



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Opolu

LOP- 4114-05-01/2012

I/12/005

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	I/12/005 – Inwestycje infrastrukturalne Oddziału Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK SA we Wrocławiu w latach 2010-2012 (I półrocze).
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Opolu.
Kontrolerzy	1. Krzysztof Rajczyk - główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 080333 z dnia 19 czerwca 2012 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2) 2. Damian Mielcarek – specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 080343 z dnia 10 lipca 2012 r. (dowód: akta kontroli str. 3-4) 3. Andrzej Myrta - doradca ekonomiczny, nr legitymacji służbowej 12290.
Jednostka kontrolowana	Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK SA Oddział we Wrocławiu, ul. Joannitów 13, 50-525 Wrocław.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Jerzy Dul - Dyrektor Oddziału Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK SA we Wrocławiu. (dowód: akta kontroli str. 6-8)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości¹, działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Pozytywną ocenę uzasadnia prawidłowe przygotowanie przez Oddział objętych kontrolą zadań inwestycyjnych, w tym wybór wykonawców tych zadań, a także zapewnienie monitorowania ich realizacji. Stwierdzone przez NIK jednostkowe nieprawidłowości polegające na nierzetelnym odbiorze i zaniechaniu sporządzenia protokołów przekazania dokumentacji projektowej, nie miały negatywnego wpływu na prowadzone procesy inwestycyjne.

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Przygotowanie inwestycji do realizacji

Opis stanu
faktycznego

1.1. W okresie objętym kontrolą Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK S.A. Oddział we Wrocławiu², ogłosiło zamiar udzielenia 57 zamówień publicznych na roboty budowlane o wartości szacunkowej 569 927 494,93 zł netto. Postępowania dotyczące 54 zamówień zakończone zostały zawarciem umów na łączną kwotę 415 345 364,79 zł netto³. W przypadku dwóch zadań z 2011 r. Oddział udzielił zamówień dodatkowych w związku z wystąpieniem okoliczności, o których mowa w art. 67 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. *Prawo zamówień publicznych*⁴.

(dowód: akta kontroli str. 58-94)

W okresie objętym kontrolą w Oddziale zatrudnionych było 56 osób, których obowiązki służbowe dotyczyły procesów inwestycyjnych, w tym m.in. 19 osób posiadających wykształcenie techniczne, osiem osób - ekonomiczne i sześć osób - prawnicze. Dziesięć spośród ww. osób posiadało uprawnienia do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie. Obsada kadrowa i struktura organizacyjna Oddziału Centrum we Wrocławiu była zgodna z regulaminem organizacyjnym PKP PLK Centrum Realizacji Inwestycji⁵ z 7 grudnia 2009 r.

(dowód: akta kontroli str. 96-129, 1423-1437)

Celem podniesienia kwalifikacji pracowników organizowano m.in. szkolenia dotyczące prawnych aspektów zadań realizowanych przez jednostkę. W szkoleniach tych w 2010 r. uczestniczyły 23 osoby, w 2011 r. – 48 osób, a w pierwszej połowie 2012 r. – 12 osób.

(dowód: akta kontroli str. 96 -103, 130 – 137, 209)

1.2. Szczegółowym badaniem przygotowania dokumentacji projektowej objęto trzy poniższe zadania inwestycyjne realizowane w okresie objętym kontrolą⁶:

- *Przebudowa szlaku Opole Wschód - Czarnowąsy (km 6,500 – 10,260) na linii kolejowej CE-30 Opole Groszowice – Wrocław Brochów* (zadanie realizowane w systemie zaprojektuj i wybuduj, obejmujące m.in. budowę ekranów akustycznych), w ramach którego wysokość wynagrodzenia za opracowanie dokumentacji wynosiła 935 000 zł netto, z tego 600 000 zł wykonanie projektów budowlanych, 300 000 zł - projektów wykonawczych, a 35 000 zł - uzyskanie dla wszystkich obiektów pozwoleń na budowę i innych decyzji urzędowych związanych z projektem budowlanym niezbędnych do realizacji robót.
- *Odwodnienie torów na szlaku Wielkie Piekary – Jaśkowice Legnickie (w km 56,177 - 57,150 oraz w km 57,990 - 58,500 od strony toru nr 1 i km 57,990 - 58,350 od strony toru nr 2)*, w ramach którego wysokość wynagrodzenia za opracowanie projektu budowlanego wynosiło 19 500 zł netto.
- *Przebudowa wiaduktu kolejowego w km 62,873 szlak Wielkie Piekary - Legnica*, dla którego wynagrodzenie za wykonanie projektu budowlanego,

² Dalej: Oddział.

³ Pozostałe trzy postępowania zostały unieważnione.

⁴ Dz. U. z 2010 r., Nr 113, poz. 759, ze zm., dalej PZP

⁵ Jednostka, w skład której wchodzi m.in. Oddział, dalej: CRI.

⁶ W tym jedno, pn. *Przebudowa szlaku Opole Wschód – Czarnowąsy*, rozpoczęte przed 1 stycznia 2010 r.

projektu wykonawczego i uzyskanie pozwolenia na budowę wynosiło 137 000 zł netto.

Ww. dokumentacja, za wyjątkiem projektu budowlanego odwodnienia torów na szlaku Wielkie Piekary – Jaśkowice Legnickie, została wykonana i przekazana Oddziałowi w terminach określonych w umowach, a jej odbiór każdorazowo dokumentowany był stosownymi protokołami.

(dowód: akta kontroli str. 138 - 151, 368 - 378, 418 - 429)

1.3. Do dwóch z trzech umów objętych badaniem, zawarte zostały aneksy zmieniające warunki realizacji zadań.

Do umowy 91/2008 z 21 listopada 2008 r. na zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych dla zadania Przebudowa szlaku Opole Wschód – Czarnowasy na linii kolejowej CE – 30 Opole Groszowice – Wrocław Brochów zawarto sześć aneksów, w tym w trzech przypadkach dotyczyły one zmiany terminu wykonania zadania, a pozostałe - zmiany nazwy zamawiającego, kwoty wynagrodzenia spowodowanej zmianą stawki podatku VAT oraz zakresu robót innych, niż prace projektowe. W umowie dopuszczono możliwość wprowadzenia zmian wynikających z okoliczności, których nie można było przewidzieć. Przyczynami zmiany terminu wykonania dokumentacji było wydłużenie, w stosunku do terminów pierwotnie przewidzianych, procedur administracyjnych, których konieczność przeprowadzenia wynikała z przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*⁷. Ustawa ta została ogłoszona po złożeniu oferty, a skutki z niej wynikające nie były uwzględnione w ofercie, jak również umowie. Zmianę terminów realizacji zadania uwzględniono w złożonych przez wykonawcę gwarancjach należytego wykonania umowy i usunięcia wad.

(dowód: akta kontroli str. 152 – 170, 1448 – 1449, 1438 -1445)

Do umowy nr 90/106/142/00/11031142/10/II z dnia 11 stycznia 2011 r. na opracowanie dokumentacji projektowej przebudowy wiaduktu kolejowego w km 62,873 szlak Wielkie Piekary – Legnica zawarto dwa aneksy, z których pierwszy dotyczył m.in. zmiany kwoty wynagrodzenia spowodowanej zmianą stawki podatku VAT, a drugi - zmiany terminu zakończenia prac oraz wysokości wynagrodzenia i zakresu robót innych, niż prace projektowe.

W umowie zastrzeżono, że wprowadzenie do niej zmian było możliwe, gdy są one korzystne dla PKP PLK S.A. lub konieczne dla zapewnienia realizacji zadań statutowych tego podmiotu. W dniu 24 kwietnia 2011 r. Wykonawca wystąpił o przesunięcie terminu realizacji umowy, z uwagi na wydłużoną procedurę uzyskania warunków do projektowania oraz uzgadniania dokumentacji projektowej w zakresie rozwiązań drogowych, wskazując m.in., że Zarząd Dróg Miejskich w Legnicy żądał uporządkowania przez PKP całego układu odwodnienia ulicy w rejonie przedmiotowej inwestycji, co wykraczało poza zakres umowy. W związku z wystąpieniem ww. okoliczności, aneksem nr 2 z dnia 26 kwietnia 2011 r. dokonano zmiany terminu realizacji umowy, z pierwotnie zakładanego - 30 kwietnia 2011 r. na dzień 4 lipca 2011 r.

(dowód: akta kontroli str. 387, 418 – 438, 475 – 476, 440)

⁷ Dz.U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.

1.4. Z uwagi na charakter skontrolowanych zadań inwestycyjnych, dokumentacja projektowa nie przewidywała ułatwień w dostępności dla osób niepełnosprawnych. Naczelnik Wydziału Przygotowania Inwestycji wyjaśnił, że: *Oddział realizuje politykę spółki, która jest określona między innymi w Standardach Technicznych, opracowanych przez CNTK Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa (obecna nazwa Instytut Kolejnictwa). Opracowany materiał przetargowy podlega uzgadnianiu przez komórki merytoryczne Oddziału oraz właściwy terytorialnie Zakład Linii Kolejowych, również pod kątem spełniania warunków obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się.*

(dowód: akta kontroli str. 490)

1.5. Umowy, których przedmiotem było przygotowanie dokumentacji dla trzech ww. zadań inwestycyjnych, zostały sporządzone rzetelnie. W umowach określano termin ich realizacji, sposób dokonywania i dokumentowania odbiorów, a także prawa przysługujące zamawiającemu z tytułu gwarancji i rękojmi. Ponadto w umowy określały zasady nakładania kar umownych oraz wzajemnych rozliczeń stron.

(dowód: akta kontroli str. 138 – 153, 235, 276, 368 – 382, 418 – 429, 888)

1.5. Dokumentacja projektowa zadań objętych badaniem kontrolnym nie była weryfikowana przez Komisję Oceny Projektów Inwestycyjnych (KOPI – działająca do 24 marca 2010 r.), ani też przez Zespół Oceny Projektów Inwestycyjnych (ZOPI – działający od 25 marca 2010 r.).

Inżynier kontraktu dla zadania związanego z przebudową szlaku Opole Wschód - Czarnowąsy (w części dotyczącej budowy ekranów akustycznych) wyjaśnił m.in., że: *dokumentacja zawierała się w kontrakcie realizowanym w trybie „projekt i budowa” i procedowanie wszelkich uzgodnień jest bardzo trudne ze względu na krótkie terminy. Dokonano uzgodnienia ze wszystkimi niezbędnymi branżowymi jednostkami - których obecność jest wymagana w komisji ZOPI – w stosunkowo krótszym czasie, niż by to było z udziałem ZOPI. Dokumentacja na ekrany ochronne jest w zasadzie opracowaniem nieskomplikowanym i jednobranżowym. Uniknięcie długotrwałej procedury powołania komisji ZOPI i zwoływania posiedzeń oraz angażowanie personelu Zakładu i Oddziału, którzy powodu dużego zaangażowania w podstawowe obowiązki często uniemożliwiają sprawne uzgodnienie nieskomplikowanych projektów.*

(dowód: akta kontroli str. 310)

Inżynier kontraktu dla dwóch kolejnych zadań, tj. odwodnienia torów na szlaku Wielkie Piekary – Jaśkowice Legnickie i przebudowy wiaduktu kolejowego w km 62,873 na szlaku Wielkie Piekary – Legnica wyjaśnił m.in., że *powodem nie zwołania posiedzenia ZOPI dla opiniowania tej dokumentacji był fakt, iż było to opracowanie jednostadiowe i jednobranżowe. Za wystarczające uznałem przekazanie tej dokumentacji projektowej do uzgodnienia przez Użytkownika, tj. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu, który zaopiniował opracowaną dokumentację projektową bez uwag.*

(dowód: akta kontroli str. 405)

W regulaminach KOPI i ZOPI nie zawarto zapisów wskazujących w sposób jednoznaczny na obowiązek objęcia weryfikacją tych zespołów wszystkich zlecanych przez Oddział dokumentacji projektowych.

1.6. W ramach postępowań o udzielenie zamówień publicznych, które dotyczyły ww. prac projektowych nie były wnoszone odwołania do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej.

(dowód: akta kontroli str. 1446 – 1447)

1.7. W projekcie zagospodarowania terenu dla budowy ekranów akustycznych realizowanych w ramach zadania Przebudowa szlaku Opole Wschód - Czarnowąsy projektant założył m.in., że roboty budowlane przewidziane będą przy czynnym ruchu kolejowym z zachowaniem środków bezpieczeństwa. W projekcie wykonawczym ekranów akustycznych założono m.in., że realizacja budowy ekranów akustycznych, po odpowiednim zabezpieczeniu toru, po którym będzie odbywał się ruch, nie powinna stwarzać zagrożenia dla ruchu, wiąże się to jednak z okresowym obniżeniem prędkości do ok. 50 km/h w rejonie prowadzenia robót.

Dla wykonania robót obejmujących budowę ekranów akustycznych dokonano naprzemiennych zamknięć torów na szlaku Czarnowąsy – Opole Wschodnie

(dowód: akta kontroli str. 501, 544- 545)

Dokumentacja projektowa w ramach zadania Przebudowa wiaduktu kolejowego w km 62,873 szlak Wielkie Piekary - Legnica przewidywała opracowanie projektu czasowej organizacji ruchu na czas przebudowy obiektu.

Dla wykonania robót wyprzedzających, związanych z przebudową wiaduktu kolejowego usytuowanego w km 62,873 dokonano naprzemiennych zamknięć torów. Powyższe zamknięcia wymagane były z powodu wymiany przęseł wiaduktu i wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej nad torami.

(dowód: akta kontroli str. 501, 540 - 543)

Roboty związane z przebudową szlaku Opole Wschód – Czarnowąsy oraz odwodnieniem torów na szlaku Wielkie Piekary - Jaśkowice Legnickie nie wymagały zmian w organizacji ruchu pociągów i opracowywania zamknięciowego rozkładu jazdy. Roboty związane z przebudową wiaduktu kolejowego w km 62,873 szlak Wielkie Piekary – Legnica zostały natomiast ujęte w rocznym rozkładzie jazdy 2011/2012.

(dowód: akta kontroli str. 343)

1.8. Jedynym kryterium oceny ofert w postępowaniach o udzielenie zamówień publicznych obejmujących opracowanie ww. dokumentacji projektowych, była najniższa cena. Dyrektor Oddziału wyjaśnił m.in., że *zamawiający może oprzeć wybór oferty wyłącznie na kryterium cenowym, ale może również zastosować obok ceny także inne kryteria. Zastosowanie kryterium ceny nie oznacza automatycznie, iż zamawiający nie zwraca uwagi na inne czynniki. W poszukiwaniu innych kryteriów stosowaliśmy termin wykonania, który w efekcie wprowadzał nierealne krótkie terminy. Zastosowanie gwarancji, jako kryterium wprowadzało wydłużone do granic zdrowego rozsądku zabezpieczenia, natomiast wprowadzenie zamknięć torowych, jako kryterium, było wykorzystywane przez wykonawców do wprowadzenia nierealnych wielkości.*

(dowód: akta kontroli str. 341)

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

1. Oddział nierzetelnie dokonał odbioru dokumentacji objętej umową nr 90/106/0166/11/Z/I z dnia 14 lipca 2011 r. na wykonanie projektu wykonawczego odwodnienia torów na odcinku szlaku Wielkie Piekary – Jaśkowice Legnickie (...).

W ww. umowie zobowiązano wykonawcę m.in. do zgłoszenia przebudowy i remontu obiektów budowlanych nie wymagających uzyskania pozwolenia na budowę oraz dokonania uzgodnień z właścicielami, w celu pozyskania prawa do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane. Termin wykonania prac określono na dzień 31 sierpnia 2011 r. W dniu 28 sierpnia 2011 r. wykonawca poinformował Oddział, że z przyczyn od niego niezależnych wydłużyła się procedura uzyskania uzgodnień dotyczących posiadanego prawa do dysponowania nieruchomościami, które są niezbędne do zgłoszenia robót budowlanych. Tym samym, wg wykonawcy, brak było możliwości dotrzymania terminu realizacji zadania. W § 9 pkt 3 umowy określono m.in., że stronie, która nie wykonała swojego obowiązku umownego w ustalonym terminie strona druga ustala dodatkowy termin. Ponadto w § 14 przewidziano możliwość zmiany umowy, m.in. z uwagi na przedłużające się postępowania administracyjne oraz zaistnienie innych, niemożliwych do przewidzenia okoliczności prawnych, ekonomicznych lub technicznych, za które żadna ze stron nie ponosi odpowiedzialności. Pomimo tego, nie została dokonana zmiana tej umowy, uwzględniająca okoliczności wskazane przez wykonawcę. W dniu 31 sierpnia 2011 r., tj. ostatnim dniu, w którym wykonawca był zobowiązany do realizacji umowy, został sporządzony protokół odbioru dokumentacji, w którym stwierdzono, że Komisja (w skład której weszli pracownicy Oddziału) zapoznała się z otrzymaną dokumentacją, potwierdziła jej sprawdzenie, a także uznała przekazaną dokumentację za przyjętą. Niniejszy protokół stanowił podstawę do wystawienia przez wykonawcę w dniu 1 września 2011 r. faktury na kwotę 19500 zł netto, którą Kierownik kontraktu zatwierdził do wypłaty. Odebrana przez Komisję dokumentacja, nie zawierała jednak jednego z wymaganych umową elementów, tj. zgłoszenia przebudowy i remontu obiektów budowlanych niewymagających uzyskania pozwolenia na budowę. Wykonawca dokonał zgłoszenia robót niewymagających pozwolenia na budowę dopiero w dniu 21 września 2011 r. Pomimo opóźnienia w wykonaniu tego zadania, w stosunku do terminu określonego w obowiązującej umowie, wskutek nierzetelnego odbioru dokumentacji Oddział nie naliczył zamawiającemu kar, w wysokości określonej w tej umowie⁸.

W sprawie przyczyn zaniechania zmiany terminu realizacji umowy Kierownik kontraktu Andrzej Eidtner, wyjaśnił m.in.: *Po otrzymaniu w dniu 28 sierpnia 2011 roku od Wykonawcy dokumentacji pisma nr SKTP 301/SKK007/11 informującego o wydłużającej się procedurze uzyskania uzgodnienia o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane, niezbędnego dla złożenia w/w Zgłoszenia w Urzędzie Wojewódzkim, sprawdziłem zapisy umowy. Ponieważ kompletna dokumentacja projektowa została złożona w terminie umownym, a sam fakt późniejszego złożenia tego zgłoszenia nie miał wpływu na dalsze działania zmierzające do ogłoszenia przetargu na wykonanie robót.*

(dowód: akta kontroli str. 368 - 378, 404)

⁸ 0,2% ceny netto wynagrodzenia w kwocie 19.500 zł (tj. 39 zł) za każdy dzień zwłoki w stosunku do terminu ustalonego na dzień 31 sierpnia 2011 r.

Ponadto, w sprawie dokonania odbioru niepełnej dokumentacji Kierownik kontraktu Andrzej Eidtner, będący również członkiem ww. Komisji, wyjaśnił m.in.: *W umowie nie było wyodrębnionej kwoty za złożenie zgłoszenia, więc fakt dostarczenia projektu wykonawczego wraz z przedmiarem robót i kosztorysem inwestorskim uznałem za fakt wypełnienia umowy. Fakturę na kwotę 19500 zł, jako fakturę końcową za wykonanie dokumentacji wykonawczej przyjąłem jako stanowiącą zapłatę za wykonanie przedmiotu umowy.*

(dowód: akta kontroli str. 388, 405)

2. Oddział nie sporządził protokołu przekazania dokumentacji projektowej urządzeń ochrony przed hałasem objętej umową nr 91/2008 z dnia 21 listopada 2008 r.

W ww. umowie, której przedmiotem było zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych dla zadania Przebudowa szlaku Opole Wschód – Czarnowasy na linii kolejowej CE – 30 Opole Groszowice – Wrocław Brochów, wykonawca został zobowiązany do wykonania m.in. projektu budowlanego i wykonawczego wraz z niezbędnymi uzgodnieniami i pozwoleniem na budowę dotyczącymi urządzeń ochrony przed hałasem. W §7 umowy wskazano, że podstawą przekazania i odbioru wykonanej dokumentacji projektowej będzie protokół przekazania dokumentacji podpisany przez strony, potwierdzający termin wykonania i dostarczenia dokumentacji. Pomimo szczegółowego określenia w umowie sposobu przekazywania ww. dokumentacji, nie zostały sporządzone protokoły na okoliczność przekazania przez wykonawcę projektów budowlanego i wykonawczego ekranów akustycznych. W powyższej sprawie Kierownik kontraktu Eugeniusz Karaban wyjaśnił: *Protokoły zdawczo – odbiorcze, wystawiane przez Biuro i opatrzone klauzulą i Oświadczeniem Biura Projektów (Podwykonawcy) o „...zgodności z umową, obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi, normami i zasadami współczesnej wiedzy technicznej i kompletna z punktu widzenia celu, któremu ma służyć” były potwierdzane przez Wykonawcę jako odbierającego a następnie „przekazywane w załączeniu” za pismem przewodnim do Zamawiającego, który potwierdzał stemplem „wpłynęło” i podpisem datę otrzymania dokumentacji. Stanowiły one jednocześnie dokument zdawczo-odbiorczy projektów między Zamawiającym, a Wykonawcą i zawierały kompletne informacje o obiegu dokumentacji. Takie postępowanie wynikało z uproszczenia procedury odbioru dokumentacji.*

(dowód: akta kontroli str. 209)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

2. Wywiązywanie się Oddziału z obowiązków inwestora w trakcie realizacji inwestycji i ich odbioru.

Opis stanu faktycznego

W latach 2010-2012 (I półrocze) Oddział zrealizował 45 zadań inwestycyjnych o łącznej wartości 867 429,4 tys. zł. Do umów podstawowych zawartych w latach 2010-2012 (I półrocze) Oddział udzielał w dwóch przypadkach w 2011 r. zamówień dodatkowych z wolnej ręki w związku zaistnieniem okoliczności, o których mowa

w art. 67 ust. 1 pkt 5 PZP. Zamówienia dodatkowe dotyczyły realizacji zadań: na szlaku Żarów-Jaworzyna Śląska tor 1 oraz na szlaku Świebodzice-Wałbrzych Szczawienko tor 1 i 2. Do końca I półrocza 2012 r. nie zakończono prac budowlanych na odcinku Świebodzice-Wałbrzych Szczawienko. Roboty dodatkowe zlecano także w trybie art. 67 ust. 1 pkt 5 PZP dla umowy zawartej w dniu 6 marca 2009 r. na modernizację szlaku Środa Śląska-Malczyce.

(dowód: akta kontroli str. 58, 556-578, 989)

W trakcie kontroli badaniem objęto trzy poniższe zadania polegające na wykonaniu robót budowlanych, przy realizacji których zlecano roboty dodatkowe:

1) *Modernizacja szlaku Środa Śląska-Malczyce tor 1 i 2 wraz ze stacją Malczyce w ramach prowadzonej odbudowy i modernizacji linii kolejowej E-30/CE-30 na odcinku Opole-Wrocław-Legnica* – okres realizacji inwestycji planowany na etapie ogłoszenia przetargu oraz według umowy pierwotnej wynosił 18 miesięcy od dnia podpisania umowy, tj. do dnia 6 września 2010 r.; faktyczny okres realizacji – 30 czerwca 2011 r.; koszt realizacji zadania w zł – wg umowy pierwotnej wynosił 167 221 361,10 netto (204 010 060,54 brutto), koszt faktyczny (końcowy) wyniósł 168 754 126,70 netto (206 021 991,13 zł brutto).

2) *Modernizacja nawierzchni kolejowej tor nr 2 w km 85,816-88,675 szlak Boguszów Gorce - Boguszów Gorce Zachód, w ramach projektu Modernizacja linii kolejowej nr 274* – termin realizacji inwestycji planowany na etapie ogłoszenia przetargu oraz według umowy pierwotnej określono na 8 grudnia 2010 r., faktyczny termin realizacji – 8 grudnia 2010 r., koszt realizacji zadania w zł – wg umowy pierwotnej wynosił 4 816 600,00 netto (5 876 252,00 brutto), koszt faktyczny (końcowy) wyniósł 5 166 600,00 netto (6 303 252 brutto).

3) *Modernizacja nawierzchni kolejowej wraz z robotami towarzyszącymi, tor nr 1 szlak Żarów-Jaworzyna Śląska w ramach projektu Modernizacja linii kolejowej nr 274* - termin realizacji inwestycji planowany na etapie ogłoszenia przetargu oraz według umowy pierwotnej określono na 5 grudnia 2011 r., faktyczny termin realizacji – 11 stycznia 2012 r., koszt realizacji zadania w zł – wg umowy pierwotnej wynosił 17 992 000,00 netto (22 130 160,00 brutto), koszt faktyczny (końcowy) wyniósł 18 745 044,27 netto (23 056 404,45 brutto).

(dowód: akta kontroli str. 556 - 578)

2.1. W ramach modernizacji szlaku Środa Śląska - Malczyce przekazanie placu budowy i dokumentacji projektowej nastąpiło w dniu 16 marca 2009 r. W ramach inwestycji na szlakach Boguszów Gorce - Boguszów Gorce Zachód oraz Żarów-Jaworzyna Śląska plac budowy przekazano odpowiednio 6 października 2010 r. i 19 lipca 2011 r. W odniesieniu do tych dwóch inwestycji dokumentację projektową w ramach jednego zamówienia przygotowywał wykonawca. We wszystkich trzech zbadanych inwestycjach terminy przekazania placu budowy zgodne były z zawartymi z wykonawcami umowami. Oddział terminowo przekazywał wykonawcy niezbędną dokumentację.

(dowód: akta kontroli str. 569-593, 653-671, 725-746)

2.2. W ramach realizacji ww. trzech inwestycji zlecano roboty dodatkowe dotychczasowemu wykonawcy.

1) Przy modernizacji szlaku Środa Śląska – Malczyce zlecano roboty dodatkowe trzykrotnie, tj.: umowami z dnia 12 lipca 2010 r., 11 marca 2011 r. oraz 1 czerwca 2011 r., w zakresie m.in. dodatkowych robót odwodnieniowych, wykonania dodatkowych zabezpieczeń na podstawie ekspertyzy geotechnicznej, wykonania i zabudowy osłon przeciwporażeniowych. Łączna wartość tych umów wyniosła

11 754 706,45 zł (brutto). Umowy dodatkowe z 12 lipca 2010 r. i 11 marca 2011 r. zawarto z dotychczasowym wykonawcą w trybie zamówienia z wolnej ręki. Umowę na roboty dodatkowe z dnia 1 czerwca 2011 r. zawarto z wykonawcą zamówienia podstawowego po przeprowadzeniu procedury wewnętrznej dotyczącej udzielenia zamówienia publicznego, którego wartość nie przekracza wyrażonej w złotych równowartości kwoty 14 000 euro, tj. skierowano zapytania o cenę na podstawie *Regulaminu PKP PLK S.A. w sprawie udzielania podprogowych zamówień sektorowych, finansowanych z udziałem środków publicznych, w tym pochodzących z budżetu UE*.

(dowód: akta kontroli str. 571-578, 609-655, 1214-1215)

Ww. roboty dodatkowe zlecano na podstawie sporządzanych i zatwierdzanych przez Oddział protokołów konieczności, w których stwierdzano niezbędnosć wykonania prac dodatkowych, nie przewidzianych zakresem robót podstawowych i w projekcie podstawowym. Przyczyną zawarcia umowy z dnia 12 lipca 2010 r. była konieczność:

- wzmocnienia podtorza spowodowanego samoistnym osunięciem gruntu (na podstawie dodatkowych badań geotechnicznych oraz opracowanej dokumentacji projektowej wykonano dodatkowe zabezpieczenie stateczności nasypu wraz z wykonaniem odwodnienia drenażowego),
- wykonania tymczasowego ciągłego odwodnienia torów do czasu wybudowania nowego systemu melioracyjnego, z jednoczesną likwidacją przepustów pod torami nie podlegającymi przebudowie, oraz wykonaniem oczyszczenia i udroźnienia rowów melioracyjnych odprowadzających wody z torowiska,
- wykonania nowych elementów konstrukcyjnych zabytkowych drewnianych wiat peronowych, których zły stan, nie nadający się do ponownego montażu, stwierdzony został w trakcie prac rozbiórkowych; wzmocnienie (na wniosek geologa budowy) warstwy filtracyjno-ochronnej,
- demontażu i przekazania do Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku w Jaworzynie Śląskiej 5 sztuk żurawi wodnych ze stacji Malczyce w związku z nakazem Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków we Wrocławiu,
- dodatkowego doposażenia istniejących rozjazdów R-190 o skosie 1:9 w osłony zamknięć nastawczych, które nie były objęte jako komplet dla rozjazdów wg Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia⁹,
- wymiany odcinka 413,00 m nawierzchni typu S49 w torze nr 5, której na etapie opracowania dokumentacji nie uwzględniono w dokumentacji podstawowej,
- wykonania przegłębienia o 20 cm robót ziemnych i uzupełnienie warstwą niesortu: z powodu braku wymaganej wartości nośności podłoża w km 42,000 - 42,200, zgodnie z zaleceniami Nadzoru Geologicznego.

(dowód: akta kontroli str. 609-655, 927-932, 935-947, 989, 1203-1213, 1216-1218)

Przyczyną zawarcia umowy z dnia 11 marca 2011 r. na roboty dodatkowe była konieczność wykonania dodatkowych prac związanych z budową przypór ziemnych dla zapewnienia stateczności skarp nasypów (przekopów) oraz wykonanie dodatkowego kolektora zapewniającego skuteczny system odwodnienia linii. Zbigniew Gzik, Zastępca Dyrektora Oddziału wyjaśnił, że *budowa dodatkowych przypór ziemnych dotyczyła lokalizacji, w których po robotach lub w trakcie nich wystąpiły ruchy osuwiskowe gruntu na skarpach, zaś podstawowa dokumentacja projektowa nie przewidywała w tych lokalizacjach wzmocnień skarp lub budowy przypór. Bez wykonania robót dodatkowych nie byłoby możliwe zapewnienie*

⁹ Dalej: SIWZ.

stateczności skarp, a tym samym zakończenie robót podstawowych i uzyskanie efektów modernizacji. Budowa dodatkowego odwodnienia dotyczyła wykonania dodatkowego drenażu francuskiego i kolektora z rur żelbetowych. Budowa dodatkowego odwodnienia ma za zadanie zabezpieczyć stateczność korpusu nasypu poprzez prawidłowe odprowadzenie nadmiaru wód z ławy torowiska i nasypu kolejowego oraz wykonanej przypory.

(dowód: akta kontroli str. 626-655, 935-947, 989, 1203-1213, 1216-1218)

Przyczyną zawarcia umowy na roboty dodatkowe z dnia 1 czerwca 2011 r. była konieczność wykonania robót polegających na zamontowaniu na modernizowanym wiadukcie w km 0,790 linii 302 osłon przeciwporażeńiowych, których projektant nie przewidział w podstawowej dokumentacji projektowej. Zbigniew Gzik Z-ca Dyrektora wyjaśnił, iż było to warunkiem dokonania odbioru zmodernizowanego obiektu w związku z wprowadzonymi w roku 2005 i 2006 warunkami technicznymi dla obiektów inżynierskich i wytycznymi projektowania sieci trakcyjnej.

(dowód: akta kontroli str. 640-655, 927-932, 935-947, 989, 1203-1213, 1216-1218)

Dokumentacja projektowa dotycząca zadania na odcinku Środa Śląska-Malczyce została sporządzona na podstawie umowy z dnia 30 sierpnia 2000 r. oddzielnie dla stacji oraz szlaku i odebrana w 2004 r. Zbigniew Gzik Z-ca Dyrektora wyjaśnił, że związku z pozyskaniem w 2008 r. z budżetu państwa finansowania na realizację ww. robót, dokumentacja projektowa została zaktualizowana w zakresie formalnym (pozwolenia na budowę, decyzje wodnoprawne) wynikającym z połączenia obu projektów w jedno zadanie inwestycyjne. Dokumentacja dla modernizacji szlaku Środa Śląska – Malczyce została opracowana przez Biuro Projektów Kolejowych w Poznaniu na podstawie umowy nr 00024A z dnia 30 sierpnia 2000 r. Dokumentacja ta sporządzona została w roku 2004 i określała szczegółowy zakres rzeczowy robót przewidzianych przez projektanta w ramach rzeczowej modernizacji. Z uwagi na fakt, iż od strony zawodowej problematyką realizacji zadań inwestycyjnych realizowanych przez ówczesny Oddział Regionalny we Wrocławiu zajmują się od początku roku 2006 r., przyczyn braku w dokumentacji podstawowej robót wykonanych na podstawie umów na roboty dodatkowe nie mogą wskazać jednoznacznie. Jednak na podstawie doświadczeń z realizacji tego projektu można stwierdzić, że zasadniczy powód tego braku wynikał z następujących przyczyn: w ramach sprawdzania i weryfikacji dokumentacji projektowej zamawiający opiniuje przede wszystkim zgodność przyjętych przez wykonawcę dokumentacji projektowej rozwiązań projektowych z warunkami określonymi w SIWZ, a także wymaganiami obowiązujących warunków i norm technicznych oraz instrukcji wewnętrznych PLK. Właściwe określenie zakresu i technologii robót budowlano-montażowych niezbędnych dla osiągnięcia założonych w SIWZ celów określonych przez Zamawiającego leży w obowiązkach i odpowiedzialności projektanta. Zamawiający nie ma kompetencji w zakresie wprowadzania zmian projektowych, może jedynie wnioskować o zmianę tych rozwiązań w sytuacji gdy dysponuje wątpliwościami, co do ich skuteczności; zmienionych na przestrzeni czasu od opracowania dokumentacji podstawowej do uruchomienia robót budowlanych wymagań warunków technicznych i instrukcji wewnętrznych PLK (np. ochrona przeciwporażeńiowa), a także wymagań formułowanych przez innych uczestników procesu inwestycyjnego (np. wymagania konserwatorskie związane z demontażem zbędnej infrastruktury) - czego zarówno wykonawca dokumentacji podstawowej, jak też zamawiający nie mogli przewidzieć na etapie jej opracowania; braku szczegółowej i precyzyjnej dokumentacji geologicznej uwzględniającej strukturę geologiczną i geotechnikę gruntów tworzących nasypy i przekopy pod linie kolejowe; brakami w opracowanej przez projektanta dokumentacji projektowej (np. brak płyt i podkładek żebrowych dla mocowań napędów do istniejących podkładów), oraz

innymi brakami w dokumentacji, których ujawnienie było możliwe jedynie na etapie realizacji robót (np. dodatkowe elementy zdemontowanych wiat peronowych; ograniczaniem przez Zamawiającego zakresu rzeczowego modernizacji na etapie opiniowania dokumentacji projektowej, co wynikało z ograniczeń finansowych. Niejednokrotnie, ze względu na brak środków i dostateczny na chwilę opracowania projektu stan poszczególnych elementów infrastruktury decydowano się na ich wyłączenie z zakresu planowanej modernizacji (np. tor nr 5 w st. Malczyce). Z uwagi na fakt, iż rzeczywista realizacja robót następowała po upływie kilku lat od opracowania dokumentacji projektowej, zaś stan wyłączonych z projektów elementów infrastruktury uległ dalszej degradacji konieczne było wykonanie dodatkowego zakresu rzeczowego gwarantującego uzyskanie kompletnych efektów w wyniku realizacji zadania podstawowego.

(dowód: akta kontroli str.1203-1205, 1216-1218)

2) Przy modernizacji szlaku Boguszów Gorce-Boguszów Gorce Zachód, na podstawie umowy z dnia 7 grudnia 2010 r., którą zawarto po przeprowadzeniu negocjacji na podstawie *Regulaminu PKP PLK S.A. w sprawie udzielania „podprogowych zamówień sektorowych, finansowanych z udziałem środków publicznych, w tym pochodzących z budżetu UE*, udzielono zamówienia dodatkowego na kwotę 427 000 zł (brutto). Roboty dodatkowe polegały na demontażu i wymianie rozjazdu nr 19 nie objętego umową podstawową. W Programie Funkcjonalno-Użytkowym¹⁰ stanowiącym element SIWZ nie przewidziano konieczności wymiany rozjazdu nr 19. Opracowujący PFU, Dział Przygotowania Inwestycji Oddziału nie ujął w nim wymiany tego rozjazdu. Wymiana rozjazdu nie została zgłoszona przez Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu na etapie przygotowywania PFU. Pismem z dnia 10 czerwca 2010 r. Oddział wystąpił do Zakładu Linii Kolejowych w Wałbrzychu o przekazanie szczegółowych danych dla przygotowania zakresu modernizacji nawierzchni wraz z niezbędną naprawą podtorza i renowacją odwodnienia oraz robotami towarzyszącymi na odcinku Boguszów Gorce- Boguszów Gorce Zachód. W piśmie zwracano się o m.in.: opis stanu istniejącej infrastruktury (szyn, podkładów, rozjazdów) szczegółowy zakres rzeczowy niezbędny do wykonania zadania, podanie długości wstawek między rozjazdami, podanie rozjazdów wytypowanych do likwidacji lub zabudowy. W odpowiedzi Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu, pismem z dnia 22 lipca 2010 r. przekazał wykaz prac niezbędnych do wykonania na ww. odcinku. Rozjazdu nr 19 nie wskazano do naprawy, wymiany lub likwidacji.

Andrzej Kudła, Naczelnik Działu Realizacji Inwestycji Oddziału wyjaśnił, że zakres robót dodatkowych nie był ujęty w PFU i w związku z tym nie można było zrealizować ich w ramach umowy podstawowej. PFU nie przewidywał wymiany rozjazdu krzyżowego-podwójnego nr 19 na stacji Boguszów Gorce. Stwierdzono, że pozostawiając ten rozjazd w niezmienionym stanie konieczne będzie utrzymanie ograniczenia prędkości do 30 km/h z uwagi na jego zły stan techniczny. W tej sprawie do Oddziału Centrum Realizacji Inwestycji we Wrocławiu wpłynęło pismo z Zakładu Linii kolejowych w Wałbrzychu, w którym wnioskowano o wymianę tego rozjazdu. Wniosek Oddziału o wykonanie robót dodatkowych został zatwierdzony przez dwóch Członków Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA w dniu 22 listopada 2010. Realizacja zadania dodatkowego zwiększyła poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz pozwoliła na podniesienie prędkości rozkładowej na rozjeździe do 80 km/h, tak jak na sąsiednich odcinkach.

¹⁰ Dalej: PFU.

Zdzisław Sawicz, Naczelnik Działu Przygotowania Inwestycji Oddziału wyjaśnił, że wymiana rozjazdu nr 19 nie została ujęta w zadaniu, ponieważ nie została zgłoszona do zakresu robót przez Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu. Zakład nie wskazał zakresu naprawy lub konieczności wymian w/w rozjazdu. Dodał także, że oprócz działań inwestycyjnych prowadzonych przez Oddział, Zakład Linii Kolejowych prowadzi zadania własne, realizowane w ramach umów utrzymaniowych. Zadania te obejmują swoim zakresem prace naprawy lub wymiany poszczególnych wyeksploatowanych rozjazdów, lub ich elementów. Dlatego nie było podstaw do weryfikacji informacji udzielonej przez zakład, co do zakresu rzeczowego związanego z wymianą/naprawą rozjazdu nr 19 w st. Boguszów Gorce.

Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Wałbrzychu, wyjaśnił że rozjazdu nr 19 nie ujęto w piśmie z dnia 22 lipca 2010 r., ponieważ przy rozmowach telefonicznych z Oddziałem otrzymaliśmy informacje, żeby nie ujmować ww. rozjazdu do zadania z powodu ograniczonych środków finansowych.

(dowód: akta kontroli str. 692-725, 948-981, 1163-1202)

3) W ramach modernizacji szlaku Żarów-Jaworzyna Śląska roboty dodatkowe zlecano dwa razy: umową z dnia 30 listopada 2011 r. oraz z dnia 29 grudnia 2011 r. – w zakresie m.in. wykonania drenażu wgłębnego i ułożenia korytek nad drenem oraz likwidacji drenażu i budowy drenażu wgłębnego w międzytorzu toru nr 1 i 3. Łączna wartość obu umów wyniosła 999 990 zł (brutto). Roboty dodatkowe na podstawie umowy z dnia 30 listopada 2011 r., zlecono dotychczasowemu wykonawcy w trybie zamówienia z wolnej ręki, w związku z zaistnieniem okoliczności określonych w art. 67 ust. 1 pkt 5 lit b. PZP. Umowę na roboty dodatkowe z dnia 29 grudnia 2011 r. zawarto z wykonawcą zamówienia podstawowego w trybie zamówienia z wolnej ręki na podstawie zasad określonych w Regulaminie udzielania zamówień przez PKP PLK S.A. na dostawy, usługi oraz roboty budowlane, do których nie ma zastosowania ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo Zamówień Publicznych. Źródłem finansowania tych robót były środki własne PKP PLK S.A. W PFU stanowiącym element SIWZ nie przewidziano wykonania zadań objętych robotami dodatkowymi. Pismem z dnia 13 maja 2010 r. Oddział zwrócił się pisemnie do Zakładu Linii Kolejowych w Wałbrzychu o przekazanie danych dla przygotowania zakresu modernizacji nawierzchni wraz z niezbędną naprawą podtorza i renowacją odwodnienia na odcinku Żarów-Jaworzyna Śląska. W piśmie zwracano się m.in. o informację dotyczącą konieczności naprawy odwodnienia, w tym o zakres ewentualnych robót w zakresie odwodnienia, typu przewidywanego do wykonania odwodnienia toru (drenaż wgłębny, rów otwarty, odwodnienie poziome) oraz kilometracje dla każdego typu odwodnienia. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu nie wskazał w odpowiedzi (pismo z 21 czerwca 2010 r.) potrzeby zaplanowania robót związanych z odtworzeniem lub naprawą żadnego elementu systemu odwodnienia.

Andrzej Kudła, Naczelnik Działu Realizacji Inwestycji Oddziału wyjaśnił, że zakres robót dodatkowych nie był ujęty w PFU i w związku z tym nie można było zrealizować ich w ramach umowy podstawowej. Na podstawie umowy oraz PFU należało między innymi oczyścić 165 mb korytek krakowskich oraz wymienić około 10% uszkodzonych korytek. Po oczyszczeniu rowu komisyjnie stwierdzono, że rów umocniony jest częściowo korytami żębowymi typu zamkniętego oraz ścianą oporową nad którą zalega znaczna warstwa wysiewek porośnięta drzewami i krzewami. Poza zakresem robót od km 49,453 – do km 47,920 stwierdzono zasypane korytka żębowe, które uniemożliwiłyby odprowadzenie wody z oczyszczonego zgodnie z PFU odcinka rowu oraz skarpe pokrytą wysiewkami i porośniętą drzewami i krzewami. Stan techniczny koryt oraz ściany oporowej

komisja określiła jako zły. Aby umożliwić odwodnienie toru należało na odcinku od km 49,130 do km 47,920 wykonać drenaż wgłębny francuski wraz z rurą drenarską. Dla zapewnienia odbioru wód powierzchniowych na całej długości drenażu wgłębnego zaproponowano ułożenie korytek EOG. Wykonanie zakresu robót nie ujętego w PFU umożliwiło zapewnienie ciągłości odwodnienia toru. W odniesieniu do drugiej umowy wyjaśnił, że w trakcie robót torowych w sąsiedztwie nastawni JS 2 (km 48,512) stwierdzono awaryjny stan drenażu wgłębnego w osi toru nr 1 skutkujący nawodnieniem torowiska.

Zdzisław Sawicz, Naczelnik Działu Przygotowania Inwestycji Oddziału wyjaśnił, że Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu nie wskazał potrzeby zaplanowania robót związanych z odtworzeniem, naprawą, żadnego elementu systemu odwodnienia. Ponieważ z naszego doświadczenia wynikało, że może to być informacja nie pełna, została przeprowadzona przez pracowników działu w sierpniu 2010 r. wizja lokalna, w wyniku, której rozszerzono zakres o stwierdzone dysfunkcje odwodnienia powierzchniowego. Natomiast nie jest możliwe w ramach takich działań stwierdzić konieczność naprawy/odbudowy drenażu wgłębnego.

Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Wałbrzychu poinformował, że roboty, które wynikły jako dodatkowe (drenaż wgłębny) były poza lokalizacją wskazaną, dlatego też Zakład Linii Kolejowych ich nie podawał. Podczas prac modernizacyjnych podjęto decyzję o wykonaniu drenażu wgłębnego i ułożenie korytek EOG poza lokalizacją wcześniej wskazaną. Stwierdził też, że odcinek był zasypany starymi wysiewkami i zakrzaczony, trudny do inwentaryzacji. Likwidacja starego drenażu w osi toru nr 1 (pod torem) i budowa nowego na międzytorzu toru nr 1 i 3 była konieczna, ponieważ stary drenaż był położony na głębokości, która kolidowała z pracami podtorzowymi w torze nr 1 (brak ewidencji takiego drenu), a budowa drenu na międzytorzu pozwoliła przejęcie funkcji starego i dodatkowo odwadnia tor nr 3 na tym odcinku.

(dowód: akta kontroli str. 575-578, 751-771, 785-872, 948-981, 1163-1202)

2.3. Zadania polegające na modernizacji szlaków Środa Śląska-Malczyce, Boguszów Gorce-Boguszów Gorce Zachód, Żarów-Jaworzyna Śląska, w zakresie objętym kontrolą, realizowane były zgodnie z harmonogramem robót oraz harmonogramem zamknięć torowych.

(dowód: akta kontroli str. 927-934, 989)

2.4. Spośród zbadanych w toku kontroli trzech inwestycji, w ramach dwóch zawarto aneksy wydłużające terminy wykonania zadań. Nie zawierano natomiast aneksów zwiększających wynagrodzenie netto wykonawcy.

1) W ramach modernizacji szlaku Środa Śląska – Malczyce zawarto cztery aneksy. W dwóch przypadkach w aneksach wydłużono termin realizacji zadania (aneks z 26 maja 2010 r. wydłużający termin realizacji do 30 marca 2011 r. oraz aneks z dnia 29 marca 2011 r. wydłużający termin realizacji do 30 czerwca 2011 r. Pozostałe dwa aneksy dotyczyły zmiany wysokości podatku VAT oraz zmniejszenia wartości zamówienia.

Przed dokonaniem przez strony zmian terminu realizacji zadania wykonawca występował do zamawiającego o wydłużenie terminu zakończenia robót. W pismach z dnia 16 września 2009 r., 14 maja 2010 r. oraz 1 lutego 2011 r. informował, iż zakładany w umowie termin zakończenia robót nie zostanie dotrzymany. Powyższe uzasadniał m.in. występowaniem nieprzewidzianych zdarzeń w trakcie

przewodzenia robót ziemnych i podtorowych – tj. samoczynnym uaktywnieniem skarpy wzdłuż toru nr 1 na odcinku szlaku Środa Śląska – Malczyce (km 39.100-39.200) powodującym jej dysfunkcję. Na podstawie wykonanej przez geologa ekspertyzy i po uzgodnieniu przez projektanta, stwierdzono konieczność zabezpieczenia nasypu przed dalszą deformacją. Kolejnym powodem wydłużenia terminu zakończenia robót był brak zgody Zakładu Energetycznego w Środzie Śląskiej na wnioskowane w planowanym terminie przełożenie kabla energetycznego kolidującego z przebudową przepustu w km 34,962, co spowodowało przesunięcie robót nawierzchniowo-sięciowych. W dniu 15 października 2009 r. wykonawca zgłosił zamawiającemu kolejne samoczynne osuwisko na nasypie kolejowym w rejonie 37,033 a następnie w km 37,300. Dodatkowo na przełomie miesiąca stycznia i lutego 2010 r. niskie temperatury (do -24,6 °C) spowodowały zawieszenie zasadniczych robót ziemnych na okres 36 dni. Potwierdzało to zestawienie meteorologiczne z Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej we Wrocławiu oraz wpisy do dziennika budowy. Zgodnie z § 2 ust. 2a ppkt 3 umowy na realizację tego zadania, *termin zakończenia robót może ulec przesunięciu w sytuacji wystąpienia złych warunków atmosferycznych uniemożliwiających wykonanie robót*. Na wydłużenie terminu zakończenia robót wpłynęła także konieczność wykonania robót dodatkowych na podstawie umowy z dnia 11 marca 2011 r., tj. wykonania dodatkowych zabezpieczeń w postaci przypór schodkowych przy torach nr 1 i 2, zabezpieczenia stateczności korpusu nasypu przy torze nr 2 w rejonie wiaduktu w km 41,933 oraz wykonania dodatkowego odwodnienia (pkt. 2.2. wystąpienia pokontrolnego).

(dowód: akta kontroli str. 569-578, 600-608, 935-947, 989, 1203-1213, 1216-1218)

2) W ramach modernizacji szlaku Żarów-Jaworzyna Śląska zawarto jeden aneks z dnia 28 listopada 2011 r., którym wydłużono termin wykonania zadania do 30 grudnia 2011 r., tj. o 25 dni. Andrzej Kudła, Naczelnik Działu Realizacji Oddziału wyjaśnił, że zgodnie z § 13 pkt 1 ppkt 6 umowy z dnia 11 lipca 2011 strony dopuszczały możliwość zmiany terminu umowy w związku „z wystąpieniem konieczności wykonania robót dodatkowych wstrzymujących (opóźniających) realizację robót zasadniczych oraz wpływających na wydłużenie czasu realizacji przedmiotu zamówienia”. Roboty dodatkowe dotyczyły wykonania na modernizowanym szlaku дренаżu wgłębnego, co opisano w pkt 2.2. wystąpienia pokontrolnego.

3) W ramach modernizacji szlaku Boguszów Gorce-Boguszów Gorce Zachód nie zawierano aneksów zmieniających pierwotną treść umowy.

(dowód: akta kontroli str. 569-578, 746-747, 948-981)

2.5. We wszystkich trzech zbadanych zadaniach, do odbioru końcowego wykonawcy przedkładali wymagane umową dokumenty (dziennik budowy, dokumentacja projektowa wykonawcza, protokoły konieczności robót dodatkowych, operaty kolaudacyjne i geodezyjne).

(dowód: akta kontroli str. 579-599, 656-691, 717-721, 725-744, 750-770, 864-872)

2.6. Przy odbiorze końcowym robót na szlaku Środa Śląska-Malczyce uczestniczyli przedstawiciele zakładu linii kolejowych we Wrocławiu. W ramach czynności odbioru końcowego robót modernizacyjnych szlaku Boguszów Gorce-Boguszów Gorce Zachód uczestniczyli przedstawiciele zakładu linii kolejowych w Wałbrzychu. Przy odbiorze końcowym robót modernizacyjnych na szlaku Żarów-Jaworzyna Śląska uczestniczyli przedstawiciele zakładów linii kolejowych w Wałbrzychu i Jaworzynie

Śląskiej. We wszystkich zbadanych inwestycjach w komisjach odbioru końcowego robót uczestniczyli przedstawiciele właściwego zakładu linii kolejowych, jako przyszli użytkownicy.

(dowód: akta kontroli str. 594-599, 717-721, 864-872)

2.7. Wszystkie zbadane w toku kontroli zadania polegające na modernizacji szlaków Środa Śląska-Malczyce, Boguszów Gorce-Boguszów Gorce Zachód oraz Żarów-Jaworzyna Śląska zostały rzetelnie odebrane. W trakcie odbiorów uwzględniano parametry i zakres robót określony w SIWZ oraz PFU. Dokumentacja z odbioru (protokoły odbioru końcowego, operaty kolaudacyjne i geodezyjne) zawierały informacje o zrealizowaniu zadania w sposób rzetelny i zgodny z zamówieniem. Przeprowadzone w dniu 1 sierpnia 2012 r. oględziny szlaków Boguszów Gorce-Boguszów Gorce Zachód oraz Żarów-Jaworzyna Śląska potwierdziły wykonanie robót zgodnie z zawartymi umowami na modernizację tych szlaków.

W trakcie oględzin szlaku Żarów-Jaworzyna Śląska w km 49,130 – 49,720– stwierdzono, że w korytkach odwadniających EOG nad drenem znajdowała się ziemia i kamienie. Był to efekt intensywnych opadów deszczu w tym rejonie, które miały miejsce po zakończeniu zadania i jego odebraniu. W ich wyniku doszło do obsunięcia się ziemi i kamieni ze skarpy. Nie skutkowało to jednak niedrożnością drenu. Inspektor nadzoru Oddziału wyjaśnił, iż *trakcie trwania gwarancji (36 miesięcy) oraz 1 roku ręką od upływu gwarancji skarpa ulegnie porośnięciu i nie będzie dochodziło już do jej obsunięcia do korytek*. W trakcie kontroli korytka odwadniające zostały oczyszczone w ramach gwarancji przez wykonawcę.

(dowód: akta kontroli str. 594-599, 717-721, 726-771, 785-837, 864-872, 896-926, 948-952, 964, 982-983, 1161-1162)

2.8. W ramach ww. trzech zadań Oddział w okresie gwarancyjnym nie wykonywał przeglądów zrealizowanych inwestycji. Jak wyjaśnił Andrzej Kudła, Naczelnik Działu Realizacji Oddziału dokonywanie takich przeglądów stanowi uprawnienie użytkownika, tj. Zakładów Linii Kolejowych. Stwierdził też, że *zgodnie z zapisami umownymi Oddział Centrum Realizacji Inwestycji jako Zamawiający bierze udział w odbiorach pogwarancyjnych. Niezależnie od powyższego stosowaną praktyką jest przypominanie właściwemu terytorialnie Zakładowi Linii Kolejowych o zbliżającym się terminie końca gwarancji, aby dać możliwość zgłoszenia ewentualnych usterek do usunięcia przez wykonawcę w ramach gwarancji*. Ponadto Andrzej Eidtner, Kierownik kontraktu wyjaśnił, że *termin gwarancyjny modernizacji szlaku Środa Śląska-Malczyce upływa w dniu 4 lipca 2014 roku. Użytkownik (Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu) zgłosił przed EURO 2012 usterkę na szlaku Środa Śląska – Malczyce polegającą na nierówności toru nr 1 w km 39,550-39,600. Usterka została usunięta przez wykonawcę*. Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych we Wrocławiu poinformował, że *na modernizowanych szlakach przeprowadzane są przeglądy związane z utrzymaniem obiektu budowlanego. W przypadku stwierdzenia usterek lub wad sporządzane są pisemne powiadomienia kierowane do PKP PLK S.A. W odniesieniu do szlaku Środa Śląska – Malczyce zgłoszono jedną usterkę polegającą na nierówności toru nr 1 w km 39,550-39,600*.

(dowód: akta kontroli str. 935-981, 989, 1129-1133)

2.9. Oddział nie ponosił kosztów z tytułu ograniczeń eksploatacyjnych w czasie realizacji ww. trzech inwestycji (np. kar za opóźnienia pociągów, wydłużenie zamknięć torowych).

(dowód: akta kontroli str. 887-895)

2.10. W dwóch zbadanych w kontroli zrealizowanych zadań na roboty budowlane, w związku z terminowym zakończeniem inwestycji, nie naliczano kar umownych.

W ramach modernizacji szlaku Żarów-Jaworzyna Śląska Oddział naliczył kary umowne w łącznej wysokości 323 100,19 zł. Pismem z dnia 22 czerwca 2011 r. poinformował wykonawcę o przysługującym prawie do naliczenia kar umownych i podał wyliczenie tych kar. Naliczone kary dotyczyły 12 dni zwłoki w oddaniu zadania w kwocie 53 112,36 zł, na podstawie § 5 ust. 2 pkt 2 umowy z dnia 11 lipca 2011 r. oraz 61 dni zwłoki od terminu usunięcia wad w kwocie 269 987,83 zł, na podstawie § 5 ust. 2 pkt 3 ww. umowy. Wykonawca pismem z dnia 27 czerwca 2012 r. poinformował, iż nie podziela stanowiska Oddziału w sprawie naliczenia kar umownych i zwrócił się o odstąpienie ich naliczania. Pismem z dnia 18 lipca 2012 r. Oddział poinformował wykonawcę o podtrzymaniu swojego stanowiska w sprawie naliczonych kar umownych. Wystawiona przez Oddział w dniu 20 lipca 2012 r. nota obciążeniowa na kwotę 323 100,19 zł., została przez wykonawcę odesłana. Do dnia zakończenia czynności kontrolnych wykonawca nie wpłacił ww. kar umownych.

(dowód: akta kontroli str. 864-882, 948-951, 959-961, 989, 1147-1152)

2.11. Oddział nie był obciążany przez wykonawców, zbadanych w toku kontroli robót, karami z tytułu nierzetelnej realizacji umów. Płatności dokonywano za poszczególne etapy robót, po spełnieniu warunków określonych w umowach i zgodnie z obowiązującymi harmonogramami.

(dowód: akta kontroli str. 887-895)

2.12. W okresie 2010-2012 (I półrocze) występowały utrudnienia w terminowym dokonywaniu płatności za wykonane roboty. Zawierane z wykonawcami umowy ustanawiały 30 dniowy termin zapłaty.

Przy modernizacji szlaku Boguszów Gorce - Boguszów Gorce Zachód wykonawca w ramach umowy przedstawił cztery faktury, które zostały zaakceptowane przez Oddział pod względem merytorycznym oraz formalno-rachunkowym. Spośród czterech faktur, jedną (25%) na kwotę 1 753 384 zł, Oddział zapłacił 14 dni po terminie płatności określonym w umowie. Przy modernizacji szlaku Żarów-Jaworzyna Śląska spośród siedmiu faktur wystawionych przez wykonawcę i zaakceptowanych przez Oddział, dwie (28%) na łączną kwotę 11 272 458 zł zapłacono po terminie określonym w umowie, tj. z opóźnieniem 34 i 4 dni. W ramach modernizacji szlaku Środa Śląska-Malczyce na 118 faktur wystawionych od 2010 r. przez wykonawcę i zaakceptowanych przez Oddział, 72 faktury (61%) na łączną kwotę 68 437 017, 63 zł zapłacono po upływie terminu określonego w umowie. Liczba dni po upływie terminu płatności wahała się od 3 do 117 dni, tj. średnio 15 dni. W ramach ww. trzech inwestycji od 2010 r. Oddział otrzymał 129 faktur za wykonane roboty. Łącznie w ramach trzech zbadanych zadań liczba faktur zapłaconych przez Oddział po upływie terminu wynosiła 75 na 81 462 859,63 zł, z tego od 3 dni do 30 dni po upływie terminu 65 faktur na 72 616 203,70 zł a powyżej 30 dni od upływu terminu płatności określonego w umowie było to 10 faktur na łączną kwotę 8 846 655,93 zł. Edyta Świątek, Naczelnik Działu Ekonomiczno-Finansowego (IROEF) Oddziału wyjaśniła, że wynika to z procedury zapłaty za faktury w PKP PLK S.A. Po pozytywnym zweryfikowaniu „wniosku o płatność” przez Departament Transportu Kolejowego i Departament Budżetu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, dokonywany jest przelew wnioskowanej kwoty na wyodrębniony rachunek bankowy PKP PLK S.A. Centrala w Warszawie. Biuro Rachunkowości i Finansów PKP PLK S.A. Centrala po otrzymaniu środków informuje telefonicznie i drogą e-mailową Oddział o kwocie przyznanej dotacji. Dział Ekonomiczno-Finansowy Oddziału sporządza niezwłocznie

wykaz faktur do zapłaty, na którym znajdują się informacje niezbędne do dokonania zapłaty kontrahentowi. Wykaz taki jest drogą e-mailową przesyłany do Biura Rachunkowości i Finansów Centrali PKP PLK S.A., które na jego podstawie dokonuje płatności. W odniesieniu do 10 faktur zapłaconych powyżej 30 dni od upływu terminu płatności określonego w umowie, Oddział sporządzał wnioski o płatność w terminie od 6 do 13 dni od dnia wpływu faktury od wykonawców. Naczelnik Działu Ekonomiczno-Finansowego wyjaśniła, że wnioski były sporządzane niezwłocznie po otrzymaniu faktur od działów merytorycznych, które je sprawdzały, uzgadniały i opisywały. Naczelnik Działu Realizacji wyjaśnił, że na terminy sporządzania wniosków o płatność składały się takie elementy jak: przekazanie faktury po zarejestrowaniu w sekretariacie, merytoryczne sprawdzenie i podpisanie faktury przez właściwych branżowo inspektorów nadzoru (większa część czasu pracy inspektorów nadzoru dotyczy kontroli budów w terenie), następnie pisemna akceptacja Naczelnika Działu Realizacji Inwestycji lub Kierownika kontraktu, kolejno sprawdzenie i podpis Naczelnika Działu Ekonomiczno-Finansowego. Po uzyskaniu wymienionych wyżej podpisów pracownik Działu Realizacji sporządzał wnioski o płatność. W każdym z 10 ww. przypadków w dniu uzyskania informacji z Biura Rachunkowości i Finansów Centrum Realizacji Inwestycji w Warszawie, Oddział sporządzał wykaz zawierający te faktury.

Nieterminowe dokonywanie ww. płatności nie skutkowało wypłatą odsetek.

(dowód: akta kontroli str. 594-599, 651-655, 718-725, 864-872, 886, 927-934, 984-988, 1153-1160)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

3. Identyfikacja zagrożeń i skuteczność ich eliminowania na etapach przygotowania, realizacji i odbioru inwestycji.

Opis stanu
faktycznego

3.1. W okresie objętym kontrolą, na etapie przygotowania inwestycji Oddział opracowywał plany i sporządzał harmonogramy zamówień. Harmonogramy były każdego miesiąca aktualizowane i przesyłane do Centrum Realizacji Inwestycji w Warszawie.

(dowód: akta kontroli str. 1139, 1140 - 1211)

Na etapie opracowania dokumentacji projektowej Oddział monitorował postęp w realizacji umów. Dla zadań dotyczących opracowania dokumentacji projektowej przebudowy szlaku Opole Wschód - Czarnowasy (w części dotyczącej budowy ekranów akustycznych) i przebudowy wiaduktu kolejowego w km 62,873 szlak Wielkie Piekary - Legnica Oddział wykonał harmonogramy rzeczowo finansowe prac projektowych i budowlanych stanowiące załączniki do umów, które były uaktualniane. W przypadku zadania polegającego na wykonaniu projektu wykonawczego odwodnienia torów na odcinku szlaku Wielkie Piekary – Jaśkowice

Legnickie harmonogramu nie sporządzono, określając jedynie termin realizacji umowy.

(dowód: akta kontroli str. 154, 161, 167-168)

W Oddziale opracowywano i przesyłano do CRI miesięczne harmonogramy rzeczowo-finansowe realizowanych zadań. Harmonogramy zawierały: wskazanie zadania i jego lokalizacji oraz zakres robót wykonanych i planowanych do wykonania. Uzupełnieniem tych harmonogramów były sprawozdania z realizacji planu inwestycyjnego (pkt 3.2. wystąpienia).

(dowód: akta kontroli str. 989)

Oddział na bieżąco analizował i monitorował postępy w realizacji robót budowlanych polegających na modernizacji szlaków Środa Śląska-Malczyce, Boguszów Gorce-Boguszów Gorce Zachód, Żarów-Jaworzyna Śląska, dokonywał odbiorów częściowych robót oraz w razie konieczności akceptował wprowadzenie zmian w umowie lub zlecał wykonanie robót dodatkowych (pkt. 2.2. i 2.4 wystąpienia).

(dowód: akta kontroli str. 579-886)

3.2. Oddział w latach 2010-2012 (I półrocze) sporządzał i przekazywał do CRI miesięczne, kwartalne, półroczne i roczne sprawozdania z realizacji planu inwestycyjnego. W sprawozdaniach wyszczególniano realizowane zadania inwestycyjne oraz przedstawiano informację o środkach wykorzystanych oraz planowanych do wykorzystania w danym roku. Ponadto w ramach Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych na lata 2011-2013, w zakresie pkt. 8 Programu – System nadzoru i monitorowania, Oddział sporządzał i przekazywał do CRI okresowe raporty z realizacji poszczególnych zadań.

(dowód: akta kontroli str. 989)

3.3. W Oddziale nie wprowadzono usprawnień w procesie inwestycyjnym. Jak wyjaśnił Dyrektor Oddziału *wprowadzenie usprawnień w procesie inwestycyjnym należy do kompetencji Centrum Realizacji Inwestycji.*

(dowód: akta kontroli str. 487)

3.4. W kontroli zbadano przeprowadzenie postępowań o udzielenie trzech zamówień publicznych na roboty budowlane wymienione w pkt. II niniejszego wystąpienia pokontrolnego dotyczące modernizacji szlaków 1) Środa Śląska - Malczyce, 2) Boguszów Gorce - Boguszów Gorce Zachód, 3) Żarów - Jaworzyna Śląska.

Ad. 1) Postępowanie o zamówienie publiczne na odbudowę i modernizację szlaku Środa Śląska – Malczyce wraz ze stacją Malczyce o wartości powyżej 20 mln euro przeprowadzono w 2008 r. w trybie przetargu nieograniczonego. Otwarcie ofert nastąpiło w dniu 26 listopada 2008 r., a podpisanie umowy w dniu 6 marca 2009 r. W okresie objętym kontrolą w latach 2010-2011 wykonawcy udzielano dwóch zamówień dodatkowych z wolnej ręki, w związku z wystąpieniem okoliczności o których mowa w art. 67 ust. 1 pkt 5 oraz jednego na podstawie § 31-32 Regulaminu *w sprawie udzielenia podprogowych zamówień sektorowych, finansowanych z udziałem środków publicznych, w tym pochodzących z budżetu UE.* W zakresie udzielania zamówień na roboty dodatkowe kontrola nie wykazała nieprawidłowości.

Postępowania w wyniku których udzielono zamówień na roboty dodatkowe na szlaku Środa Śląska - Malczyce nie były przedmiotem odwołań i skarg.

(dowód: akta kontroli str. 990-1078, 1127-1128, 1214-1215, 1232-1302, 1303-1372)

Ad. 2) Postępowanie na udzielenie zamówienia na modernizację nawierzchni kolejowej w torze nr 2 wraz z robotami towarzyszącymi na szlaku Boguszów Gorce - Boguszów - Gorce Zachód, przeprowadzono w trybie przetargu przewidzianego w *Regulaminie PKP PLK S.A. w sprawie udzielenia podprogowych zamówień sektorowych, finansowanych z udziałem środków publicznych, w tym pochodzących z budżetu UE*. Postępowanie przeprowadzono zgodnie z uregulowaniami zawartymi ww. Regulaminie, tj. w szczególności: osoby odpowiedzialne za przeprowadzenie postępowania sporządziły wniosek o akceptację trybu postępowania, który został zaakceptowany przez Dyrektora Oddziału, decyzją Dyrektora Oddziału powołano komisję przetargową, przetarg ogłoszono na stronie internetowej PKP PLK S.A. i prawidłowo prowadzono dokumentację postępowania. Postępowanie nie było przedmiotem skarg.

(dowód: akta kontroli str. 989, 1020-1066, 1127-1128)

W trakcie realizacji zamówienia, zlecono roboty dodatkowe na podstawie § 15 ust. 2 pkt 2 ww. Regulaminu. Roboty polegały na demontażu i montażu rozjazdu nr 19 w stacji Boguszów Gorce wraz z robotami towarzyszącymi (pkt 2.2. wystąpienia).

(dowód: akta kontroli str. 1079-1097, 1020-1066, 1127-1128)

Ad. 3) Postępowanie na udzielenie zamówienia publicznego dotyczącego modernizacji nawierzchni kolejowej wraz z robotami towarzyszącymi na szlaku Żarów - Jaworzyna Śląska, przeprowadzono na podstawie przepisów PZP, w trybie przetargu nieograniczonego. W Oddziale opracowana została SIWZ wraz z PFU, a także powołano komisja przetargowa. Zamówienie ogłoszono w dniu 15 marca 2011 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej oraz na stronie internetowej PKP PLK S.A. Pracownicy wykonujący czynności w postępowaniu złożyli oświadczenia dotyczące okoliczności mogących skutkować brakiem obiektywizmu, sporządzono protokół z otwarcia ofert, zawiadomiono oferentów o wyborze najkorzystniejszej oferty. W trakcie postępowania na podstawie art. 90 ust. 1 PZP Oddział wystąpił do jednego z wykonawców o umotywowanie i wyjaśnienie dotyczące elementów oferty mających wpływ na wysokość ceny, w celu ustalenia, czy cena złożonej oferty jest ekonomicznie uzasadniona i nie zawiera rażąco niskiej ceny w stosunku do przedmiotu zamówienia. W odpowiedzi wykonawca oświadczył, że zaoferowana cena gwarantuje pokrycie wszystkich jego kosztów i właściwą realizację przedmiotu zamówienia. Wykonawca podtrzymał też złożoną ofertę jako ekonomicznie uzasadnioną i nie zawierającą rażąco niskiej ceny w stosunku do przedmiotu zamówienia oraz oświadczył, że zaoferowana cena pokrywa koszty wykonania zamówienia, a ceny i stawki wpisane do rozbiecia ceny ofertowej w pełni obejmują wartość robót. W związku z tym oświadczeniem oferta tego wykonawcy została wybrana jako najkorzystniejsza. W dniu 30 maja 2011 r. inny wykonawca wniósł odwołanie dotyczące wyboru najkorzystniejszej oferty, jako zawierającej rażąco niską cenę. Odwołanie to zostało uwzględnione i Krajowa Izba Odwoławcza w wyroku z dnia 14 czerwca 2011 r. nakazała Zamawiającemu unieważnić czynności wyboru oferty najkorzystniejszej, powtórzyć czynności badania i oceny oferty, w tym odrzucić ofertę zawierającą rażąco niską cenę, a następnie dokonać wyboru oferty najkorzystniejszej. Po dokonaniu powtórzenia czynności badania i oceny ofert, zgodnie z wyrokiem dokonano wyboru najkorzystniejszej oferty.

(dowód: akta kontroli str. 989, 1219-1231, 1387-1419)

W trakcie realizacji zamówienia, zlecono dwukrotnie roboty dodatkowe, raz w związku z zaistnieniem okoliczności o których mowa w art. 67 ust. 1 pkt 5 lit b PZP, a następnie na podstawie § 24 ust. 2 pkt 3 *Regulaminu udzielania zamówień przez PKP PLK S.A. na dostawy, usługi oraz roboty budowlane, do których nie ma zastosowania ustawa PZP*. Wykonanie zamówień dodatkowych było konieczne z uwagi na wystąpienie okoliczności niemożliwych do przewidzenia (zakres robót dodatkowych i warunki ich zlecenia omówiono w pkt. 2.2 wystąpienia).

(dowód: akta kontroli str. 1035-1066, 1098-1126, 1373-1386)

Ww. zamówienia nie były przedmiotem kontroli wewnętrznej w zakresie prawidłowości prowadzonej dokumentacji i przestrzegania procedur wewnętrznych. Zamówienie na *Demontaż i montaż rozjazdu nr 19 w stacji Boguszów Gorce wraz z robotami towarzyszącymi (w ramach modernizacji szlaku Boguszów Gorce – Boguszów Gorce Zachód)* było przedmiotem audytu wewnętrznego przeprowadzonego w dniach od 8 sierpnia 2011 r. – 20 września 2011 r., w wyniku którego w odniesieniu do tego zamówienia nie stwierdzono nieprawidłowości.

(dowód: akta kontroli str. 1127-1128)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹¹, wnosi o podjęcie działań w celu:

- 1) zapewnienia odbioru dokumentacji projektowych, w sposób przewidziany w zawartych umowach,
- 2) naliczenia i wyegzekwowania od wykonawcy należnej zamawiającemu kary umownej za opóźnienie w realizacji umowy nr 90/106/0166/11/Z/I z dnia 14 lipca 2011 r.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

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

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

¹¹ Dz. U. z 2012 r., poz.82

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.

Opole, dnia 25 października 2012 r.

Kontrolerzy
Krzysztof Rajczyk
Główny specjalista
Kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Opolu
Dyrektor
Iwona Zyman

.....
Podpis

Damian Mielcarek
specjalista kontroli państwowej

.....
Podpis

.....
Podpis