



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura we Wrocławiu

LWR.410.020.01.2021

Pan
Krzysztof Mamiński
Prezes Zarządu
Polskich Kolei Państwowych S.A.
Polskie Koleje Państwowe S.A.
Aleje Jerozolimskie 142 A
02-305 Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

zmienione zgodnie z treścią uchwały nr KPK-KPO.443.222.2021
Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej w Najwyższej Izbie Kontroli
z dnia 16 lutego 2022 r.

P/21/029 – „Realizacja programu inwestycji dworcowych”

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Polskie Koleje Państwowe S.A., Aleje Jerozolimskie 142 A, 02-305 Warszawa (dalej: PKP S.A., Spółka). Zespół Realizacji Inwestycji Rejon Wrocław ¹ , ul. Joannitów 13, 50-525 Wrocław.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Pan Krzysztof Mamiński, Prezes Zarządu PKP S.A. od dnia 3 marca 2017 r. ² .
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Przekazanie nadzoru nad realizacją wybranych inwestycji dworcowych.2. Zgodność dokumentacji projektowej z założeniami programu inwestycji dworcowych.3. Efektywność sprawowania nadzoru nad realizacją robót oraz rozliczeniem inwestycji.4. Zgodność postępu inwestycji z harmonogramem robót oraz projektem budowlanym.5. Efektywność realizacji zadania inwestycyjnego.
Okres objęty kontrolą	Od dnia 1 stycznia 2016 r. do dnia zakończenia kontroli w 2021 r., z uwzględnieniem dokumentów sprzed tego okresu, mających wpływ na ocenę podejmowanych działań.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ³ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu.
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none">1. Adam Wałęga, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/103/2021 z dnia 23 czerwca 2021 r.2. Rafał Sudnik, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/111/2021 z dnia 1 lipca 2021 r.3. Ziemowit Florkowski, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr LWR/104/2021 z dnia 23 czerwca 2021 r. <p>(akta kontroli str. 1-3, 74-85 Tom I)</p>

¹ Działający od dnia 1 kwietnia 2016 r. do dnia 30 czerwca 2021 r. w strukturze organizacyjnej PKP S.A., ustalonej Decyzją nr 7 p.o. Prezesa Zarządu – Dyrektora Generalnego z dnia 23 marca 2016 r., Decyzją nr 14 Prezesa Zarządu PKP S.A. z dnia 17 sierpnia 2017 r. i Decyzją nr 1 Prezesa Zarządu PKP S.A. z dnia 30 stycznia 2020 r. Od dnia 1 lipca 2021 r. Zespół Realizacji Inwestycji Rejon Wrocław działał jako Zespół Projektowy Wrocław, wskazany w strukturze organizacyjnej PKP S.A., ustalonej Decyzją nr 11 Prezesa Zarządu PKP S.A. z dnia 28 czerwca 2021 r.

² Funkcję Prezesa Zarządu PKP S.A. w okresie objętym kontrolą pełnił również Mirosław Pawłowski (od 14 grudnia 2015 r. do 2 marca 2017 r.).

³ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, ze zm., dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Zespół Projektowy Wrocław, wcześniej funkcjonujący jako Zespół Realizacji Inwestycji Rejon Wrocław, sprawował nadzór nad przebudową dworców kolejowych Wałbrzych Główny i Bolesławiec, realizowaną w ramach Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023. Przekazanie przez członka zarządu PKP S.A. koordynacji nad tymi inwestycjami do Zespołu Projektowego Wrocław nastąpiło z wyprzedzeniem, tj. przed rozpoczęciem etapu ich przygotowywania. Zespół ten posiadał wystarczającą wiedzę i doświadczenie do realizacji powierzonych zadań oraz dysponował kompletną dokumentacją inwestycji. Pełnienie nadzoru inwestorskiego na przebiegu robót budowlanych powierzono wykonawcy zewnętrznemu.

Dokumentacja projektowa inwestycji spełniała założenia Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023 oraz wymagania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności, dotyczących dostępności systemu kolei dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się⁵ (dalej: TSI PRM). Nie uwzględniała natomiast wykorzystania nowoczesnych technologii w zakresie odnawialnych źródeł energii i ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko poprzez zastosowanie ogrzewania pomieszczeń i ich wentylacji w postaci pomp ciepła, co było uzasadnione brakiem finansowej opłacalności zastosowania tego typu rozwiązań, wynikającym z analiz zleconych przez PKP S.A.

W pełnionym przez PKP S.A. nadzorze, obejmującym również realizację zadań powierzonych Zespołowi Projektowemu Wrocław, nie uniknięto nieprawidłowości polegających w szczególności na: [1] nierzetelnym odbiorze dokumentacji projektowej (poszczególnych jej etapów) dla przebudowy dworców Wałbrzych Główny i Bolesławiec oraz niepodjęciu działań ukierunkowanych na naliczenie przez PKP S.A. i wyegzekwowanie od wykonawcy kar umownych z powodu przekroczenia terminów przewidzianych na poprawę i uzupełnienie tej dokumentacji oraz [2] niezastosowaniu na oddanym do użytkowania dworcu kolejowym Wałbrzych Główny części rozwiązań określonych w TSI PRM.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁶ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Przekazanie nadzoru nad realizacją wybranych inwestycji dworcowych

Opis stanu faktycznego

1.1. Założenia i proces realizacji inwestycji dworcowych określony został w Programie Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023⁷ (dalej: PID), który zakładał budowę, modernizację i przebudowę wybranych dworców kolejowych, w tym objętych ochroną zabytków. Za realizację PID w zakresie prowadzenia przedmiotowych inwestycji odpowiadało Biuro Inwestycji PKP S.A. (zlokalizowane w centrali Spółki w Warszawie), a za jego finansowanie Biuro Funduszy PKP S.A. (zlokalizowane w centrali Spółki w Warszawie)⁸. Nadzór nad realizacją PID

⁴ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁵ Określone w załączniku do obowiązującego od 1 stycznia 2015 r. rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, s. 110).

⁶ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁷ Przyjęty Uchwałą Nr 408 Zarządu PKP S.A. z dnia 27 września 2016 r., zatwierdzony Uchwałą Nr 1257/199/VI Rady Nadzorczej PKP S.A. z dnia 30 września 2016 r.

⁸ Zgodnie z Uchwałą Nr 492 Zarządu PKP S.A. z dnia 14 listopada 2017 r. w sprawie aktualizacji PID.

powierzony został członkowi zarządu PKP S.A. odpowiedzialnemu za obszar inwestycji.

Bezpośredni nadzór nad realizacją objętych szczegółowym badaniem zadań inwestycyjnych dotyczących *przebudowy dworca kolejowego Wałbrzych Główny* oraz *przebudowy dworca kolejowego Bolesławiec* pełnił Zespół Projektowy Wrocław (dalej: Zespół Wrocławski) będący częścią Biura Inwestycji PKP S.A. w terenie, z siedzibą we Wrocławiu. W badanym okresie Zespół Wrocławski liczył niezmiennie pięciu pracowników zatrudnionych na pełen etat, w tym Dyrektora projektu i pracowników merytorycznych. Zespół ten, w okresie objętym kontrolą, uczestniczył w realizacji i nadzorował przebudowy 25 dworców kolejowych⁹ zlokalizowanych w województwie dolnośląskim, opolskim, lubuskim, wielkopolskim i kujawsko-pomorskim.

(akta kontroli str. 13-17, 74-85 Tom I)

PKP S.A. usługę wykonania nadzoru inwestorskiego powierzyła wykonawcom (podmiotom zewnętrznym), wyłonionym w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego¹⁰. Umowę na zarządzanie i pełnienie funkcji inspektora nadzoru inwestorskiego nad robotami budowlanymi PKP S.A. podpisały w dniu 21 stycznia 2019 r.¹¹ – dla dworca kolejowego Wałbrzych Główny, a w dniu 24 stycznia 2019 r.¹² – dla dworca kolejowego Bolesławiec. Do obowiązków wykonawców należało pełnienie stałego nadzoru nad prawidłowością przebiegu inwestycji oraz zarządzanie procesem inwestycyjnym w imieniu i na rzecz PKP S.A.¹³.

(akta kontroli str. 218-239, 322-343, 440-461 Tom I)

1.2. Pracownicy Zespołu Wrocławskiego posiadali wystarczające kwalifikacje i doświadczenie do wykonania powierzonych im zadań¹⁴. Kierownik projektu posiadała wykształcenie wyższe techniczne (budownictwo), pozostali pracownicy wyższe, w tym jedna osoba na kierunku technicznym (informatyka i ekonometria). Każdy z pracowników posiadał praktykę w realizacji co najmniej pięciu inwestycji dotyczących przebudowy dworca kolejowego. Średni staż pracy i udział przy realizacji inwestycji wynosił niespełna 10 lat. Pracownicy nie posiadali jednak uprawnień budowlanych, w tym wiedzy specjalistycznej, wymaganych do oceny dokumentacji projektowej (m.in. projektu budowlanego, projektów wykonawczych). Weryfikacji dokumentacji projektowej w poszczególnych jej wydaniach i etapach

⁹ W następujących lokalizacjach: [1] Inowrocław; [2] Święta Katarzyna; [3] Smardzów Wrocławski – Żerniki Wrocławskie; [4] Siechnice; [5] Żarów; [6] Poznań Zachodni; [7] Jawor; [8] Strzelin; [9] Żagań; [10] Chojnów; [11] Zgorzelec Ujazd; [12] Smolec; [13] Kąty Wrocławskie; [14] Malczyce; [15] Szklarska Poręba Góra; [16] Boguszów-Gorce Zachód; [17] Imbramowice; [18] Bolesławiec; [19] Wałbrzych Główny; [20] Węglińiec; [21] Witnica; [22] Świebodzin; [23] Opalenica; [24] Oleśnica; [25] Olawa.

¹⁰ Przetarg nieograniczony pn. Nadzór inwestorski dla zadań pn. Przebudowa dworca kolejowego Boguszów-Gorce Zachód, Bolesławiec, Imbramowice, Kąty Wrocławskie, Malczyce, Smolec, Szklarska Poręba Góra, Wałbrzych Główny, Węglińiec, w ramach Programu Inwestycji Dworcowych. Postępowanie nr KIZ/2018/WNP-008535.

¹¹ Umowa nr KFZ01.022.IN.21419.2018.

¹² Umowa nr KFZ01.022.IN.21409.2018.

¹³ Zakres umowy obejmował m.in.: [1] weryfikację dokumentacji projektowej; [2] zarządzanie budowlanym procesem inwestycyjnym i pełnienie funkcji inspektora nadzoru inwestorskiego przez okres realizacji robót budowlanych; [3] koordynację najemców w zakresie weryfikacji projektów najemców i nadzoru robót wykonywanych przez najemców w lokalach; [4] rozliczenie zadania inwestycyjnego po zakończeniu usługi; [5] świadczenie usług nadzoru inwestorskiego w okresie 5 lat od odbioru robót budowlanych objętych nadzorem, w tym w szczególności nadzorowanie prawidłowości usuwania przez wykonawcę robót budowlanych wad i usterek zgłoszonych w tym okresie.

¹⁴ Do zadań pracowników Zespołu Wrocławskiego należało w szczególności: [1] weryfikacja dokumentów budowy i sprawozdań miesięcznych inspektora nadzoru wraz z przygotowaniem wystąpień w zakresie uwag i przyjęcia sprawozdań; [2] udział w odbiorze usług nadzoru inwestorskiego; [3] weryfikacja rozliczeń częściowych wykonawców robót, dokumentów składanych przez wykonawcę i podwykonawców; [4] prowadzenie spraw akceptacji podwykonawców, weryfikacja załączników do tych umów, redagowanie stanowisk do wykonawcy i podwykonawców, akceptowanie podwykonawców; [5] monitorowanie rozliczeń podwykonawców poprzez weryfikowanie składanych dokumentów przy rozliczeniach częściowych; [6] prowadzenie spraw akceptacji kart materiałowych przez wydanie uwag do dokumentów, monitorowanie przebiegu akceptowania, wydawania stanowisk; [7] udział w koordynacji weryfikacji dokumentacji projektowej, w tym sprawdzanie dokumentacji pod względem formalnym zawartości poszczególnych opracowań, przekazywanie dokumentacji poszczególnym weryfikatorom do oceny i badania; [8] udział w przyjęciu i odbiorach poszczególnych wydań i etapów dokumentacji projektowej; [9] udział w warsztatach dotyczących włączenia lokalnych społeczności w opiniowanie inwestycji; [10] udział w weryfikacji formalnej złożonych aktualizacji harmonogramu rzeczowo-finansowego wykonawcy robót; [11] udział w pracach komisji przetargowych dla postępowań na wybór wykonawcy robót i nadzoru inwestorskiego.

dokonał zespół weryfikacji dokumentacji projektowej działający w Biurze Projektowym PKP S.A. Zakres tej współpracy obejmował również przygotowanie opisu przedmiotu zamówienia do postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na usługę projektowania przebudowy dworców kolejowych Wałbrzych Główny i Bolesławiec.

Pracownicy Zespołu Wrocławskiego wyjaśnili, że powierzone im zadania oraz obowiązki były odpowiednio dostosowane do posiadanego doświadczenia, umiejętności i kompetencji. Za koordynację tych działań odpowiadał Dyrektor projektu.

(akta kontroli str. 74-85 Tom I, 235-238, 240-241, 243-247, 249-251 Tom II)

Zespół Wrocławski, w ramach koordynacji i nadzoru nad realizacją inwestycji dworcowych, tj. przebudowy dworców Wałbrzych Główny i Bolesławiec, współpracował z komórkami organizacyjnymi PKP S.A., w tym m.in. z:

- Biurem Zakupów w zakresie prowadzenia postępowań o udzielenie zamówień publicznych, a także w zakresie opiniowania projektów aneksów do zwartych umów,
- Biurem Prawnym i Nadzoru Właścicielskiego w zakresie uzgadniania umów i projektów aneksów do umów,
- Biurem Funduszy i Przygotowania Inwestycji w zakresie związanym z dofinansowaniem inwestycji ze środków europejskich,
- zespołem rozliczeń w Biurze Inwestycji w zakresie potwierdzania merytorycznego faktur wykonawców, zespołem monitorowania w Biurze Inwestycji w zakresie udzielania informacji i wyjaśnień w sprawach dotyczących realizacji inwestycji, współpracy w sprawach planowania i rewidowania budżetu zadań,
- Biurem Bezpieczeństwa w zakresie weryfikowania dokumentacji projektowej w części dotyczącej rozwiązań zabezpieczeń i systemów bezpieczeństwa, wspierania w czynnościach odbioru końcowego,
- Biurem Finansów i Rachunkowości w zakresie uzgadniania projektów aneksów do umów i umów wymagających uzgodnienia, informacji dotyczących faktur złożonych przez wykonawców,
- Oddziałem Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu w zakresie przygotowania zadań do realizacji, zagospodarowania powierzchni, ustalania rozwiązań projektowych w obszarach dotyczących użytkowania i zarządcy, współpracy w przyszłości z użytkownikami i najemcami dworców,
- Audytorem Dostępności w Biurze Zarządzania Strategicznego w zakresie audytowania dokumentacji projektowej w poszczególnych jej etapach oraz w zakresie audytowania rozwiązań w fazie realizacji robót.

Dyrektor projektu wyjaśniła, że współpraca Zespołu Wrocławskiego z innymi komórkami organizacyjnymi PKP S.A. opierała się m.in. na regulacjach wewnętrznych Spółki, do których należały w szczególności: regulamin organizacyjny PKP S.A., System Zarządzania Umowami (dalej: SZU)¹⁵, zalecenia w wytycznych do projektowania, wykonywania robót budowlanych i eksploatacji, a także na indywidualnych dyspozycjach kierunkowych przełożonych i dyrekcji Biura Inwestycji PKP S.A.

(akta kontroli str. 141-146, 516-519 Tom I)

1.3. Zespół Wrocławski uczestniczył w realizacji i nadzorze przebudowy dworca kolejowego Wałbrzych Główny i dworca kolejowego Bolesławiec począwszy od

¹⁵ System teleinformatyczny służący do opracowywania, uzgadniania i rejestracji umów oraz zmian do umów zawieranych przez PKP S.A.

etapu przygotowania inwestycji do jej wykonania¹⁶. Posiadał kompletną dokumentację inwestycji, w szczególności umowy z wykonawcami usług projektowania i nadzoru inwestorskiego, dokumentację projektową, umowy na roboty budowlane. Dokumentacja inwestycji była zamieszczana i udostępniana w ramach SZU.

Pracownicy Zespołu Wrocławskiego wyjaśnili, że dokumenty dotyczące przebudowy dworców kolejowych Wałbrzych Główny i Bolesławiec były udostępniane na serwerach sieci, do których posiadali pełen dostęp. Wersja papierowa dokumentacji była przechowywana w biurze PKP S.A. we Wrocławiu.

Dyrektor projektu wyjaśniła, że dyspozycja w zakresie potwierdzenia przydziału ww. zadań do realizacji w Zespole Wrocławskim została przekazana w październiku 2016 r. na spotkaniu koordynacyjnym, które odbyło się w PKP S.A. w Warszawie, z udziałem członka zarządu PKP S.A.

Nadzór nad realizacją PID sprawowało Biuro Inwestycji PKP S.A. poprzez m.in. spotkania koordynacyjne, dyspozycje i informacje zarządcze, rozmowy telefoniczne, monitoring i sprawozdawczość. Obowiązki sprawozdawcze wobec Ministerstwa Infrastruktury¹⁷ były wypełniane poprzez przekazywanie danych i informacji w formie tabel do monitorowania PID.

(akta kontroli str. 13-16, 74-85 Tom I)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie funkcjonowanie Zespołu Wrocławskiego w badanym obszarze. Posiadał on pełną dokumentację nadzorowanych inwestycji biorąc przy tym bezpośredni udział w działaniach związanych z jej oceną i odbiorem. Pracownicy Zespołu Wrocławskiego posiadali wystarczającą wiedzę i doświadczenie do realizacji powierzonych im zadań. Przekazanie nadzoru nad realizacją wybranych inwestycji dworcowych do Zespołu Wrocławskiego nastąpiło z wyprzedzeniem, tj. przed ich rozpoczęciem.

OBSZAR

2. Zgodność dokumentacji projektowej z założeniami PID

Opis stanu
faktycznego

2.1. Zespół Wrocławski posiadał kompletną dokumentację projektową dotyczącą przebudowy dworców kolejowych Wałbrzych Główny i Bolesławiec. Przygotowanie dokumentacji projektowej PKP S.A. powierzyły wykonawcy wyłonionemu w trybie przetargu nieograniczonego¹⁸. Przedmiot zamówienia obejmował w szczególności opracowanie dokumentacji przedprojektowej, okołoprojektowej oraz projektów budowlanych i wykonawczych branż: budowlanej, w tym architektonicznej i konstrukcyjnej, drogowej oraz instalacyjnej w zakresie dotyczącym branży sanitarnej, elektrycznej, teletechnicznej i telekomunikacyjnej, oraz prowadzenie nadzoru autorskiego nad realizacją robót budowlanych dla każdego z ośmiu objętych przetargiem zadań. Postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na opracowanie dokumentacji projektowej objęte zostało doraźną kontrolą ex-post

¹⁶ Działania te obejmowały m.in. przygotowanie materiałów i utworzenie wniosków zakupowych na Platformie Zakupowej dla usług projektowania, nadzoru inwestorskiego i robót budowlanych, udział w pracach komisji przetargowych, przyjęcie i odbiór poszczególnych etapów dokumentacji projektowej, usługi nadzoru autorskiego, weryfikację rozliczeń częściowych wykonawcy robót, monitorowanie rozliczeń podwykonawców robót, udział w radach budowy, w tym przegląd robót, bieżący monitoring postępu robót.

¹⁷ Określone w piśmie Podsekretarza Stanu z dnia 12 marca 2008 r.

¹⁸ Przetarg nieograniczony „Usługa projektowa, dokumentacja projektowa, przedprojektowa i okołoprojektowa dla zadań inwestycyjnych pn. Przebudowa dworca kolejowego Boguszów Gorce Zach., Bolesławiec, Imbramowice, Kąty Wrocławskie, Malczyce, Smolec, Szklarska Poręba, Wałbrzych Główny”. Postępowanie PKP S.A. nr KIZ/2017/WNP-007025.

przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych¹⁹ (dalej: CUPT). Wyniki kontroli zawierały ocenę bez zastrzeżeń.

(akta kontroli str. 516-519 Tom I)

Umowę na opracowanie dokumentacji projektowej przebudowy dworca Wałbrzych Główny podpisali w dniu 17 stycznia 2018 r.²⁰ Prezes i Członek Zarządu PKP S.A. Termin realizacji umowy (dla etapów I-VI²¹) określono na 48 tygodni od dnia zawarcia umowy, a w zakresie obejmującym realizację nadzoru autorskiego (etap VII) do zakończenia i odbioru inwestycji. Wynagrodzenie wykonawcy określono w umowie na kwotę 489 540,00 zł. Aneksami nr 1 z dnia 14 stycznia 2019 r. do tej umowy PKP S.A. wydłużyły wykonawcy termin na opracowanie dokumentacji projektowej do 70 tygodni²², a aneksem nr 2 z dnia 2 sierpnia 2019 r. termin ten wydłużono do 76 tygodni²³. Negocjacje w zakresie wydłużenia terminu realizacji ww. umowy prowadzili, w imieniu zamawiającego (PKP S.A.), pracownicy Zespołu Wrocławskiego²⁴. Dokonali oni analizy czynności przeprowadzonych przez wykonawcę oraz złożonych wniosków o wydłużenie. Pracownicy Zespołu Wrocławskiego uznali, że wydłużenie terminu realizacji umowy było uzasadnione przekroczeniem administracyjnych terminów na wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, wydłużającym się postępowaniem administracyjnym wydania decyzji pozwolenia na budowę oraz wydłużonymi uzgodnieniami dokumentacji ze spółkami kolejowymi. Zespół Wrocławski dokonał odbioru dokumentacji projektowej (etapów I-VI) w terminie od 8 lutego 2018 r. do 5 sierpnia 2019 r.

(akta kontroli str. 183-217, 516-519 Tom I)

Umowę na opracowanie dokumentacji projektowej przebudowy dworca Bolesławiec podpisali w dniu 17 stycznia 2018 r.²⁵ Prezes i Członek Zarządu PKP S.A. Termin realizacji umowy (dla etapów I-VI²⁶) określono na 36 tygodni od dnia zawarcia umowy, a w zakresie obejmującym realizację nadzoru autorskiego (etap VII) do zakończenia i odbioru inwestycji. Wynagrodzenie wykonawcy określono w umowie na kwotę 312 420,00 zł. Aneksami nr 1 z dnia 26 października 2018 r. do tej umowy PKP S.A. wydłużyły wykonawcy termin na opracowanie dokumentacji projektowej do 44 tygodni²⁷, a aneksem nr 2 z dnia 21 sierpnia 2019 r. do 78 tygodni²⁸. Negocjacje

¹⁹ Państwowa jednostka budżetowa, której przedmiotem działalności jest wdrażanie programów i projektów rozwoju infrastruktury transportowej współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej oraz opracowanie, wdrażanie i rozwój rozwiązań organizacyjnych i systemowych wspierających realizację projektów transportowych.

²⁰ Umowa Nr KIZ02.022.ZU.27314.2017 podpisana została przez Prezesa Zarządu PKP S.A. i członka zarządu PKP S.A.

²¹ Etap I – harmonogram uzyskania uzgodnień dokumentacji; Etap II – inwentaryzacja i wstępna koncepcja projektowa oraz analiza dotycząca realizacji celów w zakresie zmiany klimatu oraz analiza racjonalnego wykorzystania energii oraz zasobów naturalnych z możliwością alternatywnych źródeł energii; Etap III – koncepcja wielobranżowa wraz ze zbiorczym zestawieniem kosztów (ZZK), bilansem zapotrzebowania na media oraz złożonym wnioskiem o wydanie Decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego (DULICP); Etap IV – wielobranżowy projekt budowlany wraz z wykazem planowanych do przeprowadzenia postępowań administracyjnych dla całego zakresu inwestycji (zgłoszeń/postępowań administracyjnych) poświadczonych przez właściwy urząd, złożony wniosek o wydanie decyzji o pozwolenie na budowę dla inwestycji; Etap V – wielobranżowy projekt wykonawczy wraz z pozostałymi wymaganymi dla realizacji inwestycji dokumentami, opracowaniami, uzgodnieniami, decyzjami i pozwoleniami, wymienionymi w opisie przedmiotu zamówienia (OPZ); Etap VI – ostateczna decyzja pozwolenie na budowę dla inwestycji, poświadczona przez właściwy urząd.

²² W tym: Etapu IV z 28 do 47 tygodni, Etapu V z 46 do 68 tygodni, Etapu VI z 48 do 70 tygodni.

²³ W tym: Etapu V z 68 do 71 tygodni, Etapu VI z 70 do 76 tygodni.

²⁴ Określone w protokole ustaleń z negocjacji z dnia 12 grudnia 2018 r. i w protokole ustaleń z negocjacji z dnia 17 lipca 2019 r.

²⁵ Umowa Nr KIZ02.022.ZU.37140.2017 podpisana została przez Prezesa Zarządu PKP S.A. i członka zarządu PKP S.A.

²⁶ Etap I – harmonogram uzyskania uzgodnień dokumentacji; Etap II – inwentaryzacja i wstępna koncepcja projektowa oraz analiza dotycząca realizacji celów w zakresie zmiany klimatu oraz analiza racjonalnego wykorzystania energii oraz zasobów naturalnych z możliwością alternatywnych źródeł energii; Etap III – koncepcja wielobranżowa wraz ze zbiorczym zestawieniem kosztów (ZZK), bilansem zapotrzebowania na media oraz złożonym wnioskiem o wydanie Decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego (DULICP); Etap IV – wielobranżowy projekt budowlany wraz z wykazem planowanych do przeprowadzenia postępowań administracyjnych dla całego zakresu inwestycji (zgłoszeń/postępowań administracyjnych) poświadczonych przez właściwy urząd, złożony wniosek o wydanie decyzji o pozwolenie na budowę dla inwestycji; Etap V – wielobranżowy projekt wykonawczy wraz z pozostałymi wymaganymi dla realizacji inwestycji dokumentami, opracowaniami, uzgodnieniami, decyzjami i pozwoleniami, wymienionymi w opisie przedmiotu zamówienia (OPZ); Etap VI – ostateczna decyzja pozwolenie na budowę dla inwestycji, poświadczona przez właściwy urząd.

²⁷ W tym Etapu IV z 20 do 31 tygodni, Etapu V z 34 do 42 tygodni, Etapu VI z 36 do 44 tygodni.

²⁸ W tym Etapu V z 42 do 70 tygodni, Etapu VI z 44 do 78 tygodni.

w zakresie wydłużenia terminu realizacji ww. umowy prowadzili, w imieniu zamawiającego (PKP S.A.), pracownicy Zespołu Wrocławskiego²⁹. Dokonali oni analizy czynności przeprowadzonych przez wykonawcę oraz złożonych wniosków o wydłużenie. Pracownicy Zespołu Wrocławskiego uznali, że wydłużenie terminu realizacji umowy było uzasadnione przekroczeniem administracyjnych terminów na wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, wydłużającym się postępowaniem administracyjnym dla wydania decyzji pozwolenia na budowę oraz wydłużonymi uzgodnieniami dokumentacji ze spółkami kolejowym. Zespół Wrocławski dokonał odbioru dokumentacji projektowej (etapów I-VI) w terminie od 8 lutego 2018 r. do 23 sierpnia 2019 r.

Odbioru poszczególnych etapów dokumentacji projektowej dworców Wałbrzych Główny i Bolesławiec dokonano z naruszeniem postanowień umownych, co zostało szerzej opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 406-439, 516-519 Tom I)

Dokumentacja projektowa przebudowy dworca kolejowego Wałbrzych Główny i dworca kolejowego Bolesławiec nie ulegała zmianom kwalifikowanym jako istotne, wymagające uzyskania zmiany decyzji pozwolenia na budowę. Wprowadzone na etapie realizacji inwestycji zmiany miały charakter zmian nieistotnych. Każda ze zmian została uprzednio pozytywnie zaopiniowana przez projektanta oraz inspektorów nadzoru inwestorskiego odpowiednich branż.

W zakresie przebudowy dworca kolejowego Wałbrzych Główny obejmowała ona w szczególności: [1] zmianę stropów drewnianych na stop prefabrykowany; [2] wykonanie w poziomie parteru nadproża stalowego; [3] wykonanie wpięć istniejących przyłączy do kanału kanalizacji deszczowej (3 szt.); [4] przeniesienie odkrytych kolumn żeliwnych do pomieszczenia poczekalni; [5] wykonanie przebudowy istniejącej infrastruktury teletechnicznej w celu przeniesienia istniejących urządzeń do nowego pomieszczenia w budynku dworca; [6] wykonanie nowej sieci kanalizacji sanitarnej po nowej trasie; [7] wykonanie studni DN2500 wraz z kompletem zestawu hydroforowego obejmującego obejście testujące w układzie hydroforowym, rozbudowy szafy zasilająco-sterującej, wykonanie systemu podnoszenia temperatury w studni hydroforowej, wykonanie systemu odwadniającego studnię; [8] wykonanie trzech przegród dymoszczelnych w korytarzach wraz z drzwiami dymoszczelnymi stale otwartymi; [9] zmianę sposobu wykonania sufitów podwieszanych w obrębie poddasza dworca kolejowego; [10] wykonanie zmiany zasilania dźwigu z napędem hydraulicznym zgodnie z wytycznymi producenta dźwigu; [11] w zakresie komunikacji z Centralnym Systemem Dynamicznej Informacji Pasażerskiej. Zakres zmian, przyczyny i uzasadnienie ich wprowadzenia oraz wartości finansowe określone zostały w Protokole konieczności nr 1/2020 z dnia 26 czerwca 2020 r. oraz w Protokole konieczności nr 2/2021 z dnia 3 marca 2021 r.

(akta kontroli str. 516-519 Tom I)

Zmiany wprowadzone w zakresie przebudowy dworca kolejowego Bolesławiec³⁰ obejmowały w szczególności: [1] rozbiórkę na piętrze istniejącej ściany drewnianej i demontaż podciągu drewnianego oraz wykonanie ściany w technologii murowanej wraz z żelbetowym nadprożem i wieńcem; [2] zaniechanie wykonania robót dotyczących wyburzenia ściany w pomieszczeniach³¹; [3] przesunięcia umiejscowienia otworów drzwiowych w piwnicy; [4] wykonanie zabezpieczenia REI 60³² stropu, zgodnie ze zmienioną geometrią sufitu w klatce schodowej A;

²⁹ Zgodnie z protokołem ustaleń z negocjacji z dnia 4 września 2018 r. i protokołem ustaleń z negocjacji z dnia 25 lipca 2019 r.

³⁰ Na dzień 30 sierpnia 2021 r.

³¹ 0.04, 0.04B, 0.04C, 0.03A, 0.03B.

³² Klasa odporności ogniowej.

[5] wyrównanie fundamentów budynku dworca od elewacji bocznych i elewacji od strony peronu, wyrównanie do dolnej krawędzi fundamentów i położenie wibroizolacji; [6] przesunięcia sieci kanalizacji deszczowej w kierunku zachodnim o 150 cm; [7] zmiany trasy ułożenia instalacji C.O. oraz instalacji ciepłej i zimnej wody w piwnicach; [8] zmiany przebiegu trasy kanalizacji sanitarnej w obrębie piwnic; [9] wymiany konstrukcji więźby dachowej ze względu na zły stan techniczny niekwalifikujący konstrukcji do dalszej eksploatacji; [10] wykonanie wzmocnienia stropów piwnic oraz posadzki na gruncie ze względu na ich zły stan techniczny; [11] wymiany konstrukcji stropu nad pierwszym piętrzem ze względu na zły stan techniczny niekwalifikujący konstrukcji do dalszej eksploatacji. Zakres zmian, przyczyny i uzasadnienie ich wprowadzenia oraz wartości finansowe określone zostały w Protokole konieczności nr 1/2020 z dnia 20 stycznia 2021 r., oraz w Protokole konieczności nr 2/2021 i nr 3/2021 z dnia 2 czerwca 2021 r.

(akta kontroli str. 516-519 Tom I)

Zespół Wrocławski posiadał umowy określające przedmiot i zakres rzeczowy robót budowlanych dotyczących przebudowy dworców kolejowych Wałbrzych Główny i Bolesławiec. Wyboru wykonawców robót budowlanych dokonano w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego przeprowadzonych przy wsparciu pracowników Zespołu Wrocławskiego. PKP S.A. wyłoniły wykonawcę przebudowy dworca kolejowego Wałbrzych Główny w postępowaniu wszczętym w dniu 24 lipca 2019 r. w trybie przetargu nieograniczonego. Szacowana wartość zamówienia netto, ustalona na podstawie kosztorysów inwestorskich, wynosiła 24 805 054,99 zł. Umowę z wykonawcą podpisano w dniu 30 września 2019 r. na kwotę 30 653 339,47 zł (24 921 414,20 zł netto), z czego kwota 28 099 916,30 zł obejmowała części ogólnodostępne budynku dworca. Postępowanie na roboty budowlane dotyczące przebudowy dworca kolejowego Bolesławiec wszczęto w dniu 8 października 2019 r. w trybie przetargu nieograniczonego. Szacowana wartość zamówienia netto, ustalona na podstawie kosztorysów inwestorskich, wynosiła 12 490 463,98 zł. Umowę z wykonawcą podpisano w dniu 23 marca 2020 r. na kwotę 15 864 550,47 zł (12 898 008,51 zł netto). Nie wystąpiły przypadki rozstrzygnięć udzielonych zamówień publicznych ustalających niższą wartość zamówienia w stosunku do kwot szacowanych w kosztorysach inwestorskich. PKP S.A. dla obydwu umów ustanowiły zabezpieczenie należytego wykonania umowy.

(akta kontroli str. 291-303 Tom I, 1-14 Tom II)

Harmonogramy rzeczowo-finansowe (dalej: HRF) zawierające zakres rzeczowy robót z uwzględnieniem poszczególnych etapów robót podlegających odbiorom częściowym i terminów ich wykonania były prawidłowo opracowywane i aktualizowane. W procesie przebudowy dworca kolejowego Wałbrzych Główny dokonano 18 aktualizacji HRF. W toku realizacji robót budowlanych obejmujących przebudowę dworca kolejowego Bolesławiec dokonano 15 aktualizacji HRF.

(akta kontroli str. 516-519 Tom I)

Opis przedmiotu zamówienia na przebudowę dworca kolejowego Wałbrzych Główny oraz dworca kolejowego Bolesławiec stanowiła dokumentacja projektowa sporządzona na zasadach i warunkach określonych w rozporządzeniu 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-użytkowego³³.

Prawidłowość postępowań o udzielanie zamówień publicznych na roboty budowlane objęta została kontrolą uprzednią Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych (dalej: Prezes UZP), działającego na podstawie art. 161 ust. 1 w związku z art. 169 ust. 2

³³ Dz. U. z 2013 r. poz. 1129, ze zm. Dalej: rozporządzenie w sprawie dokumentacji projektowej.

ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych³⁴ (dalej: ustawa Pzp). Zakres kontroli obejmował zgodność postępowania o udzielenie zamówienia publicznego z ustawą Pzp. W wyniku przeprowadzonej kontroli Prezes UZP nie stwierdził nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 516-524 Tom I)

2.2. Aktualizacja PID została przyjęta przez Zarząd PKP S.A.³⁵, a następnie zatwierdzona przez Radę Nadzorczą PKP S.A.³⁶. Zaktualizowany dokument obejmował następujące zagadnienia: uwarunkowania w zakresie zarządzania dworcami kolejowymi, docelowy standard dworców kolejowych w Polsce, proces inwestycyjny oraz źródła ich finansowania, kryteria doboru dworców do inwestycji, finansowanie utrzymania dworców kolejowych po zakończeniu procesu inwestycyjnego, plan finansowy, listę dworców kolejowych realizowanych przez PKP S.A. w ramach PID do 2023 r., sposób nadzoru nad realizacją tego programu. W dokumencie określono również docelowy standard dworców kolejowych poprzez: określenie założeń funkcjonalno-użytkowych, standaryzację rozwiązań architektonicznych, dostosowanie obiektów do osób o ograniczonej mobilności zgodnie z obowiązującymi normami prawnymi (w tym TSI PRM), stosowanie innowacyjnych rozwiązań, dostosowanie dworców do potrzeb użytkowników poprzez wdrożenie podstawowych usług na dworcach, zapewnienie usług komercyjnych, wykorzystanie powierzchni na cele publiczne, integrację dworca kolejowego z bezpośrednim otoczeniem. W aktualizacji PID określono, że standaryzacja rozwiązań architektonicznych opierać się będzie o wytyczne do projektowania tzw. zbiór *dobrych praktyk*, w których określone będą rozwiązania architektoniczne, eliminujące bieżące problemy związane z utrzymaniem nieruchomości (m.in. zastosowanie wytrzymałych materiałów, rozwiązania wandaloodporne, bezkolizyjny dostęp do mediów), czy redukujące koszty eksploatacyjne, w tym m.in. oświetlenia energooszczędne oraz wykorzystanie odnawialnych źródeł energii³⁷. Opracowanie *Dobre praktyki w inwestycjach dworców kolejowych PKP S.A.* przyjęto w czerwcu 2020 r., Decyzją nr 7 Członka Zarządu PKP S.A.³⁸, tzn. już po opracowaniu dokumentacji projektowej na przebudowę dworców kolejowych Wałbrzych Główny i Bolesławiec.

Dyrektor projektu wyjaśniła, że opracowanie to funkcjonowało w Spółce od 2017 r. jako zbiór dokumentów stanowiących m.in. wytyczne do sporządzania dokumentacji projektowej. Zbiór ten w latach 2018-2020 podlegał wielokrotnej aktualizacji i każdorazowo stanowił jeden z załączników Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia w ogłaszanych przez PKP S.A. postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego na opracowanie dokumentacji projektowej.

Zgodnie z PID i określoną w tym dokumencie kategoryzacją dworzec w Bolesławcu został sklasyfikowany jako *aglomeracyjny*, a Wałbrzych Główny jako *wojewódzki*.

Wymagania dla obiektów dworca określono w PID, przewidując w nim potrzebę:

- a) opracowania koncepcji funkcjonalno-przestrzennej, w której rodzaj pomieszczeń i ich wielkość zostają dostosowane do realnego zapotrzebowania zadeklarowanego przez spółki Grupy PKP oraz inne podmioty;
- b) uwzględnienia rozwiązań mających na uwadze różne grupy społeczeństwa (osoby z dziećmi, osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, osoby niedowidzące i niewidome), tak aby przeciwdziałać dyskryminacji;
- c) ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko, m.in. poprzez zastosowanie nowych technologii do ogrzewania pomieszczeń i ich wentylacji

³⁴ Dz. U. z 2019 r. poz. 1843, ze zm.

³⁵ Uchwała Nr 492 z dnia 14 listopada 2017 r.

³⁶ Uchwała Nr 1326/213/VII z dnia 22 listopada 2017 r.

³⁷ Punkt 2.1.1 P Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016 - 2023.

³⁸ Zmieniony Decyzją nr 9 z dnia 26 listopada 2020 r.

w postaci pomp ciepła (powietrznej i gruntowej) lub wysokowydajnych pieców gazowych, czy też ponowne wykorzystanie wody deszczowej;

d) stworzenia wysokiej jakości przestrzeni obsługi podróżnych spełniającej obowiązujące standardy międzynarodowe, gdzie dworce zapewnią podstawowe funkcje związane z obsługą pasażerską, tj. np. posiadają nowoczesny system informacji dla podróżnych, ogrzewaną i klimatyzowaną poczekalnię, a także pomieszczenie opiekuna z dzieckiem, miejsca do oczekiwania;

e) zapewnienia wzrostu bezpieczeństwa przebywania pasażerów i pracowników na dworcu kolejowym poprzez instalację systemów monitoringu oraz alarmowych kontroli dostępu;

f) zmniejszenia kosztów eksploatacji i maksymalizacji efektywności wykorzystania obiektu, dzięki zastosowaniu nowoczesnych technologii, m.in. odnawialne źródła energii i systemu zarządzania obiektem.

Dokumentacja projektowa przebudowy dworców Wałbrzych Główny i Bolesławiec obejmowała w kolejności jej opracowania: koncepcję wielobranżową z bilansem mediów, wizualizację, projekt budowlany będący załącznikiem do decyzji pozwolenia na budowę, projekt wykonawczy, przedmiary robót, kosztorys inwestorski, specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót. Przed opracowaniem dokumentacji projektowej, na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym³⁹, inwestor, tj. PKP S.A., oszacował wartość netto prac projektowych na kwotę 648 000,00 zł, obejmujących modernizację dworca Bolesławiec i kwotę 1 488 000,00 zł, obejmujących modernizację dworca Wałbrzych Główny.

Dokumentacja projektowa przebudowy dworców w Bolesławcu i Wałbrzychu w projekcie wykonawczym architektonicznym zawierała wymagania dotyczące rozwiązań dla osób o ograniczonej mobilności, w tym określone w TSI PRM. Wymagania te określały właściwe rozwiązania dla osób o ograniczonej mobilności w zakresie: usytuowania i dostosowania parkingu, trasy wolnej od przeszkód, posadzki/nawierzchni bez progów, szerokości przejść i drzwi, pomieszczenia toalet i stanowiska przewijania, informacji wizualnej i dźwiękowej, piktogramów, drogowskazów, tablic sensorycznych i tabliczek z napisem w alfabecie Braille'a.

Dokumentacje projektowe dla przebudowy dworców kolejowych Wałbrzych Główny i Bolesławiec zawierały specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych, w których określono zbiory wymagań niezbędnych do określenia: standardu, jakości wykonania robót budowlanych, właściwości wyrobów budowlanych, oceny prawidłowości wykonania robót, dostępności dla osób niepełnosprawnych, zgodnie z wytycznymi określonymi w TSI PRM, wymagania dla dworca tymczasowego.

Ze względu na zabytkowy charakter obiektów dworców Wałbrzych Główny i Bolesławiec oraz aspekt ekonomiczny w rozwiązaniach projektowych nie zastosowano odnawialnych źródeł energii oraz nie wykorzystano wody deszczowej.

Dokumentacje projektowe dla przebudowy dworców Wałbrzych Główny i Bolesławiec spełniały wymogi rozporządzenia w sprawie dokumentacji projektowej. Obie inwestycje uzyskały decyzje pozwolenia na budowę wydane przez Wojewodę Dolnośląskiego⁴⁰.

(akta kontroli str. 344-351, 516-519 Tom I, 37-54 Tom II)

³⁹ Dz. U. Nr 130 poz. 1389.

⁴⁰ Decyzja pozwolenia na budowę nr I-K/Z-42/2019 z dnia 23 maja 2019 r. wydana dla przebudowy dworca Wałbrzych Główny i decyzja pozwolenia na budowę nr I-K/Z-41/2019 z dnia 23 maja 2019 r. wydana dla przebudowy dworca Bolesławiec.

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

1) Zespół Wrocławski w sposób nierzetelny dokonał odbioru poszczególnych etapów dokumentacji projektowej.

Po dokonaniu weryfikacji, przekazanej przez wykonawcę dokumentacji projektowej, Zespół Wrocławski sformułował zastrzeżenia (określił zakres wymagający uzupełnienia i poprawy) do etapu I, II, III i V modernizacji dworca Wałbrzych Główny, objętej umową KIZ02.022.ZU.27314.2017, oraz do etapu I, II, III, IV i V modernizacji dworca Bolesławiec, objętej umową KIZ02.022.ZU.37140.2017, które następnie przesłał wykonawcy drogą elektroniczną (e-mail) bez sporządzenia protokołu odbioru. Czynność weryfikacji i przekazywania zastrzeżeń powtarzano do momentu uzyskania kompletnej i poprawnej dokumentacji (wykonawca przedkładał kolejne wydania tej samej dokumentacji – etapu), którą ostatecznie odbierano protokołem odbioru.

Zgodnie z postanowieniami § 7 ww. umów fakt dokonania odbioru przedmiotu umowy (odpowiednio dla każdego etapu) potwierdza się podpisaniem protokołu odbioru (ust. 8), a weryfikacji i odbioru przedmiotu umowy dokonuje się w terminie 10 dni roboczych od daty jego przekazania (ust. 9). Natomiast w przypadku dokonania odbioru i wyznaczenia terminu usunięcia braków/dokonania poprawek przedmiotu umowy (lub w przypadku odmowy dokonania odbioru) zamawiający wskazuje w protokole odbioru co należy poprawić i uzupełnić (lub przyczyny tej odmowy) określając termin ich usunięcia (ust. 10).

Dyrektor projektu wyjaśniła, że zamawiający dokonywał zgłoszenia uwag do poszczególnych wydań etapu, tj. kolejno poprawianej części dokumentacji, działając na podstawie § 7 ust. 9 i 10 w odniesieniu do § 7 ust. 12 i 13 umowy. Przekazane zostały uwagi i zastrzeżenia do weryfikowanej dokumentacji, przy czym uwagi te nie stanowiły wad istotnych. Projektant przekazywał kolejne wydania (wersje) dokumentacji do weryfikacji i sprawdzenia przez Zespół Wrocławski, niemniej nie przedstawiał protokołu odbioru etapu. Dodała ponadto, że zamawiający, tj. PKP S.A., reprezentowany przez Zespół Wrocławski, nie dokonywał w tym przypadku odmowy odbioru etapu i nie definiował wad dokumentacji.

NIK nie podziela przedstawionego stanowiska. Każdorazowo odbiór dokumentacji powinien następować poprzez sporządzenie protokołu odbioru i wyznaczenie terminu (w przypadku wniesienia zastrzeżeń) na dokonanie poprawy i uzupełnień. Ponadto przywołane powyżej umowy nie definiowały jakie wady dokumentacji mogą być uznane za istotne, a jakie nie.

(akta kontroli str. 100-114, 516-519 Tom I, 254-256 Tom II, 19-145 Tom III)

2) Zespół Wrocławski, dysponując wiedzą o przebiegu realizacji umów na opracowanie dokumentacji projektowej, nie sygnalizował PKP S.A. zasadności podjęcia działań ukierunkowanych na naliczenie i wyegzekwowanie od wykonawcy dokumentacji projektowej kar umownych, co było działaniem nierzetelnym.

Kary te mogły być należne za opóźnienie w dotrzymaniu terminu na usunięcie braków/dokonanie poprawek poszczególnych etapów przedmiotu umowy, określonego w § 7 ust. 10 umowy nr KIZ02.022.ZU.27314.2017 i § 7 ust. 10 umowy nr KIZ02.022.ZU.37140.2017, w przypadku wystąpienia przyczyn leżących po stronie wykonawcy.

Zgodnie z postanowieniami § 9 ust. 1 pkt 10 ww. umów, wykonawca zobowiązany był zapłacić zamawiającemu karę w wysokości 0,25% całkowitego wynagrodzenia brutto za każdy dzień opóźnienia w dochowaniu terminu wyznaczonego na podstawie § 7 ust. 10 z uwzględnieniem ust. 13 tych umów.

Opóźnienie w odbiorze poszczególnych etapów umowy nr KIZ02.022.ZU.27314.2017 wyniosło łącznie 103 dni, co mogło odpowiadać karze umownej w łącznej kwocie 88 239,07 zł, tj.:

- 33 dni dla etapu II, tzn. od 23 marca 2018 r. (wyznaczony ostateczny termin na złożenie poprawek i uzupełnień) do 25 kwietnia 2018 r. (odbior protokołem odbioru etapu II), co odpowiadało karze umownej w kwocie 28 270,77 zł;
- 68 dni dla etapu V, tzn. od 29 maja 2019 r. (termin wyznaczony w umowie) do 5 sierpnia 2019 r. (odbior protokołem odbioru etapu V), co odpowiadało karze umownej w kwocie 58 254,92 zł;
- 2 dni dla etapu VI, tzn. od 3 lipca 2019 r. (termin wyznaczony w umowie) do 5 lipca 2019 r. (odbior protokołem odbioru etapu VI), co odpowiadało karze umownej w kwocie 1 713,38 zł.

Opóźnienie w odbiorze poszczególnych etapów umowy nr KIZ02.022.ZU.37140.2017 wyniosło łącznie 376 dni, co mogło odpowiadać karze umownej w kwocie 205 570,48 zł, tj.:

- 96 dni dla etapu II, tzn. od 8 marca 2018 r. (wyznaczony ostateczny termin na złożenie poprawek i uzupełnień) do 12 czerwca 2018 r. (odbior protokołem odbioru etapu II), co odpowiadało karze umownej w kwocie 52 486,08 zł;
- 67 dni dla etapu III, tzn. od 6 kwietnia 2018 r. (wyznaczony ostateczny termin na złożenie poprawek i uzupełnień) do 12 czerwca 2018 r. (odbior protokołem odbioru etapu III), co odpowiadało karze umownej w kwocie 36 630,91 zł;
- 120 dni dla etapu IV, tzn. od 22 czerwca 2018 r. (termin wyznaczony w umowie) do 20 grudnia 2018 r. (odbior protokołem odbioru etapu IV), co odpowiadało karze umownej w kwocie 65 607,60 zł;
- 93 dni dla etapu V, tzn. od 22 maja 2019 r. (termin wyznaczony w umowie) do dnia 23 sierpnia 2019 r. (odbior protokołem odbioru etapu V), co odpowiadało karze umownej w kwocie 50 845,89 zł.

Dyrektor projektu wyjaśniła, że przekazane wykonawcy uwagi i zastrzeżenia do weryfikowanej dokumentacji nie stanowiły wad istotnych. Projektant przekazał wydanie dokumentacji do weryfikacji i sprawdzenia i nie przedstawiał protokołu odbioru etapu. Zamawiający nie dokonywał w tym przypadku odmowy odbioru etapu i nie definiował wad dokumentacji.

W ocenie NIK przedstawione wyjaśnienia nie zasługują na uwzględnienie. Zespół Wrocławski formułował dla poszczególnych etapów dokumentacji projektowej zastrzeżenia określając w nich zakres uwag i elementów wymagających poprawy oraz wyznaczając termin na ich dokonanie. Naruszenie tego terminu sankcjonowane było karą umowną niezależnie od istoty wady, która nie została naliczona. Postanowienia umowy nie przewidywały możliwości określenia ponownego terminu na dokonanie poprawek i uzupełnień w przedkładanej dokumentacji (jej etapów).

Wysokość kar umownych wskazana powyżej przez NIK, ma charakter szacunkowy, w oparciu o terminy umowne wynikające z podpisanych umów wraz z aneksami. W przypadkach, kiedy ocena etapu dokumentacji projektowej była w toku (tj. Zespół Wrocławski formułował uwagi i zastrzeżenia), a w tym czasie termin na złożenie tej dokumentacji został wydłużony aneksem do umowy, przyjęto (wyłącznie na potrzebę zwymiarowania skali opóźnienia), że w tych przypadkach opóźnienie liczone będzie od dnia aktualnego terminu umownego do dnia podpisania protokołu odbioru (bez uwag). Natomiast, ostateczne wyliczenie wielkości opóźnień i wynikająca z nich wysokość kar umownych leży po stronie PKP S.A.

(akta kontroli str. 100-114, 516-519 Tom I, 254-256 Tom II, 19-145 Tom III)

OCENA CZĄSTKOWA

Dokumentacja projektowa przebudowy dworców Wałbrzych Główny i Bolesławiec uwzględniała założenia PID oraz przewidziane w TSI PRM rozwiązania dla osób o ograniczonej mobilności. Zespół Wrocławski realizował inwestycje w oparciu

o kompletną dokumentację. Najwyższa Izba Kontroli zauważa jednak, że odbioru dokumentacji projektowej dokonano z naruszeniem postanowień umownych.

OBSZAR

3. Skuteczność sprawowania nadzoru nad realizacją robót budowlanych oraz rozliczeniem inwestycji

Opis stanu faktycznego

3.1. Zespół Wrocławski zapewnił terminowe przekazanie całego placu budowy wykonawcy przebudowy dworca Wałbrzych Główny⁴¹, natomiast w przypadku dworca Bolesławiec w terminie przewidzianym na wprowadzenie wykonawcy na plac budowy nie przekazano⁴² mu części tego placu, obejmującej jeden lokal mieszkalny i przynależne do niego pomieszczenia.

Protokół wprowadzenia na budowę, sporządzony dla dworca Bolesławiec, zawierał zastrzeżenie o przebywaniu lokatora w budynku dworca. W konsekwencji z przekazania wyłączono: lokal mieszkalny na piętrze, pomieszczenia piwniczne i na poddaszu oraz powierzchnie komunikacyjne umożliwiające dojście do lokalu mieszkalnego⁴³. W przypadku modernizacji dworca w Bolesławcu przekazanie terenu budowy nastąpiło w formie zdalnej w pierwszej fazie wprowadzenia stanu epidemii w Polsce i związanych z tym ograniczeń.

(akta kontroli str. 462-513, 516-519 Tom I, 391-498 Tom II)

Użytkowany na I piętrze lokal mieszkalny był zlokalizowany w środkowej części budynku dworca, co - według wykonawcy robót - znacznie utrudniało właściwą organizację robót. Najemcy lokalu mieszkalnego zwolnili zajmowane mieszkanie w dniu 20 stycznia 2021 r.⁴⁴. Udostępnienie wykonawcy robót lokalu mieszkalnego (wraz z innymi pomieszczeniami budynku dworca) na cele budowy nastąpiło w dniu 20 stycznia 2021 r. (289 dni od umownej daty przekazania terenu budowy). W związku z tym powstały opóźnienia w realizacji robót oraz dodatkowe koszty. Określono je w protokole konieczności nr 2/2021 do aneksu nr 3 z dnia 19 lipca 2021 r. do umowy⁴⁵ na kwotę netto: 59 833,54 zł, przesunięcie terminu realizacji o 18 tygodni (126 dni) z 65 tygodni do 83 tygodni. Jak wyjaśniła Dyrektor projektu, alternatywą dla decyzji przekazania placu budowy z zastrzeżeniem przebywania lokatora było niezawieranie umowy z wykonawcą do czasu zwolnienia lokalu. W tym przypadku występowało ryzyko związane z podwyższeniem ceny oferty na roboty budowlane po opróżnieniu lokalu (dynamika rynku wskazywała na tendencję wzrostu cen rynkowych) oraz niepewność czasu kiedy lokator ustąpi i zwolni pomieszczenia. Ponadto wskazała, że z uwagi na dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności wydatki kwalifikowane musiały być poniesione przed marcem 2022 r.

(akta kontroli str. 462-513, 516-519 Tom I, 391-498 Tom II)

Plan Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia (BiOZ) budowy dworca w Bolesławcu zawierał ograniczenia uwzględniające przebywanie lokatora w lokalu mieszkalnym budynku dworca. W tym zakresie wyodrębniono osobne wejście do budynku poprzez odgródzenie od właściwego terenu budowy. Plan ten wprowadził również wymóg, że prowadzenie prac w pobliżu lokalu może się odbywać wyłącznie pod stałym nadzorem oraz wymóg kontroli i sprawność instalacji dostarczających media do lokalu mieszkalnego.

(akta kontroli str. 355-365, 516-519 Tom I, 62-69 Tom III)

PKP S.A., reprezentowane przez Zespół Wrocławski, zapewniły pełne wykonanie zakresu rzeczowego inwestycji modernizacji dworca Wałbrzych Główny.

⁴¹ W dniu 3 października 2019 r. na podstawie Protokołu wprowadzenia na budowę.

⁴² W dniu 6 kwietnia 2020 r. na podstawie Protokołu wprowadzenia na budowę.

⁴³ Protokół wprowadzenia na budowę i wniosek nr 21/2021 do aneksu nr 3 do umowy.

⁴⁴ Protokół nr 20 Rady Budowy z dnia 27 stycznia 2021 r.

⁴⁵ Umowa nr KFZ01.022.UR.35198.2019 z dnia 23 marca 2020 r.

Przebudowę dworca Wałbrzych Główny ukończono w dniu 26 kwietnia 2021 r., a obiekt przekazano do użytkowania w dniu 27 maja 2021 r. Do dnia zakończenia czynności kontrolnych (14 września 2021 r.) nie ukończono przebudowy dworca kolejowego w Bolesławcu. Objęty dokumentacją projektową zakres przebudowy dworców w Wałbrzychu i Bolesławcu odzwierciedlał w całości przedmiot umów na realizację tych inwestycji.

Inwestor, tj. PKP S.A., zapewnił objęcie kierownictwa budowy - przebudowy dworców kolejowych Wałbrzych Główny i Bolesławiec - przez kierownika budowy i kierowników robót: branży sanitarnej, branży elektrycznej, branży teletechnicznej, drogowej, robót konserwatorskich. Osoby pełniące funkcje kierownika budowy i kierowników robót dokonały stosownych wpisów do dziennika budowy⁴⁶.

(akta kontroli str. 240-290, 462-513, 516-519 Tom I)

Nadzór inwestorski został zlecony w formie usług firmie zewnętrznej. Gwarancję należytego wykonania przedmiotowych umów stanowiły: zabezpieczenie w formie pieniężnej, zabezpieczenie w formie gwarancji bankowej. Zakres przedmiotu umowy z nadzorem inwestorskim obejmował:

- weryfikację dokumentacji projektowej,
- zarządzanie budowlanym procesem inwestycyjnym i pełnienie funkcji inspektora nadzoru inwestorskiego przez okres realizacji robót budowlanych,
- koordynację najemców w zakresie weryfikacji projektów najemców i nadzoru robót wykonywanych przez najemców w lokalach,
- rozliczenie zadania inwestycyjnego po zakończeniu robót budowlanych,
- świadczenie usługi nadzoru inwestorskiego w okresie pięciu lat od odbioru robót budowlanych objętych nadzorem, a w tym w szczególności nadzorowanie prawidłowości usuwania przez wykonawcę robót budowlanych zgłoszonych w tym okresie wad i usterek.

Nadzór inwestorski był sprawowany przez inspektorów nadzoru o specjalności: konstrukcyjno-budowlanej, sanitarnej, elektrycznej, teletechnicznej, drogowej. Osoby pełniące funkcje inspektora nadzoru dokonywały stosownych wpisów do dziennika budowy⁴⁷. W wyniku badania wpisów do dziennika budowy (przebudowa dworca Wałbrzych Główny, przebudowa dworca w Bolesławcu) nie stwierdzono przedłużających się procedur odbiorowych robót zanikowych, wpisy przez nadzór były wykonywane niezwłocznie, a zalecenia inspektorów nadzoru były realizowane. Inspektorzy nadzoru kontrolowali rozliczenia budowy i faktury składane przez wykonawcę poprzez: zatwierdzanie protokołu wykonania robót, sprawdzanie kosztorysów, opiniowanie wniosków o roboty zamiennie/dodatkowe. Roboty zanikowe inspektorzy nadzoru potwierdzali wpisami do dziennika budowy oraz protokołami robót zanikowych, które zestawiono w rejestrze odbioru robót zanikowych. Projektant podczas realizacji budowy pełnił nadzór autorski. Osoby pełniące nadzór autorski dokonały stosownych wpisów do dziennika budowy. Tematy wymagające zajęcia stanowiska przez projektanta (w ramach nadzoru autorskiego) opisywano w Karcie nadzoru autorskiego (dalej: KNA), które zestawiano w rejestrze KNA.

(akta kontroli str. 218-239, 440-461, 516-519 Tom I)

3.2. Przebudowa dworca kolejowego Wałbrzych Główny oraz przebudowa dworca kolejowego Bolesławiec objęta została dofinansowaniem ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020. Obie inwestycje uwzględnione zostały we wniosku o dofinansowanie projektu *Modernizacja wybranych dworców przy linii kolejowej nr 274 na odcinku*

⁴⁶ Dziennik budowy Tom I.

⁴⁷ Dziennik budowy Tom I.

Wrocław-Boguszów-Gorce Zachód wraz z przedłużeniem linii 311, wybranych dworców przy linii kolejowej nr 282 wraz z dworcem na st. Malczyce położonym przy linii 275⁴⁸. PKP S.A. umowę o dofinansowanie projektu zawarły ze Skarbem Państwa – Centrum Unijnych Projektów Transportowych w dniu 26 marca 2019 r. Zgodnie z postanowieniami umowy udzielone dofinansowanie przyznano w formie refundacji w wysokości 100% wydatków kwalifikowalnych, z których 85% stanowiły środki budżetu środków europejskich, 15% środki z budżetu państwa. Do kosztów kwalifikowalnych zaliczono wydatki poniesione na opracowanie dokumentacji projektowej, usługę inżyniera nadzoru oraz roboty budowlane w zakresie dotyczącym ogólnodostępnych części dworca kolejowego przeznaczonych dla podróżnych. Przyznane dofinansowanie wyniosło 24 350 271,66 zł – dla dworca Wałbrzych Główny, 13 393 212,40 zł – dla dworca Bolesławiec. W dniu 2 września 2021 r. PKP S.A. otrzymały refundację części poniesionych wydatków w kwocie 19 184 685,83 zł dla zadania obejmującego przebudowę dworca kolejowego Wałbrzych Główny oraz w kwocie 3 680 197,21 zł dla zadania obejmującego przebudowę dworca kolejowego Bolesławiec.

(akta kontroli str. 141-146, 516-519 Tom I, 70-103 Tom II)

Realizacja wydatków była zgodna z zasadami finansowania inwestycji. PKP S.A. nie przeznaczyły środków na zapłatę odsetek lub kar umownych. Na dzień zakończenia kontroli na przebudowę dworca kolejowego Wałbrzych Główny PKP S.A. poniosły wydatki w łącznej wysokości 26 624 332,55 zł netto⁴⁹ (32 747 929,04 zł brutto). Na przebudowę dworca kolejowego Bolesławiec wydatkowano łącznie 9 000 005,32 zł netto⁵⁰ (11 070 006,54 zł brutto). Analiza przebiegu modernizacji dworców w Wałbrzychu i Bolesławcu nie wykazała przypadków naliczania i zasadności naliczania przez PKP S.A. kar umownych za nieterminową realizację robót i złą jakość.

(akta kontroli str. 223-228 Tom II, 170-174 Tom III)

Wynagrodzenie wykonawcy przebudowy dworca Wałbrzych Główny, ustalone na kwotę 24 921 414,20 zł netto (30 653 339,47 zł brutto) zmieniono dwukrotnie⁵¹, podwyższając wynagrodzenie o kwotę 1 047 528,23 zł (netto), tj. do kwoty 25 968 942,43 zł netto (31 941 799,19 zł brutto). Wynagrodzenie wykonawcy przebudowy dworca kolejowego Bolesławiec, ustalone na kwotę 12 898 008,51 zł netto (15 864 550,47 zł brutto) zmieniano trzykrotnie⁵², podwyższając o kwotę 1 199 423,67 zł (netto), tj. do kwoty 14 097 432,18 zł netto (17 339 841,59 zł brutto). Wzrost wynagrodzeń wynikał z zaakceptowanych przez Zespół Wrocławski wniosków wykonawcy odnośnie potrzeby wykonania robót dodatkowych i zamiennych, przedstawianych w protokołach konieczności. Koszty wprowadzenia zmian określone w tych protokołach szacowano na podstawie zweryfikowanych przez inspektorów nadzoru kosztorysów i kalkulacji.

(akta kontroli str. 183-290, 406-513 Tom I, 170-174 Tom III)

Stwierzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Zespół Wrocławski w sposób właściwy prowadził działania nadzorcze nad przebiegiem realizacji inwestycji. Pełnienie nadzoru inwestorskiego nad przebiegiem robót budowlanych powierzono wykonawcy zewnętrznemu. Był on wykonywany skutecznie i terminowo.

OBSZAR

⁴⁸ Nr. POIS.05.02.00-00-0033/18.

⁴⁹ W tym na dokumentację projektową 398 000,00 zł, nadzór inwestorski 257 391,12 zł, roboty budowlane 25 968 941,43 zł.

⁵⁰ W tym na dokumentację projektową 177 800,00 zł, nadzór inwestorski 124 490,66 zł, roboty budowlane 8 697 714,66 zł.

⁵¹ Aneks nr 1 z dnia 19 sierpnia 2020 r. oraz aneksem nr 2 z dnia 8 kwietnia 2021 r.

⁵² Aneks nr 1 z dnia 16 listopada 2020 r., aneksem nr 2 z dnia 23 marca 2021 r., aneksem nr 3 z dnia 19 lipca 2021 r.

4. Zgodność postępu inwestycji z harmonogramem robót oraz projektem budowlanym

Opis stanu faktycznego

4.1. Wykonawcy przebudowy dworca Wałbrzych Główny i Bolesławiec w terminie siedmiu dni roboczych od zawarcia z PKP S.A. umów w tej sprawie, po uzgodnieniu z firmą zewnętrzną wybraną do pełnienia funkcji inspektora nadzoru inwestorskiego, przedstawiali do akceptacji inwestora harmonogram rzeczowo-finansowy (HRF). W HRF wyszczególniono elementy robót podlegające odbiorom częściowym, terminy ich wykonania, cenę za ich wykonanie. W umowach na wykonanie przebudowy obu dworców ustalono, że w sytuacji dezaktualizacji dotychczasowy HRF będzie uaktualniony po uzgodnieniu z inwestorem. Tak określone ustalenia umowne powodowały wielokrotne zmiany HRF.

Sprawa wykwaterowania lokatora z lokalu mieszkalnego w budynku dworca w Bolesławcu była realizowana przez PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu (dalej: OGN) od stycznia 2018 r.

Dyrektor projektu wyjaśniła, że działania związane z wykwaterowaniem z lokalu mieszkalnego mieszczącego się w budynku dworca podjęte zostały w styczniu 2018 r. W kwestii przyznania lokalu zastępczego PKP S.A. podjęły współpracę z Prezydentem Miasta Bolesławiec. W jej wyniku lokator otrzymywał szereg propozycji, łącznie z możliwością otrzymania dwóch lokali mieszkalnych. Pomimo podejmowanych licznych propozycji i mediacji nie udało się polubownie rozwiązać tej sprawy. Spółka zmuszona była do wystąpienia na drogę sądową uzyskując w I⁵³ i II⁵⁴ instancji wyroki nakazujące lokatorowi opuszczenie lokalu mieszkalnego. Ze względu na stan epidemii oraz brak możliwości realizacji wyroku przez komornika sądowego ostatecznie osiągnięto ugodę i lokator dobrowolnie opuścił lokal mieszkalny w budynku dworca w dniu 20 stycznia 2021 r.⁵⁵ (289 dni od umownej daty przekazania terenu budowy).

Termin uruchomienia dworca tymczasowego w Bolesławcu określono na 90 dni od dnia przekazania placu budowy, tj. do dnia 5 lipca 2020 r. Faktyczne uruchomienie nastąpiło w dniu 15 lipca 2020 r.⁵⁶ Dyrektor projektu wyjaśniła, że opóźnienie wynikało z terminu uruchomienia kas biletowych przez operatora Koleje Dolnośląskie S.A., który ze względów organizacyjnych mógł rozpocząć prowadzenie kasy biletowej w połowie miesiąca.

Dworce Wałbrzych Główny i Bolesławiec w czasie przebudowy były wielokrotnie kontrolowane przez Dyrektora projektu oraz na bieżąco monitorowane, wykonywano także dokumentację zdjęciową. Przez cały okres realizacji modernizacji obu dworców sprawy związane z realizacją tych inwestycji były omawiane systematycznie na radach budowy co dwa tygodnie i na naradach koordynacyjnych co tydzień.

(akta kontroli str. 149-182, 516-519 Tom I)

Kontrolę placu budowy na dworcu w Wałbrzychu przeprowadzili nadto:

- Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego w dniu 27 maja 2020 r. (pobranie próbek wyrobów budowlanych),
- Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego – protokół kontroli obiektu budowlanego w trakcie budowy z dnia 7 lutego 2020 r. i 21 maja 2020 r. (brak nieprawidłowości, roboty budowlane realizowane zgodnie z projektem budowlanym oraz warunkami pozwolenia na budowę),

⁵³ Wyrok Sądu Rejonowego w Bolesławcu z dnia 30 sierpnia 2019 r.

⁵⁴ Wyrok Sądu Okręgowego w Jeleniej Górze z dnia 14 lipca 2020 r.

⁵⁵ Protokół nr 20 Rady Budowy z dnia 27 stycznia 2021 r.

⁵⁶ Protokół nr 7 Rady Budowy z dnia 29 lipca 2020 r.

- Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w dniu 19 marca 2021 r. – opinia sanitarna nr 15/21 (nie zgłoszono sprzeciwu w dopuszczeniu do użytkowania),
- Dolnośląski Komendant Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej w dniu 23 marca 2021 r. – postanowienie nr WZ.5595.34.4.2021 (brak wniosków),
- Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej w Wałbrzychu – protokół z dnia 12 kwietnia 2021 r. (w punkcie 5 protokołu stwierdzono niezgodność z przepisami techniczno-budowlanymi polegającą na tym, że drzwi do rozdzielni elektrycznej i pomieszczenia hydroforni posiadają klasę odporności ogniowej EI30).

W stanowisku w zakresie ochrony przeciwpożarowej z dnia 12 kwietnia 2021 r. Komendanta Miejskiego Państwowej Straży Pożarnej w sprawie zgodności wykonania obiektu z projektem budowlanym stwierdzono nieprawidłowości dotyczące zamontowania na dworcu Wałbrzych Główny drzwi do rozdzielni elektrycznej i do pomieszczenia hydroforni nieodpowiedniej klasy odporności ogniowej (EI30 zamiast EI60). Jednocześnie stwierdzono, że charakter tych nieprawidłowości pozwala na rozpoczęcie użytkowania obiektu.

Dyrektor projektu wyjaśniła, że wykonawca zgodnie ze złożonym oświadczeniem z dnia 27 sierpnia 2021 r. usunął wszystkie stwierdzone nieprawidłowości w zakresie ochrony przeciwpożarowej wskazane przez Komendanta Miejskiej Państwowej Straży Pożarnej w Wałbrzychu. Dokonał wymiany w pomieszczeniu rozdzielni elektrycznej i pomieszczeniu hydroforni drzwi o klasie odporności ogniowej EI30 na drzwi o klasie EI60.

Na placu budowy na dworcu kolejowym w Bolesławcu w okresie objętym kontrolą nie były przeprowadzane kontrole zewnętrzne.

(akta kontroli str. 516-519 Tom I, 232-233 Tom II)

4.2. Projekty budowlane, w tym wykonawcze przebudowy dworców kolejowych Wałbrzych Główny i Bolesławiec, uwzględniały potrzeby osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Możliwość korzystania z modernizowanego obiektu przez osoby z niepełnosprawnościami została uwzględniona w projekcie w następujący sposób:

- stanowiska postojowe dla samochodów, z których korzystają osoby z niepełnosprawnościami, usytuowano jak najbliżej wejścia na poziomie terenu,
- wyznaczono trasy bezpieczne, bez przeszkód, wraz z ścieżką prowadzącą dla osób niewidomych i niedowidzących o kontrastującej powierzchni, zamontowano mapy multisensoryczne, opisy w alfabecie Braille'a,
- posadzki bez progów, o odpowiednich właściwościach poślizgowych,
- część budynku do obsługi podróżnych dostępna jest dla osób z niepełnosprawnościami, w tym poruszających się na wózkach inwalidzkich z poziomu terenu,
- wejścia do budynku i drzwi mają odpowiednią szerokość prześwitu,
- schody wyposażone w poręcze, informacja w alfabecie Braille'a,
- pochylnie wyposażone w poręcze,
- sygnalizacja przeszkód przezroczystych,
- toaleta przystosowana do wózka inwalidzkiego, system przyczynowy, pomieszczenie ze stanowiskiem do przewijania,
- meble i urządzenia wolnostojące kontrastujące z tłem,
- trasy wolne od przeszkód wyraźnie zaznaczone, drogowskazy, piktogramy, informacja drukowana, informacja głosowa, informacja dynamiczna.

Dokumentacja modernizacji dworca Wałbrzych Główny i modernizacji dworca Bolesławiec w części wykonawczej w zakresie architektury zawierała „Listę kontrolną TSI PRM”, zgodnie z wymaganiami określonymi w TSI PRM.

Rozwiązania projektowe dworców były zgodne z warunkami technicznymi dla budynków przewidzianymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie⁵⁷.

Spółka w styczniu 2018 r. opracowała zbiór dobrych praktyk w inwestycjach dworców kolejowych w zakresie wytycznych architektoniczno-budowlanych w części A.7 Wytyczne w zakresie zapewnienia dostępności na dworcach kolejowych PKP S.A. W opracowaniu tym określono wytyczne w zakresie zapewnienia dostępności obiektu do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. W tych wytycznych określono, że projektowany obiekt musi być w pełni dostępny dla osób o ograniczonej mobilności, w tym:

- osób poruszających się na wózkach inwalidzkich,
- osób poruszających się o kuli lub z innym ograniczeniem ruchowym,
- osób niewidomych lub niedowidzących,
- osób o niskim wzroście, dzieci, osób starszych,
- osób poruszających się z opiekunem lub psem przewodnikiem.

Dostosowanie obiektu musi umożliwiać bezpieczne i bezkolizyjne poruszanie się wewnątrz budynku i w jego bezpośrednim otoczeniu, w tym na trasach parking-dworzec-peron. Budynek powinien również spełniać najwyższe wymagania dotyczące bezpieczeństwa podróżnych i klientów Dworca.

(akta kontroli str. 516-519 Tom I, 340-390, 499-500 Tom II, 7-18, 175 Tom III)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Dokumentacja projektowa modernizacji dworców kolejowych Wałbrzych Główny i Bolesławiec obejmowała rozwiązania przewidziane dla osób o ograniczonej mobilności, w tym określone w TSI PRM. Zapewniono terminową, zgodną z obowiązującymi harmonogramami rzeczowo-finansowymi inwestycji, realizację badanych zadań modernizacji dworców kolejowych.

OBSZAR

5. Efektywność realizacji zadania inwestycyjnego

Opis stanu
faktycznego

5.1. Roboty budowlane na dworcu kolejowym Wałbrzych Główny prowadzone były do dnia 26 marca 2021 r.⁵⁸. Ukończenie pełnego zakresu robót i prac umożliwiających eksploatację budynku dworca potwierdziła Komisja odbiorowa. W *Protokole komisji odbioru końcowego – Protokole odbioru końcowego* (dalej: POK) potwierdziła ona termin ich ukończenia z dniem 21 kwietnia 2021 r., usunięcie wad i usterek⁵⁹ stwierdzonych podczas czynności odbiorowych, oraz dokonała odbioru końcowego robót z dniem 26 kwietnia 2021 r. z trzema uwagami⁶⁰. Usunięcie uwag skwitowano protokołem potwierdzenia usunięcia usterek/uwag wskazanych w POK z dnia 26 kwietnia 2021 r., podpisanym w dniu 11 sierpnia 2021 r. Z dniem 27 maja 2021 r. zabezpieczenie i utrzymanie budynku dworca Wałbrzych Główny przekazano PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu.

Termin zakończenia robót budowlanych na dworcu kolejowym Bolesławiec, obowiązujący na dzień zakończenia czynności kontrolnych przez NIK⁶¹, określono na dzień 25 października 2021 r.⁶².

⁵⁷ Dz. U. z 2019 r. poz. 1065. Dalej: rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dla budynków.

⁵⁸ Zgodnie z wpisami do dziennika budowy.

⁵⁹ Lista wad i usterek z potwierdzeniem ich usunięcia stanowiła załącznik nr 1 do Protokołu odbioru.

⁶⁰ Uwaga nr 1 dotyczyła usunięcia usterek wskazanych do funkcjonalności systemów PSIM, BMS, BSKD, KD i nagłośnienia w terminie do 30 czerwca 2021 r. Uwaga nr 2 dotyczyła uzyskania decyzji Urzędu Dozoru Technicznego dla stacji ładowania w terminie do dnia 30 czerwca 2021 r. Uwaga nr 3 dotyczyła przekazania potwierdzenia usunięcia zastrzeżeń do pomieszczeń TK TELEKOM w terminie do dnia 2 czerwca 2021 r.

⁶¹ 9 września 2021 r.

5.2. Decyzje o pozwoleniu na budowę, uzyskane w procesie realizacji inwestycji dotyczącej przebudowy dworca kolejowego Wałbrzych Główny nie nakładały na inwestora obowiązku uzyskania pozwolenia na użytkowanie obiektu. Stanowisko to potwierdził Dolnośląski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego w odpowiedzi na zawiadomienie z dnia 20 kwietnia 2021 r. o zakończeniu robót budowlanych i zamiarze przystąpienia do użytkowania. Wykonawca robót w dniu 20 kwietnia 2021 r. zawiadomił Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego dla Miasta Wałbrzycha o zakończeniu robót budowlanych. Organ ten nie wniósł sprzeciwu do zawiadomienia o zakończeniu robót.

Decyzja o pozwoleniu na budowę uzyskana dla przebudowy dworca kolejowego Bolesławiec nie przewiduje obowiązku uzyskania pozwolenia na użytkowanie obiektu.

5.3. Oględziny⁶³ budynku dworca kolejowego Wałbrzych Główny, przeprowadzone w obecności osób z niepełnosprawnościami, wykazały, że dworzec ten zapewniał podstawowe funkcje związane z obsługą pasażerską.

Stwierdzono natomiast, że: [1] sześć słupków oświetleniowych zamontowanych przy strefach parkowania uległo uszkodzeniu (słupek przy wiacie rowerowej – wyłamany, słupek przy strefie krótkiego postoju – uszkodzony, cztery słupki przy parkingu wewnątrz pętli do zawracania – uszkodzone, w tym jeden wyłamany); [2] nawierzchnia drogi manewrowej (pętli do zawracania) posiadała uszkodzenia na powierzchni około 2 m², ukruszone, ruchome i pozapadane płyty betonowe; [3] posadowiony przy strefie krótkiego postoju znak pionowy z tabliczką „Kiss and Ride – postój do 30 min.” znajdował się zbyt blisko dotykowej ścieżki prowadzącej (34 cm do krawędzi ścieżki). W tym punkcie ścieżka nie spełniała warunku określonego w pkt. 4.2.1.2.1 TSI PRM⁶⁴; [4] trzy mapy multisensoryczne (umieszczona na placu dworcowym oraz dwie w wiatrołapie dworca) zawierały informację o nieistniejącym biletomacie umiejscowionym w holu dworca kolejowego; [5] w budynku dworca, przy drzwiach automatycznych (od strony wejścia głównego oraz wejścia z peronów) zamontowane zostały ograniczniki – metalowe słupki zapobiegające wejściu osób w przestrzeń otwierania drzwi. Słupki te nie posiadały zaokrąglonych brzegów, co było niezgodne z pkt 4.2.1.7 TSI PRM; [6] piktogram wiaty rowerowej i strzałka kierunkowa „w lewo” umieszczono na tablicy informacyjnej, znajdującej się nad drzwiami prowadzącymi do/z placu manewrowego wskazywała błędne położenie wiaty, które mogło wprowadzić w błąd podróżnych; [7] system przyzywowy (sznurek przywołania) umieszczony w toalecie dla osób niepełnosprawnych nie posiadał oznaczenia funkcyjnego; [8] osoba poruszająca się na wózku inwalidzkim nie miała możliwości wjechania do toalety przeznaczonej dla osób z niepełnosprawnościami z uwagi na niewspółmierną siłę działania samozamykacza drzwi. Odłączenie samozamykacza uniemożliwiało zamknięcie drzwi toalety od środka.

Wymienione powyżej w punktach od [1] do [8] usterki i zastrzeżenia zostały usunięte w toku kontroli NIK.

Przeprowadzone w toku oględzin pomiary potwierdziły, że usytuowana przy wejściu do budynku dworca (od strony peronów) pochylnia spełniała warunki określone

⁶² Zgodnie z Aneksem nr 3 do umowy nr KFZ01.022.UR.35198.2019 z dnia 23 marca 2020 r. zawartym w dniu 19 września 2021 r.

⁶³ Przeprowadzone w dniach 10-11 sierpnia 2021 r. i obejmujące ogólnodostępną część dworca kolejowego wraz z dojazdami i terenem placu dworcowego.

⁶⁴ Załącznik do obowiązującego od 1 stycznia 2015 r. rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L 356 z dnia 12 grudnia 2014 r.).

w § 71 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla budynków. Nachylenie pochylni nie przekraczało określonych wielkości. Pochylnia posiadała wymaganą szerokość płaszczyzny ruchu (1,2 m), krawężniki (o wysokości co najmniej 0,07 m) i obustronne poręcze z odstępem między nimi w granicach od 1 m do 1,1 m. Długość poziomej płaszczyzny ruchu na początku i na końcu pochylni wynosiła co najmniej 1,5 m. Długość poszczególnych odcinków pochylni nie przekraczała 9 m. Pochylnia wyposażona została w obustronne poręcze, umieszczone na wysokości 0,75 i 0,9 m od płaszczyzny ruchu, zgodnie z § 298 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla budynków. Poręcze przy pochylniach zostały oddalone od ściany o co najmniej 0,05 m, przed ich początkiem i za końcem posiadały przedłużenie o 0,3 m. oraz zakończenie zapewniające bezpieczne użytkowanie. Pierwszy odcinek pochylni (od strony peronu), pomiędzy dolną poręczą a krawężnikiem nie posiadał zabezpieczenia. Powstała w ten sposób wolna przestrzeń o wymiarach 140 x 60 cm, znajdująca się na wysokości 100 cm, zmniejszając się zgodnie z kierunkiem zjazdu do wysokości 60 cm. Dyrektor projektu wyjaśniła, że pochylnia, znajdująca się przed wejściem do dworca kolejowego od strony peronów została wykonana zgodnie z warunkami technicznymi dla budynków. Przepis § 296 ust. 1 warunków technicznych dla obiektów (schody zewnętrzne i wewnętrzne, służące do pokonania wysokości przekraczającej 0,5 m, powinny być zaopatrzone w balustrady lub inne zabezpieczenia od strony przestrzeni otwartej) dotyczy schodów, nie pochylni. Powszechnie stosowane rozwiązanie w pochylniach dla niepełnosprawnych ogranicza się do pochwytywów na dwóch poziomach.

Ponadto na dworcu Wałbrzych Główny Zespół Wrocławski nie wyegzekwował od wykonawcy części rozwiązań wspomagających osoby z niepełnosprawnościami, a przewidzianych w TSI PRM, co opisano poniżej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 117-124 Tom I, 107-109 Tom II, 163-169 Tom III)

W toku oględzin stwierdzono, że teren budowy dworca kolejowego Bolesławiec zabezpieczono od strony ulicy Bolesława Chrobrego ogrodzeniem pełnym z blachy stalowej. Na ogrodzeniu umieszczono tablice informacyjne, w tym budowy, planu tymczasowej organizacji ruchu, planu lokalizacji dworca tymczasowego, kasy, kierunku dojścia na peron 1 i peron 2. Od strony peronu 1 teren budowy był ogrodzony ogrodzeniem z siatki i folii. Na ogrodzeniu zamieszczono banery informujące o modernizacji dworca. Na terenie budowy przy biurze kierownika budowy umieszczono tablicę informacyjną z planem zagospodarowania placu budowy.

W dniu oględzin przeprowadzono roboty budowlano-montażowe. W zakresie zagospodarowania terenu wykonano w części pochylnię (rampę) i schody zewnętrzne. Budynek techniczny, przeznaczony m.in. na wiatę rowerową, był w stanie surowym. Wykonano przyłącza do budynku dworca, sieci infrastruktury technicznej podziemnej. Częściowo wykonano tynki na elewacji południowej i wschodniej budynku dworca. Wewnątrz budynku prowadzono roboty instalacyjne i wykończeniowe.

Dworzec tymczasowy zrealizowano w formie obiektu kontenerowego, z pochylnią (w tym dla osób poruszających się na wózku). Dojście do pochylni wykonano z nawierzchni utwardzonej – tłucznia bezpośrednio z jezdni asfaltowej przed budynkiem dworca. Na jezdni nie wyznaczono miejsc do parkowania dla osób z niepełnosprawnościami, samochody parkowano w sposób przypadkowy, nieuporządkowany.

Obiekt dworca tymczasowego otwarty jest między godziną 6:30 a 18:05. Na dworcu tymczasowym usytuowana została kasa biletowa Kolei Dolnośląskich S.A., toaleta

dla mężczyzn, toaleta dla kobiet i dla osób z niepełnosprawnościami, w tym poruszających się na wózku inwalidzkim, poczekalnia. Kasa biletowa wyposażona została w pętlę indukcyjną. W toalecie dla osób z niepełnosprawnościami przy urządzeniach (muszla, umywalka) zainstalowano uchwyty dla tych osób, linki do wzywania pomocy. Przy drzwiach do toalety umieszczono tabliczki z napisem w alfabecie Braille'a. W poczekalni usytuowano jedną ławkę - uszkodzoną, informację dla podróżnych, rozkład jazdy. W obiekcie zapewniono ogrzewanie, wentylację i klimatyzację.

(akta kontroli str. 115-116 Tom I)

5.4. Oględziny dworca Wałbrzych Główny potwierdziły, że w wyniku inwestycji wprowadzono rozwiązania umożliwiające zapewnienie bezpiecznych warunków użytkowania dworca, tj. systemów bezpieczeństwa w postaci: alarmu⁶⁵, monitoringu wizyjnego⁶⁶ i kontroli dostępu⁶⁷. Funkcjonalności systemu pozwalają w trybie automatycznym precyzyjnie wskazać miejsce zdarzenia, w tym sabotażu, wylamania drzwi czy okna. Informację o zdarzeniu automatycznie otrzymuje Centrum Bezpieczeństwa Dworców Kolejowych oraz ochrona znajdująca się na obiekcie.

(akta kontroli str. 117-124 Tom I, 107-109 Tom II)

Zgodnie z projektem budowlanym przebudowy dworca kolejowego Bolesławiec w obiekcie przewidziano wykonanie systemu sygnalizacji włamania i napadu (SSWIN), systemu kontroli dostępu (KD) oraz systemu monitoringu obejmującego perony, budynek dworca i jego otoczenie. Na dzień zakończenia czynności kontrolnych Zespół Wrocławski odebrał w imieniu PKP S.A. wykonanie okablowania systemu monitoringu wizyjnego w piwnicy, na parterze i piętrze oraz okablowania systemu KD i SSWIN w piwnicy i na parterze.

(akta kontroli str. 516-519, 107-109 Tom II)

5.5. W toku oględzin potwierdzono, że budynek dworca kolejowego Wałbrzych Główny nie został wyposażony w nowoczesne technologie w zakresie odnawialnych źródeł energii i ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko poprzez zastosowanie ogrzewania pomieszczeń i ich wentylacji w postaci pomp ciepła, czy też ponownego wykorzystania wody deszczowej. Dworzec wyposażony został w energooszczędne źródła światła w technologii LED, wraz z czujkami obecności w pomieszczeniach higieniczno-sanitarnych oraz system zarządzania obiektem.

Projekt przebudowy dworca kolejowego Bolesławiec zakładał wykorzystanie źródeł światła w technologii LED oraz instalację systemu zarządzania obiektem. W projekcie nie przewidziano wykorzystania odnawialnych źródeł energii, zastosowania nowych technologii do ogrzewania pomieszczeń i ponownego wykorzystania wody deszczowej.

W ramach opracowań projektowych wykonano *Analizę racjonalnego wykorzystania energii oraz zasobów naturalnych, z możliwością zastosowania alternatywnych źródeł energii*. Wyniki analizy wykazały, że koszty wytworzenia energii cieplej przy zastosowaniu alternatywnych źródeł energii będą mniejsze, ale ich koszt znacznie zwiększy nakłady inwestycyjne.

Dyrektor projektu wyjaśniła, że przebudowywane dworce są obiektami zabytkowymi, które objęte są ochroną konserwatorską Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Związane z tym ograniczenia oraz przewidziany zakres przebudowy utrudniały zastosowanie alternatywnych źródeł ciepła w postaci pompy ciepła czy instalacji

⁶⁵ Instalacja alarmowa służy zabezpieczeniu stref wrażliwych, w tym pomieszczeń holu dworca w godzinach zamknięcia.

⁶⁶ Monitoring służący do zapisu i podglądu obrazu z kamer terenu wokół obiektu oraz zabezpieczenia pomieszczeń szczególnie wrażliwych dla funkcjonowania dworca.

⁶⁷ Kontrola dostępu chroni przejścia do pomieszczeń szczególnie wrażliwych dla funkcjonowania dworca, m.in. serwerownia, rozdzielnia, pomieszczenia ochrony, pomieszczenia techniczne.

solarnej, a także wykorzystanie wody deszczowej do celów sanitarnych. Przeprowadzona w tym zakresie analiza wykazała, że korzyści z zastosowania tego typu rozwiązań na dworcach Wałbrzych Główny i Bolesławiec były ograniczone, a co za tym idzie nieopłacalne.

(akta kontroli str. 117-124, 126-128 Tom I)

5.6. Na terenie dworca kolejowego Wałbrzych Główny znajdowały się trzy lokale komercyjne przeznaczone pod wynajem. Dwa lokale handlowo-usługowe, o powierzchni 34,13 m² i 76,19 m², wykończone w standardzie deweloperskim. Jeden lokal wykończony w standardzie niskim o powierzchni 42,72 m² dedykowanej pod biuro obsługi klienta (BOK) z możliwością sprzedaży biletów. W trakcie oględzin pomieszczenia te nie były wykorzystywane, nie posiadały najemcy.

Dyrektor projektu wyjaśniła, że umowa najmu jednego z pomieszczeń (BOK) jest finalizowana.

Zespół Wrocławski nie odpowiadał za pozyskanie najemców lokali komercyjnych. Działania te podejmował Oddział Gospodarowania Nieruchomościami PKP S.A. z siedzibą we Wrocławiu. Obejmowały one w szczególności: wytypowanie na podstawie analizy rynku grupy potencjalnych najemców z miasta Wałbrzycha i okolic, do których rozesłane zostały e-maile z propozycją najmu, przeprowadzenie przetargów na najem wolnych lokali, publikowanie ogłoszeń o najmie w publicznej prasie, portalu korporacyjnym www.pkp.pl i portalach nieruchomościowych, oznakowanie lokali.

W badanym okresie OGN Wrocław podejmował działania zmierzające do wyłonienia najemców dla poszczególnych powierzchni komercyjnych.

Umową najmu objęto powierzchnie niedostępne dla podróźnych przeznaczone dla spółek kolejowych, w tym:

- PKP CARGO S.A. - pomieszczenia biurowe, zaplecza socjalnego i komunikacji znajdujące się na piętrze (o pow. 572,06 m²) i poddaszu (o pow. 176,90 m²), które na etapie realizacji robót dostosowano do potrzeb spółki⁶⁸,
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - pomieszczenia biurowe na parterze – posterunek Straży Ochrony Kolei (o pow. 226,65 m²),
- Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o. - pomieszczenia na urządzenia telekomunikacyjne (o pow. 45,27 m²).

Na dworcu kolejowym Bolesławiec zaprojektowano trzy lokale przeznaczone pod najem komercyjny zlokalizowane na parterze. Każdy z lokali posiadał najemcę i podpisaną umowę najmu. Lokale o powierzchni 52 m² i 32,3 m² przeznaczono pod usługi, lokal o powierzchni 30,9 m² wynajęto przewoźnikowi kolejowemu z przeznaczeniem pod kasy biletowe. Umową najmu objęto również kompleks pomieszczeń biurowych o powierzchni 295 m² zlokalizowany na piętrze budynku dworca.

(akta kontroli str. 107-109, 113-218 Tom II)

5.7. Prezydent Miasta Wałbrzycha w informacji udzielonej NIK wskazał, że Urząd Miejski w Wałbrzychu pomagał w organizacji przez PKP S.A. warsztatów dotyczących przebudowy dworca kolejowego Wałbrzych Główny. Ich celem było przedyskutowanie i ustalenie z lokalną społecznością, przedstawicielami jednostek samorządu terytorialnego, organizacjami samorządowymi oraz innymi interesariuszami oczekiwań w zakresie funkcjonalno-użytkowym w odniesieniu do dworca oraz przestrzeni publicznej z nim związanej. Kontakty między instytucjami miały charakter roboczy, głównie telefoniczny oraz za pośrednictwem poczty elektronicznej.

⁶⁸ Umowa nr N37-KN-3/01.

Prezydent Miasta Wałbrzycha dodał, że dworzec kolejowy Wałbrzych Główny zaprojektowany został z najwyższą starannością i dbałością o jego historyczną strukturę. W obiekcie zaprojektowano wszystkie niezbędne dla pasażerów funkcje, dopełniając je dodatkowo o powierzchnie komercyjne, które mogą przyciągnąć również innych użytkowników poza pasażerami. Dworzec wpisany został w układ komunikacyjny i system transportowy miasta, dzięki czemu pasażerowie bez problemu i dłuższych przerw mogą kontynuować swoją podróż.

Prezydent Miasta Bolesławiec w informacji udzielonej NIK wskazał, że PKP S.A., ani inny podmiot działający z upoważnienia spółki, nie zwracały się do Urzędu Miasta Bolesławiec o składnie wniosków/postulatów dotyczących oczekiwań mieszkańców lub lokalnego samorządu w zakresie realizacji przebudowy dworca kolejowego Bolesławiec. PKP S.A. występowały o zawarcie porozumienia w sprawie współpracy przy realizacji projektu, uzgodnienie projektu przebudowy dworca kolejowego oraz zajęcie stanowiska w sprawie rozwiązań zapewniania dostępności. Prezydent Miasta Bolesławiec wskazał, że ocena dostosowania budynku dworca do potrzeb lokalnej społeczności możliwa będzie po zakończeniu inwestycji.

(akta kontroli str. 29-52, 56-71 Tom I)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

W przypadku modernizacji dworca Wałbrzych Główny Zespół Wrocławski nie wyegzekwował wykonania części rozwiązań przewidzianych w TSI PRM i w umowie z wykonawcą, wspomagających osoby z niepełnosprawnościami, tj.:

a) informacje dotyczące odjazdu pociągów zamieszczono na terenie stacji na wysokości powyżej 160 cm, co było niezgodne z pkt 4.2.1.10 TSI PRM. Wymóg ten określał, że przynajmniej jedna informacja drukowana lub dynamiczna, umieszczona na terenie stacji, powinna mieć wysokość maksymalną 160 cm.

Dyrektor projektu wyjaśniła, że korytarz został zaprojektowany w sposób odpowiadający historycznemu rysowi wnętrza odpowiednio do zabytkowego charakteru budynku, z występującą w analogicznych obiektach opaską z płytek ceramicznych oraz układem boazerii. Projekt uzyskał pozytywne uzgodnienie w aktualnej formie od audytora dostępności wyznaczonego przez PKP S.A. Dolna krawędź gablot informacyjnych na wysokości 102 cm. Gabloty są podświetlane dla zwiększenia ich czytelności. Zastosowane rozwiązania projektowe wynikały z wytycznych konserwatorskich, które determinowały ich realizację. Wskazała, że zgodnie z pkt 7.3.1.7. TSI PRM w przypadku, gdy istniejąca stacja lub jej część są uznawane za zabytek i chronione prawem krajowym, jest możliwość dostosowania wymagań niniejszej TSI, aby nie naruszyć prawa krajowego dotyczącego ochrony budynku, zatem wymagania konserwatorskie są w tym przypadku nadrzędne.

W ocenie NIK umieszczenie na terenie stacji informacji dotyczącej odjazdu pociągów na wysokości maksymalnej 160 cm nie ingerowałyby w historyczną tkankę dworca. Ponadto PKP S.A. nie przedłożyły dokumentacji, w której konserwator zabytków nie zezwalał na umieszczenie takiej informacji;

b) nie zapewniono kontynuacji oznaczenia „*poczekalnia dla rodzica z dzieckiem*”, umieszczonego na tablicy kierunkowej przy wejściu od strony peronów, co stanowiło naruszenie pkt. 4.2.1.10 TSI PRM;

c) pojedyncze znaki (piktogramy) zastosowane do oznakowania pomieszczeń higieniczno-sanitarnych oraz miejsca przeznaczonej dla osoby niepełnosprawnej w poczekalni nie spełniły warunków określonych w pkt 4.2.1.10 TSI PRM. Posiadały one białe tło i ciemnoniebieski symbol.

Dyrektor projektu wyjaśniła, że oznakowanie i używanie poszczególnych piktogramów zostało wykonane zgodnie z zaleceniami audytora dostępności

PKP S.A. oraz zasadami obowiązującymi dla systemu identyfikacji wizualnej stosowanymi w PKP S.A. Jednocześnie wskazujemy, iż PKP S.A. uzyskały w dniu 30 kwietnia 2020 r. pośredni *certyfiakat weryfikacji WE* dla etapu oceny projektowania, a dla etapu oceny wykonania robót w dniu 18 czerwca 2021 r.

NIK nie podziela przedstawionego stanowiska. Określone w TSI PRM warunki dostępności dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się mają zastosowanie do wszystkich przestrzeni publicznych na stacjach kolejowych, w tym dworcach. Wewnętrzny system identyfikacji wizualnej stosowany w PKP S.A. nie może być uznany za nadrzędny i stosowany zamiennie.

(akta kontroli str. 18-19, 117-124, 260-264, 515 Tom I, 107-109 Tom II)

OCENA CZĄSTKOWA

W ocenie NIK przebudowa dworca kolejowego Wałbrzych Główny zwiększyła dostępność tego obiektu dla podróżnych. Na dworcu zastosowano rozwiązania zapewniające dostępność obiektu dla osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej możliwości poruszania się. Niemniej jednak nie zrealizowano wszystkich rozwiązań przewidzianych w TSI PRM.

IV. Uwagi i wnioski

Uwagi Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

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

- Wnioski
1. Dokonywanie odbioru dokumentacji projektowej na każdym etapie jej sporządzania w oparciu o postanowienia umowne, w tym np. o spisany i podpisany z wykonawcą protokół odbioru.
 2. Dokonanie analizy wszystkich przesłanek pozwalających na naliczenie i wyegzekwowanie przez PKP S.A. kar umownych z tytułu niedotrzymania terminów przekazania poszczególnych etapów dokumentacji projektowej przez wykonawcę tych dokumentacji, których przedmiotem była przebudowa dworców Wałbrzych Główny i Bolesławiec, a w przypadku ustalenia, że zaszły takie przesłanki – naliczenie i wyegzekwowanie takich kar.
 3. Wyposażenie stacji Wałbrzych Główny w informację dla podróżnych (rozkład jazdy) umieszczoną na wysokości określonej zgodnie z warunkami TSI PRM.
 4. Podjęcie działań w celu zapewnienia kontynuacji oznakowania *poczekalni dla rodzica z dzieckiem* oraz zastosowania oznaczeń (piktogramów) o barwie tła i kolorze symbolu zgodnego z warunkami TSI PRM.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK we Wrocławiu. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Wrocław, dnia 21 października 2021 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura we Wrocławiu

p.o. Dyrektor
Marcin Kaliński

/-/

Kontrolerzy:

Adam Wałęga
Specjalista kontroli państwowej

/-/

Rafał Sudnik

Starszy inspektor kontroli państwowej

/-/

Zmian w wystąpieniu pokontrolnym dokonał:

p.o. Dyrektor
Delegatury NIK we Wrocławiu
Marcin Kaliński

.....
podpis