



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura we Wrocławiu

LWR-410-011-01-2015

P/15/032

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Tekst ujednolicony na podstawie uchwały Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej w Najwyższej Izbie Kontroli Nr KPK/KPO.443.194.2015 z dnia 23 października 2015 r.

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

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli

P/15/032 – Realizacja Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych

Jednostka
przeprowadzająca
kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu

Kontrolerzy

1. Marek Skrzypecki, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr 94020 z dnia 5 maja 2015 r.
2. Renata Połatajko, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 94021 z dnia 5 maja 2015 r.
3. Paweł Matuszak, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 94022 z dnia 5 maja 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. TIII, 1-6)

Jednostka
kontrolowana

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski, ul. Joannitów 13, 50 -525 Wrocław, zwane dalej: „CRI Region Śląski”.

Kierownik jednostki
kontrolowanej

Janusz Pasierb, Dyrektor PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski od dnia 1 sierpnia 2014 r. W okresie od dnia 1 stycznia 2011 r. do dnia 31 sierpnia 2014 r. dyrektorem Oddziału Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK SA we Wrocławiu był Jerzy Dul.

(dowód: akta kontroli str. TIII, 7-8)

Wprowadzenie

Realizację Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015 (dalej: WPIK) zbadano na przykładzie pięciu projektów inwestycyjnych, tj.:

1. Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap II, odcinek Wrocław – granica województwa dolnośląskiego – poz. 7 zał. 1 WPIK,
2. „Budowa połączenia kolejowego MPL Katowice w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice-Pyrzowice” – PRACE PRZYGOTOWAWCZE – poz. 18 zał. 1 WPIK,
3. Linia kolejowa nr 1 Warszawa Centralna - Katowice, odcinek Zawiercie – Katowice – poz. 100 zał. 1 WPIK,
4. Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław – Zgorzelec na odcinku Wrocław – Jelenia Góra – poz. 104 zał. 1 WPIK,
5. Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego – poz. 138 zał. 1 WPIK.

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

W związku z realizacją wyżej wymienionych procesów inwestycyjnych wystąpiły nieprawidłowości polegające na niezgłoszeniu właściwemu organowi przystąpienia do realizacji niektórych robót budowlanych, wystąpieniu zagrożenia dla życia lub zdrowia ludzkiego w związku z brakiem odpowiedniego zabezpieczenia jednego z remontowanych obiektów oraz nieterminowej zapłacie niektórych należności wynikających z umowy na realizację inwestycji. Wyboru wykonawców powyższych przedsięwzięć dokonano w sposób prawidłowy, a zawarte z nimi umowy należycie zabezpieczały interes inwestora. Poprawnie był sprawowany nadzór i monitoring realizacji inwestycji, zapewniono też odpowiedni poziom ich finansowania. Należy zauważyć, że w ramach ocen poszczególnych obszarów kontrolnych dwa zostały

ocenione pozytywnie, a dwa pozostałe – pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości.

Uzasadnienie
oceny ogólnej

W dwóch spośród czterech obszarów kontrolnych stwierdzono nieprawidłowości polegające na:

- niedokonaniu, wymaganego na podstawie przepisów prawa budowlanego, zgłoszenie niektórych robót budowlanych polegających na przebudowie urządzeń na szlaku Dąbrowa Górnicza – Będzin,
- zagrożeniu dla życia i zdrowia ludzkiego poprzez umożliwienie osobom postronnym dostępu na teren wiaduktu nad ul. Osobowicką we Wrocławiu, na którym znajdowały się dwie czynne linie kolejowe, wskutek braku odpowiednich informacji lub zabezpieczeń,
- dziesięć z 21 zbadanych faktur wystawionych w związku z modernizacją linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - granica województwa dolnośląskiego, zostało opłaconych po terminie określonym w umowie z wykonawcą.

W toku kontroli stwierdzono również, iż realizacja badanych przedsięwzięć następowała z opóźnieniem, a w przypadku jednego zadania, tj. budowy połączenia kolejowego MPL Katowice, odstąpiono od jego wykonania, pomimo uzyskania niezbędnego poziomu finansowania. Jednak, kontrola NIK nie wykazała, aby decydujący wpływ na te sytuacje miała jednostka kontrolowana.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Sprawowanie kontroli i sporządzanie sprawozdawczości Regionu CRI z powierzonych zadań objętych WPIK

1.1. Przeprowadzone kontrole wewnętrzne i audyty z funkcjonowania „systemu przygotowania i realizacji inwestycji”

Opis stanu
faktycznego

W latach 2011 – 2015 (I półrocze) trzy z pięciu kontrolowanych inwestycji kolejowych 15-krotnie obejmowano wewnętrznymi audytami, kontrolami i monitoringiem terenowym. W odniesieniu do Budowy połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice-Pyrzowice – prace przygotowawcze (symbol POLiS 7.1-20.2 – P-L-K-Z), komórki audytu i kontroli wewnętrznej Centrali CRI przeprowadziły:

- audyt wewnętrzny (Nr IKA3d-0942-1/11) z marca 2011 r. w zakresie oceny stanu realizacji projektów inwestycyjnych POLiS – bez sporządzania zaleceń i wniosków do realizacji,
- monitoring terenowy z dnia 8 sierpnia 2013 r. w zakresie aktualnego stanu realizacji projektu i oceny ryzyk. Ocena realizacji projektu była pozytywna, wniesiono zastrzeżenia do niewystarczającej obsady kadrowej Zespołu – brak Kierownika Kontraktu. Skierowane zalecenia i wnioski dotyczyły: wypracowania ugody z Wykonawcą w celu kontynuacji i zakończenia Projektu; aneksowania procedur, terminu kwalifikowalności wydatków tak, aby maksymalny ich zakres mógł zostać zrefundowany, podejmowania konsultacji z protestującymi mieszkańcami gmin i pozyskania wsparcia ze strony decydentów celem możliwości dalszej realizacji zadania,

- kontrolę doraźną (Nr IKA-09212-66/43K/2013) z listopada 2013 r. w zakresie oceny prawidłowości przygotowania projektu „Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice”¹.

Zadanie inwestycyjne pn. „Europejski korytarz transportowy E59/CE59 w części: linia kolejowa nr 271 Wrocław Główny – Poznań Główny, odcinek Wrocław Główny – Rawicz (km -0,458 – 63,062)”, WPIK poz. 7 – Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań, etap II, odcinek Wrocław - granica województwa dolnośląskiego, symbol POLiŚ 7.1-4 – M-L-K-Z”, kontrolowane było przez Centralę CRI siedem razy (we wrześniu 2012 r., w lipcu 2013 r. i listopadzie 2013 r., w lutym 2014 r. i maju 2014 r. oraz w lutym 2015 r. i marcu 2015 r. Między innymi:

- kontrola doraźna przeprowadzona w dniach 25 – 28 września 2012 r. w zakresie zaawansowania rzeczowego i finansowego, zgodności realizacji z umową, harmonogramem, decyzjami administracyjnymi, pod względem bezpieczeństwa ruchu pociągów, wykazała dokonywanie zamknięć torów i ograniczeń prędkości pociągów w zgodności z harmonogramami. Stwierdzono m.in. przerwanie robót przez Wykonawcę będącego Liderem Konsorcjum (upadłość); brak oświadczeń podwykonawców o niezaleganiu z płatnościami uniemożliwiający podpisanie przez Inżyniera Projektu Przejściowych Świadczeń Płatności (dalej: PŚP); nie otrzymywanie od sierpnia 2012 r. przez Inżyniera Projektu aktualnego harmonogramu robót i harmonogramu Umów przyłączeniowych. Wnioski i zalecenia pokontrolne dotyczyły: dopilnowania protokolarnego przekazania obowiązków między Inżynierem Projektu tymczasowym, a obecnym Inżynierem Projektu, uregulowania sprawy wykarczowania drzew i krzewów, zobowiązania Wykonawcy do aktualizacji harmonogramu robót, umów przyłączeniowych, przedstawienia programu naprawczego umożliwiającego kontynuację robót, mimo upadłości Lidera Konsorcjum,
- kontrola doraźna przeprowadzona w dniach 29 – 30 lipca 2013 r. w zakresie m.in. zaawansowania rzeczowego i finansowego robót, utrudnień w realizacji robót, współpracy z Inżynierem Projektu, dotrzymania terminu kontraktowego, analizy ryzyk, ustaliła m.in.: zawansowanie finansowe robót na 40% przy upływie ok. 60% kontraktowego czasu realizacji, zwróciła uwagę na utrudnienia w koordynacji robót spowodowane dużą ilością niezainwentaryzowanego uzbrojenia podziemnego oraz na braki w dokumentacji projektowej, a także na upadłość dotychczasowego Lidera Konsorcjum. Wskazała na prowadzenie stałego monitoringu robót przez Zespół projektu E59 oraz prowadzenie robót na bieżąco, pomimo trudności. Zalecenia i wnioski do realizacji dotyczyły w szczególności: zmiany personalnej Inżyniera Kontraktu oraz przejęcie przez jednego z Wykonawców funkcji Lidera Konsorcjum,
- kontrola doraźna przeprowadzona w dniach 13 – 14 maja 2014 r. w zakresie: realizacji finansowej i rzeczowej Kontraktów 1, 2 i 3, harmonogramu realizacji, monitorowania realizacji Projektu, aneksowania terminu Kontraktu SRK, utrudnień w utrzymaniu ilości pociągów do st. Wrocław Gł. w związku z zamknięciem 2 torów na przebudowywanym wiadukcie nad ul. Grabiszyńską we Wrocławiu w km 1,931, wykazała m.in.: poprawę współpracy ze zmienionym Inżynierem Projektu, małe zaangażowanie Lidera

¹ Wyniki kontroli objęte klauzulą Tajemnica Przedsiębiorstwa, przekazane w dniu 19. 03. 2015 r. do V-ce Prezesa Zarządu i Pełnomocnika Zarządu ds. Koordynacji Inwestycji.

Konsorcjum w upadłości w realizację robót i zaleganie z płatnościami, brak informacji od Inżyniera Projektu o składzie personelu na budowie; brak możliwości dotrzymania terminu (30.06.2014r.) realizacji zadania, konieczność podpisania Aneksu z Wykonawcą. Wnioski z tej kontroli dotyczyły m.in.: konkluzji, że opóźnienia powodują niemożność zrealizowania całego Projektu w okresie kwalifikowalności oraz podpisania porozumienia z Urzędem Miejskim we Wrocławiu w sprawie przebudowy w km 5,052 wiaduktu nad ul. Starogroblową we Wrocławiu,

- kontrola doraźna przeprowadzona w dniach 18 – 19 lutego 2015 r. w zakresie m.in. przesunięcia realizacji robót poza określony termin „Czasu na Ukończenie”, ryzyka utrudnień w ruchu pasażerskim na linii 752, konieczności podpisania aneksu do umowy o nadzór autorski. Podano, że z końcem 2014 r. wyczerpano środki na finansowanie nadzoru autorskiego. Wskazano, że opóźnienie robót na Linii 271 będzie rzutować na przedłużenie ruchu jednotorowego na Linii 752. Stwierdzono zagrożenie kwalifikowalności projektu na ok. 15 mln zł. W zaleceniach i wnioskach zapisano, że nie jest możliwe wykorzystanie w 100% dofinansowania całego Projektu oraz że wąskim gardłem jest aktualnie przebudowa wiaduktu nad ul. Grabiszyńską we Wrocławiu,
- kontrola doraźna przeprowadzona w dniach 27 – 28 kwietnia 2015 r. dotyczyła m.in. terminowości realizacji kontraktu, oceny ryzyka utrudnień w realizacji robót na wiadukcie nad ul. Grabiszyńską we Wrocławiu oraz protestów mieszkańców i władz Miasta Wrocławia na hałas, drgania i utrudnienia w komunikacji miejskiej podczas prowadzenia robót na tym obiekcie. Ustalono zaawansowanie finansowe Projektu na 85% przy upływie 89 % czasu realizacji. Stwierdzono opóźnienie na kluczowych robotach na podstacji odgałęźnej Grabiszyn oraz wiadukcie nad ul. Grabiszyńską we Wrocławiu (dwa miesiące). Stwierdzone ryzyka, to przesunięcie na 2016 r. prac związanych ze szlifowaniem torów o wartości 0,5 mln zł. We wnioskach napisano m.in., że obiektem krytycznym dla terminowego zakończenia Projektu jest realizacja wiaduktu kolejowego w km 1,931 nad ul. Grabiszyńską we Wrocławiu i punktu odgałęzienia Grabiszyn, gdyż jest to styk trzech linii kolejowych Nr 271, 273 i 761.

W odniesieniu do zadania pn. „Linia kolejowa nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec GP, odcinek Wrocław Świebodzki – Jelenia Góra (km 0,000 – 125,808), poz. 104 – Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław - Jelenia Góra, symbol B O-L-K-Z”, Centrum CRI przeprowadziło trzy kontrole doraźne i dwa monitoringi terenowe (w dniach: od 7 maja 2012 r. do 20 maja 2012 r., od 8 października 2013 r. do 8 listopada 2013 r., od 19 listopada 2013 r. do 21 listopada 2013 r., od 19 lutego 2014 r. do 21 lutego 2014 r. oraz od 11 sierpnia 2014 r. do 8 września 2014 r.). Kontrole te swoim zakresem obejmowały w szczególności: stan zaawansowania rzeczowego i finansowego inwestycji, zgodność realizacji z umową, harmonogramem prac, decyzjami administracyjnymi, ocenę ryzyk realizacji Projektu. Jedynie po przeprowadzonym w dniach 19 listopada 2013 r. – 21 listopada 2013 r. monitoringu terenowym zadania skierowano uwagę dotyczącą niewystarczającej obsady kadrowej Zespołu.

(dowód: akta kontroli str. TIII, 9-22)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Opis stanu
faktycznego

1.2. Wykonywanie obowiązków sprawozdawczych w zakresie realizacji WPIK

Zgodnie z §18 ust. 6 Regulaminu Organizacyjnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala, wprowadzonego uchwałą Nr 362/2014 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 15 maja 2014 r., obowiązki sprawozdawcze w zakresie zadań ujętych w WPIK realizowało Biuro Zarządzania Projektami Centrali Spółki. PKP PLK S.A.

CRI Region Śląski sporządzał i przekazywał do Biura Zarządzania Projektami Centrali Spółki comiesięczne sprawozdania z wykonania nakładów w podziale na zadania, miesiące i źródła finansowania wraz z prognozą poniesienia nakładów do końca roku oraz informacją o ewentualnych niewykonaniach lub nadwykonaniach planu. Ponadto CRI Region Śląski w cyklu kwartalnym sporządzał sprawozdania w zakresie rzeczowo-finansowym wykonanych zadań ujętych w Programie rzeczowo-finansowym wykorzystania środków Funduszu Kolejowego.

(dowód: akta kontroli str. TIII, 23-74)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w badanym obszarze.

2. Przygotowanie inwestycji do realizacji i wyboru wykonawców

2.1. Zapewnienie warunków dla prawidłowej realizacji zadań.

Opis stanu
faktycznego

2.1.1. Linia kolejowa Nr 271 Wrocław - Poznań położona jest na ciągu komunikacyjnym E59 objętym umową AGC² i odgrywającą istotną rolę w przewozach pasażerskich i towarowych na kierunku Północ - Południe. Jej modernizacja jest jednym z elementów realizacji programu dostosowania głównych ciągów komunikacyjnych, co najmniej do wymagań określonych w umowach międzynarodowych AGC/AGTC³, a także z uwagi na poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Projekt obejmuje modernizację infrastruktury kolejowej linii nr 271 Wrocław - Poznań od km 1,700 do km 163,400. Z opracowanych przez TOR i CNTK założeń modernizacji i rozwoju sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. wynika potrzeba wprowadzenia na tej linii szybkości 200 km/h. W związku z powyższym założono realizację projektu w dwóch fazach: [1] dostosowanie do szybkości 160 km/h z elementami rozwiązań dla 200 km/h w części dotyczącej układu geometrycznego torów, obiektów inżynierskich oraz rozstawu słupów trakcyjnych, [2] dostosowanie do szybkości 200 km/h pozostałych (wymagających dostosowania) elementów infrastruktury.

Zakres robót objętych pierwszą fazą projektu w ujęciu branżowym, obejmował m.in.: **Nawierzchnia i układy torowe.** W torach szlakowych i głównych zasadniczych na stacjach przewidziano wymianę nawierzchni torowej wraz z niezbędnym wzmocnieniem podtorza i budową lub odbudową odwodnienia. Równolegle z robotami wymiany nawierzchni i wzmocnienia podtorza dokonywana będzie korekta geometrii trasy dla prędkości 200 km/h. Przewidywano przebudowę układów torowych stacji w celu wyeliminowania rozjazdów krzyżowych w torach głównych i umożliwienia obsługi pociągów o długości 750 m. Ze względu na brak pracy

² Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych, podpisana w Genewie dnia 31 maja 1985 r.

³ AGTC - Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego, podpisana w Genewie dnia 31 maja 1985 r.

ładunkowej na stacjach Szewce, Pęgów, Rydzyna, Lipno Nowe i Przysieka Stara zostaną one przekwalifikowane na przystanki osobowe, a stacja Puszczykówko na posterunek bocznicowy z przystankiem osobowym. Ponadto planuje się uruchomienie nowego przystanku osobowego Wrocław Osobowice Cmentarz.

Urządzenia sterowania ruchem pociągów i diagnostyki. Wszystkie stacje oraz posterunki odgałęźne zostaną wyposażone w komputerowe urządzenia sterowania ruchem. Linia zostanie wyposażona w system detekcji stanów awaryjnych taboru. Zaplanowano modernizację lub budowę urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych. Na odcinku Wrocław - Poznań w przyszłości przewidywany jest montaż systemu Bezpiecznej Kontroli Jazdy Pociągu (BKJP) klasy A, a planowana budowa systemu ERTMS/ETCS poziom 2 i GSM-R nastąpi w nowej perspektywie finansowania w II Fazie projektu. Planowane ogłoszenie przetargu na wybór Wykonawcy w formule projektuj i buduj nastąpi w 2015 r., a budowa systemu, o którym wyżej w latach 2017 - 2020.

Sieci i urządzenia teletechniczne. Wzdłuż całej linii ułożony zostanie kabel światłowodowy wyposażony w cyfrowe urządzenia teletransmisyjne. Przy projektowaniu i budowie sieci kablowej dla urządzeń łączności uwzględnione zostaną potrzeby innych systemów, m.in. łącza dla samoczynnej blokady liniowej, zdalnego sterowania urządzeniami srk, zdalnego sterowania oświetleniem. Stacje i przystanki zostaną wyposażone w systemy informacji i ostrzegania dla podróżnych. Przewiduje się budowę urządzeń i systemu sterowania siecią trakcyjną obiektami elektroenergetycznymi oraz urządzeń i systemu sterowania i monitorowania przejazdów kolejowych. Na całej linii w przyszłości przewiduje się montaż systemu radiolączności Globalnego Systemu Komunikacji Ruchomej - Kolej (GSM-R) wraz z antenami i budową masztów.

Sieć trakcyjna i zasilanie, urządzenia elektroenergetyki nietrakcyjnej. Ze względu na zwiększoną prędkość pociągów oraz zakładane wprowadzenie lokomotyw 6 MW przewiduje się całkowitą wymianę sieci trakcyjnej wraz z konstrukcjami wsporczymi. Zastosowana zostanie sieć o przekroju 320 mm². W ramach realizacji Fazy I rozstaw słupów trakcyjnych będzie dostosowany do szybkości pociągów 200 km/h. Konieczna będzie również modernizacja układu zasilania obejmująca przebudowę istniejących i budowę nowych podstacji trakcyjnych i kabin sekcyjnych, przewiduje się budowę nowej linii potrzeb nietrakcyjnych (LPN) na odcinku Wrocław - Poznań. Zaplanowano także modernizację oświetlenia stacji, przystanków i przejazdów, systemu elektrycznego ogrzewania rozjazdów oraz innych urządzeń niskiego napięcia związanych z ruchem kolejowym.

Skrzyżowania dróg z koleją. W celu dostosowania sposobu zabezpieczenia skrzyżowań dróg kołowych z torami kolejowymi do wymogów zgodnych z postanowieniami umowy AGC/AGTC i preferencjami Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego przewidziano maksymalne ograniczenie ilości skrzyżowań dróg kołowych z torami kolejowymi w poziomie szyn, a w miejscach likwidowanych przejazdów, budowę dróg objazdowych lub skrzyżowań dwupoziomowych.

Obiekty inżynieryjne i kubaturowe. Konstrukcja istniejących mostów, wiaduktów i przepustów zostanie dostosowana do prędkości 200 km/h. Na części likwidowanych przejazdów wybudowane zostaną nowe obiekty inżynieryjne. Nieprzewidziane do likwidacji obiekty, które w dalszym ciągu będą pełnić funkcje związane z ruchem kolejowym, zostaną zmodernizowane.

Zakładano, iż przedstawiony powyżej zakres robót Fazy I Projektu realizowany będzie w czterech etapach. Poszczególne etapy dotyczą: **[1]** opracowania dokumentacji projektowej dla odcinka Wrocław - Poznań (161,700 km linii), **[2]** wykonanie robót budowlanych na odcinku Wrocław - granica województwa dolnośląskiego (ok. 58 km linii), **[3]** wykonanie robót budowlanych na odcinku Czempin - Poznań (31,400 km linii), **[4]** wykonanie robót budowlanych na odcinku granica województwa dolnośląskiego - Czempin (72,300 km linii). Dla drugiego etapu określono wskaźniki rezultatu, jako oszczędność czasu w przewozach pasażerskich, wyrażające się w ujęciu kwotowym 213345400 PLN/rok oraz jako oszczędność czasu w przewozach towarowych - 194300 PLN/rok. Długość przebudowanych linii kolejowych wynosić będzie 57,99 km.

(dowód: akta kontroli T I, str. 20 – 21, 481-482, 648 – 716, 800 – 827)

Prace związane z przygotowaniem tej inwestycji od lipca 2004 r. realizowała jednostka organizacyjna PKP PLK S.A. Centrala w Warszawie. Przygotowanie dokumentacji dotyczącej wpływu na środowisko oraz uzyskanie decyzji środowiskowych prowadzono od lipca 2006 r. Jednostka kontrolowana nie dysponowała dokumentami dotyczącymi uzyskania decyzji środowiskowej. Kierownika Projektu powołano z dniem 1 stycznia 2006 r. Projekt opracowywano w latach 2006 – 2010. W tym okresie opracowywano także dokumentację przetargową na wybór wykonawców poszczególnych prac. Decyzje o pozwoleniu na budowę uzyskiwano w okresie od grudnia 2008 r. do listopada 2014 r.

(dowód: akta kontroli T I, str. 12- 17, 192,194,197, 498, 742-746)

W odniesieniu do zadania pn. „Linia kolejowa nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec GP, odcinek Wrocław Świebodzki – Jelenia Góra (km 0,000 – 125,808), poz. 104 – Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław - Jelenia Góra, symbol B O-L-K-Z”, CRI Region Śląski posiadał zatwierdzony Program Inwestycji w dniu 14 października 2011 r. Z Programu tego wynikało m.in., że linia kolejowa nr 274 na odcinku Wrocław Świebodzki - Jelenia Góra jest linią pierwszorzędną dwutorową, zelektryfikowaną:

- Prędkości konstrukcyjne: wg id 12 - wykaz linii, stan na dzień 26.11. 2010 r. - linia 274 tor nr 1 i 2 prędkość V - 120 km/h;
- Prędkości rozkładowe: linia 274, tor nr 1 i 2 pociągi pasażerskie 20 -100 km/h; pociągi towarowe 20 -70 km/h;
- Ograniczenia prędkości: na łącznej dł. 167,71 km linii 274 tor nr1 - 30 ograniczeń, tor nr 2 - 34 ograniczenia;
- Nacisk na oś: linia nr 274 tor nr 1 i 2 - 211 kN;
- Nawierzchnia: nawierzchnia na całej długości S49 oraz UIC 60 w większości tor klasyczny, tylko na niektórych odcinkach bezстыkowy (tor nr 1 km 7,00 - 29,00 oraz tor nr 2 km 3,00-11,000 i 23,00 - 35,00).

Szyny w przeważającej większości pochodzą z lat 80 i 90 na niektórych odcinkach występują szyny z lat 2001 - 2006, podkłady betonowe i drewniane. Stan techniczny nawierzchni, ze względu na brak środków finansowych, ulegał znacznemu pogorszeniu. Na linii nie udaje utrzymywać się parametrów konstrukcyjnych, dla których linia została zaprojektowana. Aby zapewnić bezpieczeństwo ruchu kolejowego konieczne jest wprowadzenie ograniczeń prędkości. Głównymi ograniczeniami prędkości są; eksploatacja podkładów kolejowych w czasie dłuższym od przewidzianego okresu żywotności, a także znaczące zaległości w utrzymaniu podtorza.

- Urządzenia elektroenergetyczne

W torach szlakowych i głównych zasadniczych w stacjach sieć trakcyjna typu C95-2C, w pozostałych torach i przejściach rozjazdowych typu C95-C i KB70-C, indywidualne konstrukcje wsporcze: żelbetowe i stalowe, konstrukcje bramkowe oraz konstrukcje zawieszenia poprzecznego, fundamenty betonowe prefabrykowane oraz wylewane na mokro. Zastosowane jest indywidualne usztywnienie konstrukcji wsporczych. Wysokość zawieszenia djp nad pśsz 5,60 m. Rok budowy 1965/66. Na odcinku Wrocław Świebodzki - Wrocław Zachodni w 2006 r. wykonano modernizację sieci trakcyjnej. Stan techniczny sieci niezadawalający (poza częścią zmodernizowaną):

- instalacja kablowo-napowietrzna oświetlenia zewnętrznego obiektów i terenów kolejowych. Zasilanie z energetyki zawodowej. Stan techniczny niezadawalający,
- urządzenia eor wraz z instalacją zasilającą kablową w stacjach, sterowanie ręczne i automatyczne ICELERT. Stan techniczny niezadawalający,
- sterowanie odłącznikami sekcijnymi sieci trakcyjnej (PKP Energetyka),
- zasilanie sieci trakcyjnej poprzez podstacje trakcyjne i kabiny sekcyjne (PKP Energetyka).

Niezadawalający stan techniczny urządzeń elektroenergetycznych wynika z przekroczonego okresu eksploatacji, licznych kradzieży, np. napowietrznych linii zasilających, transformatorów eor, elementów sieci trakcyjnej powodujących uszkodzenia obniżające przydatność eksploatacyjną oraz przestarzałej technologii zabudowanych elementów.

• Urządzenia automatyki kolejowej i telekomunikacji

Linia wyposażona w urządzenia mechaniczne i przekaźnikowe, technologicznie przestarzałe, wymagające ciągłych kosztownych napraw i remontów, zdewastowane i okradzione z podzespołów. Na wielu szlakach skradziono podzespoły liniowych urządzeń srk (SHP, puszki, kable, dławiki, głowice sygnalizatorów świetlnych itd.), a na stacjach są niesprawne urządzenia kontroli nie zajętości i blokady liniowe. Urządzenia SSP na przejazdach kolejowych zabudowane były w 80-tych latach, na czterech przejazdach jest przekroczony iloczyn ruchu i wymagają przekwalifikowania. Wyposażone na przejazdach kat. A jest przeważnie przestarzałe i wymaga osobnej obsługi dróżnika.

Kable telekomunikacyjne uniemożliwiają prawidłową pracę urządzeń srk i teletechnicznych z powodu zaniżonej oporności, ze względu na upływ czasu oraz kradzieże i dewastacje. Górzysty teren i przestarzała technologia urządzeń radiołączności powodują, że są obszary niepokryte łącznością radiową - co jest niezgodne z przepisami ruchu kolejowego.

W Programie tym ustalono, że przeprowadzenie modernizacji linii jest najbardziej odpowiednie ze względu na funkcjonalność linii kolejowej i realizację ważnych celów transportowych oraz społecznych. Ponadto realizacja projektu pozwoli na zwiększenie nacisków na oś do 221 kN oraz podniesienie prędkości jazdy pociągów 60-120 km/h, a tym samym zlikwiduje wprowadzone ograniczenia prędkości. Pozwoli to także na eliminację występujących awarii spowodowanych złym stanem torów oraz na zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych wynikających z utrzymania infrastruktury. W istotny sposób poprawiona zostanie przepustowość linii, co wiąże się bezpośrednio ze zwiększeniem zysku, wynikającego z udostępniania tras kolejowych. Zadanie zlokalizowane jest na terenie województwa dolnośląskiego i przebiega przez gminy: Wrocław, Kąty Wrocławskie, Żarów, Jaworzyna Śląska, Wałbrzych, Marciszów, Janowice Wielkie, Jelenia Góra. Linia kolejowa nr 274 na odcinku Wrocław Świebodzki - Jelenia Góra styka się m.in. z liniami: 137 Katowice - Legnica, 286 Kłodzko Główny - Wałbrzych Główny, 291 Wałbrzych Szczawienko - Mieroszów. Przedmiotem zadania będzie modernizacja nawierzchni kolejowej na

linii 274 na długości ok. 60 km wraz z robotami towarzyszącymi i modernizacją obiektów inżynierskich. Realizacja wnioskowanego zadania inwestycyjnego pozwoli na przywrócenie parametrów eksploatacyjnych, co poprawi stan techniczny infrastruktury kolejowej i przyczyni się do likwidacji ograniczeń prędkości.

Dane o planowanym zakresie rzeczowym inwestycji były w szczególności następujące:

Szlak Wrocław Świebodzki - Wrocław Zachodni km 1,650 - 2,050, tor nr 2. Modernizacja nawierzchni na typ 60E1 wraz z niezbędną naprawą podtorza i renowacją odwodnienia,

Szlak Smolec - Kąty Wrocławskie km 10,808 - 13,780, tor nr 1. Modernizacja nawierzchni na typ 60E1 wraz z niezbędną naprawą podtorza i renowacją odwodnienia oraz robotami towarzyszącymi branży A+E, naprawa przejazdów i przekwalifikowanie przejazdu kolejowego do kat. B w km 9,031, naprawa mostów w km 17,217, 17,257 i 17,365,

Szlak Kąty Wrocławskie - Mietków km 20,262 - 28,611 tor, nr 1. Modernizacja nawierzchni na typ 60E1 wraz z niezbędną naprawą podtorza i renowacją odwodnienia, naprawą przejazdów tor nr 1 i 2, wraz z robotami towarzyszącymi branży A + E, modernizacja sieci trakcyjnej,

Szlak Kąty Wrocławskie - Mietków km 20,320 - 28,824 tor, nr 2. Modernizacja nawierzchni na typ 60E1 wraz z niezbędną naprawą podtorza i renowacją odwodnienia, naprawa przejazdów tor nr 1 i 2 wraz z robotami towarzyszącymi branży A + E, modernizacja sieci trakcyjnej,

Szlak Mietków - Imbramowice km 28,611 - 34,934, tor nr 1. Modernizacja nawierzchni na typ 60E1 wraz z niezbędną naprawą podtorza i renowacją odwodnienia, oraz robotami towarzyszącymi branży A + E, modernizacja sieci trakcyjnej,

Szlak Imbramowice - Żarów km 36,300 - 43,628, tor nr 1. Modernizacja nawierzchni na typ 60E1 wraz z niezbędną naprawą podtorza i renowacją odwodnienia, oraz robotami towarzyszącymi branży A + E,

Szlak Imbramowice - Żarów km 34,887 - 43,723, tor nr 2. Modernizacja nawierzchni na typ 60E1 wraz z niezbędną naprawą podtorza i renowacją odwodnienia, oraz robotami towarzyszącymi branży A + E, naprawa przejazdów tor nr 1 i 2 i obiektu inżynierskiego, likwidacja dwóch przepustów,

Szlak Żarów - Jaworzyna Śl. km 43,628 - 49,453, tor nr 1. Modernizacja nawierzchni na typ 60E1 wraz z niezbędną naprawą podtorza i renowacją odwodnienia, oraz robotami towarzyszącymi branży A + E,

Szlak Żarów - Jaworzyna Śl. km 43,723 - 49,480, tor nr 2. Modernizacja nawierzchni na typ 60E1 wraz z niezbędną naprawą podtorza i renowacją odwodnienia, oraz robotami towarzyszącymi branży A + E, naprawą przejazdów tor nr 1 i 2 i obiektów inżynierskich,

Szlak Jaworzyna Śląska - Świebodzice km 49,400 - 57,298, tor nr 1. Modernizacja nawierzchni na typ 60E1 wraz z niezbędną naprawą podtorza i renowacją odwodnienia, oraz robotami towarzyszącymi branży A + E,

Szlak Jaworzyna Śląska - Świebodzice km 49,480 - 57,349, tor nr 2. Modernizacja nawierzchni na typ 60E1 wraz z niezbędną naprawą podtorza i renowacją odwodnienia, oraz robotami towarzyszącymi branży A + E, naprawa przejazdów tor nr 1 i 2,

Stacja Jaworzyna Śląska km 48,234 - 49,255, tor nr 13. Modernizacja nawierzchni - 0,866 kmt, modernizacja dziewięciu rozjazdów, modernizacja trzech skrzyżowań torów wraz z infrastrukturą towarzyszącą - elektroenergetyka i srk,

Stacja Świebodzice zabudowa komputerowych urządzeń srk z kontrolą zajętości torów, zabudowa EOR, budowa nastawni dysponującej, przebudowa sygnalizacji na przejazdach kolejowych, przebudowa układu torowego i zasilania elektroenergetycznego,

Szlak Świebodzice - Wałbrzych Szczawienko km 58,060 - 65,469, tor nr 1. Modernizacja nawierzchni na typ 60E1 wraz z niezbędną naprawą podtorza i renowacją odwodnienia, oraz robotami towarzyszącymi branży A + E, naprawa przejazdów tor nr 1 i 2 i obiektu inżynierskiego - **tor nr 2 km 58,000 - 59,000,**

Szlak Wałbrzych Miasto - Wałbrzych Fabryczny tor nr 1 km 69,100 - 69,600, tor nr 5 w st. Wałbrzych Miasto, tor nr 7 i 20 w st. Wałbrzych Główny. Modernizacja nawierzchni na typ 60E1 wraz z niezbędną naprawą podtorza i renowacją odwodnienia, przebudową urządzeń srk wraz z robotami towarzyszącymi branży A + E,

Szlak Boguszów Gorce - Sędziszów km 84,800 - 98,358, tor nr 1. Modernizacja nawierzchni na typ 60E1 wraz z niezbędną naprawą podtorza i renowacją odwodnienia, oraz robotami towarzyszącymi branży A + E, naprawa przejazdów i obiektu inżynierskiego,

Szlak Boguszów Gorce - Boguszów Gorce Zach tor nr 2 km 85,816 - 88,675, tor nr 3 w stacji Boguszów Gorce Zachód. Modernizacja nawierzchni na typ 60E1 wraz z niezbędną naprawą podtorza i renowacją odwodnienia, oraz robotami towarzyszącymi branży A + E,

Szlak Boguszów Gorce Zach - Sędziszów km 88,675 - 98,316, tor nr 2. Modernizacja nawierzchni na typ 60E1 wraz z niezbędną naprawą podtorza i renowacją odwodnienia, oraz robotami towarzyszącymi branży A + E,

Szlak Sędziszów - Marciszów km 98,358 - 105,658, tor nr 1. Modernizacja nawierzchni na typ 60E1 wraz z niezbędną naprawą podtorza i renowacją odwodnienia, oraz robotami towarzyszącymi branży A + E, naprawa przejazdów tor nr 1 i 2 i obiektów inżynierskich,

Szlak Sędziszów - Marciszów km 98,316 - 104,406, tor nr 2. Modernizacja nawierzchni na typ 60E1 wraz z niezbędną naprawą podtorza i renowacją odwodnienia, oraz robotami towarzyszącymi branży A + E, naprawa przejazdów tor nr 1 i 2 i obiektów inżynierskich,

Szlak Janowice Wielkie - Wojanów km 114,253 - 120,365, tor nr 2. Modernizacja nawierzchni z odwodnieniem oraz rozjazdami i robotami towarzyszącymi,

Stacja Wojanów km 120,365 -121,260, tor nr 2. Modernizacja nawierzchni wraz z niezbędną naprawą podtorza i renowacją odwodnienia, oraz robotami towarzyszącymi, naprawa przejazdów,

Modernizacja przejazdów kolejowych w km 8.405; 9.030,14.704, 25.199.

Zakładano, że inwestycja po zakończeniu osiągnie gospodarczą trwałość wynoszącą 30 lat i że realizowana będzie w latach 2010-2015. W Programie przedstawiono także źródła finansowania w poszczególnych latach.. W okresie realizacji inwestycji planowano jej finansowanie w kwocie ogółem 475 302,7 tys. zł, z tego 175 000,0 tys. zł z dotacji budżetowej, 300 000,0 tys. zł z funduszu kolejowego oraz 302,7 tys. zł ze środków własnych PKP PLK S.A.

Linia kolejowa nr 274 Wrocław – Zgorzelec położona jest na nieruchomościach, których właścicielem jest Skarb Państwa, a władającym lub użytkownikiem wieczystym PKP S.A. Grunt został oddany w użytkowanie wieczyste PKP S.A., a na podstawie Umowy nr D50-KN-1L/01 z dnia 27.09.2001 r., oddano go w zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

(dowód: akta kontroli str. TIII, 75-103)

Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015 został przyjęty przez Zarząd PKP PLK S.A. uchwałą Nr 575/2013 z dnia 9 lipca 2013 r. Program ten zawierał m.in. okres realizacji poszczególnych inwestycji, długość linii kolejowych objętych pracami przygotowawczymi lub podlegających przebudowie, planowany łączny koszt projektów inwestycyjnych oraz dane o źródłach pochodzenia środków finansowych zaplanowanych na przygotowanie i realizację inwestycji. W przypadku trzech badanych projektów, o których niżej planowana w WPIK długość linii kolejowych objętych pracami przygotowawczymi lub podlegających przebudowie wynosiła 1 477,1 km, zaś szacowana wartość zadań inwestycyjnych stanowiła kwotę 103 950,2 tys. zł, w tym, w przypadku projektu:

1. „Budowa połączenia kolejowego Międzynarodowego Portu Lotniczego (MPL) Katowice w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice-Pyrzowice – PRACE PRZYGOTOWAWCZE” – planowana wartość zadania: 66 012,1 tys. zł, źródła finansowania: budżet państwa – 5 922,7 tys. zł; budżet środków europejskich 42 510,3 tys. zł; pozostałe źródła – 16 000 tys. zł; obligacje 1 579,1 tys. zł, planowana długość linii kolejowych do objęcia pracami przygotowawczymi: 67,4 km.
2. Linia kolejowa nr 1 Warszawa Centralna - Katowice, odcinek Zawiercie-Katowice – planowana wartość zadania: 34 181,2 tys. zł, źródła finansowania: budżet państwa – 14 268,3 tys. zł; obligacje – 19 912,9 tys. zł, planowana długość linii kolejowych do objęcia pracami inwestycyjnymi: 0,1 km.
3. Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego – planowana wartość zadania: 3 756,9 tys. zł, źródła finansowania: budżet państwa – 1 228,8 tys. zł; TEN-T – 1 402,1 tys. zł (1 548,3 tys. zł-146,2 tys. zł); pozostałe źródła 146,2 tys. zł, planowana długość linii kolejowych objętych pracami przygotowawczymi: 1 409,6 km.

(dowód: akta kontroli TII, str. 2008-2174)

Środki finansowe zapewniające finansowanie inwestycji zabezpieczone zostały w budżecie państwa (ujęte w planie inwestycji realizowanych z udziałem środków budżetu państwa przez PKP PLK SA na 2012 r. i na 2013 r.) oraz umowach o dofinansowanie inwestycji: ([1] umowie z dnia 30 czerwca 2010 r. na kwotę 52 018 tys. zł o dofinansowanie Projektu „Budowa połączenia kolejowego MPL Katowice w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice - PRACE PRZYGOTOWAWCZE”, [2] decyzji z dnia 7 kwietnia 2011 r. dotyczącej przyznania pomocy finansowej w kwocie 3 180 tys. euro na wykonanie Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego).

(dowód: akta kontroli, TII, str. 835-855; 1309-1354; 1355-1443)

2.2. Planowanie i wstępna lokalizacja inwestycji

Opis stanu
faktycznego

Dane na temat zakresu rzeczowego tej inwestycji pozyskano z dokumentacji związanej z jej dofinansowaniem (projekt Nr CCI 2007PL161PR001).

Planowana wartość kosztorysowa inwestycji wynosiła 883 497,4 tys. zł. Źródłami jej finansowania były środki: Funduszu Spójności POIS w kwocie 650 069,6 tys. zł,

budżetu państwa w kwocie 144 718,1 tys. zł, PKP PLK S.A. pozyskane z kredytu Europejskiego Banku Inwestycyjnego w kwocie 81 993,3 tys. zł, własne i obligacje w kwocie 6 716,7 tys. zł. W poszczególnych latach ponoszono następujące nakłady: 64 360,8 tys. zł do roku 2011, w 2011 r. – 50 343,4 tys. zł, w 2012 r. – 39 847,0 tys. zł, w 2013 r. – 200 275,7 tys. zł, w 2014 r. – 248 553,5 tys. zł. Nakłady poniesione do 30 kwietnia 2015 r. wynosiły 64 839,1 tys. zł, a planowane nakłady do poniesienia do końca 2015 r. – 115 277,9 tys. zł.

(dowód: akta kontroli T I, str. 12- 17, 192,194,197 498)

Podział inwestycji dokonany został na poszczególne kontrakty ze względu na specyfikę robót do wykonania, zakres robót oraz sposób realizacji inwestycji, tj. kontraktów „projektuj i buduj” w odniesieniu do srk; „buduj” w odniesieniu do rbl oraz umów przyłączeniowych (energetyka) na podstawie prawa energetycznego. Nie występowały problemy ze wstępną lokalizacją inwestycji, gdyż była ona realizowana w śladzie istniejącej od 1853 r. linii kolejowej. Istniejąca infrastruktura oraz zaplanowane inwestycje celu publicznego nie stanowiły przeszkody w realizacji inwestycji. Decyzje w sprawie realizacji inwestycji dot. robót srk w trybie „projektuj i buduj” zostały podjęte na naradzie w Centrali PKP PLK S.A. w Warszawie w dniu 17 lipca 2007 r. Ten sposób realizacji inwestycji uzasadniono tym, że w projekcie nie można uwzględnić urządzeń srk z uwagi na brak możliwości takiego opracowania bez wskazania dostawcy systemu, co naruszałoby wymogi prawa zamówień publicznych. Nie wpływało to także ujemnie na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, gdyż każda modernizacja linii kolejowej (realizowana w różny sposób) oddziałuje na jego poprawę.

(dowód: akta kontroli T I, str. 832 - 836 1058,, 1093 – 1094, 1098 – 1100)

Wszystkie niezbędne obiekty inżynieryjne na linii kolejowej 274 Wrocław Świebodzki -Zgorzelec zostały uwzględnione do realizacji, tj. zostały ujęte w WPIK do roku 2015. Planowana linia kolejowa nr 274 nie przebiegała przez istniejące obiekty (tzn. wyłączone w tym przypadku z projektu budowy) i w związku z powyższym nie było potrzeby przeprowadzania analizy możliwości "przepuszczenia ruchu" o natężeniu i obciążeniu przewidzianym dla trasy przez te obiekty. Na przedmiotowej linii kolejowej, wszystkie rodzaje obiektów inżynieryjnych (mosty, przepusty, wiadukty, przejazdy drogowe i skrzyżowania z innymi rodzajami dróg, przejścia dla pieszych itp.) zostały dostosowane do klasy linii, tj. jej charakterystyki – linia pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana znaczenia państwowego (wg. wykazu linii Id-12 stan na dzień 7 kwietnia 2015 r.). Na modernizowanym odcinku linii kolejowej nr 274 Wrocław – Jelenia Góra nie występowały protesty o charakterze przyrodniczym. Nie zachodziła potrzeba zmiany harmonogramu realizacji inwestycji ze względu na okresy lęgowe żyjących w pobliższej odległości gatunków chronionych oraz nie było kolizji z innymi inwestycjami celu publicznego i istniejącymi budowlami.

Z uwagi na duży zakres robót do realizacji, modernizacja mostów stalowych na szlaku Smolec – Kąty Wrocławskie w km 17,217, 17,257, 17,365 wraz z układem torowym, wykonywana była, jako oddzielne zadanie inwestycyjne (ujęte w WPIK). Przebieg tej inwestycji – jej lokalizacja nie napotkał na trudne do pokonania przeszkody w postaci, np. istniejących obiektów celu publicznego, czy terenów zamkniętych. W latach 2011 – 2015 nie zostały wykreślone z WPIK inwestycje powierzone do realizacji CRI Region Śląski (wcześniej właściwemu terytorialnie Oddziałowi CRI we Wrocławiu).

(dowód: akta kontroli str. TIII, 104-106, 303-313)

Uzyskanie natomiast decyzji lokalizacyjnej wymagane było w zakresie realizacji przedsięwzięcia „Budowa połączenia kolejowego MPL »Katowice« z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice-Pyrzowice – PRACE

PRZYGOTOWAWCZE”. Na realizację tego przedsięwzięcia zawarto umowę z dnia 29 września 2009 r. opiewającą na wartość 52 018,2 tys. zł. Trasowanie linii, ustalenie zakresu robót oraz wybór opcji przewidziano w etapie IV realizacji tej umowy, przy czym termin realizacji tego etapu określono na dzień 27 stycznia 2010 r. Przygotowanie wniosku o uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej przewidziano w etapie VII, zaś termin realizacji tego etapu określono na dzień 26 czerwca 2010 r.

Lokalizacja połączenia kolejowego określona w pkt 3.1 Opisu Przedmiotu Zamówienia, stanowiącym załącznik nr 3 do umowy z dnia 29 września 2009 r.⁴, ustalona została w oparciu o podpisany w dniu 14 czerwca 2007 r. przez PKP PLK SA i Województwo Śląskie List Intencyjny⁵ w sprawie współpracy na rzecz przygotowania realizacji połączenia kolejowego, łączącego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej oraz w oparciu o wykonaną w maju 2007 r., na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, „Ekspertyzę – Koncepcję powiązań komunikacją kolejową Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej”. Z rozpatrywanych w ekspertyzie siedmiu tras, władze samorządowe województwa śląskiego wskazywały trasę VI, na trasę rekomendowaną do dalszych opracowań. W OPZ wskazano, że jako iż trasa połączenia kolejowego z Katowic do MPL Katowice w Pyrzowicach została w zakresie ogólnym zdefiniowana i zaakceptowana przez władze samorządowe województwa śląskiego, Wykonawca nie będzie rozpatrywał innych przebiegów trasy. W OPZ podano, iż odcinek Katowice - Chorzów Batory - Bytom będzie biegł po istniejących liniach PKP PLK SA z wariantowym wyprostowaniem trasy na odcinku Chorzów Batory-Bytom, dla uniknięcia przebiegu trasy między uszkodzonymi, wysokimi murami oporowymi na szlaku Chorzów Miasto-Chorzów Stary, zaś na odcinku Chorzów Batory-Bytom trasa przebiega nowym śladem po terenach kolei przemysłowych. Wskazano, iż odcinek Bytom-MPL Pyrzowice przebiega nowym śladem usytuowanym po zachodniej stronie autostrady, zaś w rejonie Piekar Śląskich do nowej linii Katowice – MPL Katowice w Pyrzowicach włączone będą istniejące linie kolejowe z kierunku Gliwic, Tarnowskich Gór i Bytomia. Zaznaczono, iż w Pyrzowicach nowa linia powinna być połączona z istniejącą linią kolejową nr 182 Zawiercie-Tarnowskie Góry. Na potrzeby analiz ekonomicznych przyjęto, że czas dojazdu z Katowic do lotniska nie powinien przekraczać 25-30 min. Wyliczono, że jest to optymalny czas dojazdu pasażerów do lotniska – konkurencyjny w stosunku do innych środków transportu. W ramach narzuconego przebiegu trasy obowiązkiem Wykonawcy miało być pokazanie kilku wariantów trasowania, szczególnie specyficznych odcinków (włączenie do istniejących linii kolejowych, przebieg przez lub w pobliżu większych miejscowości z lokalizacją przystanków, wariantowe ominięcie przeszkód). Do zadań Wykonawcy należało zdefiniowanie, poddanie analizie i porównanie dwóch opcji budowy połączenia kolejowego z Katowic do MPL Katowice w Pyrzowicach: [1] budowa połączenia kolejowego Katowice-MPL Katowice w Pyrzowicach, jako linii o prędkości konstrukcyjnej 160 km/h; [2] budowa połączenia kolejowego Katowice-MPL Katowice w Pyrzowicach jako linii o prędkości konstrukcyjnej 120 km/h.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 133-158; 175-176; 236; 302-306; 2175-2179; 2180-2222; 2310; 2469-2470)

W październiku 2009 r. Wykonawca umowy z dnia 29 września 2009 r. stwierdził, że zakładany w Opisie Przedmiotu Zamówienia równoległy przebieg do autostrady A1

⁴ Data umowy została błędnie wpisana w jej treści jako 19 września 2009 r., co zostało sprostowane aneksem nr 1 do umowy.

⁵ W liście tym, wskazano, iż uzyskanie bezpośredniego sprawnego połączenia kolejowego lotniska w Pyrzowicach z Chorzowem, na obszarze którego znajduje się stadion Śląski, daje możliwość szybkiego dojazdu i wyjazdu z imprez organizowanych w ramach EURO 2012.

na odcinku Piekary Śląskie - Pyrzowice jest już niemożliwy do realizacji ze względów społecznych. Wskazano, że w ramach Wstępnego Studium Wykonalności (wykonanego na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego w 2007 r.), nie przeprowadzono dogłębnej analizy oddziaływania na środowisko, a także nie zostało wykonane żadne opracowanie o charakterze strategicznym, uwzględniającym istnienie autostrady, połączenia kolejowego i aspektów ochrony środowiska. Podniesiono, że brak równoległego opracowania dokumentacji projektowych budowy autostrady A1 i połączenia kolejowego sprawił, że autostrada zajęła tereny, które są niezbędne do realizacji połączenia kolejowego. Wykonawca ustalił także, iż w ostatnich dwóch latach w Gminach Bobrowniki i Ożarówce, zaprojektowana i wykonana została znaczna część nowej zabudowy mieszkaniowej. Jednocześnie poinformował, że projektant opracował warianty trasowania, które uwzględniają większość uwag przedstawicieli Gmin, co wcale nie oznacza, że przedłożone propozycje przebiegu zostaną przyjęte przez społeczeństwo, co może utrudnić wybór konkretnego wariantu. Na spotkaniu w dniu 4 grudnia 2009 r., przedstawiciele Gminy Bobrowniki i Gminy Ożarówce nie zaaprobowali przedstawionych tras połączenia kolejowego.

(dowód: akta kontroli, TII, str.2460; 2499)

W dniu 27 stycznia 2010 r. Wykonawca przekazał PKP PLK SA opracowanie (wraz z raportami podsumowującymi) etapu IV „Trasowanie linii, ustalenie zakresu robót, wybór opcji”, celem dokonania oceny oraz wyboru opcji. Opracowanie to zostało ostatecznie zaakceptowane w dniu 23 lutego 2010 r., po dokonanych poprawkach. Odbioru końcowego etapu IV umowy z dnia 29 września 2009 r. dokonano 10 marca 2010 r. W dniu 18 marca 2010 r. do Zarządu PKP PLK SA został przedłożony wniosek o podjęcie uchwały dotyczącej wyboru opcji modernizacji i budowy, na podstawie odebranego od Wykonawcy Raportu z etapu IV „Trasowanie linii, ustalenie zakresu robót, wybór opcji”, w zakresie projektu „Budowa połączenia kolejowego MPL Katowice w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice”. Przedstawione wszystkie trzy opcje posiadały jednakowy przebieg między istniejącą stacją Katowice, a projektowaną stacją Piekary Śląskie, poprzez Katowice Załęże, Chorzów Batory, Chorzów Miasto, Chorzów Stary. Różnica dotyczyła prędkości⁶. Decyzję o wyborze opcji, Zarząd Spółki PKP PLK SA podjął w dniu 23 marca 2010 r. Wybrano opcję nr 1, obejmującą następujące parametry: a) w zakresie istniejących linii kolejowych, Katowice-Chorzów Batory z osiągnięciem prędkości 120 km/h dla pociągów pasażerskich oraz Chorzów Batory-Bytom Rozbark z osiągnięciem prędkości 120 km/h dla pociągów pasażerskich, b) w zakresie budowy nowego odcinka linii kolejowej, Bytom Rozbark – Pyrzowice z osiągnięciem prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz zlokalizowanie nowoprojektowanej stacji kolejowej MPL Pyrzowice na terenie Portu Lotniczego z wykorzystaniem terenu nieczynnego odcinka linii kolejowej nr 182.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia analizowano trzy podstawowe warianty inwestycyjne. Wszystkie charakteryzował wspólny przebieg od Katowic do km 23+500, zaś od tego kilometrażu do MPL Katowice w Pyrzowicach można mówić o wariantowaniu lokalizacyjnym przebiegu linii.

Do dnia 28 marca 2014 r., tj. odstąpienia od umowy z Wykonawcą, nie dokonano odbioru końcowego etapu VII umowy z dnia 29 września 2009 r. Prace nad wnioskiem o uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie zostały ukończone i nie uzyskano decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 1529; 1544-1546; 1970; 2187-2222; 2239-2245; 2252-2304; 2519)

⁶ Opcja 1 – „zielona” – budowa połączenia o prędkości konstrukcyjnej V max=160 km/h, opcja 2a – „czerwona” – budowa połączenia o prędkości konstrukcyjnej V max=120 km/h, opcja 2b – „niebieska” – dla prędkości 120 km/h.

2.3. Uzyskanie decyzji administracyjnych niezbędnych do rozpoczęcia robót

Dnia 20 października 2006 r. Wojewoda Dolnośląski wydał decyzję (SR.III.6613-5/35/AK/06) określającą środowiskowe uwarunkowania dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – granica województwa dolnośląskiego. Decyzją RDOŚ-02-WOOS–6613-1/13/09/10am z dnia 16 lutego 2010 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu uchylił punkty 3.4, 3.5, 4.2, 4.3, 4.4 zawarte w sentencji decyzji Wojewody Dolnośląskiego z dnia 20 października 2006 r. znak SR.III.6613-5/35/AK/06 oraz uzupełnił treść decyzji o dalsze punkty od 1.17 - 2.1, oraz od 3.7 do 3.12., a także uzupełnił treść uzasadnienia decyzji. Decyzja była reakcją na wniosek inwestora o zmianę wcześniej wydanej decyzji Wojewody Dolnośląskiego znak SR.III.6613-5/35/AK/06 z dnia 12 sierpnia 2008 r. W uzasadnieniu decyzji podano, iż wniosek o zmianę decyzji był konsekwencją negatywnej opinii Komisji Europejskiej w związku z brakiem jednoznacznego rozstrzygnięcia odnośnie rozwiązań w stosunku do alternatywnej lokalizacji obwodnicy i budowy nowego mostu na rzece Widawie w km 14+756 oraz alternatywnej lokalizacji drogi w miejsce likwidowanego przejazdu kolejowego w km 48+505 na obszarze Specjalnej Ochrony Ptaków „Dolina Baryczy”. W ocenie NIK opinia Komisji Europejskiej mogła świadczyć o nieprawidłowościach w przygotowaniu inwestycji do realizacji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu decyzją WOOS.4210.7.2013.BZ.6 z dnia 8 maja 2013 r. o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. Budowa linii światłowodowych i sterowania ruchem kolei na terenie miasta Wrocław w związku z modernizacją szlaku kolejowego E 59 relacji Wrocław – Poznań. Decyzję wydano na wniosek złożony w dniu 22 lutego 2013 r.

Sprawy o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji były prowadzone na poziomie Centrali PKP PLK S.A. Decyzja środowiskowa (z dnia 20 października 2006 r.), została zakwestionowana z przyczyn formalnych przez Komisję Europejską [KE] w kwietniu 2008 r. Dnia 12 sierpnia 2008 r. PKP PLK S.A. zwróciła się do Wojewody Dolnośląskiego o zmianę decyzji środowiskowej na zgodną z wymaganiami KE. Dnia 16 lutego 2010 r., po upływie 1,5 roku od złożenia wniosku, RDOŚ Wrocław wydał zmieniającą decyzję środowiskową, w której oprócz wnioskowanych przez PKP PLK S.A. zmian, zostały wprowadzone nowe, dodatkowe wymagania dla projektu, tj.: wykluczenie ingerencji robót budowlanych w koryta rzek i cieków wodnych, zastosowanie wspólnych rozwiązań projektowych (dotyczących środowiska) w miejscach zbliżeń oraz skrzyżowań linii kolejowej E59 z projektowaną drogą ekspresową S5. Te dodatkowe, nie wnioskowane przez PKP PLK S.A., zapisy wpływały na przyjęte praktycznie gotowe rozwiązania projektowe dla E59. Dlatego 25 marca 2010 r. PKP PLK S.A. zwróciła się do RDOŚ Wrocław o wyjaśnienie w trybie artykułu art. 113 ustawy – *Kodeks postępowania administracyjnego*⁷, dalej: kpa)) wątpliwości dotyczące dodatkowych zapisów przedmiotowej decyzji zmieniającej. Postanowieniem z dnia 26 lipca 2010 r. RDOŚ Wrocław wyjaśnił wątpliwości, że zapis „o wykluczeniu robót w korytach rzek i cieków wodnych” należy rozumieć jako ograniczenie, do bezwzględnie koniecznych, ingerencji w ciekach wodnych. RDOŚ utrzymał wymóg skoordynowania rozwiązań projektowych z GDDKiA w zakresie będącej w początkowej fazie projektowania drogi S5. W związku z powyższym zaistniała konieczność wprowadzenia zmian w dokumentacji projektowej dla E59

⁷ Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. (Dz.U. z 2013 r., poz. 267 ze zm.).

w zakresie ilości i lokalizacji ekranów akustycznych, sprawdzenia i uzgodnienia z GDDKiA przejść dla zwierząt oraz wyłączenia z kontraktu sygnalizacyjnego dla E59 systemu odstraszenia zwierząt. Procedura zmiany decyzji środowiskowej, znacznie dłuższa niż zakładano, a także dodatkowe wymagania spowodowały konieczność aktualizacji dokumentacji projektowej, w tym Programu Funkcjonalno – Użytkowego, dla sygnalizacji kolejowej oraz raportu oddziaływaniu na środowisko, co było główną przyczyną opóźnienia we wdrażaniu postępowań przetargowych. Zdaniem NIK, nie zmienia to faktu, że właściwe i terminowe przygotowanie inwestycji do realizacji należy do obowiązków inwestora.

(dowód: akta kontroli T I, str. 58-236, 1087-1088, 1098-1100)

W dniu 12 lipca 2005 r. Wojewoda Dolnośląski decyzją I-P-21/05 o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego ustalił dla PKP PLK S.A. lokalizację inwestycji celu publicznego dla przedsięwzięcia o nazwie Przebudowa linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław-Poznań na terenie miasta Wrocław, gminy Wisznia Mała, miasta i gminy Oborniki Śląskie, gminy Prusice, miasta i gminy Żmigród, w granicach województwa dolnośląskiego na terenach zamkniętych. Wniosek o wydanie powyższej decyzji skierowano do Wojewody Dolnośląskiego w dniu 2 marca 2005 r.

Wojewoda Dolnośląski decyzją nr I-Pk-1/10 z dnia 8 lutego 2010 r. o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej o znaczeniu państwowym dla inwestycji: Przebudowa (modernizacja) sygnalizacji kolejowej Żmigród (km 46,400 – 48,540) i szlaku kolejowego Żmigród – granica województwa dolnośląskiego (km 48,450 – 59,697) na linii kolejowej E-59 Wrocław – Poznań do warunków technicznych 160/120 km/h (pasażerskie/ towarowe), nacisk na oś – 221 kN, ustalił lokalizację linii kolejowej E-59 Wrocław – Poznań na odcinku Żmigród – granica województwa dolnośląskiego (km 46,400 – 9,697), zatwierdził podział nieruchomości oraz nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności. Wniosek o wydanie powyższej decyzji skierowano do Wojewody Dolnośląskiego w dniu 10 września 2009 r.

Wojewoda Dolnośląski decyzją nr I-Pk-2/10 z dnia 3 listopada 2010 r. o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej o znaczeniu państwowym dla inwestycji: Przebudowa (modernizacja) linii kolejowej E – 59 Wrocław – Poznań na odcinku granica miasta Wrocławia – stacja Skokowa (km 15,120 – 38,200) do warunków technicznych 160/120 km/h (pasażerskie/ towarowe) nacisk na oś 221 kN, ustalił lokalizację linii kolejowej E – 59 Wrocław – Poznań na odcinku granica miasta Wrocławia – stacja Skokowa (km 15,120 – 38,200), zatwierdził podział nieruchomości oraz nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności. Wniosek o wydanie decyzji inwestor skierował do Wojewody Dolnośląskiego w dniu 11 czerwca 2010 r.

Decyzją nr I – Pk-1/11 z dnia 3 lutego 2011 r. o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej o znaczeniu państwowym dla inwestycji: Przebudowa (modernizacja) szlaku kolejowego Skokowa Żmigród (km 38,200 – 46,400) na linii kolejowej E 59 Wrocław – Poznań do warunków technicznych 160/120 km/h (pasażerskie/towarowe) nacisk na oś 221 kN ustalił lokalizację linii kolejowej E 59 Wrocław – Poznań na odcinku Skokowa – Żmigród (km 38,200 – 46,400), zatwierdził podział nieruchomości oraz nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności. Wniosek o wydanie powyższej decyzji skierowano do Wojewody Dolnośląskiego w dniu 4 października 2010 r. oraz uzupełniano w dniach 23 listopada 2010 r. oraz 24 listopada 2010 r.

Wojewoda Dolnośląski decyzją nr I – Pk-4/11 z dnia 11maja 2011 r. o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej o znaczeniu państwowym dla inwestycji „Przebudowa (modernizacja) linii kolejowej 59 Wrocław – Poznań w granicach miasta Wrocławia (km 1,700–15,120) do warunków technicznych 160/120 km/h (pasażerskie/towarowe), nacisk na oś 221 kn – na terenach otwartych ustalił lokalizację linii kolejowej E – 59 Wrocław – Poznań w granicach miasta Wrocławia

(km 1,700- 15,120) – na terenach otwartych oraz zatwierdził podział nieruchomości oraz nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności. Wniosek w sprawie wydania tej decyzji skierowano do Wojewody Dolnośląskiego dnia 25 października 2010 r. Wniosek uzupełniano w dniach 22 lutego 2011 r. oraz 25 marca 2011 r.

(dowód: akta kontroli T I, str. 28-157)

Wniosek o pozwolenie na budowę Żmigród – granica województwa dolnośląskiego z dnia 22 listopada 2010 r., skutkował pozwoleniem na budowę Żmigród – granica województwa dolnośląskiego wydanym dnia 24 czerwca 2011 r. Wniosek o pozwolenie na budowę Wrocław – Skokowa z 13 grudnia 2010 r. skutkował pozwoleniem na budowę Wrocław – Skokowa wydanym w dniu 4 lipca 2011 r. Wniosek o pozwolenie na budowę w granicach miasta Wrocławia z dnia 15 lipca 2011 r. skutkował pozwoleniem na budowę w granicach miasta Wrocławia wydanym w dniu 11 maja 2012 r. Wniosek o pozwolenie na budowę Skokowa – Żmigród z dnia 8 sierpnia 2011 r., skutkował pozwoleniem na budowę Skokowa – Żmigród wydanym w dniu 11 maja 2012 r. Wniosek o pozwolenie na budowę dróg z dnia 1 czerwca 2012 r. skutkował wydaniem pozwoleniem na budowę dróg z dnia 15 czerwca 2012 r.

Wniosek o pozwolenie na budowę Wrocław Gł. – Grabiszyn z dnia 1 sierpnia 2013 r. skutkował decyzją o pozwoleniu na budowę na odcinku Wrocław Gł. – Grabiszyn z dnia 3 października 2014 r. Wniosek o zmianę pozwolenie na budowę na odcinku Wrocław Gł. – Grabiszyn z dnia 30 stycznia 2014 r. skutkował wydaniem decyzji o zmianie pozwolenia na budowę na odcinku Wrocław Gł. – Grabiszyn z dnia 4 kwietnia 2014 r. Przyczyną zmiany pozwolenia na budowę była korekta lokalizacji strażnicy kolejowej oraz zabudowy sygnalizacji przejazdowej. Wniosek o pozwolenie na bud. Wrocław Grabiszyn – Wrocław – Popowice z dnia 12 kwietnia 2013 r. skutkował decyzją o pozwoleniu na budowę na odcinku Wrocław Grabiszyn – Wrocław – Popowice z dnia 27 maja 2013 r. Wniosek o pozwolenie na budowę LCS Popowice z dnia 15 maja 2013 r., skutkował decyzją o pozwoleniu na budowę LCS Popowice z dnia 18 lipca 2013 r. Wniosek o pozwolenie na budowę na odcinku Wrocław Popowice – Wrocław Osobowice z dnia 15 maja 2012 r. skutkował decyzją o pozwoleniu na budowę na odcinku Wrocław Popowice – Wrocław Osobowice z dnia 18 lipca 2012 r. Wniosek o pozwoleniu na budowę na odcinku Wrocław Osobowice – Pęgów z dnia 22 maja 2012 r. oraz wniosek o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności Wrocław na odcinku Osobowice – Pęgów z dnia 5 czerwca 2012 r. skutkował decyzją o pozwoleniu na budowę na odcinku Wrocław Osobowice – Pęgów z dnia 6 lipca 2012 r. Wniosek o pozwolenie na budowę na odcinku Pęgów – Oborniki z dnia 18 czerwca 2012 r. skutkował decyzją o pozwoleniu na budowę na odcinku Pęgów – Oborniki z dnia 18 października 2012 r. Wniosek o zmianę decyzji o pozwolenie na budowę na odcinku Pęgów – Oborniki Śląskie z dnia 29 stycznia 2015 r. skutkował zmienioną decyzji o pozwolenie na budowę na odcinku Pęgów – Oborniki z dnia 31 marca 2015 r. Przyczyną zmiany przedmiotowej decyzji była zmiana lokalizacji projektowanego budynku sterowania ruchem kolejowym w związku z kolizją zaprojektowanych ekranów akustycznych. Wniosek o pozwolenie na budowę na odcinku Oborniki – Skokowa z dnia 16 sierpnia 2012 r. skutkował decyzją o pozwoleniu na budowę na odcinku Oborniki – Skokowa z dnia 18 października 2012 r. Wniosek o pozwolenie na budowę na odcinku Skokowa – Żmigród z dnia 24 stycznia 2011 r., skutkował decyzją o pozwoleniu na budowę na odcinku Skokowa – Żmigród z dnia 28 marca 2012 r. Wniosek o pozwolenie na budowę na odcinku Żmigród - granica województwa dolnośląskiego z dnia 19 listopada 2012 r. skutkował decyzją o pozwoleniu na budowę na odcinku Żmigród – granica województwa dolnośląskiego z dnia 23 stycznia 2013 r. Wniosek o pozwolenie na budowę odcinka

granica województwa dolnośląskiego – Rawicz, tereny zamknięte z dnia 5 sierpnia 2013 r., skutkował decyzją o pozwoleniu na budowę na odcinku granica województwa dolnośląskiego – Rawicz, tereny zamknięte z dnia 14 stycznia 2014 r. Wniosek o pozwolenie na budowę na odcinku granica województwa dolnośląskiego – Rawicz, tereny otwarte z dnia 28 maja 2014 r. skutkował decyzją o pozwoleniu na budowę na odcinku granica województwa dolnośląskiego – Rawicz, tereny otwarte z dnia 28 listopada 2014 r.

(dowód: akta kontroli T I, str. 237 – 469)

Za uzyskanie pozwoleń na budowę, odpowiedzialne było wybrane Biuro Projektów. Należy jednak zaznaczyć, że uzyskiwanie pozwoleń na budowę związane było z ponowną oceną oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Wnioski o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej złożono później niż wynikało to z pierwotnych założeń. I tak, wnioski dla odcinka km 1,700 – 15,120 skierowano później o 282 dni, dla odcinka km 15,120 – 38,200 skierowano później o 177 dni, dla odcinka km 38,200 – 46,400 skierowano o 346 dni później, dla odcinka km 46,400 – 59,697 skierowano wniosek o jeden dzień później. Wojewoda żądał uzupełnień wniosków między innymi o aktualne dane właścicieli gruntów, były uwagi właścicieli nieruchomości objętych wnioskiem, stwierdzono nieaktualne dane ewidencyjne na trzech projektach podziału.

Wnioski o pozwolenie na budowę dla tych odcinków złożono po (odpowiednio) 61 dniach, 28 dniach, 169 dniach, oraz 64 dniach. Odpowiednio dla tych odcinków okres uzyskania pozwoleń na budowę wynosił: 286 dni, 176, dni, 263 dni, 220 dni. Wojewoda Dolnośląski żądał uzupełnień dokumentów, przy składaniu wniosków o pozwolenie na budowę. Uzupełnień dokumentów dokonywało wybrane Biuro Projektów (zgodnie z umową o wykonanie projektu i uzyskanie uzgodnień i decyzji administracyjnych). We wnioskach należało uzupełnić sprawy dotyczące czasowych zajęć, pozwoleń na budowę dróg prostopadłych. Ostateczna decyzja o pozwoleniu na budowę była zmieniona na odcinku S02 - Wrocław Mikołajów – Wrocław Popowice, w związku ze zmianą planu zagospodarowania terenu. Wszystkie pozwolenia na budowę pozyskano w okresie ważności decyzji środowiskowej. Termin ważności decyzji środowiskowej został wydłużony na wniosek Inwestora, z uwagi na etapowanie inwestycji.

(dowód akta kontroli T I, str. 1088, 1096, 1097, 1098-1100)

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie przeprowadziła kontrolę w ramach wykonania budżetu państwa w 2010 r. dotyczącą inwestycji finansowanej ze środków publicznych, pn. „Modernizacja linii kolejowej E 59 Wrocław Poznań (etap II) odcinek Wrocław – granica województwa dolnośląskiego” (P/10/114, LWA 4100-08-03/2011). W wystąpieniu między innymi zawarto następujące oceny „*Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia terminowość działań Spółki na etapie przygotowania Inwestycji do realizacji, czego efektem są opóźnienia w rozpoczynaniu robót budowlanych przy realizacji kolejnych zadań inwestycyjnych, natomiast pozytywnie ocenia sprawowanie nadzoru nad realizacją robót budowlanych prowadzonych w okresie objętym kontrolą. Jedną z głównych przyczyn zmian terminu realizacji inwestycji były opóźnienia w opracowywaniu dokumentacji projektowej i przetargowej dla tego zadania, która to dokumentacja miała być wykonana w ramach realizacji I etapu Inwestycji. Zgodnie z umową o zlecenie wykonania tej dokumentacji zawartą 22 września 2006 r., miała być ona przekazana Spółce w całości w 2007 r. Aneksami Nr 2 i 3 do umowy termin ten przesunięto kolejno na 22 stycznia a następnie na 22 listopada 2008 r., który to termin również nie został przez wykonawcę dokumentacji dotrzymany. W odniesieniu do dwóch odcinków linii kolejowej, które nie zostały jeszcze zmodernizowane, na podstawie*

postanowień ugody sądowej zawartej w dniu 24 listopada 2009 r., Spółka otrzymała w 2010 r. dokumentację projektową wykonawczą (odbioru tej dokumentacji dokonano w dniu 1 marca 2010 r.) oraz dokumentację przetargową dotyczącą podstawowych robót liniowych (odbior tej dokumentacji nastąpił w dniach 21 i 24 czerwca 2010 r.). Zgodnie z ugodą sądową zawartą w dniu 29 grudnia 2010 r. wykonawca dokumentacji zobowiązany został do dostarczenia w okresie od 31 maja do 30 czerwca 2011 r. całości pozostałej dokumentacji projektowej i przetargowej dla robót dotyczących modernizacji systemu zasilania elektroenergetycznego dla tej trasy. W efekcie Spółka nie uzyskała jeszcze, na dzień 23 lutego 2011 r., niezbędnych decyzji o pozwoleniu na budowę dla realizacji pozostałych robót podstawowych liniowych w ramach Inwestycji. W dniu 24 listopada 2010 r. złożony został do wojewody dolnośląskiego wniosek o wydanie pozwolenia na budowę w tym zakresie dla odcinka od Żmigrodu do granicy województwa dolnośląskiego; w dniu 13 grudnia 2010 r. - wniosek o wydanie pozwolenia na budowę dla odcinka od granic miasta Wrocławia do Skokowa. W przypadku odcinka linii kolejowej w granicach miasta Wrocławia, Spółka nie uzyskała jeszcze decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, o której mowa w art. 90 ust. 1 ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (wniosek o jej wydanie złożono do wojewody dolnośląskiego w dniu 25 października 2010 r.). Kompletu niezbędnych decyzji administracyjnych warunkujących rozpoczęcie robót budowlanych, Spółka nie uzyskała również w zakresie budowy układu zasilania elektroenergetycznego dla modernizowanej linii kolejowej na terenie województwa dolnośląskiego.

Według wyjaśnień Dyrektora Projektu przyczyną opóźnienia rozpoczęcia robót była również m.in. konieczność uzyskania przez Spółkę zmiany decyzji środowiskowej dla tego przedsięwzięcia, wydanej przez wojewodę dolnośląskiego w dniu 20 października 2006 r., z uwagi na jej zakwestionowanie przez Komisję Europejską. Decyzję taką Spółka uzyskała dopiero w dniu 16 lutego 2010 r., tj. po upływie półtora roku od daty złożenia wniosku w tej sprawie do wojewody (12 sierpnia 2008 r.) W odniesieniu do ww. wyjaśnień należy zauważyć, że poza okolicznościami niezależnymi od Spółki znaczną część tego okresu (tj. łącznie ok. 7 miesięcy) zajęło Spółce składanie uzupełnień, sprostowań i aktualizacji złożonego w tym zakresie wniosku.”

(dowód akta kontroli, T I str.1250 – 1260)

W związku z realizacją zadania pn. „Linia kolejowa nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec GP, odcinek Wrocław Świebodzki – Jelenia Góra (km 0,000 – 125,808), poz. 104 – Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław - Jelenia Góra, symbol B O-L-K-Z.”, CRI Region Śląski we Wrocławiu wystąpił i uzyskał dziewięć decyzji administracyjnych, w tym:

- dwie decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji (10 lutego 2012 r., 23 lipca 2012 r.),
- dwie decyzje lokalizacyjne (5 marca 2014 r., 3 marca 2015 r.),
- pięć pozwoleń na budowę (10 maja 2012 r., 21 stycznia 2013 r. – trzy decyzje, 23 maja 2014 r.).

W dwóch decyzjach administracyjnych o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji nr WOŚ.4210.80.2011.AM.10 z dnia 10 lutego 2012 r. oraz nr WOŚ.4210.14.2012.AMA.9 z dnia 23 lipca 2012 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu stwierdził, że brak jest potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa obiektu mostowego w km 63,205 na linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec na odcinku Wałbrzych Szczawienko – Świebodzice” oraz

zadania pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław - Jelenia Góra – modernizacja mostów stalowych na szlaku Smolec – Kąty Wrocławskie w km 17,217, 17,257, 17,365.” Wniosek, w przypadku pierwszej decyzji Inwestor złożył w dniu 2 listopada 2011 r. (wydano decyzję po 100 dniach), natomiast w przypadku drugiej decyzji wniosek został złożony w dniu 16 lutego 2012 r. (wydano decyzję po 161 dniach). Inwestor nie był wzywany do uzupełnienia złożonych wniosków o wydanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych inwestycji.

Odnośnie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przygotowanie niezbędnej dokumentacji powierzono firmom zewnętrznym. W przypadku zadania pn. „Przebudowa obiektu mostowego w km 63,205 na linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec na odcinku Wałbrzych Szczawienko – Świebodzice” umową w ramach projektu realizowanego w trybie „projektuj i buduj” z dnia 11 lipca 2011 r. prace te powierzono spółce jawnej. Umowa z tą spółką obowiązywała do dnia 14 czerwca 2012 r. (decyzja RDOŚ z dnia 10 lutego 2012 r.). W zakresie zadania pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław - Jelenia Góra – modernizacja mostów stalowych na szlaku Smolec – Kąty Wrocławskie w km 17,217, 17,257, 17,365” w drodze przetargu nieograniczonego wyłoniono Spółkę z o.o., z którą w dniu 24 listopada 2011 r. podpisano umowę na opracowanie dokumentacji projektowej ww. zadania obowiązującą do dnia 14 sierpnia 2012 r. Wniosek o wydanie decyzji złożono 16 lutego 2012 r. (decyzja RDOŚ z dnia 23 lipca 2012 r.).

Wojewoda Dolnośląski w dniu 5 marca 2014 r. (tj. po 75 dniach od złożenia wniosku) wydał decyzję Nr I-P-14/14 o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego dla zadania pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław - Jelenia Góra z infrastrukturą i zagospodarowaniem terenu w obrębie stacji kolejowej Jelenia Góra” na podstawie wniosku złożonego przez Inwestora w dniu 19 grudnia 2013 r. Kolejną decyzję lokalizacyjną Nr I-P-13/15 Wojewoda Dolnośląski wydał w dniu 3 marca 2015 r. (tj. po 63 dniach od złożenia wniosku) dla zadania pn. „Budowa zintegrowanego przystanku kolejowego Wałbrzych Śródmieście z infrastrukturą techniczną i zagospodarowaniem terenu w ramach inwestycji „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław - Jelenia Góra” – wniosek został złożony przez Inwestora PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w dniu 31 grudnia 2014 r. Inwestor nie był wzywany do uzupełnienia złożonych wniosków o ustalenie lokalizacji inwestycji.

W przedmiocie uzyskania decyzji lokalizacyjnych, sporządzenie niezbędnej dokumentacji powierzono firmom zewnętrznym. Dla sporządzenia dokumentacji projektowej dla zadania pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław - Jelenia Góra z infrastrukturą i zagospodarowaniem terenu w obrębie stacji kolejowej Jelenia Góra”, w formie przetargu nieograniczonego, wybrano firmę, z którą w dniu 26 września 2013 r. podpisano stosowną umowę, obowiązującą do dnia 11 kwietnia 2014 r. (wniosek złożono 19 grudnia 2012 r. – decyzja z dnia 5 marca 2014 r.). W przypadku opracowania dokumentacji projektowej dla decyzji lokalizacyjnej dla zadania pn. „Budowa zintegrowanego przystanku kolejowego Wałbrzych Śródmieście z infrastrukturą techniczną i zagospodarowaniem terenu w ramach inwestycji „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław - Jelenia Góra”, w drodze przetargu nieograniczonego wyłoniono firmę z Poznania. – umowa z dnia 18 czerwca 2014 r. obowiązująca do dnia 30 kwietnia 2015 r. W(wniosek o wydanie decyzji skierowano w dniu 31 grudnia 2014 r. – decyzja z dnia 3 marca 2015 r.).

Decyzją Nr I-K/Z/118/12 z dnia 25 kwietnia 2012 r. (tj. po 20 dniach od złożenia wniosku) wraz zaświadczeniem o ostateczności decyzji Wojewoda Dolnośląskiego z dnia 11 maja 2014 r., Wojewoda Dolnośląski zatwierdził projekt budowlany i udzielił pozwolenia na budowę dla inwestycji pn. „Przebudowa kolejowego obiektu mostowego w km 63,205 linii kolejowej nr 274 w ramach zadania „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec GP, odcinek Wrocław Świebodzki – Jelenia Góra”. Wniosek o pozwolenie na budowę Inwestor złożył w dniu 5 kwietnia 2012 r.

W odniesieniu do tego zadania prace realizowane były w trybie „projektuj i buduj”. Kierownictwo Projektu sprawował Wydział Realizacji Inwestycji CRI. Opracowanie projektu budowlanego odbyło się we wrześniu 2011 r., zaś uzgodnienia w Krajowym Ośrodku Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w dniu 14 grudnia 2011 r. Wniosek złożono 5 kwietnia 2012 r., zaś decyzję wydano 25 kwietnia 2012 r.

Trzema decyzjami Nr I-K/Z-19/13, Nr I-K/Z-20/13, Nr I-K/Z-21/13 z dnia 21 stycznia 2013 r. (tj. po 82 dniach od złożenia wniosku) Wojewoda Dolnośląski zatwierdził projekty budowlane i udzielił pozwoleń na budowę dla inwestycji w zakresie rozbiórki i budowy trzech mostów w km 17,217, km 17,257, km 17,365 w ramach zadania pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław - Jelenia Góra” – wnioski w sprawie uzyskania ww. decyzji zostały złożone przez Inwestora PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w dniu 31 października 2012 r.

W odniesieniu do tego zadania prace realizowane były w trybie „buduj”. Kierownictwo Projektu sprawował Wydział Realizacji Inwestycji CRI. SIWZ oraz PFU opracowano we wrześniu 2011 r. Ocenę zadania Zespół Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI) sporządził 1 grudnia 2011 r., opracowanie koncepcji programowej - w styczniu 2012 r. Uzgodnienia w Krajowym Ośrodku Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej przeprowadzono w dniu 17 września 2012 r. Projekt budowlany sporządzono w październiku 2012 r., zaś w dniu 31 października 2012 r. złożono wniosek, decyzję wydano 21 stycznia 2013 r.

W dniu 15 kwietnia 2014 r. (tj. po 95 dniach od złożenia wniosku) Wojewoda Dolnośląski w decyzji Nr I-K/139/14 zatwierdził projekt budowlany i udzielił pozwolenia na budowę dla inwestycji pn. „Przebudowa peronów, wiat peronowych oraz przejść pod torami na terenie stacji kolejowej Jelenia Góra” w ramach zadania pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław - Jelenia Góra” – wniosek został złożony przez Inwestora PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w dniu 17 lutego 2014 r.

W przypadku tego zadania prace realizowane były w trybie „buduj”. Kierownictwo Projektu sprawował Wydział Realizacji Inwestycji CRI. SIWZ oraz PFU opracowano w czerwcu 2013 r. Ocenę zadania Zespół Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI) sporządził 10 października 2013 r., opracowanie koncepcji programowej – w listopadzie 2013 r. Uzgodnienia w Krajowym Ośrodku Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej przeprowadzono 3 lutego 2014 r. oraz w lutym 2014 r. sporządzono projekt budowlany. W dniu 17 lutego 2014 r. złożono wniosek, decyzję wydano 15 kwietnia 2014 r.

Inwestor nie był wzywany do uzupełnienia złożonych wniosków o wydanie pozwolenia na budowę.

(dowód: akta kontroli str. TIII, 107-190)

W przypadku kontrolowanych trzech projektów⁸, dwa z nich wymagały uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w tym w jednym przypadku także pozwolenia na budowę.

Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia „Budowa połączenia kolejowego MPL »Katowice« z miastami, aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice” oraz nadaniu jej rygoru natychmiastowej wykonalności, został złożony do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach w dniu 15 września 2010 r., tj. prawie dwa miesiące po terminie określonym w harmonogramie rzeczowo-finansowym (etap VI umowy z dnia 29 września 2009 r. przewidywał uzyskanie decyzji do dnia 27 maja 2010 r.). Postępowanie zostało wszczęte w dniu 22 września 2010 r., zaś skala protestów⁹ spowodowała przekazanie w dniu 30 listopada 2011 r. sprawy do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, celem przedstawienia Krajowej Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko (dalej: KKOŚ) wniosku o wydanie przedmiotowej decyzji. Posiedzenia Zespołu roboczego, składającego się z członków KKOŚ odbyły się w dniach 18-19 marca 2012 r. Zespół KKOŚ uznał, że akta sprawy nie pozwalają na sformułowanie środowiskowych warunków realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie przedmiotowego połączenia kolejowego i zarekomendowała RDOŚ w Katowicach wezwanie Inwestora do uzupełnienia raportu. W następstwie stanowiska Zespołu KKOŚ, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Katowicach, wezwała w dniu 8 maja 2012 r. PKP PLK SA do uzupełnienia raportu. Zakres uzupełnień dotyczył m.in. przedstawienia i uwzględnienia w analizach wariantów przedsięwzięcia rozpatrywanych w ramach prac studialnych w Koncepcji¹⁰, przedstawienia wielokryterialnej analizy wariantowej lokalizacji inwestycji (warianty inwestycyjne) w raporcie o oddziaływaniu na środowisko z jasno sformułowanymi kryteriami, przyjętymi wagami oraz uzasadnieniem przyjęcia kryteriów wykluczających, przedstawienia po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy wariantów, zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 7 ustawy ooś, uzasadnienia wyboru proponowanego wariantu ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko. Zespół KKOŚ wskazał, że podstawowym błędem popełnionym na etapie planowania inwestycji był brak przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla „Koncepcji powiązań komunikacją kolejową MPL Katowice w Pyrzowicach z aglomeracją górnośląską”, tj. dokumentu o charakterze strategii, wyznaczającego ramy późniejszych przedsięwzięć. Zdaniem Zespołu KKOŚ, poddanie udziałowi społeczeństwa tak ważnego opracowania, przyczyniłoby się do zmniejszenia konfliktu społecznego na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia oraz byłoby spełnieniem obowiązujących w 2007 r. zapisów art. 40 ust 1 pkt 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska*.

Wykonawca do dnia odstąpienia (28 marca 2014 r.) od Umowy z dnia 29 września 2009 r. nie przedłożył do RDOŚ w Katowicach uzupełnionego Raportu w zakresie wynikającym z wezwania z dnia 8 maja 2012 r., pomimo iż PKP PLK SA w okresie od czerwca 2012 r. do grudnia 2013 r. wielokrotnie wzywała Wykonawcę do wykonania uzupełnień Raportu i przeprowadziła kontrole jego działań w tym zakresie. Według Wykonawcy, zakres uzupełnienia Raportu przewidziany

⁸ [1] „Budowa połączenia kolejowego MPL Katowice w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice-Pyrzowice – PRACE PRZYGOTOWAWCZE”, [2] „Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego”, [3] „Linia kolejowa nr 1 Warszawa Centralna - Katowice, odcinek Zawiercie-Katowice”.

⁹ 4,5 tys. uwag i wniosków społeczeństwa oraz organizacji społecznych kwestionujących m.in. zasadność realizacji przedsięwzięcia, wariantowanie inwestycji oraz jakość raportu o oddziaływaniu na środowisko, a także wnoszących o skierowanie sprawy do KKOŚ.

¹⁰ Z uwzględnieniem ich lokalizacji na mapach w stopniu szczegółowości adekwatnym do stadium analiz (w tym przebiegu budowanej autostrady A1 oraz przebudowanej drogi ekspresowej S1).

w wezwaniu RDOŚ wykraczał poza zakres przewidziany w Umowie, a w związku z tym Wykonawca oczekiwał zlecenia zamówienia dodatkowego na wykonanie dodatkowych analiz.

Według stanu na dzień 31 maja 2012 r. postępowanie w sprawie udzielenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizację przedsięwzięcia trwało 624 dni, zaś na dzień 28 marca 2014 r. tj. odstąpienia od Umowy z Wykonawcą - 1289 dni.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 212; 236; 1558-1559; 1879; 2308-2320; 2574; 2793)

Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia „Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego” został złożony do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach w dniu 31 lipca 2013 r., tj. ponad 6 miesięcy po terminie określonym w harmonogramie rzeczowo-finansowym (etap VII umowy z dnia 21 grudnia 2011 r. przewidywał złożenie wniosku do dnia 14 stycznia 2013 r.). Postępowanie zostało wszczęte w dniu 19 sierpnia 2013 r., przy czym obejmowało wystąpienie do Śląskiego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Katowicach, Małopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie oraz Opolskiego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Opolu o opinię, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Uzupełnienie do przedmiotowego Raportu, Wykonawca składał do RDOŚ w Katowicach oraz do RDOŚ w Opolu m.in. pismem z dnia 15 września 2014 r. oraz pismem z dnia 9 października 2014 r. W piśmie z dnia 27 listopada 2014 r., RDOŚ w Katowicach stwierdził konieczność uzupełnienia raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, zaś w dniu 12 maja 2015 r. ponowiono wezwanie. Według stanu na dzień 8 czerwca 2015 r. decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie została wydana. Z informacji uzyskanej z RDOŚ w Katowicach wynika, że do tego dnia, postępowanie nie zostało zakończone, zaś przyczyną był brak uzupełnienia raportu na wezwanie z dnia 27 listopada 2014 r. oraz z dnia 12 maja 2015 r.

Dyrektor Projektu wskazał, że wobec przedłużającego się postępowania RDOŚ w Katowicach dla wydania decyzji środowiskowej kompleksowo (łącznie dla wszystkich zadań częściowych KWK), podjęto działania mające na celu zmianę formuły pozyskiwania decyzji środowiskowych dla KWK, i tak:

- a) projekty częściowe zaplanowane do realizacji w pierwszej kolejności (rewitalizacja odcinka linii kolejowych Chybie-Nędza oraz odcinka linii kolejowej Będzin-Katowice Szopienice Południowe), zostały wyodrębnione do indywidualnego procedowania w sprawie OOŚ i pozyskania decyzji środowiskowej z wykorzystaniem opracowanej, w ramach Studium Wykonalności dla Katowickiego Węzła Kolejowego, dokumentacji środowiskowej,
- b) dla pozostałych projektów, planowanych do realizacji w dalszych latach nowej perspektywy finansowej modernizacji infrastruktury kolejowej, zostanie przeanalizowany po zasięgnięciu opinii prawnej i w procedurze wewnętrznej zostanie ustalony dalszy ryb postępowania dla sukcesywnego pozyskiwania decyzji środowiskowych, z wykorzystaniem opracowanej w ramach Studium Wykonalności KWK dokumentacji i z uwzględnieniem zmian zakresów rzeczowych projektów częściowych wynikających z upływu czasu i zmian w otoczeniu.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 109; 1699-1710; 1738-1744; 1749-1807; 2848-2854; 2856-2877)

Dyrektor Projektu wyjaśnił, że raport nie został uzupełniony, gdyż zgodnie z Umową z dnia 21 grudnia 2011 r., Wykonawca zobowiązany był do nadzorowania postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko i w sprawie wydania decyzji środowiskowej w okresie jednego roku od zakończenia prac studialnych, tj. do dnia 31 października 2014 r. Wezwanie RDOŚ w Katowicach z dnia 27 listopada 2014 r., do uzupełnienia dokumentacji, nastąpiło po tym okresie i po upływie 16 miesięcy od złożenia Raportu, a treść wezwania nie pozostaje w żadnym związku z przeprowadzonymi konsultacjami społecznymi. Przeprowadzenie konsultacji społecznych po upływie kilku miesięcy od złożenia Raportu wskazywało, że RDOŚ dokonał wcześniejszej weryfikacji formalno-prawnej złożonej dokumentacji z zachowaniem zasad wynikających z kpa. Jednocześnie wyjaśniono, że odpowiedzi na pismo RDOŚ z dnia 12 maja 2015 r. udzielono w piśmie z dnia 28 maja 2015 r., wskazując, iż aktualnie trwają prace dotyczące ustalenia ostatecznego zakresu projektów kolejowych do realizacji w ramach nowej unijnej perspektywy finansowej 2014-2020 na terenie województwa śląskiego, które były objęte Studium Wykonalności i przedmiotowym raportem oddziaływania na środowisko. Wskazano, że w tym aspekcie analizowana jest również sprawa sposobu dalszego procedowania wniosku o wydanie decyzji środowiskowych dla poszczególnych zadań tego zamierzenia inwestycyjnego, zaś ostateczne stanowisko w tej sprawie znane będzie w przeciągu ok. dwóch miesięcy. Dyrektor Projektu wskazał ponadto, że wobec przedłużającego się postępowania RDOŚ w Katowicach dla wydania decyzji środowiskowej kompleksowo (łącznie dla wszystkich zadań cząstkowych KWK), podjęto działania mające na celu zmianę formuły pozyskiwania decyzji środowiskowych dla KWK.

(dowód: akta kontroli T II str. 2850-2877)

2.4. Przejęcie wywłaszczonych nieruchomości w celu przekazania placu budowy wykonawcy

Opis stanu
faktycznego

Linia kolejowa Wrocław - Poznań na odcinku Wrocław – granica województwa dolnośląskiego realizowana była w szlaku linii kolejowej istniejącej od 1853 r. Terminy, w których faktycznie przejmowano nieruchomości, nie wstrzymywały realizacji inwestycji. Terminy, w których nabywano, przejmowano nieruchomości - nie były barierą sprawnej realizacji inwestycji.

(dowód akta kontroli T I, str. 1088, 1096, 1098- 1100)

Realizacja badanych projektów inwestycyjnych na linii kolejowej nr 274 nie obejmowała przejęcia wywłaszczonych nieruchomości.

(dowód: akta kontroli str. TIII, 75-103)

W przypadku kontrolowanych trzech projektów¹¹, w odniesieniu do jednego badanego przedsięwzięcia¹², na etapie realizacji umowy z dnia 29 września 2009 r. wystąpiły problemy administracyjno-prawne związane z ustaleniem właścicieli gruntów, uzyskaniem zgody na wejście w teren na skutek protestów społecznych. Wstępna analiza sporządzonego wykazu działek wskazywała na bardzo dużą ilość działek o nieuregulowanym stanie prawnym, na terenie istniejącej linii kolejowej (ok.200) oraz działek do podziału i wykupu na terenie nowoprojektowanej części linii kolejowej (ok.800). Wskazano również na brak regulacji stanu prawnego nieruchomości będących we władaniu PKP SA dla odcinka modernizowanej linii

¹¹ [1] „Budowa połączenia kolejowego MPL Katowice w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice-Pyrzowice – PRACE PRZYGOTOWAWCZE”, [2] „Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego”, [3] „Linia kolejowa nr 1 Warszawa Centralna -Katowice, odcinek Zawiercie-Katowice”.

¹² [1] „Budowa połączenia kolejowego MPL Katowice w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice-Pyrzowice – PRACE PRZYGOTOWAWCZE”.

kolejowej. Ostatecznie, w związku z odstąpieniem od Umowy, prace nie zostały zakończone, co niewątpliwie wskazuje na nieskuteczne działania inwestora.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 2574; 2818-2819)

2.5. Zawieranie umów z Konsultantami i przejmowanie przez nich obowiązków.

Opis stanu
faktycznego

Decyzją nr 01/2008 Prezesa Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., z dnia 9 stycznia 2008 r. powołany został Zespół Komisji Oceny Projektów Inwestycyjnych (KOPI) do oceny rozwiązań projektowych modernizowanych linii kolejowych w Centrali i w Oddziałach Regionalnych PKP PLK S.A. Do Decyzji został załączony Regulamin, określający zadania i tryb pracy KOPI. Decyzja nr 01/2008 była następnie uzupełniana decyzjami: nr 14/2008 z dnia 22 lutego 2008 r. i 17/2009 z dnia 27 lutego 2009 r. Decyzją nr 16/2008 z dnia 14 marca 2008 r. Dyrektor Oddziału Regionalnego we Wrocławiu powołał Komisję Oceny Projektów Inwestycyjnych (dalej: KOPI). Decyzją nr 11/2010 z dnia 25 marca 2010 r., Prezes PKP PLK S.A. uchylił Decyzję nr 01/2008 i Decyzją nr 12/2010 z dnia 25 marca 2010 r. wprowadził Ramowy Regulamin Zespołów Oceny Projektów Inwestycyjnych (dalej: ZOPI). Zespół KOPI i ZOPI przy Projekcie „Modernizacja linii kolejowej E59 Wrocław – Poznań Etap I odcinek Wrocław – Rawicz” pracował w latach 2008 – 2010. W wyniku weryfikacji stwierdzono dużo błędów w projekcie. Błędy były usuwane na bieżąco przez wybrane Biuro Projektów. W okresie realizacyjnym również zidentyfikowano błędy w dokumentacji. Były usuwane w trybie rękojmi. Osoby odbierające dokumentację posiadały wykształcenie wyższe (Dyrektor Projektu i Kierownik Kontraktu), oraz doświadczenie zawodowe, natomiast nie posiadali uprawnień do sprawdzenia dokumentacji geotechnicznej i geologiczno-inżynierskiej.

(dowód akta kontroli T I, str. 1088, 1096, 1098- 1100)

Badane projekty, zarówno w odniesieniu do modernizacji linii kolejowej 274, jak i pozostałych zadań¹³ nie przewidywały zawarcia umów z Konsultantami.

(dowód: akta kontroli str. TIII, 191-193)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w badanym obszarze.

3. Ocena realizacji zadań inwestycyjnych w zakresie prawidłowości i terminowości, w szczególności przy projektach współfinansowanych ze środków UE

3.1. Stan zaawansowania inwestycji

Opis stanu
faktycznego

Długość odcinka linii kolejowej nr 271 zaplanowana do realizacji w WPIK do 2015 r. to 116,0 km. Przekazano od dnia 31.12.2014 r. odcinek długości 111,02 km, w roku 2015 był planowany do przekazania odcinek długości 4,990 km. Długość wszystkich torów głównych zasadniczych oraz stacyjnych, zaplanowana w WPIK do 2013 r. wynosiła 106,7 km. Zaplanowana do wykonania do 2015 r. długość odcinka to 142,8 km. Zrealizowano do dnia 31 grudnia 2014 r. odcinek długości 133,57 km,

¹³ [1] „Budowa połączenia kolejowego MPL Katowice w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice-Pyrzowice – PRACE PRZYGOTOWAWCZE”, [2] „Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego”, [3] „Linia kolejowa nr 1 Warszawa Centralna -Katowice, odcinek Zawiercie-Katowice”.

pozostało do przekazania w 2015 r. 9,230 km. Długość sieci trakcyjnej zaplanowana do realizacji w WPIK do 2013 r. wynosiła 106,7 km, zaplanowana w WPIK do 2015 r. - 142,8km. Zrealizowano do dnia 31 grudnia 2014 r. odcinek długości 132,990 km. Do wykonania w 2015 r. pozostało 9,810 km. Liczba obiektów inżynierskich zaplanowana w WPIK do 2013 r. wynosiła 33 szt., zaplanowana w WPIK do 2015 r. - 70 szt., przekazana do dnia 31 grudnia 2014 r. - 51 sztuk, do przekazania w 2015 r. - 19 szt. Zaplanowana do wykonania w WPIK do 2013 r. oraz do 2015 r. liczba peronów to 23. Liczba peronów przekazana do 31 grudnia 2014 r. wynosiła 19 szt. Liczba peronów do przekazania w 2015 r. - 4 szt. Liczba podstawic trakcyjnych zaplanowanych w WPIK do 2013 r. - 5 szt., liczba podstawic trakcyjnych zaplanowanych w WPIK do 2015 r. - 5. Liczba wykonanych ekranów akustycznych zaplanowana w WPIK do 2015 r. wynosiła 14,970 m ekranów, do końca 2014 r. nie przekazano żadnego, zatem do przekazania w 2015 r. pozostało 14,970 m ekranów. Stopień realizacji robót budowlanych podstawowych liniowych na odcinku Wrocław Grabiszyn – Skokowa oraz Żmigród – granica województwa w poszczególnych latach wynosił: w 2011 r. – 7%, w 2012 r. - 18%, w 2013 r. - 24%, w 2014 r. - 30%, do 30.04.2015 r. - 6%. oraz 85 % od początku budowy. Postanowienia zawartych umów o wykonanie poszczególnych robót zapewniają zakończenie do końca 2015 r. zaplanowanych na 2015 r. prac.

(dowód akta kontroli T I, str. 28-29, 496-498)

W związku z realizacją inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec GP, na odcinku Wrocław Świebodzki – Jelenia Góra (km 0,000 – 125,808)” długość torów objętych przebudową zaplanowana w WPIK do roku 2013 wynosiła 115,7 km, zaplanowana do 2015 r. długość odcinka linii kolejowej to łącznie 142,7 km (tj. 27 km torów w 2015 r.). Przekazano do dnia 30 czerwca 2015 r. odcinek łącznej długości 130,27 km. Długość torów planowanych do przekazania w 2015 r. to 15,87 km (zadanie przewiduje się wykonać w zaplanowanym terminie), zaś planowanych do przekazania po 2015 r. - 7,45 km. Długość sieci trakcyjnej zaplanowana w WPIK do 2013 r. wynosiła 38,2 km, zaplanowana w WPIK do 2015 r. to łącznie 57,7 km (w tym 19,5 km w 2015 r.). Do dnia 30 czerwca 2015 r. przekazano 100% planowanej sieci trakcyjnej (57,7 km). Liczba obiektów inżynierskich zaplanowana do realizacji w WPIK do 2013 r. wynosiła 82 sztuki, zaplanowana w WPIK do 2015 r. - 120 sztuk. Przekazana do dnia 30 czerwca 2015 r. liczba obiektów inżynierskich to 110 sztuk, do przekazania w 2015 r. pozostało 10 sztuk (zadanie przewiduje się wykonać w zaplanowanym terminie). Zaplanowana do modernizacji w WPIK do 2013 r. liczba peronów to 8 sztuk, zaplanowana w WPIK do 2015 r. liczba peronów wynosiła 20 sztuk (w tym 12 do realizacji w 2015 r.). Liczba peronów przekazana do 30 czerwca 2015 r. wynosiła 18 sztuk. Liczba peronów do przekazania w 2015 r. - 2 sztuki. Zadanie to przewiduje się do wykonania w zaplanowanym terminie.

Liczba skrzyżowań dwupoziomowych zaplanowanych do realizacji w WPIK do roku 2013 wynosiła 71 szt., natomiast zaplanowanych w WPIK do 2015 r. łącznie 86 (w tym w 2015 r. - 15 szt.). Do dnia 30 czerwca 2015 r. przekazano do eksploatacji 80 szt. skrzyżowań dwupoziomowych i do końca 2015 r. planowanych jest przekazanie sześć skrzyżowań. Zadanie to przewiduje się do wykonania również w zaplanowanym terminie.

(dowód: akta kontroli str. TIII, 194-196)

Stan zaawansowania zadania pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław - Jelenia Góra - modernizacja nawierzchni kolejowej wraz z robotami towarzyszącymi, p.odg Smolec, tor nr 1 szlak Smolec - Kąty Wrocławskie, tor nr 1 szlak Kąty Wrocławskie - Mietków oraz tor nr 3 w stacji

Boguszków Gorce Zachód”, określono na dzień 30 października 2015 r. na poziomie 67% (rzeczowe) oraz 65% (finansowe). W odniesieniu do zadanie pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław - Jelenia Góra - modernizacja nawierzchni kolejowej wraz z robotami towarzyszącymi, tor nr 1 i 2 szlak Wojanów - Jelenia Góra oraz tor nr 1 i 3 w stacji Wojanów”, stan zaawansowania prac określono na poziomie 94% (rzeczowe) oraz 92% (finansowe).

(dowód: akta kontroli str. TIII, 197-200)

Przedsięwzięcie „Linia kolejowa nr 1 Warszawa Centralna - Katowice, odcinek Zawiercie-Katowice” zostało zrealizowane w 100%. Zakres rzeczowy realizowany był w ramach czterech odrębnych umów i obejmował: [1] modernizację układu torowego wraz z urządzeniami srk (systemu sterowania ruchem kolejowym) w stacji Dąbrowa Górnicza, modernizację rozjazdów w torze 1 w stacji Katowice oraz zabudowę urządzeń EOR w stacji Będzin, [2] antykorozyjne zabezpieczenie wiaduktu kolejowego w stacji Sosnowiec Górny, [3] przebudowę urządzeń srk na szlaku Zawiercie-Łzy ŁA oraz na stacji Łazy, [4] przebudowę sieci trakcyjnej na szlaku Dąbrowa Górnicza-Będzin.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 585-605; 722-756; 856-876; 948; 958-979; 1059-1060; 1064-1084; 1201)

Realizowane w ramach przedsięwzięcia „Modernizacja i rozbudowa Katowickiego Węzła Kolejowego” zadanie polegające na wykonaniu dokumentacji dotyczącej Studium Wykonalności, zostało wykonane w 100%. Zawarta umowa określała zakres rzeczowy zadania w podziale na dziewięć etapów i zadań szczegółowych, w tym dotyczących opracowania Studium Wykonalności (analizy społeczno-gospodarcze i analizy rynku usług transportowych, analizy ruchowo-marketingowe wariantów modernizacyjnych, analiza stanu istniejącego infrastruktury kolejowej, analizy techniczne wariantów modernizacji Katowickiego Węzła Kolejowego, wraz z oszacowaniem kosztów, analiza środowiskowa, analiza prawna i instytucjonalna, analiza kosztów i korzyści (CBA) i wybór opcji i wariantu modernizacyjnego, uszczegółowienie analiz dla wybranej opcji i wariantu modernizacji KWK, opracowanie opisu przedmiotu zamówienia będącego elementem SIWZ), raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz wniosku o wydanie decyzji środowiskowej, rezultatów studium wykonalności wraz z analizą kosztów i korzyści dla każdego zdefiniowanego odcinka realizacyjnego.

Zamawiający wymagał, aby w ramach Studium Wykonalności przeanalizowane zostało, co najmniej pięć wariantów inwestycyjnych, stanowiących grupy powiązanych ze sobą projektów częściowych modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego. Miały to być odrębne technicznie i finansowo niezależne przedsięwzięcia inwestycyjne, cechujące się własną efektywnością. W wyniku przeprowadzonych we Wstępnym Studium Wykonalności analiz zaproponowano 19 projektów częściowych¹⁴, w tym Modernizację linii 182 na odcinku Tarnowskie Góry-Zawiercie. Projekt ten miał być połączony z projektem budowy połączenia kolejowego lotniska w Pyrzowicach z Katowicami. Zakres projektu obejmował odbudowę linii 182 na odcinku Tarnowskie Góry-Mierzęcice

¹⁴ 1.Modernizacja odcinka Zawiercie-Katowice Szopienice Południowe na ciągu E65, 2.Modernizacja odcinka Katowice Ligota-Chybie-Zebrzydowice na ciągu E65, 3.Modernizacja odcinka Sosnowiec Jęzor-Gliwice na ciągu E30 wraz ze stacjami Katowice i Katowice Ligota, 4.Modernizacja odcinka Gliwice-Kędzierzyn Koźle na ciągu E30, 5.Modernizacja odcinka Tarnowskie Góry-Chybie na ciągu C-E65, 6.Modernizacja odcinka Katowice Ligota-Rybnik linii kolejowej nr 140, 7.Modernizacja linii kolejowej nr 62 w obrębie KWK, 8.Modernizacja odcinków linii kolejowych tworzących północną obwodnicę towarową, 9. Modernizacja odcinków linii kolejowych tworzących wschodnią obwodnicę towarową, 10.Modernizacja odcinków linii kolejowych tworzących południową obwodnicę towarową, 11.Modernizacja linii towarowej ROW, 12.Modernizacja linii 182 na odcinku Tarnowskie Góry-Zawiercie, 13.Budowa linii kolejowej Siemianowice Śląskie -Katowice, 14.Projekt przebiegu linii dużych prędkości przez KWK, 15.System Informacji pasażerskiej, 16.Monitoring na stacjach i przystankach kolejowych, 17.System sterowania ruchem kolejowym na terenie KWK, 18.Modernizacja zaplecza technicznego (stacje postojowe), 19.Budowa nowych przystanków osobowych.

Zawierciańskie - Zawiercie. Odbudowana linia 182 miała obsługiwać regionalne przewozy pasażerskie z kierunku Częstochowy i Zawiercia do portu lotniczego w Pyrzowicach i dalej do Katowic. Preferowany przez Zamawiającego zakres prac obejmował przebieg od stacji Chorzów Batory poprzez stację Chorzów Stary po istniejącej infrastrukturze kolejowej przewidzianej do modernizacji. Na odcinku Chorzów Stary-Bytom odgałęziać się miał nowobudowany odcinek linii kolejowej do MPL w Pyrzowicach.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 41; 1473-1528)

„Budowa połączenia kolejowego MPL »Katowice« w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice” – zakres rzeczowy obejmował: wykonanie map do realizacji umowy i dokumentów do podziału nieruchomości, wykonanie badań geotechnicznych i geologicznych, opracowanie prognoz społeczno-gospodarczych i analiz marketingowych, trasowanie linii, ustalenie zakresu robót oraz wybór opcji, opracowanie raportu o oddziaływaniu na środowisko, uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zgody na realizację przedsięwzięcia, przygotowanie wniosku o uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, zakończenie opracowania Studium Wykonalności, opracowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej wraz z kompletem uzgodnień, przygotowanie dokumentacji przetargowej w zakresie umożliwiającym wybór Wykonawcy robót budowlanych, przygotowanie kompletu danych i załączników do wniosku o dofinansowanie robót budowlanych. Zaplanowany w 15 etapach zakres rzeczowy zadania nie został zrealizowany w zakresie przewidzianym w harmonogramie rzeczowo-finansowym. Do dnia 28 marca 2014 r., tj. odstąpienia od realizacji umowy z dnia 29 września 2009 r., Wykonawca przedłożył faktury objęte siedmioma etapami i zadaniami szczegółowymi, za które należna Wykonawcy cena 35 111,7 tys. zł stanowiła 67,5 % wartości netto zamówienia (52018,2 tys. zł).

(dowód: akta kontroli, TII, str. 133-242)

3.2. Terminowość rozpoczęcia robót budowlano-montażowych

Opis stanu
faktycznego

W przypadku inwestycji dotyczącej linii kolejowej 271, w dniu 27 czerwca 2011 r. Inwestor przekazał teren budowy pod zadanie (pozwolenie nr I-K/O/178/11 z dnia 24 czerwca 2011 r.) Przebudowa linii kolejowej E 59 Wrocław -Poznań na odcinku Żmigród- granica województwa dolnośląskiego, od km 46,400 do km 59,697. W dniu 20 lipca 2011 r. przekazano teren budowy pod zadanie (pozwolenie nr I-K/O/188/11 z dnia 4 lipca 2011 r.) Przebudowa linii kolejowej E 59 Wrocław - Poznań na odcinku granica miasta Wrocław -Skokowa, od km 15,120 do km 38,800. W dniu 19 czerwca 2012 r. przekazano teren budowy pod zadanie (pozwolenie nr I-K/O/135/12 z dnia 27 kwietnia 2012 r.) Przebudowa linii kolejowej E 59 Wrocław - Poznań na odcinku Wrocław Grabiszyn - granica miasta Wrocławia, od km 1,700 do km 15,120. W dniu 12 lipca 2012 r. przekazano teren budowy pod zadanie (pozwolenie nr I-K/O/136/12 z dnia 27 kwietnia 2012 r.) Przebudowa linii kolejowej E 59 Wrocław - Poznań na odcinku st. Skowa - st. Żmigród, od km 38,200 do km 46,400. W dniu 12 lipca 2012 r. przekazano teren budowy pod zadanie (pozwolenie nr I-K/O/193/12 z dnia 15 czerwca 2012 r.) Budowy i przebudowy dróg kołowych oraz wykonania innych robót budowlanych wynikających z przebudowy linii kolejowej E -59 Wrocław - Poznań na odcinku Wrocław- granica województwa dolnośląskiego, od km 15,120 do km 59,697.

(dowód akta kontroli T I, str. 13)

Zgłoszono rozpoczęcie robót z dniem 4 lipca 2011 r. w ramach pozwolenia nr I-K/O/178/11 z dnia 24 czerwca 2011 r. dla „Przebudowy linii kolejowej E 59 Wrocław

- Poznań na odcinku Żmigród- granica województwa dolnośląskiego, od km 46,400 do km 59,697". Zgłoszono rozpoczęcie robót z dniem 1 sierpnia 2011 r. w ramach pozwolenia nr I-K/O/188/11 z dnia 4 lipca 2011 r. dla „Przebudowy linii kolejowej E 59 Wrocław - Poznań na odcinku granica miasta Wrocław-Skokowa, od km 15,120 do km 38,800". Zgłoszono rozpoczęcie robót z dniem 14 czerwca 2012 r. w ramach pozwolenia nr I-K/O/135/12 z dnia 27 kwietnia 2012 r. dla „Przebudowy linii kolejowej E 59 Wrocław - Poznań na odcinku Wrocław Grabiszyn - granica miasta Wrocławia, od km 1,700 do km 15,120". Zgłoszono rozpoczęcie robót z dniem 9 lipca 2012 r. w ramach pozwolenia nr I-K/O/136/12 z dnia 27 kwietnia 2012 r. dla „Przebudowy linii kolejowej E 59 Wrocław - Poznań na odcinku st. Skowa - st. Żmigród, od km 38,200 do km 46,400". Zgłoszono rozpoczęcie robót z dniem 5 lipca 2012 r. w ramach pozwolenia na budowę nr I-K/O/193/12 z dnia 15 czerwca 2012 r. dla „Budowy i przebudowy dróg kołowych oraz wykonania innych robót budowlanych wynikających z przebudowy linii kolejowej E -59 Wrocław - Poznań na odcinku Wrocław- granica województwa dolnośląskiego, od km 15,120 do km 59,697."

(dowód akta kontroli T I, str. 13, 14)

Na podstawie protokołów przekazania placu budowy i dokumentacji dotyczącej rozpoczęcia prac (zgłoszenia rozpoczęcia robót) stwierdzono, że w odniesieniu do aktualnie realizowanych zadań w zakresie modernizacji linii kolejowej 274 (cztery realizowane umów o wykonawstwo robót) przekazanie placów budowy i rozpoczęcie prac odbywało się zgodnie z harmonogramami określonymi w zawartych umowach.

(dowód: akta kontroli str. TIII, 197-200, 201-213)

W przypadku dwóch przedsięwzięć inwestycyjnych¹⁵, opóźnienie wystąpiło na etapie procedury przetargowej i skutkowało opóźnieniem, w stosunku do założonego terminu, w podpisaniu umowy z Wykonawcą. Przetarg na wybór wykonawcy zamówienia „Wykonanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej dla zadania Budowa połączenia kolejowego MPL »Katowice« w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice, został ogłoszony w dniu 29 maja 2008 r. Umowa z Wykonawcą została zawarta dopiero w dniu 29 września 2009 r. Przyczyną przedłużenia procedury przetargowej były odwołania do Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych oraz skierowanie skargi do Sądu Okręgowego.

Termin rozpoczęcia realizacji projektu okazał się niekorzystny, gdyż wystąpił problem z opracowaniem raportu oceny oddziaływania na środowisko (Etap V), który zgodnie z wytycznymi Ministerstwa Rozwoju Regionalnego wymaga przeprowadzenia pełnej inwentaryzacji przyrodniczej w sezonie wegetacyjnym, która nie była możliwa do przeprowadzenia w okresie od rozpoczęcia projektu, tj. 30 września 2009 r. do umownego przekazania Raportu OOS tj. 26 lutego 2010 r. Przeprowadzenie inwentaryzacji w okresie zimowym skutkowałoby tym, że raport o uwarunkowaniach środowiskowych nie zostałby zaakceptowany przez organ wydający decyzję, tj. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. W konsekwencji opóźnienia w zawarciu oraz realizacji Umowy z dnia 29 września 2009 r., nie rozpoczęto planowanych na 2010 r. robót budowlanych.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 178; 2573; 2812)

Przetarg na wybór wykonawcy zamówienia na wykonanie Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego, został ogłoszony w dniu 23 maja 2011 r. W dniu 31 sierpnia 2011 r. uczestników postępowania zawiadomiono o wyborze najkorzystniejszej oferty. Umowa z Wykonawcą została zawarta dopiero w dniu 21 grudnia 2011 r. Przyczyną przedłużenia procedury

¹⁵ [1]Budowa połączenia kolejowego MPL Katowice w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice-Pyrzowice – prace przygotowawcze; [2]Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego".

przetargowej i braku podpisania umowy w sierpniu 2011 r. było odwołanie jednego z oferentów do KIO. Podpisanie umowy w dniu 21 grudnia 2011 r. spowodowało, że przyjęty w harmonogramie rzeczowo-finansowym czas jej realizacji wykraczał poza termin kwalifikowalności wydatków (zakończenie prac określono na dzień 15 marca 2013 r.). Wniosek z dnia 30 sierpnia 2012 r. o wydłużenie terminu realizacji projektu z 31 grudnia 2012 r. do 31 maja 2013 r. został w dniu 13 grudnia 2012 r. negatywnie rozpatrzony przez Komisję Europejską. W związku z brakiem akceptacji przez Komisję Europejską modyfikacji Decyzji KE dotyczącej przedłużenia okresu kwalifikowalności wydatków, koszty etapów VII, VIII i IX, a także VI (z powodu jego nieodebrania do 31 grudnia 2012 r.) stanowiły koszty niekwalifikowane projektu w kwocie 447,9 tys. euro netto.

Zgodnie z § 6 ust. 4 Uchwały nr 628/2010 Zarządu PKP PLK SA z dnia 22 listopada 2010 r. Zarząd uchwalił, że okres realizacji zamówienia wynosi 660 dni nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2012 r. Umowa została zawarta w dniu 21 grudnia 2011 r., a jej podpisanie nie zapewniało realizacji trzech jej etapów (etapu VII, VIII i IX) w okresie kwalifikowalności wydatków do dofinansowania (do 31 grudnia 2012 r.), przewidzianego decyzją Komisji Europejskiej z dnia 7 kwietnia 2011 r. Termin wykonania etapu VII (Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz wniosek o wydanie decyzji środowiskowej) określono na dzień 14 stycznia 2013 r., etapu VIII (Uszczegółowienie analiz dla wybranej opcji i wariantu modernizacji Katowickiego Węzła Kolejowego) na dzień 13 lutego 2013 r., zaś etapu IX (Rezultaty studium wykonalności wraz z analizą kosztów i korzyści dla każdego zdefiniowanego odcinka realizacyjnego) na dzień 15 marca 2013 r.

Łączna wartość etapów VII-IX stanowiła kwotę 358,3 tys. euro netto, tj. 32,0% wartości Umowy (1.119,7 tys. euro). Według stanu na dzień 31 grudnia 2012 r. wydatkowano 671,8 tys. euro netto, z czego 335,9 tys. euro sfinansowano ze środków TEN-T, 299,8 tys. euro ze środków budżetu państwa, a 36,1 tys. euro ze środków własnych. Wykonanie Etapu VI (Analiza kosztów i korzyści (CBA) i wybór wariantu, analiza prawna i instytucjonalna) o wartości 89,6 tys. euro netto przyjęto w dniu 10 kwietnia 2013 r., tj. ponad 5 miesięcy po terminie określonym w umowie (26 października 2012 r.).

(dowód: akta kontroli, TII, str. 109; 116-117; 178; 1312; 2573; 2811-2812; 2903-2914; 2920-2921)

Ustalone
nieprawidłowości

W przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Centrum Realizacji Inwestycji Oddział Południowy nie zgłosiło do Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego, zamiaru wykonania w 2013 r. robót budowlanych polegających na przebudowie sieci trakcyjnej na szlaku Dąbrowa Górnicza – Będzin, co stało w sprzeczności z postanowieniami art. 30 ust. 1 pkt 2. ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – *Prawo budowlane*¹⁶ (dalej: „ustawa – *Prawo budowlane*”).

W dniu 15 maja 2013 r. PKP PLK S.A. reprezentowana przez Dyrektora i Zastępcę Dyrektora Oddziału Południowego zleciła w umowie nr 90/104/0007/13/Z/I wykonanie przebudowy sieci trakcyjnej na szlaku Dąbrowa Górnicza – Będzin. Zgodnie z Programem funkcjonalno-użytkowym, stanowiącym załącznik nr 2 do przedmiotowej umowy, zakres rzeczowy robót obejmował przebudowę sieci trakcyjnej na odcinku Dąbrowa Górnicza – Będzin od km 300,476 do km 305,775 w torze 1, od km 300,476 do km 305,031 w torze nr 2 oraz nad przejściami rozjazdowymi nr 34/35 i 38/42 w stacji Dąbrowa Górnicza oraz nr 9/10 w stacji Będzin. Wykonanie robót zostało zgłoszone przez Wykonawcę do odbioru końcowego w dniu 28 listopada 2013 r.

¹⁶ Dz. U. z 2013 r. poz.1409 ze zm.

Centrum Realizacji Inwestycji Oddział Południowy nie zgłosiło zamiaru wykonania przedmiotowych robót do Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego, co stało w sprzeczności z postanowieniami art. 30 ust. 1 pkt 2 ustawy – *Prawo budowlane*. Zgodnie z tym przepisem, zgłoszenia właściwemu organowi wymagało wykonywanie robót budowlanych, o których mowa w art. 29 ust. 2 pkt 12, tj. przebudowa urządzeń kolejowych.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 856-876; 882-923; 936)

Z informacji uzyskanej od Wojewody Śląskiego wynika, że w zasobach z 2013 roku nie odnaleziono zgłoszenia dla przebudowy sieci trakcyjnej na odcinku Dąbrowa Górnicza1; Będzin od km 300,476 do km 305,775 w torze 1 oraz od km 300,476 do km 305,031 w torze nr 2 oraz nad przejściami rozjazdowymi nr 34/35 i 38/42 w stacji Dąbrowa Górnicza i nr 9/10 w stacji Będzin.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 2825-2826)

Ówczesny z-ca dyrektora Oddziału Południowego wyjaśnił, że roboty były prowadzone na działkach, w odniesieniu, do których to działek dokonano zgłoszenia w 2012 r. i w 2013 r. Realizacja działań inwestycyjnych, których celem było usunięcie ograniczeń technicznych w infrastrukturze linii kolejowej nr 1 na odcinku od Zawiercia do stacji Katowice, skutkujących miejscowymi ograniczeniami prędkości, z uwzględnieniem dostępnych środków finansowych, odbywała się w dwóch kolejnych latach. W pierwszym kroku działań poprawiono te elementy drogi kolejowej, które ze względu na stan techniczny lub obowiązujące przepisy ograniczały miejscowo prędkości (rozjazdy krzyżowe w torach zasadniczych, wymiana zużytych elementów nawierzchni kolejowej i urządzeń przytorowych, ewentualne „krótkie” krzywe przejściowe, zmodernizowano urządzenia srk na stacji Dąbrowa Górnicza itp.). W drugim kroku działań (2013 r.) dokonano uelastycznienia sieci trakcyjnej i zwiększono naciągi w sieci trakcyjnej typu YwsC120-2C na szlaku Dąbrowa Górnicza-Będzin co dało efekt podniesienia prędkości jazdy pociągów, przebudowano wannoadę liniową srk w torze nr 2 pomiędzy Zawierciem a Łazami, wyeliminowano niektóre urządzenia mechaniczne sterowania ruchem kolejowym na stacji Łazy uczestniczące w prowadzeniu ruchu po torach zasadniczych linii nr 1.

Ponieważ ważność zgłoszenia wynosi dwa lata, Wykonawca robót trakcyjnych miał prawo posiłkować się obydwoma ważnymi zgłoszeniami. Po zweryfikowaniu całego obszaru działań rewitalizacyjnych na linii nr 1 na odcinku od Zawiercia do Katowic, właściwy organ nie wniósł sprzeciwu na rozpoczęcie robót.

NIK nie może uznać powyższych wyjaśnień, ponieważ wskazane zgłoszenia dotyczyły innych zadań i obejmowały inny zakres robót. Zgłoszenie nr IRO3R11-0702/1/12 z dnia 1 czerwca 2012 r. dotyczyło przedsięwzięcia inwestycyjnego „Modernizacja układu torowego wraz z urządzeniami srk w stacji Dąbrowa Górnicza, modernizacja rozjazdów w torze nr 1 w stacji Katowice oraz zabudowa urządzeń EOR w stacji Będzin”.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 576-583; 585-659; 949-957; 2005-2007)

3.3. Terminowość przebiegu robót budowlano-montażowych

Opis stanu
faktycznego

W związku z realizacją inwestycji modernizacja linii kolejowej 271 Wrocław –Poznań w 2015 r. planowano wykonanie: [1] 4,990 km linii kolejowych, [2] 9,230 km torów, [3] 9,810 km sieci trakcyjnej, [4] 19 obiektów inżynierskich, [5] cztery perony, [6] pięć podstacji trakcyjnych, [7] 14,970 m ekranów akustycznych. Pozostały do wykonania prace na odcinkach: [1] S01 p. odg. Wrocław Grabiszyn km 1+700 - 2+750, roboty ziemne, mury oporowe, wiadukt, kontener techniczny, sieć trakcyjna oraz ekrany akustyczne; [2] S02 Wrocław Mikołajów – Wrocław Popowice km 2+750 - 6+100, sieć trakcyjna, roboty elektroenergetyczne, przejście pod torami stacja

Mikołajów, prace związane z wiaduktami nad ulicami Legnicką, Starograniczną i Starogroblową; [3] S03 Wrocław Osobowice km 9+000 – 10+600 Przejście w km 9+668: roboty elektroenergetyczne - w trakcie realizacji; [4] S05 stacja Oborniki Śląskie km 25+100 – 27+500, prace ziemne, montaż rozjazdów, balastowanie torów, balastowanie rozjazdów, prace na peronie, prace dotyczące budynku COT 26+400, oraz ekrany akustyczne; [5] L04 szlak Oborniki Śl. – Skokowa km 27+500 – 35+300, ekrany akustyczne; [6] S06 stacja Skokowa km 35+300 – 38+200, kontynuacja prac związanych z budową pochylni peronów 1 i 2, [7] S07 stacja Żmigród km 46+400 – 48+540, ekrany akustyczne S07 E5L - zakończenie kompleksowe prac. Prace te inwestor przewiduje wykonać w zaplanowanych terminach.

W aneksie nr 3 umowy z Konsorcjum firm będącym : wykonawcą robót, zawarto zapis zmieniający datę wykonania przedmiotu umowy na dzień 16 października 2015 r. uzasadniając to: **[1]** brakiem możliwości dokonania rozbiórek budynków PKP zgodnie z dokumentacją projektową i harmonogramem robót — stosownie do §5 pkt. 5) lit. g) umowy, Wykonawca uprawniony jest do zmiany „Czasu na ukończenie”, na podstawie roszczenia pn. Brak możliwości wyburzeń obiektów PKP zgodnie % harmonogramem - sprawy formalno - prawne — roszczenie nr 18 z dnia 24 lipca 2012; **[2]** brakiem pozwoleń na wycinkę drzew i krzewów zgodnie z dokumentacją projektową i harmonogramem robót — stosownie do § 5 pkt. 3) lit.a) umowy, Wykonawca uprawniony jest do zmiany Czasu na Ukończenie, na podstawie roszczeń pn.: Brak decyzji na wycinkę drzew i krzewów w km 1.700 - 15.120 - roszczenie nr 22 z dnia 8 sierpnia 2012 r.; **[3]** brakiem dokumentacji na wycinkę drzew i krzewów Skokowa - Żmigród - roszczenie nr 26 z dnia 25 września 2012 r.; Brak pozwolenia na wycinkę drzew i krzewów obręb gminy Prusice - roszczenie nr 64 z dnia 22.05.2013; **[4]** brakiem możliwości oczyszczenia i regulacji istniejących rowów zgodnie z dokumentacją projektową harmonogramem oraz Specyfikacją Istotnych Warunków Zamówienia - stosownie do § 5 pkt. 5) lit. g) Umowy, Wykonawca uprawniony jest do zmiany Czasu na Ukończenie, na podstawie roszczenia pn. Regulacja istniejących rowów - roszczenie nr 7 z dnia 22 marca 2012 r.; **[5]** wprowadzeniem nowych zasad zamknięć torowych, innych niż w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia — stosownie do § 5 pkt. 5) lit. g) Umowy, Wykonawca uprawniony jest do zmiany Czasu na Ukończenie, na podstawie roszczenia pn. Nowe zasady zgłaszania zamknięć torowych - roszczenie nr 2 z dnia 9 lutego 2012 r.

Odnosnie przyczyn zaistniałej sytuacji Dyrektor Regionu Śląskiego wyjaśnił: Aneks nr 3 do Umowy nr 90/116/0006/11/Z/I obejmuje: przedłużenie Czasu na Ukończenie do dnia 16 października 2015 r., zaakceptowanie przez Strony dokumentów kontraktowych - Poleceń Zmian oraz Protokołów Konieczności. Proces negocjacji treści zaproponowanego Aneksu wiąże się z uznaniem roszczeń terminowych Wykonawcy, wynikających z Subklauzuli 8.4 Warunków Umowy [Przedłużenie Czasu na Ukończenie] - w zakresie ustalonym w drodze negocjacji pomiędzy Zamawiającym, a Wykonawcą. Zmiana Czasu na Ukończenie została ustalona w wyniku szczegółowej analizy dokumentów (roszczenia, harmonogram) oraz negocjacji z Wykonawcą, z udziałem Inżyniera. Nowy termin zakończenia Umowy bierze pod uwagę uzasadnione roszczenia terminowe Wykonawcy. W toku negocjacji i uzgodnień dotyczących zapisów Aneksu, Wykonawca odstąpił od roszczeń (w części dotyczącej Czasu na Ukończenie), które pokrywają się z roszczeniami czasowymi uznanymi, jako podstawa do przedłużenia Czasu na Ukończenie. Zakres finansowy roszczeń czasowo - finansowych nie mógł być przedmiotem Aneksu do Umowy, z tego względu ich procedowanie odbywa się na innych zasadach. Kwestie usankcjonowane odpowiednimi zapisami Aneksu dotyczą

tylko i wyłącznie Przedłużenia Czasu na Ukończenie. Ze względu na fakt, iż zmiana Czasu na Ukończenie wynikała z uzasadnionych roszczeń Wykonawcy, zawarcie Aneksu warunkowało dalsze sprawne prowadzenie Projektu. Generalnie na projekcie zagrożenie dla terminu kwalifikowalności kosztów stanowiły tylko i wyłącznie roboty prowadzone na terenie miasta Wrocławia. Zmiany wynikające z Poleczeń Zmian oraz Protokołów Konieczności (wyszczególnionych w Załączniku nr 3 do Aneksu), nie powodowały zmiany ceny kontraktowej określonej w § 3 Umowy i były rozliczane w ramach kwoty warunkowej ujętej w Umowie.”

Odnosnie stopnia zaawansowania wykonania odcinka „Budowa wiaduktu nad ul. Grabiszyńską km 1,931”, Dyrektor Regionu Śląskiego wyjaśnił, że roboty przy realizacji wiaduktu nad ul. Grabiszyńską w km 1+931 prowadzone są przez Wykonawcę w sposób ciągły. Wykonawca rozliczył roboty na przedmiotowym wiadukcie na poziomie 60%, a zgodnie z ostatnio przesłaną aktualizacją Harmonogramu Robót, prace na w/w odcinku mają zakończyć się do 21 grudnia 2015 r. Zmiana terminu prowadzenia robót do dnia 16 października 2015 r., zgodnie z podpisanym Aneksem nr 3, nie wpłynęła na zwiększenie wartości nakładów na realizację tej inwestycji. Inwestor przewiduje, że prace te zostaną wykonane w zaplanowanym terminie.

(dowód akta kontroli T I, str. 1070 – 1083)

Na podstawie protokołów odbioru robót (częściowych i końcowych) stwierdzono, że realizacja robót przebiegała bez opóźnień i zgodnie z terminami określonymi w dołączonych harmonogramach prac. Stan zaawansowania, na dzień 30 czerwca 2015 r., umowy nr 90/106/0001/14/Z/I z dnia 21 marca 2014 r., zadanie pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław - Jelenia Góra - modernizacja nawierzchni kolejowej wraz z robotami towarzyszącymi, p.odg Smolec, tor nr 1 szlak Smolec - Kąty Wrocławskie, tor nr 1 szlak Kąty Wrocławskie - Mietków oraz tor nr 3 w stacji Boguszów Gorce Zachód”, zakończenie prac do dnia 30 października 2015 r. – określono na 67% (rzeczowe) oraz 65% (finansowe). W odniesieniu do umowy nr 90/106/0019/14/Z/I z dnia 11 sierpnia 2014 r., zadanie pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław - Jelenia Góra - modernizacja nawierzchni kolejowej wraz z robotami towarzyszącymi, tor nr 1 i 2 szlak Wojanów - Jelenia Góra oraz tor nr 1 i 3 w stacji Wojanów”, zakończenie prac do dnia 6 sierpnia 2015 r. – stan zaawansowania rzeczowego prac to 94%, zaś finansowego – 92%. Nie występowały przypadki zahamowania robót z powodu błędnej koordynacji robót w zakresach branżowych. W zakresie założonych kolejnych etapów prac nie występowały opóźnienia.

(dowód: akta kontroli str. TIII, 215-302)

W odniesieniu do zadań dotyczących realizacji inwestycji pn: [1] „Budowa połączenia kolejowego MPL Katowice w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice-Pyrzowice – PRACE PRZYGOTOWAWCZE”, [2] „Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego”, [3] „Linia kolejowa nr 1 Warszawa Centralna - Katowice, odcinek Zawiercie-Katowice”, terminy wykonania poszczególnych części i rodzajów prac określone zostały w harmonogramach rzeczowo-finansowych poszczególnych przedsięwzięć. Zgodność przebiegu robót z tymi harmonogramami opisano w pkt 3.5 niniejszego wystąpienia.

Uwaga dotycząca
badanej działalności

Projektowane terminy zakończenia Modernizacji linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław Poznań, etap II odcinek Wrocław – granica województwa dolnośląskiego. wg. pierwotnej wersji projektu określono na 30 czerwca 2014 r., wg. ostatniej na – 31 grudnia 2015 r. Aktualna umowa z wykonawcą przewiduje zakończenie prac na

16 października 2015 r., przewidywany przez Inwestora termin zakończenia to 21 grudzień 2015 r.

Opis stanu
faktycznego

3.4. Monitoring jakości wykonywanych robót inwestycyjnych

W odniesieniu do zadań na realizowanych na linii kolejowej 271, systematycznie organizowano posiedzenia Rad Budowy, na których na bieżąco omawiano realizację zadania inwestycyjnego. Miesięczne raport Inżyniera zawierały między innymi informacje o rzeczowym i finansowym postępie robót, problemach dotyczących realizacji prac, działaniach zaradczych i interwencyjnych, roszczeniach wykonawcy, odbiorach i jakości robót.

(dowód akta kontroli T I, str. 747 - 748, 1070 – 1083, 1261 – 1544)

Analizie poddano 10 dzienników budowy Wykonawcy Lidera Konsorcjum¹⁷. Dzienniki były właściwie opisane i oznaczone, prawidłowo wypełnione, odnotowano w nich między innymi informacje o dacie i czynnościach związanych z rozpoczęciem robót, sygnalizowano zmiany osób odpowiedzialnych, zarówno kierowników budów, jak i inspektorów nadzoru. Odzwierciedlano roboty zanikające i ich odbiory, sprawdzenia wykonanych robót przez inspektora nadzoru, zalecenia inspektorów nadzoru oraz reakcje na te zalecenia wykonawców robót.

(dowód akta kontroli T I, str. 1069)

W toku przeprowadzonych w dniu 19 czerwca 2015 r. oględzin dokonano następujących ustaleń: [1] Na stacji Żmigród stwierdzono, że winda pomiędzy peronem a przejściem podziemnym była w dniu oględzin niesprawna, [2] Na wiadukcie nad ulicą Osobowicką i obiekcie tzw. „Blockhaus” poddane renowacji wejście od ulicy po stronie prawej, od strony Cmentarza Osobowickiego, prowadziło bezpośrednio na pas terenu pomiędzy dwoma czynnymi torami linii kolejowej Wrocław – Poznań. Dla wchodzących po tych schodach nie przewidziano żadnych zabezpieczeń ani informacji, iż wejście to prowadzi do pasa przestrzeni pomiędzy dwoma czynnymi torami linii kolejowej o dużym natężeniu ruchu kolejowego, co w ocenie NIK, mogło zagrażać bezpieczeństwu osób tam wchodzących, [3] W toku oględzin mostu na rzece Odrze stwierdzono, iż umocnienia skarpy, na której znajdował się most, zostały podmyte, a płyta wzmacniająca skarpy zapadła się. Jak wyjaśnił Kierownik Kontraktu przyczyną podmycia skarpy były intensywne prace pogłębiarki realizującej prace w ramach remontu Wrocławskiego Węzła Wodnego w okolicy skarpy przy przyczółku mostu od strony stacji Wrocław Popowice, [4] W nocy z dnia 18 na 19 czerwca 2015 r., w okolicy budowanego wiaduktu nad ulicą Grabiszyńską, dźwig rozładujący rozjazdy uszkodził bramę – konstrukcję, na której podwieszona była sieć trakcyjna linii kolejowej. Awaria ta spowodowała utrudnienia w ruchu kolejowym w kierunku Poznania, Legnicy i Jeleniej Góry, wystąpiła konieczność zorganizowania zastępczej komunikacji autobusowej.

Pismem z dnia 19 czerwca 2015 r., w trybie przewidzianym w art. 51 ust 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o *Najwyższej Izbie Kontroli*¹⁸ (dalej: *ustawa o NIK*), kontroler poinformował Dyrektora Regionu Śląskiego PKP PLK SA Centrum Realizacji Inwestycji we Wrocławiu o możliwości zagrożeniu życia lub zdrowia w okolicy wiaduktu nad ulicą Osobowicką poprzez niczym nieograniczony dostęp osób postronnych do przestrzeni pomiędzy dwoma torowiskami linii kolejowej o dużym natężeniu ruchu. Informację w tej sprawie przekazano także do Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego we Wrocławiu.

¹⁷ Dzienniki budowy nr 184, 185, 186, 212, 213, 214, 215, 216, 127, 219.

¹⁸ Dz. U. z 2015 r., poz. 1096.

W związku z powyższym Dyrektor Regionu Śląskiego PKP PLK SA Centrum Realizacji Inwestycji we Wrocławiu poinformował jeszcze w toku kontroli NIK o podjętych następujących działaniach:

I. Odnośnie nieczynnej windy na dworcu w Żmigrodzie, w dniu 22 czerwca 2015 r. wystąpiono (pismem nr IRRK4/2/1-0815-POLiŚ 7.1-4/615/15) do Inżyniera Projektu o podjęcie działań wobec Wykonawcy Robót, w celu doprowadzenia do prawidłowego działania urządzeń. Dodatkowo w dniu 19 czerwca 2015 r. telefonicznie poinformowano Wykonawcę o niedziałaniu platformy dla niepełnosprawnych w przejściu podziemnym w Żmigrodzie. W dniu 22 czerwca 2015 r. Kierownik Robót w rozmowie telefonicznej poinformował, iż w dniu 19 czerwca 2015 r. serwis producenta spowodował odblokowanie w/w platformy. Przyczyną niesprawności windy było włączenie zabezpieczenia awaryjnego przez osoby postronne.

II. W dniu 22 czerwca 2015 r. wystąpiono pismem nr IRRK4/2/1-0815-POLiŚ 7.1-4/614/15 do Projektanta, o ustosunkowanie się do stwierdzonego braku zabezpieczeń uniemożliwiających dostanie się osób postronnych do pasa przestrzeni pomiędzy dwoma czynnymi torami linii kolejowej o dużym natężeniu ruchu. Projektant pismem nr C244-2015-570 z dnia 23 czerwca 2015 r. udzielił odpowiedzi, że schody zlokalizowane w korpusie przyczółku nr 2 przedmiotowego wiaduktu zostały poddane remontowi, w zakresie odtwarzającym ich stan pierwotny tzn. bez uwzględnienia dodatkowych zamknięć typu szlaban, ogrodzenie, furta itp. Projektant zaproponował trzy możliwe warianty ograniczenia możliwości wejścia na teren PKP (nasyp kolejowy na międzytorzu torów nr 1 / nr 2) przez osoby nieupoważnione: [1] Tablica informacyjna na słupku zlokalizowanym w poziomie najwyższego stopnia schodów. Tablica „Zakaz ruchu” z dodatkową tablicą „Teren kolejowy/wstęp wzbroniony/wejście wyłącznie dla służb PKP”. [2] Zamknięcie ograniczone, zlokalizowane w poziomie najwyższego stopnia schodów. [3] Zamknięcie pełne, zlokalizowane w poziomie najwyższego stopnia schodów - brama zamykana, wykonana na wzór historycznej balustrady prześel mostowych. Wariant ogranicza możliwość ruchu służbowego.

Wybór wariantu oznakowania lub wprowadzenia elementów trwałych, ograniczających możliwość wejścia na teren PKP osób postronnych, pozostaje w gestii Użytkownika, tj. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych Wrocław. Zabudowa elementów trwałych (balustrada, brama itp.) wymaga opinii Miejskiego Konserwatora Zabytków. W dniu 24 czerwca 2015 r., (pismem nr IRRK4/2/1-0815-POLiŚ 7.1-4/624/15) wystąpiono do PKP PLK S.A. ZLK we Wrocławiu, o uzgodnienie sposobu oznakowania lub wprowadzenia trwałych zabezpieczeń, ograniczających możliwość wejścia na teren PKP osób postronnych.

III. Pismem z dnia 26 maja 2015 r. Wykonawca poinformował Inżyniera Projektu, że w dniu 22 maja 2015 r. podczas realizowanych (w ramach zadania Modernizacji Wrocławskiego węzła Wodnego w rejonie przyczółku nr 1 mostu w km 5,845) prac ziemnych polegających na pogłębieniu koryta rzeki w bezpośredniej bliskości ścianki szczelnej stanowiącej stateczność i prawego stożka przyczółku (wału przeciwpowodziowego), doszło do osunięcia części skarpy wraz z jej umocnieniem. W dniu 15 czerwca 2015 r. Wykonawca pisemnie wystąpił do firmy realizującej roboty w ramach zadania Modernizacji Wrocławskiego Węzła Wodnego (dalej: MWWW), że naprawa przedmiotowych uszkodzeń znajduje się w zakresie odpowiedzialności z tytułu prowadzonych robót. Wykonawca Kontraktu wnosi o przekazanie przez Wykonawcę MWWW informacji, w jaki sposób zamierza dokonać naprawy przedmiotowych szkód w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego pisma. W przypadku bezskutecznego upływu terminu na udzielenie

informacji, wykonanie robót naprawczych zostanie dokonane przez Wykonawcę Kontraktu i będzie miało charakter wykonania zastępczego, którego kosztami zostanie obciążony Wykonawca MWWW.

IV. W dniu 19 czerwca 2015 r. pismem nr IRRK4/2/1-0815-POLiŚ 7.1-4/610/15 wystąpiono do Inżyniera Projektu i Wykonawcy o wyjaśnienie zaistniałej sytuacji uszkodzenia bramki sieciowej na podg. Grabiszyn. W dniu 19 czerwca 2015 r. uszkodzona bramka została tymczasowo zabezpieczona, a ruch pociągów został przywrócony.

Dyrektor Regionu Śląskiego poinformował jednocześnie, iż do ww. stwierdzonych awarii, usterek lub niedociągnięć projektowych nie zostały oszacowane nakłady potrzebne do likwidacji skutków wyżej wymienionych zdarzeń. W przypadku zdarzeń opisanych w punkcie nr I,III – IV, koszty likwidacji skutków zostaną poniesione przez Wykonawcę i będą go obciążały, w przypadku pkt. II tj. wykonanie oznakowania lub wprowadzenia elementów trwałych, ograniczających możliwość wejścia na teren PKP osób postronnych będą po stronie Inwestora.

(dowód akta kontroli T I, str. 829 – 831, 839, 988-990,1064- 1068, 1245- 1246)]

Plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia na budowie został opracowany odrębnie dla następujących odcinków: [1] Modernizacja linii kolejowej, Odcinek Wrocław Grabiszyn – granica województwa dolnośląskiego od km 1,700 – do km15.200, [2] Modernizacja linii kolejowej Odcinek Wrocław Grabiszyn – granica województwa dolnośląskiego od km 15.120 – do km38.200, [3] Modernizacja linii kolejowej Odcinek Wrocław Grabiszyn – granica województwa dolnośląskiego od km 46,400 – do km59,697, [4] budowa i przebudowa dróg kołowych oraz wykonanie innych robót budowlanych wynikających z przebudowy linii kolejowej Odcinek Wrocław Grabiszyn – granica województwa dolnośląskiego od km 1,700 – do km15.200, [5] Odcinek Wrocław Grabiszyn – granica województwa dolnośląskiego od km 38,200 – do km 46.400. Plany bezpieczeństwa opracowano w PRKiL S.A. w 2011 r. Zamawiającym była Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

W protokole z posiedzenia Rady Budowy z dnia 14 października 2013 r. w punkcie V.II m poinformowano o fakcie wypadku śmiertelnego na budowie. W wyniku wypadku śmierć poniósł pracownik podwykonawcy realizatora inwestycji. Dyrektor Regionu Śląskiego CRI wyjaśnił, iż wszelkie działania w związku z tą sprawą prowadzone były przez wykonawcę, a zamawiający nie był stroną. W związku z wypadkiem Okręgowy Inspektorat Pracy we Wrocławiu prowadził postępowanie kontrolne zakończone wystąpieniem pokontrolnym nr 16143-5303-K046- Ws01/13 z dnia 22 listopada 2013 r., gdzie wnioskowano do podwykonawcy o podjęcie działań, w następstwie których pracownicy nie będą przebywać w strefie niebezpiecznej, w pobliżu podnoszonych żurawiem ładunków oraz nie będą podnoszone żurawiem ładunki, gdy położenie lin nośnych nie jest w pełni widoczne. Ponadto polecono do niedopuszczania do pełnienia funkcji hakowych pracowników, nieposiadających szkoleń stanowiskowych w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy. Zobligowano do ustalenia środków profilaktycznych zmniejszające ryzyko pracy. W wyniku przeprowadzonego postępowania podwykonawcy powołując się na art. 283 § 1 ustawy z dnia 26 czerwca *Kodeks pracy*¹⁹, udzielony został mandat karny w kwocie 2 000 zł.

W powyższej sprawie również Prokuratura Rejonowa dla Wrocławia Psie prowadziła postępowanie oznaczone symbolem 2Ds. 102/2013, które zostało umorzone w dniu 27 czerwca 2014 r.

¹⁹ Dz.U. z 2014 r. poz.1502 ze zm.

(dowód akta kontroli T I, str. 766–769, 778–783, 788–789, 840, 1134–1164, 1169–1171, 1174–1202)

Inwestor poprzez własny nadzór inwestorski zapewniał terminowe dokonywanie odbiorów robót. Proces fakturowania realizowany na poziomie obowiązków Kierownika Kontraktu oraz na poziomie Regionu Śląskiego przebiegał planowo, zgodnie z wymaganiami umownymi i uregulowaniami wewnątrz Spółki – w tym aspekcie działania na poziomie Regionu nie miały wpływu na zagrożenie terminów płatności. Płatność końcowa realizowana była na poziomie Centrali CRI w Warszawie. Odbiory techniczne, określone w umowach, odbywały się zgodnie z zasadami określonymi w umowie oraz w terminach wynikających z przyjętego harmonogramu i bez zbędnej zwłoki. Inwestor przewiduje, że zadania zostaną zrealizowane w umownych terminach.

(dowód: akta kontroli str. TIII, 199-200)

W związku z realizacją inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław - Jelenia Góra”, CRI Region Śląski we Wrocławiu posiadał cztery dzienniki budowy, założone i prowadzone w odniesieniu do zadań inwestycyjnych, w których uzyskano pozwolenia na budowę. W inwestycji tej uzyskano łącznie pięć pozwoleń na budowę (10 maja 2012 r., 21 stycznia 2013 r. – trzy decyzje, 23 maja 2014 r.). W odniesieniu do pozwolenia na budowę z dnia 23 maja 2014 r. dla inwestycji pn. „Przebudowa peronów, wiat peronowych oraz przejść pod torami na terenie stacji kolejowej Jelenia Góra”, umowa na realizację zadania została zawarta w dniu 12 czerwca 2015 r.²⁰ i Inwestor wystąpił o wydanie Dziennika budowy.

Analizie poddano cztery Dzienniki budowy dla następujących zadań:

- „Przebudowa kolejowego obiektu mostowego w km 63,205 linii kolejowej nr 274 w ramach zadania „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec GP, odcinek Wrocław Świebodzki – Jelenia Góra”²¹; Dziennik budowy nr 138, tom I, wydany w dniu 14 maja 2012 r., zakończony w dniu 8 listopada 2013 r.;
- „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław - Jelenia Góra w zakresie rozbiórki i budowy i modernizacji trzech mostów stalowych: km 17,217, Dziennik budowy nr 146, tom I, km 17,257, Dziennik budowy nr 145, tom I, km 17,365, Dziennik budowy nr 144, tom I – wszystkie trzy dzienniki budowy wydane zostały w dniu 5 czerwca 2013 r. oraz zakończone w dniu 1 sierpnia 2014 r.

Dzienniki budowy były prawidłowo oznakowane i posiadały wszystkie ponumerowane strony. W dziennikach zawarto m.in. informacje o dacie i czynnościach związanych z rozpoczęciem robót (przekazanie placu budowy), opisywano zmiany kadrowe m.in. osób odpowiedzialnych, tj. kierowników budowy, jaki i inspektorów nadzoru. Szczegółowo opisywano roboty zanikowe oraz ich odbiory. Inspektorzy nadzoru wpisywali swoje sprawdzenia z wykonanych robót, wraz z zaleceniami i wnioskami do realizacji. Wykonawca – kierownik budowy opisywał realizację wniosków i zaleceń Inspektorów nadzoru oraz inne wymagane informacje o przebiegu robót.

(dowód: akta kontroli str. TIII, 314-316)

²⁰ umowa nr 90/106/0029/15/Z/I z dnia 12 czerwca 2015 r., termin zakończenia prac do dnia 11 grudnia 2015 r., wartość umowy – 23721177,05 zł (brutto).

²¹ zadanie realizowane w ramach umowy nr 90/106/0163/11/Z/I z dn. 11 lipca 2011r., zadanie pn. "Modernizacja linii nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odc. Wrocław - Jelenia Góra - modernizacja nawierzchni kolejowej wraz z robotami towarzyszącymi, tor 1 i 2 szlak Świebodzice - Wałbrzych Szczawienko w km 58,060 - 65,469 (tor 1) i 58,000 - 58,900 (tor 2)".

W dniu 23 czerwca 2015 r. przeprowadzono oględziny realizacji inwestycji pn.: „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec GP, na odcinku Wrocław Świebodzki – Jelenia Góra (km 0,000 – 125,808)”. Oględzinom poddano: 1) wyremontowany przejazd kolejowy na kilometrze 122,135 w miejscowości Dąbrowica, gm. Mysłakowice, 2) wyremontowaną i zmodernizowaną stację kolejową Wojanów (pierwsza stacja kolejowa za Jelenią Górą w kierunku na Wrocław), 3) wyremontowaną i zmodernizowaną stację kolejową Wałbrzych Miasto oraz znajdujący się w sąsiedztwie stacji przejazd kolejowy przez ul. Stefana Żeromskiego, 4) wyremontowany obiekt mostowy (prace remontowo-budowlane zakończone w 2013 r.) na kilometrze 63,205, zlokalizowany pomiędzy stacją Wałbrzych Szczawienko a miejscowością Świebodzice, 5) wyremontowany i zmodernizowany przejazd kolejowy w miejscowości Świebodzice Ciernie na kilometrze 55,627, 6) wyremontowane i zmodernizowane trzy obiekty mostowe na szlaku kolejowym przed miejscowością Smolec (km 17,217, km 17,257, km 17.365), 7) wyremontowaną i zmodernizowaną stację kolejową w Smolcu.

Oględziny wykazały, że wszystkie prace remontowo-budowlano-instalatorskie zostały wykonane prawidłowo i zgodnie ze sztuką budowlaną z właściwą jakością. Wszystkie urządzenia elektroniczne i elektryczne były sprawne i działały zgodnie z wymogami. Wymagane oznakowania kolejowe poziome jak i pionowe były umieszczone na urządzeniach, ciągach komunikacyjnych oraz budowlach.

W trakcie oględzin ww. obiektu mostowego na kilometrze 63,205, stwierdzono, że do tego mostu kolejowego dochodzi szlak turystyczny oznakowany kolorem zielonym. Oznaczenia szlaku turystycznego prowadzą na most, na czynne tory kolejowe, przekraczają tory i schodzą z drugiej strony obiektu. Na moście, przy oznaczeniach szlaku turystycznego, znajdują się kolejowe tablice informacyjne z napisem „UWAGA WSTĘP WZBRONIONY”. Schody wejściowe na most oznaczone były napisem „PRZEJŚCIE SŁUŻBOWE”.

Ponadto na jednym z obiektów mostowych na szlaku kolejowym przed miejscowością Smolec (km 17.365) na międzytorzu stwierdzono brak metalowych osłon na poziomej betonowej konstrukcji o długości ok. 12 m. Według oświadczenia osób biorących udział w oględzinach metalowe osłony zostały ukradzione.

(dowód: akta kontroli str. TIII, 317-403)

Po poinformowaniu dyrekcji CRI Region Śląski o stwierdzonych w trakcie oględzin ustaleniach, kierownik Kontraktu pismami IREK4/0/1-217-168/2015 r. z dnia 24 czerwca 2015 r. oraz IREK4/0/1-217-170/2015 z dnia 25 czerwca 2015 r. wystąpił do Użytkownika, tj. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu o usunięcie stwierdzonych uchybień. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu w dniu 30 czerwca 2015 r. poinformował CRI Region Śląski o zamontowaniu nowych metalowych osłon na międzytorzu oraz o zamalowaniu oznaczeń szlaku turystycznego na obiekcie mostowym w km 63,205. Ponadto w dniu 30 czerwca 2015 r. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu skierował pismo do Oddziału PTTK „Ziemi Wałbrzyskiej” z informacją o konieczności zmiany trasy zielonego szlaku turystycznego i wyznaczył dwa pobliskie przejazdy kolejowe na km. 62,951 oraz 63.715, które mogą służyć, jako bezpieczne przejście dla turystów.

(dowód: akta kontroli str. TIII, 404-407)

W zakresie badanych przedsięwzięć, Inwestor zapewnił system monitoringu jakości wykonywanych robót. W zakresie realizacji zadań: Budowa połączenia kolejowego MPL »Katowice« w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice”- PRACE PRZYGOTOWAWCZE oraz Wykonanie Studium

Wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego, Wykonawcy zobowiązani byli, na podstawie pkt 8.1. Opisu Przedmiotu Zamówienia, do przedstawiania miesięcznych informacji o postępie prac. Ponadto, zgodnie z pkt 4.7 OPZ Wykonawcy w okresie gwarancyjnym zobowiązani byli do monitorowania przebiegu postępowania i składania Zamawiającemu co miesiąc informacji na temat przebiegu procedury uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach tych przedsięwzięć. Zgodnie z zapisami Umowy z dnia 29 września 2009 r. i 21 grudnia 2011 r., Wykonawca zobowiązany był do udzielania wyjaśnień organowi administracji w uzgodnieniu z Zamawiającym i wprowadzania niezbędnych uzupełnień do Raportu o oddziaływaniu na środowisko. W zakresie realizacji przedsięwzięcia „Linia kolejowa nr 1 Warszawa Centralna - Katowice, odcinek Zawiercie-Katowice”, prowadzone były narady koordynacyjne.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 1-119; 133-242; 683-688)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. W trakcie oględzin dokonanych przez kontrolerów NIK w dniu 19 czerwca 2015 r. we Wrocławiu stwierdzono, że wystąpiło zagrożenie dla życia i zdrowia osób korzystających z wejście od ulicy po stronie prawej, od strony Cmentarza Osobowickiego, które prowadziło bezpośrednio na pas terenu pomiędzy dwoma czynnymi torami linii kolejowej Wrocław – Poznań. Dla wchodzących po tych schodach nie przewidziano żadnych zabezpieczeń ani informacji, iż wejście to prowadzi do pasa przestrzeni pomiędzy dwoma czynnymi torami linii kolejowej o dużym natężeniu ruchu kolejowego. Podjęte przez kierownika skontrolowanej jednostki działania w celu trwałego wyeliminowania tego zagrożenia nie zostały do dnia zakończenia kontroli NIK sfinalizowane.

Opis stanu
faktycznego

3.5. Terminowość odbioru robót

W przypadku zadań inwestycyjnych na linii kolejowej 271 Wrocław -Poznań, świadectwo przejęcia zadania zostało wystawione dla odcinka Skokowa – Żmigród w 2010 r. Inżynier nie wystawił świadectwa dla pozostałych odcinków, gdyż trwają tam jeszcze roboty budowlane. Komisja Odbiorowa nie stwierdziła wad na odcinku Skokowa - Żmigród. Pozostałe odcinki są w trakcie modernizacji. Nie prowadzono robót w okresie gwarancji na odcinku Sokowa – Żmigród. Inżynier przed wystawieniem protokołu odbioru robót, dokonał weryfikacji dokumentów przedstawionych przez wykonawcę dla zakończonego odcinka robót Skokowa – Żmigród (od km 38,200 – 46,400). Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego nie wniósł sprzeciwu do zawiadomienia o zakończeniu robót.

(dowód akta kontroli T I, str. 769–787, 790-797, 1084–1086, 1101–1133, 1248-1249, 1547-1553)

Na podstawie zawartych umów na wykonanie robót oraz aneksów do tych umów, protokołów odbioru prac stwierdzono, że w odniesieniu do zadania pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec GP, odcinek Wrocław Świebodzki – Jelenia Góra” w odniesieniu do prac realizowanych w okresie 2014 -2015 (11 analizowanych umów), stwierdzono, że wszystkie roboty zostały zakończone zgodnie z terminami umownymi – nie było potrzeby zawierania aneksów przedłużających terminy realizacji i zakończenia robót

(dowód: akta kontroli str. TIII, 217-229)

W odniesieniu do pozostałych zadań inwestycyjnych²², w zawartych umowach zapewniono odbiory poszczególnych etapów prac. Wypłata wykonawcom wynagrodzenia odbywała się na podstawie pozytywnej weryfikacji odbiorów częściowych (etapu). W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości wyznaczany był kolejny termin odbioru prac. W odbiorach uczestniczył m.in. Dyrektor Projektu oraz Kierownik Kontraktu.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 585-659; 709-713; 856-931; 938-943; 958-1033; 1048-1055; 1064-1140; 1194-1197; 1474-1475; 1488-1489; 1530-1550)

a) Linia kolejowa nr 1 Warszawa Centralna - Katowice, odcinek Zawiercie-Katowice

W jednym na cztery przypadki, odbioru końcowego robót dokonano po terminie określonym w umowie. Odbioru robót określonych w umowie z dnia 24 kwietnia 2012 r. dokonano w dniu 31 lipca 2013 r., zamiast do dnia 30 listopada 2012 r., tj. 243 dni po terminie.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 585-659; 710-721; 754-756)

b) Budowa połączenia kolejowego MPL »Katowice« w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice” – terminy opiniowania i odbioru poszczególnych etapów określono w pkt 6.2 Opisu Przedmiotu Zamówienia oraz w harmonogramie rzeczowo-finansowym, stanowiącym załącznik nr 4 do umowy z dnia 29 września 2009 r.

W pkt 6.2 OPZ postanowiono, że czas oceny produktów przez Zamawiającego nie uwzględnia czasu usuwania przez Wykonawcę ewentualnych wad produktów i nie przedłuża czasu realizacji poszczególnych etapów/zadań oraz całkowitego czasu realizacji umowy.

Według stanu na dzień 30 czerwca 2015 r. nie zostały odebrane wszystkie etapy umowy z dnia 29 września 2009 r. Na piętnaście etapów i podetapów realizacji umowy, osiem zostało odebranych, w tym w czterech przypadkach przekazanie przedmiotu umowy do odbioru nastąpiło po terminie określonym w harmonogramie rzeczowo-finansowym, zaś opóźnienie wyniosło od dwóch do 269 dni.

Odbioru etapu Ia (Projekt i wykonanie osnowy geodezyjnej) dokonano w dniu 16 sierpnia 2011 r. Opracowanie przekazano do oceny dnia 10 marca 2010 r., zamiast do dnia 26 lutego 2010 r., tj. 12 dni po terminie. Wykonawcę obciążono karą umowną w kwocie 14 400 zł z tytułu opóźnienia w wykonaniu dokumentacji.

Odbioru etapu Ib (Materiały geodezyjne, w tym mapy do celów projektowych) dokonano w dniu 16 sierpnia 2011 r. Opracowanie przekazano do oceny w dniu 21 grudnia 2010 r., zamiast do dnia 27 maja 2010 r., tj. 208 dni po terminie. Wykonawcę obciążono karą umowną w kwocie 249 600 zł z tytułu opóźnienia w wykonaniu dokumentacji.

Odbioru etapu II (Wykonanie badań geotechnicznych i geologicznych) dokonano w dniu 18 maja 2010 r. Opracowanie przekazano do oceny w dniu 30 marca 2010 r. (termin do dnia 28 marca 2010 r.).

Odbioru etapu III (Opracowanie prognoz społeczno-gospodarczych i analiz marketingowych) dokonano w dniu 3 lutego 2010 r. Opracowanie przekazano do oceny w dniu 22 stycznia 2010 r., zamiast do dnia 28 grudnia 2009 r., tj. 25 dni po terminie.

²² [1] „Budowa połączenia kolejowego MPL Katowice w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice-Pyrzowice – PRACE PRZYGOTOWAWCZE”, [2] „Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego”, [3] „Linia kolejowa nr 1 Warszawa Centralna - Katowice, odcinek Zawiercie-Katowice”.

Odbioru etapu IV (Trasowanie linii, ustalenie zakresu robót, wybór opcji) dokonano w dniu 10 marca 2010 r. Opracowanie przekazano do oceny w dniu 27 stycznia 2010 r., zgodnie z terminem określonym w harmonogramie.

Odbioru etapu V (Opracowanie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko) dokonano w dniu 13 września 2010 r. Raport przedłożono do oceny w dniu 9 sierpnia 2010 r., zamiast do dnia 26 lutego 2010 r., tj. 164 dni po terminie. Wykonawcę obciążono karą umowną w kwocie 186 960 zł z tytułu opóźnienia w wykonaniu dokumentacji. Na długi okres opracowania Raportu OOŚ wpłynęło późniejsze niż pierwotnie planowano przeprowadzenie pełnej inwentaryzacji przyrodniczej w sezonie wegetacyjnym, w związku z niekorzystnym terminem podpisania umowy, analiza stanowiska jednostek samorządów terytorialnych w sprawie przebiegu nowoprojektowanej linii kolejowej, rozpatrywanie pojawiających się na etapie opracowania Raportu OOŚ licznych protestów i wniosków organizacji społecznych i lokalnych mieszkańców.

Odbioru etapu VIII (Opracowanie Studium Wykonalności – Faza II) dokonano w dniu 18 marca 2011 r. Opracowanie przedłożono do oceny w dniu 23 grudnia 2010 r., zgodnie z terminem określonym w harmonogramie.

Odbioru Etapu IXa (Opracowanie dokumentacji projektowej – projekt budowlany), dokonano w dniu 14 grudnia 2011 r., po uznaniu przez Komisję, zgodności wykonanego opracowania z Umową i OPZ. Odbiór był możliwy w związku z wprowadzeniem w dniu 8 sierpnia 2011 r. aneksu nr 4 do umowy z dnia 29 września 2011 r., wprowadzającego podział etapu IX na trzy podetapy. Początkowo, całość dokumentacji projektowej, obejmującej projekty budowlane wraz z pozwoleniem na budowę, projekty wykonawcze i przedmiary robót, miała być wynikiem etapu IX, który powinien zakończyć się do 21 lutego 2011 r. W aneksie nr 4, dokonano podziału etapu IX na zadania szczegółowe: projekt budowlany (IXa), projekt wykonawczy (IXb) oraz uzyskanie pozwolenia na budowę (IXc), podlegające odrębnym odbiorom i zapłatom wynagrodzenia za ich realizację, ustalonym w Umowie w kwotach odpowiednio: 20 357,4 tys. zł; 10 335,3 tys. zł i 626,4 tys. zł, których suma stanowiła wartość 31 319,1 tys. zł, zgodną z wartością za wykonanie całego etapu IX. Opracowanie przedłożono do oceny w dniu 16 września 2011 r., zamiast do dnia 21 lutego 2011 r. tj. 269 dni po terminie. Wykonawcę obciążono karą umowną w kwocie 10 952 289,27 zł z tytułu opóźnienia w wykonaniu dokumentacji. Zgodnie z protokołem odbioru, proces sukcesywnego przekazywania opracowania do oceny, Wykonawca rozpoczął w dniu 16 września 2011 r. Całość opracowania przekazano w dniu 18 listopada 2011 r., po uwagach ZOPI przekazano w dniu 13 grudnia 2011 r., posiedzenie Zespołu Oceny Projektów Inwestycyjnych odbyło się w dniu 14 grudnia 2011 r.

Zakres rzeczowy przedmiotu odbioru obejmował projekty budowlane branżowe – część architektoniczno-budowlaną, sporządzone dla: Odcinka I – przebudowa linii kolejowych od st. Katowice Towarowa do st. Chorzów Batory km 2,100- km 5,968 linie 137, 716, 651, 164, 131; Odcinka III – przebudowa stacji Chorzów Miasto, km 7,750- km 9,743, linia 131; Odcinka IV – przebudowa linii 131, 161 na odcinku Chorzów Miasto – Rozbark, km 9,743- km 15,527; Odcinka V – budowa linii 463 na odcinku Rozbark – Barbara, km 15,249- km 17,754; Odcinka VI – budowa linii 463, 716, 145, 887 na odcinku Barbara – Piekary Śląskie, km 17,754- km 19,925; Odcinka VII – budowa linii 463 na odcinku Piekary Śląskie – st. Pyrzowice, km 19,925 – km 27,435; Odcinka VIII – budowa linii 463 na odcinku Piekary Śląskie – st. Pyrzowice, km 27,435- km 35,933; Odcinka IX – budowa linii 649 (łącznica) od st. Bytom do Barbara, km 15,218 – km 16,055.

W konsekwencji aneksu nr 4, PKP PLK SA dokonała odbioru projektu budowlanego przed uzyskaniem decyzji środowiskowej, warunkujących jego wykonanie oraz bez uzyskania pozwolenia na budowę na podstawie tego projektu. Za wykonanie projektu budowlanego Wykonawcy wypłacono kwotę netto 9 405 125,73 zł (brutto 14 087 331,18 zł), po potrąceniu naliczonych kar umownych z tytułu nieterminowego wykonania zadania IXa.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 222; 236; 281-297; 302-306; 1529-1550; 1604-1613; 1967-1972b; 2386-2388; 2543)

c) Wykonanie Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego – terminy opiniowania i odbioru poszczególnych etapów określono w pkt 6.2 Opisu Przedmiotu Zamówienia oraz w harmonogramie rzeczowo-finansowym, stanowiącym załącznik nr 4 do Umowy z dnia 21 grudnia 2011 r.

W pkt 6.2 OPZ postanowiono, że za datę wykonania przedmiotu zamówienia uważany będzie: [1] dzień dostarczenia przez Wykonawcę, przedmiotu zamówienia wraz ze zgłoszeniem jego zakończenia i zgłoszeniem gotowości do przeprowadzenia odbioru przez Zamawiającego – jeżeli czynności odbioru nie wykazały żadnych wad wykonania przedmiotu zamówienia i protokół odbioru został podpisany przez Zamawiającego bez żadnych zastrzeżeń, [2] dzień dostarczenia przez Wykonawcę poprawionego przedmiotu zamówienia wraz ze zgłoszeniem zakończenia poprawiania i gotowości do przeprowadzenia odbioru przez Zamawiającego – jeżeli w toku przeprowadzonych przez Zamawiającego wcześniejszych czynności odbioru, stwierdzone zostały wady lub niekompletność przedmiotu zamówienia, a Wykonawca wezwany został przez Zamawiającego do wykonania niezbędnych uzupełnień i/lub poprawek.

Zamawiający zobowiązany był do dokonania odbioru materiałów etapów nr I, II, III, V, VIII i IX w ciągu 21 dni od daty dostarczenia kompletnych i pozbawionych wad materiałów, zaś odbioru materiałów etapów IV i VI w ciągu 30 dni od daty dostarczenia kompletnych i pozbawionych wad materiałów, przez podpisanie przez Zamawiającego protokołu odbioru bez zastrzeżeń, a odbioru etapu VI po przyjęciu Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i otrzymaniu informacji od właściwego organu o wszczęciu postępowania o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Postanowiono, że terminy opiniowania będą wliczane w czas trwania poszczególnych etapów, zaś przedmiot zamówienia będzie uważany za odebrany, jeżeli protokół odbioru będzie zawierał oświadczenie Zamawiającego o pozytywnym odbiorze przedmiotu zamówienia bez zastrzeżeń.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 92-94; 109)

Według stanu na dzień 30 czerwca 2015 r. odebrane zostały wszystkie etapy umowy z dnia 21 grudnia 2011 r. Na dziewięć etapów realizacji umowy, w dwóch przypadkach przekazanie przedmiotu umowy do odbioru nastąpiło po terminie określonym w harmonogramie rzeczowo-finansowym, zaś opóźnienie wyniosło od 98 do 195 dni. We wszystkich przypadkach odbiór nastąpił po terminie określonym w harmonogramie rzeczowo-finansowym od 16 do 226 dni.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 92-93; 109)

3.6. Efekty realizacji inwestycji

Opis stanu faktycznego

Na dzień zakończenia kontroli, modernizacja linii kolejowej nr 271 Wrocław - Poznań na szlaku Wrocław Główny – granica województwa dolnośląskiego nie była zakończona. Długość odcinka linii kolejowej zaplanowana w WPIK do roku 2013 wynosiła 88,2 km, zaplanowana do 2015 r. długość odcinka linii kolejowej to

116,0 km. W okresie do dnia 31 grudnia 2014 r. przekazano odcinek długości 111,02 km. W 2015 r. planowano do przekazania odcinek długości 4,990 km. Długość wszystkich torów głównych zasadniczych oraz stacyjnych, zaplanowana w WPIKU do 2013 r. wynosiła 106,7 km. Zaplanowana do wykonania do 2015 r. długość odcinka to 142,8 km. Do dnia 31 grudnia 2014 r. wykonano odcinek długości 133,57 km, do przekazania w 2015 r. pozostało 9,230 km. Długość sieci trakcyjnej zaplanowana w WPIK do 2013 r. wynosiła 106,7 km, a do 2015 r. - 142,8 km. Do dnia 31 grudnia 2014 r. wykonano odcinek o długości 132,990 km. Do wykonania w 2015 r. pozostało 9,810 km. Liczba obiektów inżynierskich zaplanowana do realizacji w WPIK do 2013 r. to 33 szt., zaplanowana w WPIK do 2015 r. - 70 szt. Do dnia 31 grudnia 2014 r. wykonano 51 obiektów inżynierskich, a do przekazania w 2015 r. pozostało 19 obiektów. W WPIK do 2013 r. i do 2015 r. zaplanowano do realizacji 23 perony. Do dnia 31 grudnia 2014 r. przekazano do użytku 19 peronów, do końca 2015 r. zaplanowano przekazanie czterech peronów. Liczba podstacji trakcyjnych zaplanowanych do zrealizowania w WPIK do 2013 r. oraz do 2015 r. to pięć sztuk, które zrealizowano. Liczba ekranów akustycznych zaplanowana w WPIK do roku 2015 wynosiła 14,970. Stopień realizacji robót budowlanych podstawowych liniowych na odcinku Wrocław Grabiszyn – Skokowa oraz Żmigrod – granica województwa w poszczególnych latach wynosił: w 2011 r. – 7%, w 2012 r. 18%, w 2013 r. 24%, w 2014 r. 30%, do 30.04.2015 r. 6%, tj. ogółem 85% od początku budowy. Inwestor przewiduje, że zadanie to zostanie wykonane w terminach wynikających z zawartych umów o realizację poszczególnych robót.

(dowód akta kontroli T I, str. 28 -29, 496 – 498)

W związku z realizacją inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec GP, na odcinku Wrocław Świebodzki – Jelenia Góra (km 0,000 – 125,808)” długość torów objętych przebudową zaplanowana w WPIK do roku 2013 wynosiła 115,7 km, zaplanowana do 2015 r. długość odcinka linii kolejowej to łącznie 142,7 km (tj. 27 km w 2015 r.). Do dnia ukończenia kontroli realizacja przedsięwzięcia nie była jeszcze zakończona. Przekazano od dnia 30 czerwca 2015 r. odcinek łącznej długości 130,27 km. Długość torów planowanych do przekazania w 2015 r. to 15,87 km, zaś planowanych do przekazania po 2015 r. - 7,45 km. Długość sieci trakcyjnej zaplanowana w WPIK do 2013 r. wynosiła 38,2 km, zaplanowana w WPIK do 2015 r. to łącznie 57,7 km (w tym 19,5 km w 2015 r.). Do dnia 30 czerwca 2015 r. przekazano 100% planowanej sieci trakcyjnej (57,7 km). Liczba obiektów inżynierskich zaplanowana do realizacji w WPIK do 2013 r. wynosiła 82 sztuki, zaplanowana w WPIK do 2015 r. wynosiła 120 sztuk. Przekazana do dnia 30 czerwca 2015 r. liczba obiektów inżynierskich to 110 sztuk, do przekazania w 2015 r. pozostało 10 sztuk. Zaplanowana do modernizacji w WPIK do 2013 r. liczba peronów wynosiła osiem, zaplanowana w WPIK do 2015 r. liczba peronów wynosiła 20 sztuk (w tym 12 do realizacji w 2015 r.). Liczba peronów przekazana do 30 czerwca 2015 r. obejmowała 18 peronów. Liczba peronów do przekazania w 2015 r. – dwa perony. Liczba skrzyżowań dwupoziomowych zaplanowanych do realizacji w WPIK do roku 2013 wynosiła 71, natomiast zaplanowanych w WPIK do 2015 r. łącznie 86 (w tym w 2015 r. - 15 szt.). Do dnia 30 czerwca 2015 r. przekazano do eksploatacji 80 skrzyżowań dwupoziomowych i do końca 2015 r. planowanych jest przekazanie dalszych sześciu skrzyżowań.

(dowód: akta kontroli str. TIII, 194-196, 303-313)

a) Linia kolejowa nr 1 Warszawa Centralna - Katowice, odcinek Zawiercie-Katowice

Efektom przeprowadzonych robót miało być uzyskanie maksymalnej możliwej prędkości i poprawa stanu technicznego infrastruktury na stacji Dąbrowa Górnicza, Będzin i Katowice oraz uzyskanie większej przepustowości linii na szlaku Dąbrowa Górnicza-Będzin, na szlaku Zawiercie-Łazy ŁA, w stacji Łazy i w stacji Sosnowiec Główny, jak też poprawy bezpieczeństwa prowadzenia ruchu pociągów oraz stanu technicznego infrastruktury. W wyniku zrealizowania tego zadania nastąpiła poprawa płynności i bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Dokonano m.in. wymiany 18 wyeksploatowanych napędów zwrotnic, wymieniono 10.720 km sieci trakcyjnej, zabudowano trzy komplety urządzeń stacyjnych sterowania ruchem kolejowym. Ponadto likwidacja ograniczeń prędkości na długości 0,470 km przyniosła w efekcie skrócenie czasu jazdy pociągów.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 611; 886; 2000-2004a)

b) Budowa połączenia kolejowego MPL »Katowice« w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice”

Zadanie „Budowa połączenia kolejowego MPL Katowice w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice-Pyrzowice” zostało ujęte w załączniku (poz. 108) do Obwieszczenia Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 6 marca 2008 r. w sprawie listy projektów indywidualnych do Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013²³. W uzasadnieniu realizacji tego projektu podano, że ma on bezpośredni związek z EURO 2012. Głównym celem realizacji umowy z dnia 29 września 2009 r. było pozyskanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej wraz z decyzjami: środowiskową i lokalizacyjną, pozwoleń na budowę oraz materiałów przetargowych na wyłonienie Wykonawcy prac budowlanych, których posiadanie warunkowało możliwość realizacji połączenia kolejowego do MPL „Katowice” w Pyrzowicach. Rezultatem realizacji Umowy miało być: pozyskanie i wykonanie wszystkich materiałów geodezyjnych i danych geotechnicznych, niezbędnych do prac studialnych i projektowych oraz wymaganych przy uzyskaniu decyzji administracyjnych, Studium Wykonalności budowy połączenia kolejowego do MPL Katowice w Pyrzowicach, Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, przygotowanie, złożenie wniosków i uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, przygotowanie wniosków o uzyskanie decyzji lokalizacyjnych, dokumentacja projektowa z kompletem uzgodnień i pozwoleń na budowę oraz dokumentacja przetargowa w zakresie umożliwiającym wybór wykonawcy dla wykonania robót budowlanych, przygotowanie kompletu danych i załączników do wniosku o dofinansowanie robót budowlanych z funduszy UE. Umowa nie została w pełni zrealizowana. Wykonawca dostarczył dokumentację zawierającą istotne wady oraz nie uzyskał żadnej z kilku wymaganych decyzji administracyjnych. Zamawiający, pomimo podejmowanych działań nie zdołał wyegzekwować od Wykonawcy umowy przedłożenia do RDOŚ w Katowicach uzupełnionego Raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Z tego powodu umowa została wypowiedziana przez Zamawiającego, w rezultacie efekt, tj. wykonanie Prac Przygotowawczych umożliwiających realizację przedsięwzięcia „Budowa połączenia kolejowego MPL Katowice w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice-Pyrzowice” nie został osiągnięty.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 174)

²³ M.P. Nr 30, poz. 269

c) Opracowanie Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego

Głównym rezultatem Umowy z dnia 21 grudnia 2011 r. miało być pozyskanie Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego, Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla wybranej opcji i wariantu modernizacji wraz z przygotowaniem wniosków o uzyskanie decyzji środowiskowej, rezultatów studium wykonalności wraz z analizą kosztów i korzyści dla każdego zdefiniowanego odcinka realizacyjnego, wniosków o dofinansowanie dokumentacji projektowej i realizacji inwestycji ze środków Unii Europejskiej wraz z wymaganymi załącznikami dla każdego zdefiniowanego odcinka realizacyjnego. Spodziewanym efektem tego przedsięwzięcia miało być uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, będącej potwierdzeniem przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz konsultacji społecznych. Niemniej jednak, umowa nie zobowiązywała do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Po złożeniu wniosku o uzyskanie decyzji środowiskowej Wykonawca zobowiązany był do monitorowania przebiegu postępowania i składania co miesiąc informacji o przebiegu procedury. Wykonawca zobowiązany był składać wyjaśnienia, uzupełniać dokumentację i ewentualnie uczestniczyć w rozprawie administracyjnej na etapie konsultacji społecznych, na ewentualny wniosek organu administracyjnego. Miał także udokumentować i przekazać Zamawiającemu wszelkie uzgodnienia, opinie, postanowienia, obwieszczenia dotyczące realizacji projektu do czasu uzyskania ostatecznej decyzji. Zamawiający dopuścił realizację powyższego w czasie trwania dalszych prac nad Studium i w okresie gwarancyjnym.

Projekt osiągnął cele określone we wniosku o dofinansowanie, tj. opracowanie dokumentacji studialnej, opracowanie Raportu OOŚ dla wybranej opcji i wariantu modernizacji wraz z przygotowaniem wniosków o uzyskanie decyzji środowiskowej, sporządzenie rezultatów studium wykonalności wraz z analizą kosztów i korzyści dla każdego zdefiniowanego odcinka realizacyjnego, opracowanie wniosków o dofinansowanie dokumentacji projektowej i realizacji inwestycji ze środków Unii Europejskiej wraz z wymaganymi załącznikami dla każdego zdefiniowanego odcinka realizacyjnego.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 23-98; 87; 109; 1211-1271)

3.7. Kontrole Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego

Opis stanu faktycznego

Dolnośląski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego we Wrocławiu przeprowadził trzy kontrole realizowanej inwestycji. Kontrolę budowy pod nazwą „Przebudowa linii kolejowej na odcinku Wrocław Grabiszyn – granica miasta Wrocław od 1,700 km do 15,120 km” przeprowadzono w dniu 14 listopada 2013 r. W dniu 3 marca 2015 r. przeprowadzono kontrolę w zakresie prac na wiadukcie kolejowym położonym we Wrocławiu nad ulicą Legnicką km 4,629 oraz w zakresie prac na wiadukcie kolejowym położonym we Wrocławiu nad ulicą Starogroblową w km 5,052. W trakcie ww. kontroli Dolnośląski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego nie stwierdził nieprawidłowości w zakresie wykonanych robót określonych w pozwoleniu na budowę.

(dowód akta kontroli T I, str. 761–763)

Dolnośląski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego w latach 2011 – 2015 nie kontrolował zadania pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec GP, na odcinku Wrocław Świebodzki – Jelenia Góra (km 0,000 –

125,808)". Zadania realizowane w ramach zbadanych projektów²⁴ nie były kontrolowane przez Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego.

(dowód: akta kontroli str. TIII, 408-410)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność kontrolowanej jednostki w badanym obszarze.

Opis stanu
faktycznego

4. Ocena realizacji zadań inwestycyjnych w zakresie gospodarnego wydatkowania środków finansowych

4.1. Przebieg finansowania inwestycji

Finasowanie inwestycji (modernizacja linii 271) zostało zapewnione zgodnie z postępowaniem robot wg harmonogramu realizacji robót poprzez zawarcie Umowy o dofinansowanie nr POIS.07.01.00-00-001/07-00 w dniu 5 marca 2010 r. pomiędzy Skarbem Państwa – Centrum Unijnych Projektów Transportowych z siedzibą w Warszawie, a PKP Polskie Linie Kolejowe SA z siedzibą w Warszawie. Do zawartej umowy sporządzono trzy aneksy w dniach 15 marca 2011 r., 16 sierpnia 2011 r. oraz w dniu 20 grudnia 2013 r. Dyrektor Regionu Śląskiego wyjaśnił, iż w odniesieniu do przedmiotowego projektu nie sporządzono wniosków w sprawie zwarcia aneksów do umowy o dofinansowanie, zawarte aneksy dotyczą zmian o charakterze systemowym. Załączniki do umowy to harmonogram realizacji projektu, plan finansowania projektu, plan wystąpień o środki dotacji celowej i płatności opis projektu, harmonogram pozwoleń na budowę, zestawienie wskaźników do monitorowania projektu. Płatności za wykonane roboty odbywały się zgodnie z wymogami i ustaleniami umów.

(dowód, akta kontroli T I, str. 623-647, 648-716, 740-741, 766-785, 800-827)

W przyjętym „Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2015” wartość projektu pn. „Modernizacja linii kolejowej 274 Wrocław – Zgorzelec, na odcinku Wrocław – Jelenia Góra” wynosiła 475 081,8 tys. zł. W związku z koniecznością dostosowania limitów środków budżetowych oraz Funduszu Kolejowego na lata 2014 – 2015, do wartości wskazanych przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, we wrześniu 2012 r. zostały wprowadzone korekty do WPIK przyjętego przez Zarząd Spółki PKP PLK S.A. Pierwsza korekta dotycząca linii 274 polegała na zmniejszeniu wartości projektu o kwotę 33 327,8 tys. zł w 2014 r. Druga zaś korekta polegała na zwiększeniu wartości projektu o 16 000,0 tys. zł. W wyniku powyższych korekt wartość kosztorysowa projektu została ustalona na kwotę 457 754,0 tys. zł.

W WPIK przyjętym w dniu 5 listopada 2013 r. przez Radę Ministrów wartość kosztorysowa projektu wynosiła 457 832,3 tys. zł.

W WPIK przyjętym w dniu 13 marca 2015 r. przez Radę Ministrów wartość kosztorysowa ww. projektu uległa kolejnej zmianie i wynosiła 458 175,4 tys. zł. Różnice w wartości kosztorysowej projektu pomiędzy kolejnymi wersjami WPIK wynikały, m.in. z kosztów związanych z emisją obligacji, finansujących inwestycję, dodatkowych umów przyłączeniowych oraz nadzorów. W 2015 r. projekty z WPIK

²⁴ [1] „Budowa połączenia kolejowego MPL Katowice w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice-Pyrzowice – PRACE PRZYGOTOWAWCZE”, [2] „Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego”, [3] „Linia kolejowa nr 1 Warszawa Centralna - Katowice, odcinek Zawiercie-Katowice”.

zostały przeniesione do Krajowego Programu Kolejowego na lata 2013 – 2023. Wartość projektu „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław – Zgorzelec na odcinku Wrocław – Jelenia Góra” na 2016 r. została zmniejszona z kwoty 81 122,8 tys. zł do kwoty 42 400,0 tys. zł, czyli o 38 722,8 tys. zł. Wyłączona kwota (38 722,8 tys. zł) zostanie wykorzystana w 2016 r. na zadanie pn. „Prace na linii kolejowej nr 274 Wrocław – Zgorzelec na odcinku Wrocław – Jelenia Góra oraz przyległych łącznicach” realizowane w ramach nowego projektu pn. „Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Dolnego Śląska” finansowanego ze środków krajowych.

(dowód: akta kontroli str. TIII, 411-426)

Inwestor zapewnił finansowanie inwestycji zgodnie z postępowaniem robót zaplanowanym w zaakceptowanych harmonogramach realizacji robót.

a) Linia kolejowa nr 1 Warszawa Centralna - Katowice, odcinek Zawiercie-Katowice – przedsięwzięcie sfinansowano ze środków budżetu państwa w kwocie 14 268,3 tys. zł oraz ze środków PKP PLK SA (obligacje) w kwocie 19 912,8 tys. zł.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 722-753; 945-948; 1056-1060; 1198-1201; 2813)

b) Budowa połączenia kolejowego MPL »Katowice« w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice – przedsięwzięcie sfinansowano ostatecznie ze środków własnych PKP PLK SA. w kwocie 23 708,5 tys. zł, przy czym w związku z brakiem uzyskania rezultatu przedsięwzięcia i odstąpienia od umowy z Wykonawcą, poniesiono koszty w kwocie 8 246,7 tys. zł tytułem zapłaty odsetek od kwoty 22 297,7 tys. zł zwróconego dofinansowania z UE. Zgodnie z § 7 ust. 2 umowy o dofinansowanie z dnia 30 czerwca 2010 r., okres kwalifikowalności wydatków rozpoczynał się od dnia 29 września 2009 r., a kończył w dniu 31 marca 2012 r. W świetle zapisów umowy z dnia 30 czerwca 2010 r. o dofinansowanie, termin kwalifikowalności wydatków upływał w dniu 31 marca 2012 r. W dniu 18 maja 2011 r. wystąpiono do CUPIT z wnioskiem o przesunięcie okresu kwalifikowalności wydatków, co skutkowało podpisaniem w dniu 5 maja 2011 r. aneksu do umowy, zmieniającego termin kwalifikowalności wydatków do dnia 31 grudnia 2013 r. Przedsięwzięcie nie zostało zrealizowane do tego dnia. Umowę o dofinansowanie rozwiązano, a PKP PLK SA zobowiązana była zwrócić dofinansowanie w kwocie 22 297,7 tys. zł wraz z odsetkami w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych liczonymi od dnia przekazania środków.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 1355-1452; 2575; 2815; 3011; 3015)

c) Wykonanie Studium Wykonawalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego – przedsięwzięcie sfinansowano ze środków budżetu państwa w kwocie 1 228,8 tys. zł, z funduszu TEN-T w kwocie 1 548,3 tys. zł, ze środków własnych w kwocie 596,5 tys. zł, innych źródeł w kwocie 362,9 tys. zł. Ponadto, dokonano kompensaty wzajemnych zobowiązań z Wykonawcą z tytułu wystawionych not obciążeniowych na kwotę 946,6 tys. zł.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 1311-1354; 1474-1525; 2795-2799; 2814; 3014; 3016)

4.2. Działalność koordynacyjno-nadzorcza Inwestora

Opis stanu
faktycznego

Inwestor zrealizował obowiązki wynikające z zapisów art. 18 ustawy – *Prawo budowlane* poprzez; [1] opracowanie projektu budowlanego, [2] objęcie kierownictwa budowy, [3] opracowanie planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (BIOZ), [4] ustanowienie nadzoru inwestorskiego, [5] ustanowienie nadzoru autorskiego. Przewidziano nadzór zewnętrzny wg FIDIC. Nadzór nad modernizacją

linii kolejowej na odcinku Wrocław – granica województwa dolnośląskiego w ramach projektu POIŚ 7.1-4 powierzono Konsorcjum dwóch firm. Przedmiotem umowy była usługa polegająca na nadzorze nad modernizacją linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – granica województwa dolnośląskiego w ramach projektu oznaczonego numerem POIŚ 7.1-4. Zawarto umowę podstawową nr 90/116/0001/12/2/1 w dniu 2 marca 2012 r. oraz jako realizację zamówienia uzupełniającego umowę nr 90/106/0031/14/Z/I w dniu 3 października 2014 r.

(akta kontroli T I, str. 749–753, 754–760, 800-827, 749-753, 754-760, 800-827)

Na podstawie faktur (403 szt.) i ksiąg rachunkowych stwierdzono, że nakłady inwestycyjne na realizację inwestycji pn.: „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec GP, na odcinku Wrocław Świebodzki – Jelenia Góra (km 0,000 – 125,808)”, według stanu na dzień 30 czerwca 2015 r., wynosiły ogółem 338 570,5 tys. zł, w tym:

- nakłady poniesione przed 2011 r. – 48 018,0 tys. zł, w tym z budżetu państwa – 47 801,6 tys. zł, środki własne – 216,4 tys. zł;
- nakłady poniesione w 2011 r. – 44 635,1 tys. zł, w tym z budżetu państwa – 44 254,4 tys. zł, środki własne – 380,70 tys. zł;
- nakłady poniesione w 2012 r. – 101 656,5 tys. zł, w tym z budżetu państwa – 101 491,2 tys. zł, środki własne – 165,3 tys. zł;
- nakłady poniesione w 2013 r. – 69 125,4 tys. zł, w tym z budżetu państwa – 29 086,0 tys. zł, środki Funduszu Kolejowego – 1 792,8 tys. zł, środki z obligacji – 38 062,3 tys. zł, środki własne – 184,3 tys. zł;
- nakłady poniesione w 2014 r. – 62 342,7 tys. zł, w tym środki Funduszu Kolejowego – 54 207,9 tys. zł, środki z obligacji – 688,5 tys. zł, środki własne – 7 446,30 tys. zł;
- nakłady poniesione w 2015 r. – 12 792,8 tys. zł, w tym środki Funduszu Kolejowego – 10 922,8 tys. zł, środki z obligacji – 1 481,8 tys. zł;

Wydatki na realizację inwestycji realizowane były zgodnie z harmonogramem WPIK. Nie wydatkowano środków finansowych na inne cele, których nie obejmował zatwierdzony program inwestycyjny. Po zakończeniu każdej z umów na roboty inwestycyjne weryfikowano kosztorys powykonawczy – nie zmniejszano wynagrodzenia Wykonawcy robót. Dyrektor Regionu zawsze akceptował wszystkie faktury do wypłaty – wszystkie płatności realizowane były przez Centralę CRI. W każdym przypadku sporządzano niezbędną dokumentację finansową (faktury, rozliczenia finansowe, umowy). Wykonawcy robót, po zakończeniu wszystkich robót, występowali pisemnie do Zamawiającego zgłaszając gotowość przystąpienia do odbioru końcowego robót. Zamawiający, po potwierdzeniu przez Inspektorów Nadzoru prawidłowego zakończenia robót i sprawdzeniu kompletności i prawidłowości operatu kolaudacyjnego, zwołuje komisję odbioru końcowego robót. W przypadku ww. inwestycji, realizację każdej umowy odbierano protokołem odbioru końcowego. Zgodnie z zapisami umownymi, Wykonawcy załączają do faktur oświadczenia podwykonawców, że wszelkie należne faktury podwykonawców, których termin płatności upłynął w okresie objętym daną fakturą, zostały zapłacone.

(dowód: akta kontroli str. TIII, 427-430)

Analizie poddano działania akceptujące odnośnie wybranych 21 faktur (5,2%) na łączną kwotę 44 385 tys. zł. (13,1% łącznych nakładów na realizację inwestycji). Dyrektor Regionu akceptował wszystkie faktury miesięczne od 1 czerwca 2014 r. do 30 czerwca 2015 r.

Zobowiązania wynikające z realizacji inwestycji w większości przypadków były płacone terminowo, w okresie do 30 dni od daty otrzymania faktury. Czas weryfikacji faktur przez Inżyniera Kontraktu i Zamawiającego umożliwiał zapłatę faktury w terminie płatności. Nieterminowe płacone zobowiązań występowało w sytuacji, gdy środki budżetu państwa przelewane były z opóźnieniem na rachunek Spółki.

(dowód: akta kontroli str. TIII, 431-454, 455-456)

CRI Region Śląski w 2013 r. ze środków własnych zapłaciło kwotę 21 851,30 zł z tytułu odsetek za nieterminowe płatności w 2012 r. faktur na rzecz Wykonawcy. Wykonawca notą odsetkową nr NO/2012/12/019 z dnia 5 lutego 2013 r. przedłożył do PKP PLK Centrum Realizacji Inwestycji w Warszawie wykaz m.in. 10 faktur wraz z podaniem dni zwłoki w zapłacie oraz kwotą wyliczonych odsetek. Dni zwłoki w regulowaniu faktur wynosiły: 55 dni, 45 dni, 12 dni, siedem dni, sześć dni, cztery dni (trzy faktury), trzy dni (dwie faktury).

(dowód: akta kontroli str. TIII, 457-458)

W zakresie założonych kolejnych etapów prac nie występowały opóźnienia. Inwestor poprzez własny nadzór inwestorski zapewniał terminowe dokonywanie odbiorów robót. Proces fakturowania realizowany na poziomie obowiązków Kierownika Kontraktu oraz na poziomie Regionu Śląskiego przebiegał planowo, zgodnie z wymaganiami umownymi i uregulowaniami wewnątrz Spółki – w tym aspekcie działania na poziomie Regionu nie miały wpływu na zagrożenie terminów płatności. Płatność końcowa realizowana jest na poziomie Centrali CRI w Warszawie.

W przypadku badanych projektów²⁵, nie dokonywano zmiany zabezpieczenia należytego wykonania umowy. Nie dokonywano rozszerzenia, czy zmiany zakresu rzeczowego inwestycji. CUPT wydał negatywną opinię udzielenia Wykonawcy Umowy z dnia 29 września 2009 r. zamówień dodatkowych związanych ze zmianą trasy przebiegu linii kolejowej z Katowic do Pyrzowic. Kwestia wykonania przez tego Wykonawcę robót dodatkowych została poruszona w pozwie z 3 kwietnia 2014 r.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 120-132; 243-247; 371-431; 660-665; 932; 1034-1036; 1141; 2666-2786)

Ustalona
nieprawidłowość

W przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość: W przypadku finansowania, sprawowanego nadzór nad modernizacją linii kolejowej na odcinku Wrocław – granica województwa dolnośląskiego w ramach projektu POIŚ 7.1-4, dopuszczono do nieterminowej zapłat wynagrodzenia, wskutek czego w przypadku 10 faktur zaistniała konieczność uiszczenia odsetek w kwocie 21,8 tys. zł. Opóźnienia te wynosiły od trzech do 55 dni. Przyczyną tego stanu było nieotrzymanie środków finansowych z budżet państwa. Z wyjaśnień Regionalnego Dyrektora Finansowego do spraw Inwestycji CRI Region Śląski we Wrocławiu wynikało, że zapłata za faktury, do których naliczone zostały odsetki dokonywana była w pierwszym dniu roboczym następującym po dniu wpływu dotacji budżetowej z Ministerstwa Infrastruktury na rachunek PLP PLK S.A. w Warszawie

(dowód: akta kontroli str. TIII, 433-434)

4.3. Roszczenia Wykonawcy i roszczenia Zamawiającego

Opis stanu
faktycznego

W związku z realizacją umowy n 90/116/0006/11/Z/I na roboty budowlane podstawowe liniowe na odcinku Wrocław – Grabiszyn – Skokowa i Żmigród – granica województwa dolnośląskiego w okresie od 28 marca 2012 r. do 21 maja 2015 r. zgłoszono 79 szczegółowych roszczeń, w tym na dzień 21 maja 2015 r.

²⁵ [1] „Budowa połączenia kolejowego MPL Katowice w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice-Pyrzowice – PRACE PRZYGOTOWAWCZE”, [2] „Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego”, [3] „Linia kolejowa nr 1 Warszawa Centralna - Katowice, odcinek Zawiercie-Katowice”.

uznano jedno roszczenie wynikające z braku pozwolenia na budowę na odcinku 1,700 km – 15,120 km. Roszczenie to nie pociągnęło za sobą skutków finansowych. W grupie zarejestrowanych roszczeń było 29 roszczeń mających status „rozpatrywane”, a okres rozpatrywania trwał w skrajnych wypadkach:

458 dni z tytułu nieprzewidzianego etapowania wykonania robót na przepuszcie w km 9,398”, wartość tego roszczenia 32,5 tys. zł;

366 dni z tytułu kolizji wodociągu z projektowaną ścianką uszczelnienia mostu w km 36,256, wartość roszczenia 4, tys. zł;

293 dni z tytułu kolizji uniemożliwiającej budowę przejazdu w km 35,883 oraz budowę drogi powiatowej nr 1356 D w km 43,780, nie oszacowano wartości roszczeń;

256 dni z tytułu braku rozwiązania projektowego przebudowy wiaduktu w km 5,586 km, roszczenie oszacowano na kwotę 9,2 tys. zł.

Dyrektor Regionu Śląskiego wyjaśnił, iż roszczenia, które są rozpatrywane dłużej niż miesiąc są roszczeniami skomplikowanymi, wymagają głębszej analizy, najpierw przez Zespół Projektowy, a następnie przez Wydział Roszczeń.

W ocenie NIK liczba roszczeń i ich zakres mogą świadczyć o niewłaściwym przygotowaniu inwestycji na etapie projektowo – dokumentacyjnym.

(dowód akta kontroli T I, str. 727-732)

W CRI Region Śląski we Wrocławiu, na podstawie rejestru roszczeń, stwierdzono jedno roszczenie związane z realizacją umowy nr 90/106/0019/14/Z/I z dnia 11 sierpnia 2014 r. na zadanie pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław - Jelenia Góra - modernizacja nawierzchni kolejowej wraz z robotami towarzyszącymi, tor nr 1 i 2 szlak Wojanów - Jelenia Góra oraz tor nr 1 i 3 w stacji Wojanów”, zakończenie prac do dnia 6 sierpnia 2015 r., wartość umowy – 20 277 649,69 zł (brutto). Wykonawca zdania, konsorcjum dwóch firm w dniu 21 sierpnia 2014 r. zgłosił roszczenie finansów-terminowe związane z występującą, w miejscach wskazanych przez Zamawiającego dla wykonania odwodnienia liniowego, kolizją ułożonych kabli światłowodowych na zlecenie Dolnośląskiego Urzędu Marszałkowskiego we Wrocławiu (sieć światłowodowa tzw. DSS).

W trakcie realizacji prac przedprojektowych Wykonawca stwierdził, że układane są nowe kable światłowodowe w bezpośredniej odległości od korony torowiska i planowanego przebiegu odwodnienia. Wykonawca (jedna z firm konsorcjum) przed złożeniem oferty wykonał wizję w terenie i wtedy nie stwierdził wykonywania ww. robót, zaś Zamawiający nie poinformował o powyższym na etapie sporządzania materiałów przetargowych. Zamawiający, tj. PKP PLK S.A. CRI Region Śląski, organizując przetarg na wykonanie tego zadania, nie posiadał wiedzy na temat planowanych prac przez DUM we Wrocławiu w zakresie wykonania sieci światłowodowej, ponieważ wykonawca tego zadania nie uzgodnił swojej dokumentacji w Kolejowym Ośrodku Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w okresie, w którym organizowano przetarg na wyłonienie Wykonawcy i sporządzano dokumentację zamówienia publicznego. W związku z powyższym jedna z firm konsorcjum złożyła wzmiankowane roszczenie określając, iż w przypadku ewentualnego wystąpienia z tego tytułu opóźnień w realizacji prac lub wzrostu kosztów prac będzie występować o ich zmianę z winy Zamawiającego. Na podstawie dokumentacji rozliczeniowej ww. zadania (faktury, płatności, protokołu odbioru technicznego prac) stwierdzono, że na dzień 30 czerwca 2015 r. stan zaawansowania rzeczowego tego zadania wynosił 94%, zaś finansowego 92% -

zadanie zostanie zrealizowane zgodnie z terminem ustalonym w umowie, tj. do dnia 6 sierpnia 2015 r. Nie wystąpiły także zmiany wysokości ponoszonych kosztów przez tą firmę.

(dowód: akta kontroli str. TIII, 472-478)

a) Linia kolejowa nr 1 Warszawa Centralna - Katowice, odcinek Zawiercie-Katowice

W dniu 19 grudnia 2014 r. Wykonawca umowy z dnia 24 kwietnia 2012 r. (modernizacja układu torowego wraz z urządzeniami srk w stacji Dąbrowa Górnicza, modernizacja rozjazdów w torze nr 1 w stacji Katowice oraz zabudowa urządzeń EOR w stacji Będzin) złożył pozew o ustalenie przez Sąd nieistnienia zobowiązania z tytułu kary umownej, naliczonej przez PKP PLK SA na podstawie § 7 ust. 2 pkt 1 umowy z dnia 24 kwietnia 2012 r. za okres od 20 lutego 2013 r. do 24 lipca 2013 r. oraz ukształtowanie przez Sąd stosunku prawnego między stronami wynikającego z roszczenia powódki o zapłatę kary umownej, wynikającego z § 7 ust. 2 pkt 1 ww. umowy, za okres od 1 grudnia 2012 r. do 19 lutego 2013 r. i dokonanie miarkowania kary umownej za ten okres do poziomu nieprzekraczającego kwoty 356,5 tys. zł, tj. 38% kary umownej podlegającej naliczeniu za ten okres, na podstawie art. 484 § 2 Kc. W uzasadnieniu wskazano na brak podstaw, aby Wykonawca miał ponosić odpowiedzialność w postaci kary umownej za prace wykonane w terminie do dnia 30 listopada 2012 r., tj. w terminie założonym na etapie zawierania umowy.

Pismem z dnia 19 czerwca 2015 r. Wykonawca wystąpił do Sądu o zmianę żądania pozwu. Wartość przedmiotu sporu określono na kwotę 3 138,8 tys. zł, domagając się zasądzenia kwoty 356,5 tys. zł wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 24 sierpnia 2013 r. do dnia zapłaty, kwoty 2 357,3 tys. zł wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 11 lutego 2015 r. do dnia zapłaty oraz kwoty 425,0 tys. zł wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 10 marca 2015 r. do dnia zapłaty.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 781-800; 820-822)

Przyczyną roszczenia, było obciążenie Wykonawcy umowy z 24 kwietnia 2012 r. obowiązkiem zapłaty kary umownej w łącznej kwocie 2 713,8 tys. zł (nota obciążeniowa z dnia 14 stycznia 2013 r. nr 1200004732 za okres 1-31 grudnia 2012 r. w wysokości 356,5 tys. zł, oświadczenie PKP z dnia 5 lipca 2013 r. dotyczące potrącenia z wierzytelności wzajemnej; nota obciążeniowa z dnia 28 sierpnia 2013 r. nr 1200005818 za okres 1.01.2013 r. – 24.07.2013 r. na kwotę 2 357,3 tys. zł, oświadczenie PKP z dnia 21 kwietnia 2015 r. dotyczące potrącenia z wierzytelności wzajemnej). Do naliczenia kar umownych przyjęto całkowitą wartość przedmiotu umowy netto 11 499,3 tys. zł, podczas gdy wartość wykonanych po terminie prac stanowiła kwotę 9 241,3 tys. zł (80,4%), w tym z opóźnieniem dziesięciodniowym – 3 281,3 tys. zł i ośmiu miesięcznym – 5 960,3 tys. zł. Powyższy sposób naliczenia kar zgodny był z zapisami § 7 ust. 2 podpisanej przez Wykonawcę Umowy.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 585-659; 754-756; 823-827)

b) Budowa połączenia kolejowego MPL »Katowice« w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice”

Na etapie realizacji umowy z dnia 29 września 2009 r., Wykonawca kwestionował zasadność naliczenia kar umownych i wystawienia not obciążeniowych oraz występował z roszczeniem o przedłużenie terminu ukończenia poszczególnych prac. W związku z powyższym, występował z prośbą o powołanie komisji dwustronnej, która, zgodnie z procedurą określoną w § 19 umowy (Polubowne rozstrzyganie sporów), ustaliłaby stan faktyczny dotyczący zasadności naliczania kar umownych z tytułu opóźnienia w realizacji Etapu V. Strona Zamawiającego

stwierdziła możliwość ubiegania się o zmniejszenie naliczonych kar umownych za okres od dnia wymagalności zobowiązania do dnia zatwierdzenia przez Zamawiającego wyboru opcji, powiększony o 35 dni deklarowane w raportach miesięcznych przez Wykonawcę, jako czas potrzebny dla realizacji etapu V.

W stanowisku z dnia 21 lipca 2011 r., Komisja negocjacyjna uwzględniła realne i obiektywne możliwości realizacyjne zapisów umowy, w szczególności w zakresie terminów, nieuwzględniających w pełni uwarunkowań zewnętrznych wykonania przedmiotu zamówienia oraz powiązań przyczynowo - skutkowych poszczególnych części zamówienia Komisja zaproponowała uznanie częściowe roszczeń Wykonawcy, w tym m.in. wydłużenie czasu realizacji projektu o 18 miesięcy oraz miarkowanie kar umownych za realizację etapu V, proporcjonalnie w stosunku do opóźnień niezawinionych przez Wykonawcę, jak też rozważenie możliwości miarkowania kar umownych za opóźnienia w realizacji kolejnych Etapów projektu proporcjonalnie w stosunku do opóźnień niezawinionych przez Wykonawcę, pod warunkiem zakończenia całości zadania i wystąpienia Wykonawcy o takie miarkowanie.

Na posiedzeniu w dniu 31 maja 2012 r. Komisji ds. polubownego rozstrzygnięcia sporu, ustalono, że Zespoły projektowe Wykonawcy i Zamawiającego przedłożą w terminie do dnia 12 czerwca 2012 r. stanowisko w zakresie realizacji projektu w kwestii uwarunkowań formalno-prawnych i środowiskowych wraz z określeniem możliwych terminów realizacji – harmonogramu oraz analizę wszelkich uwarunkowań realizacyjnych i formalno-prawnych, które doprowadziły do naliczenia kar umownych w wysokości 11 403,2 tys. zł.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 155-156; 2435-2436; 2542; 2545-2548; 2564-2566; 2569-2572)

W dniu 3 kwietnia 2014 r. Wykonawca umowy z dnia 29 września 2009 r. złożył do Sądu Okręgowego w Warszawie pozew o zapłatę przez PKP PLK SA kwoty 79 272,1 tys. zł tytułem: zaległego wynagrodzenia w kwocie 32 198,2 tys. zł (za odebrane i zafakturowane prace wykonane w ramach umowy z dnia 29 września 2009 r., prace wykonane, lecz nieodebrane i niezafakturowane, prace objęte umową, które Wykonawca gotów był wykonać, lecz doznał przeszkód ze strony PKP PLK SA), dodatkowego wynagrodzenia w kwocie 26 277,9 tys. zł (za prace wykonane do dnia 31 grudnia 2012 r. w związku z opracowaniem nowych wariantów oraz wykonaniem prac powtórnych oraz implementacją nowego wariantu), kosztów dodatkowych w kwocie 9 707,0 tys. zł (kosztów kierownictwa i koordynacji w przedłużonym okresie realizacji prac), kosztów negocjacji w kwocie 5 033,9 tys. zł (tytułem szkody wyrządzonej przez PKP PLK SA poprzez wdanie się w pertraktacje ugodowe bez zamiaru zawarcia ugody), skapitalizowanych odsetek od daty wymagalności wyżej wymienionych roszczeń w kwocie 6 055,1 tys. zł.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 371-431)

c) Wykonanie Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego.

Na etapie realizacji umowy z dnia 21 grudnia 2011 r., Wykonawca kwestionował zasadność naliczenia kar umownych i wystawienia not obciążeniowych za opóźnienia w usunięciu wad w dokumentacji etapu VI²⁶ (Analiza kosztów i korzyści i wybór wariantu, analiza prawna i instytucjonalna) oraz za opóźnienia w realizacji etapu VIII²⁷ (uszczegółowienie analiz dla wybranej opcji i wariantu modernizacji

²⁶ Przekazanie do oceny opracowania etapu VI nastąpiło w terminie określonym w harmonogramie rzeczowo-finansowym, tj. do dnia 26 października 2012 r., niemniej jednak opracowanie bez wad zostało przekazane dopiero w dniu 5 kwietnia 2013 r., tj. po 92 dniach.

²⁷ Przekazanie do oceny opracowania etapu VIII powinno nastąpić do dnia 13 lutego 2013 r., a nastąpiło w dniu 22 maja 2013 r., tj. 97 dni po terminie.

Katowickiego Węzła Kolejowego), etapu IX²⁸ (rezultaty studium wykonalności wraz z analizą kosztów i korzyści dla każdego zdefiniowanego odcinka realizacyjnego). Wykonawca kwestionował poprawność merytoryczną uwag zgłaszanych przez ZOPI do opracowania etapu VI oraz wskazywał na brak podstawy do naliczenia kary umownej za etap VIII i IX w związku ze ścisłą zależnością możliwości wykonania kolejnych etapów od przyjęcia etapu VI. Prace Komisji negocjacyjnej, powołanej w dniu 2 grudnia 2013 r. do wypracowania ugody przedsądowej dotyczącej roszczenia PKP PLK SA o zapłatę kar umownych, zostały zawieszone w dniu 19 marca 2014 r., zaś sprawę przejął Zespół ds. roszczeń powołany w Centrum Realizacji Inwestycji w Warszawie.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 109; 1473; 2956-3002)

W dwóch przypadkach, tj. przy realizacji zadań „Linia kolejowa nr 1 Warszawa Centralna - Katowice, odcinek Zawiercie-Katowice” oraz „Wykonanie Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego”, doszło do naliczenia kar umownych z tytułu, przede wszystkim, nieterminowej realizacji prac (umów). W pierwszym przypadku Wykonawca wystąpił w dniu 19 czerwca 2015 r. do Sądu o zmianę żądania kar. Wartość przedmiotu sporu określono na kwotę 3 138,8 tys. zł, domagając się zasądzenia kwoty 356,5 tys. zł wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 24 sierpnia 2013 r. do dnia zapłaty, kwoty 2 357,3 tys. zł wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 11 lutego 2015 r. do dnia zapłaty oraz kwoty 425,0 tys. zł wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 10 marca 2015 r. do dnia zapłaty. W drugim przypadku wysokość zapłaconych kar umownych wyniosła 946,6 tys. zł (noty obciążeniowe z dnia: 17 lipca 2013 r. – 843,4 tys. zł, 25 września 2013 r. – 41,6 tys. zł i 29 listopada 2013 r. – 56,6 tys. zł).

(dowód: akta kontroli, TII, str. 3003 - 3004)

4.4. Rozliczenie inwestycji

Opis stanu
faktycznego

W związku z modernizacją linii kolejowej 271 Wrocław - Poznań na odcinku Wrocław – granica województwa dolnośląskiego, zawarto 55 umów z wykonawcami. Według stanu na dzień 15 maja 2015 r. w pełni zrealizowano 45 umów, pozostałe były w trakcie realizacji.

Umowy o największej wartości:

[1] Umowa 90/116/006/11/Z/I z dnia 24 maja 2011 r., zawarta z Konsorcjum dwóch firm na roboty budowlane podstawowe liniowe na odcinku Wrocław Grabiszyn – Skokowa, Żmigród – granica województwa dolnośląskiego w ramach projektu POIiŚ 7.1-4. Wartość umowy 657 332,5 tys. zł. Umowę zmieniano trzema aneksami w dniach: 31 października 2012 r., 23 stycznia 2014 r., 30 czerwca 2014 r. Umowa jest w trakcie realizacji. Pierwotnie w umowie wykonawca zobligował się do wykonania robót w ciągu 40 miesięcy, nie później niż do 30 czerwca 2014 r. W umowie zawarto zapis, iż roboty winy zostać przeprowadzone zgodnie z procedurami warunków kontraktu na budowę dla robót budowlanych i inżynierskich projektowanych przez zamawiającego wydanymi przez Federation Internationale des Ingenieurs - Consales (FIDIC). W umowie przewidziano klauzulę dotyczącą odszkodowania za opóźnienia. Przewidziano także pokrycie kosztów powstałych z przyczyn leżących po stronie wykonawcy, a dotyczących opóźnień pociągów, wprowadzenia zastępczej komunikacji autobusowej, użycia lokomotyw do przeciągania pociągów. Wykonawca wyraził zgodę na potrącenie przez Zamawiającego kar umownych z przysługującego wykonawcy wynagrodzenia netto oraz zabezpieczenia należytego wykonania umowy. Zabezpieczenie należytego

²⁸ Przekazanie do oceny opracowania etapu IX powinno nastąpić do dnia 15 marca 2013 r., a nastąpiło w dniu 26 września 2013 r., tj. 194 dni po terminie.

wykonania umowy oraz usunięcia wad i usterek zapewniono gwarancjami ubezpieczeniowymi czterech towarzystw ubezpieczeniowych.

[2] Umowa 90/116/005/11/Z/I z dnia 24 maja 2011 r., zawarta z konsorcjum trzech firm. Umowa dotyczyła projektu i zabudowy urządzeń kolejowych, sieci telekomunikacyjnych w ramach projektu POIiŚ 7.1-4. Wartość umowy to 94 593,6 tys. zł. Umowę zmieniono aneksem z dnia 30 czerwca 2014 r. Umowa jest w trakcie realizacji. Pierwotnie wykonawca w umowie zobowiązał się do zaprojektowania i wykonania roboty nie dłużej niż 37 miesięcy od daty rozpoczęcia, lecz nie dłużej niż do 30 czerwca 2014 r. W umowie zawarto klauzulę, iż winna być wykonana zgodnie z warunkami kontraktu wydanymi przez Federation Internationale des Ingenieurs - Consales (FIDIC)). W umowie przewidziano klauzulę dotyczącą odszkodowania za opóźnienia. Przewidziano także pokrycie kosztów powstałych z przyczyn leżących po stronie wykonawcy, a dotyczących opóźnień pociągów, wprowadzenia zastępczej komunikacji autobusowej, użycia lokomotyw do przeciągania pociągów. Aneksem z dnia 30 czerwca 2014 r. zmieniono termin wykonania prac do dnia 16 października 2015 r., powołując się na brak udostępnienia wszystkich niezbędnych do zrealizowania umowy układów torowych modernizowanego odcinka linii kolejowej – roszczenie nr 8 z dnia 15 kwietnia 2014 r.

[3] Umowa CCI 2007PL161PR001-02 z dnia 1 października 2008 r. zawarta z firmą (Sp. z o.o.) dotyczyła przebudowy szlaku Skokowa – Żmigród w ramach projektu CCI2007PL161PR001. Umowę zmieniano dwoma aneksami w dniach: 3 kwietnia 2009 r., 17 sierpnia 2009 r., umowa zrealizowana.

[4] Umowa 90/116/001/14/I/I z dnia 28 lutego 2014 r., z wybraną firmą na wykonanie robot dodatkowych dla zapewnienia możliwości przewozowych w ruchu kolejowym w węźle wrocławskim przed przystąpieniem do przebudowy posterunku odgałęźnego Grabiszyn, w związku z realizacją projektu POIiŚ 7.1-4. Wartość umowy 15 515,0 tys. zł. Umowa zrealizowana.

[5] Umowa 90/116/010/11/Z/I z dnia 30 grudnia 2011 r. zawarta z firmą (Spółka Akcyjna) dotyczyła przyłączenia zasilania dwustronnie sieci trakcyjnej 3 kv DC linii kolejowej nr 271 od km 38,17 do km 62,88 do PT Gabce. Wartość umowy 754, 7 tys. zł. Umowę zmieniano czterema aneksami w dniach: 28 grudnia 2012 r., 17 lipca 2013 r., 15 listopada 2013 r., 29 sierpnia 2014 r.

[6] Umowa 90/116/011/11/Z/I z dnia 30 grudnia 2011 r. zawarta z firmą (Spółka Akcyjna PKP) na przyłączenie zasilania dwustronnie sieci trakcyjnej 3 kv DC linii kolejowej nr 271 od km 26,2 do km 170 do PT Wrocław Popowice o wartości 6 479,7 tys. zł. Umowę zmieniono dwoma aneksami w dniach: 15 listopada 2013 r., 29 sierpnia 2014 r.

[7] Umowa 90/116/0009/11/Z/I z dnia 23 sierpnia 2011 r. zawarta z firmą (Spółka Akcyjna PKP) na przyłączenie zasilania dwustronnie sieci trakcyjnej 3 kv DC linii kolejowej nr 271 od km 15,6 do km 38,17 do PT Oborniki Śląskie. Wartość umowy 5 078,1 tys. zł. Umowę zmieniano dwoma aneksami w dniach 1 stycznia 2012 r., 29 lipca 2013 r.

(dowód akta kontroli T I, str. 474-480, 841-896, 991-1063, 1169-1171, 1203-1225, 1226 -1244)

PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski nie prowadziło ksiąg rachunkowych realizowanej inwestycji. W Biurze Rachunkowości Centrali PKP PLK SA ujęto w księgach rachunkowych (wg stanu na dzień 31 maja 2015 r.) 765 334 094,26 zł, w tym w poszczególnych latach: 2008 r. kwota 105 919,89 zł, 2009 r. kwota 50 534 799,13 zł, 2010 r. kwota 14 186 635,92 zł, 2011 r. kwota 50 295 117,78, 2012 r. kwota 133 169 848,38 zł, 2013 r. –kwota 202 757 630,93 zł, 2014 r. kwota 259 987 727,63 zł oraz w 2015 r. kwota 54 296 414,60 zł.

Wydatki były zgodnie z harmonogramem WPIK. Odsetki płacono od wykupu gruntów ze środków własnych PKP PLK S.A. Nie dokonywano weryfikacji kosztorysów powykonawczych. Zadania były rozliczane obmiarowo lub w oparciu o ryczały za wykonane roboty. Skutkiem złożenia przez Lidera Konsorcjum wniosku o upadłość układową, zaszła konieczność dokonywania zapłaty dla podwykonawców w ramach artykułu 647¹ kodeksu cywilnego, oraz wstrzymanie płatności na rzecz PNI, które było Liderem Konsorcjum. Trwało to do czasu podpisania aneksu do umowy w dniu 31 października 2013 r. zmieniającego Lidera Konsorcjum. Każda zmiana terminu realizacji zadania została potwierdzona aneksem. W przypadku umowy o dofinansowanie, treść aneksu uzyskiwała zgodę właściwego Ministra ds. budownictwa. Inwestor nie korzystał z uprawnień wynikających z gwarancji lub rękojmi, gdyż inwestycja nie jest jeszcze zakończona.

Dyrektor Regionu Śląskiego akceptował wszystkie faktury miesięczne od 1 czerwca 2014 r. do 31 maja 2015 r. na łączną kwotę 238 714,9 tys. zł. Płatności faktur realizowane były przez PKP PLK S.A Centrala.

Zgodnie z umową Inżynier miał trzy dni na weryfikację faktur. Termin ten był dotrzymywany przez Inżyniera. Zamawiający miał 30 dni roboczych na weryfikację faktury – terminy te także były dotrzymywane.

Analizie poddano działania akceptujące odnośnie następujących faktur: SFBM2014/09/0012/P na kwotę 26 490,4 tys. zł, WPN2014000224 na kwotę 8 122,4 tys. zł, 4/P122/02/2015 na kwotę 409,8 tys. zł, ED/12/1/0128/15/OP/P na kwotę 4 802,2 tys. zł. W odniesieniu do faktury VAT SFBM/2014/09/0012/P zostały sporządzone załączniki listy sprawdzające dokumentujące przebieg akceptacji przewidujące podpisy Kierownika Kontraktu, Dyrektora Projektu, oraz Zastępcy Dyrektora CRI ds. Projektów Unijnych, załącznikiem było także między innymi zestawienie zleceń inwestycyjnych w podziale na źródła sposób finansowania, rodzaj kosztu Grupę KŚT. Fakturę wystawioną dnia 19 września 2014 r. akceptowano w dniu 2 października 2014 r. Faktura VAT nr 4/P122/02/2015 wystawiona dnia 18 lutego 2015 r. została zaakceptowana przez Zastępcę Dyrektora Regionu ds. Projektów Unijnych dnia 13 marca 2015 r. Przebieg akceptacji udokumentowano wydrukiem z systemu SAP, zestawieniem zleceń inwestycyjnych w podziale na źródła sposób finansowania, rodzaj kosztu Grupę KŚT oraz protokołem akceptacji. Fakturę VAT WPN/201400224 z dnia 24 września 2014 r. Zastępcą Dyrektora Centrum Realizacji Inwestycji ds. unijnych zaakceptował 2 października 2014 r. Załącznikiem do faktury była lista czynności sprawdzających dokumentów pod wypłatę płatności pośredniej dla wykonawcy. Fakturę ED/12/1/0128/15/OP/P z dnia 24 kwietnia 2015 r. zastępcą Dyrektora Regionu ds. Projektów Unijnych zaakceptował dnia 8 czerwca 2015 r. W celu udokumentowania procesu akceptacji sporządzono Protokół akceptacji zawierający informacje ogólne, dane opisowe, źródła finansowania oraz etapy akceptacji. Załącznikiem było także między innymi zestawienie zleceń inwestycyjnych w podziale na źródła i sposób finansowania, rodzaj kosztu, Grupę KŚT, oraz wydruk z systemu SAP WORK CYCLE

(dowód akta kontroli T I, str. 769-787, 790-797, 1084-1086, 1101-1133, 1248-1249, 1547-1553)

Na podstawie faktur (403 szt.) i ksiąg rachunkowych stwierdzono, że nakłady inwestycyjne na realizację inwestycji pn.: „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec GP, na odcinku Wrocław Świebodzki – Jelenia Góra (km 0,000 – 125,808)”, według stanu na dzień 30 czerwca 2015 r., wynosiły ogółem 33 8570,5 tys. zł, w tym:

- nakłady poniesione przed 2011 r. – 48 018,0 tys. zł, w tym z budżetu państwa – 47 801,6 tys. zł, środki własne – 216,4 tys. zł;

- nakłady poniesione w 2011 r. – 44 635,1 tys. zł, w tym z budżetu państwa – 44 254,4 tys. zł, środki własne – 380,70 tys. zł;
- nakłady poniesione w 2012 r. – 101 656,5 tys. zł, w tym z budżetu państwa – 101 491,2 tys. zł, środki własne – 165,3 tys. zł;
- nakłady poniesione w 2013 r. – 69 125,4 tys. zł, w tym z budżetu państwa – 29 086,0 tys. zł, środki Funduszu Kolejowego – 1 792,8 tys. zł, środki z obligacji – 38 062,3 tys. zł, środki własne – 184,3 tys. zł;
- nakłady poniesione w 2014 r. – 62 342,7 tys. zł, w tym środki Funduszu Kolejowego – 54 207,9 tys. zł, środki z obligacji – 688,5 tys. zł, środki własne – 7 446,30 tys. zł;
- nakłady poniesione w 2015 r. – 12 792,8 tys. zł, w tym środki Funduszu Kolejowego – 10 922,8 tys. zł, środki z obligacji – 1 481,8 tys. zł;

Wydatki na realizację inwestycji realizowane były zgodnie z harmonogramem WPIK. Nie wydatkowano środków finansowych na inne cele, których nie obejmował zatwierdzony program inwestycyjny. Po zakończeniu każdej z umów na roboty inwestycyjne weryfikowano kosztorys powykonawczy – nie zmniejszano wynagrodzenia Wykonawcy robót. Dyrektor Regionu zawsze akceptował wszystkie faktury do wypłaty – wszystkie płatności realizowane były przez Centralę CRI. W każdym przypadku dokumentacja finansowa (faktury, rozliczenia finansowe, umowy). Wykonawcy robót, po zakończeniu wszystkich robót, występowali pisemnie do Zamawiającego zgłaszając gotowość przystąpienia do odbioru końcowego robót. Zamawiający, po potwierdzeniu przez Inspektorów Nadzoru prawidłowego zakończenia robót i sprawdzeniu kompletności i prawidłowości operatu kolaudacyjnego, zwołuje komisję odbioru końcowego robót. W przypadku ww. inwestycji, realizację każdej umowy odbierano protokołem odbioru końcowego. Zgodnie z zapisami umownymi, Wykonawcy załączają do faktur oświadczenia podwykonawców, że wszelkie należne faktury podwykonawców, których termin płatności upłynął w okresie objętym daną fakturą, zostały zapłacone.

Analizie poddano działania akceptujące odnośnie wybranych 21 faktur (5,2%) na łączną kwotę 44 385 tys. zł. (13,1% łącznych nakładów na realizację inwestycji). Dyrektor Regionu akceptował wszystkie faktury miesięczne od 1 czerwca 2014 r. do 30 czerwca 2015 r.

W zakresie założonych kolejnych etapów prac nie występowały opóźnienia. Inwestor poprzez własny nadzór inwestorski zapewniał terminowe dokonywanie odbiorów robót. Proces fakturowania realizowany na poziomie obowiązków Kierownika Kontraktu oraz na poziomie Regionu Śląskiego przebiegał planowo, zgodnie z wymaganiami umownymi i uregulowaniami wewnątrz Spółki – w tym aspekcie działania na poziomie Regionu nie miały wpływu na zagrożenie terminów płatności. Płatność końcowa realizowana jest na poziomie Centrali CRI w Warszawie.

(dowód: akta kontroli str. TIII, 431-454)

Dyrektor Regionu Śląskiego nie akceptował faktur w zakresie realizacji projektów: „Linia kolejowa nr 1 Warszawa Centralna - Katowice, odcinek Zawiercie-Katowice”, „Budowa połączenia kolejowego MPL »Katowice« w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice” – Prace przygotowawcze”, jak też „Wykonanie Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego”. Wszystkie faktury zostały zrealizowane przed utworzeniem CRI Region Śląski.

Dwa z ww. projektów były zgłoszone do współfinansowania przez UE, przy czym realizacja płatności była realizowana przez Centralę Centrum Realizacji Inwestycji.

Do protokolarnego, całkowitego rozliczenia zawartych umów dochodziło po zgłoszeniu przez wykonawców gotowości do wszczęcia procedury odbioru końcowego oraz pozytywnej weryfikacji.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 722-753; 945-948; 1056-1060; 1198-1201; 1474-1525)

a) Linia kolejowa nr 1 Warszawa Centralna - Katowice, odcinek Zawiercie-Katowice.

umowa z dnia 24 kwietnia 2012 r. - modernizacja układu torowego wraz z urządzeniami srk w stacji Dąbrowa Górnicza, modernizacja rozjazdów w torze nr 1 w stacji Katowice oraz zabudowa urządzeń EOR w stacji Będzin o wartości 14 144 117,79 zł brutto.

Gotowość do wszczęcia procedury odbioru końcowego zgłaszano w dniu 30 listopada 2012 r., 19 lutego 2013 r., i lipcu 2013 r. Do protokolarnego, całkowitego rozliczenia całości umowy doszło 31 lipca 2013 r., tj. osiem miesięcy po założonym przez strony na etapie zawierania umowy terminie 30 listopada 2012 r.

Opóźnienia dziesięciodniowe wystąpiły w zakresie realizacji zadań w branży roboty budowlano-montażowe 2.1.5, w branży srk – Dąbrowa Górnicza 2.2.5, 2.2.6, 2.2.7, w branży elektroenergetycznej – Dąbrowa Górnicza 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3., 2.3.4, w branży elektroenergetycznej – Będzin 2.5.1., w branży roboty torowe i podtorowe – Katowice 2.6.2. i 2.6.3 oraz ośmiomiesięczne w branży srk – Dąbrowa Górnicza 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 oraz branży srk – Katowice 2.7.1 i 2.7.2. Wartość robót wykonanych po terminie stanowiła kwotę 9 241,3 tys. zł, tj. 80,4% wartości zamówienia netto.

Przed wystawieniem protokołu odbioru końcowego robót, inspektor nadzoru w danej branży dokonał weryfikacji dokumentów wystawionych przez Wykonawcę, potwierdzających realizację umowy. W odbiorze końcowym uczestniczył Kierownik Projektu.

umowa z dnia 15 maja 2013 r. - przebudowa sieci trakcyjnej na szlaku Dąbrowa Górnicza-Będzin/ o wartości 7 011 000 zł brutto.

Do protokolarnego, całkowitego rozliczenia umowy doszło w dniu 10 grudnia 2013 r., tj. 10 dni po założonym przez strony na etapie zawierania umowy terminie 30 listopada 2013 r. Przed wystawieniem protokołu odbioru końcowego robót, inspektor nadzoru w danej branży dokonał weryfikacji dokumentów wystawionych przez Wykonawcę, potwierdzających realizację umowy. W odbiorze końcowym uczestniczył Kierownik Projektu. Roboty do odbioru końcowego zgłoszono w dniu 28 listopada 2013 r.

umowa z dnia 10 maja 2013 r. - przebudowa urządzeń srk na szlaku Zawiercie-Łazy ŁA oraz w stacji Łazy/ o wartości 17 797 207,32 zł brutto.

Do protokolarnego, całkowitego rozliczenia umowy doszło w dniu 5 marca 2014 r., tj. trzy miesiące po terminie określonym w umowie (30 listopada 2013 r.).

Przed wystawieniem protokołu odbioru końcowego robót, inspektor nadzoru w danej branży dokonał weryfikacji dokumentów wystawionych przez Wykonawcę, potwierdzających realizację umowy. W odbiorze końcowym uczestniczył Kierownik Projektu. W protokole odbioru robót z dnia 19 grudnia 2013 r. potwierdzono wykonanie robót w 100%.

umowa z dnia 8 maja 2013 r. - antykorozyjne zabezpieczenie wiaduktu kolejowego w stacji Sosnowiec Główny/ o wartości 3 090 458,64 zł brutto.

Do protokolarnego, całkowitego rozliczenia umowy doszło w dniu 6 września 2013 r., tj. w terminie określonym w umowie (30 listopada 2013 r.). Przed wystawieniem protokołu odbioru końcowego robót, inspektor nadzoru w danej branży dokonał weryfikacji dokumentów wystawionych przez Wykonawcę, potwierdzających realizację umowy. W odbiorze końcowym uczestniczył Kierownik Projektu.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 585-659; 709-713; 856-931; 938-943; 958-1033; 1048-1055; 1064-1140; 1194-1197)

b) Budowa połączenia kolejowego MPL »Katowice« w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice” – Prace przygotowawcze

umowa z dnia 29 września 2009 r. o wartości 63 462,2 tys. zł brutto. W trakcie realizacji inwestycji wartość umowy wzrosła do kwoty 63 861,0 tys. zł, tj. o 398,8 tys. zł. Zmiana ta była skutkiem zwiększenia w 2011 r. wysokości stawki podatku VAT (z 22% na 23%)

Do protokolarnego, całkowitego rozliczenia umowy nie doszło z powodu braku wykonania części zamówienia do dnia 28 marca 2014 r. oraz odstąpienia w tym dniu przez Zamawiającego od Umowy. W związku z brakiem realizacji zamówienia, o czym wcześniej w niniejszym wystąpieniu utracono dofinansowanie w kwocie 22 297,7 tys. zł na poniesione już wydatki oraz poniesiono koszty tytułem zapłaty odsetek od przyznanego dofinansowania w kwocie 8 246,7 tys. zł.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 1355; 2795-2799)

c) Wykonanie Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego

umowa z dnia 21 grudnia 2011 r. o wartości 1 377 230,02 EUR brutto.

Do protokolarnego, całkowitego rozliczenia umowy doszło w dniu 30 października 2013 r., tj. po ponad siedmiu miesiącach po terminie określonym w Umowie (15 marca 2013 r.). W odbiorze końcowym uczestniczył Dyrektor Projektu oraz Kierownik Kontraktu.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 1473-1528)

4.5. Zabezpieczenie interesu Inwestora w umowach na realizację inwestycji

Opis stanu faktycznego

W umowach zawierano zapisy dotyczące zabezpieczenia interesu inwestora. W umowach zawartych wg standardów FIDIC stosowano zasady określone w tych standardach. Także w pozostałych umowach zawierano klauzule zabezpieczające interes Inwestora. Przykładowo w umowie 90/116/002/11/Z/I z dnia 21 kwietnia 2011 r. dotyczącej działań informacyjnych i promocji projektu POLiŚ 7.1-4 „Modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław – Poznań, Etap II- odcinek Wrocław – granica województwa dolnośląskiego” w § 12 umowy określono zasady naliczania kar umownych, w § 13 warunki rozwiązania umowy, a w § 14 zabezpieczenia należytego wykonania umowy. W umowie NR ED/8/2011 z dnia 30 grudnia 2011 r. dotyczącej przyłączenia zasilania dwustronnego sieci trakcyjnej 3 kV DC linii kolejowej nr 271 od km 26,2 do km 170,8 do PT Wrocław Popowice, w §8 przewidziano możliwość rozwiązania umowy lub odstąpienia od umowy, oraz naliczania kar umownych, zaś w §11 określono zasady naliczania opat przy odstąpieniu od umowy.

(dowód akta kontroli T I, str. 474-480, 841-896, 991-1063, 1169-1171, 1203-1225, 1226 -1244)

W związku z inwestycją pn.: „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec GP, na odcinku Wrocław Świebodzki – Jelenia Góra (km 0,000 – 125,808)” w okresie lat 2011 – 2015 (I półrocze) zawarto łącznie 42 umowy. Według stanu na dzień 30 czerwca w pełni zrealizowano 38 umów, zaś cztery umowy były w trakcie realizacji, tj.:

1. Umowa nr 90/106/0001/14/Z/I z dnia 21 marca 2014 r., zadanie pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław - Jelenia Góra - modernizacja nawierzchni kolejowej wraz z robotami towarzyszącymi, p.odg Smolec, tor nr 1 szlak Smolec - Kąty Wrocławskie, tor nr 1 szlak Kąty Wrocławskie - Mietków oraz tor nr 3 w stacji Boguszów Gorce Zachód”, zakończenie prac do dnia 30 października 2015 r., wartość umowy – 52 196 833,50 zł (brutto).
2. Umowa nr 90/106/0019/14/Z/I z dnia 11 sierpnia 2014 r., zadanie pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław - Jelenia Góra - modernizacja nawierzchni kolejowej wraz z robotami towarzyszącymi, tor nr 1 i 2 szlak Wojanów - Jelenia Góra oraz tor nr 1 i 3 w stacji Wojanów”, zakończenie prac do dnia 6 sierpnia 2015 r., wartość umowy – 20 277 649,69 zł (brutto).
3. Umowa nr 90/106/0029/15/Z/I z dnia 12 czerwca 2015 r., zadanie pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław - Jelenia Góra - modernizacja peronów, wiat peronowych oraz przejść podziemnych pod torami w stacji Jelenia Góra”, termin zakończenia prac do dnia 11 grudnia 2015 r., wartość umowy – 23 721 177,05 zł (brutto).
4. Umowa nr 90/106/0032/15/Z/I z dnia 25 czerwca 2015 r., zadanie pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław - Jelenia Góra - modernizacja sieci trakcyjnej wraz z robotami towarzyszącymi, tor nr 2 szlak Żarów – Jaworzyna Śląska”, termin zakończenia prac do 30 listopada 2015 r., wartość umowy – 8 381 200,0 zł (brutto).

Na podstawie ww. umów oraz zrealizowanych już ośmiu umów²⁹ stwierdzono, że wszystkie zawarte umowy posiadały załączniki w postaci m.in. „Warunków Szczególnych Umowy”, w których w 20 klauzulach ujęto następujące konieczne wymogi do realizacji oraz wymagane informacje: Postanowienia Ogólne (m.in. definicje, cesje, dane poufne, solidarna odpowiedzialność), Zamawiający (m.in. prawo dostępu do placu budowy, pozwolenia, licencje), Inżynier Kontraktu (obowiązki i upoważnienia), Wykonawca (m.in. ogólne zobowiązania wykonawcy, zabezpieczenia wykonania pracy, przedstawiciele, zapewnienie jakości, plac budowy, procedury BHP, sprzęt mechaniczny, raporty o postępie prac, ochrona środowiska, narady z postępu robót, dzienniki budowy, cesje), Projektowanie, Personel Kierowniczy i Siła Robocza (m.in. godz. pracy, pomieszczenia i urządzenia dla personelu, personel, listy sprzętu i zatrudnionych), Urządzenia, Materiały i Wykonawstwo, Rozpoczęcie, Opóźnienia i Zawieszenia Prac (m.in. harmonogramy robót, odszkodowania za opóźnienia), Przejęcie przez Zamawiającego, Odpowiedzialność za Wady, Próby Eksploatacyjne, Zmiany i Korekty, Odstąpienie przez Zamawiającego, Zawieszenie i Odstąpienie przez Wykonawcę, Ryzyko i Odpowiedzialność, Ubezpieczenia (m.in. ubezpieczenie robót i sprzętu, ubezpieczenie z tytułu należytego wykonania umowy i właściwego usunięcia wad i usterek), Roszczenia, Spory i Arbitraż.

²⁹ umowy z „Zestawienia umów Linia 274” w pozycjach nr 1, 8, 12, 14, 17, 22, 24, 25.

We wszystkich zbadanych zawartych umowach na roboty budowlane ustalano harmonogramy czasowe przebiegu robót oraz sankcje (kary umowne) w przypadkach niedotrzymania terminów w nich ustalonych. Do umów, zgodnie z „Warunkami Szczególnymi Umowy” dołączone były przez Wykonawców gwarancje udzielone przez towarzystwa ubezpieczeniowe należytego wykonania umowy i właściwego usunięcia wad i usterek. Udzielone gwarancje opiewały na 10% wartości umowy. Na podstawie zawartych umów stwierdzono, że interes Zamawiającego zabezpieczony był także poprzez ustalenia okresów gwarancji udzielonych przez Wykonawców. W odniesieniu do czterech ww. umów niezakończonych ustalony w umowach okres gwarancji wynosił 72 miesiące + 12 miesięcy na zgłaszanie wad. W przypadku pozostałych zrealizowanych umów okres udzielonej gwarancji na jakość robót wynosił trzy lata + jeden rok rękojmi (28 umów z lat 2014 – 2012) oraz trzy lata (10 umów z okresu 2010 – 2011). Na podstawie protokołów przekazania placu budowy i dokumentacji dotyczącej rozpoczęcia prac (zgłoszenia rozpoczęcia robót) stwierdzono, że w odniesieniu do aktualnie realizowanych ww. czterech umów przekazanie placów budowy i rozpoczęcie prac odbywało się zgodnie z harmonogramami. Także realizacja robót przebiegała bez opóźnień i zgodnie z terminami określonymi w dołączonych harmonogramach prac.

(dowód: akta kontroli str. TIII, 479-838, 839-840)

a) Linia kolejowa nr 1 Warszawa Centralna - Katowice, odcinek Zawiercie-Katowice:

- w umowie z dnia 24 kwietnia 2012 r. - modernizacja układu torowego wraz z urządzeniami srk w stacji Dąbrowa Górnicza, modernizacji rozjazdów w torze nr 1 w stacji Katowice oraz zabudowy urządzeń EOR w stacji Będzin - o wartości 14 144 117,79 zł brutto, z terminem odbioru końcowego robót do dnia 30 listopada 2012 r. – zamieszczono gwarancję należytego wykonania kontraktu, zabezpieczającą roszczenia na kwotę 1 414 411,78 zł (10% wynagrodzenia brutto) w okresie od 24 kwietnia 2012 r. do 30 grudnia 2012 r., przedłużoną następnie do dnia 30 kwietnia 2013 r. Pozyskano gwarancję ubezpieczeniową usunięcia wad i usterek na kwotę 424 323,53 zł, obowiązującą w okresie od 31 grudnia 2012 r. do 14 stycznia 2016 r.

- w umowie z dnia 15 maja 2013 r. - przebudowa sieci trakcyjnej na szlaku Dąbrowa Górnicza-Będzin - o wartości 7 011 000 zł brutto, z terminem odbioru końcowego robót do dnia 30 listopada 2013 r. – zapisano gwarancję należytego wykonania umowy i właściwego usunięcia wad i usterek, zabezpieczającą roszczenia odpowiednio na kwotę 701 100 zł (10% wynagrodzenia brutto) w okresie do 30 grudnia 2013 r. oraz na kwotę 210 330 zł, stanowiącą równowartość kosztów usunięcia wad i usterek, z terminem obowiązywania gwarancji od dnia 31 grudnia 2013 r. do 15 stycznia 2017 r.

- w umowie z dnia 10 maja 2013 r. - przebudowa urządzeń srk na szlaku Zawiercie-Łazy ŁA oraz w stacji Łazy - o wartości 17 797 207,32 zł brutto z terminem odbioru końcowego robót do dnia 30 listopada 2013 r. – zamieszczono gwarancję należytego wykonania umowy i usunięcia wad lub usterek, zabezpieczającą roszczenia odpowiednio na kwotę 1 779 720,73 zł (10% wynagrodzenia brutto) w okresie od dnia 15 sierpnia 2013 r. do 30 grudnia 2013 r. oraz na kwotę 533 916,22 zł, w przypadku nie wywiązania się ze zobowiązań z tytułu rękojmi za wady, z terminem obowiązywania gwarancji od dnia 31 grudnia 2013 r. do 15 grudnia 2016 r.

- w umowie z dnia 8 maja 2013 r. - antykorozyjne zabezpieczenie wiaduktu kolejowego w stacji Sosnowiec Główny - o wartości 3 090 458,64 zł brutto, z terminem odbioru końcowego robót do dnia 30 listopada 2013 r. - pozyskano

gwarancję należytego wykonania kontraktu, zabezpieczającą roszczenia na kwotę 309 045,86 zł (10% wynagrodzenia brutto) w okresie od 8 maja 2013 r. do 30 grudnia 2013 r. Pozyskano gwarancję ubezpieczeniową usunięcia wad lub usterek na kwotę 92 713,76 zł, obowiązującą w okresie od 31 grudnia 2013 r. do 14 stycznia 2017 r.

b) Budowa połączenia kolejowego MPL »Katowice« w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice”

- w umowie z dnia 19 września 2009 r. o wartości 63 462 204 zł brutto – pozyskano gwarancję należytego wykonania kontraktu, zabezpieczającą roszczenia na kwotę 6 346 220,40 zł (10% wynagrodzenia brutto), zmniejszoną do kwoty 1 903 866,12 zł w dniu 30 września 2011 r. i obowiązującą w okresie do 31 grudnia 2014 r. przeznaczoną na zabezpieczenie roszczeń z tytułu rękojmi i gwarancji jakości wynikających z umowy.

c) Wykonanie Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego

-w umowie z dnia 21 grudnia 2011 r. o wartości 1 377,2 tys. euro brutto – pozyskano gwarancję należytego wykonania umowy i rękojmi za wady, zabezpieczającą roszczenia na kwotę 137 723 euro (10% wynagrodzenia brutto) w okresie od dnia zawarcia umowy do 2 kwietnia 2013 r. w zakresie niewykonania lub nienależytego wykonania przedmiotu Umowy do kwoty 96 406,10 euro oraz do dnia 28 marca 2014 r. w zakresie zabezpieczenia pokrycia roszczeń z tytułu rękojmi za wady do 41 316,90 euro, przedłużona w dniu 22 kwietnia 2013 r., odpowiednio do dnia 31 lipca 2013 r. i 26 lipca 2014 r., następnie w dniu 12 lipca 2013 r. przedłużona do 15 października 2013 r. i do 10 października 2014 r., w dniu 29 listopada 2013 r. do dnia 30 października 2013 r. i 30 października 2014 r. (protokół odbioru ostatniego etapu z dnia 30 października 2013 r.)

We wszystkich umowach ustalano harmonogramy czasowe przebiegu robót oraz sankcje (kary umowne) w przypadkach niedotrzymania terminów w nich ustalonych, przy czym w przypadku wykonywania robót budowlano-montażowych, kary umowne stosowano w przypadku braku wywiązania się z realizacji robót do terminu końcowego, natomiast w przypadku dokumentacji, do terminu określonego dla poszczególnego etapu. Za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia w przekazaniu do odbioru końcowego przedmiotu umowy ustalono kary umowne w wysokości od 0,05% do 0,1% wartości przedmiotu umowy netto w przypadku robót budowlanych.

W przypadku opóźnienia w wykonaniu dokumentacji projektowej w terminach wskazanych w harmonogramie rzeczowo-finansowym, ustalono kary umowne w wysokości 0,2% ceny netto wynagrodzenia za dany etap, za każdy dzień opóźnienia w stosunku do terminów określonych w przedmiotowym harmonogramie. Taką samą wysokość kary, liczoną od wartości całkowitego wynagrodzenia netto, określono za każdy dzień opóźnienia w usunięciu wad w dokumentacji w terminie wyznaczonym przez Zamawiającego oraz w usunięciu wad lub usterek ujawnionych w okresie rękojmi i gwarancji.

(dowód: akta kontroli, TII, str. 1-119; 120-132; 133-242; 243-247; 585-659; 660-665; 856-931; 958-1033; 1064-1142)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność kontrolowanej jednostki w badanym obszarze.

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o *Najwyższej Izbie Kontroli*³⁰, wnosi o:

1. Kontynuowanie działań w celu terminowego i zgodnego z WPIK zakończenia realizowanych zadań inwestycyjnych „Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap II, odcinek Wrocław – granica województwa dolnośląskiego” oraz „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław – Zgorzelec na odcinku Wrocław – Jelenia Góra”
2. Podjęcie działań w celu wyeliminowania w sposób trwały zagrożenia dla życia lub zdrowia ludzkiego związanego z możliwością wejścia osób postronnych na teren pomiędzy czynnymi liniami kolejowymi, w okolicy wiaduktu nad ulicą Osobowicką we Wrocławiu.

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 Najwyższej Izby Kontroli, 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 sierpnia 2015 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura we Wrocławiu
Dyrektor

³⁰ Dz. U. z 2015 r., poz. 1096.

