



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura we Wrocławiu

LWR – 4113-02-02/2013  
D/13/505

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura we Wrocławiu  
ul. Marszałka J. Piłsudskiego 15/17, 50-044 Wrocław  
T +48 71 711 83 00, F +48 71 711 83 50  
[lwr@nik.gov.pl](mailto:lwr@nik.gov.pl)

# I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	D/13/505, LWR-4113-02-02/2013 – Projekty realizowane w ramach „Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska 2007-2013”
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu
Kontrolerzy	Kamila Grablewska, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 87005 z dnia 22 lipca 2013 r. Paweł Szczepkowski, inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 87019 z dnia 20 sierpnia 2013 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2 – upoważnienie nr 87005, 86-87 – upoważnienie nr 87019)
Jednostka kontrolowana	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei, ul. Krakowska 28, 50-425 Wrocław [dalej: „DSDiK”]
Kierownik jednostki kontrolowanej	Jacek Baszczyk, dyrektor od 15 października 2012 r., Poprzednio, w latach 2007-2013, dyrektorami DSDiK byli: Jakubowski Andrzej od 15 grudnia 1990 r. do 31 sierpnia 2007 r. Loch Leszek w okresie od 1 lipca 2007 r. do 30 września 2010 r. Głowaczewski Roman w okresie od 29 grudnia 2009 r. do 31 maja 2010 r. - p.o. dyrektora, od 1 czerwca 2010 r. do 15 października 2012 r. - dyrektor. (dowód: akta kontroli str. 3-4 – wykaz i informacja - pisma nr NZ.1710.10.2013 z 31.07.13 i 02.08.13)

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości<sup>1</sup> działalność Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei w zakresie realizacji projektu nr PL.3.22/1.1.00/08.00654 pn. Rewitalizacja linii kolejowej Szklarska Poręba – Harrachov [dalej: „Projekt”], realizowanego w ramach „Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska 2007-2013” [dalej: „Program”].

### Uzasadnienie oceny ogólnej

Przedstawioną ocenę ogólną uzasadniają pozytywne ustalenia dotyczące: **[1]** zrealizowania Projektu w zakresie wynikającym z Umowy o dofinansowanie, **[2]** osiągnięcia zakładanych wskaźników Projektu i jakości produktu, **[3]** osiągnięcia zakładanego Projektem celu współpracy transgranicznej na obszarze polsko-czeskiego pogranicza.

Ustalone nieprawidłowości dotyczyły w szczególności: **[1]** nienależytego przygotowania i realizacji Projektu, co skutkowało niższym od oczekiwanego dofinansowaniem Projektu z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (dalej: EFRR); **[2]** niewłaściwego udzielenia zamówień publicznych skutkujących nie kwalifikowalnością wydatków na kwotę 105 tys. zł oraz korektą finansową nałożoną w ramach procedur Programu w kwocie 585 tys. zł; **[3]** nierzetelnego przedstawiania w raporcie końcowym zarządzania infrastrukturą linii kolejowej, jako zadania realizowanego we własnym zakresie, podczas gdy zostało to zlecone firmie zewnętrznej; **[4]** niezgodnego z decyzjami środowiskowymi przeprowadzenia wycinki drzew i krzewów.

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

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego

#### 1. Produkty i efekty Projektu

##### 1.1. Osiągnięcie założonego produktu Projektu

Opis stanu  
faktycznego

Umowa o dofinansowanie Projektu została podpisana 8 września 2009 r. (dalej: „Umowa”). Przewidywana wysokość ostatecznych wydatków kwalifikowalnych Projektu określona była w Umowie na kwotę 5 061 250 euro, a dofinansowanie z EFRR na kwotę 4 302 062 euro, nie więcej niż 85% ostatecznych wydatków kwalifikowalnych. Wydatki DSDiK zaplanowane zostały na kwotę 4 261 250 euro, w tym z EFRR - 3 622 062 euro. Wartość wydatków kwalifikowalnych ogółem w ramach Projektu po weryfikacji przez Kontrolerów Programu wyniosła 3 814 676,46 euro, tj. 75,4% określonej w Umowie. Wydatki kwalifikowalne czeskiego partnera Projektu wyniosły 758 690,11 euro, tj. 94,8% określonej w Umowie kwoty 800 000 euro.

Faktycznie zrealizowana refundacja wydatków DSDiK ze środków z EFRR wyniosła 2 475 122,08 euro, tj. 68,3% wartości dofinansowania (3 622 062 euro). Faktycznie poniesione całkowite wydatki, zaliczone przez DSDiK w ramy Projektu, wyniosły 15 430 863,43 zł (3 788 531,74 euro). W kwocie tej wydatki kwalifikowalne stanowiły 12 409 846,25 zł (3 055 986,35 euro). Natomiast wydatki niekwalifikowalne wyniosły 3 021 017,18 zł (732 545,39 euro). Niemniej jednak do obliczenia refundacji (85%) zatwierdzona została przez Kontrolera Programu kwota wydatków kwalifikowalnych DSDiK w wysokości 2 911 908,80 euro, co wynikało z nałożonej korekty finansowej przez Kontrolera Programu I-stopnia, tj. Dolnośląski Urząd Wojewódzki we Wrocławiu (DUW).

(dowód: akta kontroli str. 5 - Notatka służbowa o zakresie kontroli w DSDiK, str. 6-12 - Umowa o dofinansowanie Projektu, str. 18-19 i 49-56 - zał. nr 2 do Umowy – budżet Projektu, str. 37-43 - zał. nr 4 do Umowy - wniosek o dofinansowanie Projektu, str. 93-94 tabela – Ogólna charakterystyka Projektu, str. 111-115 wydruki z ewidencji księgowej - konto 190-1-654, str. 127-129 Poświadczenie kwalifikowalności wydatków, str. 152-155 – Podsumowanie budżetu projektu, str. 170 - notatka służbowa dot. podpisania Umowy, str. 473-475 - pismo WST nr CRR JTS CZ-PL/8837/2008/MZap i odpowiedź DSDiK, str. 558-559 - wykaz wydatków niekwalifikowalnych, str. 702-705 - pismo kontrolera z 19.09.13 i odpowiedź DSDiK z wykazem wydatków poza projektem, które były rzeczowo powiązane, str. 852-853 – wyjaśnienia H. Sójki, str. 854-855 – OPZ, str. 861-864 – wyjaśnienia A. Pelca)

Projekt realizowany był w ramach osi priorytetowej „Wzmacnianie dostępności komunikacyjnej, ochrona środowiska, profilaktyka zagrożeń”, jako projekt związany z budową lub modernizacją infrastruktury komunikacyjnej, pozostałej infrastruktury o znaczeniu transgranicznym i dostępności komunikacyjnej. W raportach z trwałości Projektu DSDiK przedstawiała kompletne informacje o osiągnięciu, przez obu partnerów Projektu, wartości wskaźników Projektu ustalonych Umową. W Projekcie osiągnięte zostały zamierzone produkty, tj. po stronie polskiej: długość odnowionej linii kolejowej wyniosła 13,24 km, przy planowanej - 13,2 km, a prędkość szlakowa 50 km/h (taka jak zakładana); po stronie czeskiej: długość odnowionej linii kolejowej zakładana i osiągnięta wyniosła 1,1 km, prędkość szlakowa zakładana i osiągnięta - 60 km/h. Osiągnięte zostały także zakładane wartości wskaźników programowych, a mianowicie:

- liczba miejscowości pod bezpośrednim oddziaływaniem – 2 miejscowości: Szklarska Poręba i Harrachov, które zostały połączone odnowioną linią kolejową. Regularne przewozy na odnowionej linii kolejowej rozpoczęto 28 sierpnia 2010 r.
- oddziaływanie infrastruktury linii kolejowej na ludność, w tym w odniesieniu do liczby mężczyzn - 35 900, przy zakładanej - 30 000 oraz kobiet - 39 100, przy planowanej - 30 000.

Przeprowadzone w trakcie kontroli oględziny potwierdziły realizację remontu i uruchomienia przewozów na przedmiotowej linii kolejowej. Na podstawie informacji o liczbie pasażerów na tej trasie stwierdzono wzrost liczby pasażerów o 54,9% w porównaniu do okresów rocznych: sierpień 2010 r. – lipiec 2011 r. (40053 pasażerów) do sierpień 2011 r. – lipiec 2012 r.

(62043 pasażerów). W kolejnym okresie porównawczym, wzrost liczby pasażerów był mniejszy, bo o 2,4%, sierpień 2012 r. – lipiec 2013 r. (63510 pasażerów).

(dowód: akta kontroli str. 7 – Umowa o dofinansowanie, str. 21, 32 – wniosek o dofinansowanie, str. 134-144 - Raport końcowy z realizacji projektu, str. 160, 165, 168 – raporty z trwałości projektu, str. 169 - notatka służbowa dot. przewozów na linii nr 311, str. 171 – notatka służbowa dot. pomiarów linii, str. 172 – informacja nr NK.8064.1.12.2013, str. 173-176 – protokół odbioru końcowego, str. 177-178 - kosztorys powykonawczy, str. 181-195 - pisma PKP PLK SA w sprawie usług udostępniania linii w lipcu i sierpniu 2010 r., str. 916 - Projekt „Modernizacja odcinka linii kolejowej nr 311...” (s.8-9), str. 706-707, 807-808 - zapytanie kontrolera i odpowiedź DSDiK z 27.09.13, str. 974-975 – protokół oględzin)

W ramach Projektu zrealizowane zostały zaplanowane działania DSDiK, tj. przygotowanie dokumentacji przetargowej; odnowienie linii obejmujące prace ziemne, wycinkę drzew i krzewów, odnowę nawierzchni kolejowej, odnowę obiektów inżynierskich, urządzenie przystanków; przeprowadzenie działań promocyjnych; uruchomienie przewozów. Zauważyć jednakże należy, że w opisie działań projektu określono, że planowana była kompleksowa odnowa obiektów takich jak mosty, przepusty i przejazdy. Natomiast w ramach Projektu zrealizowano prace dotyczące jedynie części tych obiektów, tj. 39 obiektów z 57, przy czym 18 obiektów poddano remontowi, w tym 3 remontowi polegającemu na wymianie konstrukcji stalowych, a 15 – na przemurowaniu ścian czołowych przepustów; 20 mostów i przepustów poddano konserwacji polegającej na ich oczyszczeniu z zanieczyszczeń i roślinności oraz uzupełnieniu spoinowania murów kamiennych, przy czym oczyszczenie i udrożnienie od wewnątrz nie było przedmiotem zamówienia; wykonano naprawy polegające na oczyszczeniu z zanieczyszczeń i roślinności oraz uzupełnieniu ubytków i spoinowaniu zaprawą cementową ściany oporowej. Jak wyjaśnił, opracowujący Specyfikację Techniczną Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB) pracownik Wydziału Kolei DSDiK, przyjęcie takiego zakresu robót na obiektach inżynierskich, podczas gdy we wniosku o dofinansowanie wskazano, że nastąpi kompleksowa odnowa obiektów inżynierskich, wynikało z opracowania specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót budowlanych w styczniu 2009 r., tj. w warunkach zimowych, które uniemożliwiły wykonanie dodatkowego przeglądu pozwalającego na ewentualną korektę zakresu robót. Wyjaśniający podał że, na etapie opracowania STWiORB i wcześniej, nie posiadał wiedzy o wniosku o dofinansowanie, ani o jego treści, ani innych ustaleniach dotyczących Projektu. Nie uczestniczył w pracach przy opracowaniu i przygotowaniu wniosku, nie był informowany o deklaracjach i założeniach zawartych we wniosku, ani o istnieniu jakichkolwiek innych dokumentów. Dlatego STWiORB opracował na podstawie Projektu „Modernizacja odcinka linii kolejowej nr 311...” autorstwa [...]<sup>2</sup>. Na tej podstawie, obiektów nie wymienionych tam do remontu nie ujął w STWiORB. Prace związane z oczyszczeniem objęły jednak na etapie realizacji robót wszystkie objekty. W trakcie oględzin nie stwierdzono obiektów, które nie były poddane żadnym pracom naprawczym czy konserwacyjnym. Wyjaśnił także, że nie był w stanie sprawdzić czy Projekt „Modernizacja odcinka linii kolejowej nr 311...” zawiera wszystkie objekty, gdyż na tym etapie, DSDiK nie posiadała jeszcze założonej ewidencji obiektów inżynierskich tej linii, przejętej w kwietniu 2008 r.

(dowód: akta kontroli str. 28, 31 – wniosek o dofinansowanie, str. 136 - Raport końcowy z realizacji projektu, str. 173-176 – protokół odbioru końcowego, str. 177-178 - kosztorys powykonawczy, str. 179-180 - Protokół odbioru ostatecznego, str. 199-201, 204 - wyciąg z SIWZ, w tym STWiORB, str. 221, 229, 231-233, 236, 244 – odpowiedzi na pytania do SIWZ, str. 560-577 - wyjaśnienia T. Marciniaka, str. 578-580 – decyzja ZWD nr DM-M/7024/7/2008, str. 974-975 – protokół oględzin)

W Umowie termin zakończenia realizacji Projektu został pierwotnie określony na 31 grudnia 2009 r. Harmonogram realizacji Projektu wskazywał termin rozpoczęcia i zakończenia rzeczowej realizacji, tj. odpowiednio listopad 2008 r. i grudzień 2009 r. oraz terminy zakończenia robót przez partnerów Projektu – dla DSDiK – grudzień 2009 r.. Projekt nie był podzielony na etapy, a realizacja przebiegała w dwóch obszarach: 1) robót budowlanych oraz 2) wyposażenia linii i uruchomienia przewozów. Termin zakończenia

<sup>2</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

realizacji Projektu był zmieniany aneksami do Umowy, kolejno na: 30 czerwca 2010 r., 31 sierpnia 2010 r. i 29 października 2010 r. W odniesieniu do umów z wykonawcami realizowanych w ramach projektu stwierdzono, że w jednym przypadku (umowa nr IZ/3530/23/10 o wycinkę drzew) zakończenie realizacji umowy nastąpiło po terminie określonym w umowie z wykonawcą, w związku z czym DSDiK zastosowało kary umowne oraz w jednym przypadku (umowa nr IZ/3530/33/09 – rewitalizacja linii nr 311) termin realizacji umowy został przedłużony aneksem. Po zakończeniu przez wykonawcę robót budowlanych, DSDiK zleciło opracowanie dodatkowej ekspertyzy technicznej obiektów inżynierskich, a następnie zlecono dalsze roboty na tych obiektach. Opracowanie ekspertyzy stanu technicznego 57 obiektów inżynierskich na linii 311 zlecono umową nr IZ/3530/60/10 z 21 czerwca 2010 r. Wartość zamówienia wg. umowy oraz faktycznie poniesione wydatki wyniosły 75 990,00 zł netto, 92 707,80 zł brutto. Ponadto w okresie realizacji Projektu dokonane zostało inne zamówienie powiązane z rewitalizacją linii i uruchomieniem przejazdów, które nie zostało rozliczone w ramach Projektu, tj.: wykonanie projektów zabezpieczenia (oznakowania) przejazdów na linii nr 311, na podstawie umowy zlecenia nr IZ/3531/158/10 z dnia 15 czerwca 2010 r., wydatki z tego tytułu wyniosły 1 185,71 zł.

(dowód: akta kontroli str. 7 - Umowa o dofinansowanie, str. 31 – wniosek o dofinansowanie, str. 75, 77, 85 – aneksy do Umowy o dofinansowanie, str. 102-110 – wykazy postępowań, str. 460-464 zapytanie kontrolera z 19.08.13 i odpowiedź DSDiK, str. 558-559 - wykaz wydatków niekwalifikowalnych, str. 708-709 - pismo KZ.1710.2.2013 z 30.09.13, str. 703-705 - wykaz wydatków powiązanych z Projektem)

Ostatnie odbiory prac w ramach Projektu zostały dokonane 26 października 2010 r. Po tym czasie następowały dalsze zlecenia prac, z tytułu których poniesiono wydatki na kwotę 839 495,24 zł, związane z linią kolejową nr 311, które nie weszły w ramy Projektu, a były z nim rzeczowo powiązane. Były to: naprawa bieżąca 37 obiektów inżynierskich – umowa nr IZ.2720.67.2012.AK z 15 czerwca 2012 r. Zakres zleconych robót obejmował prace wymienione w ekspertyzie z lipca 2010 r. Wniosek o przeprowadzenie zamówienia zatwierdzony został 30 marca 2012 r. Wnioskowano zatem o przedmiotowe zamówienie dopiero w 2012 r., mimo że wiedza o potrzebach była już w lipcu 2010 r., a dokonanie napraw po 29 października 2010 r. uniemożliwiło DSDiK staranie się o ujęcie wydatków z tego tytułu w ramach Projektu i ubieganie się o dofinansowanie z EFRR. W tej sprawie, Naczelnik Wydziału Kolei, wyjaśnił, że braki do uzupełnienia nie stanowiły zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a z uwagi na dużą liczbę obiektów środki na to zadanie zaplanowano na 2012 r. Wartość robót, usług i dostaw związanych z remontem i uruchomieniem linii kolejowej nr 311, których realizacja nie została przez DSDiK włączona do Projektu pn. Rewitalizacja linii kolejowej Szklarska Poręba – Harrahov wynosiła 900 748,32 zł, z których dotychczas zapłacono 840 680,95 zł.

(dowód: akta kontroli str. 102-110 – wykazy postępowań, str. 581-584 – pytania kontrolera z 19.08.13 i odpowiedź DSDiK, str. 702-705 - pismo kontrolera z 19.09.13 i odpowiedź DSDiK z wykazem wydatków poza projektem, które były rzeczowo powiązane, str. 732 - Wykaz umów i zleceń w ramach Projektu, str. 852-853 – wyjaśnienia H. Sójki, str. 858-860 – wniosek o przeprowadzenie zamówienia nr IZ.2720.67.2012.AK z OPZ, str. 870-872, 889-894 - uzupełnione wykazy postępowań, str. 873-888 - Umowa nr IZ/3530/164/11 o wycinkę drzew z aneksem, kosztorysem i wyciągiem z SIWZ)

Stwierdzono także, że w okresie realizacji Projektu wykonane zostały dalsze roboty budowlane dotyczące linii 311, które nie zostały ujęte w umowie podstawowej nr IZ/3530/33/09 oraz umowach o roboty dodatkowe do niej. Wydatki te zostały rozliczone w ramach Projektu na podstawie podpisanych kolejnych umów o roboty i dostawy. Były to:

- montaż pólek dla małych zwierząt (co wynikało z zapisów decyzji środowiskowej, uzyskanej przez DSDiK dopiero po rozpoczęciu realizacji Projektu) i uzupełnienie elementów mostów w ramach umowy nr IZ/3530/137/10 z 21 września 2010 r., wartość zamówienia 165 280,11 zł brutto, wydatki z tego tytułu wyniosły 128 728,91 zł brutto.
- zleceniem z 21 czerwca 2010 r. DSDiK zamówiło dostawę i montaż zamków ryglowych w rozjazdach kolejowych - wartość zamówienia 113 298,00 zł brutto. W sprawie braku ujęcia dostawy i montażu zamków ryglowych w zakresie zamówienia

o rewitalizację linii kolejowej nr 311 T. Marciniak wyjaśnił, że na etapie opracowania STWiORB nie posiadał informacji o przeznaczeniu dodatkowego toru na stacji Szklarska Poręba Jakuszyce i nie był w stanie określić potrzeby, sposobu oraz typu urządzeń do zabezpieczenia rozjazdów kierujących na ten tor, co podlegało określeniu dopiero przez zarządcę linii na etapie przejmowania linii do eksploatacji. DSDiK zleciła zarządzanie linią podmiotowi zewnętrznemu.

(dowód: akta kontroli str. 102-110 – wykazy postępowań, str. 272-275 – wydruki zestawień obrotów i sald oddz. 654, str. 560-565 - wyjaśnienia T. Marciniaka, str. 322-341 - umowa nr IZ/3530/33/09 o rewitalizację linii kolejowej nr 311, str. 585-591 - umowa nr IZ/3530/137/10 z wyciągiem ze STWiORB, str. 633 - decyzja nr 1/2009 o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, str. 732 - wykaz umów i zleceń w ramach Projektu, str. 703-705 - pismo DSDiK z zał. wykazem wydatków powiązanych z Projektem, str. 870-872, 889-894 - uzupełnione wykazy postępowań, Str. 716-727 – pisma kontrolera z 04.09.13 i 10.09.13 i odpowiedzi DSDiK)

W czerwcu 2010 r. zlecone zostało przez DSDiK opracowanie: Ekspertyzy stanu technicznego 57 obiektów inżynierskich na linii nr 311. Wyniki ekspertyzy wskazywały, że na obiektach inżynierskich wymagane są dalsze prace konserwacyjne i utrzymaniowe. Ponadto przy ocenie stanu technicznego obiektów stwierdzono powtarzające się usterki i błędy w wykonawstwie tych robót. Wskazywano m.in. na brak oczyszczenia przelotów rur przepustów i obiektów kamiennych. Należy podkreślić, że w projekcie modernizacji z 2008 r. stanowiącym załącznik do wniosku o dofinansowanie, wskazane było m.in., że należy udrożnić wloty i wyloty przepustów, natomiast prace te nie były objęte zakresem umowy o rewitalizację linii kolejowej. Fakt ten został także podkreślony w odpowiedziach na pytania Wykonawców, gdzie Zamawiający wskazał, że oczyszczenie i udrożnienie przepustów nie jest przedmiotem zamówienia. Jednocześnie w ekspertyzie zawarto ocenę, że „prawie wszystkie obiekty na rozpatrywanym odcinku linii kolejowej nr 311 są w dobrym, bądź bardzo dobrym stanie technicznym” oraz, że „w celu poprawienia ich obecnej kondycji należy wykonać szereg prac, które podczas rewitalizacji linii zostały pominięte”.

Z wyjaśnień[...]<sup>3</sup>wynikało, że z uwagi na to, że roboty wykonywane były zgodnie ze STWiORB, niektóre obiekty nie były objęte zakresem zadania, podobnie jak niektóre prace, których brak wymieniono w ekspertyzie, tj. wykonanie izolacji obiektów sklepionych czy naprawy kaskad. Ponadto[...]<sup>4</sup>w wyjaśnieniach podał, że wszystkie obiekty na etapie odbioru spełniały wymogi bezpieczeństwa i spełniały swoje zadanie.

Wymienione do realizacji w ekspertyzie roboty, DSDiK zleciła w ramach wykonania naprawy bieżącej 37 obiektów inżynierskich na linii nr 311. Zakres napraw obejmował, m.in.:

- wykonanie barierek i ich oznakowanie na 25 obiektach, w tym na 6 obiektach, które objęte były pracami remontowymi w ramach rewitalizacji, z czego na 1 obiekcie oryginalne stalowe poręcze, niezbędne dla ich użytkowania, zostały wycięte przy rewitalizacji linii. Konieczność montażu barierek została wskazana także w protokołach przeglądu budowlanego obiektów inżynierskich linii na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo budowlane (j.t. Dz. U. z 2010 r., nr 243, poz. 1623 ze zm.), wykonanego w okresie od 12 września do 4 listopada 2011 r. W protokołach wskazywano, że nie zostały wykonane zalecenia z poprzedniego przeglądu, dokonanego w ramach wykonania „Ekspertyzy stanu technicznego...”. Ekspertyza ta również zawierała zalecenia montażu balustrad.
- nadbudowę ścian 21 obiektów, w tym 2 obiektów, które w ramach rewitalizacji objęte były pracami remontowymi obejmującymi m.in. przemurowanie ścian,
- spoinowanie murów na 4 obiektach, które nie były objęte ani pracami remontowymi, ani konserwacyjnymi w ramach rewitalizacji, a także przemurowanie ściany oporowej również nieobjętej pracami w ramach umowy o rewitalizację linii kolejowej nr 311.

<sup>3</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

<sup>4</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

Natomiast 6 obiektów nie było objętych żadnymi pracami remontowymi ani konserwacyjnymi w ramach zawieranych przez DSDiK umów, mimo że w projekcie modernizacji z 2008 r., stanowiącym załącznik do wniosku o dofinansowanie, wskazane było m.in. że wszystkie ściany oporowe oraz wszystkie mosty i przepusty należy oczyścić z roślinności i uzupełnić spoiny. Jednocześnie na dzień 27 września 2013 r. w trakcie przeprowadzonych w ramach kontroli oględzin, nie stwierdzono obiektów, które nie były oczyszczone z roślinności i poddane spoinowaniu.

Z wyjaśnień[...]<sup>5</sup>wynikało, że 5 obiektów nie było objętych naprawą z uwagi na ich dobry stan techniczny oraz brak dokładnego wskazania zakresu i ilości robót w opracowaniu „Projekt: Modernizacja linii nr 311...”, jak też w późniejszej ekspertyzie. W przypadku 1 obiektu, tj. obiektu w km 31.114, odstąpiono od remontu ze względu na jego zlokalizowanie w dużej odległości od toru i związane z tym wątpliwości co do faktycznych potrzeb remontowych i zadań tego obiektu. Z kolei bariereki stanowią element wyposażenia dla obsługi technicznej, nie są elementem konstrukcyjnym obiektów i opracowanie „Projekt: Modernizacja linii nr 311...” z 2008 r. nie zawierało konkretnych wskazań dotyczących, np. wymiarów czy mocowań barieriek. W przypadku jednego obiektu stare bariereki zostały zdemontowane podczas realizacji umowy o rewitalizację linii, ale nie nadawały się do ponownego montażu. Natomiast w odniesieniu do nadbudowy ścian obiektów, T. Marciniak wyjaśnił, że na etapie wykonywania robót stwierdzono, że na niektórych obiektach ścianki są za niskie, co powoduje osypywanie się podsypki tłuczniowej do rowu, a wcześniej przyjęty był zakres robót w ilości minimalnej.

(dowód: akta kontroli str. 28, 31 – wniosek o dofinansowanie, str. 136 - Raport końcowy z realizacji projektu, str. 196-214 - wyciąg z SIWZ i STWiORB, str. 232 - Pytania i odpowiedzi do SIWZ, str. 173-176 – protokół odbioru końcowego, str. 177-178 - kosztorys powykonawczy, str. 179-180 - Protokół odbioru ostatecznego, str. 102-110 - wykazy zamówień, str. 854-855 - OPZ dot. ekspertyzy stanu obiektów, str. 246-251 - Ekspertyza na podstawie umowy IZ/3530/60/10 - wyciąg, str. 560-566 – wyjaśnienia, str. 585-591 - Umowa nr IZ/3530/137/10 z wyciągiem ze STWiORB, str. 974 - Protokół oględzin, str. 950 - „Projekt: Modernizacja linii nr 311...” (s.75), str. 975-976 - Notatka służbowa dot. przeglądów budowlanych)

Nieruchomość w Szklarskiej Porębie, zabudowana budowlami i urządzeniami kolejowymi wzdłuż linii kolejowej nr 311 została decyzją Zarządu Województwa Dolnośląskiego z 29 kwietnia 2008 r. przekazana DSDiK w trwały zarząd.

(dowód: akta kontroli str. 30 – wniosek o dofinansowanie, str. 460-466, 618-622 - pismo kontrolera z 07.08.13 i odpowiedzi DSDiK, str. 578-580 - Decyzja ZWD nr DM-M/7024/7/2008, str. 907-911 – pismo kontrolera z 09.09.13 i odpowiedź z UMWD)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowość polegającą na nierzetelnym i niepełnym przygotowaniu Projektu do realizacji. Konsekwencją braku rzetelnych działań w tym zakresie było nieujęcie w ramach Projektu wskazanych wyżej zamówień zleconych na kwotę 900 748,32 zł oraz brak objęcia podstawową umową o rewitalizację linii włączonych do Projektu robót objętych umową nr IZ/3530/137/10.

W sprawie tej [...]<sup>6</sup>, pełniący funkcję koordynatora Projektu, zajmujący się m.in. przygotowaniem wniosku o dofinansowanie wyjaśnił, że *Zakres projektu określony we wniosku o dofinansowanie sformułowany w sposób możliwie elastyczny (tak aby umożliwić rozliczenie jak największej działalności związanych z rewitalizacją linii). I tak w trakcie realizacji projektu oprócz umowy podstawowej IZ/3530/33/09 z konsorcjum DOLKOM - WERO-BUD, rozliczono umowy nr: IZ/3531/161/10, IZ/3531/164/10, IZ 3531/167/10, IZ/3530/137/10, IZ/3531/218/10, IZ/3530/164/10, IZ/3531/249/10, IZ/3531/250/10, IZ/3531/266/10 związane z wyposażeniem rewitalizowanej linii. M. in. z tego powodu trzykrotnie wnioskowano o przesunięcie terminu realizacji projektu (ostateczny, zatwierdzony, okres realizacji projektu był praktycznie dwukrotnie dłuższy niż zakładano to we wniosku o dofinansowanie).*

<sup>5</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

<sup>6</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

W ocenie NIK przyczyną ww. nieprawidłowości było przystąpienie do realizacji Projektu, a w szczególności do udzielenia zamówienia na roboty budowlane rewitalizacji linii, przed skompletowaniem wymaganej dokumentacji, w tym bez uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, a ponadto niedokładności w tej dokumentacji. Skutkowało to koniecznością zlecenia dodatkowych robót i dostaw, co powodowało konieczność prowadzenia kolejnych procedur o udzielenie zamówienia. Ponadto nadmienić należy, że we wniosku o dofinansowanie określono zbyt krótki czas realizacji Projektu, w szczególności nie uwzględniono czasu potrzebnego na uzyskanie zatwierdzenia Projektu przez Komitet Monitorujący (KM) i podpisanie Umowy, uzyskiwanie wymaganych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, m.in. na wycinkę drzew.

(dowód: akta kontroli str. 102-110 – wykazy postępowań, str. 633 - decyzja nr 1/2009 o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, str. 732 - wykaz umów i zleceń w ramach Projektu, str. 870-872, 889-894 - uzupełnione wykazy postępowań, str. 702-705 - pismo kontrolera z 19.09.13 i odpowiedź DSDiK z wykazem wydatków poza projektem, które były rzeczowo powiązane, str. 861-864 – wyjaśnienia [...]<sup>7</sup>)

## 1.2. Osiągnięcie zakładanej jakości produktu Projektu

Opis stanu faktycznego

Długość wyremontowanego przez DSDiK odcinka linii kolejowej potwierdzona była obmiarami. Natomiast osiągnięcie zakładanej prędkości szlakowej na linii kolejowej zostało stwierdzone na podstawie: pomiarów geometrii wyremontowanego toru, obliczeń dokonanych z wykorzystaniem wyników tych pomiarów oraz ustalenia, że wyniki tych pomiarów i obliczeń mieszczą się w granicach wartości parametrów, wymaganych dla tej prędkości i typu linii. Operat powykonawczy będący załącznikiem do protokołu z 11 czerwca 2010 r. odbioru końcowego robót obejmował m.in. pomiary geodezyjne położenia toru i rozjazdów w planie i profilu, sporządzone przez zespół geodetów i kierownika budowy. Pomiary te stanowiły podstawę obliczenia uzyskanej możliwości wprowadzenia na linii ruchu z prędkością 50 km/h.

(dowód: akta kontroli str. 171 – notatka służbowa dot. pomiarów linii, str. 172 – informacja nr NK.8064.1.12.2013, str. 173-176 – protokół odbioru końcowego, str. 177-178 - kosztorys powykonawczy, str. 560-572 – wyjaśnienia T. Marciniaka, str. 978 - notatka dot. parametrów)

Do dokumentacji powykonawczej dołączone były deklaracje zgodności oraz świadectwa odbioru jakościowego i protokoły odbioru technicznego dotyczące wyrobów zastosowanych przy rewitalizacji linii kolejowej. Prowadzony był dziennik budowy, który zawierał wpisy inspektora nadzoru, pracownika DSDiK. Jakość wykonywanych robót sprawdzana była przez inspektora nadzoru, bezpośrednio na budowie. Do odbioru końcowego robót Wykonawca przedłożył Operat Powykonawczy. W ramach gwarancji Wykonawca dokonał napraw stwierdzonych usterek. Usunięcie wad i brak usterek potwierdzono protokołem odbioru ostatecznego z 7 i 13 czerwca 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 844-851 – wyciąg z dziennika budowy, str. 560-569 – wyjaśnienia [...]<sup>8</sup>, str. 460-466 – zapytanie kontrolera z 07.08.13 i odpowiedź DSDiK, str. 330, 333, 344 – gwarancje, str. 359 – umowa IZ/3530/76/10, str. 641-643, 645-647, 659-663 – pismo kontrolera z 23 września i odpowiedź DSDiK z załącznikami, str. 838 notatka służbowa dot. świadectw odbioru, str. 179-180 - Protokół odbioru ostatecznego, str.839-840 - Protokół przeglądu gwarancyjnego, str. 841 – Protokół odbioru robót w ramach gwarancji, str. 842-842 – Protokół odbioru robót podbicia toru, str. 978 – notatka dot. parametrów linii)

Ustalone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

## 1.3. Posiadane przez beneficjenta dane o efektach Projektu

Opis stanu faktycznego

Jako główny cel Projektu wskazano wzrost atrakcyjności turystycznej Karkonoszy i Gór Izerskich oraz zwiększenie dostępności ośrodka narciarstwa biegowego na Polanie

<sup>7</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

<sup>8</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).



Jakuszyckiej. Jako cele szczegółowe - uruchomienie przewozów regularnych, przejazdów okazjonalnych oraz przejazdów turystycznych taborem zabytkowym, a ponadto przybliżenie realizacji strategicznego przedsięwzięcia w zakresie transgranicznego transportu linią REGIOTRAM Jelenia Góra – Liberec. Jako grupę docelową Projektu wskazano turystów w Karkonoszach i Górach Izerskich. Wskazywano ponadto, że odnowienie linii jest niezbędne, aby przywrócić na niej efektywne przewozy pasażerskie, które nie funkcjonowały na tej linii od ponad 60 lat. Ponadto przewidywano wpływ na wzrost atrakcyjności turystycznej ośrodków turystycznych Sudetów, zwiększenie dostępności ośrodka sportów zimowych w Jakuszycach, ułatwienie dostępu do atrakcji turystycznych w Republice Czeskiej, a także rozwój transportu kolejną urobku z kopalni granitu w pobliżu Szklarskiej Poręby i zmniejszenie ruchu pojazdów ciężkich przez miasto.

W ocenie Wicemarszałka Województwa Dolnośląskiego, J. Łuźniaka, *projekt rewitalizacji linii kolejowej Szklarska Poręba Górna – Harrachov miał na celu poprawienie dostępności komunikacyjnej tego rejonu Dolnego Śląska. Ruch pasażerski nie był prowadzony na tej trasie od kilkudziesięciu lat, co powodowało „dziurę komunikacyjną” – po stronie polskiej pociągi dojeżdżały do Szklarskiej Poręby Górnej, natomiast po stronie czeskiej do Harrachova. Brakujące kilkanaście kilometrów powodowało, że oba systemy komunikacyjne były niepowiązane ze sobą. Reaktywacja omawianej trasy pozwoliła na dostosowanie sieci komunikacji kolejowej do nowych warunków ekonomicznych i politycznych – umożliwiła rozwój tej części pogranicza polsko-czeskiego w ramach europejskiej swobody podróży.*

(dowód: akta kontroli str. 27, 28 - wniosek o dofinansowanie, str. 143 – raport końcowy z realizacji projektu, str. 618-622 – pismo DSDiK z 29.08.13 z załącznikami, str. 169 – notatka dot. przewozów, str. 460-464 – pismo kontrolera z 07.08.13 i odpowiedź DSDiK, str. 907-911 – pismo kontrolera z 09.09.13 i odpowiedź z UMWD)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości. Nadmienić należy, że w różny sposób uzyskane efekty Projektu oceniło społeczeństwo. W toku kontroli, NIK zleciła Państwowej Wyższej Szkole Zawodowej w Nysie przeprowadzenie badania społecznej oceny oddziaływania Projektu. Badanie wykonano w formie ankiet. Uzyskano 183 ankiety po stronie polskiej oraz 176 ankiet po stronie czeskiej. Z badań tych wynikało, m.in. że:

- *infrastruktura kolejowa łącząca Szklarską Porębę z głównymi węzłami komunikacyjnymi w Polsce nie odpowiada oczekiwaniom ankietowanych (57,5% ankietowanych).*
- *75% ankietowanych (poziom dobry) korzysta z połączenia pomiędzy Szklarską Porębą i Harrachovem, przy czym optymalny poziom częstotliwości przejazdu wynosił 12,5%. Regularnie korzysta z pociągu tylko 6% turystów spoza województwa dolnośląskiego i 40% mieszkańców Szklarskiej Poręby. Połączenie służy turystom (są oni najliczniejszą grupą, która korzysta z połączenia), jak również mieszkańcom Szklarskiej Poręby.*
- *rewitalizacja linii kolejowej spowodowała wzrost częstotliwości przejazdu do Czech u 53% ankietowanych (poziom dobry). Na podobnym poziomie sytuuje się wzrost częstotliwości przejazdu Czechów do Polski (53,5%) oraz maksymalny stopień zwiększenia częstotliwości (19,5% - Polska; 20,5% - Czechy).*
- *większość ankietowanych (60,5%) uważa warunki przejazdu za dobre i bardzo dobre (ocena: dobra), jednak standard przejazdu pociągiem na tej trasie nie odpowiada oczekiwaniom części ankietowanych, w tym sensie, iż odbiega od jakości optymalnej/satysfakcjonującej (8% – zły; 28% – przeciętny), a część respondentów (46%) – określająca warunki przejazdu jako dobre.*
- *ankietowani dostrzegają w wielu aspektach konieczność racjonalizacji funkcjonowania linii kolejowej Szklarska Poręba – Harrachov. Oznacza to, że nie zostały wykorzystane możliwości stworzone przez uruchomienie połączenia (np. niski standard przejazdu, niski poziom dostępności komunikacyjnej).*

Wnioski końcowe wskazują m.in., że: sumaryczna społeczna ocena końcowa efektów rewitalizacji linii kolejowej oraz uruchomienia kolejowych przewozów regularnych i turystycznych na trasie Szklarska Poręba – Harrachov wynosi 4,15 (w skali ośmiopunktowej) i sytuuje się na poziomie dobrym. W następstwie rewitalizacji połączenia kolejowego nastąpiła poprawa dostępności komunikacyjnej atrakcji turystycznych, ożywienie ruchu turystycznego w obszarze pogranicza oraz poprawa warunków funkcjonowania przedsiębiorczości. Jednakże zwiększenie dostępności atrakcji

turystycznych i ożywienie ruchu turystycznego nie zostało należycie wykorzystane: niski standard przejazdu, brak odpowiedniej ilości kursów, brak odpowiedniego poziomu komunikacji Szklarskiej Poręby z głównymi węzłami komunikacyjnymi w Polsce, czy też usytuowanie przystanku w Harrachovie nie pozwalają należycie wykorzystać potencjału wygenerowanego przez rewitalizację linii kolejowej. Wicemarszałek Województwa Dolnośląskiego, Jerzy Łuźniak, w odniesieniu do powyższych wyników badania społecznej oceny oddziaływania Projektu, poinformował m.in., że *projekt rewitalizacyjny był niejako pierwszym krokiem ku poprawie dostępności komunikacyjnej. Kolejnym jest wspólny polsko-czeski projekt, który Województwo Dolnośląskie planuje przeprowadzić z Krajem Libereckim. Ma on na celu polepszenie współpracy transgranicznej poprzez spotkania oraz ustalenia pomiędzy organizatorami kolejowego transportu zbiorowego Kraju Libereckiego (KORID) oraz Województwa Dolnośląskiego.*

(dowód: akta kontroli str. 460-466 – zapytanie kontrolera z 07.08.13 i odpowiedź DSDiK, str. 789-793 – zapytanie kontrolera z 30.09.13 i odpowiedź DSDiK).

Wyniki ankietyzacji były zbieżne z opiniami uczestników panelu dyskusyjnego<sup>9</sup>, którzy wskazywali na potrzebę realizacji Projektu. Zwrócono uwagę na kilka aspektów praktycznych z punktu widzenia podróżnych: dopracowania wymaga promocja połączeń kolejowych, przechowanie bagażu, skorelowanie godzin przyjazdów i odjazdów z godzinami rozpoczęcia i zakończenia doby hotelowej. Wicemarszałek J. Łuźniak stwierdził, że obecnie trwają prace nad opracowaniem studium wykonalności dla realizacji kolei dużych prędkości w wymiarze transgranicznym, gdzie linia kolejowa nr 311 jest jednym z elementów systemu. Odnosząc się do badań NIK wyraził pogląd, że respondenci podzielają ocenę, że linia kolejowa nr 311 jest typową linią turystyczną. W przyszłej perspektywie finansowej przewiduje się elektryfikację linii. Burmistrz Szklarskiej Poręby stwierdził, że przy realizacji Projektu nastąpiło przełamanie barier we współpracy Polska-Czechy, co owocuje rozwojem współpracy w innych dziedzinach. Wskazał na realną możliwość połączeń turystycznych - wakacyjnych z Pragą, pozyskanie turysty czeskiego dla ośrodków sportowo-rekreacyjnych i gości hotelowych oraz inne efekty społeczne rewitalizacji.

(dowód: akta kontroli str. 815-821 – protokół z panelu dyskusyjnego).

#### **1.4. Transgraniczny wpływ Projektu, w tym wpływ (oddziaływanie) na grupę docelową**

Opis stanu faktycznego

Realizację wpływu transgranicznego zakładano we wniosku o dofinansowanie i zrealizowano m.in. poprzez: odnowienie linii kolejowej, uruchomienie przewozów i poprawę przez to dostępności obszarów turystycznych, stałe kontakty polsko-czeskie, zwiększenie ruchu turystycznego i poprawę atrakcyjności turystycznej regionu, a przez to wpływ na warunki działalności gospodarczej. Zlecone przez NIK badanie ankietowe wykazało, że także w opinii ankietowanych rewitalizacja linii wpłynęła na częstotliwość ich wyjazdów do Czech/przyjazdów do Polski i ożywienie transgranicznego ruchu turystycznego. Nastąpiło zwiększenie atrakcyjności turystycznej i gospodarczej obszaru pogranicza, oraz uruchomienie przewozów, zarówno regularnych, jak i specjalnych, np. w związku z organizowanymi na Polanie Jakuszyckiej zawodów Pucharu Świata w biegach narciarskich.

Natomiast Samorząd Województwa Dolnośląskiego zaangażowany był w inicjatywy, które uzupełniają i wzmacniają rezultaty Projektu, jak też w inicjatywy o celach zbieżnych z celami Programu i Projektu. Rozwijana była współpraca transgraniczna pomiędzy Województwem Dolnośląskim i Krajem Libereckim, mająca na celu zawarcie dwustronnej umowy dotyczącej organizacji publicznego kolejowego transportu zbiorowego w strefie transgranicznej na odcinku Korenov – Harrachov – Szklarska Poręba Górna. Strony zaakceptowały treść umowy, Województwo Dolnośląskie uzyskało zgodę MSW na podjęcie inicjatywy zagranicznej oraz podpisanie umowy i po podjęciu stosownej uchwały przez Sejmik Kraju Libereckiego.

<sup>9</sup> W panelu w dniu 27 września 2013 r. uczestniczyło 15 osób, w tym m.in. Wicemarszałek województwa, burmistrz Szklarskiej Poręby, radni, przedstawiciele DSDiK.

(dowód: akta kontroli str. 21, 35 - wniosek o dofinansowanie, str. 137, 141 – raport końcowy z realizacji projektu, str. 169 – notatka dot. przewozów, str. 460-466 – pismo kontrolera z 07.08.13 i odpowiedź DSDiK, str. 907-911 – pismo kontrolera z 09.09.13 i odpowiedź z UMWD).

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

## 1.5. Trwałość rezultatów Projektu

Opis stanu faktycznego

Zrewitalizowana linia wykorzystywana była do wykonywania regularnych przewozów pasażerskich. Zgodnie z informacjami podawanymi przez DSDiK w raportach z trwałości Projektu, koszty utrzymania linii przewyższają przychody z opłat od przewoźników. Deficyt, po stronie polskiej, pokrywany był ze środków budżetu Województwa Dolnośląskiego. W latach 2011-2013 (I półrocze) koszty utrzymania linii nr 311 wyniosły 3 082 470,21 zł, a przychody 332 856,51 zł - wynik (strata) 2 749 613,70 zł. Łącznie wydatki z tytułu umów o zarządzanie linią kolejową oraz o bieżące utrzymanie linii w latach 2010-2013 (I półrocze) wyniosły – 2 161 449,96 zł, w tym wydatki na zarządzanie linią - 439 036,50 zł, a na bieżące utrzymanie - 1 722 413,46 zł.

We wniosku projektowym określono, że infrastruktura kolejowa będzie infrastrukturą publiczną o charakterze niekomercyjnym oraz, że będzie zarządzana przez DSDiK, co mieściło się w zadaniach statutowych DSDiK. Również w raporcie końcowym z realizacji projektu oraz w raportach z trwałości wskazywano, że zarządzanie infrastrukturą kolejową należy do statutowych zadań DSDiK oraz, że PKP PLK SA wykonuje to zadanie odpłatnie w okresie przejściowym. Jednakże DSDiK nie podjęła do tej pory samodzielnego zarządzania infrastrukturą kolejową. Zadanie to wykonuje odpłatnie PMT Linie kolejowe sp. z o. o. Przed zleceniem tego zadania DSDiK nie przeprowadziła analizy ekonomicznej zasadności zlecenia podmiotom zewnętrznym prac w zakresie bieżącego utrzymania linii, mimo że w zakresie obowiązków Naczelnika Wydziału Kolei zapisano m.in. opracowywanie analiz dotyczących efektywności utrzymania i zarządzania przejętymi liniami kolejowymi.

Statut DSDiK określał m.in., że DSDiK jest zarządcą infrastruktury kolejowej i wykonuje zadania ZWD w zakresie praw i obowiązków należących do zarządcy infrastrukturą kolejową określonych w ustawie z dn. 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Ponadto statut określał, że DSDiK wykonuje ww. zadania w zakresie m.in. prowadzenia ruchu pociągów, utrzymywania infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, udostępniania tras dla przejazdów pociągów i świadczenia usług z tym związanych.

(dowód: akta kontroli str. 33 - wniosek o dofinansowanie, str. 108-111 – wykaz zamówień, str. 143 - raport końcowy z realizacji projektu, str. 159, 161, 165, 166 – raporty z trwałości projektu, str. 169 – notatka dot. przewozów, str. 460-466 – pismo kontrolera z 07.08.13 i odpowiedź DSDiK, str. 623-631 - Uchwała ZWD nr XVI/195/07 w sprawie statutu DSDiK, str. 641-643, 656-674 - pismo kontrolera z 23.09.13 i odpowiedź DSDiK z załącznikami, str. 706-713 - pismo kontrolera z 26.09.13 i odpowiedź DSDiK z załącznikami, str. 789-798 - pismo kontrolera z 26.09.13 i odpowiedź DSDiK z załącznikami – tabela nr 3, str. 800-803 - pismo kontrolera z 26.09.13 i odpowiedź DSDiK, str. 804-806 – zakres czynności H. Sójki, str. 907-911 – pismo kontrolera z 09.09.13 i odpowiedź z UMWD).

Ustalone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowość polegającą na nierzetelnym przedstawieniu we wniosku o dofinansowanie Projektu oraz w raporcie końcowym z realizacji Projektu i w raportach z trwałości informacji, że infrastruktura kolejowa zrekonstruowana w ramach Projektu będzie zarządzana przez DSDiK, a tylko przejściowo zlecono to podmiotowi zewnętrznemu. Tymczasem kontrola wykazała, że stan ten jest przyjęty przez DSDiK jako docelowy i DSDiK nie planuje samodzielnego zarządzania przedmiotową linią.

(dowód: akta kontroli str. 33 – wniosek, Str. 143 – raport końcowy, str. 161, 166 – raporty z trwałości)

Uwagi dotyczące badanej działalności

Ze względu na deficytowość linii, a także uwzględniając, że DSDiK jest wyspecjalizowaną jednostką Województwa Dolnośląskiego, powołaną m.in. do zarządzania infrastrukturą kolejową, NIK zwraca uwagę, że wymóg ustawy o finansach publicznych dotyczący gospodarnego dysponowania środkami publicznymi, uzasadnia przeprowadzenie szczegółowej analizy gospodarności zlecenia podmiotom zewnętrznym usług zarządzania

linią oraz gospodarności zlecenia podmiotom zewnętrznym prac w zakresie bieżącego utrzymania linii. Jednakże DSDiK takich analiz nie prowadziło, pomimo zlecenia takich działań firmom zewnętrznym.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność DSDiK w zbadanym zakresie.

## 2. Legalność i gospodarność działań beneficjenta

### 2.1. Przygotowanie Projektu do realizacji

Opis stanu faktycznego

Przygotowując Projekt do realizacji, DSDiK zleciła opracowanie raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w kontekście ochrony obszarów Natura 2000 oraz opracowanie dokumentacji technicznej dotyczącej linii kolejowej 311 wraz z zaleceniami remontowymi i kosztorysem inwestorskim. Odbiór wykonanych opracowań nastąpił odpowiednio 19 i 13 listopada 2008 r., a zatem po złożeniu w dn. 31 października 2008 r. wniosku o dofinansowanie Projektu. Do wniosku dołączono wersję roboczą dokumentacji technicznej. Następnie wniosek uzupełniono na wezwanie WST m.in. o raport oddziaływania na środowisko i oświadczenie, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia zostanie dostarczona przed podpisaniem umowy o dofinansowanie. Postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu uzgadniające warunki i działania środowiskowe realizacji przedsięwzięcia zostało wydane 21 maja 2009 r. Decyzja Burmistrza Szklarskiej Poręby o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia została wydana 1 czerwca 2009 r. Umowa o dofinansowanie została podpisana 8 września 2009 r. DSDiK przystąpiła do realizacji Projektu jeszcze przed podpisaniem umowy o dofinansowanie, a także przed uzyskaniem w dniu 23 marca 2009 r. z WST potwierdzenia, że Projekt został przez Komitet Monitorujący zatwierdzony do dofinansowania, bowiem postępowaniem o udzielenie zamówienia na roboty budowlane w zakresie rewitalizacji linii wszczęte zostało 27 lutego 2009 r.

Uzgodnienia dotyczące realizacji Projektu prowadzone były w lutym 2008 r. Także w lutym 2008 r. ujęte były w planach finansowych DSDiK środki na realizację tego przedsięwzięcia. W szczególności zlecenie opracowania raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, ze względu na wartość zamówienia bez stosowania trybów określonych w pzp, dokonano 26 sierpnia 2008 r., podczas gdy wiedza DSDiK o potrzebie jego sporządzenia wynikała ze stanowiska Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody z 4 czerwca 2008 r. Formalne zlecenie opracowania projektu technicznego dokonane zostało 31 października 2008 r., umową nr IZ 3531/277/08.

(dowód: akta kontroli str. 68-73 – postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, str. 473-482 - uzupełnienie wniosku o dofinansowanie, str. 102-110 – wykazy postępowań, str. 460-466, 618-622 - pismo kontrolera z 07.08.13 i odpowiedzi DSDiK, str. 592-603 – umowa nr IZ 3531/277/08 i dokumentacja postępowania, str. 632-640 - Decyzja Burmistrza Szklarskiej Poręby nr 1/2009 o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, str. 644 - rekomendacja Projektu przez KM, str. 977 - Notatka służbowa dot. wyników 3. posiedzenia KM Programu, str. 983-984 – zmiana planu finansowego z 29.02.08., str. 458-459 – pismo kontrolera z 02.08.13 i odpowiedź DSDiK)

Na etapie przygotowania Projektu dokonano przeszacowania wartości planowanych wydatków inwestycyjnych z 26,9 mln zł na 14,4 mln zł poprzez zmiany sposobu realizacji zadania określonego w kosztorysie inwestorskim z 19 stycznia 2009 r. opracowanym na potrzeby postępowania o udzielenie zamówienia publicznego o rewitalizację linii kolejowej nr 311 w stosunku do określonego w kosztorysie ofertowym z 20 października 2008 r. opracowanym na etapie przygotowania wniosku o dofinansowanie. Zmian dokonano, jak podał specjalista ds. kolei [...]<sup>10</sup>, w związku z tym, że koszt robót według kosztorysu wynosił 26 mln zł, a DSDiK dysponowała kwotą 17 mln zł.

<sup>10</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

[...]11, zajmujący się współpracą z autorem dokumentacji projektowej, w kwestii zmian w kosztorysie inwestorskim w kontekście późniejszych dalszych zleceń na roboty budowlane, wyjaśnił, że ograniczenie zakresu dotyczyło pewnych elementów, jak utylizacja materiałów, kwestie organizacji dowozów materiałów, zmiany zaplanowanych nowych szyn na staro użyteczne. Zakładano także odzysk materiału stalowego, a ponadto na etapie przygotowania i realizacji Projektu kierował się uzgodnieniami z p. [...]12, jako specjalistą i uważał zakres prac, w tym na obiektach, za wystarczający.

(dowód: akta kontroli str. 484-523 – kosztorysy z 19.01.09 i 20.10.08, str. 714 – Informacja nr NK.8064.1.12.201 z 19.08.13, str. 983-1015 - Zmiany planu finansowego w 2008 r. z uzasadnieniami, str. 612-614 - Protokół wyjaśnień ustnych [...]13)

Roboty budowlane realizowane były na podstawie zgłoszenia, o którym mowa w art. 30 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo budowlane. W związku z powyższym nie opracowano projektu budowlanego. Zlecono opracowanie uproszczonej dokumentacji projektowej, tj. „Projekt: Modernizacja odcinka linii kolejowej nr 311 Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa w kilometrach 29,844 – 43,138” na podstawie której, [...]14, specjalista z Wydziału Kolei DSDiK, opracował STWiORB do postępowania o udzielenie zamówienia na rewitalizację linii. Wykonawcy dokumentacji projektowej nie przekazywano żadnych wytycznych odnośnie zakresu rzeczowego projektu, w szczególności co do parametrów linii do uzyskania w wyniku remontu. Z wyjaśnień [...]15 wynikało, że nie przekazywał żadnych wytycznych odnośnie parametrów linii, gdyż uznał, że parametry linii, tj. prędkość, wynikają przede wszystkim z profilu tej linii i przekazywanie wytycznych w tym zakresie nie wydawało mu się potrzebne; ustalał natomiast z Wykonawcą kwotę, w której projekt powinien się zmieścić, gdyż plan finansowy był głównym kryterium.

Wykonawca dokumentacji, [...]16, potwierdził brak otrzymania wytycznych i wyjaśnił: „założyłem, że minimalna prędkość pociągów będzie  $V=40$  km/h. Jednak zakładany zakres robót: wymiana nawierzchni na nowych podkładach i staro użytecznej szyny typu ciężkiego S49, wymiana podsypki, naprawa nawierzchni przejazdów, naprawa wszystkich obiektów inżynierskich wraz z robotami okołotorowymi (udrożnienie bocznych rowów odwadniających, wycinka drzew i krzewów, poprawa trójkątów widzialności na przejazdach, odnowienie hektometrów i innych znaków i wskaźników kolejowych) umożliwiają jazdę z prędkością  $V=60$  km/h z punktowymi ograniczeniami z powodu małych promieni łuków. Decyzja należała do Zamawiającego”.

Odnośnie określenia w STWiORB wymogu dostosowania toru do prędkości maksymalnej 40 km/h, podczas gdy ustalające zakres zadania Wnioski i Umowa o dofinansowanie Projektu określały prędkość na odnowionej linii na 50 km/h, [...]17 wyjaśnił, że na etapie opracowania STWiORB i wcześniej nie był informowany jakie parametry eksploatacyjne powinny być osiągnięte na linii nr 311, otrzymał jedynie dokumentację techniczną J. Wolskiego, która opracowana była dla prędkości pociągów pasażerskich 40 km/h i towarowych 30 km/h. Z kolei [...]18, który STWiORB zatwierdził, wyjaśnił: *we wniosku chcieliśmy uzyskać jak najlepsze wskaźniki, a w STWiORB najprawdopodobniej przez niedopatrzenie został wskazany parametr 40 km/h, a ponadto stwierdził, że jego zdaniem prędkość 50 km/h była również możliwa do uzyskania.*

<sup>11</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr. 112, poz1198 ze zm.).

<sup>12</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr. 112, poz1198 ze zm.).

<sup>13</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr. 112, poz1198 ze zm.).

<sup>14</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr. 112, poz1198 ze zm.).

<sup>15</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr. 112, poz1198 ze zm.).

<sup>16</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr. 112, poz1198 ze zm.).

<sup>17</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr. 112, poz1198 ze zm.).

<sup>18</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr. 112, poz1198 ze zm.).

(dowód: akta kontroli str. 581-584 – pismo kontrolera z 19.08.13 i odpowiedź DSDiK, str. 595-598 – umowa i zlecenie postępowania nr IZ 3531/277/08, str. 612-614 - Protokół wyjaśnień ustnych [...] <sup>19</sup>, str. 560-569 – wyjaśnienia [...] <sup>20</sup>, str. 606-607 – pismo kontrolera z 09.09.13 i odpowiedź [...] <sup>21</sup>, str. 1022-1023 - Zgłoszenie do DUW)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1.DSDiK nierzetelnie podejmował działania przygotowawcze do realizacji Projektu, ponieważ podstawowe dokumenty dotyczące Projektu podawały niespójne dane. Stwierdzono, że projekt techniczny wskazywał prędkość 40 km/h (dla pociągów pasażerskich) jako parametr, do którego dostosowane były wytyczne dotyczące remontu, wniosek o dofinansowanie podawał prędkość szlakową linii 50 km/h jako produkt Projektu po stronie polskiej. Ponadto w sposób nierzetelny przedstawiano w dokumentacji i korespondencji dotyczącej Projektu, informacje dotyczące ww. parametrów. We wniosku Wydziału Kolei z 11 czerwca 2008 r. do Wydziału Planowania o przesunięcie kwoty 4,5 mln zł z zadania rewitalizacji przedmiotowej linii na rewitalizację linii Wrocław - Trzebnica wskazywano w uzasadnieniu, że ze względu na planowane parametry, tj. prędkość 40 km/h, linia ta nie wymaga tak wysokich środków oraz, że zmniejszenie kwoty nie wpłynie na zakres planowanego remontu. Projekt techniczny oraz STWiORB do umowy o rewitalizację linii, określały parametr prędkości linii 40 km/h. W odpowiedzi Wydziału Kolei na zapytanie Wydziału Monitorowania Realizacji Inwestycji z 10 listopada 2009 r., wskazywano, że w wyniku realizacji tej umowy faktycznie osiągnięta zostanie prędkość 50 km/h. Podobnie w piśmie z 23 listopada 2009 r. do DUW, na zapytanie DUW z 6 listopada 2009 r. o rozbieżność pomiędzy zapisami dot. prędkości linii we wniosku o dofinansowanie i dokumentacji postępowania nr IZ/3530/33/09 o rewitalizację linii, DSDiK informowała, że uzyskana zostanie faktycznie prędkość 50 km/h. W protokole konieczności nr 3/2010 z 6 maja 2010 r. oraz protokole z komisyjnych ustaleń zasadności wbudowania ponadnormatywnej ilości tłucznia z 4 maja 2010 r. wskazywano na konieczność zmiany obmiaru robót (ilości tłucznia) dla zwiększenia przechyłki toru w związku z podjętą decyzją o zmianie parametru prędkości linii z 40 km/h na 50 km/h.

W ocenie NIK, na wystąpienie rozbieżności danych we wniosku i dokumentacji technicznej miał wpływ nieprawidłowy przepływ informacji pomiędzy komórkami organizacyjnymi DSDiK. W konsekwencji braku dokładnego uzgodnienia wytycznych, mimo iż wniosek o dofinansowanie Projektu określał, że linia będzie przystosowana do prędkości 50 km/h i wykonana zostanie kompleksowa odnowa obiektów inżynierskich, to „Projekt: Modernizacja linii kolejowej nr 311...” wskazywał jako cel uzyskanie prędkości dla pociągów pasażerskich 40 km/h i do niej dostosowywał zalecenia dotyczące konstrukcji nawierzchni i parametrów układu torowego oraz nie dla wszystkich obiektów inżynierskich wskazywał dokładną lokalizację i wykaz prac do wykonania. W efekcie STWiORB zawierała jako wytyczne dla wykonawcy, również prędkość 40 km/h i określała niepełny zakres robót na obiektach, w związku z czym następnie zlecano roboty dodatkowe.

(str. 32 – wniosek o dofinansowanie, str. 363-367 – Protokół konieczności 3/2010 i Protokół ustaleń, str. 375-376 – pismo z DUW z 06.11.09., str. 441-441 – pismo DSDiK z 23.11.09, str. 592-598 – umowa i zlecenie IZ 3531/277/08, str. 609-614 – wyjaśnienia [...] <sup>22</sup>, str. 953-962 - „Projekt. Modernizacja...” (str. 81-99), str. 979-980 - Wniosek Wydz. Kolei, str. 981-982 - Pytanie Wydz. Monitorowania i odpowiedź Wydz. Kolei, str. 753-755 - wyjaśnienia [...] <sup>23</sup>)

2.Jako nierzetelne należy uznać działania DSDiK skutkujące tym, iż na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie, tj. 30 października 2008 r., DSDiK dysponowała jedynie roboczą

<sup>19</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

<sup>20</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

<sup>21</sup>Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

<sup>22</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

<sup>23</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

wersją ww. opracowania „Projekt: Modernizacja linii kolejowej nr 311...” oraz, że parametry ujęte we wniosku o dofinansowanie nie były spójne z wnioskami wynikającymi z opracowania. Skutkiem braku odpowiednio wczesnego pozyskania przez DSDiK projektu modernizacji linii, opracowujący wniosek o dofinansowanie Koordynator Projektu [...]24 wyjaśnił, że względu na konieczność zamknięcia prac nad wnioskiem, szczegółowej analizy zapisów tego opracowania nie dokonał. Stąd w dokumentacji stanowiącej załącznik do wniosku i w samym formularzu wniosku zawarte były różne parametry prędkości linii do uzyskania w wyniku remontu, tj. we wniosku 50 km/h, a w dokumentacji „Projekt: Modernizacja linii kolejowej nr 311...” - 40 km/h.

(str. 608 – protokół zdawczo-odbiorczy, str. 615-617 – wyjaśnienia [...]25, str. 28 i 32 – wniosek o dofinansowanie, str. 618-622 – odpowiedź DSDiK na pismo kontrolera z 07.08.13., str. 792 „Projekt. Modernizacja...” (str. 116), str. 753-755 - wyjaśnienia [...]26)

**3.**DSDiK nierzetelnie i opieszale prowadziła działania związane z uzyskaniem zgody na wycinkę drzew na remontowanej linii kolejowej. O zgodę na wycinkę drzew DSDiK wystąpiło do Starostwa Powiatowego w Jeleniej Górze dopiero 19 listopada 2009 r., wykaz drzew do wycinki Wydział Kolei przekazał 14 października 2009 r., a dodatkową informację w tej sprawie - 19 listopada 2009 r. Konsekwencją tych działań była konieczność przedłużenia terminu realizacji umowy o rewitalizację linii kolejowej 311. Zmiana terminu wynikała z nieuzyskania przez zamawiającego zgody na wycinkę drzew oraz zlecenia prac dodatkowych (objętych dodatkowymi zamówieniami), a także przerwy w robotach wynikających z warunków atmosferycznych (2 tygodnie). Termin realizacji umowy zmieniono z 30 listopada 2009 r. na 31 maja 2010 r. Z wyjaśnień [...]27, wynikało, że początkowo uznał, że wystarczy przycięcie gałęzi, gdyż kursowały pociągi okazjonalne i uznał, że skrajnia toru była wystarczająco utrzymana. Natomiast później, jak wyjaśnił, stwierdzono potrzebę poszerzenia zakresu wycinki prawdopodobnie dla zwiększenia widzialności na przejazdach.

(str. 331-341 – aneks wraz z uzgodnieniami, str. 764-775 - wykaz działań dot. terminu z załącznikami, str. 612-614 - wyjaśnienia [...]28, str. 1016-1017 - inwentaryzacja i uzupełnienie, str. 1018 - wniosek o wycinkę, str. 102-110 - wykaz zamówień, str. 684-701 umowa nr IZ/3530/23/10, str. 873-888 – Umowa nr IZ/3530/164/11 o wycinkę z aneksem, kosztorysem, wyciągiem z SIWZ oraz uzasadnieniem, str. 1026 - notatka dot. SIWZ)

**4.** W ocenie NIK, ustalono zbyt krótki termin realizacji Projektu, skutkiem czego była konieczność trzykrotnego przedłużania aneksami do Umowy terminu jego zakończenia oraz część zleceń wykonanych w związku z remontem i uruchomieniem linii nie została ujęta w Projekcie ze względu na wykroczenie poza ramy czasowe. Termin realizacji zadania nie był dostosowany do całego zakresu działań związanych z tym zadaniem, m. in. nie uwzględniono czasu potrzebnego na wykonanie całego zakresu robót budowlanych, czasu na realizację stosownych procedur administracyjnych, uzyskanie odpowiednich decyzji, przeprowadzenie postępowań w sprawie udzielenia zamówień publicznych, dostawy i usługi.

(Str. 716-727 – pisma kontrolera z 04.09.13 i 10.09.13 i odpowiedzi DSDiK)

**5.**DSDiK nierzetelnie prowadziła działania związane z przygotowaniem Projektu w zakresie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia przed rozpoczęciem remontu linii kolejowej. Po otrzymaniu ww. decyzji, DSDiK stwierdziła potrzebę wykonania dodatkowych prac z niej wynikających, tj. montażu półek dla małych zwierząt przy obiektach mostowych. Skutkiem rozpoczęcia realizacji Projektu i w szczególności zawarcia umowy o rewitalizację linii bez wcześniejszego uzyskania decyzji

<sup>24</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

<sup>25</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

<sup>26</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

<sup>27</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

<sup>28</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).



środowiskowej, było zlecenie tych robót po zakończeniu realizacji umowy podstawowej o rewitalizację linii, co wymagało przedłużenia terminu realizacji Projektu.

[...]29, który zajmował się przygotowaniem wniosku i wykonywał funkcję Koordynatora Projektu30, w sprawie zakończenia prac nad opracowaniem wniosku i złożeniem go przed odbiorem raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia oraz przed odbiorem ostatecznej wersji dokumentacji technicznej oraz przystąpienia do realizacji Projektu zanim został zatwierdzony do dofinansowania, wyjaśnił, że było to zdeterminowane terminem zakończenia przyjmowania wniosków oraz, że po tym etapie naboru nie będzie już możliwości ubiegania się o dofinansowanie Projektu. Ponadto wyjaśnił, że termin wszczęcia przetargu na wykonanie robót budowlanych był z kolei zdeterminowany określonym we wniosku o dofinansowanie Projektu terminem zakończenia jego realizacji.

(dowód: akta kontroli str. 102-110 – wykazy postępowań, str. 633 - decyzja nr 1/2009 o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, str. 732 - wykaz umów i zleceń w ramach Projektu, str. 870-872, 889-894 - uzupełnione wykazy postępowań, str. 702-705 - pismo kontrolera z 19.09.13 i odpowiedź DSDiK z wykazem wydatków poza projektem, które były rzeczowo powiązane, str. 778-781 - wyjaśnienia [...]31, str. 751-752 - zakres czynności, str. 753-755 - wyjaśnienia [...])32,

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

Niezgodności dokumentacji Projektu w kwestii prędkości linii oraz proces ustalania potrzeby, uzgadniania i realizacji wycinki drzew wskazują na brak usystematyzowanego podejścia do przygotowania i realizacji Projektu. W ocenie NIK przyczyną takiego stanu rzeczy był m.in. brak pisemnych procedur przygotowywania do realizacji projektów, w tym dofinansowanych ze środków unijnych, a także nieprawidłowy przepływ informacji pomiędzy komórkami organizacyjnymi DSDiK.

## **2.2. Zachowanie zasad konkurencji, w tym reguł zamówień publicznych, przy wyborze wykonawców**

Opis stanu  
faktycznego

Badanie prawidłowości udzielania zamówień publicznych w ramach Projektu zbadano na próbie zamówień, których wydatki wyniosły 14.915.259,04 zł, co stanowi 96,7% łącznych wydatków w ramach Projektu, tj. kwoty 15.430.863,43 zł.:

- a) nr IZ/3530/33/09 - postępowanie w trybie przetargu nieograniczonego – Rewitalizacja linii kolejowej nr 311 Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa,
- b) nr IZ/3530/24/10 – postępowanie w trybie z wolnej ręki – Rekonstrukcja linii kolejowej nr 311 Szklarska Poręba Górna - Jakuszyce - Granica Państwa w km 29+844 - 43+138 - roboty dodatkowe.
- c) nr IZ/3530/76/10 – postępowanie w trybie z wolnej ręki - Rekonstrukcja linii kolejowej nr 311 Szklarska Poręba - Jakuszyce - Granica Państwa w km 29+844-43+138 - roboty dodatkowe wynikające z protokołu konieczności nr 3 do umowy nr IZ/3530/33/09 z dnia 17.04.2009 r.

W ramach Projektu dokonano zakupu elementów wyposażenia przystanków Szklarska Poręba Huta i Szklarska Poręba Jakuszyce. Oględziny przeprowadzone 27 września 2013 r. potwierdziły wyposażenie przystanków w zakupione elementy. Przystanki były też oznakowane tablicami promocyjnymi oraz tablicami z nazwami przystanków.

Oględziny wykazały ponadto, że na jednym z przystanków – tj. Szklarska Poręba Jakuszyce – było wykonane oświetlenie, natomiast na drugim z przystanków – Szklarska Poręba Huta – oświetlenie nie było wykonane. Wykonanie oświetlenia zleczone zostało w trybie przetargu nieograniczonego umową nr IZ.2720.60.2012 z 22 maja 2012 r., za kwotę 48.585 zł brutto. Termin wykonania określono na 30 listopada 2012 r. Według stanu na 30 września 2013 r.

29 Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

30 A.P. nie miał na piśmie powierzonej funkcji Koordynatora Projektu.

31 Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

32 Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).



opóźnienie w wykonaniu przedmiotu umowy wynosiło 304 dni. Kara umowna za nieterminowe wykonanie przedmiotu umowy została określona w umowie w wysokości 0,1% wynagrodzenia umownego brutto za każdy dzień opóźnienia, co na dzień 30 września 2013 r. dawało kwotę 14.769,84 zł. Umowa określała, że kary zostaną potrącone z wynagrodzenia umownego. Do zakończenia kontroli NIK, DSDiK nie zapłaciło wykonawcy żadnej kwoty tytułem wynagrodzenia za realizację umowy. W ramach dyscyplinowania Wykonawcy umowy, pracownicy Wydziału Kolei DSDiK sprawdzali i omawiali z Wykonawcą postęp robót, dwukrotnie (pismem z 2 i 6 października 2012 r.) wzywano Wykonawcę do przedstawienia postępu prac, a następnie umówiono na 12 listopada 2012 r. spotkanie celem uzyskania informacji o postępie prac. Pismem z 13 listopada 2012 r. Wykonawca wskazał problemy z uzyskiwaniem map i wymaganych decyzji i wystąpił o przedłużenie terminu realizacji, na co dyrektor DSDiK nie wyraził zgody. Następnie w dniu 14 lutego 2013 r. odbyło się spotkanie z Wykonawcą, który zadeklarował zakończenie realizacji umowy do 31 lipca 2013 r. Jednakże oględziny z 27 września 2013 r. wykazały, że na stacji Szklarska Poręba Huta brak jest nadal oświetlenia. Jak wynikało z wyjaśnienia przedstawionego przez Naczelnika Wydziału Kolei, [...] <sup>33</sup>, po tych uzgodnieniach, dalszych działań w tej sprawie DSDiK nie prowadziła.

(dowód: akta kontroli str. 641-643, 647-655 – pismo kontrolera z 23 września i odpowiedź DSDiK z załącznikami, str. 306-321 - lista sprawdzająca do badania postępowania w trybie nieograniczonym, str. 974 - protokół oględzin, str. 675-680 - umowa nr IZ.2720.60.2012, str. 798, 792, 809-814 – wyjaśnienie z załącznikami)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. DSDiK w postępowaniu nr IZ/3530/33/09 w trybie przetargu nieograniczonego – Rewitalizacja linii kolejowej nr 311 nie zachowała wymogu art. 38 ust. 4a ustawy pzp, czym naruszyła zasadę zachowania uczciwej konkurencji. Przywołany przepis art. 38 ust. 4a pzp nakładał obowiązek ogłoszenia w Biuletynie Zamówień Publicznych. Informacji o zmianie terminu składania. DSDiK dwukrotnie wprowadziła zmiany w SIWZ, które nie prowadziły do zmiany treści ogłoszenia. Zamawiający uznał, że niezbędny jest dodatkowy czas na wprowadzenie zmian w ofertach, przedłużył termin składania ofert (w obu przypadkach po 2 dni), rozesłał informacje do wykonawców oraz zamieścił informację na stronie internetowej. Zamawiający nie zamieścił natomiast ogłoszenia w BZP o zmianie ogłoszenia o zamówieniu, o którym mowa w art. 38 ust. 4a. Z wyjaśnień prowadzącej postępowanie, specjalisty ds. zamówień publicznych[...] <sup>34</sup> wynikało, że brak zamieszczenia w BZP ogłoszenia wynikał z uznania, że w ówczesnym stanie prawnym Zamawiającego obowiązywało w tym przypadku jedynie działanie określone w art. 38 ust. 6 pzp, zaś nie obowiązywało działanie określone w art. 38 ust. 4a.

Mimo, że DSDiK dokonała takiej modyfikacji treści SIWZ, która sama w sobie nie prowadziła do zmiany treści ogłoszenia o zamówieniu, to jednak zmiana ta doprowadziła do wydłużenia terminu składania ofert. W świetle art. 38 ust. 4a p.z.p. spowodowało to konieczność opublikowania ogłoszenia o zmianie ogłoszenia o zamówieniu w BZP, albowiem termin składania ofert jest obowiązkowym elementem SIWZ oraz ogłoszenia o zamówieniu. Zgodnie z art. 36 ust. 1 pkt 11 p.z.p. miejsce oraz termin składania ofert stanowią obligatoryjne elementy SIWZ. Na podstawie art. 41 pkt 10 p.z.p., elementy te są także obligatoryjnym składnikiem ogłoszenia o zamówieniu, które ma zostać udzielone w trybie przetargu nieograniczonego. Skoro zatem termin składania ofert stanowi obligatoryjny element zarówno SIWZ, jak i ogłoszenia o zamówieniu, to nie może być tak, że o zmianie tego terminu zamawiający informuje wyłącznie wykonawców, którym przekazano SIWZ oraz na stronie internetowej. Taki stan rzeczy oznacza naruszenie zasad uczciwej konkurencji, do przestrzegania których zamawiający jest zobowiązany na podstawie art. 7 ust. 1 p.z.p. Zmiana terminu składania ofert ma bowiem znaczenie nie tylko dla wykonawców ubiegających się o zamówienie, którym przekazano SIWZ i którzy potrzebują czasu na

<sup>33</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

<sup>34</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

zmianę swoich ofert w związku ze zmianą SIWZ, ale może także mieć znaczenie dla wykonawców, którzy jeszcze nie złożyli ofert. W związku z powyższym należy wskazać, że przepis art. 38 ust. 6 p.z.p. nakazuje zamawiającemu przedłużyć termin składania ofert i poinformować o tym fakcie wykonawców, co jednak nie może być uznane za dopuszczenie możliwości dokonania zmiany terminu składania ofert poza treścią SIWZ oraz ogłoszenia o zamówieniu. Skoro dochodzi do zmiany terminu składania ofert, stosownie do postanowienia art. 38 ust. 4a p.z.p., konieczna jest zmiana ogłoszenia o zamówieniu.

Skutkiem tej nieprawidłowości była korekta finansowa wydatków nałożona przez Dolnośląski Urząd Wojewódzki, poniesionych z tytułu umowy zawartej w wyniku tego postępowania, przedstawionych przez DSDiK w oświadczeniach o wydatkach. Korekta wynosiła 5% tych wydatków, tj. 144 077,55 euro, co odpowiadało kwocie 585 434,40 zł. W efekcie DSDiK nie otrzymała dofinansowania z EFRR dotyczącego tej kwoty wydatków, tj. nie otrzymała dofinansowania w kwocie 122 465,90 euro, co odpowiadało kwocie 497 619,20 zł.

(str. 524-529 sprawozdanie z kontroli DUW prawidłowości realizacji projektu, str. 544-547 - pismo CF.IV.AL2.0717-654/10 dot. kontroli administracyjnej DUW, str. 747-748 – wyjaśnienia G. Wilk)

2. DSDiK nierzetelnie prowadziła korespondencję z wykonawcami w zakresie przesłania kompletnych zestawów SIWZ. Stwierdzono, że do jednego wykonawcy, który wystąpił o przekazanie SIWZ, nie wysłano pierwszych dwóch zestawów pytań i odpowiedzi do SIWZ. Jednocześnie stwierdzono, że: wykonawca ten otrzymał kolejne trzy zestawy, wszystkie informacje przekazano wszystkim pozostałym znanym zamawiającemu wykonawcom, czyli wszystkim którzy składali zapytania, a ponadto zamieszczano pytania i odpowiedzi na stronie internetowej zamawiającego. Wykonawca, któremu nie przesłano pierwszych dwóch zestawów pytań i odpowiedzi do SIWZ, złożył w terminie ofertę kompletną, nie podlegającą odrzuceniu i nie składał protestów, ani w inny sposób nie wskazywał, jakoby nie posiadał kompletności informacji dot. zamówienia. Z wyjaśnień prowadzącej postępowanie [...] <sup>35</sup> w sprawie powyższej nieprawidłowości, wynikało, że brak wysłania odpowiedzi był skutkiem niedopatrzania.

(dowód: akta kontroli str. 306-321 - lista sprawdzająca do badania postępowania w trybie nieograniczonym, str. 749-750 – wyjaśnienia)

3. DSDiK naruszyło postanowienia ustawy p.z.p. zawierając umowy o roboty dodatkowe w postępowaniach przeprowadzonych w trybie art. 67 ust. 1 pkt 5 p.z.p., mimo że w odniesieniu do części robót objętych zamówieniami nie zachodziła przesłanka braku możliwości ich przewidzenia. Dotyczyło to:

a) w postępowaniu nr IZ/3530/24/10 - robót dodatkowych w zakresie nadbudowy ścian przepustów, które były remontowane w ramach umowy podstawowej. Potrzebę zwiększenia obmiarów ścian stwierdzono po oczyszczeniu tych przepustów. Z uwagi na fakt, że DSDiK nie dokonało oczyszczenia obiektów inżynierskich przed oceną ich stanu technicznego, potrzeby tej nie stwierdzono na etapie przygotowania zamówienia podstawowego. Jednakże, przy zachowaniu należytej staranności w przygotowaniu zadania, tj. przy oczyszczeniu obiektów inżynierskich przed sporządzeniem SIWZ, zamawiający miałby możliwość stwierdzenia takiej potrzeby. Wartość tych robót wynosiła 78 106,88 zł. DUW, jako Kontroler Programu, zakwestionował prawidłowość udzielenia zamówienia na ww. roboty o wartości 78 106,88 zł i wydatki te uznał za niekwalifikowalne.

b) w postępowaniu nr IZ/3530/76/10 - robót dodatkowych w zakresie zwiększenia prędkości toru celem dostosowania linii do prędkości 50 km/h, mimo że osiągnięcie tej prędkości było określone we wniosku o dofinansowanie jako jeden z produktów projektu, w związku z czym potrzebę wykonania robót przystosowujących linię do tej prędkości można było przewidzieć. Wartość tych robót określono na kwotę 26 940,62 zł. DUW, jako Kontroler Programu, zakwestionował prawidłowość udzielenia zamówienia na ww. roboty o wartości 26 940,62 zł i wydatki te uznał za niekwalifikowalne.

---

<sup>35</sup>Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr. 112, poz1198 ze zm.).

Z wyjaśnień naczelnik Wydziału Zamówień Publicznych i Umów, [...] <sup>36</sup>, w sprawie zastosowania przy udzielaniu zamówień na roboty dodatkowe, dotyczące dostosowania linii do prędkości 50 km/h oraz nadbudowy ścian przepustów, trybu art. 67 ust. 1 pkt 5 p.z.p. wynikało, że DSDiK kierowała się tym, że prace te były niezbędne oraz opierała się na przesłankach udzielania zamówień z wolnej ręki mówiących o tym, że z przyczyn technicznych lub gospodarczych oddzielenie zamówienia dodatkowego od zamówienia podstawowego wymagałoby poniesienia niewspółmiernie wysokich kosztów oraz wykonanie zamówienia podstawowego jest uzależnione od wykonania zamówienia dodatkowego.

(dowód: akta kontroli str. 342-374 - umowy nr IZ/3530/24/10 i nr IZ/3530/76/10 wraz z dokumentacją dotyczącą ich udzielenia, str. 753-755 - wyjaśnienia K. Pietuch, akta kontroli str. 558 wykaz wydatków niekwalifikowalnych, str. 524-529 sprawozdanie z kontroli DUW prawidłowości realizacji projektu, str. 544-547 - pismo CF.IV.AL2.0717-654/10 dot. kontroli administracyjnej DUW)

### 2.3. Sporządzanie dokumentów służących monitorowaniu Projektu

Opis stanu faktycznego

Załącznik nr 5 do Umowy stanowił harmonogram okresów monitorowania Projektu, określający terminy składania raportów częściowych i całościowych z realizacji Projektu. Harmonogram był zmieniany wraz z dokonywanymi zmianami terminu końcowego realizacji Projektu. Oświadczenia o zrealizowanych wydatkach i raporty z realizacji były podpisywane przez osoby upoważnione do reprezentowania Beneficjenta. Oświadczenia były składane wraz z raportami, wartość wydatków w oświadczeniach o wydatkach była zgodna z wartością wydatków w zestawieniach wydatków stanowiących załączniki do oświadczeń, a przedstawione wydatki odpowiadały opisowi postępu realizacji Projektu pod względem terminu i pod względem merytorycznym. Raporty były zatwierdzone przez Kontrolera. Ponadto, na badanej próbie wydatków obejmującej 96,7% wartości projektu, tj. wszystkie faktury do umowy nr IZ/3530/33/09 z 17.04.2009 r. oraz faktury do umów o roboty dodatkowe o numerach: IZ/3530/24/10 z 23.04.2010 r. i IZ/3530/76/10 z 28.05.2010 r. stwierdzono, że żaden wydatek nie został dwukrotnie przedstawiony w oświadczeniach o zrealizowanych wydatkach. Jednakże w oświadczeniu o wydatkach za okres od 01.07.2010 do 29.10.2010, DSDiK błędnie przedstawiła kwotę do rozliczenia z tytułu umowy nr IZ/3530/23/10 o wycinkę drzew i krzewów w wysokości 46 426,24 zł, podczas gdy kwota ww. wydatku powinna wynosić 52 067,33 zł.

Raporty częściowe i całościowe z bieżącej realizacji Projektu składane były po terminach określonych harmonogramem stanowiącym załącznik do Umowy.

Na nieterminowe składanie raportów wpłynęły czynniki niezależne od DSDiK i wynikały z przyczyn technicznych dotyczących systemu BENEFIT oraz kwestii proceduralnych. W odniesieniu do składanych raportów, koordynator Projektu, [...] <sup>37</sup> wyjaśnił, że w związku z *długotrwałym procesem oceny / weryfikacji przez Kontrolera raportu i oświadczenia za I okres monitorowania (spowodowanych m.in. kwestią kwalifikowalności VAT w projekcie) raport za II okres monitorowania został złożony w dniu 08.01.2010 bowiem system internetowy BENEFIT pozwala na zapisanie / sfinalizowanie raportu za kolejny okres monitorowania dopiero po zatwierdzeniu (w systemie) wcześniejszego raportu przez Kontrolera. Jednocześnie zgodnie z procedurami Programu raport z całościowy z realizacji projektu mógł być złożony do Kontrolera dopiero po akceptacji stosownych raportów z częściowej realizacji projektu. Ostatecznie raporty z częściowej realizacji projektu za I i II okres zostały zatwierdzone został przez Kontrolera 17.05.2010 r.*

(dowód: akta kontroli str. 11, 60, 681-683 - umowa i harmonogram okresów monitorowania, str. 116-123 – oświadczenie o wydatkach nr 06, 157-168 – raporty z trwałości, str. 151-156 - harmonogram raportów z trwałości, str. 253-254 - zestawienie oświadczeń i raportów, str. 255-256 Badanie faktur do umowy nr IZ/3530/33/09, IZ/3530/24/10, IZ/3530/76/10; str. 257 - Zestawienie badanych faktur zamieszczonych w oświadczeniach o zrealizowanych wydatkach, str. 397, 407, 419, 429, 437, 451 – potwierdzenia złożenia raportów, str. 789-798 - pismo kontrolera z 26.09.13 i odpowiedź DSDiK z

<sup>36</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

<sup>37</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

załącznikami – tabele nr 1, 2 i 3, str. 799 - Notatka służbowa dot. składania raportów, str. 778-785 - wyjaśnienia z załącznikami)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowość polegającą na nierzetelnym przedstawieniu w oświadczeniu o wydatkach za okres od 01.07.2010 do 29.10.2010 kwotę 46 426,24 zł za wycinkę drzew i krzewów, zamiast - 52 067,33 zł.

Z wyjaśnień[...] w tej sprawie wynikało, że wykazanie zaniżonej kwoty faktury w oświadczeniu było skutkiem błędnych obliczeń w zakresie pomniejszenia kwoty faktury o karę umowną, wartość odzyskanego materiału i VAT, który został do obliczenia przyjęty w wysokości 22%, choć faktycznie wynosił 7%. Skutkiem ujęcia w oświadczeniu o wydatkach błędnie obliczonej kwoty faktury podlegającej rozliczeniu w ramach Projektu, było obniżenie dofinansowania o 5 641,09 zł.

(dowód: akta kontroli str. 11, 60, 681-683 - umowa i harmonogram okresów monitorowania, str. 116-123 – oświadczenie o wydatkach nr 06, 157-168 – raporty z trwałości, str. 253-254 - zestawienie oświadczeń i raportów, str. 255-256 Badanie faktur do umowy nr IZ/3530/33/09, IZ/3530/24/10, IZ/3530/76/10; str. 257 - Zestawienie badanych faktur zamieszczonych w oświadczeniach o zrealizowanych wydatkach str. 397, 407, 419, 429, 437, 451 – potwierdzenia złożenia raportów, str. 778-781 – wyjaśnienia, str. 708-709 – pismo NK.1710.2.2013 i wydruk księgowy kar)

## **2.4. Zgodność finansowego i rzeczowego wykonania Projektu z przyjętymi zasadami**

Opis stanu  
faktycznego

Na badanej próbie wydatków obejmującej 96,7% wartości projektu, tj. wszystkie faktury do umowy nr IZ/3530/33/09 z 17.04.2009 r. oraz faktury do umów o roboty dodatkowe o numerach: IZ/3530/24/10 z 23.04.2010 r. i IZ/3530/76/10 z 28.05.2010 r. stwierdzono, że faktury były prawidłowo zatwierdzone pod względem merytorycznym i formalnym; wartości i treści w nich ujęte były zgodne z protokołami odbioru, a protokoły odbioru były podpisane przez inspektora nadzoru; wartości faktur częściowych do umowy nr IZ/3530/33/09 nie przekraczały wartości określonych umową do ujęcia w fakturach częściowych, a łączna kwota faktur nie przekroczyła wartości całej umowy; wartości faktur do umów o roboty dodatkowe nr IZ/3530/24/10 i nr IZ/3530/76/10 także nie przekroczyły wartości określonych umowami; poniesione wydatki były zgodne z celami Projektu i nie przekraczały budżetu Projektu; na fakturach znajdowały się adnotacje o Programie; faktury były płacone terminowo i zostały poniesione do terminu złożenia ostatniego oświadczenia o wydatkach. Objęte kontrolą wydatki zostały rzeczywiście poniesione, a zakupione roboty budowlane były wykonane, co potwierdziły oględziny dokonane w toku kontroli.

DSDiK wbrew postanowieniom decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia nie prowadziła wymaganego monitoringu wpływu linii kolejowej 311 na środowisko przyrodnicze. Ww. decyzja określała, że przed uruchomieniem linii kolejowej, DSDiK powinna rozpocząć każdy z 4 typów monitoringu, określonych w tej decyzji. Jednakże do dnia zakończenia kontroli NIK, tj. ponad 3 lata po uruchomieniu w 2010 r. linii kolejowej, nadal nie został rozpoczęty monitoring ruchu turystycznego wraz z określeniem jego ewentualnego wpływu na przedmioty ochrony w obszarach Natura 2000. W 2012 r. przeprowadzono dwa postępowania o udzielenie zamówienia na realizację tego monitoringu, zakończone unieważnieniem. Kolejne postępowanie, na dzień zakończenia kontroli NIK, było na etapie przygotowania i 26 września 2013 r. powołana została komisja przetargowa. Nie został także rozpoczęty monitoring poziomu chemizmu wód, a DSDiK jest na etapie precyzowania zakresu i miejsca prowadzenia badań oraz przygotowywania procedury przetargowej. W odniesieniu do monitoringu wydry i monitoringu cietrzewia, DSDiK 7 lipca 2011 r. zawarła umowę nr IZ/3530/76/11 o ich prowadzenie.

W 2010 roku, w czasie realizacji Projektu, wycinki drzew dokonano w okresie niezgodnym ze wskazanym w decyzji nr 1/2009 Burmistrza Szklarskiej Poręby o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia. Umowę nr IZ/3530/23/10 zawarto 8 kwietnia 2010 r. z terminem realizacji do 31 maja 2010 r., a wykonane prace

<sup>38</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr. 112, poz1198 ze zm.).

odebrano protokołem z dnia 25 czerwca 2010 r. Tymczasem ww. decyzja określała w pkt 2.2.7, że ewentualną wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić w okresie jesienno-zimowym, tj. z wyłączeniem okresu od 1 kwietnia do 30 września.

(dowód: akta kontroli str. 255-256 Badanie faktur do umowy nr IZ/3530/33/09, IZ/3530/24/10, IZ/3530/76/10, str. 974 – protokół oględzin, str. 1027-1030 - decyzja o zgodzie na wycinkę z 17.12.09, str. 632-640 decyzja nr 1/2009 o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, str. 632-640 – decyzja Burmistrza Szklarskiej Poręby nr 1/2009 z 01.06.09, str. 684-701 – umowa nr IZ/3530/23/10, str. 706-707, 807-808 - zapytanie kontrolera i odpowiedź DSDiK z 27.09.13)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. Dokonanie wycinki drzew w okresie niezgodnym ze wskazanym w decyzji Burmistrza Szklarskiej Poręby, tj. przeprowadzono wycinkę w okresie kwietnia i maj 2010 r., zamiast w okresie jesienno-zimowym, tj. z wyłączeniem okresu od 1 kwietnia do 30 września. W swoich wyjaśnieniach w sprawie dokonania wycinki w okresie niezgodnym z określonym decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, naczelnik Wydziału Kolei, [...] <sup>39</sup>, powołał się na to, że starosta jeleniogórski wydał zgodę na wycinkę drzew w oparciu o przepisy ustawy z dnia 23 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (j.t. Dz. U. z 2007 r. Nr 16 poz. 94 ze zm.). Zważywszy, że od czasu wydania decyzji nr 1/2009 o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia do czasu dokonania wycinki upłynął rok, NIK ocenia, że przeprowadzenie wycinki w okresie niezgodnym z ww. decyzją nr 1/2009 wynikało z zaniedbania, a w szczególności z opieszałości w działaniach DSDiK.

(dowód: akta kontroli str. 776-777 wyjaśnienia)

2. Nieprowadzenie wymaganego monitoringu wpływu linii kolejowej 311 na środowisko przyrodnicze. Do dnia zakończenia kontroli NIK, tj. ponad 3 lata po uruchomieniu w 2010 r. linii kolejowej, nadal nie został rozpoczęty monitoring ruchu turystycznego wraz z określeniem jego ewentualnego wpływu na obszary Natura 2000. W 2012 r. przeprowadzono dwa postępowania o udzielenie zamówienia na realizację tego monitoringu, zakończone unieważnieniem. Kolejne postępowanie, na dzień zakończenia kontroli NIK, było na etapie przygotowania i 26 września 2013 r. powołana została komisja przetargowa. Nie został także rozpoczęty monitoring poziomu chemizmu wód, a DSDiK była na etapie precyzowania zakresu i miejsca prowadzenia badań oraz przygotowywania procedury przetargowej. W odniesieniu do monitoringu wydry i monitoringu cietrzewia, DSDiK 7 lipca 2011 r. zawarła umowę nr IZ/3530/76/11 o ich prowadzenie.

(dowody: str. 102-110 - wykazy postępowań, str. 632-640 – decyzja Burmistrza Szklarskiej Poręby nr 1/2009 z 01.06.09, str. 684-701 – umowa nr IZ/3530/23/10, str. 756-758 powołanie komisji przetargowej z wnioskiem, str. 706-707, 807-808 - zapytanie kontrolera i odpowiedź DSDiK z 27.09.13)

## 2.5. Rozliczenie dochodów generowanych przez Projekt

Opis stanu  
faktycznego

W realizacji Projektu wystąpiły przychody w łącznej kwocie 1 414 135,51 zł (brutto) ze sprzedaży złomu, tj. starych elementów torów oraz ze sprzedaży drewna pochodzącego z wycinki drzew. Wartość uzyskanych przychodów nie przekroczyła wkładu własnego (współfinansowania), planowanego według umowy na kwotę 639 188 euro, co odpowiada kwocie 2 636 011,31 zł, zatem przychody te nie pomniejszyły wydatków kwalifikowalnych.

Przed złożeniem wniosku o dofinansowanie nie dokonywano analizy przedsięwzięcia, pod kątem możliwości wystąpienia dochodów w ramach realizacji projektu. Tymczasem w opracowaniu projektowym modernizacji wskazano, że na linii znajdują się szyny starego typu i konieczna będzie ich wymiana, a także konieczna będzie wycinka drzew – stąd możliwe było do przewidzenia, że odzyskany zostanie złom i drewno, a zatem powstaną dochody w Projekcie.

<sup>39</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr. 112, poz. 1198 ze zm.).

W sprawie tej, [...]40, pełniący funkcję koordynatora Projektu, wyjaśnił, że załącznikiem do wniosku o dofinansowanie projektu, nr 13, było wyliczenie „Zmodyfikowanej podstawy obliczenia dofinansowania”. Jest to oszacowanie całego strumienia przychodów projektu (u obu partnerów) z tytułu opłat za udostępnienie linii przewoźnikom oraz kosztów operacyjnych w przyjętym okresie eksploatacji (25 lat) w układzie zgodnym z wytycznymi WST / Poradnikiem wnioskodawcy. Zgodnie z ww. wytycznymi wykazano w nim przychody eksploatacyjne, tj. przychody jakie powstają po zakończeniu realizacji projektu. Jednocześnie wyjaśniam, że na etapie przygotowywania wniosku o dofinansowanie projektu nie posiadałem wiedzy, że spodziewane są, dające się oszacować, istotne przychody z tytułu sprzedaży złomu, pozyskanego w trakcie demontażu dotychczasowego torowiska (podkłady + szyny) oraz drewna z wycinki drzew (tzw. dochody incydentalne).

(dowód: akta kontroli str. - Umowa o dofinansowanie Projektu, zał. nr 2 do Umowy – budżet Projektu, zał. nr 4 do Umowy - wniosek o dofinansowanie Projektu, str. 819 - zestawienie przychodów, str. 820-824 - wydruki z ewidencji księgowej - konto 132, str. 861-864 – wyjaśnienia, str. 865-869 – pytanie kontrolera z 09.09.13 i odpowiedź DUW z załącznikiem, str. 895-906 - Oświadczenie o wydatkach nr 04/931950382 przed i po korekcie, 418-419, 438-442, 449-450, 472, 481 - korespondencja DSDiK z DUW, str. 714 – Informacja nr NK.8064.1.12.201 z 19.08.13, str. 951, 971 - „Projekt: Modernizacja... (s.77 i 114)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

## **2.6. Prowadzenie ewidencji księgowej Projektu i respektowanie zakazu podwójnego finansowania**

Opis stanu  
faktycznego

Stosownymi zarządzeniami Dyrektora DSDiK we Wrocławiu z dnia 9 września 2009 roku41 oraz z dnia 8 września 2010 roku42 wprowadzono wyodrębnioną ewidencję księgową dla wszystkich transakcji realizowanych w ramach Projektu.

Do Projektu został utworzony odrębny Oddział i Rejestr o kodzie 654 Rewitalizacji linii kolejowej Szklarska Poręba – Harrachov. Wprowadzenie kodu księgowego umożliwiło identyfikację poszczególnych operacji księgowych i gospodarczych związanych z Projektem. Stwierdzono, że każdy wydatek był finansowany tylko z jednego źródła, tj. z budżetu Województwa Dolnośląskiego. Wydatki zatwierdzone przez Kontrolera objęte były refundacją w ramach Programu. Projekt nie był dofinansowany z innego programu finansowanego ze źródeł WE. Ponadto ww. zarządzenia określały zadania Koordynatora Projektu w zakresie opisu i sprawdzania faktur w ramach Projektu. Funkcję tą pełnił główny specjalista ds. monitorowania realizacji inwestycji ze środków pomocowych [...]43.

(dowód: akta kontroli str. 10-11 – Umowa o dofinansowanie, str. 467-468 – zał. nr 4 do wniosku o dofinansowanie, str. 715 - Notatka w sprawie odrębnej ewidencji księgowej, str. 262-273 Wydruki zestawień obrotów i sald konto 137-1-654 2009 i 2010 r., str. 127-132 – Poświadczenie kwalifikowalności wydatków, str. 716–727 - pisma kontrolera z 4 i 10.09.13 i odpowiedzi DSDiK z 10 i 11.09.13, str. 581-584 - pismo kontrolera z 19.08.13 i odpowiedź DSDiK, str. 1019 – notatka służbowa dot. przechowywania dokumentacji)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

40 Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

41 Zarządzenie nr 43/2009 Dyrektora Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu z dnia 9 września 2009 roku w sprawie wprowadzenia zasad prowadzenia ewidencji księgowej dla projektu „Rewitalizacja linii kolejowej Szklarska Poręba-Harrachov PL.3.22/1.1.00/08.00654” realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej Republika Czeska-Rzeczpospolita 2007-2013.

42 Zarządzenie nr 41/2010 Dyrektora Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu z dnia 8 września 2010 roku w sprawie zmiany Zarządzenia nr 43/2009 Dyrektora Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu z dnia 9 września 2009 roku w sprawie wprowadzenia zasad prowadzenia ewidencji księgowej dla projektu „Rewitalizacja linii kolejowej Szklarska Poręba-Harrachov PL.3.22/1.1.00/08.00654” realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej Republika Czeska-Rzeczpospolita 2007-2013.

43 Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

## 2.7. Kwalifikowalność wydatków

Opis stanu  
faktycznego

Na etapie składania wniosku o dofinansowanie oraz podpisania Umowy nie zakładano wydatków niekwalifikowalnych. DSDiK w szczególności zakładała rozliczenie jako wydatku kwalifikowalnego naliczonego podatku od towarów i usług wynikającego z faktur dokumentujących zakup towarów i usług w związku z realizacją Projektu. Po przedstawieniu w pierwszym oświadczeniu o wydatkach kwot wraz z VAT, DSDiK otrzymała z DUW pismo z 6 listopada 2009 r. z wezwaniem do uzupełnienia braków, w tym przesłania oświadczenia o kwalifikowalności VAT. DSDiK przedstawiła Oświadczenie jw. z 16 listopada 2009 r. Jednakże Kontroler Programu (DUW) w piśmie z 30 grudnia 2009 r. wskazał na wątpliwości w tej kwestii wynikające ze specyfiki Projektu, po zakończeniu którego wyremontowana linia ma być oddana do odpłatnego użytkowania przez przewoźników kolejowych, a tym samym mogą powstać przychody i możliwość odliczenia podatku VAT. W związku z tym DUW zażądał od DSDiK przedstawienia dokumentów potwierdzających brak możliwości odliczenia VAT. W związku z wątpliwościami DSDiK wystąpiła o interpretację podatkową.

Po uzyskaniu indywidualnej interpretacji podatkowej z 18 maja 2010 r., wydanej przez Dyrektora Izby Skarbowej w Poznaniu, stwierdzającej prawo DSDiK do odliczenia podatku naliczonego wynikającego z faktur dokumentujących zakup towarów i usług w związku z realizacją Projektu i do jego zwrotu, DSDiK powiadomiła o tym fakcie Kontrolera.

(dowód: akta kontroli str. 825-829 – interpretacja indywidualna nr ILPP2/443-258/10-4/TK, str. 375-376 – pismo z DUW z 06.11.09., str. 377 – oświadczenie o kwalifikowalności VAT, str. 559 - Zestawienie wydatków niekwalifikowalnych, str. 381-383 – pismo DSDiK z 26.05.10 i odpowiedź DUW, str. 438-440 – pismo DUW z 30.12.09., str. 449-450 – pismo DSDiK z 12.01.10., str. 378 – pismo DSDiK z 23.02.10.)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

## 2.8. Wykonanie budżetu Projektu

Opis stanu  
faktycznego

Stwierdzono, że nie przekroczono linii budżetowych, nie przekroczono wartości wydatków kwalifikowalnych przedstawionych do dofinansowania. Wartość współfinansowania ze strony Województwa Dolnośląskiego była nie mniejsza niż określona Umową. Kwota całkowitych wydatków kwalifikowalnych pozostała do wykorzystania w ramach budżetu Projektu wyniosła 1 246 573,54 euro, w tym w część DSDiK wyniosła 1 205 263,65 euro.

(dowód: akta kontroli str. 146-156 – wniosek o płatność z poświadczeniem budżetu projektu, str. 798 – tabela – obliczenie różnic kursowych)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

## 2.9. Zgodność gospodarowania składnikami majątku z zasadami Programu

Opis stanu  
faktycznego

Z Umowy o dofinansowanie Projektu wynikał m.in. obowiązek odpowiedniego ubezpieczenia składników majątku, przez okres pięciu lat od zakończenia rzeczywistej realizacji Projektu. DSDiK posiadała ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej za szkody w mieniu osób trzecich mogące powstać w związku z administrowaniem elementami infrastruktury kolejowej, nie posiadała natomiast ubezpieczenia majątkowego infrastruktury. Pismem z 8 listopada 2011 r. Polskie Towarzystwo Ubezpieczeń SA, w odpowiedzi na zapytanie DSDiK, poinformowało, że udzielenie ochrony na tego typu inwestycje jest niestandardowe, a koszty takiej umowy niewspółmiernie wysokie, a ponadto, że istnieje wysokie ryzyko i w związku z tym nie jest możliwe przedstawienie oferty ubezpieczenia. DSDiK poinformowała DUW o braku możliwości ubezpieczenia ww. majątku. DUW powyższą informację przyjął i nie wymagał ubezpieczenia majątku.

Od czasu uruchomienia linii DSDiK odnotowała jedno zdarzenie wystąpienia szkody na przedmiotowej linii, tj. kradzież krutek z odwodnienia linii o wartości 225 zł w 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 391 – pismo Supra Brokers dot. ubezpieczenia linii, str. 392 – wykaz: straty w mieniu, str. 46-466 – pismo kontrolera z 07.08.13 i odpowiedź DSDiK, str. 830-831 – pismo DSDiK

nr NZ.1710.8.2013 z 26.07.13, str. 483 - Pismo PTU SA nr OWR/221/9318/AK/2011, str. 865-868 – pytanie kontrolera z 09.09.13 i odpowiedź DUW)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

## **2.10. Realizacja zasady partnerstwa, w tym deklarowanych kryteriów współpracy**

Opis stanu  
faktycznego

DSDiK zawarła z czeskim partnerem Projektu – Państwowym Zarządem Infrastruktury Kolejowej, Porozumienie o współpracy w ramach Projektu. Porozumienie określało m.in. cel porozumienia oraz obowiązki każdego z partnerów i odpowiedzialność w przypadku ich niespełnienia.

Współpraca realizowana była w zakresie 1) wspólnego przygotowania wniosku o dofinansowanie, 2) wspólnej realizacji robót i osiągnięcie podobnych parametrów linii po obu stronach granicy, jednolite tablice promocyjne, 3) wspólnego personelu – m.in. stałe kontakty związane z eksploatacją i obsługą ruchu pasażerskiego oraz 4) wspólnego finansowania – z łącznej kwoty wydatków kwalifikowalnych w ramach Projektu: partner polski: 3 055 986,35 euro (80,1%), partner czeski: 758 590,11 euro (19,9%).

(dowód: akta kontroli str. 832-837 – Porozumienie o współpracy w ramach Projektu, str. 138-139 - Raport końcowy z realizacji projektu, str. 460-466 – pismo kontrolera z 07.08.13 i odpowiedź DSDiK)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

## **2.11. Zgodność działań promocyjnych i informacyjnych z przyjętymi zasadami**

Opis stanu  
faktycznego

W ramach działań promocyjnych wykonano i zamontowano tablice promocyjne, co potwierdzono także w trakcie oględzin, zorganizowano okolicznościowy przejazd pociągu połączony z promocją oraz konferencję prasową. Za akceptacją Kontrolera Programu, DSDiK odstąpiło od publikacji sponsorowanego artykułu prasowego, uwzględniając promocję uzyskaną dzięki niesponsorowanym publikacjom dotyczącym projektu. DSDiK przeprowadziło także uzgodnienia z Kontrolerem i WST w sprawie tablic informacyjnych spełniających jednocześnie funkcję banera reklamowego. W toku kontroli uzyskano potwierdzenie z DUW, że Kontroler Programu nie wniósł uwag do takiego sposobu realizacji promocji Projektu przez DSDiK. DSDiK zamieściło 10 tablic informacyjnych w miejscu realizacji Projektu, a oględziny potwierdziły zamieszczenie na nich wymaganej treści i oznaczeń.

(dowód: akta kontroli str. 716-727 – pisma kontrolera z 04.09.13 i 10.09.13 i odpowiedzi DSDiK, str. 759-760 - notatka dot. artykułów, str. 761-763 - korespondencja e-mail w sprawie tablic, str. 865-868 - zapytanie kontrolera i pismo DUW, str. 974 - protokół oględzin).

Ustalone  
nieprawidłowości

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

## **2.12. Prawidłowość współdziałania z instytucjami Programu**

Opis stanu  
faktycznego

DSDiK, odnośnie wnioskowania o przeprowadzenie zmian w Projekcie, dostosowała się do wymaganych procedur uzyskania opinii Kontrolera, a następnie wystąpienie o zaakceptowanie zmian przez IZ. Przeprowadzone zostały 3 zmiany terminu realizacji Projektu oraz zmiany dotyczące wyłączenia VAT z budżetu Projektu po stronie polskiego i czeskiego partnera. We wrześniu 2009 r. podjęto próbę dokonania zmiany budżetu Projektu dot. podróży służbowych, tablic informacyjnych i przygotowania projektu. W efekcie została zwiększona kwota wydatków na przygotowanie projektu, co pozwoliło na rozliczenie m.in. nakładów na opracowanie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W czerwcu 2010 r. podjęto próbę dokonania zmian, polegających na przesunięciu wydatków z usług tłumaczeń na promocje oraz przeniesieniu wydatków do budżetu partnera czeskiego na artykuł promocyjny po stronie czeskiej i zmian w zakresie działań w ramach promocyjnego przejazdu linią kolejową. Kontroler zaopiniował zmianę negatywnie, uznając,



że zmiany nie zostały wystarczająco uzasadnione. Podjęto także próbę przeprowadzenia zmiany w budżecie polegającej na przesunięciach pomiędzy kategoriami w celu doprecyzowania zakresu ujmowanych wydatków i zapewnienia, że wydatki będą właściwie zaklasyfikowane i dzięki temu kwalifikowalne. Zmiana podlegała zgłoszeniu do WST, jednak ze względu na zbyt późny termin wystąpienia o opinię Kontrolera, a mianowicie 28 października 2010 r., tj. w przeddzień upływu terminu zakończenia realizacji Projektu, odmówił on administrowania tej zmiany. W efekcie jedynie wydatek w kwocie 22 euro na transport tablic promocyjnych nie został rozliczony, natomiast pozostałe wydatki, których wniosek dotyczył zostały zaakceptowane.

(Str. 716-727 – pisma kontrolera z 04.09.13 i 10.09.13 i odpowiedzi DSDiK, str. 735-746 - notatka oraz korespondencja dot. zmian)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowość polegającą na nierzetelnym realizowaniu obowiązku wynikającego z postanowień pkt 4.2.2. Podręcznika Beneficjenta, który określał, że w przypadku dokonywania w ramach projektu zamówień dotyczących robót budowlanych lub dostaw, do których stosuje się przepisy ustawy Prawo zamówień publicznych, polski beneficjent ma obowiązek poddania się kontroli ex-ante. Kontroler przekazuje beneficjentowi opinię o wyniku weryfikacji w ciągu 7 dni roboczych od dnia otrzymania dokumentacji. Po otrzymaniu stosownych opinii, beneficjent może rozpocząć odpowiednio postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego lub podpisać umowę z wykonawcą. Tymczasem DSDiK powiadomienia wraz z dokumentacją w 2 przypadkach, z których jedno (nr IZ/3530/164/10 - zakup i montaż wiat przystankowych) zostało zgłoszone Kontrolerowi już po wszczęciu postępowania tj. 30 września 2009 r. W odpowiedzi na zapytanie kontrolera NIK, DUW wskazał, że w przypadku zamówień nr IZ/3530/76/10 i nr IZ/3530/24/10 na roboty dodatkowe przy rewitalizacji linii kolejowej nr 311 nie dokonano kontroli ex-ante, gdyż nie powiadomiono o tym Kontrolera. Z wyjaśnień [...] <sup>44</sup>, głównego specjalisty ds. monitorowania realizacji inwestycji ze środków pomocowych, prowadzącego sprawę Projektu, wynikało, że w jego ocenie postępowania w trybie z wolnej ręki nie podlegają kontroli ex ante ze względu na zastosowany tryb zamówienia. Jednakże obowiązek powiadamiania Kontrolera dotyczy zamówień na roboty i dostawy, do których stosuje się przepisy ustawy pzp, bez wyłączenia któregośkolwiek z ustawowych trybów. Ponadto A. Pelc wyjaśnił, że przekazano do DUW informację o tych zamówieniach pismem nr RRM/0881/EWT/1/4/10 z 31 marca 2010 r. Jednakże, jak wskazywał także Kontroler Programu (DUW) w piśmie z 17 maja 2010 r., nie zostało wówczas dokonane przekazanie dokumentacji dotyczącej tych robót. Postępowanie w sprawie robót zleconych umową nr IZ/3530/24/10 wszczęto 29 marca 2010 r., a więc przed ww. pismem DSDiK. Z kolei w odniesieniu do zbyt późnego powiadomienia DUW o postępowaniu nr IZ/3530/164/10, [...] <sup>45</sup> wyjaśnił, że przesłanie powiadomienia zostało dokonane w dniu uzyskania przez Wydział Monitorowania Realizacji Inwestycji ze Środków Pomocowych wiedzy o tym postępowaniu.

(dowód: akta kontroli str. 102-110 – wykazy zamówień, str. 379-380 – pismo DUW z 17.05.10., str. 716-727 -pisma kontrolera z 4 i 10.09.13 i odpowiedzi DSDiK z 10 i 11.09.13, str. 728-730 – powiadomienia o postępowaniach, str. 865-868 - zapytanie kontrolera i pismo DUW, str. 786-788 - wyjaśnienia)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność DSDiK w badanym obszarze.

## IV. Uwagi i 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 Kontroli<sup>46</sup>, wnosi o:

<sup>44</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

<sup>45</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr.112, poz1198 ze zm.).

<sup>46</sup> Dz.U. z 2012 r., poz.82

1. Naliczenie i wyegzekwowanie kary umownej oraz doprowadzenie do wykonania oświetlenia na przystankach kolejowych na linii nr 311.
2. Przeprowadzanie analizy ekonomicznej zasadności zlecenia podmiotom zewnętrznym zarządzania linią kolejową 311 i na jej podstawie podjęcie decyzji o formie zarządzania przedmiotową linią, mając na uwadze także własne wyspecjalizowane służby mogące realizować te zadania.
3. Rozważenie podjęcia działań organizacyjnych dotyczących, m.in. opracowania procedur przygotowania i realizacji projektów dofinansowanych z UE, usprawnienia przepływu informacji pomiędzy poszczególnymi komórkami DSDiK w celu rzetelnego i gospodarnego realizowania projektów finansowanych z UE.

## 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 we Wrocławiu.

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykorzystania uwag  
i wykonania  
wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Delegatury Najwyższej Izby Kontroli we Wrocławiu, w terminie 30 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Wrocław, dnia 5 listopada 2013 r.

Kontroler:  
Kamila Grablewska  
Starszy inspektor kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura we Wrocławiu  
Dyrektor

z up. Wicedyrektor Delegatury  
Zdzisław Poręba

.....  
*podpis*

.....  
*podpis*