



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Infrastruktury

KIN.410.004.03.2015
P/15/032

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Tekst ujednoczony

Zgodnie z uchwałą Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej
w Najwyższej Izbie Kontroli z dnia 13 kwietnia 2016 r.
(znak: KPK-KPO.443.058.2016)

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa
T +48 22 444 56 49, F +48 22 444 57 43
kin@nik.gov.pl
Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa 1

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli

P/15/032 - Realizacja Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych.

Jednostka
przeprowadzająca
kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury

Kontrolerzy

1. Wojciech Tokarski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 94437 z dnia 8 maja 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 1-2)

2. Anna Woźniakiewicz, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 94445 z dnia 22 maja 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 185-186)

3. Łukasz Zgoda, inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 94446 z dnia 29 maja 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 191-192)

4. Ryszard Ostaszewski, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr 94449 z dnia 8 lipca 2015 r.

Jednostka
kontrolowana

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Centrum Realizacji Inwestycji
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74

Kierownik jednostki
kontrolowanej

Grzegorz Kotte, Dyrektor Centrum¹.

(dowód: akta kontroli str. 183, 467)

II. Ocena² kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

W okresie objętym kontrolą stosunkowo duża liczba zadań ujętych w Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych³ (dalej WPIK lub Program), których realizacją zarządzało Centrum Realizacji Inwestycji (zwane dalej Centrum, CRI lub IR), nie została wykonana w terminach określonych w Programie. Mimo znacznej poprawy w 2014 r. w porównaniu do roku 2013 i podjęcia przez CRI działań organizacyjnych i zarządczych mających na celu rozwiązanie problemów z terminową realizacją projektów (m.in. reorganizacja CRI, doskonalenie systemu monitoringu, opracowanie nowych dokumentów bazowych dla postępowań przetargowych), efekty rzeczowe osiągnięte do końca maja 2015 r. w zakresie poprawy parametrów

¹ Pan Grzegorz Kotte pełni funkcję Dyrektora PKP PLK Centrum Realizacji Inwestycji od 1 stycznia 2015 r. Poprzednio, w okresie objętym kontrolą, funkcję tę pełnili: Mirosław Bożek – dyrektor Centrum od 01.01.2010 r. do 31.01.2011 r., Krzysztof Groblewski – dyrektor Centrum od 01.02.2011 r. do 28.08.2012 r. i od 11.05.2013 r. do 05.06.2013 r., Andrzej Kania – dyrektor Centrum od 29.08.2012 r. do 10.05.2013 r., Piotr Borys – zastępca dyrektora Centrum p.o. dyrektora od 06.06.2013 r. do 30.06.2013 r., Marcin Stypa – dyrektor Centrum od 01.07.2013 r. do 28.01.2014 r., Adam Szymankiewicz – zastępca dyrektora Centrum p.o. dyrektora od 28.01.2014 r. do 31.05.2014 r., Michał Federowski – dyrektor Centrum od 1.06.2014 r. do 31.12.2014 r.

² Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia się ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie.

³ Program przygotowywany był w ramach współdziałania ministra właściwego do spraw transportu oraz PKP PLK S.A. i ustanawiany uchwałami Rady Ministrów.

linii kolejowych istotnie odbiegały od zaplanowanych. Jedynie w części udało się zrealizować zadania, od których uzależnione jest spełnienie wymagań dotyczących interoperacyjności kolei.

W kontrolowanym okresie działalności, obejmującym lata od 2011 r. do 2015 (I półrocze), w realizacji projektów inwestycyjnych objętych WPIK wystąpiły opóźnienia w stosunku do terminów określonych w kolejnych wersjach Programu. Dotyczyło to przede wszystkim dwóch pierwszych wersji Programu, tj.: ustanowionego dnia 7 listopada 2011 r. Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do 2015 r.⁴ (dalej „WPIK do roku 2013”), oraz ustanowionego dnia 5 listopada 2013 r. Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015⁵ (dalej „WPIK do roku 2015”).

Wg stanu na koniec 2013 r., opóźnienia wystąpiły w wykonaniu 37 spośród 78 zadań (47,4%), zaplanowanych do zakończenia wg WPIK do roku 2013⁶. W zakresie zadań realizacyjnych wystąpiły opóźnienia ich wykonania na 30 spośród zaplanowanych 61 zadań (49,2 %). Konsekwencją tych opóźnień było niezyskanie w określonym w Programie terminie zaplanowanych efektów rzeczowych dla 516 km linii, tj. dla 22,4% wielkości planowanej.

W rezultacie, nie osiągnięto do końca 2013 r. zaplanowanych w programie wielkości efektów rzeczowych w zakresie poprawy parametrów linii kolejowych⁷. Nie osiągnięto m.in. założonej w Programie długości linii kolejowych, na których zaplanowano podwyższenie maksymalnej dopuszczalnej prędkości, tj. parametru istotnego zwłaszcza dla jakościowej poprawy przewozów pasażerskich. Nie uzyskano również określonej w tym Programie liczby budowanych bezkolizyjnych dwupoziomowych skrzyżowań linii kolejowych z drogami kołowymi oraz liczby modernizowanych przejazdów kolejowych na skrzyżowaniach dróg linii kolejowych i dróg kołowych w poziomie, tj. rozwiązań szczególnie istotnych w zakresie poprawy bezpieczeństwa na styku ruchu kolejowego i drogowego.

Stwierdzono, że w 2014 r., w realizacji Programu WPIK do roku 2015 uzyskano zmniejszenie, w odniesieniu do stanu na koniec 2013 r., liczby zadań realizacyjnych wykonywanych z opóźnieniami (30 na koniec 2013 r., 3 na koniec 2014 r.). Jednakże, w stosunku do programu, nastąpiło zwiększenie opóźnień w uzyskiwaniu efektu rzeczowego inwestycji realizowanych na liniach kolejowych – na koniec 2014 r. opóźnienie dotyczyło 1.180 km linii. Wg stanu na dzień 31 maja 2015 r., uzyskano efekty rzeczowe na 1.961,9 km linii, co stanowiło tylko 41,1% z 4.769 km linii, na których zaplanowane zostało uzyskanie efektów rzeczowych do końca 2015 r.

⁴ Uchwała Nr 219 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2011 r. w sprawie ustanowienia Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015. Od 5 listopada 2013 r., „Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015” zastąpiony został dokumentem „Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015”.

⁵ Uchwała Nr 196 Rady Ministrów z dnia 5 listopada 2013 r. w sprawie ustanowienia Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015. Do ww. uchwały Nr 196 Rady Ministrów z dnia 5 listopada 2013 r. wprowadzone zostały zmiany (Uchwała Nr 30/2015 Rady Ministrów z 13 marca 2015 roku zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015), w wyniku których ustanowiony został „Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z perspektywą do 2020 r.” (dalej „WPIK 2015-2020”).

⁶ Programem WPIK do roku 2013 objęto 118 zadań, z których 78 zaplanowano zakończyć do końca 2013 r., w tym 61 zadań realizacyjnych (budowa nowej infrastruktury, modernizacja infrastruktury istniejącej, odtworzenie - rewitalizacja infrastruktury istniejącej) o zaplanowanych łącznych efektach rzeczowych na 2.308 km linii kolejowych oraz 17 zadań dotyczących przygotowania przyszłych inwestycji.

⁷ W wyniku realizacji zadań inwestycyjnych, do końca 2013 r. planowany efekt rzeczowy uzyskano tylko w jednej spośród 18 pozycji mierników określonych w WPIK. Dotyczyło to długości torów szlakowych oraz głównych zasadniczych na stacjach, na których zwiększono dopuszczalną, maksymalny nacisk na oś do 221 kN. W zakresie długości torów, na których zwiększono dopuszczalną, maksymalną prędkość pociągów: do 160 km/h - uzyskany efekt rzeczowy był niższy o 273 km, tj. o 55,7% od wielkości planowanej (490 km), a do 200 km/h - uzyskany efekt rzeczowy był niższy o 590 km, tj. o 99,2% od wielkości planowanej (595 km). Uzyskany efekt rzeczowy w zakresie liczby skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi, w tym dwupoziomowych był niższy o 534 szt., tj. o 37,4% od wielkości planowanej (1.427 szt.), w tym w zakresie skrzyżowań dwupoziomowych był niższy o 153 szt., tj. o 45,3% od wielkości planowanej (338 szt.).

Określony w WPIK do roku 2013 cel, polegający na unowocześnieniu systemów zarządzania ruchem w wyniku wyposażenia 800 km linii w systemy ERTMS, nie został osiągnięty. Wg stanu na koniec 2013 r. wyposażono w ww systemy jedynie 308 km linii, a realizacja zadań obejmujących pozostałe 492 km linii przesunięta została na okres 2015-2017.

Z opóźnieniami realizowane były zadania obejmujące zabudowę ujednoczonych europejskich systemów kontroli jazdy pociągu (ETCS) oraz łączności z pociągami (GSM-R), będących składowymi Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS⁸). Zrealizowanie tych zadań stanowi niezbędny element dla osiągnięcia celu jakim jest uzyskanie interoperacyjności transportu kolejowego. W szczególności opóźnienie dotyczyło realizacji projektu pilotażowego w tym zakresie pn.: „Modernizacja linii kolejowej E30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna”⁹. W terminie zakończenia określonym w WPIK, tj. do końca 2014 r., ww. projekt wykonany został jedynie częściowo – w zakresie systemu ERTMS/GSM-R, natomiast zakończenie realizacji zabudowy systemu ERTMS/ETCS przewidywane było¹⁰ do końca 2015 r., tj. z około rocznym opóźnieniem.

Opóźnienia w realizacji zadań ujętych w WPIK wystąpiły z powodu m.in.: przedłużających się postępowań przetargowych na wyłonienie wykonawcy, opóźnień w opracowaniu dokumentacji projektowej, niezapewnienia finansowania, opóźnień w uzyskaniu wymaganych decyzji administracyjnych i pozwoleń, ogłoszenia upadłości głównego wykonawcy, protestów mieszkańców.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia przeprowadzenie reorganizacji w CRI oraz monitoring jakości wykonywanych robót, audyty i kontrole wewnętrzne. Na pozytywną ocenę zasługuje również działalność CRI w zakresie nabywania i przejmowania nieruchomości dla potrzeb realizacji inwestycji a także uwzględnianie przez CRI wymogów środowiskowych w toku realizacji inwestycji oraz dokumentowanie końcowego odbioru robót.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Zadania CRI oraz jego jednostek i komórek organizacyjnych w zakresie zarządzania przedsięwzięciami inwestycyjnymi objętymi WPIK

Opis stanu faktycznego

Podstawowym zadaniem CRI było zarządzanie procesem realizacji zadań inwestycyjnych przydzielonych przez Zarząd PKP PLK S.A. W szczególności zadanie to realizowane było w odniesieniu do zadań objętych WPIK.

W kontrolowanym okresie (lata 2011-2015 do zakończenia kontroli NIK, tj. do dnia 31 lipca 2015 r.) struktura organizacyjna CRI podlegała zmianom. W wyniku wprowadzonej od dnia 1 czerwca 2014 r.¹¹ reorganizacji w skład CRI wchodziły

⁸ Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) obejmuje ujednoczoną europejską łączność z pociągami GSM-R (Global System for Mobile Communications-Railway) oraz ujednoczony europejski system kontroli jazdy pociągu ETCS (European Train Control System). Oba systemy są istotnymi składnikami europejskiej polityki likwidacji barier w transporcie. System GSM-R to cyfrowa łączność radiowa przeznaczona zarówno do zapewnienia łączności głosowej (głównie między dyżurnymi ruchu i maszynistami), jak i do zapewnienia cyfrowej transmisji danych (niezbędnych do funkcjonowania różnych systemów informatycznych obsługujących przewozy kolejowe). System ETCS zapewnia wysoki poziom bezpieczeństwa poprzez przekazywanie do kabiny maszynisty informacji z urządzeń instalowanych na liniach kolejowych. Wdrażanie ETCS musi być realizowane jako ostatnia faza modernizacji linii kolejowych.

⁹ Poz. 14 WPIK do roku 2015.

¹⁰ Wg stanu na dzień 21 lipca 2015 r. - wyjaśnienia Dyrektora CRI.

¹¹ Regulamin Organizacyjny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji ustalony Uchwałą Nr 362/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 15 maja 2014 r. obowiązywał od 1 czerwca 2014 r.

Biuro Centrum oraz Regiony CRI (zwane dalej Regionami)¹². Zadania powierzone CRI realizowane były przez następujące komórki organizacyjne: zespoły projektu; zespoły kontraktu; wydziały; działy; samodzielne wieloosobowe stanowiska pracy; samodzielne jednoosobowe stanowiska pracy.

Zadaniem Regionu było prowadzenie przydzielonych przedsięwzięć inwestycyjnych. Zarządzanie realizacją poszczególnych projektów i kontraktów należało do tworzonych decyzjami dyrektora Centrum, zespołów projektów i kontraktów, przy wsparciu merytorycznym i nadzorze ze strony właściwych komórek organizacyjnych Regionów Centrum, Biura Centrum i „Centrali Spółki”¹³.

Wcześniej, tj. w okresie od 1 stycznia 2011 r. do 31 maja 2014 r., CRI tworzyły: Biuro Centrum; Zespoły Projektów Unijnych/Wyodrębnionych; Oddziały CRI.

(dowód: akta kontroli str. 3-6)

W latach 2012-2013 przeprowadzono zmiany organizacyjne, polegające na przeniesieniu części obszarów wsparcia z CRI do Centrali Spółki. Zmiany te polegały w szczególności, na włączeniu funkcjonujących w strukturze CRI komórek: ds. pracowniczych, ds. planowania i analiz, ds. zamówień na roboty budowlane, ds. zamówień na usługi i dostawy, ds. geodezji i kartografii, ds. ochrony środowiska, do odpowiednich merytorycznie biur w Centrali Spółki.

Wg wyjaśnień udzielonych przez Dyrektora CRI, zmiany te miały na celu m.in. centralizację w zakresie obszarów wsparcia oraz odciążenie CRI w zakresie przekazanych do Centrali zadań i stworzenie możliwości zwiększenia nadzoru Centrum nad przydzielonymi zadaniami inwestycyjnymi.

(dowód: akta kontroli str. 2209-2210)

Zespoły projektów unijnych funkcjonujące w strukturze organizacyjnej przed reorganizacją od 1 czerwca 2014 r., podporządkowane zostały pięciu „terytorialnym” Regionom CRI (IRE1 - IRE5) oraz tzw. Regionowi „technologicznemu”, funkcjonującemu w pionie Zastępcy Dyrektora Centrum ds. wdrażania nowoczesnych technologii i projektów scentralizowanych. Przyjęto zasadę podporządkowywania zespołów projektów unijnych poszczególnym Regionom z zachowaniem ich dotychczasowej wewnętrznej struktury organizacyjnej, zasobów ludzkich pracujących w danym zespole oraz zachowania ciągłości prowadzenia całości dokumentacji projektu. W sytuacjach, gdy w wyniku reorganizacji zachodziły zmiany w odniesieniu do danego zespołu projektu unijnego, np. zmiana osoby kierującej zespołem projektu lub przeniesienie projektu pomiędzy komórkami organizacyjnymi, Dyrektorzy Projektu (przyjmujący i przekazujący) zobligowani zostali do wypełnienia protokołu przyjęcia. Proces ten był monitorowany, a informacje z Regionów dotyczące liczby protokołów były przekazywane Dyrektorowi Centrum.

Stwierdzono, że w przypadku 8 spośród 9 zadań, które wymagały protokolarnego przekazania, nastąpiło to w okresie 2 miesięcy od wprowadzenia zmian. W przypadku jednego zadania pn. „Analiza kierunków rozwoju sieci kolejowej w Polsce z uwzględnieniem ograniczeń w węzłach kolejowych” – przekazanie dokumentacji dotyczącej projektu z Centrum Realizacji Inwestycji do Biura Studium Wykonalności (dalej ISW) odbyło się z opóźnieniem i zostało dokonane w dniu 17.10.2014 r., tj. po 4,5 miesiącach od wdrożenia dnia 1 czerwca 2014 r. reorganizacji Centrum.

Jak wyjaśnił Dyrektor Centrum, główną przyczyną długiego okresu protokolarnego przekazania zadań i ich dokumentacji był fakt, że w tym czasie Biuro ISW było

¹² W strukturze organizacyjnej CR było pięć Regionów „terytorialnych”: Północny, Południowy, Zachodni, Centralny i Śląski oraz tzw. Region „technologiczny”, funkcjonujący w strukturze organizacyjnej Biura CRI.

¹³ Komórki organizacyjne Spółki, bez jednostek wydzielonych i Zakładów Linii Kolejowych.

w fazie organizacji. Trwało kompletowanie składu osobowego oraz przekazywanie prowadzenia umów i projektów, a także fizyczne przemieszczenie zespołu do innych pomieszczeń biurowych łącznie z meblami, sprzętem komputerowym i dokumentacją. Dokumentacja ww. projektu była jednak przez cały czas w dyspozycji i pod opieką zespołu ISW2 Centrali Spółki, który w okresie od dnia 1 czerwca 2014 r. prowadził zagadnienia związane z tym projektem. W dniu 17 października 2014 r. odbyło się jedynie formalne i protokolarne przekazanie dokumentacji projektu.

(dowód: akta kontroli str. 2294-2321 i 2729-2738)

Spośród 45 zadań inwestycyjnych wybranych do szczegółowej kontroli NIK:

- w okresie od 1 czerwca 2014 r. do zakończenia kontroli¹⁴: 41 zadań realizowane było przez zespoły projektowe powołane w Regionach CRI (w tym: 6 zadań w Regionie Północnym, 5 zadań w Regionie Południowym, 7 zadań w Regionie Zachodnim, 8 zadań w Regionie Centralnym, 5 zadań w Regionie Śląskim i 10 zadań w Regionie Technologicznym¹⁵). Pozostałe 4 prowadzone były przez komórki organizacyjne Centrali Spółki (3 zadania dotyczące opracowań analitycznych i przedprojektowych oraz 1 dotyczące dostosowywania stacji i przystanków do obsługi osób o ograniczonej mobilności¹⁶);
- w okresie od 2011 do dnia 31 maja 2014 r., do realizacji w strukturach CRI przydzielone były 42 zadania, spośród których: 23 zadania realizowane były przez zespoły projektów unijnych utworzonych w CRI, 3 zadania - przez zespoły projektów wyodrębnionych utworzonych w CRI, 15 zadań - przez zespoły projektów krajowych utworzonych do realizacji zadań w Oddziałach CRI, 1 zadanie - przez komórkę organizacyjną Centrali Spółki;

(dowód: akta kontroli str. 199-203)

Stwierdzono, że w okresie od dokonania w CRI reorganizacji z dniem 1 czerwca 2014 r. do dnia 31 lipca 2015 r., nie były opracowywane analizy dotyczące oceny osiągnięcia w jej wyniku zakładanych celów i wymiarowanych efektów.

Wg przedstawionych przez CRI dokumentów¹⁷, tj. prezentacji: „Dostosowanie struktury organizacyjnej CRI do metodyki zarządzania projektami dla Zarządu Spółki” z 28 stycznia 2014 r. oraz „Reorganizacja Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK S.A.” z 2014 r., celem reorganizacji było m.in.: dostosowanie struktury organizacyjnej CRI do metodyki zarządzania projektami, zbudowanie procesów i organizacji obszaru inwestycji PKP PLK, gwarantujących realizację przyjętego krótko-, średnio- i długoterminowego planu inwestycyjnego Spółki.

(dowód: akta kontroli str. 2206-2274)

W obszarze merytorycznego wsparcia i nadzoru Regionów ze strony komórek organizacyjnych Centrali CRI, prowadzono m.in. następujące działania:

- opracowano pięć nowych dokumentów bazowych dla postępowań przetargowych, przeprowadzono kontrolę w zakresie stosowania przez komórki

¹⁴ Zadania ujęte w WPIK pod poz.: 72 (Modernizacja linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód - Bydgoszcz na terenie województwa wielkopolskiego mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską, na odcinku Poznań Wschodni - Golańcz - Etap I) i 100 (Linia kolejowa nr 1 Zawiercie - Katowice), zostały zakończone przed 31 maja 2014 r.

¹⁵ Rozpoczęcie realizacji zadań ujętych w WPIK pod poz. 54 (Zabudowa systemu zdalnej diagnostyki dla automatyki kolejowej i rozjazdów na liniach kolejowych E 65/C-E65 oraz nr 8 i 64 - PRACE PRZYGOTOWAWCZE) i 139 (Zabudowa systemu ERTMS/ETCS poziom 1 na ciągu linii E20/CE20 na odcinku Kunowice Warszawa), przesunięte zostało na okres po 2016 r.

¹⁶ WPIK poz. 25: Analiza kierunków rozwoju sieci kolejowej w Polsce z uwzględnieniem ograniczeń w węzłach kolejowych, WPIK poz. 84 Dokumentacja przygotowawcza dla II Etapu rewitalizacji i modernizacji Korytarza Kościerskiego wraz z modernizacją urządzeń srk oraz elektryfikacją odc. linii kolejowych nr 201, 214, 229 i linii PKM, WPIK poz. 138 Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego oraz WPIK poz. 121 Przebudowa infrastruktury obsługi podróżnych na stacjach i przystankach w celu dostosowania do obsługi osób o ograniczonej mobilności.

¹⁷ Wymienione prezentacje zostały opracowane w PKP PLK S.A. i przedstawione Zarządowi Spółki jako uzasadnienie do reorganizacji, która wprowadzona została z dniem 1 czerwca 2014 r.

organizacyjne CRI stosowania standardowych dokumentów bazowych odnośnie umów na zadania realizowane w systemie „Buduj” i „Projektuj i Buduj”, objęto dodatkowym monitoringiem 17 projektów CEF i POLiŚ z Nowej Perspektywy 2014-2020 oraz dokonano weryfikacji dokumentacji w odniesieniu do 6 zamówień (Wydział Dokumentacji);

- opracowano: Wytyczne badań podłoża gruntowego dla potrzeb budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej (styczeń 2015 r.) jako załącznik do bazowego Programu Funkcjonalno-Użytkowego; Procedury Zarządzania Jakością Inwestycji w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (maj 2015 r.), w których określono zasady monitorowania jakości robót; Standard mapy dla opracowań realizowanych na zlecenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A (kwiecień 2015 r.), w celu unormowania jednego z kluczowych dokumentów potrzebnych przy opisie stanu istniejącego, projektowaniu i inwentaryzacji wykonanych robót (Wydział Dokumentacji i Wydział Analiz Inżynieryjno-Technicznych);
- uczestniczono w opracowywaniu i opiniowaniu Opisów Przedmiotu Zamówienia (OPZ) oraz Programów Funkcjonalno-Użytkowych (PFU) dla wykonywania dokumentacji projektowej oraz robót w systemie „Buduj” i „Projektuj i Buduj” dla 5 projektów; dokonano weryfikacji dokumentacji przedprojektowej (Studia Wykonalności) i projektowej (Koncepcje Programowo – Przestrzenne, Projekty Budowlane, Projekty Wykonawcze, Specyfikacje Wykonania i Odbioru Robót budowlanych); przeprowadzono kontrole postępu prac (wizyty na terenie budowy dla 9 realizowanych zadań inwestycyjnych); monitorowano postęp realizacji zadań inwestycyjnych podczas wizyt na terenie budów oraz poprzez weryfikację dokumentacji (m.in. protokołów, raportów), uczestniczono w Radach budowy (Wydział Analiz Inżynieryjno-Technicznych);
- opracowano oraz dokonano wdrożenia nowych standardów określających wartość robót budowlanych, współpracowano z zespołami projektowymi w obszarze szacowania nowych wartości oraz weryfikacji kosztów inwestycyjnych (Zespół ds: analiz i weryfikacji kosztów inwestycyjnych¹⁸);
- uruchomiono platformę do aktualizacji dokumentów bazowych, co pozwala na łatwe i szybkie rozpropagowanie najistotniejszych zmian w dokumentach bazowych SIWZ;
- w trakcie aktualizacji znajdowały się: bazowy Program Funkcjonalno – Użytkowy, uwzględniający niektóre uwagi Forum Inwestycyjnego jak i zmiany niektórych komórek PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zgłoszone w okresie ostatniego półrocza oraz bazowe Opisy Przedmiotu Zamówienia i bazowe Warunki Umowy dotyczące nadzoru (nowe podejście zamawiającego do roli Inżyniera w kontraktach opartych na warunkach FIDIC).

(dowód: akta kontroli str. 2326- 2355, 2360-2369)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Uwagi dotyczące
badanej działalności

W CRI nie przeprowadzono analizy mającej na celu ocenę reorganizacji wdrożonej w CRI od 1 czerwca 2014 r., stopnia osiągnięcia założonych celów tej reorganizacji, w tym w odniesieniu do zakładanych w dokumentach pn. „Reorganizacja Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK S.A.” i „Dostosowanie struktury organizacyjnej CRI do metodyki zarządzania projektami dla Zarządu Spółki”, zwymiarowanych efektów

¹⁸ Nazwa komórki wprowadzona od dnia 1 listopada 2014 r. Uchwałą Nr 815/2014 r. Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. z dnia 21 października 2014 r., poprzednio komórka miała nazwę: ds. wycen inwestycyjnych.

w zakresie skrócenia procedur dla wskazanych obszarów działania oraz celów strategicznych.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie dokonanie reorganizacji CRI. W ocenie NIK roczny okres, jaki upłynął od zreorganizowania CRI, jest okresem adekwatnym do dokonania oceny stopnia osiągnięcia założonych celów reorganizacji.

2. Planowane i uzyskane w wyniku realizacji objętych WPIK działań inwestycyjnych w infrastrukturze kolejowej efekty rzeczowe, terminowość realizacji ujętych w WPIK projektów inwestycyjnych

2.1. WPIK do roku 2013 - mierniki przyjęte dla oceny osiągnięcia zaplanowanych celów oraz efektów bezpośrednich realizacji Programu do roku 2013 i ich wykonanie.

Dla oceny efektów realizacji WPIK do roku 2013 określone zostały wskaźniki efektywności rzeczowej, oczekiwane jako rezultat realizacji WPIK m.in. w okresie do roku 2013. Wskaźniki te określały wymiar efektów planowanych do uzyskania dla 16 parametrów linii kolejowych. Wyszczególniono również planowane efekty bezpośrednie realizacji programu w zakresie: zabudowy nowoczesnych systemów zabezpieczenia ruchu na 1.340 przejazdach kolejowo-drogowych, wyposażenia 800 km linii w urządzenia ERTMS, poprawiające poziom bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego i zwiększające przepustowość oraz zakończenia do roku 2013 prac przygotowawczych do budowy pierwszej w Polsce linii dużych prędkości Warszawa - Łódź - Poznań/Wrocław.

(dowód: akta kontroli str. 36, 50, 170-172)

W okresie lat 2011-2013, uzyskano planowany poziom tylko jednego spośród 18 wskaźników efektywności rzeczowej, tj. we wskaźniku długości torów szlakowych oraz głównych zasadniczych na stacjach, na których zwiększono dopuszczalny, maksymalny nacisk na oś do 221 kN (uzyskany wskaźnik był wyższy o 725 km, tj. 89,7% od planowanego).

Dla 15 wskaźników uzyskane efekty rzeczowe były niższe od planowanych w wymiarze od 10,3 % do 99,2%. Dotyczyło to m.in.:

- poprawy stanu techniczno-eksploatacyjnego torów szlakowych i głównych zasadniczych na stacjach. Uzyskany efekt rzeczowy był niższy o 380 km, tj. o 11,9% od wielkości planowanej (3.205 km);
- długości torów szlakowych oraz głównych zasadniczych na stacjach, na których zwiększono dopuszczalną, maksymalną prędkość pociągów do 160 km/h. Uzyskany efekt rzeczowy był niższy o 273 km, tj. o 55,7% od wielkości planowanej (490 km);
- długości torów szlakowych oraz głównych zasadniczych na stacjach, na których zwiększono dopuszczalną, maksymalną prędkość pociągów do 200 km/h. Uzyskany efekt rzeczowy był niższy o 590 km, tj. o 99,2% od wielkości planowanej (595 km);
- liczby skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi, w tym dwupoziomowych. Uzyskany efekt rzeczowy był niższy o 534 szt., tj. o 37,4% od wielkości planowanej (1427 szt.), w tym w zakresie skrzyżowań dwupoziomowych efekt rzeczowy był niższy o 153 szt., tj. o 45,3% od wielkości planowanej (338 szt.).

W zakresie realizacji 2 wskaźników (tj. zmniejszenia liczby stanowisk prowadzenia ruchu, w tym na liniach kolejowych o znaczeniu państwowym) nie uzyskano żadnego postępu w odniesieniu do zaplanowanego wymiaru efektu rzeczowego.

(dowód: akta kontroli str. 207)

Zastępca Dyrektora CRI wyjaśnił m.in., że: na nieuzyskanie wskaźników rzeczowych w planowanym wymiarze wpłynęło niższe niż zakładany plan na lata 2011-2013 wykonanie na szeregu projektów objętych WPIK. Stan taki wystąpił na 27 projektach, w tym m.in. na liniach wchodzących w skład międzynarodowych ciągów transportowych¹⁹. Wskaźnik dotyczący długości torów, na których zwiększono dopuszczalną, maksymalną prędkość do 200 km/h dotyczył głównie jednego projektu, tj. poz. 64 WPIK „Modernizacja linii kolejowej nr 4 - Centralna Magistrala Kolejowa”.

W wyjaśnieniu nie wskazano liczby zabudowanych w ramach zadań inwestycyjnych WPIK do roku 2013 nowoczesnych systemów zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych w odniesieniu do zaplanowanej liczby 1.340. Wg przedstawionych danych, w ramach 7 zadań WPIK nie dokonano zabudowy ww. systemów na planowanych 20 przejazdach. Jako przyczyny niewykonania zaplanowanego zakresu modernizacji tych przejazdów wskazano m.in. zmiany zakresu rzeczowego oraz wydłużenie terminu postępowań przetargowych i uzyskiwania decyzji administracyjnych.

Efekty bezpośrednie realizacji programu WPIK do roku 2013, były formułowane na początku 2011 roku, kiedy projekt POLiŚ 7.1-26 pn. „Przygotowanie budowy linii dużych prędkości” był realizowany przez specjalnie do tego powołaną jednostkę w strukturach PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. tj. Centrum Kolei Dużych Prędkości. Wstępny harmonogram prac przygotowawczych „Programu budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce” przewidywał zakończenie ich w 2013 roku. Decyzją Ministra Infrastruktury podjętą w 2012 roku zamrożono pracę nad realizacją tego programu²⁰.

W okresie 2011-2013 w ramach projektu POLiŚ 7.1-26 realizowane było 5 opracowań studialnych i analitycznych, z których 2 zakończono w tym okresie (m.in. Studium Wykonalności dla budowy linii kolejowej dużych prędkości Warszawa-Łódź-Poznań/Wrocław”), a 3 były w końcowej fazie realizacji (studia wykonalności dotyczące przystosowania trzech węzłów kolejowych do obsługi kolei dużych prędkości oraz zapewnienia jego intermodalności z innymi środkami transportu).

W wyniku podjęcia przez Ministra Infrastruktury decyzji o zamrożeniu prac nad projektem Kolei Dużych Prędkości, wstrzymano znacznie zaawansowane prace nad przygotowaniem innych opracowań studialnych, m.in. „Analiza warunków zasilania systemów kolejowych dużych prędkości z krajowego systemu elektroenergetycznego” oraz unieważniono przetarg wszczęty dla zadania „Opracowanie struktury/modelu finansowania oraz przeprowadzenie procedury wyboru partnera prywatnego” dla projektu pn. „Przygotowanie budowy linii dużych

¹⁹ Zastępca Dyrektora CRI wskazał w wyjaśnieniach, że dotyczyło to: poz. 1, 3 i 5 WPIK dotyczących „Modernizacji linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia”, poz. 7 WPIK „Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań, etap II, odcinek Wrocław - granica województwa dolnośląskiego”, poz. 21 „Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków-Rzeszów, etap III”, poz. 28 „Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa - Białystok - granica z Litwą, etap 1, odcinek Warszawa Rembertów - Zielonka - Tłuszcz (Sadowne)”, „Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków-Rzeszów, etap III”, poz. 87 WPIK „Odbudowa i modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30 na odcinku Legnica – Wrocław Opole” i poz. 64 WPIK „Modernizacja linii kolejowej nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa”.

²⁰ W „WPIK do roku 2015” z 05.11.2013 r. projekt POLiŚ 7.1-26 figuruje pod zmienioną nazwą „Analiza kierunków rozwoju sieci kolejowej w Polsce z uwzględnieniem ograniczeń w węzłach kolejowych”, gdzie wartość zadania ograniczono z 257 266,7 tys. zł do 82 557,5 tys. zł w okresie realizacji 2009 - 2015. W aktualnie obowiązującym „WPIK 2014 - 2020” wartość zadania została zmniejszona do 75 607,5 tys. zł. W ww. dokumentach, wśród planowanych do osiągnięcia efektów w wyniku realizacji Programu nie występuje problematyka Kolei Dużych Prędkości. Uchwałą nr 488/2012 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A z dnia 27.08.2012 r. zlikwidowano Centrum Kolei Dużych Prędkości.

prędkości" POLiŚ 7.1-26. Zadania prowadzone w ramach projektu POLiŚ 7.1-26, będące pracami przygotowawczymi do budowy linii KDP w Polsce, zostały przekazane do CRI z dniem 30 września 2012 r. W lipcu 2014 r. zespół kontynuujący ww. prace w ramach projektu POLiŚ 7.1-26, został przeniesiony do Centrali Spółki, do Biura Studiów Wykonalności.

(dowód: akta kontroli str. 522-528)

2.2. WPIK do roku 2015 - mierniki przyjęte dla oceny osiągnięcia zaplanowanych celów i efektów bezpośrednich realizacji Programu do roku 2015 oraz ich wykonanie.

W WPIK do roku 2015, określone zostały wskaźniki rzeczowe²¹ dla 13 parametrów linii kolejowych oraz wskaźniki jakościowe²² dla 4 parametrów linii kolejowych, oczekiwane jako rezultat realizacji WPIK dla okresu 2013-2015 (bez podziału na poszczególne lata).

Ww. wskaźniki rzeczowe i jakościowe nie były obejmowane zmianami wprowadzanymi uchwałami zmieniającymi²³ WPIK do roku 2015.

Wyszczególniono również 10 ważniejszych przedsięwzięć objętych programem, w tym m.in.: modernizację CMK²⁴ pomiędzy Warszawą a Katowicami i Krakowem, co umożliwi zwiększenie prędkości jazdy pociągów do 200 km/h, wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R²⁵ w Polsce i zadania rewitalizacyjne polegające na poprawie stanu technicznego linii kolejowych oraz poprawie bezpieczeństwa na przejazdach i rozjazdach kolejowych.

(dowód: akta kontroli str. 119, 131-132, 174-178, 287-288, 404-439)

W wyniku realizacji zadań w okresie 2013 r. – 5 maja 2015 r. (tj. po upływie 80,6% czasu z okresu 2013 r.-2015 r.) uzyskano zawansowanie realizacji przyjętych wskaźników rzeczowych, w granicach od: 61,5% (budowa i modernizacja skrzyżowań linii kolejowych o znaczeniu państwowym z drogami publicznymi) do 87,0% (budowa bezkolizyjnych, dwupoziomowych skrzyżowań linii kolejowych o znaczeniu państwowym z drogami publicznymi).

W okresie tym uzyskano w odniesieniu do wskaźników jakościowych, zawansowanie realizacji w granicach od 32,8% (długość występowania maksymalnej prędkości pociągów do 160 km/h) do 72% (długość torów, na których zwiększono dopuszczalny, maksymalny nacisk na oś do 221kN).

Również na koniec okresu 2013-2015 r. CRI przewidywało²⁶, uzyskanie niższych od zaplanowanych w WPIK efektów rzeczowych i wskaźników jakościowych w zakresie:

- 9 spośród 13 wskaźników zaplanowanych w WPIK, w tym m.in. w zakresie: długości torów szlakowych i głównych zasadniczych (przewidywane wykonanie 3.077 km, co stanowi 85,8% planowanej ilości 3.586 km), długości wszystkich torów, poddawanych działaniom modernizacyjnym, inwestycyjnym

²¹ W tabeli 1 w WPIK.

²² W tabeli 2 w WPIK.

²³ Do uchwały Nr 196 Rady Ministrów z dnia 5 listopada 2013 r. w spr. ustanowienia Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015 wprowadzane były zmiany: Uchwałą Nr 124/2014 Rady Ministrów z dnia 25 czerwca 2014 r. zmieniająca uchwałę w spr. ustanowienia Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015, Uchwałą Nr 149/2014 Rady Ministrów z dnia 29 lipca 2014 r. zmieniająca uchwałę w s. ustanowienia Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015 i uchwałą Nr 30/2015 Rady Ministrów z 13 marca 2015 roku zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015.

²⁴ Linia kolejowa nr 4 - Centralna Magistrala Kolejowa; część ciągu E 65/C-E 65.

²⁵ Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) obejmuje ujednoczoną europejską łączność pomiędzy pociągami GSM-R (Global System for Mobile Communications-Railway) oraz ujednoczony europejski system bezpiecznej kontroli jazdy pociągu ETCS (European Train Control System). Oba systemy są istotnymi składnikami europejskiej polityki likwidacji barier w transporcie. Polska opracowała „Narodowy Plan Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym” (przyjęty przez Radę Ministrów w marcu 2007 roku).

²⁶ Na podstawie danych prowadzonych w tym zakresie w Spółce, wg stanu na dzień 5 maja 2015 r., przed korektą (z dnia 20 maja 2015 r.).

i rewitalizacyjnym (przewidywane wykonanie 3.553 km, co stanowi 93,1% planowanej ilości 3.818 km) oraz

- wskaźników dotyczących zwiększenia maksymalnej prędkości, tj.: w zakresie długość torów, ze zwiększeniem prędkości o co najmniej 30 km/h – 1.693 km torów, co stanowiło 70,1% zaplanowanych 2.415 km torów, w zakresie długości torów o maksymalnej prędkości pociągów do 160 km/h – 601 km torów, co stanowiło 54,3% zaplanowanych 1.107 km torów i w zakresie długości torów o maksymalnej prędkości pociągów do 200 km/h, – 7 km torów, co stanowiło zaledwie 1,4% zaplanowanych 510 km torów.

Zaplanowane w WPIK efekty rzeczowe CRI przewiduje osiągnąć jedynie w zakresie budowy i modernizacji skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi²⁷. Na poziomie zbliżonym do planowanego na koniec okresu 2013-2015 r., osiągnięto efekty rzeczowe w zakresie długości torów, na których zwiększono dopuszczalny, maksymalny nacisk na oś do 221kN (na długości 2.291 km toru, co stanowiło 99.1% planowanej wielkości 2.311 km toru).

(dowód: akta kontroli str. 204-205, 212, 4621-4624)

Zastępca Dyrektora CRI wyjaśnił m.in., że poziom zrealizowania wskaźników jakościowych do uzyskania do końca 2015 roku i różnice niewykonania wynikają z faktu, że ostatnia aktualizacja WPIK dotyczyła aktualizacji danych finansowych, tzn. części tabelarycznej programu. W części opisowej (zawierającej m.in. tabelę 1 i 2 ze wskaźnikami rzeczowymi i jakościowymi) nie zmieniono żadnych danych liczbowych. Różnice te są również wynikiem wyłączenia zakresów rzeczowych projektów tzw. fazowanych. Konieczność aktualizacji dokumentów WPIK wynikała z analizy bieżących raportów i harmonogramów, które wskazywały m.in. przyczyny przesunięć w czasie.

(dowód: akta kontroli str. 211-212, 485-486, 531-532, 542)

Według wyjaśnień udzielonych przez Zastępcę Dyrektora CRI, odnośnie realizacji ważniejszych przedsięwzięć objętych programem, wymienionych we wstępie do WPIK do 2015 r., tj.:

- modernizacji ciągu kolejowego E 65/C-E 65 z Warszawy do Trójmiasta, umożliwiającej skrócenie czasu przejazdu,
- modernizacji CMK pomiędzy Warszawą a Katowicami i Krakowem, co umożliwi zwiększenie prędkości jazdy pociągów do 200 km/h,
- kontynuacji i ewentualnego dokończenia modernizacji korytarzy E 30/C-E 30, C 20/C-E 20, E 59 (na odcinku Wrocław - Poznań),
- modernizacji newralgicznych odcinków korytarzy dla ruchu towarowego C-E 59 „nadodrżanki” i C-E 65 „węglówki” oraz poprawy stanu technicznego linii planowanych do włączenia do korytarzy towarowych,
- wdrożenia ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce,
- budowy połączeń kolejowych z portami lotniczymi oraz portami morskimi w celu integracji różnych gałęzi transportowych,
- utworzenia alternatywnego połączenia pomiędzy Warszawą i Wrocławiem przez Częstochowę, Fosowskie,

²⁷ Przewidywane wykonanie budowy i modernizacji skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi, wynoszące ogółem 1.969 szt., stanowiło 107,9% zaplanowanej ilości 1.824 szt. W zakresie budowy bezkolizyjnych skrzyżowań dwupoziomowych ogółem: przewidywane wykonanie 406 szt. stanowiło 125,7% planowanej ilości 323 szt. W zakresie ww. skrzyżowań dla linii kolejowych o znaczeniu państwowym z drogami publicznymi, przewidywane wykonanie 1.742 szt. stanowiło 105,5% zaplanowanej ilości 1.651 szt., w tym w zakresie budowy bezkolizyjnych skrzyżowań dwupoziomowych przewidywane wykonanie 393 szt. stanowiło 124,8% planowanej ilości 315 szt.

- realizacji projektów istotnych dla poszczególnych województw, np. rewitalizacja i modernizacja tzw. „kościerskiego korytarza kolejowego”, modernizacja przejazdów kolejowych na terenie województwa lubelskiego,
- eliminowania miejscowych ograniczeń prędkości, np. poprawy funkcjonowania węzła warszawskiego oraz katowickiego,
- zadań rewitalizacyjnych polegających na poprawie stanu technicznego linii kolejowych oraz poprawie bezpieczeństwa na przejazdach i rozjazdach kolejowych,

ocena realizacji celów i osiągniętych wskaźników jakościowych, dla tych zadań inwestycyjnych, zostanie dokonana po ich zakończeniu.

(dowód: akta kontroli str. 211-212, 485-486, 532)

2.3 Opóźnienia na koniec poszczególnych lat okresu 2013-2015 w realizacji zadań inwestycyjnych ujętych w WPIK i uzyskaniu planowanych efektów rzeczowych.

Spośród zadań inwestycyjnych objętych WPIK do roku 2013, do zakończenia w okresie do końca 2013 r. zaplanowanych zostało 78 zadań, w tym 61 zadań realizacyjnych²⁸ o łącznych efektach rzeczowych na 2.308 km linii oraz 17 zadań dotyczących przygotowania przyszłych inwestycji. Wg stanu na koniec 2013 r., wystąpiły opóźnienia w wykonaniu 37 spośród 78 zadań (47,4%), w tym opóźnienia w realizacji 30 spośród zaplanowanych 61 zadań realizacyjnych (49,2 %). Wpłynęły one na opóźnienia w uzyskaniu planowanych efektów rzeczowych dla 516 km linii (22,4% wielkości planowanej).

Spośród zadań inwestycyjnych objętych WPIK do roku 2015, do zakończenia w okresie do końca 2014 r. zaplanowanych zostało 48 zadań, w tym 39 zadań realizacyjnych o łącznych efektach rzeczowych na 3.989 km linii oraz 9 zadań dotyczących przygotowania przyszłych inwestycji. Wg stanu na koniec 2014 r. występowały opóźnienia w wykonaniu 9 spośród 48 zadań (18,8%), w tym opóźnienie w realizacji 3 spośród zaplanowanych 39 zadań realizacyjnych (7,7 %). Wpływały one na opóźnienia w uzyskaniu planowanych efektów rzeczowych dla 1.180 km linii (29,6% wielkości planowanej).

Spośród zadań inwestycyjnych ujętych w WPIK 2015 - 2020, do zakończenia w okresie do końca 2015 r. zaplanowanych zostało 70 zadań, w tym 59 zadań realizacyjnych o łącznych efektach rzeczowych na 4.769 km linii oraz 11 zadań dotyczących przygotowania przyszłych inwestycji. Wg stanu na dzień 31 maja 2015 r., ukończono 83 zadania realizacyjne, tj. o 40,7% więcej od liczby zaplanowanej do końca 2015 r. (59 zadań), w wyniku czego uzyskano efekty rzeczowe na 1961,9 km linii, co stanowiło tylko 41,1% z 4769 km linii, na których planowane było uzyskanie efektów rzeczowych do końca 2015 r.

Przyczyny występujących opóźnień, stanowiły m.in.: ogłoszenie upadłości głównego wykonawcy (dla 3 zadań)²⁹; brak zapewnienia finansowania (dla 4 zadań)³⁰; wydłużone procedury przetargowe wyłonienia wykonawcy, m.in. z powodu odwołań

²⁸ Budowa nowej infrastruktury, modernizacja infrastruktury istniejącej, odtworzenie - rewitalizacja infrastruktury istniejącej.

²⁹ Zadania inwestycyjne ujęte w WPIK 2015-2020 w poz. 3 - „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia - obszar LCS Iława, LCS Malbork”, poz. 11- „Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze - Katowice - Kraków”, poz. 20 - „Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A - odcinek Warszawa Zachodnia - Miedniewice Skierniewice”.

³⁰ Zadania inwestycyjne ujęte w WPIK 2015-2020 w poz. 5 - „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia - obszar LCS Działdowo”, poz. 6 - „Prace przygotowawcze dla modernizacji linii kolejowej E 65 - Południe, odcinek Grodzisk Mazowiecki - Kraków/Katowice -Zebrzydowice/Zwardoń - granica państwa - faza II”, poz. 16 - „Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie - Radom (LOT: A, B, F)”, poz. 19 - „Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa - Białystok - granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów - Zielonka -Tłuszcz (Sadowne)”.

(dla 9 zadań)³¹; brak poprawnie wykonanych projektów budowlanych (dla 1 zadania)³²; opóźnienia w opracowaniu dokumentacji przetargowych (dla 1 zadania)³³; opóźnienia w opracowaniu dokumentacji projektowej (dla 6 zadań)³⁴; protesty mieszkańców (dla 2 zadań)³⁵; opóźnienia w uzyskaniu wymaganych dla realizacji przedsięwzięć decyzji administracyjnych i pozwoleń (dla 3 zadań)³⁶; długotrwała procedura oceny wniosku o dofinansowanie i podpisania umowy o dofinansowanie (dla 1 zadania)³⁷; opóźnienia w wykonaniu robót budowlanych (dla 1 zadania)³⁸.

(dowód: akta kontroli str. 531-547)

2.4 Realizacja zadań określonych w WPIK w zakresie wdrażania ERTMS

W WPIK do roku 2013 ustalono m.in., że: „... Do ważniejszych przedsięwzięć objętych programem należą: pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce w korytarzu E 30³⁹ na odcinku Legnica - Węgliniec - Bielawa Dolna, którego wyniki zostaną wykorzystane przy modernizacji linii kolejowych, na których przewiduje się wdrożenie ERTMS, ...” oraz określono jako jeden z celów Programu „unowocześnienie systemów zarządzania ruchem osiągnięte w wyniku wyposażania linii w systemy ERTMS - 800 km...”.

W WPIK do roku 2015 określono m.in., że: „... Efektami bezpośrednimi realizacji programu będą między innymi: wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce, ...” oraz, że: „...Dodatkowo w rezultacie realizacji programu dla 5.409 km linii (w tym GSM-R, projekt POLiŚ 7.1-36.2) przygotowana zostanie dokumentacja pozwalająca na kontynuowanie inwestycji w kolejnych latach”.

(dowód: akta kontroli str. 32, 119, 132)

Projekt „Pilotażowe wdrożenie ERTMS (ETCS + GSM-R) w Polsce, w korytarzu E30 na odcinku Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna, nie został wykonany, a jego zakończenie przewidywane jest do końca 2015 r., tj. 2 lata później.

Do końca 2013 r. w systemy ERTMS, wyposażono 308 km linii, co stanowiło 38,5 % zaplanowanych na ten okres 800 km linii.

Dyrektor CRI wyjaśnił, że do końca 2013 r., zrealizowano część ww. projektu tylko w zakresie GSM-R, tj. zabudowano i uzyskano pozwolenie na eksploatację systemu GSM-R na 84 km tej linii kolejowej. Zabudowa systemu GSM-R na całym odcinku

³¹ Zadania inwestycyjne ujęte w WPIK 2015-2020 w poz. 9 - „Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa - Poznań - pozostałe roboty, odcinek Sochaczew - Swarzędz – PRACE PRZYGOTOWAWCZE”, poz. 12 - „Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Bielawa Dolna - Horka: budowa mostu przez Nysę Łużycką oraz elektryfikacja”, poz. 13 - „Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica - Wrocław – Opole”, poz. 18 - „Budowa połączenia kolejowego MPL "Kraków - Balice" z Krakowem, odcinek Kraków Główny - Mydlniki – Balice”, poz. 23 - „Budowa infrastruktury systemu GSM-R zgodnie z NPW ERTMS na linii kolejowej E 20/C-E 20 korytarz F na odcinku Kunowice - Terespol”, poz. 25 - „Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków-Rzeszów, etap III”, poz. 73 - „Rewitalizacja i modernizacja tzw. „Kościerskiego korytarza kolejowego” odcinka Kościerzyna - Gdynia linii kolejowej nr 201”, poz. 74 - „Rewitalizacja i modernizacja tzw. "Helskiego korytarza kolejowego" - linii kolejowej nr 213 Reda - Hel”, poz. 108 - „Modernizacja mostu w km 202,403 linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki - Zgorzelec”.

³² Zadanie inwestycyjne ujęte w WPIK 2015-2020 w poz. 11 - j.w.

³³ Zadanie inwestycyjne ujęte w WPIK 2015-2020 w poz. 16 - j.w.

³⁴ Zadania inwestycyjne ujęte w WPIK 2015-2020 w poz. 16 - j.w., poz. 26 - „Studium wykonalności dokumentacja przedprojektowa dla „Modernizacji linii kolejowej E65/C-E65 na odcinku Grodzisk Mazowiecki - Kraków/Katowice - Zwardoń/Zebrzydowice - granica państwa, stacje kolejowe: Czechowice Dziedzice, Zebrzydowice, Zwardoń”, 65 - Budowa toru dojazdowego od stacji Świdnik do terminalu Portu Lotniczego Lublin S.A. w Świdniku wraz z infrastrukturą towarzyszącą”, poz. 73 - j.w., poz. 74 - j.w., poz. 76 - „Rewitalizacja i modernizacja linii kolejowych Olsztyn - Szczytno - Szymany (odcinek Olsztyn - Szczytno - linia kolejowa nr 219 i odcinek Szymany - Szczytno - linia kolejowa nr 35) jako kolejowe połączenie modernizowanego lotniska w Szymanach z Olsztynem -etap I”.

³⁵ Zadania inwestycyjne ujęte w WPIK 2015-2020 w poz. 17 - „Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie - Radom -PRACE PRZYGOTOWAWCZE”, poz.19 - j.w.

³⁶ Zadania inwestycyjne ujęte w WPIK 2015-2020 w poz. 22 - „Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot C - pozostałe roboty”, poz. 65 - j.w., poz. 96 - „Modernizacja linii kolejowej nr 4 - Centralna Magistrala Kolejowa”.

³⁷ Zadanie inwestycyjne ujęte w WPIK 2015-2020 w poz. 75 - „Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni - Malbork na odcinku Toruń Wschodni - Grudziądz - etap I obejmujący odcinek Chełmża - Grudziądz”.

³⁸ Zadanie inwestycyjne ujęte w WPIK 2015-2020 w poz. 76 - j.w.

³⁹ Cały ciąg E 30 (Görlitz) - Zgorzelec - Wrocław - Katowice - Kraków - Medyka (- Mostiska) ma długość 686,544 km.

Legnica – Węglińiec – Bielawa Dolna oraz uzyskanie pozwolenia na eksploatację prowadzone były do marca 2014 r. Realizacja ww. Projektu Pilotażowego w części dotyczącej zabudowy systemu ETCS przewidywana jest do końca 2015 r. Na opóźnienie realizacji części dotyczącej ETCS wpłynął brak dostępności pojazdów trakcyjnych dla zabudowy elementów systemu, ponieważ PKP Cargo S.A. oraz Przewozy Regionalne Sp. z o.o. wymówiły porozumienia w tym zakresie zawarte z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Pilotażowe wdrożenie ERTMS (ETCS + GSM-R) w Polsce, jest pionierskim wdrożeniem systemu ERTMS na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. W zakresie GSM-R, którego wdrożenie zakończyło się w marcu 2014 roku, Spółka posiadała wiedzę w pełnym zakresie wdrażania systemu, zarówno z punktu widzenia technicznego, jak również z punktu widzenia prowadzenia inwestycji, począwszy od opisu przedmiotu zamówienia, poprzez procedurę przetargową, weryfikację dokumentacji wykonawczej, prace wdrożeniowe, kończąc na procedurach odbiorowych i certyfikacyjnych. W zakresie ETCS, projekt jest w fazie testowej, nie można więc jeszcze wyciągnąć wniosków końcowych z wdrożenia systemu. Dotychczas zdobyta wiedza, wynikająca z projektu pilotażowego, jest wykorzystywana w obecnie trwających 6 projektach POIŚ⁴⁰: przy przygotowaniu projektu sieciowego wdrożenia GSM-R w Polsce: „Budowa infrastruktury systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach NPW ERTMS”.

W zakresie planowanego wyposażania 800 km linii kolejowych w systemy ERTMS, poza wykonaniem GSM-R na 84 km odcinka Legnica – Węglińiec – Bielawa Dolna, do końca 2013 r. zakończona została realizacja projektu, w ramach którego zabudowano system ETCS poziom 1 na 224 km odcinka dwutorowej linii kolejowej E 65 Centralnej Magistrali Kolejowej, Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie⁴¹. Na 4 zadaniach planowanych do wykonania w ramach ww. 800 km nastąpiło przesunięcie terminów zakończenia prac. Dotyczyło to:

- projektu „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, DSAT, ERTMS/ETCS/GSM-R oraz modernizacji systemu zasilania układu trakcyjnego”⁴². Planowany termin zakończenia zabudowy określony został na dzień 31 grudnia 2016 r. Opóźnienia zabudowy systemu ERTMS spowodowane zostały znacznymi opóźnieniami w realizacji modernizacji warstwy podstawowej, realizowanej w ramach odrębnych projektów;
- projektu „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice)”⁴³ i „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot C – pozostałe roboty”⁴⁴. Termin

⁴⁰ „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego” POIŚ 7.1-1.4;

„Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Wrocław – Opole” POIŚ 7.1-14;

„Budowa infrastruktury systemu GSM-R zgodnie z NPW ERTMS na linii kolejowej E20/CE20 korytarz F na odcinku Kunowice – Terespol” POIŚ 7.1-25;

Zaprojektowanie i wykonanie LCS Skierniewice oraz ERTMS/ETCS poziom 2/GSM-R na odcinku Warszawa Zachodnia – Kuluszki w km 3,900 – 104,918 linii nr 1 i Kuluszki – Łódź Widzew w km 26,400 – 7,200 linii nr 17 w ramach projektów:

Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) POIŚ 7.1-24.1 i Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot C – pozostałe roboty POIŚ 7.1-24.3;

„Budowa infrastruktury systemu GSM-R na liniach kolejowych zgodnych z harmonogramem NPW ERTMS, FAZA I – PRACE PRZYGOTOWAWCZE” POIŚ 7.1-36.2.

⁴¹ Projekt TEN-T 2009-PL-60151-P „Projekt i zabudowa systemu ETCS poziom 1 na odcinku linii kolejowej E 65 Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK), Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie” umowa w dn. 26.08.2009 r. – Realizacja została zakończona 06.03.2013 r.

⁴² Projekt POIŚ 7.1-1.4

⁴³ Projekt POIŚ 7.1-24.1

⁴⁴ Projekt POIŚ 7.1-24.3

realizacji projektu zaplanowany został na 2017 r. Opóźnienia związane z budową systemu ERTMS na linii Warszawa – Łódź spowodowane zostały opóźnieniami w modernizacji linii kolejowej Warszawa – Łódź Lot A;

- projektu „Wdrożenie systemu ERTMS/ETCS poziom 1 na liniach kolejowych 570 i 64 na odcinku Psary – Kozłów”. Do zakończenia kontroli zabudowano urządzenia przytorowe systemu ETCS poziom 1 na 35,9 km linii kolejowych, wykonano testy i przygotowano zadanie do odbioru. Termin realizacji przesunięty został na dzień 7 maja 2015 r.

W okresie do końca czerwca 2015 r., łączne efekty uzyskane w zakresie wdrażania ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce obejmowały ww. efekty uzyskane do końca 2013 r. oraz zabudowanie i uzyskanie pozwolenia na eksploatację systemu GSM-R na całym odcinku Legnica – Węglińiec – Bielawa Dolna i zabudowanie systemu GSM-R na odcinku Legnica – Wrocław – Opole.

Do końca 2015 r. przewidywane jest: zabudowanie systemu ETCS na linii E30 odcinek Legnica – Węglińiec – Bielawa Dolna i wyposażenie w system ETCS poziom 1, linii kolejowych nr 570 i nr 64 na odcinku Psary – Kozłów oraz zakończenie prac budowlanych (linie światłowodowe, obiekty radiokomunikacyjne) i uruchomienie systemu GSM-R na linii E 20/C-E 20.

(dowód: akta kontroli str. 470-472)

W WPIK do roku 2013 ustalono m.in., że: *Wywiązując się z postanowień Decyzji Komisji 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, Polska opracowała „Narodowy Plan Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym” (przyjęty przez Radę Ministrów w marcu 2007 r.). Na podstawie krajowych planów wdrożenia ERTMS przedstawionych Komisji przez państwa członkowskie opracowany został „Plan główny wdrażania ERTMS w Europie”, a jego tezy zawarte zostały w Decyzji Komisji 2009/561/WE z dnia 22 lipca 2009 r. nakładającej obowiązek wyposażania linii kolejowych w ten system.*

(dowód: akta kontroli str. 15)

Narodowy Plan Wdrażania ERTMS w Polsce, przyjęty przez Radę Ministrów w marcu 2007 r., przewidywał rozpoczęcie wdrażania GSM-R w roku 2007 i wskazywał następujące ilości sieci GSM-R do zabudowy w latach: 2008 – około 2729 km; 2009 – około 2618 km; 2010 – około 2555 km; 2011 – około 2700 km; 2012 – około 2311 km; 2013 – około 1832 km. Rozpoczęcie wdrażania systemu GSM-R w Polsce zostało opóźnione w stosunku do terminów wskazanych w NPW ERTMS.

Dyrektor CRI wyjaśnił m.in., że powodem opóźnienia realizacji systemu była zmiana Beneficjenta Projektów związanych z wdrożeniem ERTMS, tj. Telekomunikacji Kolejowej Sp. z o.o. i przeniesienie projektów do realizacji przez PKP PLK S.A., co wymagało zmian organizacyjnych w Spółce w związku z przejściem zespołu ds. GSM-R z Telekomunikacji Kolejowej Sp. z o.o. Konieczne było również zweryfikowanie założeń strategii wdrażania systemu jak i dostosowanie ich do uwarunkowań PKP PLK S.A.

Według wyjaśnień Dyrektora CRI, „(...) terminy wskazane w NPW ERTMS nie były terminami realnymi i niemożliwe było wdrożenie systemu GSM-R w tak krótkim czasie. (...) Ważnym aspektem jest sposób wdrażania wskazany w NPW ERTMS. Przewiduje on bowiem tzw. zabudowę liniową systemu, co z punktu widzenia realizacji budowy sieci nie sprzyja sprawnej realizacji wdrożenia. Obecnie, PKP PLK S.A. zmieniły podejście do sposobu wdrażania GSM-R, który będzie wdrażany w sposób sieciowy, a nie liniowy. Pozwoli to ogłosić przetarg na budowę sieci

GSM-R na ok 13.600 km linii kolejowych i zakończyć projekt w 2021 roku. Zniwelowanie opóźnień we wdrażaniu nie jest możliwe. Zgodnie z NPW ERTMS wdrażanie sieci GSM-R powinno zakończyć się w 2013 roku."

(dowód: akta kontroli str. 472-473)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Według stanu na koniec 2013 r. występowało opóźnienie w wykonaniu 30 spośród zaplanowanych 61 zadań realizacyjnych (49,2%), co wpływało na opóźnienia w uzyskaniu planowanych efektów rzeczowych dla 516 km linii (22,4% wielkości planowanej). Według stanu na koniec 2014 r. opóźnienie występowało w wykonaniu 3 spośród zaplanowanych 39 zadań realizacyjnych (7,7%), co wpływało na opóźnienia w uzyskaniu planowanych efektów rzeczowych dla 1180 km linii (29,6% wielkości planowanej).

W rezultacie nie osiągnięto większości (17 spośród 18) określonych w Programie wskaźników efektów w zakresie poprawy parametrów linii kolejowych dla okresu do 2013 r. oraz przewidywane jest nieosiągnięcie większości (17 spośród 18) wskaźników efektów określonych dla okresu 2013-2015 r.

Opóźnienia wystąpiły z powodu m.in.: wydłużonej procedury przetargowej wyłonienia wykonawcy, opóźnień w opracowaniu dokumentacji projektowej, niezapewnienia finansowania, ogłoszenia upadłości głównego wykonawcy, opóźnień w uzyskaniu wymaganych dla realizacji przedsięwzięć decyzji administracyjnych i pozwoleń.

3. Nabywanie i przejmowanie nieruchomości dla potrzeb realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych objętych WPIK, uwzględnianie wymogów środowiskowych, odbiory robót

Opis stanu
faktycznego

W okresie do października 2013 r., sprawy związane z nabywaniem praw do nieruchomości prowadzone były przez znajdujące się w strukturze organizacyjnej Biura IR komórki właściwe ds. geodezji i kartografii (Wydział w Warszawie oraz podległe działy umiejscowione terytorialnie w Oddziałach Centrum). Faktyczny nadzór nad sprawami prowadzonymi przez Wydział i działy terenowe był prowadzony przez Biuro IR, z uwagi na umiejscowienie w strukturze organizacyjnej oraz podległość służbową Zastępcy Dyrektora Centrum ds. projektów krajowych.

W październiku 2013 r. Biuro IR przestało nadzorować sprawy nabywania praw do nieruchomości, ponieważ komórki ds. geodezji i kartografii wyłączono z IR i włączono do Biura Nieruchomości i Geodezji Kolejowej w Centrali Spółki, która przejęła realizowany przez nie zakres zadań. W okresie od października 2013 r. Biuro IR nie było włączane do procesów nabywania praw do nieruchomości, natomiast do zadań Regionów należało m.in. planowanie środków na wykup nieruchomości, analiza niektórych aspektów merytorycznych uzyskanych decyzji administracyjnych o ustalenie wysokości odszkodowania, przygotowywanie dokumentów oraz prowadzenie procedury wypłaty tych odszkodowań.

Na podstawie przedstawionych przez CRI danych dla 14 wybranych zadań WPIK, zarządzanych w strukturze organizacyjnej CRI, stwierdzono, że w realizacji 1 zadania wystąpiło opóźnienie (ok. 2 m-cy) w rozpoczęciu robót branży torowej, spowodowane błędnym wystąpieniem o wydanie decyzji o ustalenie lokalizacji inwestycji celu publicznego, zamiast o wydanie decyzji o ustalenie lokalizacji linii

kolejowej. Po stwierdzeniu błędu w ramach monitorowania przez właściwą dla tego zadania jednostkę organizacyjną CRI, złożono właściwy wniosek o wydanie decyzji.

(dowód: akta kontroli str. 497-502)

W zakresie zarządzanych w strukturze organizacyjnej CRI zadań WPIK, w okresie od 2011 r. do zakończenia niniejszej kontroli, nie było przypadków istotnych korekt wariantu realizacji inwestycji, jej zawieszenia bądź rezygnacji z realizacji, ze względu na wystąpienie kolizji z przepisami w zakresie ochrony środowiska. W jednym przypadku, tj. projektu POIiŚ 7.1-36.2 „Budowa infrastruktury systemu GSM-R na liniach kolejowych zgodnych z harmonogramem NPW ERTMS, FAZA I – PRACE PRZYGOTOWAWCZE”, wystąpiła konieczność zmiany lokalizacji jednego z obiektów radiokomunikacyjnych w związku z protestem (na etapie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego) Burmistrza miasta Muszyna przeciwko lokalizowaniu tego obiektu w strefie uzdrowiskowej. W związku z dokonaniem ww. zmiany na etapie prac przygotowawczych, nie wpłynęła ona na koszty realizacji inwestycji.

W harmonogramach realizacji inwestycji uwzględniane były wymogi w zakresie czasowych ograniczeń w prowadzeniu prac, ze względu na okresy lęgowe fauny, nakładane w decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach. Dotyczyły one najczęściej zakazu usuwania drzew w okresach lęgowych ptaków.

(dowód: akta kontroli str. 489-496)

W toku badania wybranych przez kontrolującego 9 projektów zarządzanych w strukturze organizacyjnej CRI, dla których wg załącznika Nr 1 do WPIK do roku 2015, końcowym rokiem okresu realizacji był 2013 r. lub 2014 r., stwierdzono że dla 8 spośród badanych zadań, dokonane zostały protokółarne odbiory końcowe.

W przypadku projektu nr 3 WPIK „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia - obszar LCS Iława, LCS Malbork”, protokółarne odbiory końcowe tych robót, dla poszczególnych odcinków obszaru LCS Iława zakończono w czerwcu 2015 r., a dla LCS Malbork wg stanu przedstawionego 6 sierpnia br. odbiory te były jeszcze niezakończone.

(dowód: akta kontroli str. 393, 506-514)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zakresie nabywania i przejmowania nieruchomości dla potrzeb realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych objętych WPIK. NIK ocenia pozytywnie działalność CRI w zakresie uwzględniania wymogów środowiskowych w toku realizacji inwestycji oraz dokumentowania końcowego odbioru robót.

4. Dostosowanie kadrowe Centrum Realizacji Inwestycji w odniesieniu do zadań z zakresu przygotowania i realizacji inwestycji kolejowych ujętych w WPIK.

Opis stanu
faktycznego

W wyniku analizy realizacji 8 spośród 44 wybranych do kontroli projektów WPIK, realizowanych w okresie lat 2011-2015, Dyrektorzy projektów wskazali na fakt niewystarczającej liczby osób w stosunku do części zadań wynikających z realizacji projektu. Dotyczyło to:

- trzech projektów realizowanych na linii kolejowej nr 8, tj.: poz. 15 WPIK „Modernizacja linii kolejowej nr 8, budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od

- przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie)", poz. 16 WPIK „Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom (LOT: A, B, F) i poz. 17 WPIK „Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom – PRACE PRZYGOTOWAWCZE”;
- poz. 21 WPIK „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice)”;
 - poz. 140 WPIK „Modernizacja linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki – prace przygotowawcze”;
 - trzech projektów realizowanych na linii kolejowej nr 272, tj.: poz. 106 WPIK „Wymiana nawierzchni wraz z robotami towarzyszącymi na stacjach i szlakach w torze nr 1 linii kolejowej nr 272 Kluczbork - Poznań od km 131,500 do km 181,781”, poz. 113 WPIK „Wymiana nawierzchni wraz z robotami towarzyszącymi na linii kolejowej nr 272 Kluczbork - Poznań, odcinek Kórnik - Poznań Główny, wraz z przebudowa mostu stalowego na rzece Warcie na stacji Poznań Starołęka w km 196,254” i poz. 118 WPIK „Rewitalizacja linii kolejowej nr 272 na odcinku Ostrzeszów -Ostrów Wlkp”.

Jako przyczyny braków kadrowych dotyczących trzech projektów realizowanych na linii kolejowej nr 8, Dyrektorzy projektów wskazali m.in. wysokie wymagania odnośnie kwalifikacji i doświadczenia, niskie wynagrodzenie nieadekwatne do wykonywanych obowiązków, a także zakaz przyjmowania nowych osób.

Zastępca Dyrektora CRI, w sprawie stwierdzonej niedostatecznej obsady kadrowej przy realizacji ww. 8 inwestycji, wyjaśnił m.in.:

- *Odnosnie sytuacji na trzech projektach realizowanych na linii kolejowej nr 8: „podany przez dyrektorów projektów zakaz przyjmowania nowych osób, dotyczył ograniczeń w zatrudnieniu osób spoza Spółki, ponieważ w procesie reorganizacji Spółki w pierwszej kolejności wykorzystywano zasoby własne pracowników (przeprowadzano rekrutację wewnątrz Spółki). Niedobory kadrowe wynikały również z faktu, iż podczas restrukturyzacji Spółki zastosowano Program Dobrowolnych Odejsć, z którego skorzystało wielu pracowników. Program ten został uruchomiony w 2012 roku i będzie trwał do końca roku 2015. Problem niewystarczającej obsady kadrowej był zgłaszany do Dyrektora IR. Dyrektorzy Projektów jak i Dyrektor Regionu Centralnego wnioskowali do IR o utworzenie dodatkowych stanowisk w celu podniesienia jakości realizacji powierzonych Zespołom zadań. Cały czas trwa proces rekrutacyjny mający na celu uzupełnienie braków kadrowych w Zespole. W związku z tym, że projekt POIiŚ 7.1-18 pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 8, budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie)” został zakończony w 2014 roku, a obecnie trwa rozliczenie projektu w CUPT, stan osobowy zespołu został rozdysponowany do realizacji innych kontraktów”.*
- *Odnosnie sytuacji przy realizacji poz. 21 WPIK: „z uwagi na duże zintensyfikowanie prac pod koniec 2014 r., związanych z kluczowymi odcinkami modernizowanej linii, niezbędne stało się zatrudnienie dodatkowych osób w celu wzmocnienia Zespołu. Dlatego też w pierwszym kwartale 2015 r. zatrudniono nową osobę. Z uwagi na znaczące zaawansowanie finansowe Projektu oraz zbliżający się trudny etap rozliczenia Kontraktu, zarówno w aspekcie finansowym, jak i ze względu na konieczność prawidłowego jego zamknięcia zgodnie z wytycznymi jednostek współfinansujących, w III kwartale 2015 r. zostanie zatrudniona kolejna osoba. Po realizacji powyższego przewiduje się dalsze uzupełnianie zasobów ludzkich w ramach Zespołu”.*

- Odnośnie sytuacji przy realizacji poz. 140 WPIK „Modernizacja linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki – prace przygotowawcze”:
„(...) Z uwagi na specyfikę procesu związanego z modernizacją linii znacząco zwiększył się zakres obowiązków, który spoczywa na Zespole. W związku z tym w drugim kwartale 2015 r. zatrudniono nowego pracownika, który ma wspomóc prace Zespołu. W przypadku włączenia Projektu do obowiązującego w spółce systemu zarządzania projektami EPM przewiduje się uzupełnienie obsady kadrowej o osobę odpowiedzialną za ten zakres pracy. Na etapie wejścia Projektu w fazę realizacji przewiduje się w drugiej połowie 2016 r. przesunięcia kadrowe w ramach Zespołu Projektowego”.
- Odnośnie sytuacji na trzech projektach realizowanych na linii kolejowej nr 272:
„Są to projekty „krajowe”. Struktura, która została przyjęta przy tworzeniu Regionów w przedmiocie projektów "krajowych", zakładała skład zespołu Kierownik Kontraktu + jeden asystent Kierownika Kontraktu. Wyjątkiem są krajowe projekty strategiczne, o dużym stopniu skomplikowania. W tym trybie zostały utworzone w całym Centrum trzy zespoły projektu krajowego (1. ds. CMK, 2. ds. projektów Warszawskiego Węzła Kolejowego, 3. ds. Śląskiego Węzła Kolejowego i projektów powiązanych). Należy zaznaczyć, że komórki organizacyjne ds. projektów krajowych w swojej pracy są wspomagane przez komórki wsparcia funkcjonujące w ramach Regionu. W związku z okresem zakończenia "starej" perspektywy UE oraz rozpoczęciem realizacji "nowej" przewidywane są zmiany struktury organizacyjnej wewnątrz Regionu i optymalne dostosowanie jej do wymagań Spółki jak również otoczenia zewnętrznego w celu osiągnięcia maksymalnego poziomu realizacji założonych celów. Działania te będą polegały między innymi na wewnętrznych przemieszczeniach między komórkami oraz przyjęciami z zewnątrz. Nie występowało do Dyrektora Centrum Realizacji Inwestycji w Warszawie o zwiększenie ilości pracowników realizujących ww. 3 zadania na linii nr 272”.

Zastępca Dyrektora CRI wyjaśnił, że informacje w zakresie niewystarczającej obsady kadrowej przedstawiane były kierownictwu Centrum m.in. w trakcie narad i spotkań kierownictwa. W wyniku podjętych przez kierownictwo IR działań nastąpiło przedłożenie Zarządowi Spółki wniosku o zwiększenie etatyzacji Centrum, w związku z którym Zarząd wyraził zgodę na dodatkowe etaty (w ramach I puli – 33 etaty; w ramach II puli- 46 etatów). Biorąc pod uwagę intensyfikację działań na realizowanych projektach oraz konieczność odpowiedniego zaangażowania w przygotowanie projektów Nowej Perspektywy przygotowywane jest kolejne wystąpienie do Zarządu w celu pozyskania zgody na etaty przeznaczone do działań w ramach Nowej Perspektywy. W chwili obecnej trwają analizy w zakresie faktycznych potrzeb Centrum w świetle nowych zadań oraz uwolnienie zasobów w projektach, które będą kończone w najbliższym czasie.

(dowód: akta kontroli str. 2206-2208, 2742-2767)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące
badanej działalności

W procesie realizacji, 8 spośród 44 zbadanych w tym zakresie zadań inwestycyjnych, występowały braki kadrowe w zakresie części zadań wynikających z realizacji projektów. Zastosowany podczas restrukturyzacji Spółki „program dobrowolnych odejść”, z którego skorzystało wielu pracowników, oraz niedostateczna etatyzacja w niektórych komórkach organizacyjnych CRI,

doprowadziły do wystąpienia braków kadrowych w zespołach dyrektorów projektów, w wyniku czego niezbędne stało się zatrudnienie dodatkowych osób. Do czasu zakończenia kontroli NIK nie ukończono podjętej analizy w zakresie faktycznych potrzeb kadrowych CRI w świetle zadań realizowanych oraz planowanych do realizacji w przyszłości. Działania zaradcze, polegające na uzupełnieniu braków kadrowych poprzez wewnętrzne przemieszczenia pracowników pomiędzy komórkami organizacyjnymi oraz zatrudnienie dodatkowych osób, podjęte zostały dopiero po stwierdzeniu, że znacząco zwiększony zakres obowiązków, związany z intensyfikacją działań na realizowanych projektach, wpłynął negatywnie na terminowość i jakość realizacji niektórych powierzonych CRI zadań inwestycyjnych.

W procesie realizacji przez CRI znacznej części zadań inwestycyjnych (18% spośród 44 zbadanych) występowały niedobory kadrowe, które w ocenie NIK mogły przyczynić się do nieterminowej realizacji zadań inwestora. W sytuacjach zgłaszanych braków w tym zakresie przez Kierowników projektów lub kontraktów, w CRI podejmowane były działania dla ich rozwiązania, w ramach ustalonych w Spółce zasad dotyczących zatrudniania pracowników. Działania zaradcze – w ocenie NIK – zostały podjęte zbyt późno w stosunku do planowanej intensyfikacji robót na realizowanych projektach, i do czasu zakończenia kontroli nie doprowadziły do zapewnienia odpowiedniego zatrudnienia, stosownie do zaplanowanych do realizacji zadań.

5. Monitoring w obszarze realizacji inwestycji, monitoring jakości wykonywanych robót, audyty i kontrole wewnętrzne w CRI

Opis stanu faktycznego

Odpowiedzialność za monitorowanie realizacji projektów oraz prawidłowości procedur, przypisana była w CRI osobom zajmującym następujące stanowiska⁴⁵:

- w okresie od 1 stycznia 2011 r. do 31 maja 2014 r. – Zastępcy Dyrektora Centrum ds. projektów unijnych i zastępcy Dyrektora Centrum ds. projektów krajowych,
- w okresie od 1 czerwca 2014 r. do 31 czerwca 2015 r. – Zastępcy Dyrektora Centrum ds. wdrożeń nowoczesnych technologii i projektów scentralizowanych, a w Regionach CRI: Dyrektorów Projektu ds. projektów unijnych i Dyrektorów Projektu ds. projektów krajowych.

Monitorowanie postępu prac projektowych i robót budowlanych w ramach realizowanych projektów wykonywane było przez inspektorów nadzoru, pracowników zespołów projektowych Centrum Realizacji Inwestycji i pracowników Zespołów Inżyniera Projektu podczas rad budowy i wizyt na terenie budowy. Dyrektorowi Projektu w Centrum przedkładane były miesięczne raporty Inżyniera Projektu, harmonogramy i protokoły, które podlegały bieżącej weryfikacji. Szczegółowe dane uzyskiwane z tych dokumentów publikowane były, począwszy od 2012 r., w systemie EPM, zawierającym m.in. harmonogramy Gantta (będące graficznym zobrazowaniem realizacji projektu), w którym zawarte były dane, tj.: terminy rozpoczęcia i zakończenia wszystkich zadań ze szczególnym uwzględnieniem dat uzyskania decyzji zarządczych, decyzji administracyjnych, realizacji poszczególnych kontraktów.

Monitoring inwestycji prowadzony przez Dyrektorów Centrum polegał na bieżącej kontroli postępu poszczególnych projektów, względem przyjętego Planu

⁴⁵ Zgodnie z zapisami regulaminów CRI, obowiązujących w okresie od 1 stycznia 2011 r. do 31 czerwca 2015 r.

Inwestycyjnego, sporządzonego na podstawie wyznaczonych celów Spółki. Na podstawie dostarczanych informacji identyfikowane były zagrożenia i czynniki ryzyka. Ciągłemu monitoringowi podlegała także realizacja założonego zakresu rzeczowego i uzyskiwanie mierników rzeczowo-finansowych

W okresie od stycznia 2011 r. do marca 2013 r. Centrum Realizacji Inwestycji co miesiąc raportowało (w formie elektronicznej) do Centrali Spółki postęp w realizacji inwestycji ujętych w planach rocznych w zakresie poniesionych nakładów, wykorzystania środków oraz zrealizowanych mierników rzeczowych.

W okresie od 1 czerwca 2014 r. Regiony sporządzały miesięczne raporty z wykonania planu inwestycyjnego, zawierające wykonanie nakładów w miesiącu sprawozdawczym oraz raporty z prognozą wykonania kolejnych miesięcy i roku, które były przekazywane w formie elektronicznej do Centrali Spółki - Biura Zarządzania Projektami. Od czerwca 2015 r. raportowanie w ww. zakresie prowadzone jest w systemie EPM. Od września 2014 r. rozpoczęto generowanie z danych w systemie EPM, raportów w zakresie wykonania mierników rzeczowych.

(dowód: akta kontroli str. 2288-2293)

Dyrektorowi CRI przekazywano m.in. następujące raporty:

- Raport analizy obciążeń przetargów, zawierający liczbę ogłaszanych przetargów w danym miesiącu opracowywany na podstawie „Harmonogram Przetargów” – raportu przygotowywanego przez Biuro Zamówień Publicznych. Dzięki prowadzonej analizie planowane było przydzielanie zasobów ludzkich do postępowań przetargowych w danym miesiącu, jak również ewentualne przesunięcia przetargów w przypadku kumulacji w danym miesiącu.
- Protokoły ze spotkań Komitetów Sterujących organizowanych dla najbardziej zagrożonych projektów. Do zadań Komitetów Sterujących, będących jednym z elementów wsparcia tych projektów, należało m.in. zapewnienie wsparcia dla prac komórek organizacyjnych CRI odpowiedzialnych za realizację projektów inwestycyjnych, a także rozstrzygnięcie kwestii problemowych zgłaszanych przez kierujących projektami inwestycyjnymi.

(dowód: akta kontroli str. 2227 - 2274 i 2729-2738)

W okresie objętym kontrolą, zadania w zakresie monitorowania, egzekwowania i zapewniania wymaganej jakości robót budowlanych na etapie wykonawczym należały do reprezentujących Inwestora (Spółkę) Inspektorów Nadzoru, wyspecjalizowanych w poszczególnych branżach (jak np. torowa, mostowa, srk) oraz do Inżynierów Projektów. Zadania wykonywane przez osoby sprawujące wymienione funkcje polegały na bieżącej kontroli zgodności realizacji robót z projektem, przepisami, zasadami wiedzy technicznej, jakości wykorzystywanych materiałów budowlanych oraz nadzorowaniu wykonywanych prac. Istotnym elementem dbania o jakość w procesie inwestycyjnym są odbiory częściowe, końcowe i pogwarancyjne, które mają na celu weryfikację wykonanych prac zgodnie z instrukcjami ID⁴⁶. Do zadań Inżynierów Projektów należało m.in. przedstawianie do Zespołów Projektów raportów i sprawozdań z realizacji poszczególnych projektów.

W wyniku zmian regulaminowych, od października 2014 r.⁴⁷, prowadzenie nadzoru i kontroli nad jakością realizowanych inwestycji dodane zostało do zadań komórki organizacyjnej ds. jakości i laboratoriów dla Regionu CRI. Zakres i tematyka ww. kontroli obejmowały:

⁴⁶ Instrukcje ID – opracowane w PKP PLK S.A. wytyczne w zakresie osiągnięcia jakości, stosowane przy realizacji inwestycji przez Spółkę.

⁴⁷ Wprowadzonych Uchwałą Nr 815/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 21 października 2014 r. zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia Regulaminów Organizacyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala i Centrum Realizacji Inwestycji.

- kontrole w Biurze Budowy/Inżyniera Projektu, dotyczące m.in.: weryfikacji wniosków o zatwierdzenie materiałów, laboratoriów, wytwórni, recept; weryfikację dokumentów jakościowych (np. WZ, Deklaracje, Procedury ISO);
- kontrole w laboratorium/wytwórni/kopalni dotyczące m.in.: protokołów wykonanych badań; stanu urządzeń, wzorcowań, atestów, recept roboczych;
- kontrole na budowie dotyczące m.in.: sprawdzenia poprawności składowania materiałów i wbudowania materiałów; poprawności wykonywanej technologii i wykonywania badań.

Proces kontroli realizowanej inwestycji obejmował m.in. fazy: przeprowadzanie kontroli pracowników Zespołu ds. jakości na kontrakcie, w toku której na bieżąco przedstawiano ustalenia Kierownikowi Kontraktu, Dyrektorowi Projektu, Inżynierowi Projektu i wykonawcy, opracowanie sprawozdania z wnioskami pokontrolnymi oraz wystosowanie pisma z zaleceniami pokontrolnymi do wykonawcy, Inżyniera Projektu i Zespołu Projektowego.

Pisma z zaleceniami pokontrolnymi przesyłane były także do wiadomości Dyrekcji Regionu CRI. Po upływie terminu wskazanego w piśmie Zespół ds. jakości dokonywał ponownej kontroli inwestycji w celu weryfikacji wdrożenia zaleceń. W przypadku stwierdzenia braku właściwej realizacji zaleceń, sprawa przekazywana była na szczebel Dyrekcji CRI. O efektach kontroli jakości realizowanych inwestycji informowany był Zarząd Spółki.

(dowód: akta kontroli str. 481-482)

Przeprowadzone w okresie 2011 r. - 2015 r. (do końca czerwca) audyty i kontrole wewnętrzne w CRI obejmowały m.in. następujące zagadnienia:

- proces przygotowania, realizację oraz ocenę zaawansowania projektów inwestycyjnych współfinansowanych ze środków POIiŚ, RPO, a także zapewnienie źródeł finansowania;
- prawidłowość opracowania materiałów przetargowych na usługi i roboty realizowane w ramach projektów kolejowych współfinansowanych przez UE;
- realizację umów na wykonanie robót budowlanych dla wybranych projektów inwestycyjnych,
- prawidłowość udzielenia zamówień dla firm realizujących prace z zakresu nadzoru nad realizowanymi inwestycjami oraz rozliczeń finansowych.

Zadania w ww. zakresie realizowane były przez Biuro Kontroli i Audytu Wewnętrznego⁴⁸ Centrali Spółki.

W wyniku przeprowadzonej w 2015 r. kontroli doraźnej w zakresie sprawdzenia prawidłowości udzielenia zamówień oraz rozliczeń finansowych, Biuro Kontroli i Audytu Wewnętrznego przedstawiło m.in. wnioski o przeprowadzenie kontroli 2 umów, do których zostały zawarte aneksy z powodu zaistnienia „siły wyższej”, a także kontrolę dwóch dowolnie wybranych umów na nadzór w powiązaniu z przeprowadzonymi projektami inwestycyjnymi, ze szczególnym naciskiem na czynności wykonywane przez inżynierów projektów. Kontrole w ww. zakresie planowane były do przeprowadzenia w II półroczu 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 2206-2208, 2356-2359 i 2391-2724)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

⁴⁸ Uchwałą Nr 516/2015 zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 16 czerwca 2015 r. do przeprowadzenia kontroli i audytów upoważnione jest Biuro Zarządu i Kontroli.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

6. Realizacja przez Region Technologiczny⁴⁹ CRI przydzielonych mu zadań inwestycyjnych w ramach WPIK do 2015 roku

Opis stanu faktycznego

Region Technologiczny funkcjonował w strukturze CRI od dnia 1 czerwca 2014 r. Do jego właściwości należała realizacja inwestycji na sieci linii kolejowych na terytorium całej Polski, w szczególności realizacja zadań w zakresie budowy infrastruktury automatyki kolejowej oraz poprawy bezpieczeństwa i likwidacji zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych. W ramach realizacji zadań objętych WPIK do roku 2015, Dyrektor CRI powierzył Regionowi Technologicznemu realizację 15 następujących inwestycji:

- Modernizacja linii kolejowej E65/C-E65 na odcinku Warszawa Gdynia - w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego,
- Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica -Węgliniec - Bielawa Dolna. Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS w Polsce na odcinku Legnica – Węgliniec - Bielawa Dolna - w części ETCS II”,
- „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot A -odcinek Warszawa Zachodnia - Miedniewice (Skierniewice)” w ramach umowy Nr 90/130/0001/14/W/I, nie uwzględniając zaprojektowania i wykonania LCS Skierniewice”,
- „Modernizacja linii kolejowej Warszawa -Łódź, etap II, Lot C -pozostałe roboty (POIiŚ 7.1-24.3)” w ramach umowy Nr 90/130/0001/14/W/I, nie uwzględniając zaprojektowania i wykonania LCS Skierniewice”,
- Zabudowa systemu zdalnej diagnostyki dla automatyki kolejowej i rozjazdów na liniach kolejowych E 65/C-E65 oraz nr 8 i 64 - PRACE PRZYGOTOWAWCZE,
- Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica -Węgliniec - Bielawa Dolna - PRACE PRZYGOTOWAWCZE. Opracowanie Załączników do wniosku o dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko „Rezultaty studium wykonalności wraz z analizą kosztów i korzyści dla projektów infrastruktury kolejowej „Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica - Węgliniec - Bielawa Dolna,
- Wdrożenie systemu ERTMS ETCS poziom 1 na liniach kolejowych 570 i 64 na odcinku Psary – Kozłów,
- Projekt i zabudowa systemu ETCS poziom 1 na odcinku linii kolejowej E 65, CMK, Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie,
- Zabudowa systemu SRTMS/ETCS poziom 1 na ciągu linii E20/CE20 na odcinku Kunowice – Warszawa,
- Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica -Wrocław-Opole,

⁴⁹ Region Technologiczny, w skład którego wchodziły zespoły projektowe i zespoły kontraktu do realizacji przydzielonych przedsięwzięć inwestycyjnych, funkcjonował w pionie komórek organizacyjnych podporządkowanych Zastępcy Dyrektora Centrum ds. wdrażania nowoczesnych technologii i projektów scentralizowanych.

- Budowa infrastruktury systemu GSM-R zgodnie z NPW ERTMS na linii kolejowej E 20/C-E 20 korytarz F na odcinku Kunowice –Terespol,
- Budowa infrastruktury systemu GSM-R na liniach kolejowych zgodnych z harmonogramem NPW ERTMS, FAZA I - PRACE PRZYGOTOWAWCZE,
- Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych Etap I,
- Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych Etap II,
- Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym.

Stan zaawansowania realizacji ww. zadań inwestycyjnych na dzień 30 czerwca 2015 r. wynosił łącznie 48,7%. Do dnia zakończenia czynności kontrolnych 2 zadania zostały zrealizowane, ukończenie sześciu planowane było do końca 2015 r., a realizacja pozostałych przewidywana była po 2015 roku.

(dowód: akta kontroli str. 2809-2811)

W wyniku zbadania dokumentacji⁵⁰ wybranych inwestycji stwierdzono, że 4 z nich nie zostały wykonane w terminach określonych w WPIK do 2015 roku (poz. wg WPIK: 54, 139, 4 i 24⁵¹), a odnośnie 4 inwestycji (poz. wg WPIK: 32, 36, 43 i 51)⁵² wystąpiło kilkumiesięczne przesunięcie terminu planowanego zakończenia części kontraktów i umów dotyczących tych projektów, na okres październik-grudzień 2015 r, tj. na koniec okresu przyjętego dla ich realizacji w WPIK do roku 2015.

6.1. Zadania niezrealizowane w terminach określonych w WPIK do roku 2015.

Zadanie inwestycyjne „Zabudowa systemu zdalnej diagnostyki dla automatyki kolejowej i rozjazdów na liniach kolejowych E 65/C-E65 oraz nr 8 i 64 – PRACE PRZYGOTOWAWCZE” – poz. 54 wg WPIK – przewidziano do realizacji w latach 2014-2015 oraz zaplanowano, w wyniku jego wykonania do 2015 r., uzyskanie efektu rzeczowego dla 1.492 km toru.

CRI odstąpiło od rozpoczęcia i realizacji tego zadania w okresie wyznaczonym w WPIK do roku 2015 i zaplanowało jego rozpoczęcie dopiero w 2018 roku.

Dyrektor CRI wyjaśnił, że na decyzję tę wpłynął wynik przeprowadzonej w CRI analizy, wskazujący na brak możliwości przeprowadzenia procesu realizacji zadania do końca 2015 r. Objęty tym zadaniem system diagnostyki zdalnej stanowił ma „nakładkę” na urządzenia sterowania ruchem kolejowym i inne elementy infrastruktury kolejowej, a prace w tym zakresie nie zostały zakończone na odcinku Gdynia – Warszawa – Kraków/Katowice, planowanym do zabudowy systemu diagnostyki zdalnej. Ponadto koniecznym stało się przesunięcie realizacji

⁵⁰ - poz 4. wg WPIK: Modernizacja linii kolejowej E65/C-E65 na odcinku Warszawa Gdynia - w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego,

- poz. 24 wg WPIK: Budowa infrastruktury systemu GSM-R zgodnie z NPW ERTMS na linii kolejowej E 20/C-E 20 korytarz F na odcinku Kunowice –Terespol,

- poz. 32 wg WPIK: Budowa infrastruktury systemu GSM-R na liniach kolejowych zgodnych z harmonogramem NPW ERTMS, FAZA I - PRACE PRZYGOTOWAWCZE,

- poz. 36 wg WPIK: Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych Etap I,

- poz. 43 wg WPIK: Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym,

- poz. 51 wg WPIK: Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych Etap II,

- poz. 54 wg WPIK: Zabudowa systemu zdalnej diagnostyki dla automatyki kolejowej i rozjazdów na liniach kolejowych E 65/C-E65 oraz nr 8 i 64 - PRACE PRZYGOTOWAWCZE ,

- poz 137 wg WPIK: Projekt i zabudowa systemu ETCS poziom 1 na odcinku linii kolejowej E 65, CMK, Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie,

- poz. 139 wg WPIK: Zabudowa systemu ERTMS/ETCS poziom 1 na ciągu linii E20/CE20 na odcinku Kunowice – Warszawa,

⁵¹ Jak w przypisie 60

⁵² Jak w przypisie 60

ww. projektu do czasu opracowania projektu „Utworzenie Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego”, w struktury którego zostanie włączony ww. system zdalnej diagnostyki dla automatyki kolejowej i rozjazdów na liniach kolejowych, a prace nad projektem „Utworzenie Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego” były dopiero na etapie wdrażania procedury przetargowej na opracowanie dokumentacji przedprojektowej.

(dowód: akta kontroli str. 146, 2807-2808, 3175-3176)

Zadanie inwestycyjne „Zabudowa systemu ERTMS/ETCS poziom 1 na ciągu linii E20/CE20 na odcinku Kunowice Warszawa” - poz. 139 wg WPIK – przewidziano do realizacji w latach 2013-2015 oraz zaplanowano uzyskanie do 2014 r. efektu rzeczowego na 1.154,0 km toru (wydatki na to zadanie zaplanowane były do 2015 r.).

CRI odstąpiło od rozpoczęcia i realizacji tego zadania w terminie wyznaczonym w WPIK do roku 2015 i zaplanowało jego rozpoczęcie dopiero w 2017 roku.

Dyrektor CRI wyjaśnił, że na przyczyny odstąpienia od realizacji ww. zadania w latach 2013-2015 złożyły się: znaczne przekroczenie wartości ofert w stosunku do kwoty przeznaczanej przez Zamawiającego na realizację zamówienia (z tego tytułu spółka poniosła koszty w kwocie 20,0 tys. zł tytułem zwrotu kosztów postępowania na podstawie wyroku Krajowej Izby Odwoławczej), wysokie prawdopodobieństwo niezakończenia projektu w okresie kwalifikowalności przyznanych środków z funduszu TEN-T, co mogło skutkować koniecznością zapewnienia dodatkowego uzupełniającego finansowania ze źródeł krajowych oraz konieczność demontażu znacznej części urządzeń zainstalowanych w ramach ww. zadania, w trakcie planowanej w ramach perspektywy budżetowej UE na lata 2014-2020 realizacji projektu „Modernizacja linii kolejowej E20/CE20 na odcinku Sochaczew – Swarzędz, pozostałe roboty”. Według oceny Dyrektora CRI, termin rozpoczęcia inwestycji uzależniony jest od zakończenia robót na liniowym projekcie inwestycyjnym, ponieważ ETCS musi być zabudowywany na docelowym układzie torowym.

(dowód: akta kontroli str. 153, 2807-2808, 3175-3176, 3177-3188)

Zadanie inwestycyjne „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego” – poz. 4 wg WPIK – przewidziano do realizacji w latach 2012-2015 oraz zaplanowano uzyskanie do 2014 r. efektu rzeczowego na 448,1 km toru (wydatki na to zadanie zaplanowane były do 2015 r.).

(dowód: akta kontroli str. 139)

Ww. zadanie inwestycyjne realizowane było w oparciu o 2 umowy: na realizację DSAT i na realizację ERTMS. Umowa dot. DSAT została wykonana w całości do dnia 18 grudnia 2014 r., natomiast zaawansowanie rzeczowe umowy dot. ERTMS wg stanu na dzień 30 czerwca 2015 r. wyniosło 46%.

Dyrektor CRI wyjaśnił, że termin zakończenia wykonania umowy na ERTMS wydłużono do 31 grudnia 2016 r., ponieważ po podpisaniu umowy nastąpiły znaczne przesunięcia terminów zakończenia prac w warstwie podstawowej linii kolejowej, a także terminów przekazania dokumentacji powykonawczej z poszczególnych obszarów objętych modernizacją, jako niezbędnego kryterium dla rozpoczęcia prac projektowych. Umowa z wykonawcą w zakresie zabudowy warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R nie była z tego powodu realizowalna w terminie umownym, co było głównym powodem zawarcia aneksu wydłużającego termin jej realizacji. Opóźnienia w modernizacji warstwy podstawowej linii E65 mające bezpośredni wpływ na realizację ww. zadania inwestycyjnego dotyczą 4 kontraktów realizowanych przez Region Północny CRI.

Ponadto dyrektor CRI wyjaśnił, że w związku z opóźnieniami w realizacji inwestycji i wysokim ryzykiem jej nierozliczenia w perspektywie finansowej 2007-2013, PKP PLK S.A. w ramach wytycznych do zamykania Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 złożyła do Komisji Europejskiej wnioski o fazowanie projektu (podział na etapy realizowane w dwóch okresach programowania: POIiŚ 2007-2013 i POIiŚ 2014-2020). Do czasu zakończenia kontroli w CRI nie została zakończona weryfikacja ww. wniosku przez Komisję Europejską.

(dowód: akta kontroli str. 139, 1756-1758, 1759-1764, 1786-1787, 2777-2778, 2802-2803, 2848-2849, 3075-3076, 3099, 3210-3211, 3229-3232, 3293-3331)

Zadanie inwestycyjne „Budowa infrastruktury systemu GSM-R zgodnie z NPW ERTMS na linii kolejowej E 20/C-E 20 korytarz F na odcinku Kunowice – Terespol” – poz. 24 wg WPIK – przewidziano do realizacji w latach 2012-2015 oraz zaplanowano uzyskanie do 2015 r. efektu rzeczowego na 1.711,7 km toru. Zadanie inwestycyjne realizowane było na podstawie 5 umów (LOT: A, B, C, D i E). Umowy na wykonanie LOT C i LOT D zostały zrealizowane do dnia 29 grudnia 2014 r. a zakończenie LOT E zaplanowane było do dnia 30 września 2015 r. Wg. stanu na dzień 30 czerwca 2015 r. zaawansowanie rzeczowe realizacji LOT A wynosiło 25,5% a zaawansowanie rzeczowe LOT B – 62,7%. Niskie zaawansowanie rzeczowe realizacji tych zadań spowodowało zmianę zaplanowanego terminu ich zakończenia do 11 stycznia 2016 r.

Dyrektor CRI wyjaśnił, że opóźnioną realizację LOT A i B, w stosunku do terminów określonych w WPIK do roku 2015, spowodowało opóźnienie w rozpoczęciu realizacji zadania, spowodowane długotrwałą procedurą uzyskania dla tego zadania zapewnienia finansowania z budżetu państwa – pierwszy wniosek w tej sprawie złożony został w listopadzie 2012 r., a przyznanie wnioskowanego finansowania nastąpiło 18 września 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 142, 1732-1733, 1750-1752, 2849-2850, 2934-2935, 2962-2995, 3211-3212, 3266-3267, 3277)

6.2. Zadania, dla których dokonano zmian terminu planowanego zakończenia kontraktów lub umów na końcowy okres przyjęty w WPIK do roku 2015 dla ich realizacji (październik – grudzień 2015 r.)

Zadanie inwestycyjne „Budowa infrastruktury systemu GSM-R na liniach kolejowych zgodnych z harmonogramem NPW ERTMS, FAZA I - PRACE PRZYGOTOWAWCZE” – poz. 32 wg WPIK – dla którego okres realizacji ustalono na lata 2014-2015 r., nie miało określonych efektów w wymiarze rzeczowym (km toru), a wydatki finansowe w wysokości 100.000 tys. zł (odpowiadające pełnej wartości zadania), zaplanowane zostały po roku 2015 r. W uchwale Rady Ministrów nr 30/2015 z dnia 13 marca 2015 r. zmieniającej uchwałę w sprawie ustanowienia WPIK do roku 2015, dokonano obniżenia wartości ww. zadania ze 100.000 tys. zł do 30.891,5 tys. zł przy niezmienionym okresie realizacji. Powodem zmniejszenia wartości zadania była rezygnacja z opracowania Rezultatów Studium Wykonalności dla fazy II - budowa, a także oszczędności uzyskane w wyniku rozstrzygnięcia postępowań przetargowych poniżej zaplanowanych kwot. W celu realizacji tego zadania zawarte zostały 3 umowy, których termin zakończenia upływał w dniu 31 października 2015 r. Zaawansowanie

ich realizacji rzeczowej wg. stanu na dzień 30 czerwca 2015 r. wynosiło ok.: 35%, 30% i 40%.

(dowód: akta kontroli str. 143, 869, 946, 1112, 1023, 1898-1899)

Przyczyną nieterminowej realizacji tych umów, wg wykonawcy, było 41 dni opóźnienia ze strony Zamawiającego (PKP PLK S.A.) w przekazaniu pełnomocnictw do złożenia wniosków o ustalenie lokalizacji inwestycji celu publicznego. Dyrektor CRI wyjaśnił, że przewiduje realizację całego zakresu rzeczowego ww. zadania (wszystkich trzech umów) do końca 2015 r. Na opóźnienie w realizacji ww. umów wpłynęły: trzykrotne korzystanie przez oferentów ze środków ochrony prawnej w trakcie nieograniczonego postępowania przetargowego oraz trzydziestodniowy okres kontroli uprzedniej przeprowadzonej przez Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych. CRI pozostaje w bezpośrednim kontakcie z wykonawcą, który również deklaruje realizację umów do końca 2015 r.

(dowód: akta kontroli str.1032-1033, 1901-1918)

Zadanie inwestycyjne „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych - etap I” – poz. 36 wg WPIK

– przewidziane zostało do realizacji w latach 2013-2015. Było ono realizowane w oparciu o 3 umowy, z określonymi w nich terminami zakończenia do dnia 8 sierpnia 2015 r. (2 umowy) i do dnia 9 sierpnia 2015 r. (1 umowa), których zaawansowanie rzeczowe – wg stanu na dzień 30 czerwca 2015 r. – wynosiło: 21,6%, 32,6% i 23,1%. Wobec braku możliwości ukończenia zadania w terminach umownych, podpisane zostały aneksy przesuujące terminy ich zakończenia w okresie 31 października –2 grudnia 2015 r.

Ponadto dla ww. zadania inwestycyjnego⁵³, dokonane zostało obniżenie wartości zadania z 300.836,3 tys. zł do wartości 139.265,8 tys. zł, przy niezmienionym okresie realizacji. Przyczynami obniżenia było skorygowanie wartości zadania do wysokości zawartych umów z wykonawcami, a także wyłączenia z realizacji 3 podzadań: dwóch w związku z postępowaniem prokuratorskim dotyczącym podejrzenia zмовы cenowej i jednego, dla którego oferta znacząco przekroczyła szacunkowe kwoty jakie zamawiający przeznaczył na jego realizację.

(dowód: akta kontroli str. 144, 1112, 1899)

Dyrektor CRI wyjaśnił, że powodem opóźnień było m.in.: konieczność zastosowania w celu realizacji zadania odmiennych rozwiązań technicznych i technologicznych, niż wskazane w Programie Funkcjonalno – Użytkowym, kolizje z planowanymi lub równoległe prowadzonymi przez inne podmioty inwestycjami, a także wystąpienie innych przypadków nie pozwalających na realizację zadania zgodnie z Programem Funkcjonalno – Użytkowym, które ocenił jako niezależne od Zamawiającego.

Ponadto Dyrektor CRI wyjaśnił, że CRI w celu wyegzekwowania terminowej realizacji tych umów przez wykonawców wprowadziło m.in. raportowanie w trybie tygodniowym postępu robót i wystąpiło do wykonawców o zwiększenie potencjału kadrowego (między innymi projektantów). Zespoły projektowe CRI współpracują z wykonawcą w celu przyspieszenia robót budowlanych, m. in. CRI przeprowadziło procedurę SMS/MMS-PR-03 dla wszystkich przejazdów (zgodnie z zapisami umowy należało to do obowiązków wykonawcy robót), bez której nie mógłby się odbyć żaden odbiór ani przekwalifikowanie przejazdów.

(dowód: akta kontroli str. 1901-1918)

⁵³ Uchwała Rady Ministrów nr 30/2015 z dnia 13 marca 2015 r. zmieniającej uchwałę w sprawie ustanowienia wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015.

Zadanie inwestycyjne „Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym” – poz. 43 wg WPIK – zaplanowane do realizacji w latach 2013-2015 r., realizowane było na podstawie 4 umów (kontraktów), z których: dla 2 zakres rzeczowy został ukończony w terminie przewidzianym w umowach (tj. do dnia 27 lipca 2015 r.), dla 1 nie występowały zagrożenia⁵⁴ niedotrzymania umownego terminu zakończenia, tj. 17 października 2015 r. a dla 1 kontraktu (dla którego termin zakończenia rzeczowego określony był do 16 sierpnia 2015 r.) podjęto decyzję o wydłużeniu okresu realizacji o 3 miesiące⁵⁵.

(dowód: akta kontroli str. 145, 1112, 1881, 1901-1918)

Zadanie inwestycyjne „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych - etap II” – poz. 51 wg WPIK – zaplanowane do realizacji w latach 2013-2015 r., realizowane było na podstawie 6 umów, których terminy zakończenia wypadły w dniach 30 lipca 2015 r. (2 umowy), 8 sierpnia 2015 r. (2 umowy), i 9 sierpnia 2015 r. (2 umowy). Wg. stanu na dzień 30 czerwca 2015 r. zaawansowanie rzeczowe realizacji przedmiotu umów wynoszące odpowiednio: 14,3%, 53,8%, 73,5%, 61,9%, 50,0% i 12,2%, uniemożliwiało ukończenie zadania w terminie umownym.

Do czasu zakończenia kontroli spowodowało to podpisanie aneksów dla 3 umów, przesuujących terminy ich zakończenia na okres od 31 października 2015 r. do 9 grudnia 2015 r., a w toku przygotowania był aneks o wydłużeniu terminu zakończenia jednej z pozostałych umów do dnia 9 grudnia 2015 r.

Dyrektora CRI wyjaśnił, że powodem niezrealizowania tych umów w pierwotnie ustalonych terminach była m.in. konieczność zrealizowania części robót przy zastosowaniu odmiennych rozwiązań technicznych i technologicznych, niż wskazane w Programie Funkcjonalno – Użytkowym, a także wystąpienie innych przypadków nie pozwalających na realizację zadania zgodnie z Programem Funkcjonalno – Użytkowym, które ocenił jako niezależne od inwestora.

Ponadto Dyrektor CRI wyjaśnił, że CRI w celu wyegzekwowania terminowej realizacji tych umów przez wykonawców wprowadziło m.in. raportowanie w trybie tygodniowym postępu robót. W celu przyspieszenia realizacji zadania, CRI przeprowadziło procedurę SMS/MMS-PR-03 dla wszystkich przejazdów (zgodnie z zapisami umowy należało to do obowiązków wykonawcy robót), bez której nie mogłyby się odbyć żaden odbiór ani przekwalifikowanie przejazdów.

(dowód: akta kontroli str. 146, 1112, 1901-1918)

W toku badania wytypowanych do kontroli 9 zadań inwestycyjnych stwierdzono, że w wyniku dotychczasowej ich realizacji, wg stanu na dzień 30 czerwca 2015 r. osiągnięto m.in. następujące efekty:

- zabudowano 602 rozjazdy na różnych stacjach i liniach kolejowych oraz 21 urządzeń DSAT na linii 9 i 202 odc. Warszawa Wschodnia - Gdańsk Główny,
- przebudowano zasilania trakcyjne (25 podstacji trakcyjnych i 6 kabin sekcyjnych) dla inwestycji „Modernizacja linii kolejowej E65/C-E65 na odcinku Warszawa Gdynia - w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego”,
- doposażono odcinek (224 km) linii kolejowej nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie w system ETCS poziom 1 i 2,
- zmodernizowano 119 przejazdów kolejowych.

⁵⁴ Wg stanu na dzień zakończenia kontroli.

⁵⁵ Wg stanu na dzień zakończenia kontroli przygotowywany był aneks do umowy z wykonawcą.

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Uwagi dotyczące
badanej działalności

NIK zwraca uwagę na niedostateczną koordynację, na etapie planowania, zadania inwestycyjnego „Zabudowa systemu ERTMS/ETCS poziom 1 na ciągu linii E20/CE20 na odcinku Kunowice – Warszawa” – poz. 139 wg WPIK i zadania „Modernizacja linii kolejowej E20/CE20 na odcinku Sochaczew – Swarzędz, pozostałe roboty”, czego następstwem było przesunięcie planowanego terminu realizacji tego zadania na okres od 2017 r.

Ocena częściowa

Z opóźnieniami realizowane były zadania obejmujące budowę ujednoliconych europejskich systemów kontroli jazdy pociągu (ETCS) oraz łączności z pociągami (GSM-R), będących składowymi Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS). Zrealizowanie tych zadań jest niezbędne do uzyskania interoperacyjności kolei. Powtarzającą się przyczyną przekroczenia planowanych terminów były przedłużające się postępowania w sprawie udzielenia zamówienia publicznego oraz konieczność wprowadzania zmian w programie funkcjonalno-użytkowym w toku realizacji inwestycji.

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁵⁶, wnosi o podjęcie skutecznych działań w celu dostosowania obsady kadrowej stanowisk związanych z realizacją projektów objętych WPIK do rzeczywistych potrzeb, wynikających z prowadzonej analizy pracochłonności wykonywanych zadań.

⁵⁶ Dz. U. z 2015 r. poz. 1096.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

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

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 14 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Warszawa, dnia 23 listopada 2015 r.

Dyrektor
Departamentu Infrastruktury

.....
Tomasz Emiljan

Tekst ujednoczony

Zgodnie z uchwałą Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej
w Najwyższej Izbie Kontroli z dnia 13 kwietnia 2016 r.
(znak: KPK-KPO.443.058.2016)