonywane w czterech z 11 lokalizacji. W pozostałych przypadkach stwierdzono rozbieżności między terminem zamierzonego rozpoczęcia robót budowlanych (określonym w zgłoszeniu), a datą przystąpienia do wykonywania robót budowlanych (które wynosiły od 269 do 1010 dni⁴⁹). Prace obejmujące zadanie B podzielone zostały na 13 lokalizacji. Do ich wykonania niezbędne było: uzyskanie 10 decyzji o pozwoleniu na budowę, z czego według stanu na 28 lutego 2022 r. uzyskano cztery decyzje⁵⁰, a prace wykonywano na podstawie dwóch⁵¹. Zostało złożonych także dziewięć zgłoszeń, z czego w przypadku pięciu zgłoszeń przystąpiono do realizacji prac.

(akta kontroli str. 6264-6267)

Dyrektor Projektu wyjaśnił, że: *Zamawiający zawarł umowę z Wykonawcą na opracowanie projektów budowlanych i wykonanie robót budowlanych (projektu i buduj). Do podstawowych obowiązków Wykonawcy należy wykonanie projektów budowlanych zgodnie ze sztuką budowlaną, zasadami prawa i wiedzą techniczną. Nie zostały złożone wnioski o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę ponieważ Wykonawca nie wykonał prawidłowo dokumentacji budowlanej która jest załącznikiem do wniosku o pozwolenie na budowę. Przedstawiona dokumentacja nie uzyskała akceptacji Inżyniera Kontraktu jak i Zamawiającego ponieważ była wykonana niedbale, o niskiej jakości. Niektóre z wersji dokumentacji technicznej, posiadają kilkukrotne rewizje. Tempo wykonywania prac było bardzo słabe. Niezłożenie wniosków o wydanie pozwoleń na budowę w terminach nastąpiło z przyczyn dotyczących wyłącznie Wykonawcy. Powodem niewykonywania prac budowlanych oraz przerwy między terminem zamierzonego rozpoczęcia a datą przystąpienia do robót była słaba (nadal jest) mobilizacja Wykonawcy w sprzeczcie i potencjale ludzkim, problemy finansowe wykonawcy, problemy z płatnościami dla podwykonawców – Łączna kwota na rzecz podwykonawców zapłacona przez Zamawiającego to koszt około 16,1 mln PLN. Wykonawca nie przystępował do udzielonych zamknięć torowych. Zakres prac budowlanych wykonanych do tej pory na obu Zadaniach jest niewielki co prowadzi do wniosku, iż jego wydajność oraz jakość pracy nie przedkłada się w żaden sposób na zaawansowanie zarówno finansowe jak i rzeczowe obu Kontraktów. Wykonawca stara się przełożyć odpowiedzialność za opóźnienia w realizacji zadania na Zamawiającego i Inżyniera. Okoliczność, że Wykonawca wykonuje swoje obowiązki z opóźnieniem nie oznacza*

⁴⁶ Z tego: siedem na zadanie A i siedem na zadanie B.

⁴⁷ Dz.U. z 1998 r. Nr 151, poz. 987 ze zm.

⁴⁸ Jedno zgłoszenie obejmowało więcej niż jedną lokalizację.

⁴⁹ W pozostałych pięciu przypadkach różnice między zamierzonym terminem rozpoczęcia a datą przystąpienia do wykonywania robót wynosiły: 282 dni, 339 dni, 402 dni, 596 dni, 704 dni.

⁵⁰ Dаты złożenia wniosków o wydanie decyzji: 12 i 20 sierpnia, 24 września i 8 października 2021 r. Dаты uprawomocnienia się decyzji: 4 października, 1, 3 i 13 grudnia 2021 r.

⁵¹ Przystanek Goleniów Park Przemysłowy i Stacja Gryfino Perony,

aprobaty takiego stanu rzeczy przez Zamawiającego, o czym świadczą liczne wezwania Zamawiającego oraz Inżyniera (...).

(akta kontroli str. 6274-6275)

W toku przeprowadzonych oględzin⁵², wybranych lokalizacji zadania A stwierdzono, że na stacji kolejowej Police, przystankach kolejowych: Szczecin-Skolwin, Szczecin-Gocław, Szczecin-Golećcin, nie było pracowników Wykonawcy, prace nie były wykonywane. Na przystanku Szczecin-Żelechowo był jeden pracownik – operator koparki. Pojazd był w ruchu i spotkano go w czasie oględzin na następnym przystanku, tj. Szczecin-Drzetowo. Na stacji Szczecin-Niebuszewo i przystanku Szczecin-Pogodno nie było pracowników, prace nie były wykonywane. Na każdej stacji i każdym z powyższych przystanków kolejowych stwierdzono, że zakres prac będących przedmiotem umowy z 24 lipca 2018 r. nie został wykonany. Na stacji Police najbardziej widocznym elementem dotychczas wykonanych prac jest rozebranie jednego toru kolejowego. Drugi tor, położony od strony przystanku kolejowego Szczecin-Skolwin kończył się przed stacją Police (przed wiaduktem kolejowym nad ul. Piłsudskiego) w Policach. Na przystanku Szczecin-Gocław rozebrano jeden tor i peron kolejowy wyspowy. Na przystanku Szczecin-Skolwin nie były widoczne jakiegokolwiek wykonane prace. Na przystanku Szczecin-Golećcin, Szczecin-Żelechowo i Szczecin-Drzetowo w części zostały wykonane prace pod nowe perony kolejowe, w tym zamontowano częściowo ścianki peronowe. Na przystanku Szczecin-Drzetowo, Szczecin-Żelechowo, Szczecin-Gocław, Szczecin-Stołczyn stwierdzono, że został rozebrany jeden tor. Na stacji Szczecin-Niebuszewo i przystanku Szczecin-Pogodno nie były widoczne jakiegokolwiek wykonane prace, poza ściętą i ułożoną w przyzmy roślinnością na przystanku Szczecin-Pogodno i rozprowadzonym równomiernie tłuczniem na placu za torami na stacji Szczecin-Niebuszewo. Na przystanku Szczecin-Pogodno znajdowała się, wpisana 9 grudnia 2019 r. do rejestru zabytków wiata przystankowa.

(akta kontroli str. 3419-3436)

Zachodniopomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków w udzielonej informacji⁵³, stwierdził m.in., że wpis wiaty do rejestru został dokonany z urzędu, po przeprowadzonym postępowaniu, na podstawie powziętych z mediów informacji o planowanej rozbiorce tego obiektu.

(akta kontroli str. 570-1133, 1136)

W toku prowadzonych oględzin wybranych lokalizacji zadania B⁵⁴, stwierdzono m.in., że na terenie planowanego przystanku kolejowego Szczecin-Łasztownia nie było pracowników Wykonawcy, prace nie były wykonywane, nie zostało stwierdzone wykonanie jakichkolwiek robót. Na przystanku Goleniów Park Przemysłowy stwierdzono wykonywanie prac przy peronie kolejowym przeznaczonym dla przyjeżdżających od strony Szczecina i wsiadających w kierunku do Goleniowa. Były wykonane ścianki peronowe, pracownicy wykonywali prace przy nawierzchni peronu. W czasie oględzin na terenie placu budowy znajdowało się 10 pracowników Wykonawcy. Na stacji Szczecin-Dąbie nie zostało stwierdzone wykonanie jakichkolwiek prac określonych w umowie z 24 lipca 2018 r. (w tym przejścia podziemnego), nie było pracowników Wykonawcy. Na stacji Szczecin-Podjuchy nie zostało stwierdzone wykonanie jakichkolwiek prac, nie było pracowników Wykonawcy. Na przystanku Daleszewo wykonano modernizację peronu nr 1, peron nr 2 nie został zmodernizowany. Na stacji Gryfino stwierdzono, że były rozpoczęte roboty budowlane przy przejściu podziemnym prowadzącym z kierunku miasta na

⁵² Przeprowadzonych 24 stycznia 2022 r.

⁵³ Złożonej w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit f ustawy o NIK.

⁵⁴ Oględziny przeprowadzono 28 stycznia 2022 r.

perony 1, 2 i 3 oraz przy szybie windy na peronie nr 3. Miejsce, z którego ma być wejście do windy z poziomu peronu było ogrodzone. W dniu oględzin prace nie były wykonywane, nie było pracowników Wykonawcy. Peron nr 2 nie został zmodernizowany. Peron nr 3 został częściowo zmodernizowany, oprócz rejonu przejścia podziemnego i windy. Na przystanku Czepino nie zostało stwierdzone wykonanie jakichkolwiek prac, nie było pracowników Wykonawcy.

(akta kontroli str. 3447-3449)

Zastępca Dyrektora wyjaśnił, że: *ostatnie prowadzone prace związane z remontem na stacji Gryfino: Przejście podziemne - została zdjęta okładzina i odsłonięty strop. Prace nie są kontynuowane od końca 2020 r. Szyb windy - aktualnie trwają prace ciesielsko-zbrojarskie związane z budową płyty dennej szybu windowego.* Odnośnie wskazania przyczyn przerwania rozpoczętych prac, oraz czy w ocenie Zamawiającego nie następuje proces niszczenia już wykonanych prac, Zastępca Dyrektora wyjaśnił, że: *brak lub niewielki potencjał Wykonawcy skierowany do realizacji przedmiotowego Kontraktu; Wszelkie czynności związane z oceną czy kontrolą prowadzonych przez Wykonawcę robót realizowane są w ramach umowy na Zarządzanie i sprawowanie nadzoru nad realizacją zadań inwestycyjnych w ramach Projektu „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351”. Inżynier jest zobowiązany do prowadzenia nadzoru inwestorskiego nad wszystkimi pracami projektowymi i Robotami objętymi Kontraktami w pełnym zakresie obowiązków wynikających z przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane.*

(akta kontroli str. 5976)

Zgodnie z Umową o Współpracy i przyjętymi uchwałami Zarządu Spółki głównym zadaniem Spółki, w ramach realizacji Projektu, było wykonanie zadania A i zadania B w przyjętych terminach i zakresie. Zadania te nie zostały wykonane, co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 222-255, 1268-1322)

Wykonawca zadań A i B w udzielonej informacji⁵⁵ odnośnie przyczyn niewykonania zadania A i B w terminach określonych w umowach z 24 lipca 2018 r. stwierdził m.in., że: (...) 1. *Opóźnienia w zatwierdzaniu dokumentacji projektowej oraz brak udziału Spółki (...) jako Wykonawcy w posiedzeniach Zespołu Opiniowania Dokumentacji Projektowej (ZOPI) - Zadanie A i B (...). Właściwe przepisy/postanowienia Umowy: Naruszenie przez Zamawiającego SubKlauzuli 5.2 Warunków Szczególnych kontraktu, pkt 4.4.1 PFU oraz art. 354 § 2 k.c. Inżynier Kontraktu tj. Personel Zamawiającego (za działania oraz zaniechania którego Zamawiający odpowiada jak za działania własne), jest zgodnie z Umową odpowiedzialny za opiniowanie i zatwierdzanie dokumentacji projektowej. Czas na zatwierdzenie lub wniesienie uwag wynosi maksymalnie 21 dni. Wykonawca nie został zaproszony na żadne posiedzenie Komisji ZOPI, chociaż obowiązek udziału w tychże przewiduje wprost pkt 4.4.1 PFU.* 2. *Brak ustalenia oraz egzekwowania zasad prowadzenia zmian do umowy w sytuacji, w której konieczne jest wykonanie dodatkowej/zamiennej dokumentacji projektowej - Zadanie A i B (...).* 3. *Brak możliwości zaprojektowania oraz wybudowania wskazanej w PFU sieci trakcyjnej typu YC120-2CS150 - Zadanie A PFU przewiduje, że Wykonawca ma zaprojektować oraz wybudować sieć trakcyjną typu YC120- 2CS150. Jest to sieć „ciężka” przeznaczona do szybkiej jazdy na prostych odcinkach - specyfikacja (Dokumentacja Techniczno-Ruchowa) tego typu sieci nie przewiduje w ogóle rozwiązań na łukach. Linia kolejowa nr 406, na której jest*

⁵⁵ Informacja udzielona w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

realizowane Zadanie A ma ok. 120 łuków o promieniu poniżej 1000 m, w tym łuków o promieniu 250-500 metrów jest ponad 80. Od strony projektowej liczba łuków wymusza stosowanie rozwiązań indywidualnych w znacznej skali. Co istotne, rodzaj sieci został doprecyzowany przez Zamawiającego dopiero na etapie wyjaśnień do SIWZ. Wcześniej, tj. w studium wykonalności była przewidziana sieć „lekka”, tj. bardziej elastyczna. Z analiz na etapie studium wynikało, że sieć „lekka” będzie wystarczająca do planowanego ruchu kolejowego, również dla pociągów towarowych. (...). 4. Brak możliwości zaprojektowania oraz wykonania wiaduktu kolejowego w km 1+222 nad ul. Dąbrowskiego oraz wiaduktu kolejowego w km 2+871 nad ul. Ku Słońcu - Zadanie A. (...) 5. Brak możliwości uzgodnienia punktów styku dla obszaru Węzła Łęčno z inwestycją zrealizowaną przez Gminę Miasto Szczecin w ramach zadania inwestycyjnego pn. „Obwodnica Śródmiejska Szczecina - Etap VI, Budowa ulicy od ul. Niemierzyńskiej do al. Wojska Polskiego z budową Węzła Łęčno z niezbędnym odcinkiem do ul. Mickiewicza w Szczecinie z uwagi na brak przekazania przez Zamawiającego niezbędnej do tego kompletnej dokumentacji - Zadanie A. (...). 6.

Podejmowane przez Zamawiającego próby zmiany zakresu rzeczowego Umowy na podstawie jednostronnego oświadczenia - p.o. Szczecin Żydowce oraz stacja Szczecin Podjuchy - Zadanie B. (...) 7. Istotna zmiana zakresu rzeczowego na stacji Szczecin Zdroje, mająca wpływ na proces projektowy - Zadanie B. (...) Zasadniczo problemy te można w sposób bardzo ogólny pogrupować w następujący sposób: 1) Przeszkody wynikające z braku przejścia odpowiedzialności przez Zamawiającego za skutki niezamieszczenia w PFU wszystkich informacji wymaganych przepisami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego. (...). Wyjaśniamy, że rzetelna identyfikacja wystąpienia odmiennych warunków geologicznych, była możliwa dopiero po uzyskaniu pełnego dostępu do terenu kolejowego, celem przeprowadzenia właściwych badań geotechnicznych i po zatwierdzeniu Dokumentacji Geologiczno-Inżynierskiej (DGI), która to dokumentacja została odebrana przez Wykonawcę 30.07.2019 r. Wówczas to Wykonawca posiadał wiedzę i uzasadnioną podstawę do zgłoszenia roszczenia. Wcześniejsze zgłoszenie roszczenia byłoby przedwczesne ze względu na brak dowodów potwierdzających rzeczywisty stan warunków gruntowo-wodnych, umożliwiających ich porównanie z wynikami udostępnionymi na Zadaniu A oraz z ogólnym opisem przedmiotu zamówienia na Zadanie B (Zamawiający na Zadanie B w ogóle nie dostarczył wyników badań). (...) Zamawiając miał zatem świadomość, że identyfikacja warunków możliwa jest dopiero przez Wykonawcę i dopiero wyniki prawidłowo wykonanych badań pozwolą na określenie zakresu prac projektowych oraz robót, dlatego przewidział uprawnienie do Zmiany Umowy zgodnie z § 5 ust. 4 Aktu Umowy. Niestety w sytuacji udowodnienia wystąpienia odmiennych warunków, Zamawiający odmówił zawarcia aneksu pomimo istnienia bezspornych podstaw do jego zawarcia. (...). Stwierdzone warunki geologiczne wpłynęły na wydłużenie terminu realizacji Zadania A i zadania B w terminach zadeklarowanych w ofertach i przyjętych w umowach. W aktualnej sytuacji braku współdziałania Zamawiającego przeszkoda ta doprowadzić może jednak nawet do braku możliwości realizacji Przedmiotu Umowy, ponieważ Wykonawca nie ma obowiązku wykonania robót nieujętych w PFU bez zawarcia aneksu. Aktualne relacje pomiędzy stronami nie pozwalają również na założenie, że Spółka T. S.A. mogłaby wykonać te prace na swój koszt przy założeniu późniejszego ustalenia wspólnie z Zamawiającym ich wpływu na czas i koszt realizacji Umowy. Zamawiający oraz Inżynier - co zostało zobrazowane w niniejszym piśmie - wielokrotnie zmieniali bowiem bądź wycofywali swoje oświadczenia oraz deklaracje. (...). Uprowadzając powszechnie znany fakt, że PKP PLK S.A. zawarła umowę z Z. sp. z o.o. zwaną mylnie „wykonawstwem zastępczym” wyjaśniamy, że z posiadanej przez

Wykonawcę wiedzy wynika że: 1) Z. sp. z o.o. realizuje prace tylko w km 11.580-11.630, 11.880-12.880, 14.280-14.455, 16.860-18.825 - z pominięciem km 15,024-15,074, spornych obiektów inżynierskich na Zadaniu A oraz całkowitym pominięciem Zadania B; 2) Z. sp. z o.o. realizuje prace na zgłoszenie, a roboty geotechniczne wymagają uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę - oznacza to, że zakres prac Z. sp. z o.o. nie jest wystarczający do zapewnienia zgodności podtorza i podłoża z wynikami DGI, bądź Z. sp. z o.o. wykonuje prace z naruszeniem przepisów Prawa budowlanego, bez wymaganych decyzji administracyjnych. (...).

(akta kontroli str. 6276-6544)

Wykonawca złożył 14 września 2021 r. pozew w Sądzie Okręgowym w Warszawie, przeciwko Spółce, w którym m.in., stwierdzono, że: 1) W szczególności PFU A i jego załączniki zawierają opis geologiczny nieodpowiadający wymaganiom projektowania geotechnicznego, a zakres przedstawionych badań Zamawiającego nie jest zgodny z wymaganiami normowymi i Wytycznymi badań podłoża gruntowego dla potrzeb budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej Igo-1 (Załącznik do uchwały Nr 760/2016 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 9 sierpnia 2016 r.). Wykonawca do pozwu dołączył opinie Politechniki Gdańskiej, w której m.in. stwierdzono: *Dostępna dla Wykonawcy dokumentacja odnosząca się do warunków gruntowych, wodnych i geotechnicznych była skąpa, pobieżna i o niewielkim zasięgu, a według przywołanych w wytycznych Igo-1: niewystarczająca nawet do właściwego przygotowania studium wykonalności; 2) Znikomy zakres charakterystyki geotechnicznej w Kontrakcie B wskazuje na to, że opis przedmiotu zamówienia jest w tym zakresie niezgodny z wymaganiami normowymi i instrukcją Igo-1 oraz § 19 pkt 4 lit. b Rozporządzenia MI.*

(akta kontroli str. 3300-3418)

Zastępca Dyrektora wyjaśnił, że odpowiedź na pozew Wykonawcy z 14 września 2021 r. złożony w Sądzie Okręgowym w Warszawie jest w trakcie opracowywania (termin na złożenie odpowiedzi na pozew: 29 kwietnia 2022 r.).

(akta kontroli str. 6082-6083)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. PLK do dnia zakończenia kontroli nie wykonała podstawowego obowiązku wynikającego z Umowy o Dofinansowanie i Umowy o Współpracy, tj. nie zrealizowała, wbrew postanowieniom § 3 ust. 1 pkt 2.) ppkt 2.3) Umowy o Współpracy⁵⁶ i załącznika nr 3 do Umowy o Dofinansowanie, zadań A i B w terminach przewidzianych w umowach zawartych z Wykonawcą, tj. odpowiednio do 24 sierpnia i 24 maja 2020 r. Na koniec 2021 r. poziom zaawansowania: rzeczowego wynosił: 12,4% - zadanie A i 8,2% - zadanie B, a finansowego odpowiednio: 12% i 7,8%.

(akta kontroli, str. 222-226, 250,255, 3036-3131, 3419-3449, 6264)

Z raportów miesięcznych Inżyniera Kontraktu wynikało, że głównymi przyczynami niezrealizowania umów były błędy w sporządzanej przez Wykonawcę dokumentacji (w ramach Etapów 1-3), niezyskanie wymaganych pozwoleń na budowę (zadanie Etapu 4 z terminem realizacji: zadanie A 24 lipca 2019 r., zadanie B 24 czerwca 2019 r.).

(akta kontroli, str. 5979-5980)

⁵⁶ Który stanowił, że Strony przewidują realizację przez Podmiot Upoważniony zadań, o których mowa w § 2 ust. 3 w dwóch podstawowych etapach: 2) Etap 2 – realizacja zadań, obejmujący: 2.3) Realizację i finansowanie kontraktów zgodnie z warunkami podpisanych umów z wykonawcami.

Zastępca Dyrektora wyjaśnił, że: *Okoliczność, że Wykonawca wykonuje swoje obowiązki z opóźnieniem nie oznacza aprobaty takiego stanu rzeczy przez Zamawiającego, o czym świadczą liczne wezwania Zamawiającego oraz Inżyniera.*

(akta kontroli, str. 5982)

Zgodnie z postanowieniami subklauzuli 15.2 lit. k) Warunków Szczególnych zawartych umów na wykonanie zadania A i B, w przypadku, gdy zwłoka Wykonawcy w realizacji danego Etapu ujętego w harmonogramie rzeczowo-finansowym przekroczy 60 dni (czas zwłoki jest liczony od czasu, jaki na realizację danego Etapu został przewidziany w Harmonogramie rzeczowo-finansowym) Zamawiający miał prawo do odstąpienia od umowy.

(akta kontroli, str. 278-279, 305-306, 5960)

Zastępca Dyrektora wyjaśnił, że: *Rozwiązanie umów zawartych z T. w 2018 r. i wybór nowego wykonawcy będzie wiązało się z koniecznością podjęcia przez Zarząd Spółki uchwały w przedmiocie wyrażenia zgody na zaciągnięcie zobowiązania (związanej z koniecznością zawarcia nowej umowy z innym wykonawcą).*

(akta kontroli, str. 3475, 3483-3514, 5975)

2. W dwóch postępowaniach, w wyniku których zawarto umowy na wykonanie zadania A i zadania B

a) Ustalenie wartości zamówień, wbrew przepisowi art. 33 ust. 1 pkt 2) Pzp⁵⁷, nastąpiło na podstawie dokumentacji przedprojektowej – Studium Wykonalności „Szczecińska Kolej Metropolitalna” w ramach opracowania „Wzmacnianie obszaru funkcjonalnego poprzez integracje systemu transportu publicznego na obszarze Szczecińskiego obszaru Metropolitalnego”, zamiast na podstawie programu funkcjonalno-użytkowego. Na dzień ustalenia wartości zamówienia, tj. 2 lutego 2017 r., według zapisów w protokołach postępowań i według dokumentów zamieszczonych w aktach postępowań o udzielenie ww. zamówień publicznych, Spółka nie posiadała programu funkcjonalno-użytkowego, o którym mowa w rozporządzeniu w sprawie pfu. Studium nie było programem funkcjonalno-użytkowym, o którym mowa w art. 31 ust. 3 Pzp, zgodnie z którym program funkcjonalno-użytkowy obejmuje opis zadania budowlanego, w którym podaje się przeznaczenie ukończonych robót budowlanych oraz stawiane im wymagania techniczne, ekonomiczne, architektoniczne, materiałowe i funkcjonalne. W myśl § 15 rozporządzenia w sprawie Pfu program funkcjonalno-użytkowy służy do ustalenia planowanych kosztów prac projektowych i robót budowlanych, przygotowania oferty szczególnie w zakresie obliczenia ceny oferty oraz wykonania prac projektowych.

(akta kontroli str. 1138-1267, 1329-1329-1333, 1804, 1841-1845, 2253)

Zastępca Dyrektora wyjaśnił, że: *Wartość szacunkowa przedmiotowych zamówień została opracowana przez Zespół Projektowy we współpracy z Koordynatorem ds. Budowy Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej w Stowarzyszeniu Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Koszty prac projektowych oszacowane zostały w oparciu o doświadczenia z realizacji projektów o zbliżonym charakterze oraz wiedzę ekspercką oraz na podstawie „Środowiskowych zasad wycen projektowych - 20102 Rozdział 1 Postanowienia ogólne Poradnik dla projektantów i inwestorów” wydane przez Izbę Projektowania Budowlanego, Warszawa 2012. (...) Poziom przyjętych cen oparty został na wielkościach cen z I kwartału 2015 r. Koszty budowy modernizacji infrastruktury kolejowej oraz obiektów dla ruchu pasażerskiego oszacowane zostały*

⁵⁷ Zgodnie, z którym wartość zamówienia na roboty budowlane ustala się na podstawie: planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym, jeżeli przedmiotem zamówienia jest zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych w rozumieniu ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane.

na podstawie zwiarytowania zakresu prac budowlanych w poszczególnych branżach według stanu z 2016 r. Koszt inwestycji oszacowano wg kosztorysów opartych na SEKONCENBUD 2015 r. Następnie wyceny były kilkakrotnie weryfikowane i ich aktualność potwierdzana także po opracowaniu PFU.

(akta kontroli str. 5981)

Kierownik Kontraktu (w okresie od 19 grudnia 2016 r. do 31 grudnia 2020 r.)⁵⁸, wyjaśnił, że: *ustalenie wartości robót zamówień publicznych dla obu Zadań Projektu Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej zostało ustalone na podstawie Programu Funkcjonalno-Użytkowego wynikającego wprost z założeń Studium Wykonalności "Szczecińska Kolej Metropolitalna". Dane finansowe, ich poprawność oraz aktualizacja były potwierdzane przez Lidera Projektu - Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, który odpowiadał za budżet całego Projektu.*

(akta kontroli str. 21-22, 26, 6557)

W toku kontroli dokonano obliczeń jednoznacznie wskazujących, że ustalenia łącznej wartości zamówienia na wykonanie zadania A i B dokonano na podstawie Studium Wykonalności Etap VII Uszczegółowienie analiz dla wybranej opcji modernizacji linii Raport podsumowujący (aktualizacja czerwiec 2016 r.).

(akta kontroli str. 6263)

b) Przy przeprowadzaniu postępowań na wykonanie zadania A i B nie była przestrzegana procedura 18 Podręcznika (Procedura opracowania Opisu Przedmiotu Zamówienia / Programu Funkcjonalno-Użytkowego), tj.: brak udokumentowania działań z pkt. 1, 2, 3 i 4 procedury (brak list sprawdzających i dokumentu OPZ/PFU) zatwierdzonych przed 2 lutym 2017 r., tj. daty ustalenia wartości szacunkowej zamówienia w obu postępowaniach; brak udokumentowania działań z pkt. 6 i 7.

(akta kontroli str. 6202-6204)

Dyrektor Projektu wyjaśnił, że: *Brak udokumentowania działań z pkt 1, 2, 3 i 4 procedury a także działania odnośnie pkt 6 i 7 nie oznacza, że danej procedury nie wykonano. Postępowano według zasad obowiązujących w Spółce PKP PLK S.A*

(akta kontroli str. 14-16, 23-25, 6275)

Wymóg udokumentowania przeprowadzonych działań wynikał wprost z procedury.

c) Przy przeprowadzaniu postępowań na wykonanie zadania A i B nie była przestrzegana procedura 19 Podręcznika (Procedura określająca zasady udzielania zamówień publicznych w oparciu o ustawę Prawo zamówień publicznych), tj.: 1) brak udokumentowania działań z pkt. 1, 2 (poza dwustronicowym dokumentem „Ustaleniem wartości szacunkowym zamówień” wspólnym dla obu zamówień). 2) Wbrew postanowieniom pkt. 3 procedury, SIWZ nie została opracowana w oparciu o OPZ/PFU. W obu postępowaniach po 2 lutym 2017 r. opracowywano równolegle wszystkie części SIWZ, w tym opis przedmiotu zamówienia i program funkcjonalno-użytkowy.

(akta kontroli str. 6205-6209)

Dyrektor Projektu wyjaśnił, że: *PFU zostało przekazane w dniu 16 maja 2017 r. poprzez dysk K. Pozostałe informacje zostały ustalone przez zespół podczas opracowywania SIWZ - czego odzwierciedleniem jest zaakceptowane i opublikowane SIWZ. (...). W aktach nie ma dokumentu zatwierdzającego PFU z określoną datą oraz dokumentów potwierdzających, że po dacie zatwierdzenia PFU przystąpiono do sporządzania SIWZ.*

(akta kontroli str. 6275)

⁵⁸ Dalej: Kierownik Kontraktu.

d) Zamawiający po otrzymaniu od Wykonawcy (który złożył w postępowaniu na wykonanie zadania A ofertę nr 2) wyjaśnień, złożonych w trybie art. 87 ust. 1 Pzp, na pytania skierowane do niego 31 sierpnia 2017 r., nie zrealizował wskazanego przez głównego specjalistę w Zespole Harmonogramów Inwestycyjnych Centrum Realizacji Inwestycji⁵⁹ (powołanego, jako ekspert⁶⁰) działania, tylko uznał udzielone wyjaśnienia za wystarczające i następnie udzielił zamówienia.

W stanowisku z 15 września 2017 r. (przekazanym m.in. do sekretarza komisji przetargowej i Kierownika Kontraktu) powołany ekspert stwierdził m.in., że: *1. wyjaśnienia T. zawierają szereg odniesień do zakresu rzeczowego kontraktu, więc na pewno więcej w tej sprawie do powiedzenia będzie miał Zespół Projektowy. (...).*

W protokole z posiedzenia komisji przetargowej z 27 września 2017 r. m.in. stwierdzono, że: *wezвано: w dniu 31 sierpnia 2017 r. wykonawcę nr 2 do wyjaśnień wykonania etapu 5 i 6 zadania. (...). W dniu 13 września 2017 r. Zamawiający otrzymał drogą elektroniczną odpowiedź (oryginał w dn. 15 września 2017 r.). Równocześnie w tym samym dniu skierowano te wyjaśnienia do Zespołu Projektowego oraz do Zespołu Harmonogramów Inwestycyjnych Centrum Realizacji Inwestycji (ZHI CRI) celem przeprowadzenia analizy. W dniu 15 września 2017 r. przedstawiciel ZHI CRI udzielił odpowiedzi, w której zawarł drobne spostrzeżenia, jednak ostateczną ocenę sędował na Zespół Kierownika Kontraktu (IRE5/6/3). IRE5/6/3 uznał przedstawione wyjaśnienia jako wystarczające. W załączonym do protokołu zbiorczym zestawieniu przyznanej punktacji wskazano m.in., że Wykonawca, który złożył ofertę nr 2 skrócił terminy realizacji Etapów 5 i 6 o 20 miesięcy; Wykonawca, który złożył ofertę nr 1 o 10 miesięcy, Wykonawca, który złożył ofertę nr 3 o osiem miesięcy, a Wykonawca, który złożył ofertę nr 4 o pięć miesięcy.*

(akta kontroli str. 1561-1562, 1568-1572, 1585-1618, 1621-1623, 1627-1631)

Zastępca Dyrektora wyjaśnił, że: *Zamawiający po otrzymaniu od Wykonawcy (który złożył ofertę nr 2 i któremu następnie udzielono zamówienia na wykonanie ww. Zadania A) 13 września 2017 r. wyjaśnień, złożonych w trybie art. 87 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych na pytania skierowane do niego 31 sierpnia 2017 r. nie wystąpił o ich uzupełnienie, tylko uznał udzielone wyjaśnienia za wystarczające, nie odrzucił oferty i następnie udzielił zamówienia - ponieważ Komisja działająca w oparciu o stanowisko Eksperta oraz na podstawie oceny złożonych wyjaśnień i przedłożonych dowodów dokonanej przez przedstawicieli komórki merytorycznej (zespołu projektowego) podjęła decyzję o tym, że wykonanie zamówienia z zaproponowanymi przez Wykonawcę zastosowanymi technologiami i zakresem Robót jest możliwe. (...).*

(akta kontroli str. 5986)

W uzupełnieniu złożonych wyjaśnień Zastępca Dyrektora stwierdził, że: *(...) PKP PLK SA (Region Zachodni) działając jako zamawiający w kontrolowanym postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego wykonała wszelkie czynności zgodnie z przepisami ustawy Prawo zamówień publicznych, a tym samym dokonany wybór oferty najkorzystniejszej stanowił czynność prawidłową tak w świetle przepisów ustawy Prawo Pzp, jak i dokumentów postępowania. Prawidłowość powyższych czynności została potwierdzona przez Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych (a więc organ administracji wyspecjalizowany w ocenie postępowań o udzielenie zamówienia oraz posiadający legitymację w postaci ustawowego upoważnienia do kontroli postępowań o udzielenie zamówienia). Nadto, wybór oferty*

⁵⁹ Dalej: ZHI CRI.

⁶⁰ W dokumencie powołania stwierdzono m.in., że członkowie komisji przetargowej będą obradować, biorąc pod uwagę uwagi i wnioski (wyliczenia) przedstawione przez powołanego eksperta.

najkorzystniejszej nie był kwestionowany przez pozostałych uczestników postępowania w drodze odwołania kierowanego do Krajowej Izby Odwoławczej. (...). komisja przetargowa jako organ kolegialny podejmuje decyzje wspólnie przez wszystkich jej członków. Błędna jest zatem próba przypisania konkretnemu członkowi komisji braku zajęcia stanowiska czy niewłaściwego postępowania. Nadto, całkowicie niezrozumiałym jest zarzut dotyczący formy podejmowania decyzji przez komisję przetargową. W tym zakresie niedopuszczalne jest dokonywanie analizy poszczególnych maili członków komisji oraz innych pracowników i tylko na tej podstawie wyprowadzania wniosków dotyczących oceny złożonej oferty, w szczególności w zakresie np. terminów udzielania odpowiedzi przez pracowników spółki. Działanie takie, które polega na absolutnie wybiórczej ocenie fragmentu (np. jednej wiadomości mailowej) nie może stanowić podstawy do zakwestionowania całokształtu czynności podejmowanych w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.

(akta kontroli str. 6101-6103)

Przywołana korespondencja mailowa była prowadzona między powołanymi w postępowaniach na wykonanie zadania A i B ekspertami, a Kierownikiem Kontraktu na realizację zadania A i B, który był jednocześnie członkiem komisji przetargowej i osobą wyznaczoną przez Zamawiającego w obu postępowaniach, zgodnie z przepisem art. 20a⁶¹ ust. 4 Pzp, do pełnienia nadzoru nad realizacją udzielonego zamówienia.

(akta kontroli str. 1805-1806, 2255)

Niniejsza kontrola była prowadzona m.in. pod względem kryterium rzetelności. Zgodnie z którym NIK analizuje m.in. czy: 1) jeśli nie jest wymagane formalne uzasadnienie, można ustalić podstawy i motywy rozstrzygnięcia sprawy (przyjmując, że każde rozstrzygnięcie uznaniowe powinno być sprawdzalne, możliwe do zweryfikowania pod kątem przesłanek jego wydania); 2) nie występuje skłonność do lekceważenia wymogów dotyczących prowadzenia dokumentacji, traktowania ich jako uciążliwej biurokracji, podczas gdy często te właśnie formalności stanowią główny element przejrzystości transakcji z udziałem majątku publicznego.

Kierownik Kontraktu wyjaśnił, że: *Większość uwag odnoszących się do oceny Ofert Wykonawcy winna być kierowana do Przewodniczącego Komisji przetargowej jako osoby odpowiedzialnej za jej prace. Chcąc jednak odnieść się do uwag informuję, że: zespół projektowy nie odnosił się do uwag ZHI CRI gdyż najprawdopodobniej nie dostał takiego polecenia ani od przełożonych, ani też od Przewodniczącego Komisji Przetargowej. (...) Wyjaśnienia Wykonawcy należy odnieść do zakresu i specyfiki robót przewidzianych do realizacji w ramach Zadania A, gdzie większość prac może być realizowana na Zgłoszenie, a ruch na linii jest prowadzony jedynie po jednym torze. Dodatkowo prace mogą być realizowane na wielu frontach oraz w podziale na niezależne branże co w znacznej mierze uwiarygadniało założenia Wykonawcy co do ich realizacji. Należy przy tym zauważyć, iż żaden z kontroferentów nie kontestował takiego podejścia. Dodatkowo wskazać należy sposób samego szacowania maksymalnego czasu realizacji, który w okresie przygotowań do postępowania o udzielenie zamówienia wynikał z możliwego dla Projektu maksymalnego horyzontu czasowego i nie był tylko ograniczony kwestiami technicznymi. Powyższe nie wzbudziło także zastrzeżeń podczas kontroli uprzedniej Prezesa Zamówień Publicznych, która poprzedzała zawarcie Umowy z Wykonawcą.*

(akta kontroli str. 6558)

⁶¹ Art. 20a dodany przez art. 1 pkt 31 ustawy z dnia 22 czerwca 2016 r. (Dz.U.2016.1020) zmieniającej nin. ustawę z dniem 14 stycznia 2017 r.

Wbrew wyjaśnieniom Zastępcy Dyrektora, Kierownik Kontraktu stwierdził, że czynności wskazane do wykonania przez powołanego w postępowaniu eksperta, faktycznie nie zostały przeprowadzone. Do zrealizowania prac związanych z wykonaniem zadania A niezbędne było, poza zgłoszeniami, uzyskanie 11 pozwoleń na budowę, a do dnia zakończenia czynności kontrolnych, nie został złożony żaden wniosek o ich uzyskanie.

(akta kontroli str. 6265-6266, 6584)

3. Z powodu braku realizacji zadania A i zadania B, Zamawiający nie wykonał postanowień § 7 uchwały nr 592/2017 z 30 maja 2017 r. Zarządu Spółki, zmienionego § 1 pkt 2 uchwały nr 332/2018 z 24 kwietnia 2018 r. Zarządu Spółki, w której określone zostały kwoty i terminy sfinansowania zobowiązań związanych z realizacją powyższych zadań w łącznej kwocie 530 733 067,57 zł netto, w tym za lata 2018-2021 do 528 923 804,93 zł. Wykonanie finansowe na 31 grudnia 2021 r. wynosiło dla zadania A 12%, a zadania B 7,8%.

(akta kontroli str. 1317-1320, 6264)

Zastępca Dyrektor wyjaśnił, że: *uchwała nr 332/2018 z dnia 24 kwietnia 2018 r. odnośnie terminów i kwot sfinansowania zobowiązań związanych z wykonaniem Zadań A i B nie została wykonana ze względu na opóźnienia w realizacji projektu, będące efektem działań Wykonawcy...*

(akta kontroli str. 5975)

Dyrektor Regionu Zachodniego 11 stycznia 2017 r. stwierdził, że projekty umów o współpracy oraz partnerstwa są zgodne z wcześniejszymi ustaleniami, co do zakładanych terminów realizacji jak i zakresu robót po stronie PKP PLK S.A.

(akta kontroli str. 1268)

1.2. Organizacja nadzoru realizacji zadania Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.

Nadzór nad realizacją udzielonych zamówień wykonywał w pierwszej kolejności Inżynier Kontraktu na podstawie zawartej umowy o Sprawowanie Nadzoru.

(akta kontroli str. 6583)

Inżynier Kontraktu składał Zamawiającemu m.in. raporty miesięczne. Pierwszy za sierpień 2018 r. sporządzono 11 września 2018 r. Raport 42 za styczeń 2022 r. sporządzono 15 lutego 2022 r. W każdym z raportów miesięcznych od nr 1 do nr 9, tj. za okres od sierpnia 2018 do kwietnia 2019 r. w części raportu: „Opis problemów i zagrożeń występujących przy Realizacji robót wraz ze wskazaniem wpływu na HRF⁶² i terminy zakończenia Umowy na Roboty oraz propozycje ich rozwiązania” dla umów na zadanie A i zadanie B stwierdzał, że: *Na obecnym etapie prac nie stwierdza się występowania zagrożeń w terminowej realizacji zadania.*

(akta kontroli str. 2551-2943, 2578, 2583, 2595, 2602, 2614, 2622, 2630, 2639)

W raporcie nr 10 za maj 2019 r. stwierdzono m.in.: *Opis problemów i zagrożeń występujących przy realizacji Robót wraz ze wskazaniem wpływu na HRF i termin zakończenia Umowy na Roboty oraz propozycje ich rozwiązania. Inżynier w 10 maja 2019 r. poinformował Wykonawcę o tym, iż w porozumieniu z Zamawiającym, uznaje dotychczasowe tempo prac za niezadowalające. Inżynier zwrócił uwagę na przedłużający się etap projektowania powiązany z niską jakością powstającej dokumentacji. W nawiązaniu do złożonej przez Wykonawcę aktualizacji*

⁶² Harmonogram Rzeczowo-Finansowy.

Harmonogramu robót, Inżynier wezwał Wykonawcę do potwierdzenia prawidłowości założeń przyjętych w tym dokumencie oraz do potwierdzenia braku zagrożeń dla terminowej realizacji całego Kontraktu jak i Kamieni milowych, gdyż w ocenie Inżyniera terminy są w obecnej chwili mocno zagrożone. (...) w piśmie z 23 maja 2019 r. Inżynier ponownie wyraził zaniepokojenie stanem realizacji Kontraktu i poziomem zaangażowania Wykonawcy w jego realizację. W opinii Inżyniera należy wskazać na poważne zagrożenia dla terminowej realizacji czynności projektowych i robót. W ślad za tym, Inżynier w trybie klauzuli 3.3 Warunków Kontraktu wydał Wykonawcy Polecenie przyspieszenia tempa realizacji Kontraktu oraz w trybie klauzuli 8.6 WK wezwał Wykonawcę do złożenia raportu opisującego metody, jakie Wykonawca proponuje przyjęć w celu przyspieszenia postępu i zagwarantowania ukończenia robót w terminie przewidzianym w Umowie, w odniesieniu do całości Kontraktu jak i poszczególnych jego etapów (...).

(akta kontroli str. 2646)

W sprawie przeanalizowania przez Zamawiającego efektów pracy Inżyniera Kontraktu i uzyskania wyjaśnień, z jakich przyczyn przez dziewięć miesięcy, tj. ponad 1/3 okresu wykonania umów na zadanie A i zadanie B raporty nie przedstawiały informacji o zagrożeniach w realizacji terminów wykonania obu zadań, a po upływie 40% terminu wykonania zadania A i 45% terminu wykonania zadania B (na rok przed jego umownym zakończeniem) Inżynier informuje, że należy wskazać na poważne zagrożenia dla terminowej realizacji czynności projektowych i robót zwłaszcza, że dopiero w maju 2019 r. Inżynier zatwierdził harmonogramy rzeczowo-finansowe, Zastępca Dyrektora wyjaśnił, że: *Efekty pracy Inżyniera Kontraktu są analizowane na bieżąco przez Zamawiającego jednakże Zamawiający nie wystąpił do Inżyniera o odrębne wyjaśnienia w zakresie wskazanym w pytaniu.*

(akta kontroli str. 5986)

Inżynier Kontraktu w ramach prowadzonego monitoringu realizacji zadania A i B skierował do Wykonawcy m.in. 39 wezwań do należytego wykonania przedmiotu umowy (subklauzula 15.1), w tym za lata 2018-2019 odnośnie zadania A – trzy wezwania⁶³, a zadania B pięć⁶⁴; 13 wezwań wystosował Zamawiający⁶⁵. Zamawiający w latach 2018-2022 (do 4 marca 2022 r.) skierował do Wykonawcy po jednym wezwaniu, w którym powoływał się na subklauzulę 15.2 Warunków Szczególnych umów na wykonanie zadania A i zadania B, w których poinformował, o możliwości odstąpienia przez Zamawiającego od umowy z winy Wykonawcy⁶⁶, który nie zgodził się ze stanowiskiem Zamawiającego. Przesłankami do odstąpienia była m.in. (subklauzla 15.2. lit. a) niezastosowanie się Wykonawcy do wezwania według subklauzuli 15.1. Warunków Ogólnych w czasie wyznaczonym Wykonawcy; okazywanie przez Wykonawcę w inny sposób, niż poprzez porzucenie Robót, swojego zamiaru niekontynuowania wykonywania swoich zobowiązań (subklauzala 15.2 lit e); uchylanie się przez Wykonawcę bez rozsądnego usprawiedliwienia od prowadzenia Robót (subklauzula 15.2 lit f).

(akta kontroli str. 278-279, 305-306, 424-426, 441-465, 3474, 3477-3478, 3876-3883, 4393-4469, 4720-5951, 5741-5762, 5960, 5975, 5982, 6083, 6100-6101)

Za wykonane prace, za lata 2018-2021, Zamawiający zapłacił Inżynierowi Kontraktu wynagrodzenie umowne w łącznej kwocie 6 718 420,80 zł netto (8 263 657,58 zł brutto).

(akta kontroli str. 5980)

⁶³ 17 grudnia 2018 r. oraz 25 lipca i 10 grudnia 2019 r.

⁶⁴ 17 grudnia 2018 r., 10 i 23 maja, 17 czerwca 2019 r. i 10 grudnia 2019 r.

⁶⁵ W latach 2018-2019 Zamawiający nie wysłał wezwań.

⁶⁶ Wezwania z 26 sierpnia 2020 r.

Pierwsze raporty dobowe złożone zostały przez Wykonawcę za dzień 3 lutego 2020 r., co zostało opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 3016-3019)

Do zadań Regionu Zachodniego należała m.in. realizacja przydzielonych przedsięwzięć inwestycyjnych, w tym projektów współfinansowanych ze środków unijnych. Dyrektor Regionu był zobowiązany m.in., do wnioskowania w sprawach wymagających uchwał i decyzji organów Spółki w zakresie spraw Regionu. Zastępca dyrektora regionu ds. projektów unijnych miał nadzorować realizację kontraktów zawieranych w ramach projektów współfinansowanych ze środków unijnych i raportować postępy w realizacji projektów unijnych Centrali Spółki. Zespół projektu zarządzał realizacją danego projektu, a Zespół kontraktu odpowiadał za realizację danego kontraktu. Kierownik kontraktu opowiadał za zrealizowanie danego kontraktu i miał uczestniczyć we wszystkich fazach realizacji kontraktu (od fazy przygotowania do zakończenia realizacji i jego rozliczenia)

(akta kontroli str. 48-51, 53-56, 82-83, 86-88, 112-114, 116-118, 141-147, 164-165, 177-179, 193-195, 206-209)

Informacje o poziomie wykonania zadania A i zadania B były przekazywane przez Region Zachodni Zarządowi Spółki od 12 sierpnia 2019 r. Pierwsza propozycja rozwiązań problemu niewykonania umów na zadanie A i zadanie B (odstąpienie od umów z winy Wykonawcy) została przekazana Zarządowi Spółki 24 sierpnia 2020 r., tj. po upływie terminu na wykonanie Zadania B i w dniu upływu terminu na wykonanie Zadania A.

(akta kontroli str. 3476, 3566-3850, 5963-5964, 5982-5983, 5987, 6074-6077)

Zastępca Dyrektora wyjaśnił, że: *Do tego czasu trwały próby znalezienia rozwiązań, i realizacji umów. Związana z tym jest niniejsza korespondencja: Zarząd Spółki pismem z 10 stycznia 2020 r. wyraził swoje zaniepokojenie, i ryzyko niezrealizowania umów z winy Wykonawcy. W dniu 9 marca 2020 r. omawiano problemy z Wykonawcą (...). W dniu 22 kwietnia 2020 r. miało miejsce spotkanie z Wykonawcą, podczas którego omówiono problemy realizacyjne. Wykonawca nie wywiązywał się z tych ustaleń, dlatego została przygotowana „Informacja na Zarząd” która była omawiana podczas posiedzenia w dniu 24 sierpnia 2020 r.*

(akta kontroli str. 5983, 6012-6026)

Region Zachodni sześciokrotnie występował do Zarządu Spółki, za pośrednictwem Centrum Realizacji Inwestycji w Warszawie, tj.: 24 sierpnia 2020 r., 19 stycznia 2021 r., 29 marca 2021 r., 11 maja 2021 r., 18 maja 2021 r., 18 sierpnia 2021 r. z rekomendacjami odstąpienia przez Zamawiającego z winy Wykonawcy od umów na wykonanie zadania A i zadania B (wskazywano m.in. wszystkie postanowienia umów, tj. subklauzł 15.2 Warunków Szczególnych), na podstawie których Zamawiający mógł odstąpić od umowy z Winy Wykonawcy. Zarząd ich nie uwzględnił i nie odstąpił od zawartych umów na wykonanie zadania A i zadania B.

(akta kontroli str. 3477, 3851-4284)

Kierownik Kontraktu wyjaśnił, że: *Zespół Kontraktu wielokrotnie informował - na podstawie powiadomień Inżyniera oraz własnych analiz - o konieczności zdyscyplinowania lub wręcz zerwania Umowy z Wykonawcą. Informacje takie były przekazywane zarówno w formie zbiorczej informacji - w powiązaniu z informacjami o pozostałych Kontraktach realizowanych przez firmę (...), jak i indywidualnie tylko w odniesieniu do projektu SKM. O przyczynach braku dalszego przekazania takich informacji do Zarządu Spółki należy pytać osoby odpowiedzialne za ich dalszą dystrybucję tj. Dyrektora Projektu i/lub Zastępcę lub Dyrektora Regionu w Centrum Realizacji Inwestycji.*

(akta kontroli str. 6558)

Zamawiający nie naliczał kar umownych za zwłokę w realizacji danego etapu oraz żadnych innych kar umownych przewidzianych w umowach, co zostało opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 5960-5961, 5982)

Realizację przez inspektorów nadzoru inwestorskiego obowiązków opisanych w przepisie art. 25 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane⁶⁷ sprawdzono na podstawie trzech wybranych dzienników postępów prac⁶⁸ i stwierdzono, że były one wykonywane. Inspektorzy nie korzystali z uprawnień przewidzianych w art. 26 ww. ustawy.

(akta kontroli str. 6235-6262)

Wykonawca 25 stycznia 2021 r. złożył wniosek o Polecenie Zmiany - wzmocnienia wgłębne. Przedstawił szacunkowe koszty Robót dodatkowych oraz dokumentacji zamiennej, określając ich wartość na kwotę 31 075 650,53 zł netto dla łącznej długości odcinka wynoszącej 2,945 km. Inżynier Kontraktu nie zaakceptował wniosku.

(akta kontroli str. 3481)

Zastępca Dyrektora wyjaśnił, że: *Wobec braku postępu w realizacji Projektu, stosując się do pozyskanych opinii prawnych, wystąpiono 5 października 2021 r. do Wykonawcy ... z wezwaniem „na podstawie art. 636 § 1 oraz 656 § 1 k.c. do prawidłowego, zgodnego z Umową wykonywania przedmiotu Umowy, w szczególności do: 1) niezwłocznego jednoznacznego potwierdzenia, że Wykonawca w ramach Umowy i Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej zaprojektuje i wykona wzmocnienia nawierzchni torowej zgodnie z wynikami przeprowadzonych badań geotechnicznych; 2) opracowania i przekazania Inżynierowi w terminie do dnia 10.11.2021 r. kompletnego Projektu Budowlanego dla szlaków zawierających poniżej wskazane odcinki linii 406 Szczecin Główny - Police: - km 11,880-12,320; (Szczecin Niebuszewo - Szczecin Gośćław) - uwzględniające wzmocnienia nawierzchni torowej zgodnie z wynikami przeprowadzonych badań geotechnicznych. - km 11,580-11,630 i 11,940-12,250 (Szczecin Niebuszewo - Szczecin Gośćław) - wykonanie wzmocnienia skarp; - km 14,280-14,450 (Stacja Szczecin Gośćław); uwzględniające wzmocnienia nawierzchni torowej zgodnie z wynikami przeprowadzonych badań geotechnicznych. - km 16,850-18,825 (Szczecin Gośćław - Szczecin Skolwin); uwzględniające wzmocnienia nawierzchni torowej zgodnie z wynikami przeprowadzonych badań geotechnicznych”.* Wykonawca został poinformowany, że po upływie wyznaczonego w w/w wezwaniu terminu Zamawiający będzie uprawniony do odstąpienia od Umowy lub powierzenia poprawienia lub dalszego wykonania Robót innemu podmiotowi na koszt i odpowiedzialność Wykonawcy. (...) Zamawiający wystosował do Wykonawcy pismo wzywające do prawidłowego wykonywania umowy, określając zakres prac będący przedmiotem wezwania, pod rygorem skorzystania z wykonawstwa zastępczego. Ponieważ do 10 listopada 2021 r. (termin określony w wezwaniu), Wykonawca nie zrealizował wymaganego zakresu prac, Zamawiający poinformował o decyzji zlecenia wykonawstwa zastępczego pismem z 17 listopada 2021 r. jednocześnie rozpoczęto procedowanie zaciągnięcia zobowiązania do świadczenia pieniężnego Spółki w związku z wprowadzeniem Wykonawstwa Zastępczego przez Zamawiającego dla Zadania A pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 406 na odcinku Szczecin Główny - Police” w ramach projektu „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351” realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 - 2020. W związku z ww. wnioskiem

⁶⁷ Dz.U. z 2021 r. poz. 2351, ze zm. Dalej: ustawa Prawo budowlane.

⁶⁸ Dziennik Postępu Prac SKM-A Linia Kolejowa nr 406 na szlaku Skolwin Police Most nad Przesocińską Strugą w km 20, 938 LK 406; Dziennik Postępu Prac SKM-B linia kolejowa 273 Wrocław Gł. - Szczecin Gł. Stacja Daleszewo w km 340, 572; Dziennik Postępu Prac SKM-A 1/2019 Demontaż sieci trakcyjnej.

2 listopada 2021 r. Zarząd podjął Uchwałę Nr 684/2021. 5 listopada 2021 r. zostało wszczęte postępowanie, 18 listopada 2021 r. odbyły się negocjacje ze spółką zależną Z. Sp. z o.o., natomiast 14 grudnia 2021 r. została podpisana umowa nr 90/107/0053/21/Z/I na „Wykonanie wzmocnienia podłoża, podtorza i skarp, zgodnie z zatwierdzonym Projektem Budowlano - Wykonawczym w ramach wykonawstwa zastępczego dla Zadania A pn.: „Modernizacja linii kolejowej nr 406 na odcinku Szczecin Główny - Police” w ramach projektu „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351”.

(akta kontroli str. 3478-3482, 4470-4719)

Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił, że: Zarząd był informowany o problemach związanych z nieterminową realizacją projektu Budowa Szczecińskiej kolei metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351. (...) Przed 24 sierpnia 2020 r. formalnie Zarządowi nie były przedkładane rekomendacje rozwiązań i propozycje dalszych działań na projekcie, niemniej toczyły się dyskusje w tym temacie, gdyż trwały próby znalezienia rozwiązań umożliwiających realizację umów. Wykonawca nie wywiązywał się z tych ustaleń, dlatego skierowano Informację na Zarząd (...) która była omawiana podczas posiedzenia 24 sierpnia 2020 r. Do Zarządu wpłynęły informacje (...) zawierające m.in. propozycje odstąpienia przez Zamawiającego z winy Wykonawcy od umów na wykonanie Zadania A i Zadania B. Rekomendowano też wprowadzenie wykonawstwa zastępczego, wybór nowego wykonawcy. Na posiedzeniach Zarząd omawiał przedstawione rozwiązania. Na posiedzeniu z 24 sierpnia 2020 r. Zarząd zobowiązał Centrum Realizacji Inwestycji we współpracy z Biurem Prawnym i w uzgodnieniu z Członkiem Zarządu - Dyrektorem ds. realizacji inwestycji do przygotowania na podpis dwóch Członków Zarządu wystąpienia w przedmiotowej sprawie do T. S.A. oraz do wiadomości do Ministerstwa Infrastruktury i Ministerstwa Aktywów Państwowych.

Na posiedzeniu Zarządu 19 stycznia 2021 r. wskazano, że [...] ⁶⁹. Na posiedzeniu Zarządu 29 marca 2021 r., kontynuowanego 30 marca 2021 r. i 1 kwietnia 2021 r. postanowiono wstrzymać się z przyjęciem rekomendacji w przedmiotowej sprawie uwzględniając możliwość wpływu decyzji o wypowiedzeniu umowy na rynek wykonawców. Na posiedzeniu Zarządu 11 maja 2021 r. zobowiązano do przedłożenia na następne posiedzenie Zarządu uzupełnionych materiałów w przedmiotowej sprawie, w tym zaktualizowanej opinii prawnej. Na posiedzeniu Zarządu 2 listopada 2021 r. podjęto Uchwałę nr 684/2021 (...) w sprawie zaciągnięcia zobowiązania do świadczenia pieniężnego Spółki w związku z wprowadzeniem Wykonawstwa Zastępczego przez Zamawiającego dla (...) części Zadania A.

Mając na uwadze powyższe oraz udzieloną odpowiedź na pytanie 1 starano się znaleźć rozwiązania umożliwiające realizację umów. [...] W sprawie podejmowanych działań mających na celu wykonanie przedmiotu zamówienia zadania A i zadania B, Prezes Zarządu wyjaśnił, że: 14 grudnia 2021 r. została podpisana umowa ze spółką zależną Z. na Wykonanie wzmocnienia podłoża, podtorza i skarp, zgodnie z zatwierdzonym Projektem Budowlano-Wykonawczym w ramach wykonawstwa zastępczego dla Zadania A (...) Planowany termin zakończenia realizacji prac w ramach wykonawstwa zastępczego - luty 2023 rok. Umowa z Wykonawcą Zastępczym jest szansą na odblokowanie frontu robót i wykonanie zakresu spornego. Rozważane są dalsze zlecenia w formie wykonawstwa zastępczego.

(akta kontroli str. 6578-6581)

⁶⁹ Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2022 r. poz. 902) i art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2022 r. poz. 1233). Wyłączenia dokonano w interesie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. W dalszej części wystąpienia w nawiasach kwadratowych dokonano wyłączenia informacji stanowiącej tajemnicę przedsiębiorstwa.

Minister Infrastruktury w udzielonej informacji⁷⁰ stwierdził, że: (...) Sytuacja związana z realizacją zadań A i B, w ramach przedmiotowego projektu jest na bieżąco monitorowana zarówno przez PKP PLK S.A. (monitoring bezpośredni na budowie przez pracowników PKP PLK S.A.), jak również inżyniera kontraktu. Podejmowane są wszelkie możliwe, określone w warunkach kontraktu, czynności mające na celu mobilizację Wykonawcy, zmierzające do zwiększenia jego potencjału oraz tempa robót celem nadrobienia powstałych opóźnień. (...) Ministerstwo Infrastruktury w zakresie monitorowania stopnia wykonania wskaźników wynikających z realizacji Krajowego Programu Kolejowego, wielokrotnie występowało do PKP PLK S.A. zarówno o informacje w zakresie stopnia wykonania projektu, planów Spółki w zakresie postępowań z wybranym Wykonawcą, podjętych działaniach zaradczych, jak również o zintensyfikowanie działań w stosunku do Wykonawcy, tak aby zakończenie projektu było możliwe w bieżącej perspektywie finansowej. Ponadto w swoich wystąpieniach Ministerstwo zwracało uwagę, że PKP PLK S.A. powinna w ramach bieżącej współpracy z beneficjentem projektu (...) zintensyfikować swoje działania w stosunku do Wykonawcy, tak aby rozwiązać kwestie sporne i wdrożyć plan naprawczy pozwalający na przyspieszenie prac przez Wykonawcę, co umożliwi ukończenie projektu w obecnej perspektywie finansowej, tym samym minimalizując ryzyko utraty środków UE.

(akta kontroli str. 6562-6564)

Prezes Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. w udzielonej informacji stwierdził m.in., że: (...) Bieżący nadzór nad Spółką (w tym realizacją kontraktów), zgodnie z KSH, prowadzi Rada Nadzorcza, w której ARP S.A. posiada swoich przedstawicieli. ARP S.A. jako jeden z akcjonariuszy Spółki nie występowała do Zarządu Spółki z żądaniem zwołania Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia w sprawie ww. zadania, pozostawiając realizację projektu w obszarze podstawowej działalności Spółki. (...).

(akta kontroli str. 6568-6569)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Zamawiający nie naliczał Wykonawcy zadania A i B, wbrew postanowieniom subklauzul 8.7 a)⁷¹ Warunków Szczególnych zawartych umów, kar umownych z tytułu nieterminowej realizacji poszczególnych etapów obu udzielonych zamówień.

(akta kontroli str. 273, 300, 5960-5961, 5982)

Zgodnie z subklauzulą 15.2 Warunków Szczególnych lit. f) w przypadku, gdy suma naliczonych kar umownych za zwłokę w realizacji danego Etapu przekroczy 30% wartości danego Etapu (ujętego w Harmonogramie rzeczowo-finansowym) Zamawiający miał prawo odstąpienia od Umowy.

(akta kontroli str. 278-279, 305-306)

[...].

2. Zamawiający nierzetelnie monitorował wykonanie zadania A i B, gdyż przez okres półtora roku nie wymagał od Wykonawcy składania raportów dobowych, zawierających m.in. dane o liczbie i rodzaju pracowników realizujących zamówienie, rodzaju wykonywanych prac i miejsc ich wykonywania.

(akta kontroli str. 3016-3019)

⁷⁰ W trybie art. 29 ust. 1 pkt. 2 lit f ustawy o NIK.

⁷¹ Zgodnie z nimi (subklauzula 8.7) Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umową za: a) niewykonanie w terminie Etapu określonego w subklauzuli 8.13. Warunków Szczególnych w wysokości 0,02% wartości Robót objętych Etapem, za każdy dzień zwłoki, chyba że Wykonawca był w zwłoce w realizacji poprzedniego Etapu lub Etapów – w takim przypadku podstawą do ustalenia wysokości kary umownej będzie suma wartości Robót objętych tym Etapem oraz suma wartości Robót poprzednich Etapów, w których nastąpiła zwłoka. W subklauzuli 8.7 stwierdzono, że Zamawiający ma prawo dochodzić każdej z kar umownych wymienionych w pkt. a) – r) odrębnie i niezależnie od pozostałych.

W zawartych umowach (subklauzula 4.21) Zamawiający zastrzegł sobie m.in. prawo do otrzymywania dobowych, tygodniowych i miesięcznych raportów o postępie prac. Miały one podlegać akceptacji przez Inżyniera Kontraktu. Raporty miały być przedkładane Inżynierowi Kontraktu w następujących formach i terminach: a) Dobowe Raporty w formie elektronicznej edytowalnej oraz w formie skanu do godziny 10.00 w dniu następującym po dniu, którego dany raport dotyczy oraz do 7 dni w formie papierowej.

(akta kontroli str. 267, 294)

Zastępca Dyrektora wyjaśnił, że: *Zgodnie z ustaleniami z Rady Budowy nr 2, Wykonawca zapytał o konieczność sporządzania Raportów Tygodniowych oraz Dobowych. Ustalono, że aktualnie nie jest wymagane oraz że Inżynier Kontraktu poinformuje Wykonawcę jeśli wystąpi potrzeba sporządzania ww. raportów. ...Rada Budowy nr 2 odbyła się 18 września 2018 r. Zamawiający wraz z Inżynierem Kontraktu nie wymagali od Wykonawcy przedkładania raportów dobowych ani tygodniowych w wyniku braku możliwości monitorowania prac Wykonawcy na początku kontraktu. Realizacja oby dwóch umów zawarta została w formule projektuj i buduj. Weryfikacja prac biur projektowych co za tym idzie, pracowników, jest nie możliwa do realizacji.*

(akta kontroli str. 5977, 6101)

Kierownik Kontraktu wyjaśnił, że: *Wskazane dokumenty - Raporty Wykonawcy służą do identyfikacji postępu robót przez Inżyniera i to w jego kompetencji leży egzekwowanie ich przedkładania, przy czym należy wskazać, iż przy absolutnym braku realizacji robót przez Wykonawcę raporty dobowe w swojej treści nie stanowiłyby źródła żadnych informacji.*

(akta kontroli str. 6557)

Raport, ze wskazaniem, że nie ma żadnego postępu prac, składany przez Wykonawcę za każdy dzień roboczy, byłby cennym źródłem informacji. Pozwalającym szybciej podejmować działania Zamawiającemu. Wykonawca od lutego 2020 r. został zobowiązany do ich przedkładania.

IV. Uwagi i wnioski

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

Wnioski

1. Wykonanie zadania A i zadania B, w terminach umożliwiających wykorzystanie przyznanego dofinansowania ze środków Unii Europejskiej.
2. Przeprowadzanie zamówień publicznych na udzielanie zamówień na roboty budowlane z uwzględnieniem:
 - a. dokumentów, na podstawie których ustalana jest wartość zamówienia;
 - b. wewnętrznych uregulowań Spółki;
 - c. wykonania działań, wskazanych przez powołanych w postępowaniach ekspertów;
 - d. dokumentowania uzasadnień podejmowanych decyzji w zakresie uznania/nieuznania składanych przez wykonawców wyjaśnień w celu umożliwienia ich zweryfikowania pod kątem przesłanek wydania;
3. Naliczenie kar umownych Wykonawcy z tytułu nieterminowego wykonania zadania A i zadania B i wyegzekwowanie naliczonych kar.

Uwagi

Najwyższa Izba kontroli nie formułuje uwag.

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 ust. 1 i 2 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 Szczecinie. 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
wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 30 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków 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.

Szczecin, 31 marca 2022 r.

Kontroler:
Radosław Kropiowski
doradca ekonomiczny

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie
Dyrektor

/-/

.....
Podpis

/-/

.....
Podpis

Zmian w wystąpieniu pokontrolnym dokonał:

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie
Dyrektor

.....
Podpis