



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

LGD.410.014.02.2017
P/17/033

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/17/033 – Infrastruktura dostępowa do portów morskich.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku
Kontrolerzy	1. Małgorzata Szafran, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/129/2017 z 17 października 2017 r. 2. Alicja Kosznik, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/130/2017 z 17 października 2017 r. 3. Maria Mieszalska, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/150/2017 z 27 listopada 2017 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2d)
Jednostka kontrolowana	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Centrum Realizacji Inwestycji Region Północny w Gdańsku 80-852 Gdańsk, ul. Dyrekcyjna 2-4 (dalej „Region”).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Andrzej Osipów – pełniący obowiązki Dyrektora Regionu od 18 października 2017 r. ¹ (dalej: „Dyrektor”). (dowód: akta kontroli str. 326-327)

Ocena ogólna

II. Ocena kontrolowanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie² podejmowane przez Region w latach 2014-2017 (do czasu kontroli) działania w zakresie poprawy dostępu do portów morskich w Gdańsku i w Gdyni.

Uzasadnienie
oceny ogólnej

W ww. okresie Region realizował siedem inwestycji polegających na budowie, modernizacji i utrzymaniu infrastruktury kolejowej zapewniającej dostęp do portów morskich w Gdańsku i w Gdyni. Wyboru wykonawców do dwóch z czterech objętych badaniem inwestycji dokonano w Regionie, z zastosowaniem ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych³ i obowiązujących w jednostce procedur. W umowach z wykonawcami, zawartych w związku z realizacją badanych inwestycji, należycie zabezpieczono interesy zamawiającego. Umowy te zawierano i realizowano w oparciu o warunki kontraktowe FIDIC⁴. Region wywiązywał się z obowiązków sprawozdawczych wobec PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: „PKP PLK S.A.”). Sprawozdania przekazywane były w terminowo i zawierały wymagane dane.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Przygotowanie inwestycji i wybór wykonawców.

Opis stanu
faktycznego

1.1. W kontrolowanym okresie Region realizował następujące inwestycje dostępne do portów w Gdańsku i w Gdyni:

- 1) zapewniające dostęp do portu w Gdańsku – w ramach Projektu poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa):

¹ Od 1 czerwca 2014 r. do 7 września 2015 r. Dyrektorem Regionu był Piotr Turowski, od 8 września 2015 r. do 1 marca 2016 r. – Dariusz Krezymon, a od 2 marca 2016 r. do 17 października 2017 r. – Andrzej Krawczyński.

² Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

³ Dz. U. z 2017 r. poz. 1579 ze zm. dalej: „ustawa Pzp”.

⁴ Federation Internationale des Ingenieurs-Conseils

- a) zasadnicze roboty budowlane dla linii kolejowej nr 226 (roboty zakończono 28 sierpnia 2016 r.);
- b) zaprojektowanie i wykonanie urządzeń srk⁵ i telekomunikacji kolejowej na linii kolejowej nr 226 (roboty zakończono 3 grudnia 2016 r.);
- 2) zapewniające dostęp do portu w Gdyni – w ramach projektu Rewitalizacja i modernizacja tzw. Kościerskiego korytarza kolejowego – odcinka Kościerzyna-Gdynia linii kolejowej nr 201:
 - a) zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych dla zadania Rewitalizacja i modernizacja tzw. „Kościerskiego korytarza kolejowego” – odcinka Kościerzyna-Gdynia linii kolejowej 201 – Etap I:
 - modernizacja nawierzchni i podtorza oraz modernizacja obiektów inżynierskich (roboty zakończono 24 sierpnia 2014 r.);
 - opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej (zadanie zakończono 4 listopada 2015 r.);
 - b) zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych dla rozszerzonego zakresu:
 - opracowanie dokumentacji projektowo kosztorysowej (zadanie zakończono 24 listopada 2015 r.);
 - modernizacja: nawierzchni i podtorza, urządzeń srk, urządzeń telekomunikacyjnych, urządzeń elektroenergetycznych, obiektów kubaturowych, przejazdu (zadanie zakończono 29 grudnia 2015 r.);
 - c) zaprojektowanie i wykonanie robót w zakresie rewitalizacji czterech obiektów inżynierskich – dalej: „Korytarz kościerski – obiekty inżynierskie” (zadanie zakończono 30 października 2015 r.);
 - d) zaprojektowanie i wykonanie robót branży srk, teletechnicznej i elektroenergetycznej – dalej: „Korytarz kościerski – urządzenia srk” (zadanie zakończono 30 października 2015 r.);
- 3) zapewniające dostęp do portu w Gdyni – w ramach projektu Nr POLiŚ 7.1-1.2 „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia”: wykonanie robót budowlanych w obszarze LCS Gdańsk: Lot A – Stacje, LOT B – Szlaki (zadanie zakończono 22 maja 2015 r.).

Na etapie opracowania dokumentacji projektowej znajdowały się trzy zadania:

- 1) poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni (prace budowlane zaplanowano na lata 2019-2020);
- 2) poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu w Gdańsku (prace budowlane zaplanowano na lata 2019-2020)
- 3) prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz-Trójmiasto, Etap I (prace budowlane zaplanowano na lata 2020-2023).

(dowód: akta kontroli str. 3-19)

1.2. Zgodnie z pismem Ministerstwa Infrastruktury z 21 lutego 2011 r. nr TI-1GK-0500-3-12/11 inwestycje współfinansowane ze środków UE nie były objęte obowiązkiem przygotowywania programów inwestycji.

Terminy rozpoczęcia i zakończenia opisanych wyżej robót zostały określone w harmonogramach rzeczowo-finansowych, opracowanych w ramach Studium Wykonalności w latach 2008-2009. Roboty zostały rozpoczęte w ww. terminach, za wyjątkiem inwestycji dotyczących „Kościerskiego korytarza kolejowego”⁶, w których termin rozpoczęcia i zakończenia inwestycji określono, odpowiednio, na 1 kwietnia 2011 r. i 31 grudnia 2015 r., podczas gdy ich rozpoczęcie i zakończenie nastąpiło

⁵ Urządzenia sterowania ruchem kolejowym.

⁶ Współfinansowanych z UE-EFRR w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2007 – 2013.

(odpowiednio) 5 października 2011 r. i 4 listopada 2015 r. W ww. przypadku 20 listopada 2009 r. w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Pomorskiego w Gdańsku złożono wniosek o dofinansowanie. Urząd 15 lipca 2010 r. wezwał do uzupełnienia dokumentacji, wymaganej do podpisania umowy o dofinansowanie. Po przedłożeniu wymaganych dokumentów, 17 listopada 2010 r. podpisano umowę o dofinansowanie projektu, która zakładała rozpoczęcie robót 1 kwietnia 2011 r., zgodnie ze złożonym 20 listopada 2009 r. wnioskiem o dofinansowanie, stanowiącym załącznik do ww. umowy. Do umowy sporządzono cztery aneksy, w których przesunięto terminy:

- rozpoczęcia realizacji inwestycji (na 5 października 2011 r.);
- zakończenia rzeczowego realizacji inwestycji na (kolejno): 29 maja 2015 r., 30 października 2015 r., 30 listopada 2015 r. i 29 grudnia 2015 r.;
- zakończenia finansowego realizacji inwestycji na (kolejno): 30 czerwca 2015 r., 30 listopada 2015 r., 15 grudnia 2015 r. i 31 grudnia 2015 r.

Do każdego z aneksów dołączano uaktualniany harmonogram rzeczowo-finansowy, stanowiący załącznik do umowy.

(dowód: akta kontroli str. 127-129, 1315, 1400-1420, 1465-1543)

2. Badaniem objęto po dwie inwestycje dostępne do portów w Gdańsku i w Gdyni:

- 1) inwestycje realizowane w ramach Projektu poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa):
 - zasadnicze roboty budowlane dla linii kolejowej nr 226;
 - zaprojektowanie i wykonanie urządzeń srk i telekomunikacji kolejowej dla linii kolejowej nr 226;
- 2) do portu w Gdyni: inwestycje realizowane w ramach projektu „Rewitalizacja i modernizacja tzw. „Kościerskiego korytarza kolejowego”:
 - Korytarz kościerski – cztery obiekty inżynierskie;
 - Korytarz kościerski – urządzenia srk.

(dowód: akta kontroli str. 18)

Ad 1) Przygotowanie inwestycji i procedury przetargowe były prowadzone przez Centralne Biuro Zamówień PKP PLK S.A. w Warszawie.

PKP PLK S.A. zawarły na realizację ww. inwestycji dwie umowy:

- nr 90/118/0014/13/Z/I z 25 lipca 2014 r. na zasadnicze roboty budowlane dla linii kolejowej nr 226 w ramach projektu POLiŚ 7.2-4.1 pn. „Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa)”, której wykonawcą było Konsorcjum trzech firm, dalej „umowa na roboty budowlane dla linii kolejowej nr 226”;
- nr 90/118/0010/14/Z/I z 23 lipca 2014 r.⁷ na zaprojektowanie i wykonanie urządzeń srk i telekomunikacji kolejowej dla linii kolejowej nr 226 w ramach projektu POLiŚ 7.2-4.1 pn. „ Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa)”, dalej „umowa na urządzenia srk i telekomunikacji kolejowej”.

Inwestycja Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) została podzielona w 2015 r. na Fazę I i Fazę II. Podziału dokonano na podstawie umów PKP PLK S.A. zawartych 27 października 2015 r. ze Skarbem Państwa – Centrum Unijnych Projektów Transportowych w Warszawie⁸.

⁷ Zmienioną aneksem nr 1 z 27 lipca 2016 r.

⁸ „Umowy o dofinansowanie nr POIS.07.02.00-00-027/13-00 dotyczącej „Projektu poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa)” Faza I POIS.07.02.00-00-027/13 w ramach działania 7.2: Rozwój transportu morskiego priorytetu VII: Transport przyjazny środowisku Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013”, zmienionej aneksem z 20 kwietnia 2016 r. oraz „Umowy o dofinansowanie nr POIS.05.01.00-00-0007/15-00 dotyczącej „Projektu poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa)” Faza II

Umowy: na roboty budowlane dla linii kolejowej nr 226 i na urządzenia srk i telekomunikacji kolejowej zawierały harmonogramy czasowe przebiegu robót, sankcje w przypadkach niedotrzymania terminów ustalonych w harmonogramach oraz inne zabezpieczenia i gwarancje⁹, postanowienia stanowiące zabezpieczenie należytego wykonania umowy, o których mowa w art. 147-151 ustawy Pzp. W ww. umowach ustalono: sposób i termin zgłaszania wystąpienia przeszkody w prowadzeniu robót mającej wpływ na termin realizacji zadania, tryb zgłaszania i dokonywania odbiorów przejściowych i końcowego, warunki i terminy dokonywania płatności za poszczególne etapy robót oraz płatności końcowej a także zapisy zabezpieczające interesy inwestora w przypadku niewywiązywania się wykonawców z zobowiązań płatniczych wobec podwykonawców.

(dowód: akta kontroli str.122-126, 188-258,309-325)

Zabezpieczenie należytego wykonania umów zostało wniesione zgodnie z postanowieniami umów w formie wystawionych przez ubezpieczyciela, odpowiednio przedłużanych gwarancji należytego wykonania umowy oraz usunięcia wad lub usterek¹⁰.

(dowód: akta kontroli str.20-41)

Oprócz ww. umów PKP PLK S.A. zawarły trzy umowy, umożliwiające pełną realizację inwestycji dostępowych do portu w Gdańsku:

- na roboty budowlane polegające na odbudowie uszkodzonej infrastruktury na stacji Gdańsk Olszynka linii kolejowej nr 226. Umowę zawarto 16 czerwca 2016 r. z wykonawcą umowy na roboty budowlane dla linii kolejowej nr 226¹¹;
- na działania informacyjne i promujące dla projektu POLiŚ 7.2-4.1. Umowę zawarto 31 marca 2015 r. i zmieniono 2 marca 2016 r.;
- na pełnienie nadzoru autorskiego nad robotami budowlanymi w ramach projektu POLiŚ 7.2-4.1. Umowę zawarto 7 stycznia 2015 r., zgodnie z zapisami umowy Inżyniera Projektu zobowiązano do przeprowadzenia badań archeologicznych.

(dowód: akta kontroli str.42-121, 1402)

Zawarcie ww. umów nie spowodowało wydłużenia czasu realizacji umów: na roboty budowlane dla linii kolejowej nr 226 i na urządzenia srk i telekomunikacji kolejowej, ani zwiększenia ich ceny.

(dowód: akta kontroli str.20-21)

Ad 2) Przygotowanie inwestycji dostępowych do portu w Gdyni oraz procedury przetargowe prowadził Region. W przypadkach obu objętych badaniem umów zamówień publicznych udzielono w trybie z wolnej ręki na podstawie art. 67 ust. 1

POIS.05.01.00-00-0007/15 w ramach działania 5.1: Rozwój kolejowej sieci TEN-T oś priorytetowa V: Rozwój transportu kolejowego w Polsce - Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020", zmienionej aneksem z 22 września 2016 r. (aneks nr 1) i aneksem z 16 listopada 2016 r. (aneks nr 2).

⁹ W Subklauzuli 4.2. (Zabezpieczenie wykonania) określono m.in., że w przypadku składania zabezpieczenia należytego wykonania umowy w formie gwarancji Wykonawca uzyska przed jej złożeniem akceptację treści gwarancji przez Zamawiającego. Zamawiający zwróci Wykonawcy Zabezpieczenie należytego wykonania umowy w wysokości 70% w ciągu 30 dni od dnia wystawienia Świadczenia Przejęcia Robót. Pozostała kwota w wysokości 30% zabezpieczenia pozostanie na zabezpieczenie roszczeń powstałych w Okresie Zgłaszania Wad i zostanie zwrócona nie później niż w 15 dni po upływie tego okresu pod warunkiem usunięcia wszystkich wad potwierdzonych Świadectwem Wykonania wystawionym przez Inżyniera zgodnie z Subklauzulą 11.9 (Świadectwo Wykonania).

¹⁰ Gwarancje należytego wykonania umowy i usunięcia wad lub usterek: z 21 lipca 2014 r. (zmieniona dwoma aneksami odpowiednio z 22 lipca 2016 r. i 14 lutego 2017 r.), gwarancja należytego wykonania prac i właściwego usunięcia usterek z 23 lipca 2014 r. (zmieniona dwoma aneksami z 8 września 2016 r. i 12 października 2016 r.), gwarancja należytego wykonania umowy z 24 lipca 2014 r. (zmieniona dwoma aneksami z 6 września 2016 r. i 20 października 2016 r.), gwarancja należytego wykonania prac i właściwego usunięcia wad i usterek z 24 lipca 2014 r. (zmieniona dwoma aneksami z 16 września 2016 r. i 20 października 2016 r.).

¹¹ Na stacji Gdańsk Olszynka, linii kolejowej nr 226, 7 stycznia 2016 r. miał miejsce wypadek kolejowy, w wyniku którego poważnemu uszkodzeniu uległa infrastruktura techniczna, tj. rozjazd nr 1 z przylegającymi do niego odcinkami torów o długości ok. 0,060 km oraz nawierzchnia przejazdu w km 7,905. Rozjazd nr 1 został naprawiony prowizorycznie przez Zakład Linii Kolejowych w Gdyni. Na rozjeździe prowadzony był ruch z ograniczeniem prędkości do 20 km/h w jednym położeniu rozjazdu, powodując brak połączenia stacji Gdańsk Południowy ze stacją Gdańsk. Wartość umowy z 16 czerwca 2016 roku nie była uwzględniona w cenie kontraktowej dla ww. inwestycji. Prace odtworzeniowe na rozjeździe nr 1 stacji Gdańsk Olszynka realizowano ze środków własnych pozostałej działalności operacyjnej Spółki.

pkt 6 ustawy Pzp. Analiza postępowań wykazała, że istniały przesłanki do zastosowania tego trybu. Prawidłowość udzielenia zamówienia publicznego (dla inwestycji Korytarz kościerski – urządzenia srk) została objęta kontrolą Instytucji Zarządzającej¹² – nie stwierdzono naruszeń mających wpływ na wynik postępowania¹³.

(dowód: akta kontroli str.127-128, 1202-1210, 1336-1346, 1080-1102)

W przypadku inwestycji Korytarz kościerski – cztery obiekty inżynieryjne:

- nie wystąpiła konieczność dokonywania zmian w siwz;
- nie zmieniano terminów składania ofert;
- wykonawca złożył zamawiającemu niezbędne oświadczenia o braku podstaw do wykluczenia z postępowania i dokumenty potwierdzające brak takich przesłanek;
- nie wystąpiły przypadki wykluczenia wykonawców, którzy wykonywali bezpośrednio czynności związane z przygotowaniem prowadzonego postępowania lub posługiwali się, w celu sporządzenia oferty, osobami uczestniczącymi w dokonywaniu tych czynności.

(dowód: akta kontroli str. 1102)

W ramach inwestycji dostępowych do portu w Gdyni PKP PLK S.A. zawarły z Konsorcjum (w skład którego wchodził Lider i dwóch Partnerów) umowy:

- nr 90/105/0032/15/Z/I z 22 czerwca 2015 r. na zaprojektowanie i wykonanie robót w zakresie rewitalizacji czterech obiektów inżynieryjnych;
- nr 90/105/0033/15/Z/I z 20 sierpnia 2015 r. na zaprojektowanie i wykonanie robót branży srk, teletechnicznej i elektroenergetycznej;

w ramach projektu „Rewitalizacja i modernizacja tzw. Kościerskiego korytarza kolejowego” – odcinka Kościerzyna – Gdynia linii kolejowej 201.

Postanowienia umów oparto na warunkach kontraktowych wydanych przez FIDIC. Analiza zapisów umowy wykazała, że zabezpieczenie interesów inwestora zawarto m.in. w subklauzulach: „Solidarna odpowiedzialność”, „Ogólne zobowiązania wykonawcy”, „Zabezpieczenie wykonania”, „Kary umowne” i „Odstąpienie przez zamawiającego”. Zabezpieczenie należytego wykonania umowy zostało wniesione zgodnie z jej postanowieniami.

(dowód: akta kontroli str. 651-744, 1102, 1211-1306)

W ww. umowach zabezpieczono interesy inwestora poprzez m.in.:

- ustalenie harmonogramu realizacji przedmiotu umowy i zobowiązanie wykonawcy do przedstawienia zamawiającemu do zatwierdzenia harmonogramu rzeczowo-finansowego, w tym harmonogramu robót budowlanych – co wykonawca uczynił;
- ustalenie: sankcji w przypadkach niedotrzymania terminów ustalonych w harmonogramie, zabezpieczenia należytego wykonania umowy na poziomie 10% całkowitej ceny ofert (równej wartości umowy), a z tytułu roszczeń powstałych w okresie zgłaszania wad – w wysokości 30% tego zabezpieczenia, sposobu i terminu zgłaszania wystąpienia przeszkody w prowadzeniu robót, mającej wpływ na termin realizacji zadania, trybu zgłaszania i dokonywania odbiorów przejściowych i końcowego oraz warunków i terminów dokonywania płatności za poszczególne etapy robót oraz płatności końcowej;

¹² Kontrola przeprowadzona przez pracowników Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego w Gdańsku. Instytucją Zarządzającą Regionalnym Programem Operacyjnym dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013, w ramach którego dofinansowano realizację tego zadania, był Zarząd Województwa Pomorskiego.

¹³ W informacji pokontrolnej nie wskazano żadnych naruszeń w zakresie tego zamówienia.

- wprowadzenie postanowień zabezpieczających interesy inwestora w przypadku niewywiązywania się wykonawców z zobowiązań płatniczych wobec podwykonawców¹⁴.

(dowód: akta kontroli str. 651-722, 1082-1083, 1102, 1211-1307)

Zabezpieczenie należytego wykonania umów zostało wniesione w wysokości określonej w umowach i obowiązywało do czasu wykonania zamówienia i uznania go za należyte wykonane.

(dowód: akta kontroli str. 1211-1306, 1308-1311)

W celu realizacji powyższych umów zawarto (w przypadku każdej z umów) umowy na pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu¹⁵. Czas niezbędny na wyłonienie Inżyniera Kontraktu dla obu umów (zamówienie uzupełniające do zamówienia podstawowego dotyczącego pełnienia funkcji Inżyniera Kontraktu na zamówieniu podstawowym) nie spowodował wydłużenia czasu realizacji zamówień, ani zwiększenia ich ceny.

(dowód: akta kontroli str. 1211-1306, 1312-1314, 1318-1335)

3. Do objętych badaniem inwestycji dostępowych do portu w Gdańsku i do portu w Gdyni nie były sporządzane programy inwestycji.

(dowód: akta kontroli str. 127-129, 1315)

Zgodnie z wyjaśnieniem Dyrektora dokumentacja projektowa (budowlana) oraz przetargowa przygotowana była do projektu POLiŚ 7.2-4.2 „Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) – Prace Przygotowawcze” w ramach umowy nr 90/134/0002/11/Z/I, zawartej przez PKP PLK S.A.. W dokumentacji projektowej nie wystąpiły braki i nie wystąpiła konieczność realizacji robót dodatkowych. Na etapie projektów wykonawczych dokumentację uszczegółowiono, dokonując w związku z tym jednej zmiany w zakresie pozwolenia na budowę obiektu mostowego w km 4,031 na linii kolejowej nr 226 na rzece Radunia (zmiana mostu z trzyprzęsłowego na obiekt jednoprzęsłowy).

(dowód: akta kontroli str. 259-264)

Zmiana terminu realizacji inwestycji dostępowych do portu w Gdańsku w zakresie zabudowy urządzeń srk i telekomunikacji kolejowej nie była związana z brakami w dokumentacji. Zgodnie z wyjaśnieniem Dyrektora, zabudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym ze względów technicznych i technologicznych nie mogła zakończyć się przed zakończeniem robót w branży torowej, sieci trakcyjnej, energetycznej i drogowej. Dopiero po zakończeniu tych prac wykonawca robót srk uzyskał pełną możliwość zabudowy urządzeń oraz ich uruchomienia.

(dowód: akta kontroli str. 127-128)

Dokumentacja projektowa dla inwestycji dostępowych do portu w Gdyni była kompletna, wykonana w terminie¹⁶ i bez błędów. W obu inwestycjach nie zastosowano odstępstw od rozwiązań projektowych. Zmiany w realizacji projektu (Korytarz kościerski – urządzenia srk) zostały zaakceptowane przez zamawiającego i Inżyniera. Kierownik Kontraktu wyjaśnił, że za nieterminowe przedłożenie zamawiającemu niektórych części dokumentacji projektowej nie naliczono kar umownych, ponieważ – w jego ocenie – były to relatywnie niewielkie kwoty (łącznie 87,60 zł), a ponieważ wykonawca wykonał przedmiot umowy w pierwotnym czasie

¹⁴ Poprzez ustalenie wymagań dotyczących umów o podwykonawstwo i zobowiązanie wykonawcy do zawarcia w każdym rozliczeniu przejściowym oświadczenia wykonawcy i podwykonawców (wraz z dowodem zapłaty), że wszystkie należne faktury podwykonawców, których termin płatności upłynął w okresie objętym poprzednim rozliczeniem przejściowym, zostały zapłacone, pod rygorem wstrzymania biegu terminu płatności, a w przypadku wystawienia przez wykonawcę ostatniej faktury, zobowiązania wykonawcy do dostarczenia oświadczenia wykonawcy i podwykonawców, że wszystkie należne faktury z tytułu realizacji Kontraktu zostały zapłacone.

¹⁵ Nie zawarto żadnych innych umów, w tym na badania archeologiczne, na roboty dodatkowe i uzupełniające.

¹⁶ Z wyjątkiem niektórych części inwestycji korytarza kościerskiego – srk. Opóźnienie w jej przekazaniu wyniosło od 7 do 21 dni.

na ukończenie¹⁷, to kierował się zapisem subklauzuli 8.7 lit. b umowy, zgodnie z którą zamawiający w takim przypadku mógł odstąpić od egzekwowania naliczonej kary.

(dowód: akta kontroli str. 1102, 1200, 1211-1306, 1316-1355)

Przygotowanie inwestycji do realizacji oraz dokonane w związku z nimi zamówienia publiczne i zawarte umowy nie były przedmiotem kontroli wewnętrznych.

(dowód: akta kontroli str. 1366-1342)

Na etapie realizacji inwestycja dotycząca zadania Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) – Faza I było dwukrotnie przedmiotem kontroli przeprowadzonych przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych¹⁸. Zakres kontroli obejmował m.in. ustalenie rzeczowego zaawansowania projektu oraz zgodność z przyjętym harmonogramem. Analiza wdrożenia przez PKP PLK S.A. zaleceń pokontrolnych dotyczących m.in. zakończenia prac związanych z budową przejść dla zwierząt, wzmocnienia nadzoru nad kontrolą jakości – próbkowanie niezależne od laboratoriów GDDKiA¹⁹, przekazania protokołu odbioru końcowego inwestycji i przekazania do eksploatacji oraz świadectwa przejścia robót (uznanych przez CUPT²⁰ za zrealizowane) została przekazana Spółce pismami z 27 kwietnia 2016 r. i 25 stycznia 2017 r.

(dowód: akta kontroli str.127-128, 130-187)

Trzema kontrolami zewnętrznymi objęto inwestycje: Korytarz kościerski urządzenia srk i cztery obiekty inżynieryjne. Kontrolą objęto realizację zakresu rzeczowego i prawidłowość udzielenia zamówienia publicznego. W wyniku dwóch kontroli nie wydano zaleceń pokontrolnych, a po kontroli Instytucji Zarządzającej RPO WP²¹ wydane zalecenie w zakresie umowy objętej badaniem dotyczyło przyjęcia środków trwałych, tj. wystawienia dokumentów OT²² i ujęcia ich w ewidencji księgowej. PKP PLK S.A. przekazała dokumenty i informacje do Instytucji Zarządzającej potwierdzające zrealizowanie zalecenia. Ponadto w związku z udzieleniem zamówienia publicznego i zawartej umowy na „Zaprojektowanie i wykonanie robót w zakresie rewitalizacji czterech obiektów inżynieryjnych w ramach projektu „Rewitalizacja i modernizacja tzw. „Kościerskiego korytarza kolejowego” – odcinka Kościerzyna – Gdynia linii kolejowej nr 201 do Regionu wpłynął wniosek Urzędu Zamówień Publicznych o przekazanie dokumentów związanych z udzielaniem zamówienia publicznego i umowy. Kopie dokumentów przekazano do Urzędu Zamówień Publicznych, który nie przekazał zamawiającemu wyników kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 1336-1346)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia podejmowane przez Region działania w zakresie przygotowania inwestycji na rzecz poprawy infrastruktury dostępowej do portów w Gdańsku i w Gdyni oraz wyboru wykonawców tych inwestycji.

2. Realizacja inwestycji

Opis stanu
faktycznego

1. Umowy dotyczące inwestycji dostępowych do portu w Gdańsku i inwestycji Korytarz kościerski – cztery obiekty inżynieryjne realizowane były terminowo.

¹⁷ Zgodnie z definicją wskazaną w umowie.

¹⁸ Kontrole przeprowadzono w dniach: 8-26 lutego 2016 r. i 25 października – 8 listopada 2016 r.

¹⁹ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

²⁰ Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

²¹ Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego.

²² Przyjęcie środka trwałego do użytkowania.

W przypadku inwestycji Korytarz kościerski – urządzenia srk zakres umowy był nierozdzielnie związany z zakresem umowy podstawowej, zatem pomimo, że roboty objęte tą umową zostały uznane za „zasadniczo zakończone”²³ w terminie określonym w tej umowie (30 października 2015 r.), to zostały ostatecznie przejęte w ramach odbiorów końcowych dotyczących umowy podstawowej, której termin realizacji przesunięto łącznie o 90 dni. Roboty w ramach umowy podstawowej zostały uznane za zasadniczo zakończone w terminie określonym w tej umowie (29 grudnia 2015 r.), a przesunięcie terminu jej realizacji wynikało głównie z konieczności wstrzymania robót wskutek dokonania nieprzewidzianych znalezisk archeologicznych na jednej ze stacji. Świadectwo Przejęcia Robót wydano 20 kwietnia 2016 r. – wykonawca wnioskował, aby świadectwo wydano po zakończeniu procedur uzyskania wszystkich pozwoleń na użytkowanie dla całego Projektu (Pomorski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego ostatnie pozwolenie na użytkowanie wydał 8 marca 2016 r.).

(dowód: akta kontroli str. 283-285)

W przypadku inwestycji dostępowych do portu w Gdańsku zmiana terminu wykonania umowy wystąpiła w odniesieniu do umowy dotyczącej urządzeń srk i telekomunikacji kolejowej dla linii kolejowej nr 226. Na podstawie aneksu z 27 lipca 2016 r., zgodnie z zapisem subklauzuli 8.1 warunków szczególnych postanowień umowy, dokonano zmiany zapisu § 2 umowy głównej, określając termin jej wykonania na „nie później niż do 3 grudnia 2016 r.”. Zmiany dokonano w związku z przysługującym wykonawcy uprawnieniem do zmiany terminu wykonania umowy, wobec stwierdzenia braku możliwości wykonania robót zgodnie z dokumentacją projektową i harmonogramem robót, ze względu na brak udostępnienia układów torowych modernizowanego odcinka linii kolejowej z przyczyn niezależnych od wykonawcy. Zgodnie z zapisem § 3 ww. aneksu wykonawca rzekł się roszczeń finansowych z tytułu przedłużenia czasu na ukończenie ww. robót.

(dowód: akta kontroli str. 18, 127-128)

Na podstawie zgłoszenia wykonawcy z 29 sierpnia 2016 r. zamawiający 29 grudnia 2016 r., protokołem odbioru końcowego i przekazania do eksploatacji, odebrał²⁴ zasadnicze roboty budowlane dla linii kolejowej nr 226. Tego samego dnia wystawiono świadectwo przejęcia. Komisja Odbioru, której przedłożono dokumenty dotyczące odbioru: dokumentację projektową, powykonawczą, inwentaryzację geodezyjną powykonawczą, dziennik budowy nr 45/2014 (tomy 0-14), wnioski, polecenia inżyniera dotyczące wykonania robót zmiennych, protokoły odbiorów częściowych/końcowych/robót zanikających/zakrytych, wyniki pomiarów/badań/próbnych obciążeń/prób technicznych instalacji i urządzeń/prób eksploatacyjnych, atesty/deklaracje zgodności/wbudowanych materiałów/prefabrykatów/urządzeń, wyniki badań materiałów/prefabrykatów/urządzeń oraz innych dokumentów mających wpływ na przebieg odbioru (protokoły odbioru końcowego branż: kolejowa sieć trakcyjna, zasilanie i sterowanie siecią trakcyjną, sieć i obiekty sanitarne, odwodnienie torowiska, ekrany akustyczne, branża torowa, obiekty inżynierskie, branża elektroenergetyka do 15 kV, elektroenergetyka do 1 kV, układy drogowe, budynek nastawni Gdańsk Olszynka i nastawni Gdańsk Port Północny), stwierdziła:

- zgodność ukończonych robót z dokumentacją projektową, wykonawczą, wnioskami wykonawcy i poleceń inżyniera kontraktu;
- wykonanie wymaganych prób i sprawdzeń;
- zgodność wyników wykonanych sprawdzeń/badań/prób z dokumentacją projektową, wykonawczą;
- wady i niedoróbki dające się usunąć (ujęte w protokołach branżowych stanowiących załączniki nr 1-11);

²³ W zakresie, jaki był możliwy do wykonania w związku z uwarunkowaniami wynikającymi z umowy podstawowej.

²⁴ Komisja Odbioru powołana została pismem IRRK 2/1/2a-0816-POiŚ 5.1-8/703/2016 z 29 września 2016 r.

- wady i usterki trudne do usunięcia, ale nie naruszające warunków bezpieczeństwa i funkcjonalności/eksploatacji obiektu, stanowiące załącznik nr 5.

Komisja Odbioru uznała roboty za odebrane i przekazane do dalszej eksploatacji z usterkami trudnymi do usunięcia, lecz umożliwiającymi eksploatację zgodnie z założeniami projektowymi i niepowodującymi zagrożenia bezpieczeństwa, określając termin ich usunięcia do 30 sierpnia 2017 r.

Dostosowanie zakresu rzeczowego zadania do zgodności z projektem i umową określono na 30 sierpnia 2017 r., początek okresu gwarancyjnego – od 30 grudnia 2016 r., zakończenie okresu gwarancyjnego – 60 miesięcy od daty wystawienia świadectwa przejścia (29 grudnia 2016).

(dowód: akta kontroli str. 283-289)

Urządzenia srk i telekomunikacji kolejowej dla linii kolejowej nr 226, po zakończeniu robót w dniu 3 grudnia 2016 r., zostały przekazane zamawiającemu protokołem odbioru końcowego i przekazania do eksploatacji w dniu 31 marca 2017 r.

Komisja Odbioru, której przedłożono dotyczące odbioru dokumenty: operat kolaudacyjny, dokumentację projektową powykonawczą, inwentaryzację geodezyjną powykonawczą, dziennik budowy, wnioski, protokoły odbiorów częściowych/końcowych robót zanikających, wyniki pomiarów /badań/ prób technicznych instalacji i urządzeń, prób eksploatacyjnych, atesty wbudowanych materiałów, aprobaty techniczne, prefabrykatów, urządzeń oraz protokoły odbioru końcowego dla poszczególnych branż: telekomunikacji w zakresie systemów p.poż i SSWiN²⁵, telekomunikacji w zakresie systemów TVu, łączności przewodowej, łączności radiowej, kabli oraz urządzeń teletechnicznych, Sterowania Ruchem Kolejowym w zakresie przejazdów kolejowych, branży srk w zakresie urządzeń: stacyjnych linii 226, samoczynnej blokady liniowej linii 226, a także protokół odbioru technicznego i przekazania go do eksploatacji w zakresie zdalnego sterowania, funkcji SCZ-1, systemu SCP-2 – stwierdziła:

- zgodność wykonanych robót z dokumentacją projektową;
- wykonanie wymaganych prób i sprawdzeń;
- zgodność wyników wykonanych sprawdzeń, badań, prób z dokumentacjami projektowymi;
- wady i niedoróbki dające się usunąć, stanowiące załącznik do protokołów branżowych.

Komisja Odbioru Końcowego, oceniając jako dobrą jakość wykonanego zakresu robót oraz zastosowanych materiałów, dokonała odbioru robót z usterkami i niedoróbkami ujętymi w załącznikach do protokołów branżowych, zobowiązując wykonawcę do ich usunięcia w terminie do 30 sierpnia 2017 r.

Dostosowanie zakresu rzeczowego zadania do zgodności z projektem i umową określono na dzień 30 sierpnia 2017 r., okres gwarancyjny ustalono na 60 miesięcy od daty wystawienia świadectwa przejścia.

Dyrektor wyjaśnił, że oba kontrakty, zarówno na roboty zasadnicze jak i na srk i telekomunikację, realizowane były w oparciu o warunki kontraktowe FIDIC. Linia kolejowa eksploatowana jest bez ograniczeń w pełnym zakresie założonych parametrów i z gwarancją wieloletniej eksploatacji – elementy infrastruktury kolejowej są eksploatowane nieprzerwanie od 17 sierpnia 2015 r. Zgodnie z kontraktem:

²⁵ System Sygnalizacji Włamania i Napadu

- część użytkowana będzie uważana za przejętą z datą, z którą zaczęła być użytkowana;
- Inżynier w ciągu 28 dni po utrzymaniu wniosku wykonawcy wystawił wykonawcy Świadczenie Przejęcia, podając datę, z którą roboty lub odcinek zostały ukończone zgodnie z kontraktem, pomijając wszelką drobną zaległą pracę i wady, nie mające w istocie wpływu na użycie robót lub odcinka do przeznaczonego im celu (użycie do czasu ukończenia tej pracy i usunięcia tych wad lub podczas dokonywania tych czynności);
- wykonano próby końcowe do 29 grudnia 2016 r. i wystawiono z tą datą Świadczenie Przejęcia;
- po zakończeniu prób końcowych jest wystawione przez Inżyniera Świadczenie Przejęcia, które rozpoczyna okres zgłaszania wad. FIDIC nie przewiduje dodatkowego okresu wydłużającego okres gwarancji po usunięciu wad;
- w okresie zgłaszania wad inwestorowi przysługuje zgłaszanie nowych wad, a wykonawca jest zobowiązany usunąć wszystkie zgłoszone wady, zarówno z prób końcowych, jak i z okresu zgłaszania wad;
- po zakończeniu okresu zgłaszania wad i usuwania wad Inżynier wystawia Świadczenie Wykonania;
- celem należytego wykonania robót i usunięcia wad wykonawca składa gwarancje należytego wykonania prac i właściwego usunięcia wad i usterek. W przypadku nie usunięcia wad lub usterek gwarancja zostanie zatrzymana.

(dowód: akta kontroli str.290-295, 1462-1464)

W przypadku inwestycji dostępowych do portu w Gdyni:

- Korytarz kościerski – cztery obiekty inżynierskie – zrealizowany zakres rzeczowy był zgodny z projektem i z pozwoleniem na budowę oraz uzyskano wymagane parametry budowli;
- Korytarz kościerski – urządzenia srk – zakres robót był zgodny z dokumentacją wykonawczą ze zmianami zatwierdzonymi przez Zamawiającego i Inżyniera.

(dowód: akta kontroli str. 1102, 1200, 1318-1335)

2. W przypadku inwestycji dostępowych do portu w Gdańsku, dokumentację projektową uszczegółowiano na etapie projektów wykonawczych, w wyniku czego dokonano jednej zmiany – nastąpiła konieczność zmiany pozwolenia na budowę w zakresie zmiany obiektu mostowego z trzyprzęsłowego w km 4,031 linii kolejowej nr 226 na rzece Radunia na obiekt jednoprzęsłowy. W następstwie wniosku złożonego 20 kwietnia 2015 r. przez inwestora, Wojewoda Pomorski 10 czerwca 2015 r. decyzją nr WI-II.7840.2.55.70.2015.WM zmienił decyzję o pozwoleniu na budowę z 31 października 2014 r. nr WI-II.7840.2.45.109.2014.WM dla inwestycji „Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa).” Przebudowa linii kolejowej nr 226 Pruszcz Gdański - Gdańsk Port Północny wraz z budową nowego mostu kolejowego przez Martwą Wisłę dla inwestycji „Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa).” Przebudowa linii kolejowej nr 226 Pruszcz Gdański - Gdańsk Port Północny wraz z budową nowego mostu kolejowego przez Martwą Wisłę. Zmiana obiektu mostowego w km 4,031 linii kolejowej nr 226 na rzece Radunia.

(dowód: akta kontroli str.259-264)

W przypadku inwestycji dostępowych do portu w Gdyni nie wystąpiły przypadki zmian dokumentacji projektowej.

(dowód: akta kontroli str. 1102, 1318-1320)

W przypadku inwestycji dostępowych do portu w Gdańsku i inwestycji korytarz kościerski – cztery obiekty inżynieryjne odbiory przejściowe oraz terminy udzielania odpowiedzi na pytania wykonawcy i kierownika budowy nie utrudniały terminowej realizacji robót. Roboty zakończono zgodnie z zawartymi umowami.

(dowód: akta kontroli str.283-295,343, 451)

W przypadku inwestycji dostępowych do portu w Gdańsku, w protokole odbioru końcowego inwestycji „zasadnicze roboty budowlane dla linii kolejowej nr 226” określono wady i niedoróbki dające się usunąć (ujęte w protokołach branżowych stanowiących załączniki nr 1-11) oraz wady i usterki trudne do usunięcia, ale nie naruszające warunków bezpieczeństwa i funkcjonalności/eksploatacji obiektu, stanowiące załącznik nr 5, określając termin ich usunięcia do 30 sierpnia 2017 r.

Analogicznie ustalono termin usunięcia usterek ujętych w załącznikach do protokołów branżowych, określonych w protokole odbioru końcowego urządzeń srk i telekomunikacji kolejowej dla linii kolejowej nr 226. Usterki zostały usunięte i zgłoszone do weryfikacji – w wyznaczonym terminie (usterki w zakresie infrastruktury kablowej – poz. 1-10, radiołączności – poz.11-13, łączności przewodowej – poz. 14-20, urządzeń TVU- poz. 21-29, dokumentacji – poz. 30-41) oraz odebrane przez komisję odbiorową.

W zakresie zasadniczych robót budowlanych usunięto usterki określone w protokołach branżowych: kolejowa sieć trakcyjna (2/2), zasilanie i sterowanie sieci trakcyjnej (0/3), sieci i obiekty sanitarne, kolizje sieci sanitarnych, odwodnienia, torowiska (13/17), ekrany akustyczne (11/20), branża torowa (0/21) – wykonawca zgłosił zdanie odrębne²⁶ oraz wyjaśnienia²⁷, obiekty inżynieryjne (121/154), elektroenergetyka do 15 kV (1/2), elektroenergetyka do 1 kV (10/10), układy drogowe (bez usterek), budynek nastawni Gdańsk Olszynka (11/14), budynek nastawni Gdańsk Północny (10/11).

(dowód: akta kontroli str.537-622)

Dyrektor wyjaśnił, że usterki znajdują się w trakcie usuwania, co potwierdziła korespondencja prowadzona z wykonawcą. Usunięto usterki dotyczące m.in. zasilania trakcyjnego, sieci i obiektów sanitarnych, ekranów akustycznych, elektroenergetyki, budynków nastawni Gdańsk Olszynka i Gdańsk Port Północny, obiektów inżynieryjnych. W związku z odrębnym stanowiskiem użytkownika, tj. Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni, nadal analizowane są usterki z zakresu branży torowej. Przedmiotowe analizy zostaną ukończone do końca 2017 r., a ewentualne wady wynikające z analiz zostaną usunięte w pierwszym kwartale 2018 r. Istotną wadą, której usunięcie jest niemożliwe do określenia w czasie, jest wada związana z osiadaniem nasypu kolejowego na dojeździe do mostu przez Martwą Wisłę²⁸. Ta wada jest przedmiotem analiz Instytutu Budownictwa oraz specjalistów z Politechniki Krakowskiej. Nasyp jest pod stałą obserwacją wykonawcy, aż do zakończenia procesu osiadania lub uzgodnienia metody jego stabilizacji.

Ponadto Dyrektor wyjaśnił, że w ramach realizacji przedmiotowej inwestycji wykonawca przedłożył Inwestorowi gwarancje należytego wykonania prac i właściwego usunięcia wad i usterek. Gwarancją objęty jest zarówno okres realizacji

²⁶ W załączniku nr 4a do trzynastu pozycji.

²⁷ W załączniku 4b do usterek w zakresie: podsypki tłuczniowej (5/5), podtorza (7/9), w podkładach i przytwierdzeniu (5/5), szynach (2/4), geometrii (6/6), rozjazdach (5/10) oraz pozostałych usterek (21/21).

²⁸ Opisana istotna wada, nie powodująca ograniczeń w eksploatacji obiektu, polega na większym niż przewidziano w projekcie budowlanym, osiadaniu nowych nasypów kolejowych. Osiadanie nowych obiektów budowlanych, w tym nasypów o znacznej wysokości, jest zjawiskiem naturalnym. W przypadku inwestycji realizowanych w pradolinie Wisły (bardzo złe warunki gruntowe) celem zabezpieczenia obiektów przed osiadaniem wykonano szereg dodatkowych wzmocnień i zabezpieczeń. Wszystkie prace związane z budową nasypów wykonano zgodnie z opracowanym projektem budowlanym i zostały odebrane bez uwag. Niezależnie od powyższego stwierdzono nadmierne osiadanie zbudowanych nasypów, co jest przedmiotem szczegółowych analiz i będzie przedmiotem działań naprawczych. Osiadania obiektów analizuje się w latach dlatęgo nie ma możliwości określenia terminu usunięcia przedmiotowej wady.

inwestycji jak i okres zgłaszania wad tj. czas do 60 miesięcy po zakończeniu inwestycji. Wykonawca otrzymał kontraktowe wynagrodzenie za wykonane roboty na podstawie Końcowego Świadczenia Płatności („KŚP”). Do rozliczenia pozostały jeszcze prace, które nie zostały rozliczone w KŚP i zostaną rozliczone po zakończeniu okresu zgłaszania wad (po 60 miesiącach) w ramach Ostatecznego Świadczenia Płatności. Niezależnie od stwierdzonych w protokole odbioru końcowego wad, odcinek linii kolejowej osiągnął wszystkie wymagane kontraktem parametry i jest eksploatowany bez ograniczeń

(dowód: akta kontroli str. 625-637, 1403-1404)

W protokole odbioru technicznego – inwestycji Korytarz kościerski – urządzenia srk - wskazano, iż Komisja Odbioru uznała zakres robót za zakończony w zakresie, jaki możliwy był do wykonania „w związku z uwarunkowaniami wynikającymi z kontraktu podstawowego”, tj. w związku z jego niezakończeniem. Ponadto w protokole wskazano wynikające z niezakończenia kontraktu podstawowego usterki (brak zasilania elektroenergetycznego, brak transmisji danych, brak możliwości uruchomienia systemu SBL, brak sygnalizacji włamania i ochrony przeciwpożarowej oraz brak uruchomienia aplikacji EbibLock²⁹ i Ebiscreen³⁰ na stacji Gdynia Główna) i termin na ich usunięcie tożsamy z terminem zakończenia umowy podstawowej. W protokołach końcowych robót poszczególnych branż odebrano wszystkie zakresy robót objętych tą umową i przekazano je do eksploatacji. W zakresie objętej badaniem umowy wskazane w protokołach usterki dotyczyły głównie braku zasilania rezerwowego na LCS Osowa oraz braku zasilania docelowego do rozdzielnic na stacji Gdańsk Osowa, które zostały uznane przez zamawiającego, jako niewynikające z winy wykonawcy, a z przyczyn leżących po stronie dostawcy energii. Po podłączeniu zasilania rezerwowego komisja potwierdziła poprawność działania zbudowanych urządzeń.

(dowód: akta kontroli str. 1201, 1318-1335, 1347-1393)

W załączniku nr 2 do protokołu odbioru robót (dla inwestycji Korytarz kościerski – cztery obiekty inżynierskie) określono usterki konieczne do usunięcia i wskazano termin na ich usunięcie. Region wyegzekwował od wykonawcy usunięcie usterek, przeprowadzając odbiory sprawdzające.

(dowód: akta kontroli str. 1161-1199)

Zgodnie z wyjaśnieniem Dyrektora, w okresie od 17 sierpnia 2015 r. do 12 sierpnia 2016 r. (każdorazowo po zakończeniu etapu robót³¹), inwestor występował o pozwolenia na użytkowanie. Dla inwestycji dostępowych do portu w Gdańsku w latach 2015-2016 Pomorski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego wydał 30 decyzji o pozwoleniu na użytkowanie. Decyzje zostały wydane w terminie od 13 do 31 dni po złożeniu wniosku. Linia kolejowa nr 226 była modernizowana z utrzymaniem ciągłego ruchu pociągów, wobec czego oddanie linii do użytku następowało systematycznie po odbiorach eksploatacyjnych i uzyskaniu wszelkich pozwoleń na użytkowanie dla poszczególnych zakończonych zakresów robót.

(dowód: akta kontroli str. 343-452, 623-624)

Dyrektor wyjaśnił, że ze względu na fakt, iż linia kolejowa nr 201 była linią rewitalizowaną z utrzymaniem ciągłego ruchu pociągów, to oddanie obiektów do użytku następowało systematycznie po odbiorach robót eksploatacyjnych. Zakres robót nie polegał na wzniesieniu nowego obiektu budowlanego – czyli budowy w rozumieniu art. 3 pkt. 6 Prawa budowlanego³². Zakończenie procesu inwestycyjnego nie podlega unormowaniom art. 54 i 55 ustawy, co oznacza, że

²⁹ Typ urządzenia sterowania ruchem.

³⁰ Typ urządzenia sterowania ruchem.

³¹ Wymagających takiego pozwolenia.

³² Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332, ze zm.).

inwestor może przystąpić do użytkowania obiektu budowlanego bez wystąpienia do organu nadzoru budowlanego z wnioskiem o pozwolenie na użytkowanie, czy też powiadomienia go o zakończeniu robót budowlanych.

(dowód: akta kontroli str. 1076)

W przypadku inwestycji Korytarz kościerski – cztery obiekty inżynierskie o pozwolenia na użytkowanie wystąpiono po zakończeniu robót, tj. 17 listopada 2015 r. W dniach 19-20 listopada 2015 r. inwestor uzyskał decyzję o umorzeniu postępowania administracyjnego w sprawie zawiadomienia o zakończeniu przebudowy istniejących wiaduktów kolejowych w km 189,501 oraz 194,081.

(dowód: akta kontroli str. 1194-1199)

3. W przypadku inwestycji dostępowych do portu w Gdańsku raportowanie dotyczące aktualnego stanu realizacji inwestycji prowadzone było poprzez system EPM (Enterprise Project Management), w którym zespół projektowy na bieżąco wprowadzał do systemu dane dotyczące realizacji projektu – dotyczące m.in. przetargów, realizacji umów, zakresu rzeczowego i finansowego, opóźnień w realizacji i ich przyczynach, problemach, ryzykach/zagrożeniach na projekcie itd. to jest – informacji umożliwiających generowanie raportów w różnej konfiguracji. W cyklach dwutygodniowych Region był rozliczany z raportów w postaci: „harmonogramu nakładów” w podziale na kontrakty, lata i miesiące wraz z komentarzem dotyczącym zmian oraz „raportu z wykonania planu inwestycyjnego”, w rozbiciu na miesiące bieżącego roku i źródła finansowania wraz z prognozą wykonania nakładów inwestycyjnych do końca roku oraz podaniem przyczyn niewykonania/przekroczenia planu roku i planu okresu. Aktualizacja danych w EPM odbywała się w terminach wskazanych przez PKP PLK S.A.

Badanie próby wybranej losowo³³ wykazało, że Region przekazywał dane wymagane przez PKP PLK S.A., które zatwierdzano w PKP PLK S.A. poprzez zmianę ich statusu w systemie klauzulą „zweryfikowane”.

(dowód: akta kontroli str. 328-335, 453-536)

W przypadku inwestycji dostępowych do portu w Gdyni Region sporządzał raporty w systemie EPM oraz realizował obowiązek przekazywania (w zakresie inwestycji objętej badaniem) do PKP PLK S.A. kwartalnych sprawozdań z wykonania Funduszu Kolejowego oraz co dwa tygodnie – harmonogram nakładów wraz z komentarzem dotyczącym zmian oraz harmonogram nakładów w podziale na źródła finansowania wraz z prognozą wykonania nakładów inwestycyjnych do końca roku oraz podaniem przyczyn niewykonania/przekroczenia planu roku i planu okresu. Powyższe sprawozdania i harmonogramy przekazywane były bez opóźnień i zawierały wszystkie wymagane dane.

(dowód: akta kontroli str. 749-851, 1394-1399)

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania Regionu w zakresie realizacji inwestycji na rzecz poprawy infrastruktury dostępowej do portów w Gdańsku i w Gdyni oraz wypełnianie obowiązków sprawozdawczych wobec PKP PLK S.A.

³³ Dokumenty dot. raportowania: maj 2015, grudzień 2015, marzec 2016, październik 2016, czerwiec 2017, październik 2017 r.

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli³⁴ 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.

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.

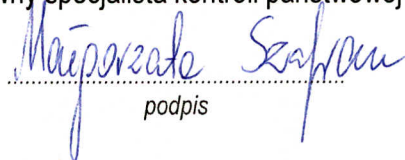
Gdańsk, dnia 22 grudnia 2017 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Gdańsku

Kontroler

Małgorzata Szafran

Główny specjalista kontroli państwowej


.....
podpis

Dyrektor

2 up.

WICEDYREKTOR DELEGATURY
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
w Gdańsku


.....
Teresa Sawicka
podpis

³⁴ Dz. U. z 2017 r. poz. 524.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

1000 S. MICHIGAN AVE.