



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

LGD.410.009.01.2015

P/15/032

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

ul. Wały Jagiellońskie 36, 80-853 Gdańsk

T +48 58 768 36 00, F +48 58 768 36 05

lgd@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/15/032 - Realizacja Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku
Kontrolerzy	1. Maria Mieszalska, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 95460 z dnia 12 maja 2015 r. 2. Agnieszka Solecka, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 95461 z dnia 12 maja 2015 r. 3. Jacek Żmurko, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 95459 z dnia 12 maja 2015 r. 4. Michał Thomas, doradca ekonomiczny, legitymacja służbowa nr 11953 (dowód: akta kontroli str. 1-6)
Jednostka kontrolowana	Region Północny Centrum Realizacji Inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: „Region CRI”)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Piotr Turowski, Dyrektor Regionu CRI (dowód: akta kontroli str. 7-8)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Uzasadnienie
oceny ogólnej

Region CRI w zakresie realizacji sześciu objętych badaniem zadań z Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych (dalej: „WPIK”):

- stworzył system monitoringu jakości wykonywanych robót,
- dla wszystkich zadań uzyskał parametry zgodne z założeniami wskazanymi w projektach, w tym m.in. uzyskano zwiększenie prędkości przejazdu pociągów oraz wyeliminowano jej miejscowe ograniczenia,
- podejmował działania w celu rozliczenia zadań, poprzez m.in. weryfikację przejściowych świadectw płatności oraz faktur, egzekwowano terminowe i w pełnym zakresie wykonanie ujętych w protokołach odbioru robót pozostałych do wykonania oraz korzystano z uprawnień wynikających z udzielonych gwarancji w przypadku ujawnienia wad fizycznych,
- Dyrektor Regionu CRI terminowo sporządzał sprawozdania z realizacji zadań.

Jednakże. sprawowany przez Region CRI monitoring realizacji zgodnie z harmonogramem przez wykonawcę wybranego na zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych tzw. zakresu rozszerzonego odcinka Kościerzyna-Gdynia, nie zapobiegł złożeniu przez tego wykonawcę wniosku o wydanie decyzji lokalizacyjnej po upływie 85 dni od terminu określonego w harmonogramie, a wniosków o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę po upływie od 63 do 227 dni od terminu określonego w harmonogramie. Stan zaawansowania na dzień 24 maja 2015 r. zakresu rozszerzonego tego zadania wynosił 32,63%, podczas, gdy planowany termin zakończenia to 30 września 2015 r.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

W toku kontroli badaniem objęto sześć zadań realizowanych od 1 czerwca 2014 r. do I półrocza 2015 r. przez Region CRI, z Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych (dalej: „WPIK”), tj.:

- Rewitalizacja i modernizacja tzw. „Kościerskiego korytarza kolejowego” odcinka Kościerzyna - Gdynia linii kolejowej nr 201 (dalej: „odcinek Kościerzyna-Gdynia”);
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory - Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna – Tczew (dalej: „odcinek Bydgoszcz – Tczew”);
- Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia – obszar LCS¹ Ciechanów (dalej: „obszar LCS Ciechanów”);
- Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia – obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia (dalej: „obszar LCS Gdańsk i LCS Gdynia”);
- Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia – obszar LCS Łława, LCS Malbork (dalej: „obszar LCS Łława i LCS Malbork”);
- Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia – obszar LCS Działdowo (dalej: „obszar LCS Działdowo”).

(dowód: akta kontroli str. 9-130)

1. Ocena sprawozdawczości Regionu CRI z powierzonych zadań objętych WPIK

Opis stanu faktycznego

1.1. Zespół Audytorów Wewnętrznych w Biurze Kontroli i Audytu Wewnętrznego, który stanowił komórkę organizacyjną Centrali Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.² (dalej: „Centrala Spółki”), w latach 2011-2015 (do 23 czerwca 2015 r.) objął kontrolą wewnętrzną pięć spośród sześciu badanych przez NIK zadań. W wyniku kontroli w:

Wyłączono na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) – ze względu na tajemnicę przedsiębiorstwa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wyłączenia dokonał Michał Thomas - doradca ekonomiczny w Delegaturze NIK w Gdańsku.

¹ Lokalne centrum sterowania.

² Zgodnie z Regulaminem organizacyjnym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala, przez „Centralę Spółki” należy rozumieć PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala, która była jednostką organizacyjną PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

³ Wyłączono na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) – ze względu na tajemnicę przedsiębiorstwa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wyłączenia dokonał Michał Thomas - doradca ekonomiczny w Delegaturze NIK w Gdańsku.

Wyłączono na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) – ze względu na tajemnicę przedsiębiorstwa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wyłączenia dokonał Michał Thomas - doradca ekonomiczny w Delegaturze NIK w Gdańsku.

(dowód: akta kontroli str. 271-283)

1.2. Sporządzanie sprawozdań związanych z postępowaniem realizacji zadań ujętych w WPIK należało do zakresu obowiązków Biura Zarządzania Projektami w Centrali Spółki. Natomiast Region CRI w terminach ustalanych każdorazowo przez Centralę sporządzał dla poszczególnych zadań m.in.: harmonogram nakładów, raport z wykonania planu inwestycyjnego, aktualizację wykonania rzeczowego, rozliczenie nakładów na środki trwałe oraz zestawienie inwestycji WPIK. Ponadto aktualizowano dane w systemie EPM⁴, w tym w zakresie opóźnień w realizacji zadań, ich przyczynach oraz ryzykach i problemach.

Z wyjaśnień Dyrektora Regionu CRI wynika, że sprawozdania były weryfikowane pod względem merytorycznym i formalnym w Centrali CRI, w wyniku, czego zmieniano statut raportu na „zweryfikowany”. Niemniej jednak weryfikacja nie była sformalizowana, dane wymagające korekty wskazywano drogą elektroniczną lub telefonicznie.

(dowód: akta kontroli str. 284-500)

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

Ocena cząstkowa

Region CRI podjął działania zmierzające do zrealizowania zaleceń audytu przeprowadzonego w Regionie oraz terminowo sporządzał sprawozdania z realizacji zadań objętych badaniem.

2. Ocena wykonania zadań objętych WPIK w zakresie przygotowania inwestycji do realizacji i wyboru wykonawców

Opis stanu faktycznego

- 2.1. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na realizację zadania dotyczącego:
- odcinka Kościerzyna-Gdynia posiadała umowę zawartą 17 listopada 2010 r. z Województwem Pomorskim reprezentowanym przez Marszałka Województwa Pomorskiego o dofinansowanie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013 (dalej: „RPO”),
 - obszaru: LCS Ciechanów, LCS Gdynia i LCS Gdańsk, LCS Iława i LCS Malbork, LCS Działdowo posiadała umowy zawarte odpowiednio 1 czerwca 2010 r., 30 września 2011 r., 29 czerwca 2012 r. i 25 maja 2012 r. z Centrum Unijnych

⁴ Enterprise Project Management – narzędzie informatyczne, w ramach Systemu Wsparcia Zarządzania Projektami Inwestycyjnymi.

Projektów Transportowych⁵ (dalej: „CUPT”) o dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013 (dalej: „POLiŚ”),

- odcinka Bydgoszcz – Tczew posiadała opracowany program inwestycji, o którym mowa w § 6 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa⁶.

Powyższe dokumenty zawierały m.in. charakterystykę inwestycji (w tym: zakres rzeczowy, okres realizacji, uzasadnienie celowości, dane o planowanych efektach rzeczowych, ocenę ekonomicznej efektywności), harmonogram realizacji, planowany łączny koszt inwestycji oraz dane o źródłach pochodzenia środków finansowych.

(dowód: akta kontroli str. 501-1111)

W związku z reorganizacją CRI⁷, spośród sześciu zadań objętych badaniem, decyzją Dyrektora PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. CRI z dniem 1 czerwca 2014 r.:

- cztery⁸ zadania zostały przekazane do Regionu CRI z Zespołu Projektu Unijnego stanowiącego do 30 maja 2014 r. wyodrębnioną komórkę organizacyjną CRI⁹,
- dwa¹⁰ zadania zostały przekazane z Oddziału w Gdańsku CRI do Regionu CRI.

Wraz z przekazanymi zadaniami w strukturę Regionu CRI weszły te same osoby, które wcześniej nadzorowały zadania oraz nimi kierowały, tj. od 1 czerwca 2014 r. pełniły funkcję Dyrektora Projektu, Kierownika Kontraktu i Naczelnika Wydziału Realizacji Inwestycji.

(dowód: akta kontroli str. 101-270)

Monitoring realizacji zadań w zakresie zapewnienia zgodności z harmonogramem rzeczowo-finansowym, polegał m.in. na weryfikacji w terenie przez Inżyniera Projektu i/lub przedstawicieli Inwestora postępu robót, naradach oraz radach budowy, a ich wyniki przedstawiano m.in. w raportach Inżyniera Projektu oraz protokołach. W przypadku stwierdzenia opóźnień m.in. wykonawca wzywany był do podjęcia działań zmierzających do usunięcia przyczyn opóźnień, do aktualizacji harmonogramu wraz z programem naprawczym oraz zawierającym m.in. uzasadnienie metod i działań, które zamierzał podjąć w celu nadrobienia opóźnień.

Z wyjaśnień Zastępców Dyrektora Regionu CRI wynika, że środki na finansowanie zadań zostały zabezpieczone i nie ograniczały postępu robót. Zapewnienie finansowania dla projektów współfinansowanych w ramach POLiŚ należało do kompetencji Centrali Spółki. Natomiast w przypadku odcinka Kościerzyna-Gdynia współfinansowanego ze środków RPO, w celu zapobiegania powstawaniu zaburzeń w procesie finansowania oraz niepewności otrzymania całości środków finansowych na dany rok, personel Inżyniera Projektu stale monitorował postęp prac, aktualizowano plan inwestycyjny na dany rok budżetowy oraz przekazywano Instytucji Zarządzającej prognozy wydatków na dany rok budżetowy. Dla odcinka Bydgoszcz-Tczew finansowanego z tzw. środków krajowych, monitoring prowadzono na bieżąco, bezpośrednio przez Inspektorów nadzoru zatrudnionych w Wydziale Realizacji Inwestycji Regionu CRI.

(dowód: akta kontroli str. 2177-2244)

⁵ Państwowa jednostka budżetowa utworzona przez Ministra Transportu, która m.in. uczestniczyła w realizacji programów operacyjnych, jako instytucja wdrażająca.

⁶ Dz. U. Nr. 238 poz. 1579.

⁷ W strukturze organizacyjnej spółki PLK, w celu zarządzania inwestycjami infrastrukturalnymi, utworzono z dniem 1 stycznia 2010 r. Centrum Realizacji Inwestycji PLK SA. Dyrektorowi Centrum podlegało siedem oddziałów (w Gdańsku, Lublinie, Poznaniu, Szczecinie, Warszawie i we Wrocławiu oraz Południowy w Krakowie)

⁸ Obszar LCS Gdańsk i LCS Gdynia, obszar LCS Iława i LCS Malbork, obszar LCS Dziądkowo, obszar LCS Ciechanów.

⁹ Bezpośrednio podległą Zastępcy Dyrektora CRI ds. projektów unijnych, podległemu Dyrektorowi CRI.

¹⁰ Odcinek Kościerzyna – Gdynia i odcinek Bydgoszcz – Tczew.

Z wyjaśnień Dyrektora Regionu CRI wynika, że zadanie „Modernizacja linii kolejowej E 65, odcinek Warszawa – Gdynia, etap II” z WPIK do roku 2013 przydzielone do realizacji Oddziałowi w Gdańsku CRI zrealizowano w 2013 r., zatem nie zostało przeniesione do WPIK do roku 2015. Spośród 19 zadań z WPIK do roku 2015 przydzielonych do realizacji Regionowi Północnemu CRI zakres rzeczowy pięciu zadań całkowicie zrealizowano, tj.:

- zrekonstruowano 55,22 km linii kolejowej w ramach zadania „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”,
- zmodernizowano 11,3 km torów, siedem przejazdów, dwa rozjazdy, dwa wiadukty i 15 przepustów, w ramach zadania „Modernizacja linii kolejowej nr 237 Lębork - Maszewo Lęborskie”,
- opracowano studium wykonalności, uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzje o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej oraz dokumentację budowlaną i przetargową, w ramach zadania „Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) – Prace przygotowawcze”,
- zrewitalizowano 50,58 km linii kolejowej w ramach zadania „Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 18 Kutno – Piła na odcinku Toruń – Bydgoszcz”,
- opracowano dokumentację przygotowawczą, w ramach zadania „Opracowanie Studium Wykonalności i dokumentacji przedprojektowej dla zadania „Rewitalizacja i modernizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Grudziądz – Malbork””.

Dyrektor Regionu CRI oraz jego Zastępcy wyjaśnili, że zgodnie z założeniami WPIK do roku 2015, dwanaście zadań zostanie zakończonych do końca 2015 r., w tym zadanie:

- dotyczące odcinka Kościerzyna-Gdynia, pomimo zaawansowania finansowego zakresu rozszerzonego w 32,63% - wg stanu na 24 maja 2015 r., podczas, gdy planowany termin rzeczowego zakończenia wynikający z umowy o dofinansowanie upływał 30 października 2015 r., a okres kwalifikowalności wydatków 30 listopada 2015 r. Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Regionu CRI ds. projektów krajowych wynika, że w związku ze zidentyfikowanymi ryzykami niedotrzymania terminu realizacji zadania, roboty prowadzono jednocześnie na całym odcinku, wykorzystywano maksymalnie całodobowe zamknięcia torowe, firma przeprowadzająca badania archeologiczne występowała do Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku o zgodę na kontynuację robót budowlanych, po zbadaniu części terenu budowy, a nie całości (niemniej jednak Wykonawca wystąpił z roszczeniem czasowym i finansowym w związku z koniecznością wstrzymania robót do czasu prowadzenia badań archeologicznych, a Inwestor podjął decyzję o możliwym wydłużeniu terminu zakończenia zadania po otrzymaniu od Inżyniera Projektu analizy roszczenia) oraz wynegocjowano skrócenie czasu na wykonanie przyłączy energetycznych z 10 do ok. 5-6 miesięcy. Ponadto zakończono jeden, tj. etap I z dwóch kontraktów dotyczących tego zadania;
- dotyczące obszaru LCS Ciechanów, pomimo niezakończenia¹¹ dwóch kontraktów dotyczących budowy skrzyżowań dwupoziomowych. Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Regionu CRI ds. projektów krajowych, wynika, że

¹¹ Wg stanu na dzień 30 czerwca 2015 r.

Wykonawca kontraktu, którego stan zaawansowania finansowego wynosił 78,8%¹² nie zaangażował zasobów adekwatnych do potrzeb związanych z realizacją zadania, ponadto deklarował zakończenie robót do 31 lipca 2015 r., Inwestor przewidywał naliczenie kar umownych za nieterminową realizację zadania. Natomiast w przypadku kontraktu, którego stan zaawansowania finansowego wynosił 89,9%¹³, przewidywano jego zakończenie w umownym terminie, tj. do 28 sierpnia 2015 r., niemniej jednak w przypadku wysunięcia przez Wykonawcę roszczenia ostatecznego o przedłużenie czasu na ukończenie – zostanie ono rozpatrzone, ponieważ na kontrakcie wystąpiły odmienne od zakładanych warunki wodno-gruntowe, których nie można było przewidzieć przed rozpoczęciem robót. Osiem z 10 kontraktów dotyczących tego zadania zakończono oraz zmodernizowano zakładaną w WPIK długość torów, tj. 131,1 km;

- dotyczące obszaru LCS Działdowo, pomimo zaawansowania finansowego w 65,9% jednego z kontraktów¹⁴. Jak wynika z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Regionu CRI opóźnienie w jego realizacji wynikało z problemów w przeprowadzeniu ekshumacji grobu zbiorowego żołnierzy z II Wojny Światowej. Wg stanu na dzień 22 lipca 2015 r. procedowano zawarcie aneksu terminowego, a zakończenie robót planowano na 30 września 2015 r., zgodnie z deklaracją wykonawcy. Siedem z ośmiu kontraktów zakończono, rozliczenia końcowego dokonano na trzech kontraktach, natomiast cztery kontrakty były w trakcie przygotowywania do rozliczenia końcowego;
- dotyczącego obszaru LCS Iława i LCS Malbork, pomimo zaawansowania¹⁵ finansowego w 97,5% kontraktu dotyczącego LCS Iława i w 92,0% kontraktu dotyczącego obszaru LCS Malbork. Główny zakres robót budowlanych został zakończony. Kontrakty były w fazie zgłaszania usterek i wad, a tzw. wnioski zwiększające i polecenia Inżyniera Projektu w trakcie weryfikacji. Procedowano zawarcie aneksu do umowy o dofinansowanie wydłużającego okres kwalifikowalności wydatków do 31 grudnia 2015 r.;
- dotyczącego obszaru LCS Gdańsk i LCS Gdynia, pomimo zaawansowania¹⁶ finansowego w 57,5%, 91,8% i 97,6% kontraktów, ponieważ jak wynika z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora CRI ds. projektów unijnych, co prawda nie dokonano rozliczenia końcowego projektu, ale roboty na projekcie zakończono;
- odcinka Bydgoszcz-Tczew, zakończono 14 kontraktów. W dniu 25 czerwca 2015 r. zawarto umowę na realizację jednego kontraktu, który planowano zakończyć do 30 listopada 2015 r.;
- „Rewitalizacja i modernizacja tzw. „Helskiego korytarza kolejowego” - linii kolejowej nr 213 Reda”. W celu zminimalizowania ryzyk niezakończenia zadania w terminie, m.in. skrócono czas weryfikacji dokumentacji projektowej przez Zespół Oceny Projektów Inwestycyjnych (dalej: „ZOPI”) z ok. 10 dni do ok. 4 dni, podzielono dokumentację projektową na etapy umożliwiające rozpoczęcie robót po przyjęciu jej części oraz zamiast comiesięcznej informacji wprowadzono obowiązek codziennego raportowania przez Wykonawcę do Inżyniera Projektu o liczbie pracowników i sprzętu na terenie budowy oraz cotygodniowego monitorowania i dokumentowania postępu robót poprzez wykonywanie zdjęć na terenie budowy;
- „Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wsch. - Malbork na odcinku Toruń Wschodni – Grudziądz – etap I obejmujący odcinek Chełmża – Grudziądz”;

¹² Kontrakt 2Ea.

¹³ Kontrakt 2Fa.

¹⁴ Kontrakt 2Ea.

¹⁵ Wg stanu na dzień 30 czerwca 2015 r.

¹⁶ Wg stanu na dzień 31 maja 2015 r.

pomimo niezwiększenia zabezpieczeń ruchu na jednym przejeździe kolejowym, tj. nie wybudowania półrogatek i samoczynnej sygnalizacji przejazdowej (SSP) oprócz istniejącej sygnalizacji świetlnej. Powyższe wynikało z braku uzgodnienia projektowanej przebudowy przejazdu z GDDKiA¹⁷ Oddział w Bydgoszczy, a skutkowało ograniczeniem prędkości pociągów na przejeździe do 20 km/h. Wielogabarytowe pojazdy przemieszczające się przez przejazd przy istniejącej organizacji ruchu zajmowały przejazd kolejowy, co przy zakładanej kategorii przejazdu kolejowego powodowałyby zamknięcie przejazdu, na którym stałby pojazd. Do końca lipca 2015 r. po uzyskaniu zgody Zarządu PKP PLK S.A. planowano rozstrzygnąć przetarg na wykonanie wiaduktu we właściwej kategorii i wykonanie drogowej sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu. Termin kwalifikowalności wydatków upływał 31 lipca 2015 r., niemniej jednak planowano zawrzeć aneks przedłużający ten okres do 30 listopada 2015 r., a termin realizacji zamówienia upływał 26 października 2015 r.;

- „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 II” w ramach, którego wykonano ok. 90,0%¹⁸ etapu dotyczącego budowy ok. 1,5 km nowej linii do lotniska w Szymanach wraz z peronem przy terminalu lotniczym w Szymanach. Natomiast monitorowano terminowość dostarczania urządzeń stacyjnych, co stanowiło główne ryzyko budowy LCS Szczytno wraz z infrastrukturą towarzyszącą;
- „Budowa zintegrowanego centrum komunikacyjnego w Bydgoszczy” – zadanie realizowano wspólnie z PKP S.A., które było Beneficjentem, a PKP PLK S.A. podmiotem upoważnionym. Procentowe zaawansowanie projektu po stronie PKP PLK S.A., liczone na podstawie zafakturowanych robót, wg stanu na dzień 16 lipca 2015 r., wynosiło 68,4 %;
- „Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 353 na odcinku Inowrocław – Jabłonowo Pomorskie (z wyłączeniem odcinka Toruń Główny – Toruń Wschodni)”. Wg stanu na dzień 30 kwietnia 2015 r. stopień finansowego zaawansowania wynosił 84,6%;
- „Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 Pruszcz Gdański – Łeba, odcinek Glinisz – Kartuzy”. W celu monitorowania opóźnień na dwóch kontraktach zamawiający monitorował postępu robót, współpracował przy opracowaniu dokumentacji projektowej oraz przygotowaniu wniosków o pozwolenia na budowę.

Zadanie „Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna – Zduńska Wola – Chorzów Batory”, zgodnie z założeniami WPIK do roku 2015 planowano zakończyć po 2015 r.

W przypadku zadania „Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa)”, zidentyfikowano ryzyko utraty dofinansowania, wynikające m.in. z przedłużających się postępowań przetargowych z powodu odwołań wykonawców. Po konsultacjach z Instytucją Zarządzającą zadanie podzielono na etapy, a okres realizacji przedłużono do 2017 r. Według stanu na dzień 16 lipca 2015 r. trwało przygotowywanie umowy o dofinansowanie, a do końca 2015 r. zostanie wykonana modernizacja m.in. 13,090 km.

(dowód: akta kontroli str. 105-106, 2177-2274, 2427-2458, 2644-2653, 3522-3533, 5478)

¹⁷ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

¹⁸ Wg stanu na dzień 5 lipca 2015 r.

2.2. W przypadku żadnego z badanych zadań nie wystąpiły trudności o charakterze przyrodniczym powodujące protesty, kolizje z inwestycjami celu publicznego, terenami zamkniętymi oraz istniejącymi budowlami powodujące zmianę wariantu lokalizacji zadania.

Na terenach realizacji zadań nie występowały gatunki chronione, z wyjątkiem odcinka Kościerzyna-Gdynia. W trakcie realizacji wszystkich zadań uwzględniono okresy lęgowe wskazane m.in. w decyzjach zezwalających na wycinkę drzew i krzewów.

Podczas realizacji zadania dotyczącego obszaru LCS Gdańsk i LCS Gdynia wystąpiła kolizja z inwestycją celu publicznego, polegającą na budowie przez spółkę Pomorska Kolei Metropolitalna S.A.¹⁹, Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (dalej: „PKM”), w zakresie włączenia jej linii w realizowane zadanie, tj. w układ torowy stacji Gdańsk Wrzeszcz. Na realizację powyższego zadania udzielono zamówienia uzupełniającego, skutkującego wydłużeniem terminu realizacji robót budowlanych na stacji Gdańsk Wrzeszcz o 14 miesięcy oraz wzrostem kosztów o wartość tego zamówienia, tj. o 106.733,0 tys. zł netto.

Z wyjaśnień Dyrektora Regionu CRI oraz jego Zastępcy ds. projektów unijnych wynika, że w ramach zadania dotyczącego:

- odcinka Kościerzyna-Gdynia rewitalizacją i modernizacją objęto łącznie 21 ze 138 obiektów inżynierskich oraz całą długość linii kolejowej. Nieobjęte zadaniem obiekty spełniały warunki eksploatacyjne i wymogi zapewnienia nośności,
- odcinka Bydgoszcz-Tczew rewitalizacją objęto elementy infrastruktury wybrane przez Biuro Planowania Strategicznego Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przy współpracy z Zakładami Linii Kolejowych, nie zwiększając istniejących parametrów konstrukcyjnych linii, zatem nie wystąpiła sytuacja, że nieobjęte zadaniem obiekty nie posiadały odpowiednich dla tej linii parametrów,
- obszaru LCS Gdańsk i LCS Gdynia, LCS Ława i LCS Malbork, LCS Ciechanów, LCS Działdowo, modernizacji podlegały całe odcinki linii E-65 w ww. obszarach.

Nie wystąpiły przypadki podziału zadań na różne rodzaje robót (np. drogowe, mostowe). Prace miały charakter kompleksowy i wielobranżowy.

(dowód: akta kontroli str. 2275-2342)

Realizację inwestycji dotyczącej modernizacji linii kolejowej nr 9 (w ramach korytarza E65) – Warszawa – Gdynia, podzielono na terytorialnie wyodrębnione Lokalne Centra Sterowania, tj. LCS Gdańsk i LCS Gdynia, LCS Ława i LCS Malbork, LCS Ciechanów i LCS Działdowo, co wynikało z opracowanego w 2004 r. studium wykonalności, przy założeniu, że każdy LCS będzie modernizowany kompleksowo.

Realizację robót budowlanych dotyczących wszystkich zadań podzielono na kontrakty. Jak wyjaśnił Dyrektor Regionu CRI oraz jego Zastępca ds. projektów krajowych w przypadku:

- odcinka Kościerzyna-Gdynia zamierzano zrealizować jeden kontrakt, ale w związku z koniecznością uwzględnienia przy jego realizacji włączenia w ten odcinek PKM dokonano podziału zadania na dwa kontrakty;
- odcinka Bydgoszcz-Tczew podział wynikał m.in. z wysokości i rodzaju środków finansowych przyznanych na dany rok budżetowy, ponieważ zadanie współfinansowano ze środków z budżetu państwa w formie dotacji celowej, z której to środki przydzielone na dany rok należało wykorzystać do końca

¹⁹ Spółka powołana przez Samorząd Województwa Pomorskiego.

danego roku budżetowego, ponadto w pierwszej kolejności rewitalizowano odcinki linii najbardziej zdegradowane, zakładano również realizację jednego kontraktu na terenie jednego zakładu linii kolejowych, co ułatwiało m.in. prowadzenie uzgodnień;

- obszaru LCS Ciechanów podziału dokonano, zgodnie z sukcesywnie odbieraną dokumentacją projektową i przetargową, w związku z opóźnieniami w jej opracowywaniu przez wykonawcę,
- obszaru LCS Działdowo podziału dokonano na stacje i szlaki oraz skrzyżowania dwupoziomowe, co pozwalało na rozpoczęcie w pierwszej kolejności robót liniowych,
- obszaru LCS Iława i LCS Malbork oraz LCS Gdańsk i LCS Gdynia, każdy LCS realizowany był w ramach oddzielnego kontraktu.

(dowód: akta kontroli str. 2343-2348, 2641-2643)

W okresie kontrolowanym (2011-2015) nie zostały wykreślone z WPIK inwestycje powierzone do realizacji Regionowi (wcześniej właściwemu terytorialnie Oddziałowi CRI).

(dowód: akta kontroli str. 101-130)

2.3. Przygotowanie zadań do realizacji, w tym opracowanie dokumentacji projektowej, uzyskanie niezbędnych opinii, uzgodnień, pozwoleń oraz decyzji, w tym decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lokalizacyjnych oraz o pozwoleniu na budowę, dla:

- zadań dotyczących LCS-ów realizowane było przez Centralę Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w poprzedniej strukturze organizacyjnej²⁰,
- odcinka Kościerzyna-Gdynia i odcinka Bydgoszcz-Tczew do 31 maja 2014 r. realizowane było przez Oddział w Gdańsku CRI, natomiast od 1 czerwca 2014 r. przez Region CRI.

(dowód: akta kontroli str. 101-268)

Dla odcinka Bydgoszcz-Tczew roboty wykonywane były na podstawie zgłoszenia budowy a nie decyzji o pozwoleniu na budowę i nie było wymagane uzyskanie decyzji lokalizacyjnej oraz decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla odcinka Kościerzyna-Gdynia powierzono podmiotom zewnętrznym wybranym w dwóch przypadkach w wyniku rozstrzygnięcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego, a w jednym przypadku negocjacji bez ogłoszenia. Procedura przetargowa trwała 183, 158 i 209 dni²¹, w tym odpowiednio 130, 104 i 35 dni²² - przygotowanie materiałów i 53, 54, 169 dni – postępowanie przetargowe²³. Od momentu podpisania umowy z wykonawcą do złożenia wniosku o wydanie decyzji upłynęło odpowiednio 230, 105 i 30 dni, ale uzyskanie decyzji było elementem postępowania na opracowanie studium wykonalności i dokumentacji przygotowawczej, wykonanie aktualizacji studium wykonalności oraz na zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych. Na rozstrzygnięcie komisji przetargowej nie zostały złożone odwołania²⁴.

Dwie decyzje uzyskano po upływie 29²⁵ i 108²⁶ dni od pierwotnie planowanego terminu. Jak wynika z wyjaśnień Kierownika Kontraktu, wykonawca, ani

²⁰ W ograniczonym zakresie zbadano zagadnienia związane z opracowaniem dokumentacji projektowej oraz uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lokalizacyjnych oraz o pozwoleniu na budowę, ponieważ Region CRI nie dysponował wszystkimi dokumentami dotyczącymi ww. kwestii.

²¹ Od dnia rozpoczęcia przygotowywania materiałów do dnia zawarcia umowy z wybranym Wykonawcą. Postępowanie wszczęto odpowiednio w dniu oraz po upływie sześciu i pięciu dni od opracowania materiałów.

²² Czas przeznaczony na przygotowanie opisu przedmiotu zamówienia i specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

²³ Od dnia publikacji ogłoszenia lub zaproszenia do negocjacji do dnia zawarcia umowy z wybranym Wykonawcą.

²⁴ Do 29 stycznia 2010 r. protest.

²⁵ Nr RDOŚ-Gd-WOO.4210.39.2013.KP.4 z 10 stycznia 2014 r.

zamawiający nie mieli wpływu na długość postępowania administracyjnego, a wykonawca złożył wnioski odpowiednio na 42 i 46 dni przed planowanym terminem uzyskania decyzji. Wniosek o wydanie jednej²⁷ decyzji złożono w terminie wynikającym z harmonogramu stanowiącego załącznik do umowy z Wykonawcą. Regionalny dyrektor ochrony środowiska wnosił o uzupełnienie dwóch wniosków o wydanie decyzji o dokumenty wymienione w art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko²⁸, tj. o poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, informację dotyczącą pełnomocnictwa oraz poprawioną kartę informacyjną przedsięwzięcia. Uzupełnienie dokumentów spowodowało wydłużenie²⁹ postępowania o 14³⁰ i 29 dni³¹. Od decyzji nie zostały wniesione odwołania. Od momentu złożenia wniosku o wydanie decyzji do uzyskania decyzji upłynęło 73, 131 i 156 dni. Nie dokonano przesunięcia terminu uzyskania decyzji. Wartość usługi dotyczącej uzyskania decyzji wyniosła 15,3 tys. zł i 18,0 tys. zł, a w jednym przypadku jej wartość została wliczona w wartość opracowania dokumentacji projektowej.

(dowód: akta kontroli str. 2349-2403, 2513-2572)

Odcinek Kościerzyna-Gdynia oraz Bydgoszcz-Tczew realizowano w systemie „Projektuj i Buduj”. Wybrany system realizacji odcinka Kościerzyna-Gdynia, w ocenie Zamawiającego, pozwolił skrócić czas jego realizacji, poprzez m.in. pominięcie dodatkowego postępowania przetargowego na opracowanie dokumentacji projektowej oraz rozpoczynanie robót na podstawie części projektu. Jak wyjaśnił Zastępca Dyrektora Regionu CRI ds. projektów krajowych, realizacja odcinka Bydgoszcz-Tczew w powyższym systemie wynikała z tego, że roboty polegały głównie na wymianie nawierzchni, co nie wymagało opracowywania kompleksowej dokumentacji projektowej, a taki system wpływał na skrócenie całego procesu inwestycyjnego. Decyzję o wyborze systemu podjęto w komórce ds. przygotowania inwestycji w Oddziale w Gdańsku oraz Regionie CRI. Zadania dotyczące LCS-ów realizowano w systemie tradycyjnym, co – jak wyjaśnił Zastępca Dyrektora Regionu CRI ds. projektów krajowych, wynikało z warunków finansowania całego przedsięwzięcia i zostało przyjęte, jako założenie realizacyjne w studium wykonalności.

(dowód: akta kontroli str. 2214-2218, 2343-2348, 2641-2643)

Dla zadania dotyczącego odcinka Kościerzyna, w tym:

- etapu I w harmonogramie ustalono pierwotnie termin na uzyskanie decyzji lokalizacyjnych od 12 kwietnia 2012 r. do 30 listopada 2013 r., termin nie uległ wydłużeniu, decyzje uzyskano w sierpniu 2013 r., a uprawomocniły się we wrześniu 2013 r.,
- zakresu rozszerzonego uzyskano dwie decyzje lokalizacyjne. Za uzyskanie jednej odpowiedzialny był wykonawca wybrany w trybie przetargu nieograniczonego na zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych, który wniosek o uzyskanie decyzji złożył 85 dni po upływie pierwotnie planowanego terminu, a decyzję uzyskał 62 po upływie zaplanowanego terminu. Wniosek o wydanie drugiej decyzji złożono przed podpisaniem umowy z wykonawcą

²⁶ Nr RDOŚ-22-WOO-6670/12-7/09/KP z 29 lipca 2009 r.

²⁷ Nr RDOŚ-Gd-WOO.4210.30.2014.ER.8 z 5 listopada 2014 r.

²⁸ Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.

²⁹ Licząc od dnia podjęcia przez organ czynności zmierzających do wyjaśnienia niejasności we wniosku do dnia przekazania uzupełnionych dokumentów.

³⁰ Decyzja Nr RDOŚ-Gd-WOO.4210.39.2013.KP.4 z 10 stycznia 2014 r.

³¹ Decyzja Nr RDOŚ-Gd-WOO.4210.30.2014.ER.8 z 5 listopada 2014 r.

robót. Jak wyjaśnił Zastępca Dyrektora Regionu CRI ds. projektów krajowych za jej niezwłoczne uzyskanie odpowiedzialni byli pracownicy Regionu CRI.

Wojewoda Mazowiecki wnosił o uzupełnienie dziewięciu wniosków o wydanie decyzji lokalizacyjnych dotyczących LCS Ciechanów. Uzupełnienia dotyczyły m.in. usunięcia braków formalno-prawnych, a od dnia wniosku wojewody do dnia uzupełnienia wniosku upłynęło od 10 do 20 dni.

Od dnia złożenia wniosku do dnia wydania decyzji upłynęło od 28 do 212 dni, w tym dla odcinka Kościerzyna-Gdynia (28-64 dni), LCS Gdańsk i LCS Gdynia (48-194), LCS Ciechanów (56-212 dni), LCS Działdowo (65-110 dni) oraz LCS Ława i LCS Malbork (34-91 dni).

(dowód: akta kontroli str. 2177-2201, 2553-2577, 3006-3146)

Dla zadania dotyczącego odcinka Kościerzyna-Gdynia, w tym:

- etapu I w harmonogramie nie ustalono terminów na uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę. Decyzje uzyskano w okresie od grudnia 2013 r. do lutego 2014 r., a uprawomocniły się w okresie od stycznia do września 2014 r., z wyjątkiem decyzji o zmianie decyzji, które uprawomocniły się w lipcu i sierpniu 2014 r.,
- zakresu rozszerzonego, cztery decyzje uzyskano przed zawarciem umowy na zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych. Za uzyskanie pozostałych decyzji odpowiedzialny był wykonawca wybrany w trybie przetargu nieograniczonego na zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych. Wniosek o wydanie jednej decyzji o pozwoleniu na budowę, na której uzyskanie nie określono terminu złożono 86 dni później niż pierwotnie planowano. Pozostałe wnioski o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę złożono po upływie od 63 do 227 dni od pierwotnie planowanego terminu, a decyzje uzyskano po upływie od 70 do 252 dni od pierwotnie planowanego terminu.

(dowód: akta kontroli str. 2526-2530)

Właściwi wojewodowie wnosili o uzupełnienie wniosków o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę: czterech dotyczących odcinka Kościerzyna-Gdynia, 18 dotyczących obszaru LCS Ciechanów oraz jednego dotyczącego LCS Malbork. W postanowieniach nałożono na Inwestora obowiązek m.in. usunięcia braków formalnych oraz dostarczenia m.in. uzgodnienia inwestycji z wojewódzkim konserwatorem zabytków oraz organami administracji architektoniczno-budowlanej, prawidłowo wypełnionego oryginału oświadczenia o posiadanych prawach do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane, oświadczenia właścicieli infrastruktury lub obiektów budowlanych wyrażające zgodę na ich rozbiórkę oraz projektów budowlanych. Od dnia sporządzenia przez organ pisma o uzupełnienie wniosku do dnia jego uzupełnienia upłynęło odpowiednio od 7 do 29 dni, od 7 do 42 dni oraz o 126 dni³².

(dowód: akta kontroli str. 2177-2201, 2553-2572, 2584-2631, 3006-3082)

Siedemnaście ostatecznych decyzji o pozwoleniu na budowę zmieniono, w tym jedną dotyczącą obszaru LCS Malbork, dwie dotyczące odcinka Kościerzyna-Gdynia, trzy dotyczące obszaru LCS Ława, trzy dotyczące obszaru LCS Ciechanów i osiem dotyczących obszaru LCS Działdowo. Zmiany wynikały m.in. niezinwentaryzowanej na mapie infrastruktury sieci podziemnego uzbrojenia terenu, odmiennych niż zakładano warunków gruntowo-wodnych i gruntowych, braków lub błędów w dokumentacji projektowej oraz rozszerzenia zakresu robót. W jednym przypadku zmiana wynikała z podjęcia decyzji o przeniesieniu sterowania przystankiem na stację, w wyniku, czego powstały oszczędności eksploatacyjne

³² Postępowanie zawieszono na 71 dni – na wniosek Inwestora.

(brak konieczności zatrudnienia obsady posterunku), a w drugim przypadku związane było z budową drogi w związku z rezygnacją z budowy wiaduktu, co wiązałyby się z koniecznością wyburzenia kilku nowych budynków mieszkalnych. W związku ze zmianą powyższych decyzji Inwestor uzyskał m.in. decyzje lokalizacyjne lub ich zmiany, pozwolenie wodnoprawne oraz postanowienie regionalnego dyrektora ochrony środowiska.

(dowód: akta kontroli str. 2177-2201, 2553-2572, 2579-2583, 2632-2640, 3006-3027)

Dla wszystkich zadań objętych badaniem dokumentacja projektowa wykonana została przez podmioty zewnętrzne wybrane w wyniku przetargów nieograniczonych. W umowach zabezpieczono interesy zamawiającego poprzez m.in. zastrzeżenie możliwości naliczania kar umownych, ustanowienie zabezpieczenie należytego wykonania umowy, prawa do żądania usunięcia wad, obniżenia wynagrodzenia lub odstąpienia od umowy.

Dokumentacja projektowa, geotechniczna i geologiczno-inżynierska dla odcinka Kościerzyna weryfikowana była przez ZOPI, a dla objętych badaniem zadań dotyczących LCS przez Komisję Oceny Projektów Inwestycyjnych (dalej: „KOPI”).

W przypadku odcinka Bydgoszcz-Tczew dokumentacja była uzgadniana przez właściwy terytorialnie Zakład Linii Kolejowych, co wynikało z „Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem” w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wprowadzonego Zarządzeniem Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz było niezbędne, ponieważ ww. zakłady odpowiadały za bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego, parametry eksploatacyjne linii kolejowej oraz współtworzy szczegółowy zakres rzeczowy zadania inwestycyjnego. Osoby posiadające niezbędne kwalifikacje i doświadczenie wyznaczał Dyrektor Zakładu. Ponadto dokumentacja była zatwierdzana przez Zamawiającego, a powoływanie ZOPI nie było obligatoryjne i niezbędne z uwagi na charakter robót, tj. głównie roboty nawierzchniowe (poza jednym kontraktem).

Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Regionu CRI ds. projektów krajowych wynika, że z uwagi na powoływanie członków KOPI w poprzednich strukturach Spółki, Region nie posiadał danych o wykształceniu, doświadczeniu zawodowym i uprawnieniach jej członków. Natomiast w przypadku odcinka Kościerzyna-Gdynia i Bydgoszcz-Tczew osoby weryfikujące dokumentację projektową posiadały wykształcenie, doświadczenie zawodowe i uprawnienia do weryfikacji dokumentacji, w tym m.in. uprawnienia budowlane odpowiednie do uzgadnianej dokumentacji.

W Regionie nie była zatrudniona osoba z wykształceniem geologicznym. Osoba z takim wykształceniem zatrudniona była w Centrali CRI.

(dowód: akta kontroli str. 2404, 2654-3005)

Dla odcinka Kościerzyna-Gdynia oraz zadania Bydgoszcz-Tczew nie występowała potrzeba rozpoznawania podłoża gruntowego dla obiektów inżynierskich, ponieważ nie podlegały one przebudowie.

Dla zadań dotyczących LCS-ów rozpoznanie podłoża gruntowego dla obiektów inżynierskich zostało ujęte w cenie przygotowania dokumentacji projektowej i przetargowej. Nie określono odrębnego terminu na rozpoznanie podłoża, został on zawarty w terminie na przygotowanie dokumentacji przedprojektowej i koncepcji programowo-przestrzennej. Dokumentacja geologiczno-inżynierska podlegała ocenie przez Inwestora. Przy opracowaniu dokumentacji geologiczno – inżynierskiej nie korzystano z badań archiwalnych, ponieważ Inwestor takich nie posiadał, niemniej jednak w przypadku obszaru LCS Ława i LCS Malbork opracowanie dokumentacji oparto również na doświadczeniu i wiedzy o „słabych” punktach

wymagających dodatkowego wzmocnienia Zakładów Linii Kolejowych eksploatujących linię. Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Regionu CRI ds. projektów krajowych i Zastępcy Dyrektora Regionu CRI ds. projektów wynika, że właściciele (użytkownicy wieczysti) nieruchomości, na których prowadzono badania nie składali odwołań.

(dowód: akta kontroli str. 2654-3005)

Ze względu na błędy/braki w dokumentacji projektowej, w tym geologicznej, nastąpił wzrost kosztów lub wydłużył się okres realizacji zadania:

- odcinek Bydgoszcz-Tczew wydłużenie terminu realizacji jednego³³ kontraktu o ok. 5 miesięcy w związku z wyłynięciem wód gruntowych powodujących naruszenie skarpy przekopu przy torze,
- obszar LCS Działdowo, w tym błąd w dokumentacji projektowej powodujący przemieszczanie się pochylni dla niepełnosprawnych w rejonie przystanku osobowego, wynikający z niewłaściwych założeń projektowych dla pochylni przy rozpoznaniu istniejących warunków geologicznych, spowodował wzrost kosztów jednego kontraktu³⁴ o 1.014,4 tys. zł. Jak wyjaśnił Kierownik Kontraktu, Inwestor wszczął procedurę roszczeniową do biur i projektantów ww. dokumentacji projektowej. Natomiast uruchomienie zabezpieczenia należytego wykonania umowy należało do Regionu Zachodniego CRI, który prowadził postępowanie przetargowe. Ponadto w związku z odmiennymi warunkami gruntowo-wodnymi oraz niezinventaryzowaniem lub błędnym zinventaryzowaniem infrastruktury podziemnej nastąpił wzrost zadania o 756,9 tys. zł oraz wydłużono termin realizacji jednego kontraktu o 16 miesięcy³⁵,
- obszar LCS Ciechanów, w tym brak w dokumentacji projektowej powodujący konieczność wykonania robót dodatkowych o wartości 180,0 tys. zł oraz stanowiący jedną z przyczyn wydłużenia kontraktu³⁶ o 459 dni uznano za błąd z winy wykonawcy dokumentacji projektowej, który dokonał jej uzupełnienia. Natomiast wzrost kosztów zadania o 27.169,8 tys. zł (oraz o planowane ok. 192,1 tys. zł³⁷) oraz wydłużenie terminu zakończenia trzech kontraktów o 61³⁸, 176³⁹ i 304⁴⁰ dni – jak wyjaśnił Dyrektor Regionu CRI nie wynikało z błędów w dokumentacji projektowej z winy wykonawcy tej dokumentacji, a m.in. z odmiennych warunków gruntowo-wodnych, które wynikały ze znacznego podniesienie się poziomu wód gruntowych oraz niezinventaryzowania lub błędnego zinventaryzowania infrastruktury podziemnej na mapach z zasobów Powiatowego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej;
- obszar LCS Ława i LCS Malbork wzrost kosztów o 21,0 tys. zł oraz o planowane ok. 30,0 tys. zł, w związku ze wszczęciem postępowania o udzielenie zamówienia dodatkowego, wynikało z konieczności wzmocnienia nasypów kolejowych. Ponadto w przypadku obszaru LCS Ława błędy/braki w dokumentacji spowodowały wydłużenie terminu realizacji zadania o ok. 12 miesięcy, a dla obszaru LCS Malbork o ok. 18 miesięcy. Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora CRI wynika, że biura projektowe opracowały i dostarczyły zamawiającemu poprawioną lub uzupełnioną dokumentację projektową.

(dowód: akta kontroli str. 2654-3005, 3457-3507, 5479-5516)

Dla trzech kontraktów dotyczących obszaru LCS Ciechanów wystąpiły trudności na etapie przedłużania ważności uzgodnień, w tym z Mazowiecką Spółką Gazowniczą

³³ Umowa nr 90/105/103/00/11010458/10/II z 30 lipca 2010 r.

³⁴ Wykonanie robót budowlanych dla kompleksowej modernizacji stacji i szlaków w obszarze LCS Działdowo.

³⁵ Jw.

³⁶ Kontrakt 2G.

³⁷ Kontrakt 1a.

³⁸ Kontrakt 1b.

³⁹ Kontrakt 2Ea.

⁴⁰ Kontrakt 2Fa.

Sp. z o.o.⁴¹, która zmieniała pierwotnie ustalone warunki w zakresie projektu przebudowy gazociągu, z Mazowieckim Zarządem Dróg Wojewódzkich⁴² w zakresie typu barier drogowych ze względu na zmianę przepisów oraz z Gaz-System S.A.⁴³ w związku ze zmianą wymagań dotyczących przebudowywanego gazociągu wysokiego ciśnienia. Powyższe spowodowało odpowiednio zwiększenie wartości kontraktu o 83,8 tys. zł oraz było jedną z przyczyn wydłużenia realizacji kontraktu o 89 i 61 dni. Dwa kontrakty zakończono i jak wyjaśnił Dyrektor Regionu nie utracono dla nich dofinansowania. Jednego kontraktu nie zakończono. Ponadto wystąpiła konieczność wydłużenia terminu ważności uzgodnień projektów przebudowy urządzeń elektroenergetycznych, co nie miało wpływu na wydłużenie kontraktu oraz wzrost jego wartości, a wynikało z długiego okresu pomiędzy jego uzyskaniem, a koniecznością wyboru nowego wykonawcy robót. W ramach realizacji zadania zmodernizowano zakładaną długość torów ujętą w WPIK – 131,1 km.

(dowód: akta kontroli str. 3147-3166, 3521)

Zgodnie z wymogami § 6 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie⁴⁴, w ramach realizacji zadania w obszarze LCS Ciechanów wybudowano 32 skrzyżowania dwupoziomowe, w tym jeden ciąg pieszo-rowerowy o łącznej wartości 262.797,4 tys. zł netto, a w przypadku LCS Działdowo 18 skrzyżowań o łącznej wartości 178.573,9 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 3147-3166, 3521, 5476-5477)

2.4. Nieruchomości niezbędne do realizacji zadań zostały przejęte przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na podstawie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym⁴⁵ (dalej: „ustawa o transporcie kolejowym”). Ponadto zadania realizowano również na terenach PKP S.A., oddanych w drodze umowy PKP PLK S.A. do odpłatnego korzystania.

Decyzjom o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nadano rygor natychmiastowej wykonalności, a zgodnie z przepisami art. 9w ust. 3 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym, decyzja, której nadano rygor natychmiastowej wykonalności uprawnia do faktycznego objęcia nieruchomości w posiadanie przez PLK S.A. Z wyjaśnień Dyrektora Regionu CRI wynika, że faktyczne przejęcie nieruchomości następowało w dniu uprawomocnienia się decyzji, uwzględniając art. 9s ust. 3b ww. ustawy, zgodnie, z którym PLK S.A. nabywają nieruchomości z mocy prawa z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, prawo użytkownika wieczystego nieruchomości gruntowych nabytych z mocy prawa przez Skarb Państwa. Terminy, w których faktycznie przejmowano nieruchomości, nie wstrzymywały realizacji zadań. Nie nastąpiło opóźnienie przekazania terenu budowy z powodu braku faktycznego przejęcia wywłaszczonych nieruchomości.

Od siedmiu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, wniesiono odwołania (głównie przez osoby prywatne, ale i Burmistrza Miasta), w tym od dwóch decyzji dotyczących obszaru LCS Iława oraz od pięciu dotyczących obszaru LCS Działdowo. Organ II instancji trzy⁴⁶ decyzje uchylił w części, a cztery⁴⁷ utrzymał w całości w mocy. W wyniku ponownej analizy akt sprawy organ II instancji dokonał

⁴¹ Kontrakt 1B.

⁴² Kontrakt 2D.

⁴³ Kontrakt 2Fa.

⁴⁴ Dz. U. Nr 33, poz. 144 ze zm.

⁴⁵ Dz. U. z 2013 r., poz. 1594 ze zm.

⁴⁶ Decyzja nr 20/2010 z 22 października 2010 r. dotycząca obszaru LCS Iława, decyzja nr 9/10 z 30 września 2010 r. i nr 4/2010 z 19 marca 2010 r. dotyczące obszaru LCS Działdowo.

⁴⁷ Decyzja nr 19/2010 z 22 października 2010 r. dotycząca obszaru LCS Iława, decyzja nr 6/2010 z 10 czerwca 2010 r., nr 3/2010 z 11 stycznia 2010 r. i nr 1/2011 z 2 lutego 2011 r. dotyczące obszaru LCS Działdowo.

m.in. zmian linii rozgraniczających działki oraz uznał za nieprawidłowe zamieszczenie w decyzjach wykazu działek przeznaczonych do czasowego zajęcia, uwzględniając, tym samym częściowo zarzuty dotyczące linii rozgraniczających teren inwestycji oraz wskazania czasu, na jaki działki zostaną czasowo zajęte. Oddalone zarzuty dotyczyły m.in. braku zgody właścicieli na dysponowanie przez Inwestora nieruchomościami stanowiącymi ich własność, utraty spodziewanych korzyści finansowych, utraty dotychczasowych funkcji podzielonych działek, prawa do sprzedaży działek po cenach rynkowych oraz nieprzeanalizowania innych lokalizacji inwestycji. Od dnia wpływu odwołania do organu do dnia wydania decyzji przez organ II instancji upłynęło od ok. 6 do ok. 14 miesięcy.

Ponadto Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego reprezentowany przez Dyrektora Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Olsztynie wnosił o stwierdzenie nieważności dwóch⁴⁸ decyzji. Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej stwierdził ich wydanie z naruszeniem prawa, niemniej jednak nie stwierdził ich nieważności, stosownie do art. 9ac ust. 3 w związku z ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, ponieważ wnioski zostały złożone po upływie 14 dni od uprawomocnienia się decyzji i Inwestor rozpoczął roboty budowlane.

Od decyzji⁴⁹ o pozwoleniu na budowę dotyczącej LCS Malbork osoby prywatne wniosły odwołanie. Decyzję utrzymano w mocy, wskazując, że organ nie miał uprawnień do nakazania Inwestorowi zachowania likwidowanego przejazdu, nie kwestionując, iż dla prawidłowego funkcjonowania ich gospodarstwa rolnego konieczne było jego zachowanie. Od dnia wydania decyzji do jej uprawomocnienia się upłynęło ok. 5 miesięcy.

(dowód: akta kontroli str.3167-3362)

2.4. Za postępowania na pełnienie nadzoru nad robotami dotyczącymi LCS-ów oraz treść umów odpowiedzialna była Centrala Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

W przypadku odcinka Kościerzyna-Gdynia w porównaniu do umowy wzorcowej na pełnienie nadzoru nad robotami budowlanymi (zawartej w wyniku rozstrzygnięcia przetargu ograniczonego lub nieograniczonego) przyjętej decyzją z dnia 21 marca 2014 r. Członka Zarządu – dyrektora ds. realizacji inwestycji PKP PLK S.A., wydaną na mocy Regulaminu Zarządu oraz uchwały Zarządu PKP PLK S.A. z 4 lutego 2014 r. w sprawie przyjęcia do stosowania „Instrukcji tworzenia i aktualizacji dokumentów bazowych oraz tworzenia na ich podstawie dokumentacji przetargowej”, zamiast wskazania kwoty kar umownych wskazano, jaki procent wynagrodzenia umownego brutto stanowi kara.

Wynagrodzenie Konsultanta wynosiło od 0,80% do 3,29% wartości inwestycji, a gwarancją prawidłowego wykonania obowiązków było wniesienie zabezpieczenia należytego wykonania umowy w wysokości 5% lub 10% całkowitego wynagrodzenia brutto.

Dla siedmiu kontraktów konsultant został wybrany po, a dla 19 kontraktów przed wyborem Wykonawcy robót. Dla 13 kontraktów Konsultant nie brał udziału w weryfikacji dokumentacji projektowej i dla 13 kontraktów dokonał takiej weryfikacji. Dla 26 kontraktów Konsultant nie brał udziału w weryfikacji dokumentacji przetargowej.

Jak wyjaśnili Dyrektorzy Regionu CRI, Konsultant zapewnił wystarczającą obsadę pracowników nadzoru inwestorskiego, zgodną ze Specyfikacją Istotnych Warunków Zamówienia. Ten sam konsultant sprawował nadzór nad dwoma lub trzema

⁴⁸ Decyzja nr 4/2010 z 19 marca 2010 r. i nr 3/2011 r. z 10 lutego 2011 r. dotyczące obszaru LCS Działdowo.

⁴⁹ Decyzja nr WI-II.7840.25.116.2011.WZ z 22 marca 2011 r.

zadaniami realizowanymi przez Region⁵⁰. Wyznaczony przez Konsultanta Inżyniera Projektu, nie sprawował, w tym samym czasie, nadzoru nad inną inwestycją realizowaną przez Region CRI.

Zamawiający weryfikował liczebność personelu zatrudnionego przez Konsultanta do nadzorowania inwestycji m.in. podczas rad budowy, wizyt na budowie, kontroli wpisów w dziennikach budowy, kart pracy załączanych do miesięcznych raportów Inżyniera, a kwalifikacje m.in. poprzez akceptację składów personelu lub w przypadku wniosków o zmianę składu.

Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora CRI wynika, że dla kontraktów krajowych, jakim był odcinek Bydgoszcz-Tczew nie było obowiązku zawierania umów na Inżyniera Kontraktu. Nadzór nad realizacją robót bezpośrednio sprawowali inspektorzy posiadający wymagane uprawnienia budowlane, a zatrudnieni w Wydziale Realizacji Inwestycji Regionu CRI.

(dowód: akta kontroli str. 2177-2201, 2214-2218, 2404-2426, 3006-3017, 3363-3456, 3508-3520, 5436-5475)

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

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Sprawowany przez Inwestora monitoring realizacji zgodnie z harmonogramem przez wykonawcę wybranego na zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych tzw. zakresu rozszerzonego odcinka Kościerzyna-Gdynia, nie zapobiegł złożeniu przez tego wykonawcę wniosków o uzyskanie decyzji administracyjnych z przekroczeniem terminów ustalonych w harmonogramie, tj.:

- wniosek o uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej złożył 85⁵¹ dni po upływie pierwotnie planowanego terminu, a decyzję uzyskał 62⁵² po upływie zaplanowanego terminu. Dyrektor CRI wyjaśnił, że opóźnienie wynikało ze złożenia przez wykonawcę wniosku o ustalenie inwestycji celu publicznego, zamiast wniosku o ustalenie lokalizacji linii kolejowej (po interwencji Zamawiającego Wykonawca rozpoczął działania zmierzające do uzyskania właściwej decyzji),
- wniosek o wydanie jednej decyzji o pozwoleniu na budowę, na której uzyskanie nie określono terminu złożono 86⁵³ dni później niż pierwotnie planowano, co jak wyjaśnił Zastępca Dyrektora CRI ds. projektów krajowych wynikało z konieczności uzgodnienia z urzędem wojewódzkim procedury uzyskania tej decyzji, a polegającej na przeniesieniu decyzji uzyskanej przez PKM na mocy specustawy o euro⁵⁴, która utraciła moc. Jak wyjaśniono powyższa zmiana nie spowodowała opóźnień przy realizacji zadania, którego dotyczyła,
- dwa wnioski⁵⁵ o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę złożono po upływie od 63 do 227 dni od pierwotnie planowanego terminu, a decyzje uzyskano po

⁵⁰ 1. Biuro Realizacji Inwestycji Koltech Inwestor Sp. z o.o. pełniło nadzór nad robotami dotyczącymi trzech zadań: odcinka Kościerzyna-Gdynia, obszaru LCS Gdańsk i LCS Gdynia i obszaru LCS Ciechanów.

2. Firma Grontmij Polska Sp. z o.o. pełniła nadzór nad robotami dotyczącymi dwóch zadań: projektu pn. „Rewitalizacja i modernizacja tzw. Helskiego korytarza kolejowego linii kolejowej nr 213 Reda Hel” oraz odcinek Kościerzyna-Gdynia.

3. Firma EGIS Poland pełniła nadzór nad robotami dotyczącymi dwóch zadań – obszar LCS Iława i LCS Malbork oraz projektu pn. „Poprawienie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 353 na odcinku Inowrocław - Jabłonowo Pomorskie (z wyłączeniem odcinka Toruń Główny - Toruń Wschodni)”.

4. Firma MGPP S.A. pełniła nadzór nad robotami dotyczącymi dwóch zadań – obszar LCS Ciechanów i obszar LCS Działdowo.

⁵¹ Decyzję nr Decyzja nr WI-X.747.1.2015.OM uzyskano 15 kwietnia 2015 r., a planowano 11 lutego 2015 r.

⁵² Decyzję nr Decyzja nr WI-X.747.1.2015.OM uzyskano 15 kwietnia 2015 r., a planowano 11 lutego 2015 r.

⁵³ Wniosek złożono 19 marca 2015 r., a pierwotnie planowano – do 23.12.2014 r.

⁵⁴ Ustawa z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 – Dz. U. z 2010 r. Nr 26, poz. 133 ze zm.

⁵⁵ Wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę dla stacji Gdynia Wielki Kack złożono 17 kwietnia 2015 r., a decyzję nr WI-II.7840.2.56.68.2015.SG uzyskano 10 czerwca 2015 r., podczas, gdy pierwotnie planowano wystąpić z wnioskiem: do 12 lutego 2015 r. (tj. wniosek złożono po upływie 63 dni od pierwotnie planowanego terminu), a uzyskanie decyzji do 31 marca 2015 r. (tj. decyzję uzyskano po upływie 70 dni), 1 września 2014 r. (227 dni), a uzyskanie decyzji do 30 września 2014 r. (252 dni).

upływie od 70 do 252 dni od pierwotnie planowanego terminu. Powyższe spowodowało, jak wynika z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora CRI ds. projektów krajowych, rozpoczęcie robót z ok. 3 miesięcznym opóźnieniem na stacji Gdańsk Osowa i może spowodować zakończenie robót 30 października 2015 r., a nie jak pierwotnie planowano 30 września 2015 r. (tj. ok. 30 dniowe opóźnienie). Natomiast na stacji Gdynia Wielki Kack roboty rozpoczęto z dwu miesięcznym opóźnieniem, jednakże zmiana fazowania robót oraz wykorzystanie całodobowego zamknięcia linii pozwoliły na przyspieszenie prac i wg stanu na dzień 16 lipca 2015 r. wszystko wskazywało na to, że opóźnienia zostaną nadrobione, a prace na stacji zakończone w terminie kontraktowym.

(dowód: akta kontroli str. 2177-2201, 2526-2530, 2553-2577)

Ocena cząstkowa

Wystąpiły opóźnienia w przygotowaniu do realizacji zakresu rozszerzonego odcinka Kościerzyna-Gdynia, w zakresie odcinka Bydgoszcz-Tczew. Region CRI kontynuował realizację robót budowlanych na jednym kontrakcie oraz w dniu 25 czerwca 2015 r. podpisano umowę na realizację nowego kontraktu, a zadania dotyczące LCS-ów zostały przygotowane do realizacji przez Centralę Spółki.

3. Ocena realizacji zadań objętych WPIK w zakresie prawidłowości i terminowości realizacji inwestycji kolejowych, w szczególności przy projektach współfinansowanych ze środków UE

Opis stanu faktycznego

3.1. Zakres rzeczowy objętych badaniami zadań obejmował odpowiednio:

- 1) dla odcinka Kościerzyna-Gdynia:
 - a) wykonanie dokumentacji projektowo-kosztorsowej w zakresie niezbędnym do realizacji robót budowlanych, w tym w układzie wielobranżowym;
 - b) pełnienie nadzoru autorskiego;
 - c) wykonanie robót budowlanych w oparciu o sporządzoną przez wykonawcę dokumentację;
- 2) dla odcinka Bydgoszcz-Tczew:
 - a) opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorsowej, harmonogramu robót i zamknięć torowych;
 - b) roboty zasadnicze branży torowej, w tym m.in.: modernizację i wymianę nawierzchni, rozjazdów, szyn i podkładów oraz wymianę elementów sieci trakcyjnej;
 - c) roboty towarzyszące branży automatyki, w tym m.in.: demontaż i zabudowę nowych połączeń linii torowych, dławikowych, elektromagnesów i czujników;
 - d) roboty branży energetycznej, w tym m.in.: regulację sieci po robotach nawierzchniowych, wymianę elementów sieci trakcyjnych;
 - e) roboty budowlane.
- 3) dla obszaru LCS Ciechanów, obszaru LCS Działdowo, obszaru LCS Ława i LCS Malbork oraz obszaru LCS Gdańsk i LCS Gdynia:
 - a) pełną modernizację linii kolejowej na odcinkach objętych LCS-ami w zakresie układów torowych, podtorza i nawierzchni, sieci trakcyjnej wraz z zasilaniem, sieci i urządzeń elektroenergetyki nietrakcyjnej, sterowaniem

dni), 1 września 2014 r. (227), a uzyskanie decyzji do 4 listopada 2014 r. (217), 15 października 2014 r. (183), a uzyskanie decyzji do 8 stycznia 2015 r. (152).

Wniosek o pozwolenie na budowę dla stacji Gdańsk Osowa złożono 19 listopada 2014 r., a decyzję nr WI-II.7840.2.180.8.2014.IR uzyskano 2 lutego 2015 r., podczas, gdy pierwotnie planowano wystąpić z wnioskami 1 września 2014 r. (78), a uzyskać decyzję do 30 września 2014 r. (124) i 4 listopada 2014 r. (89).

ruchem kolejowym i diagnostyki, skrzyżowań dróg z koleją, obiektów inżynierskich oraz obiektów kubaturowych, teletechniki oraz ochrony środowiska;

- b) działania informacyjne i promujące obiekt;
- c) nadzór nad modernizacją linii, w tym nadzór autorski i inżynierski.

(dowód: akta kontroli str. 501-1111)

W trakcie przygotowania i realizacji badanych inwestycji do inwestora wpłynęło łącznie 100 roszczeń ostatecznych⁵⁶, z czego dla:

- a) odcinka Kościerzyna-Gdynia złożono łącznie 45 roszczeń ostatecznych, z których sześć częściowo uznano, a 39 odrzucono, jako bezzasadne. Złożone roszczenia dotyczyły m.in.: wykonania robót dodatkowych, napraw i przebudów obiektów, wykonania dodatkowej dokumentacji projektowej, niekorzystnych warunków pogodowych, wielokrotnego dokonywania uzgodnień dokumentacji projektowej, sporu w zakresie procedury odbioru i zatwierdzenia dokumentacji projektowej, zmiany w zakresie przebudowy peronów, braku możliwości realizacji robót budowlanych z uwagi na kolizję z pracami na innych budowach;
- b) odcinka Bydgoszcz-Tczew złożono łącznie siedem roszczeń ostatecznych, z czego pięć odrzucono a w stosunku do dwóch toczyło się postępowanie sądowe. Złożone roszczenia dotyczyły: wykonania robót uzupełniających, kosztów usunięcia usterek, kosztów przedłużenia realizacji zadania oraz niedopłaty do czterech faktur;
- c) obszaru LCS Ciechanów złożono łącznie cztery roszczenia ostateczne (wszystkie zostały odrzucone), które dotyczyły: rozliczeń ostatecznych za wykonane roboty dodatkowe, dodatkowej płatności kosztów ogólnych i pośrednich funkcjonowania kontraktu w okresie przedłużenia umownego czasu na ukończenie oraz z tytułu robót wykonywanych dla przejścia podziemnego;
- d) obszaru LCS Gdańsk i LCS Gdynia złożono łącznie 20 roszczeń ostatecznych z czego 13 odrzucono sześć jest w trakcie rozpatrywania a w przypadku jednego wykonawca zrezygnował z roszczenia. Dotyczyły one m.in.: kolizji robót z istniejącą siecią ciepłowniczą oraz trasami kablowymi, wykonania dodatkowych urządzeń i zmiany typu rozjazdów, niesprzyjających warunków atmosferycznych, braku możliwości udzielenia zamknięć torowych, przedłużeniem czasu na ukończenie w związku z przedłużającym się terminem przekazania dokumentacji projektowej oraz przedłużaniem procesu uzyskania Świadectw przejęcia oraz odrzuceniem wniosków o użycie kwoty warunkowej;
- e) obszaru LCS Łąwa i LCS Malbork złożono łącznie siedem roszczeń ostatecznych, z czego jedno uznano. Zgłoszone roszczenia dotyczyły: zapłaty za wykonane prace dodatkowe na etapie dokumentacji projektowej, zwrotu kosztów przedłużenia czasu na ukończenie, występowania gruntów słabonośnych, usunięcia kolizji energetycznych oraz kosztów związanych z dodatkowymi zamknięciami torowymi;
- f) obszaru LCS Działdowo złożono łącznie 17 roszczeń ostatecznych, z czego 11 zostało odrzuconych, jedno uznane a pięć było w trakcie rozpatrywania przez inne organy/instytucje (odpowiednio dwa przez komisję rozjemczą, dwa przez Sąd Rejonowy w Warszawie a stosunku do jednego złożono wezwanie przed sądowe). Złożone roszczenia dotyczyły m.in.: roszczeń podwykonawców za wykonane roboty, nieterminowego przekazania terenu budowy oraz w związku z ekshumacją zbiorowego grobu z II wojny światowej.

(dowód: akta kontroli str. 3534-3686)

3.2. Dla badanych sześciu zadań w zakresie powoływania Kierowników Projektu ustalono, że dla:

⁵⁶ Od momentu ich wszczęcia do maja 2015 r

- odcinka Kościerzyna-Gdynia Kierownicy Projektu zostali powołani przez Dyrektora CRI w Warszawie. Wszyscy zostali powołani przed wyborem wykonawców tak, aby mieli możliwość zapoznania się z projektem inwestycji. Prowadzili oni jedną, inwestycję a w trakcie ich realizacji wystąpiły zmiany polegające na przydzieleniu w ramach porozumienia stron nowych zadań na stanowisku asystenta kierownika kontraktu;
- odcinka Bydgoszcz-Tczew, nie powoływano Kierowników Kontraktu, gdyż kompleksowy nadzór nad jego realizacją sprawował Wydział Realizacji Inwestycji, którego pracownicy pełnili rolę zarówno Kierownika Kontraktu jak i Inżyniera Kontraktu, zgodnie z regulaminem Organizacyjnym PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji⁵⁷,
- obszaru LCS Ciechanów, Kierownicy Projektu zostali powołani przez Dyrektora CRI w Warszawie. Wszyscy (za wyjątkiem zmian na tym stanowisku) zostali powołani przed wyborem wykonawców tak, aby mieli możliwość zapoznania się z projektem inwestycji. W przypadku dwóch umów prowadzili oni jedną, inwestycję a w przypadku 8 z 10 umów równolegle prowadzili od trzech do pięciu inwestycji. W przypadku 9 z 10 umów w trakcie realizacji inwestycji były dokonywane zmiany na tym stanowisku, z czego w pięciu umowach zmian dokonano raz, w dwóch dwa razy, a w kolejnych dwóch trzy razy. Przyczynami zmian były m.in. zmiany stanowiska przez osoby pełniące ww. funkcję;
- obszaru LCS Gdańsk i LCS Gdynia Kierownicy Projektu zostali powołani przez Dyrektora Oddziału Regionalnego w Gdańsku przed wyborem wykonawcy tak, aby mieli możliwość zapoznania się z projektem inwestycji. Prowadzili oni jedną, inwestycję a w trakcie ich realizacji wystąpiła jedna zmiana polegająca na rozdzieleniu zadań na dwóch kierowników kontraktów;
- obszaru LCS Iława i LCS Malbork, Kierownicy Projektu zostali powołani przez Dyrektora Oddziału Regionalnego w Gdańsku przed wyborem wykonawcy tak, aby mieli możliwość zapoznania się z projektem inwestycji. Prowadzili oni jedną, inwestycję, a w trakcie ich realizacji nie były dokonywane zmiany na tym stanowisku;
- obszaru LCS Działdowo Kierownicy Projektu zostali powołani przez Dyrektora Oddziału Regionalnego w Gdańsku (dla 5 z 8 umów) oraz przez Dyrektora CRI (dla 3 z 8 umów). Wszyscy zostali powołani przed wyborem wykonawcy tak, aby mieli możliwość zapoznania się z projektem inwestycji. W przypadku jednej umowy prowadzili oni jedną inwestycję, a w przypadku 8 z 9 umów równolegle prowadzili od trzech do pięciu inwestycji. W przypadku 5 z 8 umów w trakcie realizacji inwestycji były dokonywane zmiany na tym stanowisku, z czego w czterech umowach zmian dokonano raz a w jednej dwa razy. Przyczynami zmian były m.in. awanse na dyrektora projektu oraz przejęcie przez kierownika innych obowiązków.

W zakresie wszystkich badanych zadań, dla których powołano Kierownika Projektu (tj. pięciu⁵⁸ z sześciu zadań) Kierownik Projektu dokonał protokolarnego przekazania Wykonawcy terenu budowy wraz z przestrzenią zajmowaną przez urządzenia zaplecza budowy, a w jego przekazaniu uczestniczyli Inżynierowie Kontraktu. Protokoły przekazania zawierały datę przejęcia, osoby, które uczestniczyły w tym fakcie wraz z określeniem ich funkcji. Stan terenu budowy nie został określony w protokole tylko dla jednej z dwóch umów dla zadania dotyczącego odcinka Kościerzyna – Gdynia, gdzie przed przekazaniem terenu budowy odbyła się wizja lokalna.

(dowód: akta kontroli str. 3687-3725)

⁵⁷ Załącznik do uchwały Zarządu PKP PLK S.A. nr 362/2014 z 15.05.2014 r.

⁵⁸ Za wyjątkiem zadania dotyczącego linii nr 131 Chorzów Batory – Tczew

Dla badanych pięciu⁵⁹ z sześciu zadań inwestor przekazał Inżynierowi Kontraktu oraz Wykonawcy kompletny i zaakceptowany do realizacji projekt budowlany oraz dokumentację realizacyjną, w tym do przekazanej dokumentacji budowlanej załączył specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych zawierające w szczególności: zbiory wymagań, które były niezbędne do określenia standardu i jakości wykonania robót, w zakresie sposobu wykonania robót budowlanych, właściwości wyrobów budowlanych oraz oceny prawidłowości ich wykonania

Dla jednego zadania dotyczącego odcinka Bydgoszcz-Tczew jak wyjaśnił Zastępca Dyrektora CRI, przekazanie placu budowy nie dotyczyło ww. zadania, ponieważ nadzór był sprawowany przez inspektorów nadzoru (nie było Inżyniera Projektu) a projekt realizowany był w systemie „projektuj i buduj”, dlatego nie zachodziła konieczność przekazania ww. dokumentacji.

Opóźnienia w przekazaniu dokumentacji nie wystąpiły dla żadnego z badanych zadań.

(dowód: akta kontroli str. 3726-3828)

Dla zadania dotyczącego obszaru LCS Iława i LCS Malbork (dla dwóch⁶⁰ z trzech kontraktów) z uwagi na występowanie m.in.:

- istotnych wad dokumentacji projektowej (skutkujących koniecznością dokonania poprawek i uzupełnień);
- odbiegających w istotny sposób od przyjętych w dokumentacji projektowej lub specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót warunków geologicznych i terenowych;
- konieczności zrealizowania części robót przy zastosowaniu odmiennych rozwiązań technicznych niż wskazanych w dokumentacji projektowej;
- opóźnień w wydawaniu przez organy decyzji, zezwoleń, uzgodnień do wydawania, których były zobowiązane na mocy przepisów prawa lub regulaminów,

wystąpiły opóźnienia w ich realizacji odpowiednio 568 dni i 388 dni, które skutkowały zgłoszeniem przez wykonawców roszczeń finansowych w wysokości 34,19 tys. zł i 49,66 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 3726-3828)

Dyrektor Regionu CRI wyjaśnił, że błędy w dokumentacji projektowej obszaru LCS Iława i LCS Malbork, które zostały ujawnione podczas prowadzenia prac budowlanych zostały przez Zespół zinterpretowane jako inne nie ujęte w projekcie warunki geologiczne i kolizje z uzbrojeniem podziemnym i była to niezależna przyczyna podpisania aneksów terminowych. W przypadku stwierdzenia tego rodzaju uchybień dokumentacji projektowej Biuro Projektowe opracowywało uszczegóławiające projekty budowlane na swój koszt.

(dowód: akta kontroli str. 3829-3833)

Dla badanych sześciu zadań inwestor posiadał komplet zawartych umów umożliwiających realizację inwestycji (w tym na roboty dodatkowe i uzupełniające, na archeologiczne badania sondażowe i ratownicze oraz na zarządzanie kontraktem w zakresie robót uzupełniających i dodatkowych. Jak wyjaśnił Zastępca Dyrektora CRI nie wystąpiła sytuacja, w której opóźnienie w wyłonieniu wykonawcy i zawarciu umów skutkowałoby wydłużeniem czasu na wykonanie kontraktu lub ceny kontraktowej.

⁵⁹ Odcinek Kościerzyna – Gdynia, obszar LCS Ciechanów, obszar LCS Gdańsk i LCS Gdynia, obszar LCS Iława i LCS Malbork oraz obszar LCS Działdowo.

⁶⁰ Kontrakt na wykonanie robót budowlanych modernizacji linii nr 9 na odcinku od km 236,9 do 287,7 objętym obszarem LCS z siedzibą w Malborku oraz kontrakt na wykonanie robót budowlanych modernizacji linii nr 9 na odcinku od km 184,8 do 236,9 objętym obszarem LCS z siedzibą w Iławie.

Dla odcinka Kościerzyna-Gdynia w związku ze wstrzymaniem robót ziemnych przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora zabytków (na stacji Gdańsk Osowa) i koniecznością prowadzenia robót pod nadzorem archeologicznym, wykonawca wystąpił z roszczeniem przejściowym o wydłużenie czasu na ukończenie prac oraz zwrot kosztów. Jak wskazał Zastępca Dyrektora Regionu CRI ostateczny czas na ukończenie oraz koszty zostaną określone po ustaniu przyczyny roszczenia i złożeniu przez Wykonawcę roszczenia ostatecznego.

(dowód: akta kontroli str. 3726-3828)

Dla badanych pięciu⁶¹ z sześciu zadań inwestor dysponował całym terenem koniecznym dla realizacji inwestycji, a teren budowy został przekazany wykonawcom w całości, w stanie nadającym się do rozpoczęcia robót budowlanych.

(dowód: akta kontroli str. 3726-3828)

W jednym zadaniu, dotyczącym obszaru LCS Działdowo 16 miesięczne opóźnione w przekazaniu terenu budowy (dla jednego⁶² z ośmiu kontraktów) było przedmiotem roszczenia wykonawcy (Konsorcjum Trakcja Polska)⁶³ w wysokości 95.297,11 tys. zł. W wyniku porozumienia zawartego w dniu 23 stycznia 2015 r. w Warszawie w ramach kompensaty roszczeń (suma kar umownych naliczona przez zamawiającego w związku z opóźnieniem w wykonaniu robót od dnia 24.11.2013 r. do 24.03.2014 r. wyniosła 57.178,26 tys. zł.) oraz wzajemnych ustępstw ustalono kwotę 15.740,22 tys. zł, którą zamawiający był zobowiązany wypłacić na rzecz wykonawcy robót. Ww. nie spowodowało zwiększenia ceny kontraktowej jak również nie było podstawą do wydłużenia czasu realizacji inwestycji.

(dowód: akta kontroli str. 3726-3828)

Dyrektor Regionu CRI wyjaśnił, że opóźnienie w przekazaniu placu budowy spowodowane było brakiem decyzji lokalizacyjnej i pozwolenia na budowę, który uniemożliwiał rozpoczęcie robót budowlanych. Decyzje były pozyskiwane z opóźnieniem, ponieważ ww. projekt miał być pierwotnie realizowany we wcześniejszej perspektywie finansowej FS 2005, gdzie roboty realizowane były na zgłoszenie. Po unieważnieniu pierwszego przetargu i decyzji Ministerstwa Infrastruktury o przeniesieniu realizacji projektu zaszła konieczność uzyskiwania pozwoleń, co następowało sukcesywnie dla kolejnych odcinków robót.

(dowód: akta kontroli str. 3829-3833)

W przypadku wszystkich badanych zadań wykonawcy realizujący poszczególne kontrakty nie zawiadamiali inwestora o tym, że stan terenu budowy, maszyn i urządzeń nie był wystarczający do prawidłowego wykonania robót, a dla czterech z sześciu zadań (za wyjątkiem obszaru LCS Ława i LCS Malbork oraz obszaru LCS Działdowo) również, że nie zachodziły inne okoliczności, które mogły przeszkodzić prawidłowemu wykonaniu robót.

(dowód: akta kontroli str. 3726-3828)

W zakresie innych przeszkód w prawidłowym wykonaniu robót dla dwóch ww. zadań wykonawcy zawiadamiali inwestora, w szczególności:

- a) dla obszaru LCS Ława i LCS Malbork (dla dwóch z trzech kontraktów):
- o wadach dokumentacji, odmiennych warunkach geologicznych i terenowych, opóźnieniach w wydawanych decyzjach oraz nietypowych warunkach atmosferycznych⁶⁴. Inwestor w związku z zawiadomieniami podjął działania,

⁶¹ Linii nr 201 Kościerzyna – Gdynia, linii nr 131 Chorzów Batory – Tczew, linii E 65/C-E 65 obszar LCS Ciechanów, linii E 65/C-E 65 obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia oraz linii E 65/C-E 65 obszar LCS Ława, LCS Malbork

⁶² Dotyczącego wykonania robót budowlanych dla kompleksowej modernizacji stacji i szlaków w obszarze LCS Działdowo

⁶³ Potwierdzonego przez decyzję Komisji Rozjemstwa w Sporach w dniu 30.01.2014 r.

⁶⁴ W zakresie wykonania robót budowlanych modernizacji linii nr 9 na odcinku 236,9 km do 287,7 km objętych obszarem LCS z siedzibą w Malborku.

- które skutkowały podpisaniem trzech aneksów do umowy (odpowiednio w dniu 01.08.2013 r. nr 3, w dniu 08.09.2014 r. nr 5 i w dniu 31.12.2014 r. nr 6) wydłużających czas na ukończenie robót (odpowiednio do 09.09.2014 r., 31.12.2014 r. i 30.06.2015 r.);
- o wadach w dokumentacji, konieczności zastosowania odmiennych rozwiązań technologicznych, warunków geologicznych, terenowych i innych⁶⁵, które skutkowały podpisaniem dwóch aneksów do umowy (odpowiednio w dniu 13.08.2013 r. nr 1 i 08.09.2014 r. nr 2) wydłużających czas na ukończenie robót (odpowiednio do 09.09.2014 r. i 31.12.2014 r.)
- b) dla obszaru LCS Działdowo (dla jednego z ośmiu kontraktów)⁶⁶ odpowiednio o występowaniu gruntów nienośnych, wadach dokumentacji projektowej wiaduktu w Tuczkach oraz konieczności realizacji robót wg. projektów zmiennych (Burkat, Montowo), co skutkowało podpisaniem trzech aneksów do umowy (odpowiednio w dniu 5.01.2012 r. nr 3, w dniu 23.05.2012 r. nr 4 i 15.10.2012 r. nr 5), z których dwa wydłużyły czas na ukończenie robót (odpowiednio do 24.10.2012 r. i 24.10.2013 r.)

(dowód: akta kontroli str. 3726-3828)

Na podstawie badania próby pięciu dzienników budowy dla obiektów inżynierskich w pięciu⁶⁷ z sześciu zadań dla badanych inwestycji ustalono, że inwestor wypełnił swoje obowiązki w zakresie uczestnika procesu budowlanego, wynikające z ustawy Prawo budowlane⁶⁸, w szczególności:

- zapewnił opracowanie planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia na budowie oraz sprawowanie nadzoru autorskiego przez projektanta;
- przekazał wykonawcy dzienniki budowy;
- prowadzone dzienniki budowy spełniały wymogi odnośnie sposobu ich prowadzenia zawarte w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 czerwca 2002 r. w sprawie dziennika budowy, montażu i rozbiórki, tablicy informacyjnej oraz ogłoszenia zawierającego dane dotyczące bezpieczeństwa pracy i ochrony zdrowia⁶⁹;
- nie wystąpiły opóźnienia w przygotowaniach do rozpoczęcia robót jak i ich dokumentowania oraz nie były one przyczyną roszczeń wykonawców jak i zamawiającego.

Dla zadania dotyczącego odcinka Bydgoszcz-Tczew jak wyjaśnił Zastępca Dyrektora Regionu CRI, kontrakty były realizowane w systemie „projektuj-buduj” i w związku z przyjętym systemem realizacji w oparciu o przepisy art. 21a pkt 1 Prawa Budowlanego obowiązek sporządzenia planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia spoczywał na kierowniku budowy i był wypełniany przez złożenie stosownego oświadczenia i przedłożenie inwestorowi w momencie przekazania terenu budowy. Kontrakty realizowano na podstawie zgłoszeń robót budowlanych złożonych do właściwych organów nadzoru w związku z tym prowadzenie dzienników budowy nie dotyczyło przedmiotowego zadania. Nie wystąpiły opóźnienia w przygotowaniach do rozpoczęcia robót budowlanych jak również uchybienia w dokumentowaniu rozpoczęcia robót.

(dowód: akta kontroli str. 3834-4090)

⁶⁵ W zakresie wykonania robót budowlanych modernizacji linii nr 9 na odcinku 184,8 km do 236,9 km objętych obszarem LCS z siedzibą w Iławie.

⁶⁶ W zakresie wykonania robót budowlanych dla kompleksowej modernizacji stacji i szlaków w obszarze LCS Działdowo.

⁶⁷ Linii nr 201 Kościerzyna – Gdynia, linii E 65/C-E 65 obszar LCS Ciechanów, linii E 65/C-E 65 obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia, linii E 65/C-E 65 obszar LCS Iława, LCS Malbork oraz linii E 65/C-E 65 obszar LCS Działdowo

⁶⁸ Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 ze zm.)

⁶⁹ Dz. U. Nr 108 poz. 953 ze zm.

Z przedstawionych przez wykonawców propozycji harmonogramów dla badanych sześciu zadań zatwierdzonych zostało odpowiednio:

- dla realizacji odcinka Kościerzyna – Gdynia, w zakresie dwóch realizowanych umów na roboty, przez Inżyniera kontraktu zostało zaakceptowanych 8 z 25 propozycji złożonych przez wykonawców, z czego zaakceptowane harmonogramy robót i ewentualne jego zmiany zapewniały realizację kontraktów w zaplanowanym terminie i nie generowały dodatkowych kosztów powodujących przekroczenie zaplanowanego całkowitego kosztu inwestycji. Uwagi zgłoszone przez inżyniera kontraktu dotyczyły m.in.: podziału dokumentacji i robót na branże, zbyt optymistycznych założeń dotyczących zakończenia prac, nieczytelnych danych dotyczących zamknięć torowych, przekroczenia terminów wykonania robót poza terminem kontraktu oraz braku kamieni milowych i powiązania technologicznego. W żadnym przypadku ww. zaakceptowane harmonogramy nie generowały dodatkowych kosztów powodujących przekroczenie zaplanowanego całkowitego kosztu inwestycji;
- dla odcinka Bydgoszcz-Tczew, w zakresie 14 realizowanych umów na roboty, wszystkie złożone przez wykonawców harmonogramy zostały zaakceptowane przez Naczelnika Wydziału Realizacji Inwestycji (pełniącego nadzór nad realizacją kontraktu) bez uwag. Zaakceptowane harmonogramy robót i ewentualne jego zmiany w dziewięciu z 14 kontraktów zapewniały jego realizację w zaplanowanym terminie, a w przypadku pięciu kontraktów wystąpiły przekroczenia terminu w stosunku do realizacji harmonogramu odpowiednio o 258 dni, 257 dni, 196 dni, 377 dni i 307 dni. W żadnym przypadku ww. zaakceptowane harmonogramy nie generowały dodatkowych kosztów powodujących przekroczenie zaplanowanego całkowitego kosztu inwestycji;
- dla obszaru LCS Ciechanów, w zakresie 10 umów na roboty wszystkie złożone przez wykonawców harmonogramy zostały zaakceptowane przez Inżyniera Kontraktu (bez uwag) a zaakceptowane harmonogramy robót i ewentualne jego zmiany zapewniały realizację kontraktów w zaplanowanym terminie i nie generowały dodatkowych kosztów powodujących przekroczenie zaplanowanego całkowitego kosztu inwestycji;
- obszaru LCS Gdańsk i LCS Gdynia, w zakresie trzech umów na roboty wszystkie złożone przez wykonawców harmonogramy zostało zaakceptowane przez Inżyniera Kontraktu (bez uwag) z czego zaakceptowane harmonogramy robót i ewentualne jego zmiany zapewniały realizację kontraktów w zaplanowanym terminie i nie generowały dodatkowych kosztów powodujących przekroczenie zaplanowanego całkowitego kosztu inwestycji;
- dla obszaru LCS Iława i LCS Malbork, w zakresie trzech umów na roboty wszystkie 11 złożonych przez wykonawców harmonogramów zostało zaakceptowane przez Inżyniera Kontraktu (bez uwag), z czego zaakceptowane harmonogramy robót i ewentualne jego zmiany nie zapewniały realizacji kontraktów w zaplanowanym terminie (przekroczenie dla dwóch z trzech kontraktów odpowiednio o 568 dni oraz 388 dni) co mogło generować dodatkowe koszty powodujące przekroczenie zaplanowanego całkowitego kosztu inwestycji (wykonawca złożył roszczenia na łączną kwotę 83.855,95 tys. zł.);
- dla obszaru LCS Działdowo, w zakresie ośmiu umów na roboty 10 z 11 złożonych przez wykonawców harmonogramów zostało zaakceptowane przez Inżyniera Kontraktu (bez uwag) a w jednym przypadku nie zaakceptował harmonogramu z uwagi na brak wyceny zmian⁷⁰. Zaakceptowane harmonogramy robót i ewentualne jego zmiany, w 10 z 11 umów, zapewniały realizację kontraktów w zaplanowanym terminie i nie generowały dodatkowych kosztów

⁷⁰ Umowa została zrealizowana w terminie.

powodujących przekroczenie zaplanowanego całkowitego kosztu inwestycji. W przypadku jednej z umów⁷¹ opóźnienie wg. stanu na dzień 26.06.2015 r. wyniosło cztery dni. Jednocześnie Dyrektor projektu wskazał, że zespół procedował zawarcie aneksu terminowego z wykonawcą w celu przedłużenia zakończenia prac do 30.09.2015 r. tj. o 98 dni.

(dowód: akta kontroli str. 3726-3828)

W badanym okresie dla zadań objętych badaniem w toku przygotowania i realizacji inwestycji wprowadzono następujące zmiany do zakresu rzeczowo finansowego tj.:

- dla realizacji odcinka Kościerzyna – Gdynia w ramach dwóch umów na roboty na etapie realizacji wprowadzono cztery zmiany do zakresów rzeczowo-finansowych, z czego trzy z inicjatywy inwestora i jedną wykonawcy. W wyniku ww. zmian wartość jednej z umów zmniejszyła się z 104.346,26 tys. zł do 98.692,82 tys. zł, a dla drugiej z 106.996,71 tys. zł do 99.646,24 tys. zł. Przyczynami wprowadzenia zmian z inicjatywy inwestora było m.in.:
 - wyłączenie w związku z kompleksową potrzebą przebudowy układów torowych na stacji Gdańsk–Osowa i stacji Gdynia Wielki Kack dla umożliwienia włączenia torów linii PKM⁷² w linię kolejowa nr 201 oraz przystosowanie tej linii do nowych warunków funkcjonowania. W wyniku zmiany łączny koszt kontraktu zmalał o 5.530,84 tys. zł brutto. Jak wyjaśnił Dyrektor Regionu CRI „na etapie opracowywania Studium Wykonalności (lata 2008-2009)”. Zamawiający zakładał realizację całego zakresu rzeczowo-finansowego, stąd umowa zawarta z Wykonawcą na całość Projektu. Po rozpoczęciu prac w ramach Etapu I, w wyniku intensywnych rozmów z UMWP, jako odpowiedzialnym za projekt realizowany przez PKM, podjęto decyzję o wyłączeniu z zakresu wspomnianych odcinków;
 - wyłączenie w związku wnioskami Burmistrza i użytkownika⁷³ o pozostawienie tymczasowo peronów na stacji Żukowo Wschodnie. W wyniku zmiany łączny koszt kontraktu zmalał o 13,37 tys. zł brutto;
 - wyłączenie z zakresu robót na przystanku Gdynia Stadion oraz obiektów inżynierskich w km 189,501 i 194,081 w związku z rozwojem linii nr 201⁷⁴ i jej docelowego połączenia z linią nr 202⁷⁵ i 250⁷⁶ w kontekście uruchomienia m.in. przewozów przez PKM oraz w celu uniknięcia robót straconych. W wyniku zmiany łączny koszt kontraktu zmniejszył się o 7.350,46 tys. zł brutto. Jak wyjaśnił Dyrektor Regionu zamawiający brał pod uwagę konieczność wykonania szerszego zakresu prac jednak z uwagi na ograniczone środki finansowe realizację szerszego zakresu modernizacji odłożył w czasie. Pojawienie się idei wykorzystania w przyszłości linii kolejowej nr 201 jako alternatywy dla linii E 65 lub nawet głównego korytarza transportowego do Portu Morskiego w Gdyni spowodowało powrót do założeń realizacji szerszego zakresu robót.

Przyczynami wprowadzenia zmian z inicjatywy wykonawcy było odstępianie od modernizacji stacji transformatorowej T10-70 „Kościerzyna Kolejarsz”. Łączny koszt kontraktu zmniejszył się o 109,22 tys. zł. Dla badanego zadania nie wystąpiły przypadki niezaakceptowania przez inwestora wniosków inżyniera kontraktu w zakresie zmian rzeczowo-finansowych. Jak wyjaśnił Dyrektor Regionu CRI w okresie od opracowania Studium Wykonalności do realizacji prac

⁷¹ Budowa skrzyżowań dwupoziomowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą w obszarze LCS Działdowo.

⁷² Pomorska Kolej Metropolitama S.A.

⁷³ Zakład Linii Kolejowych w Gdyni

⁷⁴ Nowa Wieś Wielka - Nowy Port

⁷⁵ Gdańsk Główny - Starogard Szczeciński

⁷⁶ Gdańsk Śródmieście - Gdynia

okazało się, że modernizacji ww. stacji transformatorowej dokonało PKP Energetyka S.A.;

- dla odcinka Bydgoszcz – Tczew w ramach jednej z 14 umów na roboty budowlane na etapie realizacji wprowadzono zmiany do zakresu rzeczowo-finansowego z inicjatywy inwestora, w wyniku których zmniejszono wartość kontraktu o 801,4 tys. zł⁷⁷. Przyczyną wprowadzenia zmian było m.in. przesunięcie sieci trakcyjnej, wykonanie regulacji zawieszenia i położenia komór sygnałowych na trzech pomostach sygnałowych, wymiana nawierzchni oraz uzupełnienie podsypki, podbicia i wyregulowanie do stanu projektowanego rozjazdu. Dla badanego zadania nie wystąpiły przypadki niezaakceptowania przez inwestora wniosków inżyniera kontraktu w zakresie zmian rzeczowo-finansowych. Zmiana wynikała z tego, że przedmiotowa umowa nr 90/105/0015/12/Z/I obejmowała zakres wymiany nawierzchni toru nr 102 do km 497,603 tj. do styku z robotami wykonanymi wcześniej w ramach LCS Tczew, nie było możliwości wykonania korekty położenia toru w planie zgodnie z projektem wykonawczym. Przewidziane w nim bardzo duże przesunięcia torów nr 101 i 102 zakładały istotną ingerencję w infrastrukturę wybudowaną w ramach innego kontraktu – E-65LCS Tczew, która w tamtym momencie nie została przez PKP PLK odebrana od Wykonawcy. Ingerencja w tory, które nie były jeszcze odebrane od wykonawcy nie była możliwa. W tej sytuacji przesunięcie sieci trakcyjnej i komór sygnałowych oraz wymiana nawierzchni w torze nr 102 na stacji Tczew było bezcelowe;
- dla obszaru LCS Ciechanów w ramach jednej z 10 umów na roboty budowlane na etapie realizacji wprowadzono jedną zmianę do zakresu rzeczowo-finansowego z inicjatywy wykonawcy w wyniku, której zwiększono wartość kontraktu z 64.013,54 tys. zł do 73.139,06 tys. zł. Przyczyną wprowadzenia zmiany były nieprzewidywalne warunki hydrogeologiczne w km 109.984 ww. linii. Jak wyjaśnił Dyrektor Regionu CRI Inwestor zapewnił rozpoznanie warunków gruntowych zgodnie z normami, standardami i stanem wiedzy technicznej. Dla badanego zadania nie wystąpiły przypadki niezaakceptowania przez inwestora wniosków inżyniera kontraktu w zakresie zmian rzeczowo-finansowych;
- dla obszaru LCS Gdańsk i LCS Gdynia w żadnej z trzech umów o roboty budowlane nie wprowadzano zmian do zakresu rzeczowo-finansowego. Dla badanego zadania nie wystąpiły przypadki niezaakceptowania przez inwestora wniosków inżyniera kontraktu w zakresie zmian rzeczowo-finansowych;
- dla obszaru LCS Łąwa i LCS Malbork w ramach dwóch z trzech umów na roboty budowlane wprowadzono pięć zmian do zakresu rzeczowo-finansowego, z czego dwie na etapie projektowania (z inicjatywy inwestora) oraz trzy na etapie realizacji (z inicjatywy wykonawcy), które nie spowodowały zmian w wartości kontraktów. Przyczynami wprowadzenia zmian z inicjatywy inwestora było zwiększenie ilości budowanych obiektów z jednoczesnym zmniejszeniem ilości modernizowanych przejazdów kolejowych. Przyczynami wprowadzenia zmian z inicjatywy wykonawcy były m.in.: wady dokumentacji, odmienne warunki geologiczne i terenowe, opóźnienia wydawania decyzji, nietypowe warunki atmosferyczne oraz konieczność zastosowania indywidualnych rozwiązań technicznych. Jak wyjaśnił Dyrektor Regionu CRI warunki zawartej umowy na wykonanie opracowań projektowych dla obszarów LCS Łąwa i Malbork zapewniały pełne i prawidłowe rozpoznanie warunków gruntowych oraz prawidłowe sporządzanie dokumentacji.

⁷⁷ Z 40.849,53 tys. zł do 40.048,13 tys. zł.

Dodatkowo, w ramach zawartych umów na pełnienie nadzoru autorskiego, zapewnione były wszelkie wyjaśnienia i uszczegółowienia do dokumentacji projektowej. Dla badanego zadania nie wystąpiły przypadki niezaakceptowania przez inwestora wniosków inżyniera kontraktu w zakresie zmian rzeczowo-finansowych;

- dla obszaru LCS Działdowo w ramach pięciu z ośmiu umów na roboty budowlane na etapie realizacji wprowadzono pięć zmian do zakresu rzeczowo-finansowego z inicjatywy wykonawcy, które nie spowodowały zmian w wartości kontraktów. Przyczyną wprowadzenia zmian były odmienne warunki gruntowo-wodne oraz dodatkowo dla jednej z umów wadliwa dokumentacja. Dla badanego zadania nie wystąpiły przypadki niezaakceptowania przez inwestora wniosków inżyniera kontraktu w zakresie zmian rzeczowo-finansowych.

(dowód: akta kontroli str. 3726-3828)

3.3. Dla poddanych badaniu zadań, w zakresie przebiegu robót budowlano-montażowych, w tym harmonogramów budowy, ustalono że:

- dla realizacji odcinka Kościerzyna – Gdynia inwestycja była realizowana zgodnie z harmonogramem dla jednej z dwóch umów na roboty budowlane. Opóźnienie dla jednej umowy (etap I) wyniosło 282 dni i wynikało m.in. z braku dyscypliny ze strony wykonawcy, niewystarczającym zaangażowaniem personelu wykonawcy, zaangażowaniu sprzętu wykorzystywanego na budowie jak i niewłaściwie wykorzystywanych przydzielonych zamknięć torowych. Stan zaawansowania inwestycji na tle obowiązujących harmonogramów budowy dla jednej z umów (etap I) wynosi 100% natomiast druga (dla zakresu rozszerzonego) była w trakcie realizacji (termin zakończenia określony został na dzień 30.09.2015 r.) i wynosi 27,85%. Jednocześnie dla żadnej z umów nie wystąpiły przypadki zahamowania robót z powodu błędnej koordynacji robót w zakresie branżowym jak również wstrzymania robót przez wykonawcę. Skutkami nieterminowej realizacji inwestycji (dla jednej z dwóch umów – etap I) było naliczenie kar w łącznej kwocie 9.870,61 tys. zł. Nie wystąpiły przypadki utraty gwarancji na maszyny i urządzenia, jak również konieczność wykonywania robót dodatkowych. W jednej z dwóch umów na roboty budowlane nastąpiły zmiany harmonogramów przedłużających termin zakończenia inwestycji odpowiednio z 05.01.2014 r. do 24.05.2014 r. (termin zmieniany trzykrotnie).

Jak wyjaśnił, Zastępca Dyrektora Regionu CRI w związku z występującymi opóźnieniami w realizacji prac i złej sytuacji na budowie, inżynier projektu na naradach koordynacyjnych i spotkaniach roboczych z wykonawcą wielokrotnie omawiał ww. kwestie jak również zamawiający wskazywał je w prowadzonej z wykonawcą korespondencji. Większość z tych interwencji, a także ustalenia podejmowane na naradach koordynacyjnych pozostawały bez reakcji wykonawcy. W celu przestrzegania realizacji robót prowadzony był monitoring realizowanych prac w sposób ciągły przez Kierownika Kontraktu (wizyty na budowie, udział w radach Budowy), a także przez Zespół Inżyniera. W celu nadrobienia zaległości wykonawca Etapu I jak również etapu rozszerzonego opracował program naprawczy opisujący metody, które wykonawca proponował przyjąć w celu zminimalizowania opóźnienia i ukończenia robót w terminie umownym. Wymienione w protokołach odbiorów eksploatacyjnych usterki były sukcesywnie usuwane a powołana komisja sprawdzała ich usunięcie. Usuwanie usterek nie wpłynęło na zwiększenie kosztów budowy;

- dla odcinka Bydgoszcz-Tczew inwestycja była realizowana zgodnie z harmonogramem dla dziewięciu z 14 umów na roboty budowlane. Dla pięciu umów wystąpiły opóźnienia w realizacji harmonogramów z przyczyn leżących po stronie

wykonawców, odpowiednio: 112 dni, 258 dni, 197 dni, 159 dni i 304 dni. Stan zaawansowania inwestycji na tle obowiązujących harmonogramów budowy dla wszystkich z 14 umów wynosi 100%. Jednocześnie nie wystąpiły przypadki zahamowania robót z powodu błędnej koordynacji robót w zakresie branżowym jak również wstrzymania robót przez wykonawcę. Skutkami nieterminowej realizacji inwestycji było naliczenie kar m.in. z tytułu zwłoki w oddaniu przedmiotu zamówienia dla ww. pięciu umów w łącznej kwocie 12.344,90 tys. zł. Ponadto dla trzech z dziewięciu umów zrealizowanych zgodnie z harmonogramem naliczono kary z tytułu przedłużonych lub dodatkowych zajęć torowych w łącznej kwocie 20,85 tys. zł. Nie wystąpiły przypadki utraty gwarancji na maszyny i urządzenia jak również konieczność wykonywania robót dodatkowych. W czterech z 14 umów na roboty budowlane nastąpiły zmiany harmonogramów przedłużających termin zakończenia inwestycji odpowiednio z 15.11.2010 r. do 31.10.2011 r. (termin zmieniany trzykrotnie), z 15.11.2010 r. do 15.05.2011 r. (termin zmieniany trzykrotnie), z 30.11.2010 r. do 15.05.2011 r. (termin zmieniany dwukrotnie) oraz z 10.12.2010 r. do 15.05.2011 r. (termin zmieniany dwukrotnie).

Jak wyjaśnił, Zastępca Dyrektora Regionu CRI w związku z występującymi opóźnieniami harmonogramy robót były aktualizowane natomiast zamawiający starał się egzekwować ich przestrzeganie w trakcie stałego nadzoru inwestorskiego, narad, spotkań rad budowy a w przypadku wystąpienia opóźnień przysyłał do wykonawców monity z ponagleniami. Usuwanie usterek i niedoróbek przyczyniło się do wydłużenia terminu realizacji robót, ale nie skutkowało poniesieniem przez zamawiającego zwiększonych kosztów budowy. Ich egzekwowanie następowało poprzez odbiory, zapisy w protokołach oraz komisyjnym odbiorze ich usunięcia, które to czynności były prowadzone do skutku tj. całkowitego usunięcia usterek. Przypadki odmowy ich usunięcia nie wystąpiły.

- dla obszaru LCS Ciechanów inwestycja była realizowana niezgodnie z harmonogramem dla wszystkich z 10 umów na roboty budowlane. Opóźnienia w odniesieniu do harmonogramu wyniosły odpowiednio 31 dni, 61 dni, 44 dni 189 dni, 48 dni, 89 dni, 459 dni, 176 dni, 304 dni oraz 134 dni. Przyczynami opóźnień były m.in. nieprzewidziane warunki hydrogeologiczne, odmienne od zakładanych gruntowe, kolizje w tym z gazociągiem (usuwane przez poprzedniego wykonawcę), odmienne warunki gruntowo-wodne oraz w jednym przypadku opóźnienie w realizacji umowy z winy wykonawcy. Stan zaawansowania inwestycji na tle obowiązujących harmonogramów budowy dla ośmiu z 10 umów wynosi 100% natomiast dla dwóch, dla których roboty były w toku odpowiednio 82,89% i 83,52%. Jednocześnie nie wystąpiły przypadki zahamowania robót z powodu błędnej koordynacji robót w zakresie branżowym. Ponadto dla jednej umowy w związku z nieterminową realizacją inwestycji naliczono kary dla wykonawcy w łącznej kwocie 1.747,78 tys. zł. Nie wystąpiły przypadki utraty gwarancji na maszyny i urządzenia jak również konieczność wykonywania robót dodatkowych. W dziewięciu z 10 umów na roboty budowlane nastąpiły zmiany harmonogramów przedłużających termin zakończenia inwestycji odpowiednio z 30.09.2011 r. do 31.10.2011 r. (termin zmieniany raz), z 24.03.2013 r. do 24.05.2013 r. (termin zmieniany raz), z 17.05.2012 r. do 30.06.2012 r. (termin zmieniany raz), z 25.04.2012 r. do 31.10.2012 r. (termin zmieniany dwukrotnie), z 28.06.2012 r. do 15.08.2012 r. (termin zmieniany raz), z 15.01.2013 r. do 14.04.2013 r. (termin zmieniany raz), z 29.03.2013 r. do 30.11.2014 r. (termin zmieniany dwukrotnie), z 30.09.2014 r. do 15.07.2015 r. (termin zmieniany dwukrotnie) oraz z 27.10.2014 r. do 28.08.2015 r. (termin zmieniany raz).

Jak wyjaśnił, Dyrektor Regionu CRI, w związku z występującymi opóźnieniami harmonogramy były aktualizowane. Ich przestrzeganie było egzekwowane od

Wykonawców poprzez stały nadzór nad prowadzeniem robót, przyjmowanie i analizę cyklicznych sprawozdań z postępu prac (rady budowy, narady koordynacyjne). W przypadku zwłoki w wykonywaniu prac Wykonawcy byli zobowiązani do nadrobienia zaległości. Dokonywano sprawdzeń jakości robót (również zgodności z STWiORB⁷⁸) w terenie (odbory części robót, odbory robót ulegających zakryciu). W ich efekcie wielokrotnie stwierdzano usterki w wykonanych robotach. Wykonawca otrzymywał w takim przypadku terminowe polecenie usunięcia usterki. Efektem było usunięcie nieprawidłowości, co każdorazowo stwierdzała powołana do tego celu komisja. Usuwanie usterek i niedoróbek nie przyczyniło się do wydłużenia terminu realizacji robót i nie spowodowało wzrostu kosztów inwestycji.

- dla obszaru LCS Gdańsk i LCS Gdynia inwestycja była realizowana zgodnie z harmonogramem realizacji robót. Dla jednej z trzech umów pierwotny harmonogram określający daty graniczne na 22.03.2011 r. – 36 miesięcy od daty rozpoczęcia robót, na podstawie aneksu nr 3 do umowy (z dnia 21.03.2014 r.) został zmieniony i ustalono datę zakończenia prac na 22.05.2015 r. Przyczyną zmiany terminu zakończenia prac było włączenie linii PKM w układ stacji Gdańsk Wrzeszcz. Stan zaawansowania inwestycji na tle obowiązujących harmonogramów budowy dla wszystkich z trzech umów wynosi 100%. Jednocześnie nie wystąpiły przypadki zahamowania robót z powodu błędnej koordynacji robót w zakresie branżowym, wstrzymania robót przez wykonawcę jak również żadne skutki nieterminowej realizacji inwestycji w tym kary, utrata gwarancji czy konieczność wykonywania robót dodatkowych).

Jak wyjaśnił, Zastępca Dyrektora Regionu CRI w trakcie realizacji robót nie wystąpiły usterki i niedoróbki, które wpływały by na termin realizacji lub zwiększenie kosztów.

- dla obszaru LCS Iława i LCS Malbork inwestycja dla jednej⁷⁹ z trzech umów na roboty budowlane była realizowana zgodnie z harmonogramem realizacji robót. Dla dwóch⁸⁰ umów wystąpiły opóźnienia w realizacji harmonogramów z przyczyn nieleżących po stronie wykonawców (m.in. wad w dokumentacji projektowej, konieczności zastosowania odmiennych rozwiązań technicznych niż w projekcie oraz odmiennych warunków geologicznych), odpowiednio: 387 dni i 567 dni. Stan zaawansowania inwestycji na tle obowiązujących harmonogramów budowy wynosił odpowiednio 100% (za wyjątkiem zaległych prac wynikających ze świadectwa przejęcia), 92% oraz 93,5% (pozostały prace, których nie można było wykonać wcześniej). Jednocześnie nie wystąpiły przypadki zahamowania robót z powodu błędnej koordynacji robót w zakresie branżowym, wstrzymania robót przez wykonawcę, jak również żadne skutki nieterminowej realizacji inwestycji w tym kary, utrata gwarancji czy konieczność wykonywania robót dodatkowych). W dwóch⁸¹ z trzech umów na roboty budowlane nastąpiły zmiany harmonogramów przedłużających termin zakończenia inwestycji odpowiednio: z 09.12.2013 r. do 31.12.2014 r. (termin zmieniany dwukrotnie) i z 9.12.2013 r. do 30.06.2015 r. (termin zmieniany trzykrotnie).

Jak wyjaśnił, Zastępca Dyrektora Regionu CRI usuwanie usterek nie wpłynęło na wydłużenie terminu realizacji robót ani na zwiększenie kosztów budowy

- dla obszaru LCS Działdowo inwestycja była realizowana zgodnie z harmonogramem dla sześciu z ośmiu umów na roboty budowlane. Dla trzech umów

⁷⁸ Specyfikacje Techniczne Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych.

⁷⁹ Dotyczącej LCS Malbork (Jurkowice)

⁸⁰ Dotyczących LCS Iława i LCS Malbork

⁸¹ Dotyczących LCS Iława i LCS Malbork

wystąpiły opóźnienia w realizacji harmonogramów odpowiednio: 600 dni i 100 dni, a dla jednego z kontraktów zamawiający odstąpił od umowy z winy wykonawcy⁸². Przyczynami opóźnień było m.in. występowanie gruntów nienośnych, wadliwa dokumentacja, kolizje z planowanymi lub prowadzonymi równocześnie inwestycjami, jak również z uwagi na ekshumację szczątków z mogiły z okresu II wojny światowej. Stan zaawansowania inwestycji na tle obowiązujących harmonogramów budowy dla 6 z 8 umów wynosi 100% natomiast dla dwóch, dla których roboty były w toku odpowiednio 66,25% i 84,23%. Jednocześnie nie wystąpiły przypadki zahamowania robót z powodu błędnej koordynacji robót w zakresie branżowym, jak również wstrzymania robót przez wykonawcę. Ponadto dla jednej umowy w związku z nieterminową realizacją inwestycji naliczono kary dla wykonawcy w łącznej kwocie 57.178,0 tys. zł. Nie wystąpiły przypadki utraty gwarancji na maszyny i urządzenia. Konieczność wykonywania robót dodatkowych wystąpiła dla 3 z 8 umów na roboty m.in. w związku z wykonaniem robót w zakresie elektroenergetyki, wymianą gruntu i wzmocnienia podłoża oraz ochrona fizyczną terenów budowy na łączną kwotę 909.740,0 tys. zł netto. W 2 z 8 umów na roboty budowlane nastąpiły zmiany harmonogramów przedłużających termin zakończenia inwestycji odpowiednio z 24.02.2012 r. do 24.11.2013 r. (termin zmieniany trzykrotnie) oraz w trakcie procedowania jest zmiana z 24.06.2015 r. do 30.09.2015 r. (termin zmieniany po raz pierwszy).

Jak wyjaśnił Dyrektor Regionu CRI usterki wymienione w protokołach odbiorów technicznych usuwane były przez Wykonawcę sukcesywnie, w większości przypadków w terminie wskazanym przez Komisję. Kierownik budowy pisemnie powiadamiał Inżyniera Projektu o fakcie usunięcia usterek, a Komisja powołana przez Inżyniera dokonywała sprawdzenia prawidłowego ich usunięcia. Usunięcie usterek i niedoróbek na żadnym z realizowanych kontraktów nie przyczyniło się do wydłużenia terminu realizacji robót oraz nie wpłynęło na zwiększenie kosztów inwestycji.

(dowód: akta kontroli str. 4091-4231)

Dla jednego z sześciu badanych zadań, dotyczącego obszaru LCS Ciechanów, wystąpiły przypadki wstrzymania robót przez wykonawcę odpowiednio:

1. dla Kontraktu LCS Ciechanów 1A (wydłużono czasu na ukończenie kontraktu o 31 dni) ze względu na:
 - a) konieczność wykonania dodatkowego wzmocnienia podłoża nasypu kolejowego na długości 240m (wystąpienie torfów w podłożu gruntowym) wykonawca był zmuszony wstrzymać prace na tym odcinku na okres 90 dni,
 - b) brak możliwości zastosowania kruszywa staro użytecznego do wykonania dolnej warstwy tłucznia wykonawca został zmuszony do wstrzymania prac na okres 60 dni (zorganizowanie dodatkowych dostaw materiałów),
 - c) konieczność modyfikacji technologii wykonania przyczółków dwóch obiektów mostowych wykonawca został zmuszony do wstrzymania prac na tych obiektach na okres 90 dni.
2. dla kontraktu LCS Ciechanów 2A (wydłużono czasu na ukończenie kontraktu o 44 dni) ze względu na:
 - a) brak możliwości realizowania dostaw materiałów zgodnie z założeniami z powodu wprowadzenia przez zarządcę dróg powiatowych w Ciechanowie zakazu poruszania się po drogach powiatowych pojazdów o masie powyżej 15t,
 - b) kolizję ustroju obiektu w km 96,867 z siecią trakcyjną – konieczność usunięcia kolizji,

⁸² W wyniku postępowań przetargowych podpisano 2 umowy z nowymi wykonawcami.

3. dla kontraktu LCS Ciechanów 2B 2A (wydłużono czasu na ukończenie kontraktu o 189 dni) ze względu na:
 - a) brak możliwości realizowania dostaw materiałów zgodnie z założeniami z powodu wprowadzenia przez zarządcę dróg powiatowych w Ciechanowie zakazu poruszania się po drogach powiatowych pojazdów o masie powyżej 15t,
 - b) znacząco odmiennie od zakładanych w projektach warunki gruntowo – wodne (konieczność modyfikacji technologii robót),
 - c) bardzo obfite opady atmosferyczne w lipcu i sierpniu 2011 r.,
4. dla kontraktu LCS Ciechanów 2C (wydłużono czasu na ukończenie kontraktu o 48dni) ze względu na:
 - a) brak możliwości realizowania dostaw materiałów zgodnie z założeniami z powodu wprowadzenia przez zarządcę dróg powiatowych w Ciechanowie zakazu poruszania się po drogach powiatowych pojazdów o masie powyżej 15t,
 - b) znacząco odmiennie od zakładanych w projektach warunki gruntowo – wodne (konieczność modyfikacji technologii robót),
 - c) bardzo obfite opady atmosferyczne w lipcu i sierpniu 2011 r.,
5. dla kontraktu LCS Ciechanów 2D (wydłużono czasu na ukończenie kontraktu o 89 dni) ze względu na:
 - a) znacząco odmiennie od zakładanych w projektach warunki gruntowe przy drogach dojazdowych do dwóch obiektów – konieczność modyfikacji dokumentacji i technologii robót,
 - b) konieczność zmiany rodzaju barier energochłonnych na jednym obiekcie z powodu wymogów Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich,
6. dla kontraktu LCS Ciechanów 1B (wydłużono czasu na ukończenie kontraktu o 61 dni) ze względu na:
 - a) wprowadzenie przez Zamawiającego zakazu prowadzenia prac torowych i okołotorowych w czerwcu 2012 r. został zmuszony do wstrzymania prac na okres 23 dni,
 - b) znacząco odmiennie od zakładanych w projektach warunki gruntowo – wodne na kilku fragmentach linii kolejowej (konieczność modyfikacji technologii robót) został zmuszony do wstrzymania prac na sumaryczny okres 31 dni,
 - c) konieczność uzupełnienia projektów wykonawczych o szczegółowe rozwiązania dot. kilku fragmentów prac,
7. dla kontraktu LCS Ciechanów 2Fa (wydłużono czasu na ukończenie kontraktu o 304 dni) ze względu na brak możliwości prowadzenia prac w związku ze stwierdzonymi w toku realizacji odmiennymi geotechnicznymi warunkami na obiekcie 109,984, konieczność opracowania dokumentacji zamiennej.
8. dla kontraktu LCS Ciechanów 2G (wydłużono czasu na ukończenie kontraktu o 459 dni) ze względu na brak możliwości prowadzenia prac z uwagi na istotne odmiennie warunki wodno-gruntowe od przyjętych w dokumentacji projektowej układu drogowego i obiektu inżynierskiego kolizje wielobranżowe z robotami mostowymi, konieczność opracowania dokumentacji dla wiaduktu kolejowego w km 97,590, wykonawca wystąpił z roszczeniem terminowym. W dniu 28.08.2013 r. zawarto aneks terminowy nr 90/117/01/0037/11/Z/I przedłużający czas realizacji do dnia 30.05.2014, w dniu 27.02.2014 zawarto kolejny aneks wydłużający czas realizacji do dnia 30.11.2014 r. Wykonawca wniósł roszczenie o dodatkową płatność z tytułu kosztów ogólnych i pośrednich poniesionych w okresie przedłużenia umownego Czasu na Ukończenie w kwocie 2.918.62 tys. zł, które jak wyjaśnił Dyrektor Regionu Północnego, było w trakcie rozpatrywania.
9. dla kontrakt LCS Ciechanów 2Ea (wydłużono czasu na ukończenie kontraktu o 287 dni) ze względu na brak możliwości prowadzenia robót budowy murów oporowych wiaduktu drogowego w km 113,538 w związku z nieusuniętą kolizją z gazociągami średniego ciśnienia (wykonawca wystąpił z roszczeniem terminowym).

W dniu 30.09.2014 r. zawarto aneks terminowy 90/117/0017/01/13//I zmieniający termin zakończenia kontraktu na dzień 20.01.2015 r., w dniu 4.03.2015 zawarto kolejny aneks terminowy nr 90/117/0017/02/13//I przedłużający czas realizacji do dnia 15.07.2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 4091-4231)

3.4. System monitoringu w Spółce PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. został stworzony na podstawie Uchwały nr 1012/2013 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A z dnia 26 listopada 2013 r. w sprawie przyjęcia „Regulaminu monitoringu procesów inwestycyjnych w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”. Na podstawie Uchwały nr 362/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie przyjęcia Regulaminów Organizacyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala i Centrum Realizacji Inwestycji, w Regionie Północnym powstała komórka organizacyjna ds. jakości i laboratoriów dla Regionu. W wyniku zmian organizacyjnych w Spółce (od 15.06.2015 r.) jak wyjaśnił Dyrektor Regionu Północnego, zespół ds. jakości i laboratoriów został przeniesiony do nowoutworzonego Biura Audytu i Jakości Centrali Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

(dowód: akta kontroli str. 3699-3725)

W ramach poszczególnych zadań system monitoringu jakości wykonanych robót przedstawiał się następująco:

W przypadku odcinka Kościerzyna – Gdynia, zasady oraz wymagania dot. kontroli jakości robót dla Etapu I zostały opisane w subklauzuli 4.9. oraz w subklauzuli 7.10 Umowy nr 90/105/0036/11/Z/I, a także opisane w Programie funkcjonalno – użytkowym w Tomie I – Część ogólna będącym załącznikiem do SIWZ. Monitoring na Projekcie jak wyjaśnił Dyrektor Regionu Północnego prowadzony jest w sposób ciągły przez Kierownika Kontraktu (wizyty na budowie, udział w Radach Budowy), a także przez Zespół Inżyniera. Inspektorzy Nadzoru podczas codziennych pobytów na budowie pracowników (Zespołu Inżyniera Projektu) prowadzą nadzór nad jakością wykonywanych robót, jak również przeprowadzają kontrolę zgodności wykonywanych robót z projektami wykonawczymi oraz jakość prac. Drastyczne naruszenia jakościowe były wpisywane do Dziennika Budowy. Przy małych uchybieniach uwagi przekazywano bezpośrednio na placu budowy słownie do kierowników robót i wdrażano przez kierowników robót poszczególnych branż do realizacji. Podczas dokonywanych odbiorów częściowych - robót zakrytych sporządzane były protokoły, w których również określano jakość. W przypadku braku odpowiedniej jakości protokoły były podpisywane lub sporządzane tzw. protokoły negatywne. Efektem prowadzonych kontroli była widoczna poprawa jakości prowadzonych robót, a w wyniku przeprowadzonej jednej z kontroli przez zespół ds. jakości i laboratoriów z Regionu, Wykonawca robót zakresu rozszerzonego na polecenie Inżyniera dokonał zmiany laboratorium budowlanego wykonującego badania gruntu, kruszyw oraz kontroli jakości betonu;

W przypadku odcinka Bydgoszcz-Tczew jak wyjaśnił Dyrektor Regionu Północnego monitoring jakości na projekcie był prowadzony z ramienia zamawiającego, na bieżąco, bezpośrednio przez Inspektorów nadzoru (wizyty na budowie, udział w Radach Budowy). Inspektorzy Nadzoru podczas pobytów na budowie prowadzili nadzór nad jakością wykonywanych robót jak również przeprowadzali kontrolę zgodności wykonywanych robót z projektami wykonawczymi oraz jakości prac. Drastyczne naruszenia jakościowe były wpisywane do dziennika robót. Przy małych uchybieniach uwagi były przekazywane bezpośrednio na placu budowy (ustnie) do kierownika budowy/kierowników robót i wdrażane bezpośrednio. Podczas dokonywanych odbiorów eksploatacyjnych/odbiorów robót zanikających

sporządzane były protokoły, w których określana była jakość wykonanych robót. W przypadku braku odpowiedniej jakości protokoły nie były podpisywane lub sporządzane były tzw. protokoły negatywne;

W przypadku LCS-ów jak wyjaśnił Dyrektor Regionu CRI nadzór nad jakością wykonywanych robót pełni Inżynier Projektu w oparciu o zatwierdzony Program Zapewnienia Jakości. Nadzór prowadzony był w sposób ciągły. Wszystkie materiały przed wbudowaniem uzyskały akceptację Inżyniera Zaopatrzenia i Jakości materiałów. Ponadto roboty były odbierane m.in. pod względem jakościowym i ilościowym przez Inspektorów Nadzoru poszczególnych branż. System monitoringu jakości wykonywanych robót określił Inżynier Projektu w „Organizacji i metodologii usługi nadzoru”. Monitoring jakości polegał na weryfikacji zgodności dokumentów dot. jakości materiałów dostarczanych przez Wykonawcę robót na budowę z wymaganiami STWiORB. Ponadto dokonywano sprawdzeń jakości robót (również zgodności z STWiORB) w terenie (odbioru części robót, odbioru robót ulegających zakryciu). W ich efekcie wielokrotnie stwierdzano usterki w wykonanych robotach. Wykonawca otrzymywał w takim przypadku terminowe polecenie usunięcia usterki. Efektem było usunięcie nieprawidłowości, co każdorazowo stwierdzała powołana do tego celu komisja.

(dowód: akta kontroli str. 3699-3725)

3.5. Zakończone inwestycje lub poszczególne obiekty budowlane dla wszystkich z sześciu zadań jak wyjaśnił Zastępca Dyrektora Regionu Północnego m.in. z związku z zachowaniem ciągłości ruchu były oddawane do użytku sukcesywnie.

(dowód: akta kontroli str. 4091-4231)

Na podstawie badania próby 10 dzienników budowy, dla pięciu⁸³ z sześciu kontrolowanych zadań, dobranych w sposób celowy (pierwszy oraz ostatni dziennik budowy) w każdej specjalności budowlanej, dla obiektu inżynierskiego, którego realizacja wykazuje największe opóźnienia lub najmniejsze zaawansowanie rzeczowe ustalono, że prawidłowo dokumentowano w nich następujące czynności:

- rozpoczęcie robót budowlanych;
- odbioru robót budowlanych ulegających zakryciu;
- sprawdzanie jakości wykonywanych robót;
- uczestnictwo w próbach i odbiorach technicznych instalacji i urządzeń;
- potwierdzanie faktycznie wykonanych robót.

Ponadto na podstawie analizy wybranej dokumentacji (46 sztuk dokumentów) dotyczącej odcinka Bydgoszcz-Tczew w szczególności: oświadczeń o przejęciu obowiązków kierownika budowy i protokołów: przekazania wykonawcy terenu budowy, odbioru robót ulegających zakryciu, odbioru eksploatacyjnego i odbioru końcowego jak również dokumentów świadczących o uczestnictwie w próbach i odbiorach technicznych instalacji i urządzeń, ustalono, że ww. czynności były prawidłowo dokumentowane.

(dowód: akta kontroli str. 4232-4444)

Na podstawie wybranych celowo 10 odbiorów technicznych, dla każdego z sześciu badanych zadań, ustalono, że w przypadku odcinka:

- Kościerzyna – Gdynia jak wyjaśnił Zastępca Dyrektora Regionu Północnego dla realizacji kontraktu (etap I) nie były wymagane odbioru techniczne, ponieważ roboty prowadzone były na zgłoszenie, natomiast uzyskane pozwolenia na budowę dla peronów nie wymagały uzyskania pozwoleń na użytkowanie WINB84. Roboty na kontrakcie (w zakresie rozszerzonym) jeszcze trwały.

⁸³ Linii nr 201 Kościerzyna – Gdynia, linii E 65/C-E 65 obszar LCS Ciechanów, linii E 65/C-E 65 obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia, linii E 65/C-E 65 obszar LCS Iława, LCS Malbork oraz linii E 65/C-E 65 obszar LCS Działdowo

⁸⁴ Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego.

- Bydgoszcz – Tczew w zakresie realizowanych umów na roboty od wniosku o dokonanie odbioru technicznego do jego odbioru minęło od 1 do 4 dni. Wszystkie odbiory udokumentowano protokołami zawierającymi wykazy stwierdzonych usterek oraz wykazem robót pozostałych do wykonania (wraz z terminem ich wykonania). Usuwanie usterek nie przyczyniło się do późnienia oddania obiektu do użytkowania.

Zastępca Dyrektora Regionu Północnego wyjaśnił, że roboty realizowane w ramach projektu nie wymagały zgłoszenia do odbioru przez WINB. Realizowane umowy zostały zakończone i odebrane protokołami odbioru technicznego i nie wymagały uzyskania ostatecznej decyzji administracyjnej o pozwoleniu na użytkowanie.

W przypadku obszaru LCS Ciechanów w zakresie realizowanych umów na roboty od wniosku o dokonanie odbioru technicznego do jego odbioru minęło od 1 do 14 dni. Wszystkie odbiory udokumentowano protokołami zawierającymi wykazy stwierdzonych usterek natomiast nie zawierały robót pozostałych do wykonania. Usuwanie usterek w 7 na 10 badanych przypadków przyczyniło się do opóźnienia oddania obiektu do użytkowania, odpowiednio w 5 przypadkach o 25 dni (dla kontraktu 2C) oraz w 2 przypadkach o 181 dni (dla kontraktu 2B). Wnioski do WINB o wydanie decyzji o pozwolenie na użytkowanie Inżynier kontraktu (bądź osoba odpowiedzialna za jego złożenie) kierowała w okresie od 58 dni do 488 dni. Od daty skierowania wniosku do wydania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie przez WINB minęło od 27 do 293 dni.

Dyrektor Regionu CRI wyjaśnił, że od początku prowadzenia robót budowlanych były prowadzone „pod ruchem”. Ponadto wskazał, że nie w każdym przypadku protokół odbioru technicznego był wymagany przez WINB jako załącznik do wniosku o wydanie pozwolenia na użytkowanie. Ustawa Prawo budowlane zalicza tory (linie kolejowe) i urządzenia kolejowe do obiektów, dla przebudowy, których nie była wymagana decyzja o pozwoleniu na budowę. W przypadku modernizacji ww. linii powyższe przepisy nie znalazły zastosowania i zgodnie z przekazanym zespołowi projektu poleceniem, sporządzone zostały wnioski o wydanie decyzji o pozwoleniach na budowę. Decyzje uzyskano i roboty były wykonywane na ich podstawie. Jednocześnie został nałożony na inwestora obowiązek uzyskania pozwoleń na użytkowanie odcinków linii kolejowej. Z informacji przekazanych zespołowi projektu, wynikało, iż decyzja o konieczności pozyskiwania pozwoleń na budowę na przebudowę torów i urządzeń kolejowych zapadła na szczeblu ministerialnym. Nie dokonano żadnych zmian w ustawie. Natomiast decyzja, o tym, że linia kolejowa Warszawa – Gdańsk miała być modernizowana „pod ruchem” nie została zmieniona. Z informacji przekazanych zespołowi projektowemu wynika natomiast, że PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. była rozliczana przez odpowiednie ministerstwa (które w toku realizacji inwestycji nadzorowały modernizację linii kolejowej Warszawa – Gdańsk) z oddawania do ruchu poszczególnych odcinków linii, najpierw w związku z EURO 2012, a następnie w związku z zakupem taboru „Pendolino”.

W przypadku obszaru LCS Gdańsk i LCS Gdynia w zakresie realizowanych umów na roboty od wniosku o dokonanie odbioru technicznego do jego odbioru minęło od 101 dni do 273 dni. Wszystkie odbiory udokumentowano protokołami zawierającymi wykazy stwierdzonych usterek natomiast nie zawierały robót pozostałych do wykonania. Usuwanie usterek nie przyczyniło się do późnienia oddania obiektu do użytkowania. Wnioski do WINB o wydanie decyzji o pozwolenie na użytkowanie Inżynier kontraktu (bądź osoba odpowiedzialna za jego złożenie) kierowała w okresie od 55 do 169 dni od dokonania protokolarnego odbioru robót. Od daty

skierowania wniosku do wydania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie przez WINB minęło od 7 do 30 dni.

Zastępca Dyrektora Regionu Północnego wyjaśnił, że w imieniu inwestora o wszystkie wystąpienia oraz dokumentację niezbędną dla uzyskania pozwolenia na użytkowanie występował kierownik budowy, posiadający stosowne imienne upoważnienia. Wskazał, że odbioru końcowego nie posiadała stacja Gdańsk Wrzeszcz wraz z przyległymi szlakami, których planowany odbiór planowano na czerwiec 2015 r. Odcinki linii kolejowej były oddawane do ruchu przed uzyskaniem pozwolenia na użytkowanie, ponieważ w pozwoleniu na budowę zostały zaliczone do kategorii XXV (zgodnie z wytycznymi WINB obiekty tej kategorii nie musiały posiadać ostatecznego pozwolenia na użytkowanie przed przystąpieniem do użytkowania).

W przypadku obszaru LCS Ława i LCS Malbork w zakresie realizowanych umów na roboty od wniosku o dokonanie odbioru technicznego do jego odbioru minęło od 4 do 43 dni. Wszystkie odbiory udokumentowano protokołami zawierającymi wykazy stwierdzonych usterek jak również wykazem robót pozostałych do wykonania. Usuwanie usterek nie przyczyniło się doóźnienia oddania obiektu do użytkowania. Wnioski do WINB o wydanie decyzji o pozwolenie na użytkowanie Inżynier kontraktu (bądź osoba odpowiedzialna za jego złożenie) kierowała w okresie od 0 dni do 119 dni od dokonania protokolarnego odbioru robót natomiast dla 4 badanych przypadków przed datą protokolarnego odbioru robót. Od daty skierowania wniosku do wydania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie przez WINB minęło od 7 do 22 dni a dla jednego przypadku z uwagi na decyzję WINB o uzupełnieniu wniosku 119 dni.

Dyrektor Regionu CRI wyjaśnił, że wnioski do WINB składał inwestor a linia cały czas była eksploatowana i nie była wyłączana z ruchu. Procedowano odbiory końcowe dla całego obszaru LCS Malbork natomiast dla LCS Ława pozyskano wszystkie niezbędne decyzje o pozwoleniu na użytkowanie. Dla obszaru LCS Malbork zgłaszane były do WINB tylko nowe obiekty (wiadukty, mosty, perony) a dla pozostałych części zmodernizowanej infrastruktury kolejowej (tory, urządzenia sterowania ruchem) planowano złożyć zawiadomienia o zakończeniu robót. Na obszarze LCS Malbork i LCS Ława wszystkie odcinki linii kolejowych były oddawane do ruchu na podstawie podpisanych protokołów technicznych przed podpisaniem protokołów odbioru technicznego. Odcinki linii kolejowej były oddawane do ruchu przed uzyskaniem pozwolenia na użytkowanie, ponieważ w pozwoleniu na budowę zostały zaliczone do kategorii XXV.

W przypadku obszaru LCS Działdowo w zakresie realizowanych umów na roboty od wniosku o dokonanie odbioru technicznego do jego odbioru minęło od 1 do 171 dni. Wszystkie odbiory udokumentowano protokołami w trzech przypadkach zawierającymi wykazy stwierdzonych usterek (pozostałe wskazują na ich brak). Protokoły nie zawierały zapisów dotyczących robót pozostałych do wykonania. Usterki dotyczyły m.in. regulacji sygnalizatorów, awarii oświetlenia i szafy TRG zasilającej. Usuwanie usterek w jednym przypadku przyczyniło się doóźnienia oddania obiektu do użytkowania o 210 dni. Wnioski do WINB o wydanie decyzji o pozwolenie na użytkowanie Inżynier kontraktu (bądź osoba odpowiedzialna za jego złożenie) kierowała w okresie od 3 do 44 dni od dokonania protokolarnego odbioru robót (dla 3 przypadków) natomiast dla 7 został on złożony przed dokonaniem odbioru. Od daty skierowania wniosku do wydania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie przez WINB minęło od 2 do 28 dni, z czego w jednym przypadku 176 dni.

Zastępca Dyrektora Regionu CRI na pytanie czy wystąpiły przypadki oddania do ruchu odcinków wybudowanych linii kolejowych, przed uzyskaniem ostatecznej

decyzji o pozwoleniu na użytkowanie wskazał, że dla kontraktu nr 1 na szlaku Mława – Iłowo nie uzyskano pozwolenia na użytkowanie i zwrócono materiały do poprawy a dla kontraktu nr 2 (dla obiektu WD-175,885) nie uzyskano odbiorów technicznych jak i pozwolenia na użytkowanie z uwagi na administracyjną procedurę przy ekshumacji zbiorowego grobu z II wojny światowej na drodze dojazdowej do obiektu, która jest w trakcie budowy. Odcinki linii kolejowej były oddawane do ruchu przed uzyskaniem pozwolenia na użytkowanie, ponieważ w pozwoleniu na budowę zostały zaliczone do kategorii XXV.

(dowód: akta kontroli str. 4445-4699, 5427-5435)

Ponadto Dyrektor Regionu CRI wyjaśnił, że:

- w przypadku obszaru LCS Iława i LCS Malbork niekompletny wniosek do WINB w Gdańsku złożono w dniu 21.10.2014 r. Niekompletność wniosku stwierdził wnioskodawca i wystąpił o zawieszenie postępowania. Organ zwrócił się do Inwestora o uzupełnienie wniosku po dwunastu dniach od daty wpływu wniosku do organu. Uzupełniony wniosek z prośbą o odwieszenie złożono po 93 dniach. Termin poprawienia i uzupełnienia dokumentów był uzależniony tylko od Wykonawcy robót (dotyczyło map, odbiorów technicznych odwodnienia i odbiorów technicznych przy udziale użytkownika obiektów).
- w przypadku obszaru LCS Ciechanów uzyskanie dokumentacji niezbędnej do pozyskania pozwolenia na użytkowanie leżało w gestii Wykonawcy. Wykonawca był również upoważniony i zobligowany do uzupełniania dokumentacji o ewentualne wymagane uzupełnienia WINB. Inwestor nie miał wpływu na czas zatwierdzania inwentaryzacji geodezyjnej, był on zależny wyłącznie od możliwości Ośrodków Geodezyjnych. Głównie z tego faktu wynikały wydłużenia czasu koniecznego do skompletowania dokumentacji do wniosku o wydanie pozwolenia na użytkowanie;
- w przypadku obszaru LCS Działdowo pozwolenie na użytkowanie dla wiaduktu kolejowego w km 147,200 zostało wydane na wniosek z dnia 19.06.2012 r. (w dniu 03.07.2012 r. dla toru nr 2 a w dniu 12.12.2012 r. dla toru nr 1). Konieczność wydania więcej niż jednego pozwolenia dla obiektu mostowego wynika z technologii budowy wiaduktów kolejowych dla czynnych linii kolejowych, na których utrzymuje się ruch kolejowy w trakcie prowadzenia budowy wiaduktu. Wnioski były kompletne i nie wymagały uzupełnienia.

(dowód: akta kontroli str. 5427-5435)

Dla sześciu badanych zadań w zakresie przedstawiania Inżynierowi Kontraktu do weryfikacji niezbędnych dokumentów umożliwiające wystąpienie do Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego o wydanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie, nadzorze sprawowanym przez Inżyniera Kontraktu oraz nadzorze inwestora nad Inżynierem Kontraktu, odpowiednio dla poszczególnych zadań, Dyrektor Regionu CRI wyjaśnił, że dla:

- odcinka Kościerzyna – Gdynia przy zadaniu realizowanym w ramach Etapu I nie było wymagane wystąpienie do Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego o wydanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie. Rozszerzony zakres rzeczowego kontraktu był w trakcie realizacji. Nadzór sprawowany przez Inżyniera Projektu właściwie przeciwdziałał usterkom w wykonaniu robót budowlano-montażowych. Usterki, wymieniane w protokołach odbioru Wykonawca sukcesywnie usuwał. Do 26.06.2015 r. żadne z realizowanych zadań nie zostało odebrane przez Zamawiającego, wobec powyższego nie zaistniała sytuacja, w której odebrano ostatecznie inwestycję, o jakości niższej (parametry) niż założono w dokumentacji projektowej i specyfikacjach technicznych w związku, z tym nie obciążono Wykonawcy żadnym

- odszkodowaniem z tego tytułu. Zamawiający nie przewidywał sytuacji, w której odebrano by inwestycje o jakości niższej (parametry) niż założono w dokumentacji projektowej i specyfikacjach technicznych. Kierownik Kontraktu właściwie egzekwował wykonanie obowiązków Inżyniera Projektu. Zmiany na tym stanowisku jakie miały dotychczas miejsce nie miały wpływu na skuteczność nadzoru sprawowanego w imieniu Inwestora. Ponadto Zamawiający egzekwował od Inżyniera Projektu kontrolowanie rozliczeń budowy i fakturowania przez Wykonawców robót i dostawców. Zakres tych obowiązków wynikał wprost z zawartej z Inżynierem Projektu umowy. W Opisie Przedmiotu Zamówienia wskazano obowiązki Inżyniera w zakresie nadzoru nad realizacją inwestycji polegające na zarządzaniu rzeczowo – finansowym realizowanym projektem, a w szczególności na kompleksowej obsłudze umowy na projektowanie i roboty w zakresie jej rozliczania, monitoringu i sprawozdawczości rzeczowo-finansowej,
- odcinka Bydgoszcz-Tczew roboty w ramach zadania nie wymagały uzyskiwania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie jak również nie było Inżyniera Kontraktu. Dla badanej inwestycji nie wystąpiły przypadki ostatecznego odebrania inwestycji o jakości niższej niż założono w dokumentacji projektowej i specyfikacjach technicznych. Nadzór był sprawowany przez inspektorów nadzoru, wobec których Naczelnik egzekwował wykonywanie obowiązków w sposób właściwy. Zmiany na stanowisku Naczelnika działu nie miały wpływu na skuteczność nadzoru sprawowanego w imieniu inwestora a kontrola rozliczenia budowy oraz fakturowania robót przez wykonawców należała do Inwestora.
 - obszaru LCS Ciechanów wykonawca dla 5 z 10 realizowanych projektów niezwłocznie po dopełnieniu wszystkich formalności przekazał Inżynierowi Kontraktu dokumentację powykonawczą umożliwiającą uzyskanie pozwoleń na użytkowanie. Dwa z realizowanych kontraktów było w trakcie realizacji natomiast w przypadku trzech pozostałych odpowiednio przekazana dokumentacja: dla kontraktu z przyczyn niezależnych od wykonawcy nie umożliwiała uzyskania pozwoleń na użytkowanie (w związku ze zmianą zagospodarowania terenu powodującą dezaktualizację inwentaryzacji geodezyjnej), opóźnieniem 18 miesięcznym z uwagi na kłopoty finansowe wykonawcy (ogłosił on upadłość układową) a dla jednego kontraktu dokumentacja została przekazana natomiast z uwagi na problemy na styku z zakresem innego kontraktu oraz trwające roboty odwodnieniowe (będące przedmiotem innej umowy) nie jest możliwe obecnie uzyskanie pozwoleń na użytkowanie. W związku z powyższym PKP PLK S.A. przygotowywało zamówienie na prace polegające na scaleniu dokumentacji powykonawczej celem uzyskania brakujących pozwoleń na użytkowanie. Ponadto wskazał, że nadzór sprawowany przez Inżyniera Kontraktu właściwie przeciwdziałał usterkom w wykonywaniu robót budowlano-montażowych. Nie wystąpiły przypadki odebrania inwestycji o niższej jakości niż założono w dokumentacji projektowej i specyfikacjach technicznych. Kierownik Projektu właściwie egzekwował wykonanie obowiązków Inżyniera Projektu. Zmiany lub przerwy na stanowisku Kierownika Projektu nie miały wpływu na skuteczność nadzoru sprawowanego w imieniu Inwestora. Inwestor egzekwował od Inżyniera Projektu kontrolowanie rozliczeń budowy i fakturowania przez wykonawców robót. Kontrakty nie przewidywały płatności za dostawy materiałów. Inżynier Projektu kontrolował rozliczenia budowy zgodnie z warunkami umowy między Inwestorem i Wykonawcą usługi nadzoru.
 - obszaru LCS Gdańsk i LCS Gdynia wykonawcy robót przedstawili Inżynierowi Projektu niezwłocznie po dopełnieniu wszelkich wymaganych przepisami formalności dokumentację powykonawczą umożliwiającą uzyskanie pozwoleń na użytkowanie. Uzyskano wszystkie niezbędne decyzje o pozwoleniu na użytkowanie dla obiektów, dla których były one wymagane a nadzór sprawowany

przez Inżyniera Kontraktu właściwie przeciwdziałal usterkom w wykonaniu robót budowlano-montażowych. Nie wystąpiły przypadki, w których odebrano ostatecznie inwestycję, o jakości niższej (parametry) niż założono w dokumentacji projektowej i specyfikacjach technicznych a Kierownik Projektu właściwie egzekwował wykonanie obowiązków Inżyniera Kontraktu. Zmiany na stanowisku Kierownika Projektu nie miały wpływu na skuteczność nadzoru sprawowanego w imieniu Inwestora. Inwestor egzekwował od Inżyniera Projektu kontrolowanie rozliczeń budowy i fakturowania przez wykonawców robót. Kontrakty nie przewidywały płatności za dostawy. Inżynier Projektu kontrolował rozliczenia budowy zgodnie z warunkami umowy między Inwestorem i Wykonawcą usługi nadzoru.

– obszaru LCS Ława i LCS Malbork odpowiednio:

- a) dla LCS Ława wykonawca przedstawiał Inżynierowi Projektu do weryfikacji niezbędne dokumenty umożliwiające wystąpienie do WINB o wydanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie z wyprzedzeniem umożliwiającym przeprowadzenie kontroli obowiązkowej w terminie poprzedzającym planowane dokonanie odbioru technicznego/eksploatacyjnego i uzyskano niezbędne decyzje o pozwoleniu na użytkowanie. Nadzór sprawowany przez Inżyniera Projektu właściwie przeciwdziałal usterkom w wykonaniu robót budowlano-montażowych. Nie wystąpiły przypadki, w których odebrano ostatecznie inwestycję, o jakości niższej (parametry) niż założono w dokumentacji projektowej i specyfikacjach technicznych. Kierownik Kontraktu właściwie egzekwował postanowienia Umowy z Inżynierem Projektu. Na obszarze LCS Ława w okresie trwania projektu nie było zmian na stanowisku Kierownika Kontraktu. Ponadto Inwestor egzekwował od Inżyniera kontrolowanie rozliczeń budowy. Inżynier wykonywał swoje obowiązki na podstawie Umowy, warunków kontraktowych FIDIC oraz warunków kwalifikowalności robót opracowanych przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Zespół każdorazowo weryfikował poprawność wystawienia PŚP pod względem merytorycznym i finansowym;
- b) dla LCS Malbork wykonawca nie przekazywał w wymaganym terminie dokumentacji umożliwiającej wystąpienie do WINB celem uzyskania zgody na użytkowanie nowo zbudowanych obiektów inżynierskich, co skutkowało nałożeniem kar na Inwestora z tytułu nieprawego korzystania z obiektu. Inwestor uzyskał dotychczas wymagane pozwolenia na użytkowanie. Inwestor z wyprzedzeniem informował Inżyniera i Wykonawcę o konieczności uzyskania takich decyzji. Przyczyną ich późnego uzyskania było niedostarczenie przez Wykonawcę w terminie niezbędnych dokumentów. Nałożone przez WINB kary zostały sędowane na Inżyniera Projektu (zgodnie z Umową). Nadzór nad robotami działal właściwie – usterki były usuwane w nałożonych terminach. Nie wystąpił przypadek, w którym Inwestycja odebrana została w niższych parametrach niż zakładała dokumentacja projektowa i specyfikacje techniczne. Kierownik Kontraktu właściwie egzekwował postanowienia Umowy z Inżynierem Projektu. Na obszarze LCS Malbork w okresie trwania projektu nie było zmiany na stanowisku Kierownika Kontraktu. Inwestor egzekwował od Inżyniera kontrolowanie rozliczeń budowy. Inżynier wykonywał swoje obowiązki na podstawie Umowy, warunków kontraktowych FIDIC oraz warunków kwalifikowalności robót opracowanych przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Zespół każdorazowo weryfikował poprawność wystawienia PŚP pod względem merytorycznym i finansowym.

- obszaru LCS Działdowo wykonawcy niezwłocznie przedstawili Inwestorowi do weryfikacji niezbędne dokumenty umożliwiające wystąpienie do Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego o wydanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie, co umożliwiło uzyskanie niezbędne decyzje o pozwolenia na użytkowanie. Nadzór Inżyniera Projektu sprawnie i właściwie przeciwdziałał usterkom przy wykonaniu robót budowlano-montażowych i nie wystąpiły przypadki, w których odebrano ostatecznie inwestycję, o jakości niższej (parametry) niż założono w dokumentacji projektowej i specyfikacjach technicznych. Kierownik Kontraktu właściwie egzekwował wykonanie obowiązków Inżyniera Projektu, a zmiany lub przerwy na stanowisku Inżyniera Projektu nie miały wpływu na skuteczność sprawowanego nadzoru. Inwestor egzekwował od Inżyniera Projektu kontrolowanie rozliczeń budowy i fakturowania przez wykonawców robót i dostawców. Inżynier Projektu wykonywał swoje obowiązki w powyższym zakresie na podstawie umowy na nadzór inwestorski.
(dowód: akta kontroli str. 4670-4747)

3.6. Dla każdego z sześciu badanych zadań w zakresie efektów uzyskanych w wyniku realizacji inwestycji ustalono, że dla wszystkich zadań uzyskane parametry zgodne były z założeniami wskazanymi w projektach, w szczególności:

- w wyniku realizacji inwestycji uzyskano zwiększenie prędkości jazdy;
- wyeliminowano miejscowe ograniczenia prędkości, co spowodowało skrócenie czasu przejazdu;
- dopuszczono nacisk na oś 221 kN;
- nie wdrożono systemu ERTMS⁸⁵ dla żadnego z zadań z uwagi na to, że był on realizowany w ramach odrębnego projektu (w 5 z 6 zadań) a dla linii nr 131 Chorzów Batory – Tczew nie było planowane wdrożenie ww. systemu;
- zmodernizowano skrzyżowania dróg z linią kolejową.
(dowód: akta kontroli str. 4670-4779)

Efekty realizacji inwestycji dla poszczególnych sześciu zadań poddanych badaniu przedstawiały się następująco w przypadku:

- odcinka Kościerzyna – Gdynia zwiększono prędkości przejazdu o 20 - 30km/h (do dopuszczalnej prędkości 120 km/h), zlikwidowano częściowe ograniczenia prędkości, co spowodowało skrócenie czasu przejazdu o 6 minut⁸⁶ (realizacja projektu nie była jeszcze zakończona, planowana wartość parametru wynosi 9,5 minuty), oraz zmodernizowano 20 z 25 skrzyżowań dróg z linią kolejową jednopoziomowych i 12 z 33 skrzyżowań dwupoziomowych;
- odcinka Bydgoszcz-Tczew dla pociągów pasażerskich o 40 do 90 km/h (do dopuszczalnej prędkości 120km/h) a dla pociągów towarowych od 20 do 60 km/h (do dopuszczalnej prędkości 100km/h), wyeliminowano ograniczenia prędkości, co spowodowało skrócenie czasu przejazdu o od 5 do 22 minut oraz zmodernizowano 10 z 11 skrzyżowań dróg z linią kolejową;
- obszaru LCS Ciechanów dla pociągów pasażerskich o 80km/h (do 200 km/h przy zastosowaniu nowoczesnego taboru a dla taboru klasycznego o 40 km/h do 160 km/h) a dla pociągów towarowych o 40 km/h (do 120 km/h), wyeliminowano ograniczenia prędkości, co spowodowało skrócenie czasu przejazdu o ok. 15 do 18 minut oraz zmodernizowano 1 z 47 skrzyżowań dróg z linią kolejową;
- obszaru LCS Gdańsk i LCS Gdynia zwiększono prędkości przejazdu dla pociągów pasażerskich o 100km/h (do 200 km/h przy zastosowaniu nowoczesnego taboru, dla taboru klasycznego o 60 km/h do 160 km/h.) a dla pociągów towarowych o 50 km/h (do 120 km/h), wyeliminowano ograniczenia

⁸⁵ Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym

⁸⁶ Wg stanu na dzień 29.06.2015 r.

- prędkości, co spowodowało skrócenie czasu przejazdu o ok. 11 minut oraz zmodernizowano wszystkie 4 skrzyżowania dróg z linią kolejową;
- obszar LCS Łława i LCS Malbork zwiększono prędkości przejazdu dla pociągów pasażerskich o 40km/h (do 160 km/h) i o 50 km/h (do 120 km/h) dla pociągów towarowych, wyeliminowano ograniczenia prędkości, co spowodowało skrócenie czasu przejazdu o ok. 14 minut oraz zmodernizowano 3 skrzyżowania dróg z linią kolejową dla LCS Łława i wszystkie dla LCS Malbork (z jedno na dwupoziomowe);
 - obszar LCS Działdowo zwiększono prędkości przejazdu dla pociągów pasażerskich o 40km/h (do 160 km/h) a dla pociągów towarowych o 50 km/h (do 120 km/h), wyeliminowano ograniczenia prędkości, co spowodowało skrócenie czasu przejazdu o ok. 17 minut (dla pociągów kwalifikowalnych) i 8 minut (dla pociągów regionalnych) oraz zmodernizowano 10 z 41 istniejących skrzyżowań dróg z linią kolejową (z jedno na dwupoziomowe) a 31 zlikwidowano;
- (dowód: akta kontroli str. 4670-4779)

3.7. Z informacji udzielonych przez właściwych miejscowo Wojewódzkich Inspektorów Nadzoru Budowlanego (dalej: WINB"), w zakresie kontrolowania przez nich realizacji sześciu badanych zadań w okresie od 01.01.2011 r. do 31.06.2015 r. wynika, że:

- Kujawsko-Pomorski WINB w Bydgoszczy nie dokonywał kontroli inwestycji kolejowych leżących w jego właściwości tj. odcinka Bydgoszcz-Tczew, gdyż kontrole w powyższym zakresie zaplanowane zostały w III kwartale 2015 r.;
- Warmińsko-Mazurski WINB w Olsztynie w zakresie leżących w jego właściwościach inwestycji przeprowadził odpowiednio:
 - o w przypadku obszaru LCS Łława i LCS Malbork łącznie 99 obowiązkowych kontroli budowy (zgodnie z art. 59a ustawy Prawo budowlane), 47 kontroli sprawdzających wykonanie robót budowlanych pozostałych do wykonania związanych z obiektem po uzyskaniu pozwolenia na użytkowanie oraz 15 kontroli prowadzonych robót budowlanych (zgodnie z art. 84a ustawy Prawo budowlane). W zakresie kontroli prowadzenia robót budowlanych wnioski i zalecenia dotyczyły m.in. uzupełnienia planu BIOZ o wykaz osób zapoznanych, dostosowania przebudowy do zgodności z przepisami (dokonanie w projekcie stosownych zapisów i zmian), zabezpieczenia części robót przed dostępem osób trzecich i jak najszybsze skrócenie czasu tymczasowego użytkowania w celu uzyskania pozwolenia na budowę;
 - o w przypadku obszaru LCS Działdowo, łącznie 111 obowiązkowych kontroli budowy (zgodnie z art. 59a ustawy Prawo budowlane), 2 kontrole sprawdzające wykonanie robót budowlanych pozostałych do wykonania związanych z obiektem po uzyskaniu pozwolenia na użytkowanie oraz 6 kontroli prowadzonych robót budowlanych (zgodnie z art. 84a ustawy Prawo budowlane). W zakresie kontroli prowadzenia robót budowlanych wnioski i zalecenia dotyczyły m.in. opracowania nowego planu BIOZ, obowiązku dostarczenia kopii rysunków i opisów naniesionych w projekcie budowlanym dot. zmiany technologii prowadzenia robót oraz dostosowania obiektu (do czasu oddania do użytkowania) do zgodności z przepisami;
- Pomorski WINB w Gdańsku, łącznie w zakresie leżących w jego właściwościach inwestycji przeprowadził odpowiednio w przypadku:
 - o odcinka Kościerzyna – Gdynia łącznie 2 kontrole robót budowlanych (stwierdzono m.in. źle zabezpieczony plac budowy)
 - o odcinka Bydgoszcz – Tczew nie wykonywano kontroli
 - o obszaru LCS Gdańsk i LCS Gdynia łącznie 23 kontrole obowiązkowe oraz 20 kontroli robót. W zakresie kontroli prowadzenia robót budowlanych wnioski i

zalecenia dotyczyły m.in. nie dokonania zawiadomienia organu nadzoru budowlanego o zmianie kierownika budowy, braku wpisu w dzienniku budowy odnośnie m.in.: sprawowania nadzoru przez uprawnionego geologa, dokonaniu wytyczenia przez geodetę

- o obszarze LCS Ława i LCS Malbork 24 kontrole obowiązkowe i 23 kontrole robót w tym 15 postanowień o nałożeniu kar (m.in. za nielegalne użytkowanie). W zakresie kontroli prowadzenia robót budowlanych wnioski i zalecenia dotyczyły m.in. występowania miejscowych braków w oznaczeniu poziomym, braku wyznaczenia ciągów pieszych, nie posiadaniu przez inwestora dokumentacji dotyczącej wykonania dojścia do peronu (tymczasowe schody o konstrukcji drewnianej), niekompletnie opracowany plan BIOZ (nie spełnia wymagań art. 21a ust 2 ustawy Prawo Budowlane – brak aktualizacji).
- Mazowiecki WINB w Warszawie w zakresie leżących w jego właściwościach zadań, tj. obszarze LCS Działdowo nie przeprowadził żadnej kontroli, natomiast LCS Ciechanów przeprowadził łącznie 24 kontrole, w tym dziewięć obowiązkowych na wnioski inwestora o udzielenie pozwoleń na użytkowanie, w wyniku których wydano takie pozwolenia oraz 15 na wnioski skarżących.
(dowód: akta kontroli str. 4780-5426)

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

Ocena cząstkowa

Spśród sześciu objętych badaniem zadań jedno realizowano terminowo, a pięć z opóźnieniami, w tym 28 kontraktów na roboty realizowano z opóźnieniem od 31 do 600 dni, a 11 kontraktów zrealizowano terminowo.

4. Ocena realizacji zadań objętych WPIK w zakresie gospodarnego wydatkowania środków finansowych

Opis stanu faktycznego

4.1. Struktura nakładów planowanych i poniesionych dla badanych zadań przedstawiała się następująco:

- a. LCS Ciechanów: łączna planowana kwota inwestycji wynosiła 1.943.855,3 tys. zł netto, w tym 1.273.477,9 tys. zł z Funduszu Spójności (finansującego POliŚ), 545.776,2 tys. zł z budżetu państwa i 124.601,1 tys. zł z kredytu z Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Nakłady finansowe w kolejnych latach wynosiły 288.763,3 tys. zł przed 2011 r., 358 618,9 tys. zł w 2011 r., 304 807,2 tys. zł w 2012 r., 107.683,1 tys. zł w 2013 r., 98.881,6 tys. zł w 2014 r. i 9.122,1 tys. zł do 31.05.2015 r. Wykorzystanie wyniosło 60,1% pierwotnie planowanych nakładów i 97,5% wartości kosztorysowej inwestycji według inwestora;
- b. LCS Działdowo: łączna planowana kwota inwestycji wynosiła 1 097.032,9 tys. zł netto, w tym 649 524,0 tys. zł z Funduszu Spójności (finansującego POliŚ), 278 367,4 tys. zł z budżetu państwa i 169.141,4 tys. zł kredytu z Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Nakłady finansowe w kolejnych latach wynosiły 96 309,8 tys. zł przed 2011 r., 420.628,9 tys. zł w 2011 r., 197.696,3 tys. zł w 2012 r., 106 069,2 tys. zł w 2013 r., 74 299,4 tys. zł w 2014 r. i 20.599,9 tys. zł do 31.05.2015 r. Wykorzystanie wyniosło 83,5% pierwotnie planowanych nakładów i 97,5% wartości kosztorysowej inwestycji według inwestora;
- c. LCS Gdańsk i LCS Gdynia: łączna planowana kwota inwestycji wynosiła 948.723,6 tys. zł netto, w tym 529.957,0 tys. zł z Funduszu Spójności (finansującego POliŚ), 227.124,4 tys. zł z budżetu państwa i 191,6 tys. zł kredytu z Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Nakłady finansowe w kolejnych

- latach wynosiły 854,7 tys. zł przed 2011 r. 135.519,9 tys. zł w 2011 r., 261.919,4 tys. zł w 2012 r., 263.122,2 tys. zł w 2013 r., 159.269,4 tys. zł w 2014 r. i 53.774,9 tys. zł do 31.05.2015 r. Wykorzystanie wyniosło 92,2% pierwotnie planowanych nakładów i 96,5% wartości kosztorysowej inwestycji według inwestora.
- d. LCS Iława i LCS Malbork: łączna planowana kwota inwestycji wynosiła 1 809 968,9 tys. zł netto, w tym 1 000 152,6 tys. zł z Funduszu Spójności (finansującego POIiŚ), 428.636,8 tys. zł z budżetu państwa i 381.179,5 tys. zł kredytu z Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Nakłady finansowe w kolejnych latach wynosiły 854,7 tys. zł przed 2011 r. 50 212,1 tys. zł w 2011 r., 354 579,7 tys. zł w 2012 r. 540 793,6 zł w 2013 r. 575 043,1 tys. zł w 2014 r. i 62.309,3 tys. zł do 31.05.2015 r. Wykorzystanie wyniosło 87,5% pierwotnie planowanych nakładów i 97,7% wartości kosztorysowej inwestycji według inwestora.
- e. odcinek Kościerzyna - Gdynia: łączna planowana kwota inwestycji wynosiła 165 861,7 tys. zł netto, w tym 106 589,9 tys. zł z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i 44 366,2 tys. zł z Funduszu Kolejowego. Nakłady finansowe w kolejnych latach wynosiły 550,0 tys. zł przed 2011 r., 33.687,8 tys. zł w 2012 r., 28.267,4 tys. zł w 2013 r., 38.027,3 tys. zł w 2014 r i 12.037,1 tys. zł do 31.05.2015 r. Wykorzystanie wyniosło 67,8% pierwotnie planowanych nakładów i 64,9% wartości kosztorysowej inwestycji według inwestora;
- f. odcinek Bydgoszcz-Tczew: łączna planowana kwota inwestycji wynosiła 416.800,0 tys. zł netto, w tym z budżetu państwa 265.000,0 tys. zł i z obligacji PKP PLK S.A 150.000,0 tys. zł netto. Nakłady finansowe w kolejnych latach wynosiły 21.788,9 tys. zł przed 2011 r. 29.497,0 tys. zł w 2011 r. 65.886,3 tys. zł w 2012 r., 28999,7 tys. zł w 2013 r., 2.026,7 tys. zł w 2014 r. i 0,0 zł do 31.05.2015 r. Wykorzystanie wyniosło 35,6% pierwotnie planowanych nakładów i 82,4% wartości kosztorysowej inwestycji według inwestora.

(dowód: akta kontroli str. 2459-2471, 2481-2512)

Z wyjaśnień Dyrektora Regionu CRI wynika, że Inwestor zapewnił finansowanie inwestycji, nie było rozbieżności w płatnościach w odniesieniu do harmonogramu robót w odniesieniu do odcinka Kościerzyna – Gdynia. Natomiast w przypadku zadań dotyczących LCS-ów w Regionie brak danych dotyczących rzeczywiście dokonywanych wydatków w odniesieniu do harmonogramu rzeczowo-finansowego zawartego w umowie o dofinansowanie.

Dla odcinka Bydgoszcz-Tczew harmonogram rzeczowo – finansowy do umowy nr 90/105/0013/13/Z/I zakładał wykonanie w okresie od maja do sierpnia 2013 r. robót na kwotę 8.691,3 tys. zł. Natomiast w wyniku opóźnień wynikających z winy wykonawcy roboty na tą kwotę zostały wykonane w okresie od maja do listopada.

(dowód: akta kontroli str. 1272-1274,1471-1503,1527-1537,1567)

W przypadku LCS-ów brak danych na temat terminowości dokonywania zapłaty Wykonawcom robót, ponieważ za terminową płatność odpowiadał wydział finansów korporacyjnych CRI Warszawa.

Dla odcinka Kościerzyna-Gdynia i Bydgoszcz-Tczew faktury były opłacane terminowo, z tym, że dla odcinka:

- Kościerzyna-Gdynia w trzech przypadkach nastąpiło wzajemne potrącenie wierzytelności od 42 do 232 dni po terminie płatności, które jak wyjaśnił Dyrektor Regionu wynikały z wstrzymania płatności z powodu: nie dołączenia do faktury oświadczeń podwykonawców o zapłacie należności za wykonane w poprzednim okresie rozliczeniowym roboty, wstrzymaniem płatności w związku z nieregulowaniem przez Wykonawcę należności z tytułu kar umownych;

- Bydgoszcz-Tczew w jednym przypadku⁸⁷ zapłata obligacjami kwoty 324,2 tys. zł nastąpiła 22.05.2015 r. tj. 154 dni po terminie, jak wyjaśnił Dyrektor Regionu zapłata części faktury nr SUB/0004/10/14 została wstrzymana przez Centralę PKP PLK S.A. na poczet rozliczeń z wykonawcą EIFFAGE Polska Koleje Sp. z o.o. z tytułu należności PLK z innych kontraktów.

Dla sześciu badanych zadań w przypadku faktur i PŚP wystawionych po 1 czerwca 2014 r. nie zostały zapłacone odsetki z tytułu opóźnień w płatnościach dla Wykonawców i Podwykonawców.

Zgodnie z procedurami FIDIC Inżynier potwierdzał faktyczne wykonanie robót, a zapłata za nie następowała na podstawie wartości zawartych w ofercie Wykonawcy.

(dowód: akta kontroli str.1112-1265,1898-1913, 2018-2024)

W przypadku faktur wystawionych przed 1 czerwca 2014 r. zostały zapłacone odsetki z tytułu opóźnień w płatnościach dla Wykonawcy odpowiednio:

- dla obszaru LCS Ława i LCS Malbork w wysokości 354,4 tys. zł,
- dla odcinka Bydgoszcz-Tczew w wysokości 57,0 tys. zł.

Jak wyjaśnił Dyrektor Regionu w przypadku żadnego z sześciu zadań objętych badaniem nie wystąpiły przypadki wstrzymania robót przez Wykonawców w związku z nieterminowym dokonywaniem płatności przez Zamawiającego.

(dowód: akta kontroli str.1202-1217, 1221-1265, 1434-1442)

W 5 z 6 badanych zadań Zamawiający nie zapłacił kar umownych. W przypadku obszaru LCS Działdowo przez Wykonawcę Trakcja Polska została naliczona kara umowna w wysokości 95.297,1 tys. zł na podstawie Subklauzuli 2.1 FIDIC za nieterminowe przekazanie terenu budowy. Kara została przez Zamawiającego zapłacona w wysokości 15.740,2 tys. zł na podstawie porozumienia⁸⁸ pomiędzy PKP PLK S.A a Konsorcjum Trakcja Polska. Na mocy ww. porozumienia Zamawiający zapłacił również 7.259,8 tys. zł tytułem dodatkowego wynagrodzenia dla podwykonawców Konsorcjum Trakcja Polska z tytułu prowadzenia robót w przedłużonym czasie na ukończenie.

(dowód: akta kontroli str.1266-1271)

W zakresie kwalifikowalności wydatków Dyrektor Regionu wyjaśnił, że dla obszaru LCS Gdańsk i LCS Gdynia oraz LCS Ława i LCS Malbork nie nastąpiła utrata kwalifikowalności. Natomiast dla:

- a. obszaru LCS Ciechanów w żadnej części nie zostało utracone, jednak według stanu na 30.06.2015 r. CUPT uznał za niekwalifikowalne wydatki w kwocie 42.765,4 tys. zł, w tym 4,9 tys. zł wydatków poniesionych na nadzór autorski. Trwa składanie przez PKP PLK S.A wyjaśnień, które mogą być przez CUPT uwzględnione w całości lub w części,
- b. obszaru LCS Działdowo we wniosku do Zarządu PKP PLK S.A o przedłużenie czasu na wykonanie robót dla kontraktu 2Ga odsunie ryzyko nałożenia przez CUPT korekty finansowej w wysokości nawet do 25% wartości kontraktu tj. 5.302,1 tys. zł. Korekta będzie uzasadniona w przypadku sporu sądowego prowadzącego do nierozliczenia kontraktu w obecnej perspektywie finansowania projektu POLiŚ.
- c. Odcinka Kościerzyna - Gdynia, została utracona część dofinansowania w kwocie 81,6 tys. zł, które zostało sfinansowane ze środków własnych PKP PLK S.A. Dla etapu I – z tytułu:

⁸⁷ Faktura nr SUB/0004/10/14 końcowa dla umowy nr 90/105/0013/13/Z/I

⁸⁸ W wyniku porozumienia zawartego w dniu 23 stycznia 2015 r. w Warszawie w ramach kompensaty roszczeń (suma kar umownych naliczona przez zamawiającego w związku z opóźnieniem w wykonaniu robót od dnia 24.11.2013 r. do 24.03.2014 r. wyniosła 57.178,26 tys. zł.) oraz wzajemnych ustępstw ustalono kwotę 15.740,22 tys. zł, którą zamawiający był zobowiązany wypłacić na rzecz wykonawcy robót.

- nierzetelnego udokumentowania wykonania dokumentacji Etapu X opracowywanego Studium Wykonalności, wykonania usługi dodatkowej dotyczącej aktualizacji Studium, niezyskanie prawomocnej decyzji środowiskowej w terminie umownym – 85,1 tys. zł, w tym z EFRR 60,1 tys. zł;
 - wyłączenia z zakresu umowy opracowania dokumentacji na odcinku od km 188,100 do km 190,030 oraz od km 194,100 do km 195,300 w związku z koniecznością przystosowania linii nr 201 do włączenia w nią PKM, a Wykonawca poniósł już koszty z tego tytułu i Zamawiający był zmuszony dokonać zapłaty z tego tytułu; 29,7 tys. zł, w tym z EFRR 21,0 tys. zł;
 - nie dokonano refundacji za wynagrodzenie Inżyniera sprawującego nadzór nad ww. zakresem rzeczowym; 0,8 tys. zł, w ty, z EFRR 0,5 tys. zł
- Kwota wydatków kwalifikowalnych Projektu określona w aneksie nr 3 do umowy o dofinansowanie została już pomniejszona o kary umowne naliczone wykonawcy zadania w wysokości 9.870,6 tys. zł oraz o dochód incydentalny (sprzedaży złomu) w wysokości 2.443,6 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 979-1091, 1272-1278, 1434-1442, 1546-1560, 2018-2029g)

Zaawansowanie finansowo - rzeczowe kontraktów przedstawiało się następująco:

a. Dla obszaru LCS Ciechanów:

- dla kontraktu 2Ea na dzień 31.05.2015 r. zgodnie z Raportem inżyniera wynosił dla wiaduktu drogowego w km 112,611 – 96,12%, dla wiaduktu w km 113,538 – 52,49%, dla wiaduktu w km 119,894 – 94,24% a dla wiaduktu w km 122,431 – 91,90%.

Jak wyjaśnił Dyrektor Regionu w przypadku wiaduktów w km: 112,611; 119,894 i 122,431 ww. stan pozwala Wykonawcy na zakończenie robót w planowanym terminie. W przypadku wiaduktu w km 113,538 – za niskie zaawansowanie robót odpowiada Wykonawca, który nie zaangażował do wykonania przedmiotowych robót odpowiednich zasobów. Inwestor monitorował realizację inwestycji w zakresie zgodności z harmonogramem rzeczowo-finansowym. Deklarowane przez Wykonawców wykonanie rzeczowe było weryfikowane w terenie przez Inżyniera Projektu i inwestora. W przypadku stwierdzenia opóźnień identyfikowano jego przyczyny i podejmowano adekwatne do nich środki zaradcze, co tydzień odbywała się rada budowy, na której Wykonawca deklarował nadrobienie zaległości i był informowany o konsekwencji niewypełnienia deklaracji, którą może być naliczenie Wykonawcy kar umownych.

- kontraktu 2Fa na dzień 31.05.2015 r. zgodnie z Raportem inżyniera wynosił dla wiaduktu drogowego w km 94,006 – 91,39%, dla wiaduktu w km 95,429 – 97,75%, dla wiaduktu w km 108 – 93,97% i dla wiaduktu w km 109,984 – 55,13%.

Jak wyjaśnił Dyrektor Regionu ww. stan zaawansowania robót w przypadku wiaduktów w km: 94,006; 95,429 i 108,445 pozwala Wykonawcy na zakończenie robót do dnia 28.08.2015 r. Natomiast w przypadku wiaduktu w km 109,984 – niskie zaawansowanie robót było wynikiem obiektywnych warunków, których nie można było przewidzieć przed rozpoczęciem robót na tym obiekcie. Ze względu na odmienne od zakładanych warunki wodno-gruntowe sporządzono zamienny projekt wykonawczy przystąpiono do jego realizacji. Przygotowany został również aneks przedłużający czas na ukończenie.

(dowód: akta kontroli str.1279-1292, 2018-2029g, 2169-2176)

b. Dla obszaru LCS Działdowo:

- dla kontraktu 2AA na dzień 31.03.2015 r. zgodnie z Raportem inżyniera wynosił dla wiaduktu drogowego w km 132,186 – 92,14%, dla wiaduktu w km 133,044 –

87,92%, dla wiaduktu w km 134,170 – 82,81% i dla wiaduktu w km 136,600 – 68,04%.

Jak wyjaśnił Dyrektor Regionu uzyskano pozwolenie na użytkowanie z WINB z Olsztyna zgodnie z art. 55.3 Prawa Budowlanego. Zgodnie z protokołem odbioru końcowego Kontrakt zakończył się w terminie umownym.

- kontraktu 2EA na dzień 31.03.2015 r. zgodnie z Raportem inżyniera wynosił dla wiaduktu drogowego w km 157,7128 – 48,29%, dla wiaduktu w km 161,390 – 81,48%, dla wiaduktu w km 175,855 – 39,81% i dla wiaduktu w km 182,517 – 65,09%.

Jak wyjaśnił Dyrektor Regionu opóźnienie zakończenia kontraktu 2EA i realizacji zakresu rzeczowo-finansowego wynika z odkrytej zbiorowej mogiły z II wojny światowej w rejonie wiaduktu drogowego w km 175,855. Procedura przeprowadzenia ekshumacji wydłużyła czas realizacji ukończenia w/w obiektu o trzy miesiące (Roszczenie Wykonawcy nr C-003, rekomendowane przez Inżyniera). Zamawiający przygotował materiały do podpisania Aneksu. Zgodnie z obowiązującą w Spółce procedurą oczekują one na rekomendację komórki właściwej ds. roszczeń w Centrali Spółki.

(dowód: akta kontroli str. 1293-1315, 1316-1324)

c. Dla obszaru LCS Gdańsk i LCS Gdynia :

- dla umowy nr 90/118/0001/14/Z/I⁸⁹ zgodnie z kartą informacyjną wykonania rzeczowego wykonawcy na dzień 30.04.2015 r. wynosiło 70%, m.in. na modernizację torów wraz z odwodnieniem i podtorzem 41,42%, rozjazdy 59,43%, napędy zwrotnicowe 55,56%, sieć trakcyjną 56,27%, perony 64,52% .
- dla umowy nr 90/118/0001/11/Z/I⁹⁰ zgodnie z kartą informacyjną wykonania rzeczowego wykonawcy na dzień 30.04.2015 r. wynosiło 92,24%, m.in. na modernizację torów wraz z odwodnieniem i podtorzem 86,67%, rozjazdy 81,49%, napędy zwrotnicowe 93,08%, sieć trakcyjną 96,87%, kabel światłowodowy 89,56%.

Jak wyjaśnił Dyrektor Regionu podany procent zaawansowania robót dotyczył robót wykonanych i zafakturowanych (rozliczonych) i był w rzeczywistości wskaźnikiem wykonania finansowego. Wskaźnik ten nie oddawał rzeczywistego postępu robót, ponieważ nie uwzględniał robót wykonanych, które nie zostały ujęte w dokumencie sprzedaży. W dniu 21 maja 2015 r. wykonawca robót zgłosił zgodnie z procedurami zakończenie robót na dzień 30 maja 2015 r. (data zakończenia kontraktu dla robót uzupełniających – Umowa nr 90/118/0001/14/Z/I. Zgłoszenie zostało przyjęte przez Inżyniera Projektu. W dniach między 1 a 12 czerwca 2015 r. pracowała Komisja Odbioru Eksploatacyjnego, która w dniu 12 czerwca br. dokonała odbioru eksploatacyjnego zgłoszonego zakresu robót. Nadmieniam, że roboty objęte kontraktem podstawowym – Umowa nr 90/118/0001/11/Z/I – są niemożliwe do fizycznego rozdzielenia. W związku z tym odbiór robót musiał nastąpić jednocześnie, w ramach jednej Komisji Odbioru Eksploatacyjnego i w terminie zakończenia robót Umowy nr 90/118/0001/14/Z/I – tj., po 30 maja 2015 . W związku

⁸⁹ Umowa nr 90/118/0001/14/z/I o zamówienie uzupełniające na wykonanie robót budowlanych w obszarze LCS Gdańsk, w ramach projektu nr POIiŚ7.1-2.1 „Modernizacja linii kolejowej E65/CE 65na odcinku Warszawa- Gdynia – obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia” w zakresie rzeczowym modernizacji urządzeń i budowy infrastruktury kolejowej, obejmującym modernizację układu torowego wraz z modernizacją podtorza, odwodnienia i infrastrukturą przytorową na stacji Gdańsk – Wrzeszcz, z uwzględnieniem realizacji projektu pn. Pomorska Kolej Metropolitarna Etap I – rewitalizacja „Kolei Kokoszkowej”

⁹⁰ Umowa nr 90/118/0001/11/z/I o zamówienie uzupełniające na wykonanie robót budowlanych w obszarze LCS Gdańsk, w ramach projektu nr POIiŚ7.1-2.1 „Modernizacja linii kolejowej E65/CE 65na odcinku Warszawa- Gdynia – obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia” w zakresie rzeczowym modernizacji urządzeń i budowy infrastruktury kolejowej, obejmującym modernizację układu torowego wraz z modernizacją podtorza, odwodnienia i infrastrukturą przytorową na stacji Gdańsk – Wrzeszcz, z uwzględnieniem realizacji projektu pn. Pomorska Kolej Metropolitarna Etap I – rewitalizacja „Kolei Kokoszkowej”

z powyższym Wykonawcą robót wywiązał się ze zobowiązań kontraktowych w terminie umownym. Stan wykonania rzeczowego na stacji Gdańsk Wrzeszcz na dzień 30 maja 2015 r. wynosił 100%. Na pozostałych obiektach LCS Gdańsk (Umowa nr 90/118/0001/11/Z/I) w marcu 2014 r. wykonanie rzeczowe osiągnęło 100%.

(dowód: akta kontroli str.1330-1376)

d. Dla obszaru LCS Łława i LCS Malbork:

- dla umowy nr 90/119/0002/11/Z/I na dzień 31.05.2015 r. zgodnie z Raportem inżyniera wynosiło 91,03%.

Jak wyjaśnił Dyrektor Regionu Podany procent zaawansowania robót dotyczy robót wykonanych i zafakturowanych (rozliczonych) i był w rzeczywistości wskaźnikiem wykonania finansowego. Umowa zakończyła się w terminie tj. do 30.06.2015 r. Trwa weryfikacja przedłożonych przez Wykonawcę dokumentów rozliczeniowych.

(dowód: akta kontroli str. 1382-1433,1316-1324)

e. Dla odcinka Kościerzyna - Gdynia:

- dla umowy na zakres rozszerzony zgodnie z przejściowym świadectwem płatności nr 7/05/15 za okres rozliczeniowy 25.04.2015 do 24.05.2015 r. zaangażowanie finansowo – rzeczowe wynosiło 32,63% w tym m.in. na przejazdy 0, na obiekty inżynieryjne 96,87%, na obiekty kubaturowe 39,55%, na srk 5,69%, na nawierzchnię i podtorze 47,47%. Stopień zaawansowania realizacji projektu na dzień 20.05.2015 r. zgodnie z Wnioskiem Beneficjenta o płatność wynosił ogółem 58,18%, w tym m.in. przejazdy 0%, obiektów inżynieryjnych 78,3%, obiektów kubaturowych 75,87%, urządzeń sterowania ruchem kolejowym 11,33%, nawierzchni 69,16%.

Dyrektor Regionu wyjaśnił, że podjęto następujące działania w celu zakończenia zadania do 30.09.2015 r.: dokonano zmian w harmonogramie zamknięć torowych, połączono poszczególne fazy tymczasowej przebudowy, polecono Wykonawcy wykorzystanie całodobowych zamknięć torowych linii 201 od dnia 22.06.2015 r. do 21.08.2015 r. na szlaku Gdańsk Osowa- Gdynia Główna z wprowadzeniem autobusowej komunikacji zastępczej w celu przyspieszenia robót w nieparzystej części stacji Gdańsk Osowa i Gdynia Wielki Kack. Niski stopień zaawansowania, zgodnie z ostatnim wnioskiem o płatność z 20.05.2015 r. wynikał przede wszystkim z tego, że do refundacji nie przedłożono ostatnich faktur tj. nr 36/2014 z 08.07.2014 r., 41/204 z 04.09.2014 r., 53/2014 z 12.12.2014 r. za realizację Etapu I obejmujących zakresy: telekomunikacja, elektroenergetyka, obiekty inżynieryjne, obiekty kubaturowe (perony), przejścia i przejazdy, srk. Zakres rzeczowy i koszty ujęte w ww. fakturach stanowiły wydatki niekwalifikowane – umowa po terminie i zostały naliczone kary umowne za opóźnienie w ukończeniu robót zgodnie z warunkami umowy. Aby przedłożyć daną fakturę do refundacji należy udokumentować poniesienie wydatków. Płatność ww. faktur została wstrzymana w celu zabezpieczenia środków na zapłatę kar przez Wykonawcę. Wzajemnego potrącenia należności dokonaliśmy 01.12.2014 r. i 08.06.2015 r. Ww. faktury zostaną przedłożone do rozliczenia w kolejnym wniosku o płatność.

(dowód: akta kontroli str.1434-1442, 1450-1470, 1504-1514)

- f. dla odcinka Bydgoszcz - Tczew: Umowa na roboty planowane do wykonania w 2015 r. została podpisana 25 czerwca 2015 r. na kwotę 30.864,5 tys. zł netto/37.963,3 tys. zł brutto na Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych na linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory –Tczew na odcinku Bydgoszcz Główna – granica IŻ Bydgoszcz. Planowana data zakończenia kontraktu 30.11.2015 r.

(dowód: akta kontroli str.2018-2029g)

W przypadku przedłużenia terminu realizacji zadania podpisywane były aneksy do umów na roboty budowlane dla obszaru LCS Gdańsk i LCS Gdynia, obszar LCS Łława i LCS Malbork oraz odcinka Kościerzyna – Gdynia. Natomiast:

a) dla obszaru LCS Ciechanów: kontrakt 2Ea został aneksowany po upływie terminu jego obowiązywania. Jak wyjaśnił Dyrektor Regionu wynikało, to z konieczności uzyskania odpowiednich akceptacji i opinii oraz uzupełniania dokumentacji.

b) dla odcinka Bydgoszcz-Tczew: nie zawarto aneksu do umowy nr 90/105/0013/13/Z/I realizowanej przez CRI Region Północny w okresie od 1.06.2014 r. do 04.09.2014 r. pomimo zgłaszania roszczenia⁹¹ przez Wykonawcę, ponieważ jak wyjaśnił Dyrektor Regionu, nie spełniały przesłanek określonych w umowie, będących podstawą do jej aneksowania.

(dowód: akta kontroli str.1371-1376, 1515-1526, 1434-1442)

Natomiast kontrakt 2Ga⁹² nie został przedłużony z powodu niewyrażenia zgody przez Zarząd PKP PLK S.A. Zarząd uznał za konieczne skierowanie sprawy do sądu, jako przyczynę wskazano zwłokę CRI w procedowaniu sprawy i fakt naliczenia kar umownych. Region Północny wystąpił z wnioskiem do Zarządu o wyrażenie zgody na podpisanie aneksu terminowego do ww. umowy i zmianę czasu realizacji umowy do dnia 30.09.2014 r. Jako przyczyny uzasadniające przedłużenie czasu realizacji umowy wskazano:

1) opóźnienie w przekazaniu projektu wykonawczego dotyczącego zastosowania nowszej generacji urządzeń i zwiększenie bezpieczeństwa

2) brak terminowej przebudowy urządzeń elektroenergetycznych opóźnił prace przy budowie podpór B i E budowanego wiaduktu 130,476, murów oporowych i robót sanitarnych zewnętrznych;

3) stwierdzenie odmiennych warunków wodno – gruntowych co skutkowało koniecznością zaprojektowania zabezpieczenia fundamentów filarów podpór wiaduktu.

(dowód: akta kontroli str.1518-1520,1527-1537, 1546-1560)

W zakresie projektów realizowanych z udziałem środków POIiŚ – Region nie posiada informacji dotyczących akceptacji aneksów o dofinansowanie z UE właściwego ministra, ponieważ przygotowaniem całości spraw związanych z umowami i aneksami do umów o dofinansowanie zajmuje się Biuro Monitoringu i Wsparcia Eksperckiego w Centrali Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

(dowód: akta kontroli str.1881-1884)

4.2. W badanych zadaniach wprowadzone zostały następujące zmiany zakresu rzeczowego:

a) W umowie POIS.07.01.00-00-009/09-03 o dofinansowanie projektu: „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia, obszar LCS Ciechanów” nie zmienił się zakres rzeczowy ujęty w opisie projektu, nastąpiło rozszerzenie harmonogramu realizacji projektu o następujące umowy:

1. Umowa nr 90/117/0068/12/Z/I⁹³ na kwotę 862,7 tys. zł, jak wyjaśnił Dyrektor Regionu konieczność jej podpisania wynikała ze stwierdzenia w podłożu toru nr 1 i nr 2 na odcinku od km 99,450 do km 106,600 szlaku Ciechanów –Konopki zalegania

⁹¹ Problemy z uzgodnieniem dokumentacji z Zakładem Linii Kolejowych w Gdyni wynikał z faktu niewłaściwego opracowania dokumentacji przez Wykonawcę, roboty realizowane przez wykonawcę Eiffage Polska Koleje sp. z o.o. miały być zakończone do 31.05.2013 r. i nie kolidowały z pracami szlifowania szyn przez firmę SPENO w dniach 17-19.09.2013 r. Wykonawca nie zapewnił prowadzenia robót na dwie zmiany tj. 16 godz/dobę ora uzyskania średniej wydajności wykonywanych robót 600 mb wymiany nawierzchni na jeden dzień, określonej w programie funkcjonalno-użytkowym.

⁹² 2Ga umowa nr 90/117/0069/12/z/I z dnia 24.10.2012 r. na budowę nowych skrzyżowań dwupoziomowych w obszarze LCS Ciechanów: wiadukt drogowy w km 128,152; wiadukt drogowy w km 130,476; przetarg 2Ga –realizowane w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia, obszar LCS Ciechanów”

⁹³ Zamówienie uzupełniające na wykonanie robót budowlanych polegających na wzmocnieniu podtorza kolejowego w ramach realizowanego kontraktu na wykonanie robót budowlanych polegających na modernizacji infrastruktury kolejowej stacji i szlaków na obszarze LCS Ciechanów, odcinek Ciechanów-Mława od km 99,450 do km 131,100 LOT A- stacja Konopki, Mława LOT B- szlaki: Ciechanów-Konopki, Konopki-Mława.

gruntów spoistych, nawodnionych o różnych parametrach fizycznych i niskiej nośności, co uniemożliwiało uzyskanie wymaganego modułu odkształcenia wtórnego torowiska;

2. Umowa nr 90/117/0010/13/Z/I⁹⁴ na kwotę 621,1 tys. zł, jak wyjaśnił Dyrektor Regionu konieczność jej podpisania wynikała z potrzeby usunięcia kolizji istniejących linii napowietrznych (energetycznych i teletechnicznych);

3. Umowa nr 90/117/0012/13/Z/I⁹⁵ na kwotę 123,0 tys. zł, jak wyjaśnił Dyrektor Regionu konieczność jej podpisania wynikała z potrzeby wykonania uszczelnień dylatacji w technologii, która zapewni spełnienie warunków wodoszczelności i trwałości konstrukcji, zgodnie z przeznaczeniem i zasadami sztuki budowlanej.

4. Umowa nr 90/117/0020/13/Z/I⁹⁶ na kwotę 774,9 tys. zł, jak wyjaśnił Dyrektor Regionu konieczność jej podpisania wynikała z wprowadzenia rozwiązań technicznych zapewniających trwałe zabezpieczenie konstrukcji obiektu.

5. Umowa nr 90/117/0018/13/Z/I⁹⁷ na kwotę 121,8 tys. zł, jak wyjaśnił Dyrektor Regionu konieczność jej podpisania wynikała z prowadzenia szeroko zakrojonych robót budowlanych, przy zapewnieniu dojazdów do posesji położonych przy ulicy Orzeszkowej, wykonano dodatkową drogę dojazdową do posesji;

6. Umowa nr 90/117/0002/14/Z/I⁹⁸ na kwotę 541,2 tys. zł, jak wyjaśnił Dyrektor Regionu konieczność jej podpisania wynikała ze współpracy z miastem Mława.

(dowód: akta kontroli str. 754-904, 1527-1537)

b) W umowie nr POiS.07.01.00-00-018/10-00 o dofinansowanie zadania: „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia, obszar LCS Działdowo” nie zmienił się zakres rzeczowy ujęty w opisie projektu, nastąpiło rozszerzenie harmonogramu realizacji projektu o następujące umowy:

1. nr 90/117/0004/14/Z/I⁹⁹ i nr 90/120/0018/13/Z/I¹⁰⁰, które wynikało z odstąpienia przez Zamawiającego od Umowy nr 90/120/0050/11/Z/I z winy wykonawcy robót Mostostal Białystok Sp. z o.o. (przetarg 2A), Przyczyną zawarcia kolejnych umów, jak wyjaśnił Dyrektor Regionu było:

2. nr 90/120/0020/12/Z/I¹⁰¹ na kwotę 120,9 tys. zł brak możliwości wykonania przyłącza wody do budynku nastawni LCS Działdowo zgodnie z projektem, wynikająca z małej wydajności istniejącego przewodu wodociągowego.

⁹⁴ Wykonanie robót związanych z przebudową istniejących linii napowietrznych SN15 kVw km 129,074; 130,854;130,875 wraz z przebudową linii światłowodowych na wspólnych konstrukcjach wsporczych linii napowietrznych w ramach kontraktu na wykonanie robót budowlanych modernizacji infrastruktury kolejowej stacji i szlaków na obszarze LCS Ciechanów, odcinek Ciechanów-Mława od km 99,450 do km 131,100 LOT A- stacja Konopki, Mława LOT B- szlaki: Ciechanów-Konopki, Konopki-Mława.

⁹⁵ Wykonanie robót związanych z uszczelnieniem przerw dylatacyjnych w konstrukcji żelbetowej przejścia podziemnego na stacji Konopki w ramach kontraktu na wykonanie robót budowlanych modernizacji infrastruktury kolejowej stacji i szlaków na obszarze LCS Ciechanów, odcinek Ciechanów-Mława od km 99,450 do km 131,100 LOT A- stacja Konopki, Mława LOT B- szlaki: Ciechanów-Konopki, Konopki-Mława.

⁹⁶ Wykonanie szczelnej wanny żelbetowej konstrukcji przejścia podziemnego w km 113,853 na stacji Konopki w ramach kontraktu na wykonanie robót budowlanych modernizacji infrastruktury kolejowej stacji i szlaków na obszarze LCS Ciechanów, odcinek Ciechanów-Mława od km 99,450 do km 131,100 LOT A- stacja Konopki, Mława LOT B- szlaki: Ciechanów-Konopki, Konopki-Mława.

⁹⁷ Umowa nr 90/117/0018/13/Z/I na wykonanie dodatkowej drogi dojazdowej do posesji zlokalizowanych przy ul. Orzeszkowej w miejscowości Stupsk w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia, obszar LCS Ciechanów”.

⁹⁸ Umowa nr 90/117/0002/14/Z/I na zamówienie uzupełniające na wykonanie robót związanych z budową przepustu pod torami kolejowymi w km 127,672 na stacji Mława w ramach kontraktu na wykonanie robót budowlanych modernizacji infrastruktury kolejowej stacji i szlaków na obszarze LCS Ciechanów, odcinek Ciechanów-Mława od km 99,450 do km 131,100 LOT A- stacja Konopki, Mława LOT B- szlaki: Ciechanów-Konopki, Konopki-Mława, w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia, obszar LCS Ciechanów”.

⁹⁹ Umowa nr 90/117/0004/14/Z/I z dnia 19.03.2014 na „Dokończenie budowy: WD w km 132,186; WD w km 133,044; WK w km 134,170 oraz WD w km 136,600 linii kolejowej E65/C-E 65 wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w ramach projektu Nr POiŚ 7.1-41 „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia - obszar LCS Działdowo”. (przetarg 2AA);

¹⁰⁰ Umowa nr 90/120/0018/13/Z/I z dnia 0.12.2013 na Wykonanie robót budowlanych w obszarze LCS Działdowo: Dokończenie wiaduktu kolejowego w km 147,200 (przetarg 2AB), w ramach projektu Nr POiŚ 7.1-41 „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia - obszar LCS Działdowo”.

¹⁰¹ Umowa 90/120/0020/12/Z/I z dnia 20.08.2012 na „Wykonanie przyłącza wodociągowego do budynku nastawni LCS Działdowo w km 148,742 na stacji Działdowo”.

3. nr 90/120/0025/12/Z/I¹⁰² na kwotę 14,1 tys. zł zapewnienie zasilania rezerwowego dla nastawni LCS Działdowo, budynku dworca oraz budynku KATS poprzez rozbudowanie istniejącej rozdzielni.

4. nr 90/120/0027/12/Z/I¹⁰³ na kwotę 5,3 tys. zł wykonanie robót dodatkowych polegających na uszynieniu barier i chodników przedmiotowego mostu. Konieczność wykonania tych robót została potwierdzona przez nadzór autorski oraz w protokole konieczności.

5. Umowa 90/120/0002/13/Z/I¹⁰⁴ na kwotę 551,4 tys. zł wzmocnienie istniejącego nasypu na odcinku od km 138.000 do km 138.500 za pomocą obustronnej przypory ziemnej.

6. Umowa 90/120/0003/13/Z/I¹⁰⁵ na kwotę 746,5 tys. zł poszerzenie zakresu prac ze względu na ujawnienie odmiennych warunków gruntowo – wodnych.

7. Umowa 90/120/0004/13/Z/I¹⁰⁶ na kwotę 52,2 tys. zł braki w dokumentacji projektowej dla budowy przejścia podziemnego w km 183,761 na stacji Montowo. Projektant potwierdził konieczność wykonania stref przejściowych dla przedmiotowego obiektu i zaprojektował rozwiązanie wykonania stref przejściowych w dwóch wersjach.

(dowód: akta kontroli str. 905-978, 1527-1537, 2169-2176)

c) W umowie nr POIS.07.01.00-00-020/11-00¹⁰⁷ o dofinansowanie projektu „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia, obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia” nie nastąpiło rozszerzenie harmonogramu realizacji projektu o dodatkowe umowy i nie zmienił się zakres rzeczowy ujęty w opisie projektu. Realizacja umowy nr 90/118/0001/14/Z/I nie zmienia zakresu rzeczowego ujętego w tabelach „Opis projektu” i „Zestawienie wskaźników do monitorowania projektu”.

Do umowy nr 90/118/0001/11/Z/I podpisano umowę nr 90/118/0001/14/Z/I¹⁰⁸ na zamówienie uzupełniające udzielone w wyniku porozumienia z dnia 01.03.2012 r.¹⁰⁹ Zamówienie zostało sfinansowane z rezerwy na nieprzewidziane wydatki w ramach projektu nr POIiŚ 7.1.-1.2 uwzględnionej w umowie o dofinansowanie, oraz z oszczędności na umowach podstawowych nr 90/118/0001/11/Z/I i nr 90/118/0002/11/Z/I.

(dowód: akta kontroli str. 586-652, 1527-1537)

d) W umowie nr POIS.07.01.00-00-021/11-00¹¹⁰ o dofinansowanie projektu „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia, obszar

¹⁰² 90/120/0025/12/Z/I z dnia 30.10.2012 na „Przebudowę rozdzielni ZE/PKP w celu zapewnienia zasilania rezerwowego dla nastawni LCS Działdowo”.

¹⁰³ Umowa 90/120/0027/12/Z/I z dnia 30.11.2012 na „Wykonanie uszynienia chodników i poręczy przebudowywanego mostu w km 133,475 szl. Mława-Iłowo w ramach Projektu POIiŚ 7.1-41.

¹⁰⁴ Umowa 90/120/0002/13/Z/I z dnia 07.05.2013 na „Wykonanie robót budowlanych polegających na wymianie gruntów na odcinku od km 138,200 do km 138,400 szlaku Iłowo-Działdowo”.

¹⁰⁵ Umowa 90/120/0003/13/Z/I z dnia 24.05.2013 na „Wykonanie robót budowlanych polegających na wykonaniu robót podtorowych na stacji Montowo”.

¹⁰⁶ Umowa 90/120/0004/13/Z/I z dnia 24.05.2013 „Wykonanie stref przejściowych nowego przejścia dla pieszych pod torami w km 183,761 na stacji Montowo”

¹⁰⁷ Umowa nr POIS.07.01.00-00-020/11-00 o dofinansowanie projektu „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia, obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia” w ramach działania 7.1:Rozwój transportu kolejowego priorytetu VII: Transport przyjazny środowisku Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013

¹⁰⁸ Umowa nr 90/118/0001/14/Z/I na zamówienie uzupełniające na wykonanie robót budowlanych w obszarze LCS Gdańsk, w ramach projektu nr POIiŚ 7.1-2.1 „Modernizacja linii kolejowej E65/CE 65na odcinku Warszawa- Gdynia – obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia” w zakresie rzeczowym modernizacji urządzeń i budowy infrastruktury kolejowej, obejmującym modernizację układu torowego wraz z modernizacją podtorza, odwodnienia i infrastrukturą przytorową na stacji Gdańsk – Wrzeszcz, z uwzględnieniem realizacji projektu pn. Pomorska Kolej Metropolitana Etap I – rewitalizacja „Kolei Kokoszkowej”

¹⁰⁹ Porozumienie z 01.03.2012 r. dot. realizacji przedsięwzięcia p.n. POIiŚ7.1-2.1 „Modernizacja linii kolejowej E65/CE 65na odcinku Warszawa- Gdynia – obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia” z PKM S.A z uwzględnieniem realizacji projektu p.n. . Pomorska Kolej Metropolitana Etap I – rewitalizacja „Kolei Kokoszkowej”.

¹¹⁰ Umowa nr POIS.07.01.00-00-021/11-00 o dofinansowanie projektu „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia, obszar LCS Iława, LCS Malbork” w ramach działania 7.1:Rozwój transportu kolejowego priorytetu VII: Transport przyjazny środowisku Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013

LCS Ława, LCS Malbork” nie nastąpiło rozszerzenie harmonogramu realizacji projektu o dodatkowe umowy i nie zmienił się zakres rzeczowy ujęty w opisie projektu.

(dowód: akta kontroli str. 653-753)

e) Zakres rzeczowy dla zadania „Rewitalizacja i modernizacja tzw. Kościerskiego korytarza kolejowego” odcinka Kościerzyna – Gdynia linii kolejowej 201” w umowie o dofinansowanie zmienił się w ten sposób, że:

- zakładana modernizacja torów o długości 82,18 na odcinku Kościerzyna –Gdynia w wariantie rozszerzonym dotyczyła 88,41 km, w tym: budowa nowego toru z 0 km na 2,8km, całkowita wymiana nawierzchni 16,53 km na 29,552 km, kompleksową naprawę bieżąca 64,029 km na 54,443 km,
- rozszerzenia z zabudowy 6 rozjazdów na zabudowę 32 rozjazdów,
- profilowanie torowiska o dł. 50,606 km na 42,822 km,
- oczyszczanie odwodnienia liniowego o dł. 74,34 km na 72,49 km,
- obiekty inżynierskie: naprawy mostów z 1 na 2, wiadukty z 10 na 14, przepusty z 0 na 5, modernizacja urządzeń srk na posterunkach ruchu (stacyjne) z 4 kompletów na 6, na szlakach kolejowych z 2 na 4 komplety, na przejazdach kolejowych z 4 na 5 kompletów,
- przebudowa obiektów obsługi podróżnych z 15 na 13 stacji.¹¹¹

Dyrektor wyjaśnił, że Zamawiający nie mógł przewidzieć tych zmian na etapie wszczęcia postępowania przetargowego na wykonanie robót budowlanych. W opracowanym SW przedstawione zostały różne warianty modernizacji linii kolejowej nr 201 z różnymi kosztami. Zamawiający zdecydował o wyborze wariantu, którego koszt realizacji nie przekraczał całkowitego kosztu realizacji projektu uzgodnionego z IZ RPO.

(dowód: akta kontroli str. 979-1091, 1571-1580)

f) W programie inwestycji „Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna -Tczew” nie dokonywano rozszerzenia lub zmian zakresu rzeczowego, program inwestycji nie był zmieniany.

(dowód: akta kontroli str. 503-585)

W przypadku ujawnienia wad fizycznych Inwestor korzystał z uprawnień wynikających z udzielonej gwarancji oraz uprawnień z tytułu rękojmi wynikających z przepisów Kodeksu Cywilnego¹¹² i tak:

a) dla obszaru LCS Ciechanów: Do 23.06.2015 r. nie zostały stwierdzone w trakcie realizacji oraz odbiorów robót wady trwałe. Usterki stwierdzone w wyniku prac komisji odbiorowych znalazły odzwierciedlenie w zapisach protokołów odbioru. W

¹¹¹ Zmiana długości przebudowywanych km torów wynika z powstałych oszczędności przetargowych i możliwości rozszerzenia pierwotnie zaplanowanego zakresu rzeczowego projektu. W związku z tym w porozumieniu z IZ RPO podjęta została decyzja o wykonaniu większego zakresu prac:

- budowa drugiego toru na odcinku włączeniowym (Rębiechowo – Gdańsk Osowa), którego inwestorem była spółka PKM S.A., została sędowana na PKP PLK S.A.,
- zwiększenie wykonania całkowitej wymiany nawierzchni wynika ze zwiększenia liczby modernizowanych torów na stacji Gdańsk Osowa i Gdynia Wielki Kack – pierwotnie zakładano modernizację tylko torów nr 1 i 2 na ww. stacjach, natomiast zakres rozszerzony objął również modernizację pozostałych torów znajdujących się na tych stacjach,
- zabudowa 6 rozjazdów była realizowana w tzw. Etapie I (st. Gotobie Kaszubskie, Somonino, Żukowo Wsch., Gliniec), natomiast zabudowa pozostałych 26 rozjazdów obejmuje włączenie linii PKM w linię kolejową nr 201, stację Gdańsk Osowa i Gdynia Wielki Kack,
- z oszczędności powstałych w wyniku przeprowadzonego postępowania przetargowego, dodatkowo w ramach rozszerzonego zakresu, poddany został rewitalizacji most w km 184.483, wiadukty w km 186.821, 185.478, 189.501, 194.081 oraz przepusty, które zdaniem projektanta wymagały modernizacji. Dodatkowo zabudowane zostaną urządzenia srk na stacji Gdańsk Osowa i Gdynia Wielki Kack, na szlakach Gdańsk Osowa – Gdynia Wielki Kack oraz Gdynia Wielki Kack – Gdynia Główna. Zmodernizowany przejazd w km 188,163 wyposażony zostanie w urządzenia telewizji przemysłowej, co wpłynie również na poprawę bezpieczeństwa,
- zmniejszenie zakresu przebudowy obiektów obsługi podróżnych wynika z wyłączenia w Etapie I przebudowy peronów na stacji Gdynia Wielki Kack i Gdańsk Osowa – budowę peronów na ww. stacjach wykona PKM S.A.

¹¹² Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2014 r., poz. 121 ze zm.).

przypadku stwierdzenia usterek w wyniku przeglądów gwarancyjnych inwestor korzystał z praw wynikających z gwarancji. Nie zachodziła konieczność egzekwowania przez inwestora z praw wynikających z rękojmi za wady. Inwestor w każdym przypadku egzekwował od wykonawcy robót usunięcie usterek, koszty ich usunięcia ponosił Wykonawca. Roboty wykonywane w okresach gwarancyjnych nie ograniczały korzystania z wykonanej inwestycji;

- b) dla linii nr 131 Chorzów Batory – Tczew: W ramach 14 umów na wykonanie robót budowlanych w ośmiu zamawiający korzystał z uprawnień wynikających z udzielonej gwarancji i z tytułu rękojmi. W okresie gwarancyjnym umów stwierdzono następujące wady wykonania kontraktu m.in. pogorszenie stanu geometrii toru, pęknięcie szyny, niewłaściwe obniżenie ławy torowiska, nierówności pionowe w torze, usterki klasy C wymagające podbicia toru, złamanie iglicy na stacji Laskowice Pomorskie. W związku ze stwierdzonymi wadami wykonano podbicie stabilizacyjne, wymianę szyny, obniżenie ławy torowiska, podbicie toru, wymianę iglicy. Koszt ww. robót był ponoszony przez Wykonawcę z tytułu rękojmi. Roboty wykonywane w okresie gwarancji nie ograniczały korzystania z wykonanej inwestycji.

W pozostałych czterech¹¹³ zadaniach nie wystąpiły przypadki ujawnienia wad fizycznych podlegających usunięciu z tytułu rękojmi i gwarancji.

(dowód: akta kontroli str.1562-1570)

Współpraca Inżyniera Kontraktu i Wykonawcy przebiegała w sposób prawidłowy. Na podstawie zbadanej próby 10 dzienników budowy (dla 5 zadań) ustalono, że zalecenia inspektorów nadzoru były realizowane przez Wykonawców, co nie zawsze było potwierdzane wpisem w dzienniku budowy. W odniesieniu do wszystkich zbadanych wpisów Kierownik budowy, Kierownik kontraktu, lub Inżynier Projektu potwierdzili ich realizację. W przypadku linii nr 131 Chorzów Batory – Tczew współpraca inspektorów nadzoru i wykonawców odbywała się poprzez bezpośredni kontakt na budowie z kierownikami budowy i kierownikami robót. Polegało to m.in. na weryfikacji ilości i jakości wykonanych robót, akceptacji wyników pomiarów, badań i sprawdzeń itp., które były podstawą do kontynuowania robót bądź do wprowadzenia stosownych zmian i poprawek. Zalecenia inspektorów nadzoru z reguły były respektowane przez wykonawców. W przypadku opóźnień lub zaniedbań w wykonywaniu zaleceń były one powtarzane, a ostatecznie weryfikowane podczas odbiorów np. robót zanikających, odbiorów eksploatacyjnych i końcowych. Dla części kontraktów zalecenia dotyczące realizacji robót były również przekazywane na radach budowy.

(dowód: akta kontroli str.1585-1608)

W czterech zadaniach Zamawiający występował z roszczeniami do Wykonawcy, odpowiednio:

- a) dla obszaru LCS Ciechanów: z dwoma roszczeniami na łączną kwotę 53.084,3 tys. zł, z czego w jednym przypadku Inżynier pozytywnie zaopiniował roszczenie dotyczące naliczenia kary umownej za opóźnienie w realizacji umowy w wysokości 1.747,8 tys. zł. Część kary w wysokości 1.134,8 tys. zł. została potrącona z płatności faktur dla Wykonawcy, pozostała kwota zostanie potrącona z rozliczenia końcowego. Roszczenie Zamawiającego dotyczące nieusuniętych usterek oraz spowodowania opóźnień w realizacji kontraktu LCS Ciechanów 2Ea poprzez zwłokę w usuwaniu kolizji gazociągowej zostało negatywnie zaopiniowane przez Inżyniera Kontraktu. Roszczenie w kwocie 51.336,5 tys. zł zostało złożone do sądu jako

¹¹³ dla linii E 65/C-E 65 obszar LCS Działdowo, dla linii E 65/C-E 65 obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia, dla linii E 65/C-E 65 obszar LCS Iława, LCS Malbork, dla linii 201 Kościerzyna - Gdynia

element ogólnego roszczenia PKP PLK S.A w stosunku do Feroco S.A w upadłości układowej. Postępowanie układowe jest w toku;

b) dla obszaru LCS Działdowo: z jednym roszczeniem na kwotę 57.178,3 tys. zł, z tytułu nieterminowej realizacji robót. Inżynier potwierdził opóźnienie w realizacji robót. W dniu 23.01.2015 r. zawarto porozumienie pomiędzy PKP PLK S.A a Konsorcjum Trakcja Polska, na mocy którego PKP PLK S.A zapłaciła w dniu 06.02.2015 r. należność w wysokości 15.740,2 tys. zł z tytułu roszczenia Trakcji wobec PKP PLK S.A za nieterminowe przekazanie placu budowy (kompensata). Z tytułu roszczenia nie toczą się postępowania sądowe;

c) dla odcinka Kościerzyna – Gdynia: z pięcioma¹¹⁴ roszczeniami na łączną kwotę 11.492,9 tys. zł, z czego w jednym przypadku Inżynier określił jako właściwe naliczenie kary w wysokości 5.379,49 tys. zł, w dwóch przypadkach brak odpowiedzi inżyniera, w dwóch inżynier wypowie się w terminie późniejszym. Roszczenia dotyczyły m.in.: braku pracy dwuzmianowej i konieczności zastosowania powtórnych zamknięć torowych, zapłaty wynagrodzenia z tytułu wykonania zastępczego, trzy kary umowne za opóźnienie w ukończeniu robót. W sprawach roszczeń nie toczyły się postępowania sądowe, roszczenia nie miały wpływu na termin ukończenia inwestycji. Roszczenia na łączną kwotę 9.954,8 tys. zł zostały zapłacone w kwocie 9.236,2 tys. zł, pozostałe do zapłaty 718,6 tys. zł zostanie uregulowane po Świadczeniu Przejścia; Zamawiający wystąpił również z roszczeniem wobec nadzorującego zadanie na zaprojektowanie i wykonanie robót dla rozszerzonego zakresowego rzeczowego na kwotę 5,7 tys. zł, z tytułu zaniechania zmiany na stanowisku Inżyniera Projektu, inspektora nadzoru w terminie określonym przez Zamawiającego, brak niezbędnej kontroli jakości robót.

Roszczenia w kwocie 9.870,6 tys. zł stanowiły koszty niekwalifikowane projektu.

d) dla odcinka Bydgoszcz – Tczew: z 43 roszczeniami na kwotę 12.366 tys. zł, z tytułu kar umownych za opóźnienia pociągów, kar z tytułu zwłoki w oddaniu przedmiotu zamówienia oraz za przydzielenie dodatkowych zamknięć torów nie wynikających z harmonogramu lub realizowanych po planowanym terminie. 37 roszczeń na łączną kwotę 1.469,6 tys. zł zostało potrąconych z bieżących faktur, pozostałe sześć roszczeń nie zostało zapłaconych z powodu odrzucenia ich przez Wykonawcę, Dyrektor Regionu wyjaśnił, że Zamawiający skieruje sprawy do sądu.

(dowód: akta kontroli str.1316-1320, 1372-1381, 1609-1687)

Zamawiający otrzymywał każdorazowo od Inżyniera Projektu powiadomienia o złożeniu roszczenia przez Wykonawcę. Ponadto miesięczne raporty Inżyniera Projektu zawierały wykaz roszczeń złożonych w okresie sprawozdawczym (uporządkowanych narastająco). Roszczenia wykonawców wobec zamawiającego przedstawiały się następująco:

a) dla obszaru LCS Ciechanów: Wykonawcy wystąpili łącznie z 12 roszczeniami ostatecznymi do Zamawiającego w tym: z trzema pieniężnymi na łączną kwotę 13.548,7 tys. zł i dziewięcioma dotyczącymi przesunięcia terminu zakończenia robót. Roszczenia dotyczyły m.in: rozliczeń ostatecznych za wykonane roboty dodatkowe (2 zgłoszenia), dodatkowej płatności kosztów ogólnych i pośrednich funkcjonowania kontraktu w okresie przedłużenia umownego czasu na ukończenie (1) oraz z tytułu robót wykonywanych dla przejścia podziemnego (1); Wszystkie roszczenia zostały pozytywnie zaopiniowane przez Inżyniera Kontraktu, z czego żadne z roszczeń pieniężnych nie zostało jeszcze uznane, rozpoznanie było w toku. Natomiast roszczenia niepieniężne dotyczące przedłużenia terminów łącznie o

¹¹⁴Trzy roszczenia dotyczyły zapłaty kary umownej za opóźnienie w ukończeniu robót, jedno zapłaty wynagrodzenia tytułu zlecenia wykonania zastępczego, jedno zapłaty odszkodowania za szkody poniesione przez Zamawiającego – brak pracy dwuzmianowej i konieczność powtórnych zamknięć torowych szlaku Somonino-Żukowo Wschodnie – Gdańsk Osowa oraz wynikające z wydłużenia terminu wykonania robót do dnia 01.10.2014 r. koszty wynagrodzenia Inżyniera Projektu oraz Kierownika kontraktu wraz z zespołem

1710, z czego uznane zostało 1512 dni. Z tytułu roszczeń Wykonawców nie toczyły się żadne postępowania w sądzie;

b) dla obszaru LCS Działdowo: Wykonawcy wystąpili łącznie z 18 (w tym jedno o dodatkowe wynagrodzenie dla Inżyniera Projektu) roszczeniami ostatecznymi do Zamawiającego (na łączną kwotę tys. 152689,6 tys. zł) i o przesunięcie terminu zakończenia robót o 90 dni, które zostało uznane w całości. Inżynier kontraktu zaakceptował 15 roszczeń, 15 roszczeń zostało uznanych na łączną kwotę 31.450,6 tys. Roszczenia dotyczyły m.in. podwykonawców za wykonane roboty po upadku firmy Mostostal (11 roszczeń), za wykonane roboty (4), nieterminowego przekazania terenu budowy (1). Z przypadku jedenastu roszczeń toczyło się postępowanie sądowe, w tym: w jednym przypadku została zawarta ugoda, pozostałe sprawy są w toku. Jak wyjaśnił Dyrektor Regionu płatności dla podwykonawców Mostostalu Białystok nie zostały uregulowane, ponieważ zachodziło ryzyko dokonania płatności na rzecz nieodpowiedniego wierzyciela, podwykonawcy skierowali sprawę do sądu,

c) dla obszaru LCS Gdańsk i LCS Gdynia: Wykonawcy wystąpili łącznie z 20 roszczeniami ostatecznymi do Zamawiającego (na łączną kwotę 3.667,2 tys. zł) i o przesunięcie terminu zakończenia robót o łącznie 264 dni. Roszczenia dotyczyły m.in.: kolizji robót z istniejącą siecią ciepłowniczą (1) kolizji tras kablowych (1); przedłużeniem czasu na ukończenie w związku z przedłużającym się terminem przekazania dokumentacji projektowej (1); Żadne z roszczeń nie zostało uznane (w dwóch przypadkach Wykonawca zrezygnował z roszczenia), nie toczyły się żadne postępowania w sądzie. Złożone roszczenia nie miały wpływu na poniesione koszty realizacji inwestycji i termin jej ukończenia;

d) dla obszaru LCS Łława i LCS Malbork: Wykonawcy wystąpili łącznie z 14 roszczeniami ostatecznymi (jednym z LCS Malbork, 13 dla LCS Łława) do Zamawiającego (na łączną kwotę 79803,3 tys. zł) i o przesunięcie terminu zakończenia robót o łącznie 679 dni. Roszczenia niepieniężne zostały w części uznane przez Zamawiającego i podpisane zostały aneksy do umowy przedłużające o 388 dni, a roszczenia pieniężne są w trakcie rozstrzygania. Zgłoszone roszczenia dotyczyły: zapłaty za wykonane prace dodatkowe na etapie dokumentacji projektowej (1), zwrotu kosztów przedłużenia czasu na ukończenie (3), usunięcia kolizji energetycznych (1) oraz kosztów związanych z dodatkowymi zamknięciami torowymi (1); Z tytułu roszczeń Wykonawców nie toczyły się żadne postępowania w sądzie. Złożone roszczenia nie miały wpływu na poniesione koszty realizacji inwestycji, miały natomiast wpływ na termin jej ukończenia.

e) dla odcinka Kościerzyna – Gdynia: Wykonawcy wystąpili łącznie z 45 roszczeniami ostatecznymi do Zamawiającego (na łączną kwotę 57.982,18 tys. zł) i o przesunięcie terminu zakończenia robót o łącznie 4496 dni, z czego 6 roszczeń zostało częściowo uznanych przez Zamawiającego.

W uznanych roszczeniach Wykonawcy występowali łącznie o kwotę 14.403,17 tys. zł i 362 dni wydłużenia czasu wykonania robót, z tego uznane zostało 0,0 zł i 139 dni wydłużenia czasu robót. Z wykonawcą podpisano aneksy przedłużające termin na ukończenie. Złożone roszczenia dotyczyły m.in.: wykonania robót dodatkowych, napraw i przebudów obiektów (4), konieczności udzielenia gwarancji (1), wykonania dodatkowej dokumentacji projektowej (3), braku możliwości realizacji robót budowlanych z uwagi na kolizję z pracami na innych budowach (3), zmian technologii wykonywania robót (1); Z tytułu roszczeń Wykonawców nie toczyły się żadne postępowania w sądzie. Złożone roszczenia nie miały wpływu na poniesione koszty realizacji inwestycji, miały natomiast wpływ na termin jej ukończenia.

f) dla odcinka Bydgoszcz – Tczew Wykonawcy wystąpili z siedmioma roszczeniami finansowymi na kwotę 13.582,6 tys. zł. Złożone roszczenia dotyczyły: wykonania robót uzupełniających (4 roszczenia), kosztów usunięcia usterek (1), kosztów przedłużenia realizacji zadania (1) oraz niedopłaty do czterech faktur(1). Żadne z siedmiu roszczeń nie zostało uznane. W sprawie roszczeń dotyczących wydłużonego czasu wykonania dokumentacji projektowej oraz tytułem niedopłaty do faktur na kwotę 1.447,7 tys. zł toczy się postępowanie sądowe.

(dowód: akta kontroli str.1688-1694,1730-1773,1790-1808, 1851-1852, 2169-2176)

Wśród przyczyn roszczeń ostatecznych składanych przez Wykonawców były m.in. roszczenia dotyczące:

- dziewięć roszczeń Wykonawców dotyczące niepełnego rozpoznania podłoża gruntowego: pięć zostało odrzuconych¹¹⁵, trzy roszczenia niepieniężna częściowo uznane¹¹⁶ i jedno w trakcie procedowania, dla obszaru LCS Działdowo dotyczące zapłaty wynagrodzenia za roboty dodatkowe wzmocnienia podłoża pod drogą powiatową na obiekcie¹¹⁷ w km 138,798 i pod drogą równoległą do toru nr 1 na obiekcie¹¹⁸ w km 140,409.
- dziewięć dotyczących rozpoznania podłoża gruntowego, dokonanych badań geologicznych i geotechnicznych, opisane w kolejnym punkcie wystąpienia,
- jedno nieuznane roszczenie dotyczące jakości materiałów budowlanych zabezpieczonych przez inwestora (pozostawionych na placu budowy przez poprzedniego wykonawcę)¹¹⁹,
- sześć nieuznanych dotyczących dokumentacji technicznej (projektowej i wykonawczej)¹²⁰ oraz dla odcinka Bydgoszcz – Tczew: z powodu wydłużonego czasu wykonania dokumentacji projektowej na kwotę 1447,7 tys. zł, w sprawie toczy się postępowanie sądowe, dla linii E 65/C-E 65

¹¹⁵ M.in. dla linii nr 201 Kościerzyna - Gdynia Wykonawca wystąpił z roszczeniem dotyczącym: rozpoznania podłoża gruntowego, dokonanych badań geologicznych i geotechnicznych, tj. wystąpienia nieprzewidzianych warunków fizycznych (wysoki stan wód gruntowych, warunki geologiczne) na peronie stacji Kościerzyna. Roszczenie zostało odrzucone, ponieważ w ramach realizacji umowy nr 90/105/0036/11/Z/I Wykonawca odpowiada także za przygotowanie i wykonanie dokumentacji projektowej, co oznacza, że opisane w roszczeniu zdarzenie było możliwe do przewidzenia, gdyby właściwie przygotował się do robót.

¹¹⁶ dla linii E 65/C-E 65 obszar LCS Ciechanów trzy: do umowy nr 60/005/013/11000007/09/II (przetarg 1A) Konsorcjum Polkor LCS Ciechanów wystąpiło z roszczeniem niepieniężnym o przedłużenie czasu na ukończenie o 51 dni m.in. z powodu wystąpienia torfów w podłożu gruntowym nasypu kolejowego, roszczenie uznane częściowo, przedłużenie czasu na ukończenie o 31 dni; w przetargu 2Ea: Wykonawca wystąpił z roszczeniem niepieniężnym o przedłużenie czasu na ukończenie o 151 dni m.in. z powodu wystąpienia warunków gruntowo- wodnych różniących się w istotny sposób od założonych w dokumentacji projektowej, roszczenie zostało uznane częściowo, przedłużenie czasu na ukończenie o 111 dni, w przetargu 2Fa: wykonawca w trakcie robót napotkał na warunki gruntowo-wodne różniące się w sposób istotny od założonych w dokumentacji projektowej wskazujące na dużą nieprzewidywalną różnorodność w morfologii gruntów i warunkach wodnych występujących w obrębie terenu budowy. wystąpił z roszczeniem niepieniężnym o przedłużenie czasu na ukończenie o 366, roszczenie zostało uznane częściowo, przedłużenie czasu na ukończenie o 304.

¹¹⁷ W związku z wystąpieniem warunków geotechnicznych w podłożu gruntowym pod drogą powiatową, na obiekcie w km 138,798 od km 0+260 do km 0+434, odbiegających w sposób istotny od warunków przyjętych w dokumentacji projektowej i specyfikacji technicznej, a w konsekwencji brakiem możliwości osiągnięcia wymaganego w dokumentacji projektowej wskaźnika zagęszczenia w poziomie posadowienia nasypu drogowego, zaszła konieczność wykonania robót dodatkowych polegających na wykonaniu wzmocnienia podłoża pod nasypem drogowym.

¹¹⁸ W związku z wystąpieniem warunków geotechnicznych w podłożu gruntowym pod drogą równoległą do toru nr 1 na obiekcie w km 140,409 od km 0,345 do km 0,503, odbiegających od warunków założonych w dokumentacji projektowej, zaszła konieczność wykonania następujących robót, niemożliwych do przewidzenia oraz niezbędnych do wykonania w celu prawidłowego oraz zgodnego z przeznaczeniem wykonania obiektów budowlanych: obniżenie poziomu posadowienia podstawy nasypu pod drogą równoległą wraz z odwodnieniem dna wykopu, wywozem i utylizacją urobku, wykonanie wzmocnionej konstrukcji podbudowy pod nasyp drogowy – pod drogą równoległą do toru nr 1 wraz z wyprofilowaniem i formowaniem dna wykopu, dowóz i zagęszczenie materiału nasykowego, utrzymaniem zwierciadła wód podziemnych poniżej dna wykopu, ułożenie geosiatki wzmacniającej.

¹¹⁹ dla linii 201 Kościerzyna Gdynia: o zwolnienie Wykonawcy z konieczności udzielenia gwarancji na okres 36 miesięcy od wystawienia PŚP odnośnie podkładów, które są starsze niż granica trwałości podkładów betonowych na linii kategorii 1 i 2. nie zostało uznane, ponieważ Wykonawca mógł podważać obowiązek udzielenia gwarancji na ww. podkłady na etapie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.

¹²⁰ dla linii nr 201 Kościerzyna –Gdynia: trzy roszczenia w zakresie konieczności wielokrotnego dokonywania uzgodnień dokumentacji projektowej przedkładanej na posiedzenia ZOPI dla 11 obiektów inżynierskich, oraz jedno dotyczące konieczności uwzględniania w dokumentacji projektowej zmiany technologii wykonywania robót budowlanych w torze 101. Roszczenia nie zostały uznane, ponieważ to Wykonawca odpowiada także za przygotowanie i wykonanie dokumentacji projektowej;

obszar LCS Łława, LCS Malbork dotyczące m.in. zmian w dokumentacji¹²¹, skutkujące podpisaniem aneksu przedłużającego termin na ukończenie o 9 miesięcy,

- cztery dotyczące uzgodnień z gestorami sieci teletechnicznych, energetycznych (PSE), terenów zamkniętych (PKP, wojsko), w tym dwa dla obszaru LCS Gdańsk i LCS Gdynia z których Wykonawcy zrezygnowali¹²², dla obszaru LCS Łława roszczenie nr 109 (dotyczące m.in. kolizji z gestorami) skutkujące przedłużeniem czasu na ukończenie o 205 dni , i LCS Malbork: roszczenie nr 5 będące w trakcie procedowania;
- cztery nieuznane dotyczące koordynacji robót branżowych prowadzonych na podstawie odrębnych umów zawieranych przez inwestora¹²³, i jedno roszczenie dla odcinka Kościerzyna –Gdynia częściowo uznane¹²⁴ z powodu zmian dokumentacji projektowej.

(dowód: akta kontroli str.1371-1376, 1688-1880)

W zadaniu dla obszaru LCS Działdowo wystąpiły przypadki niepełnego pozyskania terenu, tj.: 16 miesięczne opóźnienie w przekazaniu placu budowy spowodowane było brakiem decyzji lokalizacyjnej i pozwolenia na budowę szlaku Łława – Działdowo, stacji Rybno, stacji Montowo, wiaduktu w Tuczkach, LPN-Rybno-Montowo. Brak decyzji administracyjnych uniemożliwił rozpoczęcie robót budowlanych. Decyzje administracyjne były pozyskiwane z opóźnieniem, ponieważ projekt LCS Działdowo miał być pierwotnie realizowany we wcześniejszej perspektywie finansowej FS2005, gdzie roboty realizowane były „na zgłoszenie”. Po unieważnieniu pierwszego przetargu i decyzji Ministra Infrastruktury o przeniesieniu realizacji projektu do nowej perspektywy POIiŚ zaszła konieczność uzyskania pozwoleń na budowę, co następowało sukcesywnie dla kolejnych odcinków robót. Wykonawca zażądał wypłaty kary umownej w wysokości 10% kwoty umownej brutto tj. 95297,1 tys. zł z odsetkami. Na mocy porozumienia z Konsorcjum Trakcja Polska dotyczącego wzajemnych wierzycelności uzgodniono wypłatę należności z tego tytułu w wysokości 15.740,2 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str.1881-1884)

Nie zachodziła konieczność zawarcia z wykonawcą aneksów do umów przenoszących realizację płatności na Centralę PKP PLK S.A. ponieważ zgodnie z Regulaminem prowadzenie ksiąg rachunkowych CRI m.in. w zakresie odrębnej ewidencji księgowej na potrzeby rozliczenia środków unijnych, rozliczanie płatności z rachunków projektów inwestycyjnych współfinansowanych z funduszy unijnych, składanie wniosków o płatność leży w gestii Centrali PKP PLK S.A.

(dowód: akta kontroli str.1914-1921)

¹²¹ Roszczenie nr 59- roszczenie zbiorcze dotyczące: zmian w dokumentacji wynikających z kolizji z liniami energetycznymi, konieczności zastosowania odmiennych rozwiązań technologicznych, odmiennych warunków geologicznych

¹²² Roszczenie nr 1 – kolizja robót budowlanych z istniejącą siecią ciepłowniczą GPEC sp. z o.o. na stacji Gdańsk Wrzeszcz, roszczenie nr 2 odkrycie nieoznaczonych w projekcie budowlanym tras kablowych spółki Netia S.A, Wykonawcy zrezygnowali z roszczeń

¹²³ Roszczenie nr 6 – konieczność zabudowy nowych sygnalizatorów, liczników osi itd., roszczenie nr 7 dotyczące wykonania robót podtorowych i odwodnieniowych w torach nr 1 i 3 na stacji Gdańsk Wrzeszcz, 1) Wykonawca umowy nr 90/105/0036/11/Z/I Salcef nie mógł prowadzić prac na torze nr 101 z powodu nieskoordynowania prac przez podmiot realizujący inwestycję na rzecz SKM. Roszczenie nie zostało uznane, ponieważ Wykonawca nie był gotowy do prowadzenia prac, w związku z tym opóźnienie prac nie wyniknęło z powodu nieskoordynowania robót. 2)Wykonawca umowy nr 90/105/0036/11/Z/I Salcef nie mógł prowadzić prac na torze nr 102 z powodu nieskoordynowania prac przez podmiot realizujący inwestycję „Modernizacja linii kolejowej E 65/ CE 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia”. Roszczenie nie zostało uznane, ponieważ nieskoordynowanie prac wynikało z winy Wykonawcy występującego z roszczeniem.

¹²⁴ Wykonawca umowy nr 90/105/0036/11/Z/I Salcef nie mógł prowadzić prac torowych na moście w km 203+300, ponieważ w ramach inwestycji „Modernizacja linii kolejowej E 65/ CE 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia” firma Feroco S.A wykonywała modernizację ww. wiaduktu. Roszczenie to zostało uznane w części, z 55 dni wynikających z roszczenia, uznano 42 dni, z powodu dokonywania zmian w dokumentacji projektowej wynikających z nieprzewidzianych warunków fizycznych.

Inżynier przed wystawieniem Protokołu odbioru robót dokonywał weryfikacji dokumentów przedstawionych przez Wykonawcę, (potwierdzających realizację kontraktu i umożliwiających skierowanie wniosku do Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego o wydanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie, i tak dla obszaru LCS Łława wykonawca przedstawiał Inżynierowi Projektu do weryfikacji niezbędne dokumenty umożliwiające wystąpienie do WINB o wydanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie natomiast dla LCS Malbork wykonawca nie przekazywał w wymaganym terminie dokumentacji umożliwiającej wystąpienie do WINB celem uzyskania zgody na użytkowanie nowo zbudowanych obiektów inżynierskich co skutkowało nałożeniem kar na Inwestora z tytułu nieprawego korzystania z obiektu; kary w wysokości 275 tys. zł, którymi obciążono Wykonawcę.

(dowód: akta kontroli str. 1921-1952, 1994-1997, 2030-2046)

Inżynier wyegzekwował od Wykonawcy terminowe i w pełnym zakresie wykonanie ujętych w protokole odbioru robót pozostałych do wykonania. Większość z nich została usunięta w terminie, lub termin na ich usunięcie jeszcze nie minął

a) dla obszaru LCS Działdowo: Protokoły odbioru robót kończące sześć umów, zawierały uwagi dotyczące usterek, większość z nich została usunięta w terminie, a nieterminowe usunięcie powoduje jak wyjaśnił Dyrektor Regionu wydłużenie okresu ważności gwarancji należytego wykonania.

b) dla obszaru LCS Gdańsk i LCS Gdynia: Do dwóch protokołów odbioru końcowego załączono wykazy usterek dających się usunąć nie naruszając warunków bezpieczeństwa i funkcjonalności obiektów. Usterki mają zostać usunięte w okresie gwarancji tj. 12 miesięcy od daty Świadczenia Przejęcia.

(dowód: akta kontroli str.2050-2139)

Weryfikacja PŚP trwała odpowiednio:

a) dla obszaru LCS Ciechanów: przez Inżyniera następowała na w tym samym dniu co jego wystawienie i trwała od 42 do 115 dni,

b) dla obszaru LCS Działdowo: przez Inżyniera następowała od 1 do 22 dni, Zamawiającego trwała od 6 do 52 dni, a w siedmiu przypadkach weryfikacja była w toku.

c) dla obszaru LCS Gdańsk i LCS Gdynia: przez Inżyniera następowała od 4 do 19 dni, przez Zamawiającego trwała od 2 do 33 dni.

d) dla obszaru LCS Łława i LCS Malbork: przez Inżyniera w tym samym dniu, natomiast brak danych dotyczących daty weryfikacji przez Zamawiającego (oryginały dokumentów w Centrali CRI);

e) dla odcinka Kościerzyna- Gdynia: przez Inżyniera trwała od 0 do 9 dni, przez Zamawiającego trwała od 0 do 9 dni.

f) dla odcinka Bydgoszcz – Tczew: od 0 do 2 dni.

(dowód: akta kontroli str. 2050-2132)

Wykonawca zgłaszał zakończenie robót i gotowość do odbioru końcowego, poprzez wpis Kierownika budowy w dziennikach budowy, Inżynier Projektu powoływał komisje do odbioru końcowego, w skład których wchodził Kierownik Projektu¹²⁵. Protokoły zawierały uwagi dotyczące dodatkowych robót do wykonania lub uchybień¹²⁶. Inżynier Projektu wystawiał Świadczenie Przejęcia nawet 14 miesięcy od zgłoszenia zakończenia robót.

Jak wyjaśnił Dyrektor Regionu Procedury dokonywania odbiorów oraz wystawiania Świadczeń Przejęcia wydłużane są z uwagi m.in. na konieczność weryfikacji

¹²⁵ dla linii 131 Chorzów Batory – Tczew: Zamawiającego w komisjach odbioru końcowego reprezentowali inspektorzy nadzoru z Wydziału Realizacji Inwestycji.

¹²⁶ Z wyjątkiem protokołów odbioru końcowego dla kontraktów 2Ga i 2G dla linii E 65/C-E 65 obszar LCS Ciechanów:

znacznych ilości materiałów w dokumentacji powykonawczej, wykonania szeregu sprawdzeń niezbędnych do dokonania odbioru, wielobranżowości robót odbieranych przez komisję odbiorową. od ilości wad i usterek jakie są ujawnianych w trakcie odbioru, co skutkuje wyznaczeniem terminu na ich usunięcie. Mogą również wystąpić spory pomiędzy Komisją Odbioru a Wykonawcą odnośnie wykazanych wad i usterek, bądź sposobie ich usunięcia, które również wymagają czasu na ich ostateczne rozstrzygnięcie.

(dowód: akta kontroli str.1885-1897, 1953-1994,2018-2029g)

W obowiązujących w PKP PLK S.A. procedurach wewnętrznych nie występuje obowiązek informowania odrębnym trybem Centrali przez Dyrektora Regionu o dokonanych odbiorach końcowych, realizowanych zadań inwestycyjnych. Protokoły odbioru końcowego stanowią załączniki do faktur i są zamieszczane w systemie EOF. Informacja o dokonanych odbiorach końcowych znajduje się również w systemie EPM, który jest dostępny dla osób odpowiedzialnych za realizację zadań w Centrali.

(dowód: akta kontroli str. 2018-2029c)

4.5. CRI zabezpieczała interes inwestora poprzez ustalenie w umowach na roboty budowlane obowiązku przedstawiania harmonogramów przebiegu robót oraz sankcje (kary umowne) m.in. od 0,05% do 0,1% za każdy dzień zwłoki za opóźnienie w ukończeniu robót, za niespełnienie klauzuli minimalnej wymaganej ilości robót, nieprzedstawienie systemu zapewnienia jakości w terminie i zakresie, za przekroczenie czasu zamknięć torowych. Ustalono zabezpieczenie należytego wykonania umów w wysokości od 5% do 10 % ceny brutto i jego wysokość nie podlegała zmianie¹²⁷, natomiast było przedłużane w przypadku przedłużenia terminu obowiązywania umowy. Umowy nie zawierały zapisów na temat waloryzacji cen realizacji inwestycji, część umów zawierała zapisy dotyczące zmiany stawki VAT.

Wykorzystując wskazane powyżej klauzule zabezpieczające interesy inwestora:

- Zamawiający obciążył Wykonawcę umowy nr 90/117/0069/12/Z/I karą umowną za przekroczenie czasu na ukończenie (na podstawie subklauzuli 8.7. warunków szczególnych umowy) na kwotę 1.747,8 tys. zł. Roszczenie dotyczące nieusuniętych usterek oraz spowodowania opóźnień w realizacji kontraktu LCS Ciechanów 2Ea w kwocie 51.336,5 tys. zł zostało skierowane do sądu,
- Zamawiający wystąpił do wykonawcy z roszczeniem na kwotę 57.178,3 tys. zł, z tytułu nieterminowej realizacji robót.
- Zamawiający obciążył Wykonawców 43 karami umownymi na kwotę 12.366 tys. zł za opóźnienia pociągów, kar z tytułu zwłoki w oddaniu przedmiotu zamówienia oraz za przydzielenie dodatkowych zamknięć torów nie wynikających z harmonogramu lub realizowanych po planowanym terminie (na podstawie § 7 zawartych umów).
- Trzy roszczenia dotyczyły zapłaty kary umownej za opóźnienie w ukończeniu robót, jedno zapłaty wynagrodzenia tytułu zlecenia wykonania zastępczego, jedno zapłaty odszkodowania za szkody poniesione przez Zamawiającego oraz wynikające z wydłużenia terminu wykonania robót do dnia 01.10.2014 r. koszty wynagrodzenia Inżyniera Projektu oraz Kierownika kontraktu wraz z zespołem.

(dowód: akta kontroli str. 12266-1271, 1527-1545, 2140-2165)

¹²⁷ W przypadku trzech umów: nr 90/105/103/00/11010458/10/II, 90/105/124/00/11001327/10/II, 90/105/217/00/11010458/10/II zostały zawarte na podstawie „regulaminu udzielania zamówień przez PKP PLK S.A na dostawy, usługi oraz roboty budowlane, do których nie ma zastosowania ustawa Prawo zamówień publicznych” Regulacja ta nie nakładała na Zamawiającego obowiązku żądania wniesienia przez Wykonawcę zabezpieczenia należytego wykonania umowy. Jako wystarczające zabezpieczenie interesów Zamawiającego uznano zapisy w umowach dotyczące zatrzymania części płatności do odbioru końcowego kontraktu. W omawianych przypadkach brak zabezpieczenia nie miał wpływu na realizację umów.

Ponadto w umowie 90/105/0016/14/Z/I harmonogram zawierał „kamienie milowe” jako zakończenie określonego etapu prac lub robót¹²⁸. Ww. umowa określała karę umowną za niedotrzymanie terminu sporządzenia ww. Harmonogramu, oraz jego aktualizacji w wysokości 10 tys. zł za każdy dzień opóźnienia, a także 0,05% Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej za każdy dzień opóźnienia w wykonaniu czynności określonej jako „kamień milowy”. A także kary za niedotrzymanie terminu usunięcia wad, w dokumentacji projektowej w terminie wyznaczonym przez Zamawiającego, za opóźnienie w przekazywaniu raportu o postępie pracy, nieprzedstawienie przez wykonawcę oświadczeń wszystkich podwykonawców, ze wszystkie należne faktury, których termin płatności upłynął w okresie objętym fakturą zostały zapłacone, odmowę udzielenia przez wykonawcę gwarancji za wykonaną część robót w przypadku odstąpienia od umowy przez którąkolwiek ze stron.

Zgodnie z warunkami kontraktów do każdej płatności dostarczane były oświadczenia Podwykonawców o niezaleganiu z płatnością przez Wykonawcę. Dyrektor Regionu wyjaśnił, że Zamawiający nie jest zobowiązany do pozyskiwania informacji dotyczących wysokości należności i dokonanych płatności na rzecz podwykonawców w przypadku otrzymania kompletu ww. oświadczeń. Dla linii nr 131 Chorzów Batory – Tczew i dla linii 201 Kościerzyna – Gdynia w przypadku niedostarczenia oświadczenia Zamawiający wstrzymywał płatność faktury do czasu dostarczenia brakującego dokumentu.

Jak wyjaśnił Dyrektor Regionu Zamawiający w momencie rozwiązania umowy z Mostostalem Białystok Sp. z o.o. (umowa nr 90/120/00050/11/Z/I, kontrakt 2A) Zamawiający posiadał informacje o zaległościach w płatności dla dziesięciu podwykonawców na kwotę 4.995,2 tys. zł netto tj. 6.144,1 tys. zł brutto.

(dowód: akta kontroli str. 1248-1254, 1898-1920, 2166-2168)

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

Ocena cząstkowa

Region Północny CRI prowadził skuteczne działania koordynacyjno-nadzorcze na etapie prowadzenia robót, weryfikację dokumentów przedstawionych przez Wykonawców, egzekwował od Wykonawcy terminowe i pełne wykonanie robót pozostałych do wykonania ujętych w protokołach odbioru robót.

IV. 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 z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹²⁹ kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Gdańsku.

¹²⁸ m.in. przedłożenie do zatwierdzenia koncepcji rozwiązań technicznych, wystąpienie o zmianę zakresu rzeczowego, wykonanie projektu wykonawczego, przedłożenie projektu budowlanego, wykonanie prac związanych z realizacją zakresu robót na odcinku włączeniowym linii PKM w linię 201.

¹²⁹ Dz. U. z 2015 r., poz. 1096.

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.

Gdańsk, dnia 17 sierpnia 2015 r.

Kontroler
Maria Mieszalska
Starszy inspektor kontroli państwowej


.....
Podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Gdańsku

Dyrektor

DYREKTOR DELEGATURY
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
w Gdańsku

z up.


.....
Podpis

Kontroler
Agnieszka Solecka
Starszy inspektor kontroli państwowej


.....
Podpis

Kontroler
Jacek Żmurko
Starszy inspektor kontroli państwowej


.....