



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Krakowie

LKR.410.016.04.2019

Pan
Łukasz Franek
Dyrektor
Zarządu Transportu Publicznego
w Krakowie
ul. Wielopole 1
31-072 Kraków

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/19/104 – Realizacja przedsięwzięć w formie partnerstwa publiczno-prywatnego przez jednostki samorządu terytorialnego

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie ¹ , ul. Wielopole 1, 31-072 Kraków (dalej: <i>ZTPK, Zarząd</i>).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Łukasz Franek, Dyrektor ZTPK od 1 listopada 2018 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Realizacja projektów PPP 2. Zarządzanie projektem PPP 3. Zgodność efektów projektu z zakładanymi celami
Okres objęty kontrolą	2019 r., do 25 listopada (kontrolą mogły być także objęte działania wcześniejsze, o ile miały wpływ na kontrolowaną działalność).
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ²
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Krakowie
Kontrolerzy	Andrzej Lis, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKR/186/2019 z 9 października 2019 r.

(akta kontroli. str. 1-2)

¹ Jednostka powstała z dniem 1 listopada 2018 r. na podstawie uchwały nr CVIII/2810/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2018 r. w sprawie utworzenia i zatwierdzenia statutu jednostki budżetowej Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie (Dz. Urz. Woj. Małop. z dnia 7 września 2018 r., poz. 5947).

² Dz. U. z 2019 r. poz. 489 ze zm., dalej: *ustawa o NIK*.

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia sposób realizacji i zarządzania projektem pn. *Koncesja na modernizację infrastruktury przystankowej poprzez wymianę wiat przystankowych oraz budowę zadaszeń w nowych lokalizacjach*, a także jego efekty osiągane w kontrolowanym okresie.

Umowa o koncesji realizowana była prawidłowo, a pracownicy ZTPK na bieżąco monitorowali przebieg i efekty prac koncesjonariusza. Na dzień kontroli projekt pozostawał w realizacji. W badanym okresie osiągnięto przewidzianą harmonogramem liczbę wybudowanych wiat, za wyjątkiem tych, których niewybudowanie wynikało z obiektywnych okoliczności, niezależnych od stron umowy.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częstkowej⁴ kontrolowanej działalności

OBSZAR

Opis stanu faktycznego

1. Realizacja projektu PPP

1.1. Od 1 stycznia 2019 r. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie wraz z partnerem prywatnym kontynuowali realizację projektu pn. *Koncesja na modernizację infrastruktury przystankowej poprzez wymianę wiat przystankowych oraz budowę zadaszeń w nowych lokalizacjach* (na terenie Gminy Miejskiej Kraków).

Podstawą tej realizacji były:

- umowa koncesji na roboty budowlane⁵ (dalej: *umowa koncesji*) w sprawie realizacji ww. projektu, zawarta 29 października 2014 r. pomiędzy Gminą Miejską Kraków (koncesjodawcą), reprezentowaną przez dyrektora Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie⁶ (dalej: *ZIKiT*), a partnerem prywatnym (koncesjonariuszem);
- aneks nr 3 do ww. umowy koncesji, na podstawie którego ZTPK stał się odpowiedzialny od 1 stycznia 2019 r. za realizację ww. umowy koncesji na roboty budowlane i pełnił rolę koncesjodawcy;
- regulamin organizacyjny ZTPK, w którym określono zadania spójne z zakresem przedmiotu umowy koncesji, tj. wyznaczanie miejsc i ustalanie warunków postoju lub zatrzymania środków transportu publicznego na terenie Krakowa, zlecenie urządzania przystanków (wiat).

(akta kontroli. str. 7 pliki 2,5-6, str. 10-11 pliki 70-75, str. 17-49, str. 50 plik 9, str. 344-345)

1.2. Zarząd był przygotowany organizacyjnie do realizacji umowy koncesji. Jej przebiegiem zajmowało się głównie trzech pracowników, którzy wcześniej byli zaangażowani w tę problematykę w ZIKiT⁷. Pracownicy ci nie posiadali uprawnień formalnych w zakresie realizacji przedmiotowej umowy – zagadnienia dotyczące

³ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej, którą zastosowano w niniejszym wystąpieniu.

⁴ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁵ Zawarta na okres 250 miesięcy dla każdej wiaty objętej umową.

⁶ Jednostka budżetowa Gminy Miejskiej Kraków.

⁷ 1) do 30.09.2019 r. - byli pracownik ZIKiT, a w ZTPK kierownik Działu Obsługi Przewoźników i Infrastruktury; 2) w 2019 r. - byli pracownik ZIKiT, a w ZTPK starszy specjalista w Dziale Obsługi Przewoźników i Infrastruktury (do 30.09.2019 r.), a od 1.10.2019 r. starszy specjalista w Dziale Organizacji Transportu; 3) do 30.06.2019 r. - byli pracownik ZIKiT, a w ZTPK inspektor w Dziale Obsługi Przewoźników i Infrastruktury; 4) od 1.10.2019 r. - w ZTPK kierownik Działu Organizacji Transportu.

wiat przystankowych określono ogólnie w ich zakresach czynności. Nie powołano też formalnego zespołu odpowiedzialnego za jej realizację. Za strategiczne decyzje w zakresie wykonywania umowy odpowiadał dyrektor i zastępca dyrektora.

Wszyscy pracownicy, uczestniczący w realizacji tej umowy, legitymowali się wykształceniem wyższym, z czego trzy osoby oraz dyrektor wykształceniem w dziedzinie transportu oraz w dziedzinie inżynierii lądowej. Pracownicy legitymowali się również wieloletnim doświadczeniem w dziedzinie infrastruktury transportowej. Jeden z nich uczestniczył w kursach i szkoleniach na temat zbiorowego transportu publicznego oraz w konferencji i wizycie studyjnej na temat funkcjonowania infrastruktury przystankowej, a dyrektor był m.in. współautorem opracowań w zakresie planowania systemów transportowych, ekspertem grupy doradczej projektu CAPITAL dla Komisji Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu.

Według wyjaśnień Dyrektora:

- ww. pracownicy byli odpowiedzialni za bieżący nadzór, kontakt z Koncesjonariuszem i zarządzanie projektem,
- w ramach wykonywania obowiązków pozyskują informacje z ogólnie dostępnych źródeł, w tym z innych miast w ramach wymiany informacji w zakresie prowadzonych (...) postępowań koncesyjnych oraz utrzymania infrastruktury przystankowej funkcjonującej w ramach komunikacji miejskiej,
- jako nieoficjalnego lidera można wskazać kierownika Działu Obsługi Przewoźników i Infrastruktury (...),
- nie wystąpiły żadne okoliczności, które wymagały zaangażowania zewnętrznych doradców czy specjalistów,
- do chwili obecnej model działania sprawdzał się w funkcjonowaniu i nie był powodem braku realizacji wytycznych zgodnie z zapisami przedmiotowej umowy wraz z zachowaniem terminowości działań związanych z realizacją przedsięwzięcia.

(akta kontroli str. 53-113,115-135,271-274)

1.3. W celu realizacji projektu ZTPK przygotował szczegółowy harmonogram, w którym określono zakres realizacji zadań zaplanowanych przez ZIKiT⁸.

Na 2019 r. (do 31 października) ZTPK zaplanował wybudowanie 47 wiat „reklamowych”⁹, a „posadowił”¹⁰ 32, z tego:

- zaplanowano 15 wiat nowych w lokalizacjach określonych w umowie (z puli 519 wiat określonych w umowie w harmonogramie zbiorczym), a „posadowiono” 7. Dyrektor wyjaśnił, że montaż 8 wiat odłożono w czasie *celem skoordynowania prac z planowaną inwestycją przebudowy torowiska tramwajowego wzdłuż ulicy Kościuszki (przystanki znajdują się w zakresie inwestycji)*;
- zaplanowano 32 wiaty nowe w lokalizacjach nieokreślonych pierwotnie w umowie z puli poszerzonej¹¹ liczby 74 wiat i „posadowiono” 25 (na listopad 2019 r. zaplanowano odbiór częściowy dalszych 7 wiat wybudowanych).

Posadowiono również:

- jedną wiatę dodatkową¹² (spośród 25 zaplanowanych na 2018 r.). Nie posadowiono tej jednej wiaty w 2018 r., gdyż jej lokalizacja była przewidziana

⁸ W harmonogramach rocznych.

⁹ Zgodnie z umową na tych wiatkach koncesjonariusz był uprawniony prowadzić działalność reklamową nieodpłatnie.

¹⁰ Zgodnie z warunkami umowy „posadowienie” wiat oznaczało ich zamontowanie i udostępnienie pasażerom.

¹¹ Na podstawie warunków umowy.

¹² Dotyczy wiat tzw. dodatkowych zamontowanych na podstawie § 2 ust. 1 pkt 4 umowy koncesji oraz wiat ponownie zamontowanych, pozyskanych z lokalizacji, w których zostały zamontowane nowe konstrukcje i możliwych do ponownego wykorzystania na przystankach, na których nie funkcjonowała do tej pory

poza pasem drogowym na terenie Spółdzielni Mieszkaniowej, która nie posiadała na to wymaganych pozytywnych opinii swoich członków oraz zgody Rady Miasta Krakowa. Po spełnieniu tych formalności wiatę zamontowano w 2019 r.;

- 32 wiaty z puli wiat „odzyskanych”. Umowa nie określała terminu ich montażu i stanowiła, że *Koncesjonariusz jest zobowiązany do ponownego montażu zadaszeń przeznaczonych do dalszej eksploatacji w lokalizacjach wskazanych przez Koncesjodawcę w ilości nie przekraczającej 25% (procent) zdemontowanych wiat¹³. Koncesjonariusz dokona w tym zakresie niezbędnej renowacji konstrukcji wiaty przeznaczonej do dalszej eksploatacji (bez konieczności wymiany elementów na nowe lub uzupełniania ich braków)*. Umowa nie uprawniała koncesjonariusza do prowadzenia nieodpłatnej działalności reklamowej na wiatkach „odzyskanych”.

(akta kontroli. str. 11 pliki 70-75,17-47,50 plik 7-8,136-152,153-190,191)

1.4. Na okoliczność „posadowienia” ww. wiat – w myśl umowy koncesji – sporządzono 65 jednostkowych, obustronnie podpisanych protokołów odbioru częściowego¹⁴, w których stwierdzono zgodność zakresu wykonanej pracy z zapisami umowy i odpowiednie zabezpieczenie wewnętrznej instalacji elektrycznej.

W odniesieniu do 9 wiat (na 65) praca została przyjęta z uwagami i wymagała poprawek. Dyrektor wyjaśnił, że koncesjonariusz niezwłocznie usunął nieprawidłowości, a pracownicy właściwej komórki ZTPK to zweryfikowali.

(akta kontroli. str. 10 pliki 60-69, str. 191-193, 194-217)

W myśl umowy koncesji na budowę wiat, po podpisaniu protokołu odbioru częściowego koncesjonariuszowi przysługiwał termin do 60 dni na złożenie koncesjodawcy kompletu dokumentów niezbędnych do odbioru końcowego wiat. Dwustronnie podpisane protokoły końcowe sporządzono w odniesieniu do 81 wiat („reklamowych”, z puli liczby wiat poszerzonych i „odzyskanych”). Do wszystkich odbiorów końcowych koncesjonariusz przedłożył wymaganą dokumentację techniczną i elektryczną, którą ZTPK przyjął bez zastrzeżeń. Protokoły stanowiły podstawę przekazania wiat na rzecz Gminy Miejskiej Kraków – na ich podstawie wiaty przyjęto na stan środków trwałych.

(akta kontroli. str. 11 plik 75, str. 7-8 pliki 8-25, str. 192-193)

Po dokonaniu odbiorów końcowych koncesjonariusz wystawił na rzecz koncesjodawcy trzy faktury VAT na kwotę łącznie 2 904,7 tys. zł tytułem wynagrodzenia za wykonane roboty. Zgodnie z warunkami umowy wartość wykonanych robót została skompensowana fakturami VAT, na podstawie których przekazano koncesjonariuszowi prawa do korzystania z paneli reklamowych zamontowanych na wiatkach przystankowych w ramach niniejszej umowy.

(akta kontroli. str. 7-8 pliki 8-25, str. 218-220, 221-239)

1.5. Dyrektor wyjaśnił, że: *Przeszkód finansowych, prawnych i organizacyjnych nie stwierdzono. Przeszkodą w realizacji przedmiotowej umowy, a w zasadzie bardziej montażu konkretnych wiat jest kwestia tego, iż niektóre lokalizacje znajdują się w obrębie innych inwestycji (...). Każde opóźnienie w realizacji innej inwestycji powoduje tym samym opóźnienie wymiany wiaty.*

(akta kontroli str. 250-254)

wskazana infrastruktura lub też dotychczas funkcjonująca – z uwagi na znaczny okres eksploatacji oraz stan zużycia – wymagała demontażu (§ 2 ust. 1 pkt 5 umowy koncesji).

¹³ Z liczby 519 wiat przeznaczonych do demontażu określonych w umowie w harmonogramie zbiorczym.

¹⁴ 7 protokołów dotyczyło wiat nowych posadowionych w lokalizacjach określonych pierwotnie w umowie, 25 – wiat nowych w lokalizacjach nieokreślonych pierwotnie w umowie (z puli poszerzonej), 1 – wiaty dodatkowej, a 32 – wiat z puli „odzyskanych”.

Prezes Zarządu koncesjonariusza wyjaśnił, że: *W trakcie dotychczasowej realizacji umowy koncesji (...) Spółka nie napotkała na przeszkody natury prawnej, finansowej czy organizacyjnej. (...) reorganizacja jednostki (...) wykonującej przedmiotową koncesję, polegająca na powołaniu nowej jednostki tj. Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie nie wpłynęła negatywnie na sposób realizacji koncesji.*

(akta kontroli. str. 255-265)

1.6. Zmiana umowy koncesji, zgodnie z jej zapisami, była *możliwa tylko w zakresie nie naruszającym treści oferty Koncesjonariusza złożonej w postępowaniu o zawarcie umowy koncesji chyba, że konieczność dokonania takiej zmiany wynika z okoliczności, której nie można było przewidzieć w dniu zawarcia umowy. W takim przypadku zmiana umowy może dotyczyć jedynie tych jej zapisów, na które zmiana okoliczności miała wpływ. Zmiany umowy wymagają formy pisemnej pod rygorem nieważności.*

(akta kontroli. str. 11 pliki 72-75, str. 17-47)

Aneks nr 3 zawartym 1 kwietnia 2019 r. wprowadzono do umowy zmianę w związku z reorganizacją ZIKiT, tj. jednostki dotychczas wykonującej umowę koncesji w imieniu koncesjodawcy¹⁵. W aneksie zapisano, że Rada Miasta Krakowa powołała nową jednostkę, tj. ZTPK, która została wydzielona z ZIKiT i formalnie rozpoczęła działalność od 1 stycznia 2019 roku. ZIKiT uległ reorganizacji i zmienił nazwę na Zarząd Dróg Miasta Krakowa (ZDMK). Zmiany w umowie dotyczyły:

- powierzenia ZTPK odpowiedzialności za realizację umowy koncesji i roli koncesjodawcy z wyłączeniem kwestii odnoszących się bezpośrednio do zarządcy drogi (ZDMK)¹⁶,
- aktualizacji adresu doręczeń i danych teleadresowych koncesjodawcy.

(akta kontroli. str. 11 plik 74)

1.7. Umowa koncesji stanowiła, że w trakcie jej realizacji koncesjodawca poniesie koszty:

- utrzymania¹⁷ wiat dodatkowych. Dyrektor wyjaśnił, że utrzymanie wiat dodatkowych odbywało się w ramach utrzymania infrastruktury przystankowej na podstawie umowy wykonawczej zawartej 30 grudnia 2016 r.¹⁸ z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Krakowie. *Z uwagi na zakres działań w ramach w/w umowy oraz ilość infrastruktury przystankowej na terenie Gminy Miejskiej Kraków (...) brak jest możliwości przedstawienia i odniesienia wysokości ponoszonych kosztów na jednostkowe późniejsze utrzymanie danej wiaty/wiat tzw. dodatkowych zamontowanych w ramach umowy koncesji.*

W 2019 r. koszty utrzymania infrastruktury przystankowej wyniosły 3 mln zł (netto), 3 690 tys. zł (brutto).

(akta kontroli. str. 11 pliki 72-75, str. 240-241, 242-245, 246-248)

- roszczeń podmiotów trzecich w związku z realizacją zapisów niniejszej umowy. W takim przypadku koncesjodawcy przysługiwał *regres do Koncesjonariusza w pełnej wysokości, obejmujący również wynikię stąd koszty.* Dyrektor wyjaśnił,

¹⁵ Uchwała nr CVIII/2810/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2018 r. w sprawie utworzenia i zatwierdzenia statutu jednostki budżetowej Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie.

¹⁶ Uzgodnianie formalne projektów lokalizacji, wszelkie kwestie przyłączy do sieci elektrycznej, uzyskiwanie dokumentów zezwalających na prowadzenie prac budowlanych, decyzje na zajęcie pasa drogowego.

¹⁷ Mycie, czyszczenie (w tym poszycia dachowego) wraz z całym ich wyposażeniem, a w okresie zimowym usuwanie zalegającego śniegu z poszycia dachu.

¹⁸ Umowa wykonawcza o świadczenie usług publicznych w zakresie utrzymania infrastruktury przystankowej na terenie Gminy Miejskiej Kraków, dystrybucji biletów Komunikacji Miejskiej w Krakowie wraz z określeniem zasad rozliczania rekompensaty, zawarta 30 grudnia 2016 r. pomiędzy Gminą Miejską Kraków – Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie a Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Krakowie (dalej: *umowa wykonawcza*).

że koncesjodawca do 14 listopada 2019 r. nie był obciążany roszczeniami podmiotów trzecich w związku realizacją umowy koncesji.

(akta kontroli str. 11 pliki 72-75, str. 242-245)

Ponadto w umowie określono:

- obowiązek koncesjodawcy magazynowania wiat zdemontowanych do czasu ustalenia dla nich nowej lokalizacji. Dyrektor wyjaśnił, że *w trakcie trwania umowy koncesji nie wystąpiła sytuacja, w której Koncesjodawca magazynowałby w swoim zakresie zadaszenia przeznaczone do dalszej eksploatacji z tzw. „odzysku”. (...) wszystkie tego typu konstrukcje były magazynowane przez Konsesjonariusza do czasu ich montażu we wskazanej lokalizacji. W odniesieniu do zakresu krótkotrwałego magazynowania (...) do 2018 r. dla tych celów wykorzystywany był teren placu magazynowego zlokalizowanego przy ul. Za Torem 22 w Krakowie znajdującego się w gestii Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie, aktualnie Zarządu Dróg Miasta Krakowa należący do Gminy Miejskiej Kraków;*
- partycypację koncesjonariusza w utrzymaniu czystości na przystankach objętych umową¹⁹ w wysokości 25 zł netto miesięcznie za każdy przystanek, przy czym w umowie nie zdefiniowano ogólnej wartości kosztów z tego tytułu i udziału w tych kosztach przez strony umowy. Umowa stanowiła, że płatności będą uiszczane na podstawie faktur VAT wystawionych raz na kwartał przez koncesjodawcę. Dyrektor ZTPK wyjaśnił, że ZTPK nie ponosi kosztów sprzątania peronów przystanków komunikacyjnych objętych umową koncesji. Koszty (...) utrzymania czystości peronów nie znajdują się w ewidencji księgowej Zarządu (...). (...) W zakresie działań MPO znajduje się usługa sprzątania peronów wraz z zimowym utrzymaniem peronów przystanków komunikacji publicznej oraz opróżniania koszy. (...) Powyższe koszty MPO ponosi w całości.

W kontrolowanym okresie ZTPK wystawił cztery faktury na kwotę 91,7 tys. zł (łącznie), którą obciążył koncesjonariusza, a ten obciążenie uznał i zapłacił.

(akta kontroli. str. 11 pliki 72-75, str. 249, 250-254, 346-349)

1.8. W toku kontroli pracownik ZTPK zawiadomił Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju²⁰ o zmianie umowy koncesji na roboty budowlane w formie zapisu w pkt. 10 zamieszczonego w fiszce projektu word: *Aneks nr 3 z 01.04.2019 r. – W związku z reorganizacją w 2018 r. Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu powstała nowa jednostka tj. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie, która jest odpowiedzialna z ramienia gminy za kontynuację realizacji przedmiotowej umowy koncesji – aneks nr 3 reguluje powyższe kwestie.*

(akta kontroli. str. 266-270)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia, że projekt modernizacji infrastruktury przystankowej poprzez wymianę wiat przystankowych oraz budowę zadaszeń w nowych lokalizacjach był realizowany prawidłowo. Prace w ramach umowy koncesji

¹⁹ 1) Wszystkich przystanków wymienionych w umowie (w harmonogramie zbiorczym), na których w dniu podpisania umowy znajdowały się zadaszenia wyposażone w gabloty reklamowe (bez znaczenia, czy koncesjonariusz w czasie obowiązywania umowy będzie chciał z nich korzystać w celach reklamowych). Obowiązek utrzymania powstaje od dnia objęcia umową podanego w umowie w harmonogramie zbiorczym. 2) Wszystkich istniejących oraz wymienionych w ramach umowy wiat zamontowanych na przystankach opisanych wyżej od dnia objęcia umową. 3) Wszystkich nowych wiat, które koncesjonariusz postawi wg procedury opisanej w umowie (§ 2 ust. 5). Dotyczyło to również wiat istniejących, które koncesjonariusz wyposaży w same gabloty reklamowe. Obowiązek utrzymania powstaje od dnia posadowienia wiaty bądź wyposażenia jej w gablotę.

²⁰ E-mailem wysłany 24 października 2019 r.

przebiegały zgodnie z ustalonym harmonogramem, a partner publiczny skutecznie je nadzorował i monitorował.

OBSZAR

2. Zarządzanie projektem PPP

Opis stanu
faktycznego

Nie wprowadzono formalnego systemu zarządzania projektem, przy czym w umowie koncesji określono szereg działań zapewniających osiągnięcie celów projektu, m.in. w zakresie: terminów realizacji prac, charakterystyki wiat i sposobu postępowania przy ocenie ich stanu technicznego i przydatności do dalszej eksploatacji, harmonogramu działań i warunków spełnienia norm jakościowych, zasad przeprowadzania okresowych przeglądów, w tym odbioru wiat zamontowanych i oceny standardu ich utrzymania, zobowiązań koncesjonariusza i jego prawa do wykorzystania przystanków komunikacyjnych na cele reklamowe i czerpania z nich pożytków, warunków zmian w projekcie, sposobu rozwiązywania sporów, warunków zakończenia obowiązywania umowy.

Dyrektor był upoważniony do podejmowania decyzji strategicznych na podstawie pełnomocnictwa Prezydenta Miasta Krakowa.

(akta kontroli. str. 6, 11 pliki 72-75, str. 17-47, 271-274, 275-281)

Dyrektor wyjaśnił, że: *W kwestii innych dodatkowych procedur umożliwiających skuteczne zarządzanie projektem nie stwierdzamy na przestrzeni kolejnych lat, iż byłoby to konieczne. Do tej pory pomiędzy gminą a Koncesjonariuszem nie występowały żadne spory.*

Realizacja umowy odbywała się według schematów określonych w umowie koncesji, tj. m.in. uzgadniano lokalizacje i terminy montażu wiat, bieżąco monitorowano i raportowano przebieg prac, dokonywano oceny wykonania prac w formach etapowania odbiorów.

Koncesjodawca interweniował u koncesjonariusza w przypadkach nieprawidłowego utrzymania wiat, a ten bez zbędnej zwłoki usuwał te nieprawidłowości. Dotyczyło to m.in.: oderwanej listwy bocznej i uszczelki (na przystanku autobusowym pn. *Rondo Czyżyńskie*), graffiti na szczelbu ławki (na przystanku tramwajowym pn. *Dworcowa*), brudnej gabloty z informacją pasażerską (na przystanku tramwajowym pn. *Cmentarz Podgórski*).

(akta kontroli. str. 253, 309-334)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

NIK pozytywnie ocenia sposób zarządzania projektem dotyczącym modernizacji infrastruktury przystankowej. Przy braku odrębnej instrukcji zarządzania projektem umowa o koncesji regulowała najważniejsze kwestie istotne dla osiągnięcia założonych celów. W wyniku kontroli nie stwierdzono przypadków nieprzestrzegania tych regulacji.

OBSZAR

3. Zgodność efektów projektu z zakładanymi celami

Opis stanu
faktycznego

W ramach projektu zrealizowano zaplanowane cele:

- wybudowano i oddano do użytkowania 65 wiat:
 - 7 wiat nowych w lokalizacjach określonych w umowie (na 15 zaplanowanych),
 - 25 wiat w lokalizacjach nieokreślonych w umowie z puli poszerzonej liczby wiat na 32 zaplanowane (na listopad 2019 r. zaplanowano odbiór częściowy dalszych siedmiu wiat wybudowanych),
 - 1 wiatę dodatkową (z puli 25 zaplanowanych na 2018 r.),
 - 32 wiat z puli wiat odzyskanych.

Niewybudowanie 8 wiat spowodowane było przyczynami obiektywnymi, niezależnymi od stron umowy.

W wyniku realizacji umowy w 2019 r. 81 wiat przekazano na stan Gminy Miejskiej Kraków, a w odniesieniu do 44 wiat trwała procedura składania przez koncesjonariusza kompletu dokumentów niezbędnych do odbioru końcowego – wg stanu na 25 listopada 2019 r.

Objęte umową przystanki udostępniono koncesjonariuszowi na wyłączność do prowadzenia działalności reklamowej na panelach zintegrowanych z wiatami przystankowymi.

Koncesjonariusz partycypował w kosztach utrzymania czystości przystanków objętych umową na kwotę 91,7 tys. zł.

(akta kontroli. str. 11 pliki 72-75, str. 17-47, 50 pliki 8 i 21, str. 138-152, 153-154, 191, 249, 282-308, 335-343)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia zgodność efektów projektu modernizacji infrastruktury przystankowej z zakładanymi celami. Osiągnięto przewidzianą harmonogramem liczbę wybudowanych wiat, za wyjątkiem tych, których niewybudowanie wynikało z obiektywnych okoliczności, niezależnych od stron umowy.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag ani wniosków.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Kraków, grudnia 2019 r.

Kontroler

Andrzej Lis
specjalista kontroli państwowej