



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
DELEGATURA WE WROCŁAWIU

LWR.410.10.1.2024

**Pan  
Piotr Wyborski  
Prezes Zarządu  
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
ul. Targowa 74  
03-734 Warszawa

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

zmienione zgodnie z treścią uchwały nr KPK-KPO.441.241.2024 Zespołu Orzekającego Komisji  
Rozstrzygającej w Najwyższej Izbie Kontroli z 28 stycznia 2025 r.

P/24/081 – „Modernizacja wybranych linii kolejowych”

# I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. <sup>1</sup> Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski we Wrocławiu <sup>2</sup> , ul. Joannitów 13, 50-525 Wrocław.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Piotr Wyborski, Prezes Zarządu PKP PLK S.A., od 19 lutego 2024 r. <sup>3</sup> W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił: Ireneusz Merchel, Prezes Zarządu PKP PLK S.A., od 31 marca 2016 r. do 15 lutego 2024 r. Dyrektorem CRI, jest Janusz Pasierb, od 1 lipca 2024 r. W okresie objętym kontrolą funkcję Dyrektora CRI pełnił Jerzy Dul, od 6 lipca 2016 r. do 30 czerwca 2024 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Przygotowanie do realizacji inwestycji kolejowych.</li><li>2. Realizacja i monitorowanie postępu prac oraz wydatkowanie środków na realizację inwestycji kolejowej, w tym osiągnięcie zakładanych w KPK<sup>4</sup> efektów.</li></ol>
Okres objęty kontrolą	Lata 2017-2024 do dnia zakończenia kontroli <sup>5</sup> , z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem, jeżeli miały one istotny wpływ dla ustaleń i ocen kontroli.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Artykuł 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>6</sup> .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Karol Wilk, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/73/2024 z 29 kwietnia 2024 r. oraz upoważnienie do kontroli nr LWR/152/2024 z 11 października 2024 r.</li><li>2. Szymon Sroka, inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/77/2024 z 10 maja 2024 r. oraz upoważnienie do kontroli nr LWR/151/2024 z 11 października 2024 r.</li><li>3. Sylwia Zakrzewska, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr LWR/115/2024 z 5 sierpnia 2024 r.</li><li>4. Jacek Kościelniak, radca Prezesa NIK, upoważnienie do kontroli nr LWR/116/2024 z 5 sierpnia 2024 r.</li></ol> <p>(akta kontroli: tom I, str. 1-12)</p>

<sup>1</sup> Dalej: PKP PLK S.A. lub Spółka.

<sup>2</sup> Dalej: CRI, Region.

<sup>3</sup> Rada Nadzorcza PKP PLK S.A. na posiedzeniu w dniu 15 lutego 2024 r. odwołała Prezesa Zarządu PKP PLK S.A. Ireneusza Merchel i delegowała Członka Rady Nadzorczej PKP PLK S.A. Piotra Wyborskiego do wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP PLK S.A. w okresie od 19 lutego 2024 r. do 19 maja 2024 r. Z dniem 16 marca 2024 r. powołała Piotra Wyborskiego do składu Zarządu PKP PLK S.A. na stanowisko Prezesa Zarządu PKP PLK S.A.

<sup>4</sup> Krajowy Plan Kolejowy.

<sup>5</sup> Zakończenie kontroli NIK w dniu 6 września 2024 r.

<sup>6</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

## II. Ocena ogólna<sup>7</sup> kontrolowanej działalności

### OCENA OGÓLNA

Zadania CRI jako Inwestora, w procesie przygotowania do realizacji skontrolowanych inwestycji<sup>8</sup>, polegające na uzyskaniu wymaganych opinii i decyzji niezbędnych do rozpoczęcia prac inwestycyjnych, nie zostały w każdym przypadku zrealizowane terminowo i rzetelnie.

Modernizacja objętych kontrolą linii kolejowych nie była przy tym w pełnym zakresie przeprowadzona w sposób prawidłowy, w szczególności dotyczyło to inwestycji *Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój*.

Jednocześnie NIK wskazuje, że w odniesieniu do inwestycji *Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie*<sup>9</sup> jej zakończenie nastąpiło 343 dni<sup>10</sup> oraz 394 dni<sup>11</sup> po terminach pierwotnie określonych w umowach<sup>12</sup>. Kwota wydatków na ww. inwestycję wyniosła ostatecznie 1 038 996 874,22 zł brutto. Natomiast w przypadku inwestycji *Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój*<sup>13</sup> jej zakończenie nastąpiło 1 126 dni względem terminu pierwotnie określonego w umowie oraz 128 dni po terminie określonym w ostatnim aneksie. Kwota wydatków na ww. inwestycję wyniosła 145 783 379,95 zł brutto.

Najwyższa Izba Kontroli podkreśla, że Region wydatkując środki na realizację rzeczonych inwestycji kolejowych z opóźnieniem do założonych pierwotnie terminów osiągnął jednakże zakładane rezultaty rzeczowe oraz wybrane efekty poszczególnych celów zawartych w Krajowym Planie Kolejowym. Pomimo że przebieg robót budowlanych nie w pełni uwzględnił terminy zawarte w harmonogramach rzeczowo-finansowych robót<sup>14</sup>, ostatecznie zrealizowane inwestycje pozwoliły m.in. na podniesienie prędkości dla pociągów pasażerskich oraz towarowych wynoszące odpowiednio 160 km/h i 120 km/h w zakresie istniejących budowli ziemnych, a także na przywrócenie pierwotnych parametrów techniczno-eksploatacyjnych obiektów inżynierskich.

Uczestnicy procesu budowlanego spełniali wymogi i kwalifikacje określone w przepisach ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane<sup>15</sup>.

W wyniku kontroli ujawnione zostały nieprawidłowości w zakresie inwestycji *Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój* polegające na: **[1]** nierzetelnym opracowaniu dokumentacji w zakresie aneksu nr 2 oraz aneksu nr 7 do umowy nr 90/106/0076/18/Z/I z 24 października 2018 r.; **[2]** opóźnieniu o 110 dni względem terminu określonego w aneksach nr 4 i nr 7 w realizacji Etapu 2a ww. umowy – ponadto jednostka kontrolowana nie naliczyła kary umownej z tego tytułu, a także kar umownych w związku z brakiem aktualizacji HRF z 2 lutego 2023 r. oraz pięciu HRF zaktualizowanych po terminie w łącznej kwocie 409 149,02 zł; **[3]** przewlekłym prowadzeniu kolejnych etapów inwestycji; **[4]** braku pełnej dokumentacji w zakresie odbioru dwóch projektów budowlanych; **[5]** braku wszystkich wymaganych wpisów w dziennikach budowy; **[6]** odstępstwach

<sup>7</sup> Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

<sup>8</sup> Tj. linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie oraz linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój.

<sup>9</sup> W ramach umowy nr 60/039/0019/14/Z/I z 20 stycznia 2015 r. sporządzono dokumentację przedprojektową dla ww. projektu.

<sup>10</sup> W zakresie linii nr 136 od km -0,206 do km 37,511 oraz linii nr 132 od km 94,281 do km 97,210.

<sup>11</sup> W zakresie linii 132 od km 97,210 do km 101,100.

<sup>12</sup> Podpisanie 21 września 2017 r. umów nr 90/106/0077/17/Z/I oraz nr 90/106/0088/17/Z/I.

<sup>13</sup> W ramach umowy nr 90/106/0088/16/Z/I zawartej 20 października 2016 r. przygotowano dokumentację przedprojektową dla ww. inwestycji.

<sup>14</sup> Dalej: HRF.

<sup>15</sup> Dz. U. z 2024 r. poz. 725, ze zm.; dalej: upb.

w wykonanych pracach względem dokumentacji budowlanej; [7] opóźnieniach w przyjmowaniu środków trwałych na stan w ewidencji finansowo-księgowej w terminach od 66 dni do 137 dni od daty sporządzenia danego protokołu odbioru; [8] naliczaniu z opóźnieniem kar umownych wobec Wykonawcy; [9] nieterminowym zakończeniu realizacji inwestycji<sup>16</sup> wynoszącym 128 dni względem ostatniego aneksu terminowego.

Natomiast w przypadku inwestycji *Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie* nieprawidłowości dotyczyły: [10] nieprzeksięgowania wszystkich poniesionych nakładów na stan środków trwałych, pomimo że inwestycja została zakończona; [11] opóźnień w przyjmowaniu środków trwałych na stan w ewidencji finansowo-księgowej wynoszących 214 dni od daty sporządzenia danego protokołu odbioru; [12] braku wszystkich wymaganych wpisów w dziennikach budowy.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej<sup>17</sup> kontrolowanej działalności

OBSZAR

Opis stanu faktycznego

#### 1. Przygotowanie do realizacji inwestycji kolejowych

1.1. CRI prowadziło działalność w oparciu o m.in. kolejne statuty i regulaminy organizacyjne. Do zadań Regionu należało realizowanie przydzielonych przedsięwzięć inwestycyjnych, w tym dotyczących wybranych do kontroli inwestycji: [1] *Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie* oraz [2] *Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój*<sup>18</sup>.

Inwestycja [1] składała się z m.in. następujących zadań:

- a) opracowanie dokumentacji projektowej (formuła „Projektuj”) na podstawie materiałów opracowanych w ramach projektu pn. *„Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie” linia kolejowa nr 132 Bytom – Wrocław Główny na odcinku Opole Groszowice – Opole Zachodnie w zakresie linii nr 132 od km 97,210 do km 101,100* – umowa nr 90/106/0077/17/Z/I z 21 września 2017 r.;
- b) realizacja robót budowlanych w ramach projektu *„Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie” linia kolejowa 132 Bytom – Wrocław Główny na odcinku Opole Groszowice – Opole Zachodnie w zakresie linii 132 od km 97,210 do km 101,100* – umowa nr 90/106/0114/20/Z/I z 6 listopada 2020 r. Umowa zrealizowana w oparciu o czerwony FIDIC<sup>19</sup>;
- c) zaprojektowanie i wykonanie robót dla projektu pn. *Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie w zakresie linii nr 136 od km -0,206 do km 37,511 oraz linii nr 132 od km 94,281 do km 97,210* – umowa nr 90/106/0088/17/Z/I z 21 września 2017 r. Umowa zrealizowana w oparciu o żółty FIDIC<sup>20</sup>;
- d) pełnienie nadzoru nad opracowaniem dokumentacji projektowej i robotami budowlanymi na linii E30 w ramach projektu pn. *Prace na linii kolejowej E30 na*

<sup>16</sup> Dot. linii kolejowej nr 285.

<sup>17</sup> Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

<sup>18</sup> W formule „Projektuj i buduj”, umowa nie przewidywała procedur realizacji inwestycji w oparciu o Warunki Kontraktowe FIDIC.

<sup>19</sup> Formuła „Buduj”. Projekt budowlany oraz roboty budowlane wykonane w wyniku odrębnych zamówień.

<sup>20</sup> Formuła „Projektuj i buduj”.

odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie – umowa nr 90/106/0011/18/Z/I z 19 lutego 2018 r.<sup>21</sup>

W obu inwestycjach opracowano dokumentację przedprojektową. W wyniku postępowania o udzielenie zamówienia publicznego (w trybie przetargu nieograniczonego) PKP PLK S.A. 20 stycznia 2015 r. zawarły umowę nr 60/039/0019/14/Z/I *Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie”*. Wynagrodzenie Wykonawcy ustalono na 1 451 400 zł brutto (w tym: 1 180 000 zł netto i podatek VAT 271 400 zł)<sup>22</sup>.

Termin wykonania przedmiotu umowy określono na 350 dni kalendarzowych od dnia rozpoczęcia realizacji przedmiotu umowy<sup>23</sup>. HRF (załącznik nr 2) ustalił kolejne Etapy realizacji umowy.

Do ww. umowy zostały zawarte dwa aneksy: aneks nr 1 z 21 grudnia 2015 r. dotyczył zmiany terminu wykonania przedmiotu umowy (421 dni kalendarzowych od dnia rozpoczęcia realizacji przedmiotu umowy) oraz aneks nr 2 z 29 stycznia 2016 r. dotyczył zmiany numeru rachunku bankowego Wykonawcy.

Wykonawca w Etapie IV w wyniku preselekcji wariantów do dalszych analiz wybrał dwa warianty inwestycyjne, tj. wariant ograniczonego zakresu – Wariant W2.1 (700 298 985,69 zł) oraz wariant modernizacyjny – Wariant W4.1/4.3 (946 656 108,50 zł). Po przeprowadzeniu m.in. analizy kosztów i korzyści oraz analizy wielokryterialnej, 15 lutego 2016 r. Komitet Inwestycyjny w PKP PLK S.A. decyzją Nr 04/2016 wybrał do realizacji w ramach projektu pn. *Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie* Wariant W2.1.

Nie poniesiono wydatków związanych z: [1] roszczeniami o waloryzację wartości zakontraktowanych usług<sup>24</sup>, [2] roszczeniami wynikającymi ze sporów inwestycyjnych, [3] karami umownymi i [4] odsetkami.

(akta kontroli: tom II, str. 286-313, 379-406; tom III, str. 406-495)

Dla inwestycji na linii kolejowej 285 w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia (w trybie zapytania ofertowego<sup>25</sup>) na *Opracowanie studium wykonalności dla zadania pn. Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój* w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2020<sup>26</sup>, PKP PLK S.A. 20 października 2016 r. zawarły umowę nr 90/106/0088/16/Z/I na opracowanie studium wykonalności dla przedmiotowego zadania.

Realizacja przedmiotu umowy miała nastąpić nie dłużej niż do 30 lipca 2018 r. Ustanowiono trzy Etapy (kamienie milowe), tj.: [1] analizy społeczno-gospodarcze oraz analizy rynku usług transportowych wraz z prognozami ruchu – 90 dni od podpisania umowy, [2] analiza stanu istniejącego infrastruktury i taboru – 60 dni od podpisania umowy, [3] podsumowanie analiz i preselekcja wariantów – 110 dni od podpisania umowy.

<sup>21</sup> A ponadto: e) opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizacja robót budowlanych (formuła „Projektuj i buduj”) na adaptację urządzeń stacyjnych na odc. Kędzierzyn-Koźle – Opole Groszowice w zakresie linii nr 136 od km -0,206 do km 37,511 oraz linii nr 132 od km 94,281 do km 101,100 – umowa nr 90/106/0095/18/Z/I z 30 listopada 2018 r.

<sup>22</sup> Wydatkowana kwota w całości pochodziła ze środków własnych.

<sup>23</sup> Tj. dzień po podpisaniu umowy.

<sup>24</sup> W tym związanych z występującym do roku 2024 wysokim wskaźnikiem inflacji oraz sytuacją konfliktu zbrojnego za wschodnią granicą.

<sup>25</sup> Przeprowadzonego na podstawie Regulaminu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. udzielania „podprogowych” zamówień sektorowych, finansowanych z udziałem środków publicznych, w tym pochodzących z budżetu UE (załącznik nr 8 do Korporacyjnej Polityki Zakupów PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.).

<sup>26</sup> Dalej: RPO WD.

Wynagrodzenie dla Wykonawcy ustalono na 1 040 580 zł brutto (w tym: 846 000 zł netto i 194 580 zł podatek VAT)<sup>27</sup>. Z uwagi na wystąpienie okoliczności i utrudnień<sup>28</sup> zawarto aneks nr 1 z 17 września 2018 r., który ustanowił nowy termin realizacji przedmiotu umowy, tj. 30 września 2018 r.

W Studium Wykonalności zaproponowano trzy warianty realizacji inwestycji: W1 – wariant ograniczonego zakresu oraz W2 i W3 – warianty przebudowy lub budowy infrastruktury. Do realizacji wybrano warianty W1 i W3. Całkowite koszty inwestycji przy tych wariantach miały wynosić odpowiednio: 94 253 366,89 zł oraz 90 795 246,30 zł. Region rekomendował do realizacji Wariant W3, który zakładał m.in.: [1] podniesienie prędkości do wartości wynikających z przeprowadzonej analizy parametrów geometrycznych linii kolejowej w zakresie istniejących budowli ziemnych oraz [2] całkowitą wymianę nawierzchni torowej dla uzyskania na całym odcinku linii kolejowej nacisku na oś 177kN<sup>29</sup>. Wniosek w tym zakresie został skierowany do Komitetu Inwestycyjnego 4 lipca 2017 r., a następnie zaakceptowany przez Zarząd PKP PLK S.A.

Wykonawca przedkładał pierwsze wersje poszczególnych opracowań zgodnie z HRF stanowiącym załącznik nr 2 do przedmiotowej umowy. Kolejnymi Etapami działań Wykonawcy było złożenie wniosków o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach<sup>30</sup> oraz o dofinansowanie projektu wraz z załącznikami w ramach RPO WD<sup>31</sup>.

(akta kontroli: tom I, str. 128, 139-141; tom II, str. 452-479; tom III, str. 496-521)

**1.2.** Strukturę organizacyjną Biura Centrum i Regionów Inwestycyjnych w PKP PLK S.A. CRI regulowały decyzje Dyrektora PKP PLK S.A. CRI. *Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie* realizowane były od 21 września 2017 r. przez powołane odpowiednie zespoły podlegające w latach 2017-2021<sup>32</sup> Zastępcy Dyrektora Regionu ds. projektów unijnych (IRU4), a następnie od 1 grudnia 2021 r. drugiemu Zastępcy Dyrektora Regionu (IRE4ZA02).

(akta kontroli: tom I, str. 5-12; tom II, str. 314-378, 407-479)

Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. *Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie* został złożony przez PKP PLK S.A. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu<sup>33</sup> 6 lipca 2016 r. W wyniku postępowania RDOŚ w Opolu postanowieniem z 19 sierpnia 2016 r.<sup>34</sup> nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Inwestor przedłożył raporty o oddziaływaniu na środowisko dla oddzielnych odcinków<sup>35</sup> 18 sierpnia 2017 r.<sup>36</sup> RDOŚ w Opolu 15 marca 2018 r.<sup>37</sup> wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. *Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie*, dla odcinka

<sup>27</sup> W tym środki krajowe 343 053 zł i środki unijne 697 527 zł.

<sup>28</sup> Tj.: [1] narzucony ogólnie termin składania wniosku o dofinansowanie na platformie cyfrowej Instytucji Zarządzającej (Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego) od 14 maja do 14 czerwca 2018 r., [2] wydłużająca się o cztery miesiące procedura oceny złożonego wniosku.

<sup>29</sup> Planowany zakres prac obejmował m.in.: wykonanie prac o charakterze odtworzeniowym z optymalizacją geometrii linii kolejowej w granicach istniejących (odtworzonych) konstrukcji ziemnych na szlakach i w granicach torowiska na stacjach –n a odcinkach modernizowanego układu torowego (zmiana geometrii torów w planie lub profilu wynikająca z nowej lokalizacji peronów), szerokość torowiska jak dla linii nowobudowanych.

<sup>30</sup> Wniosek z 9 sierpnia 2017 r.

<sup>31</sup> Pierwsza wersja wniosku została złożona 14 maja 2018 r. Po dwóch korektach wniosek został zatwierdzony 3 września 2018 r.

<sup>32</sup> Do 30 listopada 2021 r.

<sup>33</sup> Dalej: RDOŚ w Opolu.

<sup>34</sup> Znak: WOOŚ.4201.1.2016.MW.6.

<sup>35</sup> W celu wypełnienia postanowienia o konieczności przeprowadzenia oceny o oddziaływaniu na środowisko.

<sup>36</sup> Pismo z 16 sierpnia 2017 r., znak: IOS10a-4427-13.5/17.

<sup>37</sup> Znak: WOOŚ.4201.1.2016.MW/ES.50. Decyzja stała się ostateczna 17 kwietnia 2018 r.

Kędzierzyn-Koźle – Opole Groszowice, w wariantcie W2.1<sup>38</sup>, nadając jej rygor natychmiastowej wykonalności. Wariant ten zakładał podniesienie prędkości<sup>39</sup> w zakresie istniejących budowli ziemnych (z punktowymi ograniczeniami prędkości na długości ok. 30% odcinka) oraz przywrócenie pierwotnych parametrów techniczno-eksploatacyjnych, z uzyskaniem dopuszczalnego nacisku osi do 221 kN<sup>40</sup>.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach została pozyskana po 211 dniach od złożenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (tj. od 16 sierpnia 2017 r.)<sup>41</sup>.

PKP PLK S.A. 22 sierpnia 2017 r. złożyły wniosek<sup>42</sup> o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obejmujący drugi odcinek, tj. dla przedsięwzięcia pn. *Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie w ramach linii kolejowej nr 132 w rejonie stacji Opole Groszowice – Opole Zachodnie*.

RDOŚ w Opolu 21 września 2017 r. wydał postanowienie<sup>43</sup> o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Inwestor 30 listopada 2017 r.<sup>44</sup> złożył raport o oddziaływaniu na środowisko obejmujący linię kolejową nr 132 w rejonie stacji Opole Groszowice – Opole Zachodnie. RDOŚ w Opolu 17 września 2018 r. wydał decyzję<sup>45</sup> o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. *Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie w ramach linii kolejowej nr 132 w rejonie stacji Opole Groszowice – Opole Zachodnie*, w wariantcie W2.1<sup>46</sup>, nadając jej rygor natychmiastowej wykonalności.

Postępowanie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w ramach linii kolejowej nr 132 w rejonie stacji Opole Groszowice – Opole Zachodnie trwało dłużej niż postępowanie dla odcinka Kędzierzyn-Koźle – Przywory Opolskie – Opole Groszowice – decyzja została pozyskana w 290 dni od dnia złożenia raportu o oddziaływaniu na środowisko<sup>47</sup>, jednak czas ten został przewidziany w harmonogramie pozyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego zadania.

Wyżej wymienione decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach były procedowane wyprzedzająco, tj. przed podpisaniem umów z Wykonawcami<sup>48</sup>.

W ramach inwestycji pn. *Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie* uzyskano<sup>49</sup> ponadto wymagane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadań inwestycyjnych.

(akta kontroli: tom I, str. 29-30)

Dla inwestycji pn. *Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie* Wojewoda Opolski wydał cztery decyzje lokalizacyjne, w tym dwie

<sup>38</sup> Wariant ograniczonego zakresu (realizacyjny).

<sup>39</sup> Prędkość maksymalna dla pociągów pasażerskich 160 km/h, a dla pociągów towarowych 120 km/h.

<sup>40</sup> Prace w ramach wariantu 2.1 miały mieć charakter odtworzeniowy. Zakładały optymalizację geometrii linii kolejowej w ramach istniejących konstrukcji podtorza na szlakach i granicy torowiska istniejącego na stacjach.

<sup>41</sup> Raport złożono po 363 dniach od wydania postanowienia o konieczności jego przedłożenia.

<sup>42</sup> Wraz z załącznikami, w tym m.in. kartą informacyjną przedsięwzięcia oraz mapą z zaznaczonym: a) przewidywanym terenem, na którym planowano realizować przedsięwzięcie oraz b) przewidywanym terenem, na którym przedsięwzięcie miało oddziaływać.

<sup>43</sup> Znak: WOOŚ.4201.2.2017.IOC.5.

<sup>44</sup> W formie elektronicznej, a pisemnie 1 grudnia 2017 r. (znak: IOS6e-4426-7.7/2017), następnie uzupełniony *Addendum* 7 grudnia 2017 r. Raport został opracowany przez BBF Sp. z o.o.

<sup>45</sup> Znak: WOOŚ.4201.2.2017.IOC.29.

<sup>46</sup> Wariant ograniczonego zakresu (realizacyjny). Prace w ramach tego wariantu miały mieć charakter odtworzeniowy. Zakładały optymalizację geometrii linii kolejowej w ramach istniejących konstrukcji podtorza na szlakach i granicy torowiska istniejącego na stacjach, o czym szerzej w pkt. 2.5 niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

<sup>47</sup> Tj. 391 dni od dnia złożenia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Raport złożono po 71 dniach od wydania postanowienia o konieczności jego przedłożenia.

<sup>48</sup> Umowy podpisane 21 września 2017 r.

<sup>49</sup> Wnioski o decyzje składał Wykonawca na podstawie pełnomocnictw od Zamawiającego.

o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego<sup>50</sup> oraz dwie o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej<sup>51</sup>.

Wyżej wymienione decyzje to:

**[1]** decyzja Wojewody Opolskiego z 15 czerwca 2018 r. o ustaleniu lokalizacji<sup>52</sup> dla inwestycji pn. *Przebudowa linii kolejowej nr 136 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Groszowice w km -0,206 – km 37,511 oraz linii kolejowej nr 132 relacji Bytom – Wrocław Główny w km 94,281 do km 97,210 w ramach zadania „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie”* wydana po rozpatrzeniu wniosku PKP PLK S.A. z 10 kwietnia 2018 r.<sup>53</sup> Decyzja została wydana po 57 dniach od złożenia wniosku, stała się ostateczna 10 lipca 2018 r.;

**[2]** decyzja Wojewody Opolskiego z 18 października 2019 r. o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej<sup>54</sup> dla inwestycji pn. *Opracowanie dokumentacji projektowej na podstawie materiałów opracowanych w ramach projektu „prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie” linia kolejowa nr 132 Bytom – Wrocław Główny na odcinku Opole Groszowice – Opole Zachodnie w zakresie linii nr 132 od km 97,210 do km 101,100.* Decyzja Wojewody Opolskiego została wydana po 176 dniach od złożenia wniosku (tj. 25 kwietnia 2019 r.), stała się ostateczna 23 listopada 2019 r.

Jak wyjaśnił Dyrektor Projektu<sup>55</sup>, pandemia COVID-19 miała bezpośredni negatywny wpływ na realizację projektu. Wystąpiły utrudnienia podczas wydawania szeregu decyzji administracyjnych.

**[3]** decyzja Wojewody Opolskiego z 7 listopada 2019 r. o ustaleniu lokalizacji inwestycji<sup>56</sup> polegającej na *przebudowie linii kolejowej na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Groszowice, obejmującej: linię kolejową nr 136 Kędzierzyn-Koźle – Opole Groszowice od km -0,206 do km 37,511 oraz linię kolejową nr 132 Bytom – Wrocław Główny od km 94,281 do km 97,210, w ramach zadania „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie”.*

Decyzja Wojewody Opolskiego została wydana po 139 dniach od złożenia wniosku (tj. 21 czerwca 2019 r.), stała się ostateczna 21 grudnia 2019 r.

**[4]** decyzja Wojewody Opolskiego z 9 lutego 2021 r. o ustaleniu lokalizacji inwestycji<sup>57</sup> pn. *Przebudowa linii kolejowej na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Groszowice, obejmująca linię kolejową nr 136 Kędzierzyn-Koźle – Opole Groszowice od km - 0,206 do km 37,511 w ramach zadania Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie,* wydana po rozpatrzeniu wniosku z 24 listopada 2020 r. Decyzja została wydana po 77 dniach od złożenia wniosku, stała się ostateczna 9 lutego 2021 r. (otrzymała rygor natychmiastowej wykonalności).

(akta kontroli: tom I, str. 20-21, 58-63, 198-206)

Postępowanie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. *Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój* zainicjował wniosek PKP PLK S.A. z 9 sierpnia 2017 r.<sup>58</sup>

<sup>50</sup> Dalej również: ULICP. Na podstawie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1130, ze zm.); dalej: ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

<sup>51</sup> Dalej również: ULLK.

<sup>52</sup> Znak: IN.I.746.9.2018.MK.

<sup>53</sup> Doręczona 19 kwietnia 2018 r.

<sup>54</sup> Znak: IN.I.747.4.2019.MBA.

<sup>55</sup> Dotyczy prac na linii kolejowej E30. Dla każdej inwestycji powołano Dyrektora Projektu nadzorującego całość prac.

<sup>56</sup> Znak: IN.I.747.5.2019.AZ.

<sup>57</sup> Znak: IN.I.746.47.2020.AB.

<sup>58</sup> Wraz z załącznikami, w tym m.in. kartą informacyjną przedsięwzięcia oraz mapą z zaznaczonym: a) przewidywanym terenem, na którym planowano realizować przedsięwzięcie oraz b) przewidywanym terenem, na którym przedsięwzięcie miało oddziaływać. Dokumentację do wniosku przygotowywał Multiconsult Polska Sp. z o.o. w ramach opracowania dokumentacji przedprojektowej.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu<sup>59</sup> 10 sierpnia 2017 r. na podstawie art. 64 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego<sup>60</sup>, wezwał do uzupełnienia braków formalnych<sup>61</sup> w terminie siedmiu dni od daty otrzymania pisma pod rygorem pozostawienia wniosku bez rozpatrzenia<sup>62</sup>. Braki uzupełniono terminowo, tj. 11 sierpnia 2017 r.<sup>63</sup> Decyzja została pozyskana w 141 dni od dnia złożenia wniosku. W toku przedmiotowego postępowania<sup>64</sup> nie składano ponagieł na mocy art. 37 kpa.

Dla inwestycji na linię nr 285 decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji uzyskano 28 maja 2019 r. na podstawie przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym<sup>65</sup>. Decyzja została wydana w 49 dni od dnia złożenia wniosku.

(akta kontroli: tom I, str. 29-30, 65)

**1.3. Zamówienie publiczne dla inwestycji pn. *Zaprojektowanie i wykonanie robót w ramach projektu „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie” w zakresie linii kolejowej nr 136 od km -0,206 – km 37,511 oraz linii kolejowej nr 132 w km 94,281 do km 97,210*** prowadzono w oparciu o przepisy ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych<sup>66</sup>, w trybie przetargu nieograniczonego oraz Regulaminu Komisji Przetargowych<sup>67</sup>.

Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane zgodnie z zasadami określonymi w przepisach ustawy Pzp. Wyboru oferty najkorzystniejszej dokonano 12 maja 2017 r. Zawiadomienie o wyborze zamieszczono na Platformie Zakupowej PKP PLK S.A. oraz przekazano Wykonawcom za pośrednictwem poczty elektronicznej.

W wyniku wyboru przez Zamawiającego oferty Wykonawcy w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego przeprowadzanego w trybie przetargu nieograniczonego, PKP PLK S.A. 21 września 2017 r. podpisały umowę nr 90/106/0088/17/Z/I na zaprojektowanie i wykonanie robót („Projektuj i buduj”) dla projektu pn. *„Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie” w zakresie linii nr 136 od km -0,206 do km 37,511 oraz linii nr 132 od km 94,281 do km 97,210*. Wykonawca zobowiązał się, że zaprojektuje i wykona roboty (w ośmiu Etapach) nie dłużej niż w ciągu 50 miesięcy od daty rozpoczęcia, tj. następnego dnia po podpisaniu umowy przez ostatnią ze stron. Za zaprojektowanie i wykonanie robót oraz usunięcie wszelkich wad i usterek Wykonawca miał otrzymać Zaakceptowaną Kwotę Kontraktową 506 760 000 zł brutto (w tym m.in. 412 000 000 zł netto, podatek VAT 94 760 000 zł oraz kwota warunkowa 18 000 000 zł).

Zgodnie ze zaktualizowanym HRF dla etapu projektowania<sup>68</sup> wykonanie kompletnej dokumentacji projektowej miało nastąpić do 23 października 2019 r., a ostatni projekt

---

<sup>59</sup> Dalej: RDOŚ we Wrocławiu.

<sup>60</sup> Dz. U. z 2024 r. poz. 572, dalej: kpa.

<sup>61</sup> Tj.: [1] trzech egzemplarzy karty informacyjnej przedsięwzięcia na informatycznych nośnikach danych oraz [2] zapisu w formie elektronicznej mapy w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

<sup>62</sup> Ponadto poinformował, że do wniosku dołączono płyty CD zawierające jedynie „Załącznik 5 KORESPONDENCJA”.

<sup>63</sup> Składając pismo bezpośrednie w siedzibie RDOŚ we Wrocławiu.

<sup>64</sup> Jak i opisanego niżej postępowania dot. decyzji ULICP.

<sup>65</sup> Inwestor nie pozyskiwał opinii i decyzji w zakresie lokalizacji linii kolejowej w trybie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697, ze zm.); dalej: ustawa o transporcie kolejowym.

<sup>66</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 1843, ze zm.; dalej: ustawa Pzp. Ustawa ta obowiązywała do 31 grudnia 2020 r.

<sup>67</sup> W sprawie wyrażenia zgody na wszczęcie i przeprowadzenie ww. postępowania oraz zaciągnięcie zobowiązań do świadczeń pieniężnych podjęto m.in.: [1] Uchwałę Nr 1259/2016 Zarządu PKP PLK S.A z dnia 20 grudnia 2016 r., [2] Uchwałę Nr 743/2017 Zarządu PKP PLK S.A z dnia 12 lipca 2017 r., [3] Uchwałę Nr 159/2017 Rady Nadzorczej PKP PLK S.A z dnia 25 lipca 2017 r. oraz [4] Uchwałę Nr 23/2017 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP PLK S.A z dnia 9 sierpnia 2017 r.

<sup>68</sup> Zaakceptowaną przez Inżyniera Kontraktu 13 sierpnia 2019 r.

został przekazany przez Wykonawcę 24 lipca 2019 r. Wykonawca przekazywał projekty budowlane<sup>69</sup> od 28 maja 2018 r. do 24 lipca 2019 r., a następnie w związku z Poleceniem Zmiany nr 7: od 14 kwietnia 2021 r. do 14 maja 2021 r.

W ramach realizacji Etapu 2 (tj. złożenie kompletnego wniosku o ustalenie Lokalizacji Linii Kolejowej) Wykonawca pierwszy wniosek złożył 16 kwietnia 2018 r. Zespół Projektowy po weryfikacji stwierdził, że wymagał on uzupełnienia. Drugi wniosek złożony 9 sierpnia 2018 r. nie był kompletny – brakowało podziałów nieruchomości działek, które PKP PLK S.A. przejmowała w ramach podziału. Przekazana dokumentacja związana z przygotowaniem przedmiotowego wniosku była opiniowana przez Zamawiającego z uwagami. Jak wyjaśnił Dyrektor Projektu, uzupełnienie przedmiotowego wniosku wymagało dostarczenia dokumentów, które były procedowane w innych instytucjach (np. brakujące opinie) lub w powiatowych ośrodkach dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej (pozyskanie klauzul). W konsekwencji korekta przedłożonych przez Wykonawcę materiałów nie była możliwa w założonym terminie. Powyższa sytuacja nie miała wpływu na rozpoczęcie robót budowlanych (które zgodnie z Harmonogramem Roboty Budowlane) miały rozpocząć się w roku 2019, a faktycznie zostały rozpoczęte już w roku 2018 w oparciu o uzyskaną 15 czerwca 2018 r. decyzję ULICP<sup>70</sup>.

Jak wyjaśnił Dyrektor Projektu, Wykonawca zrealizował Etap 3 w terminie, ponieważ mimo zapisu umowy („Etap 3 – trzy miesiące po zakończeniu Etapu 2 złożenie kompletnego wniosku o Pozwolenie na budowę. W przypadku składania więcej niż jednego wniosku o Pozwolenie na budowę jako zakończenie Etapu uznano termin złożenia ostatniego z wniosków”) złożenie wniosku o wydanie pozwolenia na budowę z 2 lipca 2018 r. i uzyskanie decyzji nr 59/K/2018 z 29 sierpnia 2018 r. wyczerpywało cały Etap 3<sup>71</sup>. Decyzja ta umożliwiała rozpoczęcie robót w 2018 r. Kolejne decyzje o pozwoleniu na budowę stanowiły uzupełnienie decyzji pierwotnej i były wydawane sukcesywnie.

Do ww. umowy nr 90/106/0088/17/Z/I z 21 września 2017 r. zawarto 13 aneksów, w tym 12 dotyczyło zmiany wysokości wynagrodzenia, zgodnie z którymi zmniejszono kwotę warunkową, zwiększając jednocześnie zaakceptowaną Kwotę Kontraktową do 515 324 244 zł oraz zwiększając wartość robót netto do 418 718 698,96 zł. Aneks nr 13, zawarty 29 grudnia 2023 r.<sup>72</sup>, ustanawiał m.in. klauzulę waloryzacyjną powiązaną ze wskaźnikami publikowanymi przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego<sup>73</sup>

Wyżej wymienione aneksy były poddane kontroli *ex-ante* przeprowadzonej przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych<sup>74</sup>.

(akta kontroli: tom I, str. 18, 136, 476, 509-510; tom II, str. 254; tom IV, str. 67-214, 379-444)

<sup>69</sup> Odbierane protokolarnie, a następnie przyjmowane na podstawie kolejnych protokołów ZOPI (wskazujących, że określony projekt budowlany może być przedmiotem formalnego odbioru).

<sup>70</sup> I wydaną na jej podstawie decyzją o pozwoleniu na budowę nr 59/K/2018 z 29 sierpnia 2018 r. opisaną w kolejnym przypisie.

<sup>71</sup> Decyzja nr 59/K/2018 z 29 sierpnia 2018 r. (wydana na wniosek z 2 lipca 2018 r.) obejmująca przebudowę układów torowych i podtorza wraz z odwodnieniem, przebudowę nawierzchni przejazdów w poziomie szyn, przebudowę peronów, budowę ekranów akustycznych i urządzeń związanych z ochroną środowiska, przebudowę sieci trakcyjnej, przebudowę i rozbiórkę obiektów inżynierskich oraz przebudowę i rozbudowę obiektów inżynierskich kubaturowych. Decyzja stała się ostateczna 7 września 2018 r. Przedmiotowa decyzja została zmieniona 2 września 2020 r. (na wniosek z 26 czerwca 2020 r., zmodyfikowany 23 lipca 2020 r.) poprzez zatwierdzenie zamiennego projektu budowlanego w zakresie podziemnego przejścia dla pieszych pod torami w Dzieszowicach km 10,351 linii nr 136 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Groszowice.

<sup>72</sup> Wynikający z konsekwencji inwazji Rosji na Ukrainę.

<sup>73</sup> Dalej: Prezes GUS.

<sup>74</sup> Dalej: CUPT.

Zamówienie publiczne dla inwestycji pn. *Opracowanie dokumentacji projektowej na podstawie materiałów opracowanych w ramach projektu „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie” linia kolejowa nr 132 Bytom – Wrocław Główny na odcinku Opole Groszowice – Opole Zachodnie w zakresie linii nr 132 od km 97,210 do km 101,100* prowadzono w oparciu o przepisy ustawy Pzp, w trybie przetargu nieograniczonego oraz Regulaminu Komisji Przetargowych. W ramach umowy nr 60/039/0019/14/Z/I z 20 stycznia 2015 r. sporządzono dokumentację dotyczącą rozpoznania stanu technicznego istniejącej infrastruktury kolejowej w postaci dokumentacji przedprojektowej dla projektu pn. *Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie*. Szacowaną wartość zamówienia netto, tj. 6 600 000 zł (bez zamówień podobnych)<sup>75</sup> ustalono 28 października 2016 r. na podstawie ww. dokumentacji przedprojektowej.

Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane zgodnie z zasadami określonymi w przepisach ustawy Pzp. Wyboru oferty najkorzystniejszej dokonano 4 lipca 2017 r. Zawiadomienie o wyborze przekazano Wykonawcom w formie elektronicznej. Nie złożono odwołań do Krajowej Izby Odwoławczej<sup>76</sup>, w efekcie w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia w trybie przetargu nieograniczonego na opracowanie dokumentacji projektowej na podstawie materiałów przygotowanych w ramach projektu pn. *„Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie” linia kolejowa nr 132 Bytom – Wrocław Główny na odcinku Opole Groszowice – Opole Zachodnie w zakresie linii nr 132 od km 97,210 do km 101,100* dokonano wyboru Wykonawcy i zawarto umowę nr 90/106/0077/17/Z/I z 21 września 2017 r.

Rozpoczęcie realizacji umowy nastąpiło z dniem podpisania umowy. Strony ustaliły wynagrodzenie Wykonawcy na 4 672 770 zł brutto<sup>77</sup> (w tym 3 799 000 zł netto, podatek VAT 873 770 zł). Termin wykonania przedmiotu umowy określono nie dłużej niż do 31 października 2023 r., w tym: [1] zakończenie realizacji fazy I (wykonanie prac projektowych) – 22 miesiące od dnia podpisania umowy, [2] zakończenie realizacji fazy II (prowadzenie nadzorów autorskich) – od dnia przekazania Wykonawcy placu budowy do dnia odbioru końcowego, nie później jednak niż do 31 października 2023 r. Opracowano także HRF prac projektowych stanowiący załącznik nr 1 do przedmiotowej umowy określający zakresy (etapy) prac projektowych wraz z terminami wykonania.

Kolejny z HRF<sup>78</sup> został przekazany przez Wykonawcę w terminie określonym w umowie, tj. 5 października 2017 r. Po wniesieniu uwag przez Zespół Projektowy (12 października 2017 r.) Wykonawca przekazał zaktualizowany<sup>79</sup> HRF 20 listopada 2017 r.<sup>80</sup> Harmonogram ten został zaakceptowany przez PKP PLK S.A.<sup>81</sup> 23 listopada 2017 r. Kolejna modyfikacja HRF została wprowadzona 22 października 2019 r. (zawarcie aneksu nr 1) w związku z wystąpieniem przesłanek określonych w umowie<sup>82</sup>, stanowiących podstawę zmian terminu realizacji przedmiotu umowy.

<sup>75</sup> 7 920 000 zł netto (w tym zamówienia podobne).

<sup>76</sup> Dalej: KIO.

<sup>77</sup> W tym w zakresie opracowania dokumentacji projektowej 4 274 250 zł brutto oraz w zakresie pełnienia nadzoru autorskiego 398 520 zł brutto.

<sup>78</sup> Pierwsza zmiana HRF.

<sup>79</sup> W zakresie poz. 3 – Pozyskanie prawomocnej decyzji środowiskowej przez Zamawiającego – do 27 grudnia 2017 r.

<sup>80</sup> HRF został zaakceptowany 23 listopada 2017 r.

<sup>81</sup> Zespół Projektu Unijnego nr IRR4/2.

<sup>82</sup> Tj.: [1] opóźnienia wydania przez określone organy decyzji, zezwoleń, uzgodnień itp., do wydania których były zobowiązane na mocy przepisów prawa lub regulaminów, z przyczyn niezawinionych przez Wykonawcę oraz [2] zaistnienia innej, niemożliwej do przewidzenia w momencie zawarcia umowy okoliczności prawnej, ekonomicznej lub technicznej, za którą żadna ze stron nie ponosiła odpowiedzialności, skutkującej brakiem możliwości należytego wykonania umowy zgodnie ze Specyfikacją Istotnych Warunków Zamówienia (dalej: SIWZ).

Wykonawca oświadczył, że nie przysługiwały mu względem Zamawiającego jakiegokolwiek roszczenia wynikające ze zmian objętych aneksem nr 1. Zgodnie z przedmiotowym aneksem ustalono nowy termin zakończenia realizacji fazy I (wykonania prac projektowych), tj. 30 października 2019 r. i zaktualizowano HRF.

W związku z powyższymi okolicznościami zmianie (opóźnieniu) uległy terminy wykonania kolejnych etapów prac projektowych, tj.: [1] przygotowanie materiałów (opinie organów, mapy, opis inwestycji, wypisy z rejestru gruntów i budynków, wykazy działek, itp.), oraz przygotowanie wniosku celem wystąpienia do właściwych organów o uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej i/lub decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego – z 18 czerwca 2018 r. na 25 kwietnia 2019 r., [2] uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej i/lub decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego – z 3 grudnia 2018 r. na 18 października 2019 r., [3] uzyskanie pozwoleń na budowę (złożenie wniosku) oraz opracowanie dokumentacji przetargowej na wybór Wykonawcy robót budowlanych z odpowiednio 21 lipca 2019 r. i 15 lipca 2019 r. na 30 października 2019 r.

Aneks nr 1 do umowy został podpisany 22 października 2019 r.<sup>83</sup> (i wydłużył termin zakończenia realizacji fazy I), choć termin zakończenia realizacji tej fazy zgodnie z umową miał 21 lipca 2019 r. Jak oświadczył Zastępca Dyrektora Regionu, konieczność wydłużenia terminu realizacji fazy I umowy była spowodowana trudnościami z uzyskaniem poszczególnych uzgodnień i decyzji administracyjnych w szczególności pozwoleń konserwatorskich wydawanych przez Opolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków oraz Pozwolenia Wodnoprawnego wydawanego przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie. Wydanie powyższych decyzji trwało dłużej niż zakładano<sup>84</sup>, na co Wykonawca robót nie miał wpływu.

Kompletna dokumentacja do wniosku o pozwolenie na budowę została wykonana i złożona do właściwego organu 31 października 2019 r. Pozwolenie na budowę zostało wydane 20 marca 2020 r.

Zakończenie realizacji fazy I (wykonanie prac projektowych) nastąpiło 30 października 2019 r., tj. zgodnie z terminem określonym przez aneks nr 1, ale 101 dni po pierwotnym terminie umownym<sup>85</sup>. Na etapie realizacji inwestycji nie stwierdzono braków w zakresie dokumentacji projektowej. Realizacja części Etapów fazy II, tj. Etapu 2, 3, 5 i 7 nastąpiła zgodnie z terminami określonymi przez aneks nr 1, ale odpowiednio 372, 318, 101 i 87 dni po terminach określonych przy zawarciu umowy.

(akta kontroli: tom I, str. 20, 476, 513-514; tom II, str. 254; tom IV, str. 379-444)

Zamówienie publiczne dla inwestycji pn. *Pełnienie nadzoru nad opracowaniem dokumentacji projektowej i robotami budowlanymi na linii E30 w ramach projektu „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie”* prowadzono w oparciu o przepisy ustawy Pzp, w trybie przetargu nieograniczonego oraz Regulamin Komisji Przetargowych. W ramach umowy nr 60/039/0019/14/Z/I z 20 stycznia 2015 r. sporządzono dokumentację przedprojektową dotyczącą rozpoznania stanu technicznego istniejącej infrastruktury kolejowej. Szacowaną wartość zamówienia netto 8 100 000 zł ustalono 28 października 2016 r. na podstawie ww. dokumentacji przedprojektowej. Program Funkcjonalno-Użytkowy<sup>86</sup> został sporządzony 13 stycznia 2017 r. przez Zastępcę Dyrektora Projektu. Ogłoszenie

<sup>83</sup> Ponadto 28 czerwca 2021 r. podpisano aneks nr 2, dotyczący zmian składu osobowego przedstawicieli Wykonawcy uprawnionych do pełnienia nadzoru nad realizacją projektu.

<sup>84</sup> Co wynikało z dłuższego niż zazwyczaj procedowania sprawy przez właściwe organy administracji.

<sup>85</sup> Tj. 21 lipca 2019 r.

<sup>86</sup> Dalej: PFU.

o zamówieniu zostało opublikowane zgodnie z zasadami określonymi w przepisach ustawy Pzp. Wyboru oferty najkorzystniejszej dokonano 19 września 2017 r.

Jeden z oferentów 29 września 2017 r. złożył odwołanie, które zostało częściowo uwzględnione wyrokiem KIO, sygn. 2045/17 z dnia 18 października 2017 r. W rozstrzygnięciu KIO nakazano Zamawiającemu: [1] unieważnienie czynności wyboru najkorzystniejszej oferty w związku z naruszeniem przez niego art. 91 ust. 1 ustawy Pzp w związku z art. 7 ust. 1 ustawy Pzp oraz art. 87 ust. 1 ustawy Pzp w związku z art. 7 ust. 1 ustawy Pzp, a ponadto [2] dokonanie ponownej czynności badania i oceny ofert oraz przyznanie odwołującemu punktów w kryterium „Metodologia”, podkryterium „Ryzyka Projektu PK1” i podkryterium „Rozmowa z Inżynierem Projektu PK2”<sup>87</sup>.

Mając na uwadze powyższe 2 listopada 2017 r. nastąpiło unieważnienie dokonanego wyboru. Ponownego wyboru oferty najkorzystniejszej dokonano 4 stycznia 2018 r.<sup>88</sup> Zawiadomienia o wyborze były zamieszczane na Platformie Zakupowej PKP PLK S.A. oraz przekazywane Wykonawcom za pośrednictwem poczty elektronicznej.

W wyniku dokonania wyboru oferty Wykonawcy w ww. postępowaniu w trybie przetargu nieograniczonego PKP PLK S.A. 19 lutego 2018 r. zawarła umowę nr 90/106/0011/18/Z/I na pełnienie nadzoru nad opracowaniem dokumentacji projektowej i robotami budowlanymi na linii E30 w ramach projektu pn. *Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie*. Na zadanie inwestycyjne składały się trzy kontrakty: Kontrakt nr 1: Opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizacja robót budowlanych w formule „Projektuj i buduj” na podstawie materiałów opracowanych w ramach projektu pn. *„Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie” w zakresie linii nr 136 od km -0,206 do km 37,511 oraz linii nr 132 od km 94,281 do km 97,210*; Kontrakt nr 2: Opracowanie dokumentacji projektowej na podstawie materiałów opracowanych w ramach projektu pn. *„Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie” Linia Kolejowa Nr 132 Bytom – Wrocław Główny na odcinku Opole Groszowice – Opole Zachodnie w zakresie linii nr 132 od km 97,210 do km 101,100*; Kontrakt nr 3: Realizacja robót budowlanych w formule „Buduj” w ramach projektu wskazanego w Kontrakcie nr 2.

Wynagrodzenie Wykonawcy z tytułu realizacji przedmiotowej umowy<sup>89</sup> miało wynosić 11 740 323,49 zł brutto (w tym 9 544 978,45 zł netto i podatek VAT 2 195 345,04 zł).

Strony 16 listopada 2023 r., zawarły aneks nr 1<sup>90</sup>, który wprowadzał zmiany waloryzacyjne powiązane ze wskaźnikami publikowanymi przez Prezesa GUS.

Przedmiotowe zamówienie publiczne podlegało odpowiednim kontrolom CUPT.

(akta kontroli: tom V, str. 195-260)

Zamówienie publiczne dla inwestycji pn. *Opracowanie dokumentacji projektowej i wykonanie robót budowlanych w ramach projektu pn. „Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój”* prowadzono w oparciu o przepisy ustawy Pzp w trybie przetargu nieograniczonego oraz Regulamin Komisji Przetargowych. W ramach umowy nr 90/106/0088/16/Z/I zawartej 20 października 2016 r. przygotowano dokumentację dotyczącą rozpoznania stanu technicznego istniejącej infrastruktury kolejowej w postaci dokumentacji przedprojektowej dla zadania pn. *Opracowanie Studium Wykonalności w ramach projektu „Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój”*. PFU został

<sup>87</sup> KIO nakazała Zamawiającemu uwzględnienie prawidłowej wykładni skonstruowanej przez Zamawiającego w SIWZ.

<sup>88</sup> Jeden z oferentów złożył odwołanie 15 stycznia 2018 r., wycofane kolejnego dnia.

<sup>89</sup> Składające się z sumy wynagrodzeń przewidzianych za usługi świadczone dla każdego z kontraktów.

<sup>90</sup> W związku ze zbrojną inwazją Rosji na Ukrainę oraz wynikającymi z niej konsekwencjami.

sporządzony przez Dyrektora Projektu i Kierownika Kontraktu, przyjęty protokołem Zespołu Oceny Projektów Inwestycyjnych<sup>91</sup> z 21 września 2017 r. Szacowaną wartość zamówienia netto, tj. 89 829 874 zł, ustalono 10 stycznia 2018 r. na podstawie analiz, przyjętych rozwiązań projektowych i stworzeniu przedmiaru wraz z kosztorysem w ramach ww. umowy.

Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane zgodnie z zasadami określonymi w przepisach ustawy Pzp.

Wyboru oferty najkorzystniejszej dokonano 13 sierpnia 2018 r. Unieważnienie wyboru nastąpiło 17 sierpnia 2018 r. i tego samego dnia ponownie wybrano najkorzystniejszą ofertę. Zawiadomienie o wyborze zamieszczono na Platformie Zakupowej PKP PLK S.A. oraz przekazano Wykonawcom za pośrednictwem poczty elektronicznej.

Przedmiotowe postępowanie podlegało kontrolom zleconym przez Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych oraz przez Instytucję Pośredniczącą Aglomeracji Wałbrzyskiej.

PKP PLK S.A. 24 października 2018 r. zawarły umowę nr 90/106/0076/18/Z/I z wyłonionym Wykonawcą na opracowanie dokumentacji projektowej i wykonanie robót budowlanych w ramach projektu pn. „Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój”.

Wynagrodzenie za kompleksowe wykonanie przedmiotu umowy ustalono na 135 294 412,25 zł brutto (w tym wartość netto 109 995 457,11 zł i podatek VAT 25 298 955,14 zł).

Zgodnie z umową zakończenie i rozliczenie robót budowlanych miało nastąpić do 20 listopada 2020 r., a zakończenie całości przedmiotu umowy stwierdzone podpisaniem protokołu odbioru ostatecznego nie później niż 30 grudnia 2020 r.

Terminy realizacji kolejnych Etapów (kamieni milowych) ukształtowano następująco:

- Etap 1 – opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzgodnieniami i uzyskaniem decyzji administracyjnej pozwalającej na realizację robót budowlanych wraz z wykonaniem 1 km toru i przygotowaniem wpięcia systemu komunikacyjnego, potwierdzonych protokołem odbioru – wykonanie do 20 listopada 2018 r.,
- Etap 2a – opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzgodnieniami i uzyskaniem decyzji administracyjnej pozwalającej na realizację pozostałych robót budowlanych niezrealizowanych w ramach Etapu 1 – wykonanie do 1 marca 2019 r.,
- Etap 2b – wykonanie rewitalizacji mostu w km 77,241 oraz w km 67,196 potwierdzone protokołem odbioru – czas na realizację do 30 listopada 2019 r.,
- Etap 3 – pozostałe roboty wraz z dokonaniem wszelkich niezbędnych odbiorów oraz uzyskanie wymaganych decyzji, pozwoleń i rozliczeń – wykonanie do 20 listopada 2020 r.

Do przedmiotowej umowy zawarto dziewięć aneksów, w tym trzy aneksy dotyczyły zmiany terminów realizacji robót, dwa aneksy dotyczyły wyznaczenia robót dodatkowych, jeden aneks dotyczył zwiększenia środków finansowych na inwestycję w związku z robotami dodatkowymi, jeden aneks dotyczył waloryzacji wynagrodzenia, jeden – zmiany terminów płatności faktur oraz jeden – zmiany rachunku bankowego Wykonawcy.

---

<sup>91</sup> Dalej: ZOPI.

W wyniku zawartego aneksu nr 9 do umowy, cena za kompleksowe wykonanie przedmiotu umowy<sup>92</sup> wyniosła 161 062 550,26 zł brutto (w tym wartość netto 130 945 162,81 zł oraz podatek VAT 30 117 387,45 zł).

Zmiany terminów wprowadzane kolejnymi aneksami do umowy były dokonywane dopiero po upływie pierwotnie wskazanych terminów realizacji i obowiązywały wstecznie, tj.: [1] aneks nr 1 zawarty 18 grudnia 2018 r. obowiązywał od 20 listopada 2018 r., [2] aneks nr 2 zawarty 20 grudnia 2019 r. obowiązywał od 16 maja 2019 r., [3] aneks nr 3 zawarty 24 lutego 2020 r. obowiązywał od 2 stycznia 2020 r., [4] aneks nr 4 zawarty 30 marca 2021 r. obowiązywał od 31 grudnia 2020 r., [5] aneks nr 6 zawarty 8 kwietnia 2022 r. obowiązywał od 15 marca 2022 r., [6] aneks nr 7 zawarty 16 lutego 2023 r. obowiązywał od 31 sierpnia 2022 r.

Jak oświadczył Zastępca Dyrektora Regionu, zmiany terminów umowy, wprowadzone aneksami po ich upływie, wynikały z konieczności przeanalizowania przez Zamawiającego słuszności ich wprowadzenia. Okoliczność ta nie dotyczyła aneksu nr 2, o czym szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

Zastępca Dyrektora Regionu wyjaśnił, że przedmiotowa umowa była umową rezultatu, co oznacza, że pomimo upływu wskazanego w niej terminu/ów dalej obowiązywała. Przywołał ponadto ww. zapisy opinii Urzędu Zamówień Publicznych pn. *Dopuszczalność zmiany umowy o zamówienie publiczne po upływie umownego terminu wykonania zamówienia*.

Realizacja Etapu 1 zgodnie z ww. aneksami została przesunięta z 20 listopada 2018 r. na 28 grudnia 2018 r. Rzeczywiste wykonanie nastąpiło 21 grudnia 2018 r., tj. zgodnie z terminem określonym w aneksach terminowych, lecz po 31 dniach po pierwotnym terminie umownym. Realizacja kolejnych Etapów nastąpiła z opóźnieniami, o czym szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

Dla przedmiotowego zadania nie ustanowiono Inżyniera Kontraktu. Na etapie przygotowywania dokumentacji, przed przekazaniem ostatecznej wersji do Zamawiającego, organizowano spotkania ZOPI. Jak oświadczył Zastępca Dyrektora Regionu, na etapie realizacji inwestycji nie stwierdzono braków w zakresie dokumentacji projektowej, która była kompletna i zgodna z założeniami określonymi w PFU. Inwestycję realizowano w trybie „Projektuj i buduj”, a roboty budowlane prowadzono w trakcie projektowania, zależnie od stopnia skomplikowania projektu, wykorzystując dostępne fronty robót.

(akta kontroli: tom I, str. 31, 65-66, 138-139, 476, 513-514, 517-543; tom II, str. 255-256; tom V, str. 391-583)

**1.4.** Dla inwestycji pn. *Przebudowa linii kolejowej nr 136 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Groszowice w km -0,206 – km 37,511 oraz linii kolejowej nr 132 relacji Bytom – Wrocław Główny w km 94,281 do km 97,210 w ramach zadania „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie”* uzyskano: decyzję ULICP na terenie zamkniętym z 15 czerwca 2018 r., a następnie decyzję ULLK z 7 listopada 2019 r. Pierwszą z decyzji o pozwoleniu na budowę uzyskano 29 sierpnia 2018 r., tj. po 75 dniach od otrzymania decyzji ULICP (wniosek w tym zakresie został złożony 2 lipca 2018 r.<sup>93</sup>, tj. po 17 dniach).

Dla inwestycji pn. *Przebudowa linii kolejowej na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Groszowice, obejmująca linię kolejową nr 136 Kędzierzyn-Koźle – Opole Groszowice od km - 0,206 do km 37,511 w ramach zadania Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie* uzyskano decyzję ULICP z 9 lutego 2021 r.

<sup>92</sup> Nr 90/106/0076/18/Z/I z 24 października 2018 r. na opracowanie dokumentacji projektowej i wykonanie robót budowlanych.

<sup>93</sup> Od odebrania projektu budowlanego od Wykonawcy do złożenia wniosku do Wojewody Opolskiego o uzyskanie decyzji o udzieleniu pozwolenia na budowę upłynęły 34 dni.

Decyzję o pozwoleniu na budowę uzyskano 2 kwietnia 2021 r., tj. po 51 dniach od otrzymania decyzji ULICP. Wniosek w tym zakresie został złożony 10 lutego 2021 r., tj. kolejnego dnia po uzyskaniu decyzji ULICP.

Dla ww. inwestycji Wojewoda Opolski wydał<sup>94</sup> łącznie 21 decyzji o pozwoleniu na budowę oraz jedną decyzję zmieniającą<sup>95</sup>.

Protokolarnego przekazania terenu budowy dla Wykonawcy dokonano 30 sierpnia 2018 r., tj. kolejnego dnia po wydaniu decyzji nr 59/K/2018. W dniu 31 sierpnia 2018 r. zawiadomiono Opolskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego<sup>96</sup> o zamiarze rozpoczęcia robót budowlanych 3 września 2018 r. Ostemplowane dzienniki budowy wydano<sup>97</sup> 12 września 2018 r. i w tym dniu pojawiły się pierwsze wpisy dotyczące rozpoczęcia robót budowlanych.

(akta kontroli: tom I, str. 50-55; tom VI, str. 184-323)

Dla inwestycji pn. *Opracowanie dokumentacji projektowej na podstawie materiałów opracowanych w ramach projektu „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie” linia kolejowa nr 132 Bytom – Wrocław Główny na odcinku Opole Groszowice – Opole Zachodnie w zakresie linii nr 132 od km 97,210 do km 101,100* otrzymano decyzję ULLK z 18 października 2019 r.

Dla przedmiotowej inwestycji Wojewoda Opolski 20 marca 2020 r. wydał jedną decyzję (następnie dwukrotnie zmienianą) o pozwoleniu na budowę nr 5/Z/2020 w zakresie przebudowy, remontu bądź rozbiórki istniejącej infrastruktury oraz budowie nowej infrastruktury kolejowej na linii kolejowej nr 132 na odcinku Opole Groszowice – Opole Zachodnie, od km 97,210 do km 101,100 (wniosek z 30 października 2019 r.<sup>98</sup>). Decyzję tę pozyskano po 154 dniach od uzyskania decyzji ULLK (wniosek w tym zakresie został złożony po 12 dniach od otrzymania decyzji ULLK).

PKP PLK S.A. 6 listopada 2020 r. podpisało umowę na realizację robót budowlanych. Zawiadomienie o zamiarze rozpoczęcia robót budowlanych do Opolskiego WINB z 19 listopada 2020 r. wskazywało na zamiar przystąpienia do robót budowlanych 1 grudnia 2020 r. Teren budowy został protokolarnie przekazany Wykonawcy 23 listopada 2020 r. Ostemplowane dzienniki budowy wydano<sup>99</sup> 18 grudnia 2020 r. i w tym dniu dokonano pierwszych wpisów dotyczących rozpoczęcia robót przygotowawczych.

Opisywana decyzja została zmieniona: [1] 18 stycznia 2022 r. (wniosek z 22 lipca 2021 r.) w zakresie rozbiórki istniejącego i budowy nowego wiaduktu kolejowego nad ul. Krapkowicką w km 100,649 linii nr 132 oraz [2] 8 listopada 2022 r. (wniosek z 6 lipca 2022 r.) w zakresie rozbiórki i budowy mostu w torze nr 1 przez Odrę w km 100,106 linii nr 132.

Na 22 wnioski na pozwolenia na budowę w ramach inwestycji *Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie* w 11 (50%) przypadkach<sup>100</sup> wystąpiła konieczność ich uzupełnienia, a dwa z trzech wniosków o zmianę decyzji<sup>101</sup>

<sup>94</sup> Z wnioskami o wydanie pozwoleń na budowę występował Pełnomocnik Wykonawcy.

<sup>95</sup> Dot. decyzji nr 59/K/2018 z 29 sierpnia 2018 r.

<sup>96</sup> Dalej: WINB.

<sup>97</sup> Przez Wydział Infrastruktury i Nieruchomości Opolskiego Urzędu Wojewódzkiego na wniosek o zarejestrowanie dziennika budowy z 1 września 2019 r.

<sup>98</sup> Wniosek złożono po 236 dniach od odebrania projektu budowlanego od Wykonawcy. Zadanie projektowe dotyczyło również projektu wykonawczego i materiałów przetargowych – wniosek został złożony po przygotowaniu całości materiału.

<sup>99</sup> Przez Wydział Infrastruktury i Nieruchomości Opolskiego Urzędu Wojewódzkiego na wniosek o wydanie i ostemplowanie dzienników budowy z 23 listopada 2020 r.

<sup>100</sup> Tj. dot. decyzji nr: 83/K/2018, 21/Z/2020, 23/Z/2020, 92/K/2020, 10/K/2021, 26/K/2021, 43/Z/2021, 48/Z/2021, 2/Z/2022, 26/K/2022 i 5/Z/2020.

<sup>101</sup> Tj. obie zmiany dot. decyzji nr 5/Z/2020.

(67%) wymagały uzupełnienia. Przygotowywanie, składanie i ewentualnie uzupełnienia wniosków o wydanie pozwoleń na budowę znajdowały się w obowiązkach Wykonawcy. Jak wyjaśnił Dyrektor Regionu, w toku postępowań dotyczących udzielenia pozwoleń na budowę organ prowadzący<sup>102</sup> zwracał się o uzupełnienia, wyjaśnienia czy doprecyzowania, jednakże działania te miały pozostawać bez istotnego wpływu na terminy zakończenia procedur administracyjnych i wydania decyzji pozwoleń na budowę.

Jak wyjaśnił Dyrektor Regionu, pandemia COVID-19 miała bezpośredni negatywny wpływ na realizację projektu [mając na uwadze opóźnienia w wydaniu decyzji zmieniających pozwolenie na budowę nr 5/Z/2020 (odpowiednio o pięć i trzy miesiące)]. Jak wynikało z wyjaśnień Dyrektora Projektu, „drobne braki i konieczność doprecyzowania są normalną procedurą administracyjną w przypadku uzyskiwania Pozwolenia na budowę w szczególności w przypadku tak dużych i istotnych inwestycji liniowych”.

(akta kontroli: tom I, str. 17-19, 58-60, 63, 73-87, 125)

Umowa z Wykonawcą *Przebudowy linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój* została zawarta października 2018 r. Decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego<sup>103</sup> uzyskano 28 maja 2019 r.

Odbiór protokołów budowlanych przez ZOPI nastąpił w czterech etapach<sup>104</sup>:

[1] 1 października 2019 r. – projekty wszystkich branż, z wyjątkiem obiektów inżynierskich, [2] 15 stycznia 2020 r. – projekt dla Etapu 2a Umowy – wersja 3a, z wyłączeniem obiektów zawartych w załączniku nr 1, [3] 27 kwietnia 2022 r. – jazd indywidualny do nastawni LCS Świdnica Kraszowice – wersja 1<sup>105</sup>, [4] 2 stycznia 2023 r. – przebudowa peronu nr 2 na stacji Jedlina-Zdrój<sup>106</sup>. Region nie posiadał kompletnej dokumentacji w zakresie odbioru projektów budowlanych, o czym szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

Liczba dni od odebrania projektu budowlanego od Wykonawcy (1 października 2019 r.<sup>107</sup>) do złożenia wniosku do Wojewody Dolnośląskiego (z 20 stycznia 2020 r., dotyczącego decyzji nr I-K/Z-35/20 z 18 czerwca 2020 r.) o uzyskanie decyzji o udzieleniu pozwolenia na budowę wyniosła 111 dni.

Łącznie dla całego zadania pn. *Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica-Kraszowice – Jedlina-Zdrój*, Wojewoda Dolnośląski wydał<sup>108</sup> pięć decyzji o pozwoleniu na budowę oraz dwie decyzje zmieniające wcześniejsze pozwolenia<sup>109</sup>. Na pięć wniosków na ww. pozwolenia na budowę w czterech (80%) przypadkach<sup>110</sup> wystąpiła konieczność ich uzupełnienia, a w przypadku dwóch wniosków o zmianę decyzji wszystkie (100%) wymagały uzupełnienia. Przygotowywanie i ewentualne uzupełnienia wniosków o wydanie pozwoleń na budowę znajdowały się w obowiązkach Wykonawcy.

W toku ww. postępowań nie składano ponagieł na mocy art. 37 kpa.

---

<sup>102</sup> Tj. Wojewoda Dolnośląski.

<sup>103</sup> Dla inwestycji pn. Budowa/przebudowa przystanków osobowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą, zabudowa urządzeń radiolączności VHF, budowa nastawni oraz budowa oświetlenia peronów w ramach zadania: „Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój”.

<sup>104</sup> HRF nie przewidywał etapu wykonania kompletnej aktualizacji projektów budowlanych.

<sup>105</sup> Projekt przekazany 12 kwietnia 2022 r.

<sup>106</sup> Projekt przekazany 14 grudnia 2022 r.

<sup>107</sup> Data protokołu ZOPI.

<sup>108</sup> Z wnioskami o wydanie pozwoleń na budowę występował Wykonawca.

<sup>109</sup> W tym w bezpośrednim związku z decyzją ULCIP dotyczącą inwestycji pn. Budowa/przebudowa przystanków osobowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą, zabudowa urządzeń radiolączności VHF, budowa nastawni oraz budowa oświetlenia peronów w ramach zadania: „Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój” była decyzja nr I-K/Z-35/20, zmieniona potem decyzją nr I-K/Z-42/23.

<sup>110</sup> Tj. dot. decyzji nr: I-K/Z/-80/19, I-K/Z-30/20, I-K/Z-35/20 i I-K/Z-80/21.

W trakcie realizacji inwestycji opóźnienia miały miejsce na etapie: [1] przygotowania dokumentacji niezbędnej do realizacji robót budowlanych, w zakresie obiektów inżynierskich – z powodu konieczności wykonania robót dodatkowych, tj. oceny nośności, o czym szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości* i [2] dojścia do peronów stacji Jedlina-Zdrój z powodu braku zgody konserwatora zabytków na zabudowę szybów windowych.

Jak oświadczył Zastępca Dyrektora Regionu, okres jaki upłynął od sporządzenia dokumentacji projektowej do momentu uzyskania pozwolenia na budowę nie zmienił kosztów projektu określonych umową wraz z aneksami.

(akta kontroli: tom I, str. 29-32, 67-69, 144-156, 254-255, 516; tom VI, str. 50-88)

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

1. W przypadku inwestycji pn. *Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój* nierzetelnie opracowywano dokumentację dotyczącą realizowanej inwestycji w zakresie aneksu nr 2 oraz aneksu nr 7 do umowy nr 90/106/0076/18/Z/I z 24 października 2018 r.

Aneks nr 2 procedowano przewlekle, tj. wniosek Wykonawcy o zawarcie aneksu był datowany na 16 maja 2019 r., a Dyrektor Projektu wnioskował w tym zakresie do Dyrekcji Regionu dopiero 19 grudnia 2019 r. Przedmiotowy aneks dotyczył jedynie zmiany numeru rachunku bankowego, a mimo to został zawarty 20 grudnia 2019 r., z mocą obowiązującą od 16 maja 2019 r.

Jak wyjaśnił Zastępca Dyrektora Projektu, w ww. okresie (tj. przez 218 dni) płatności dokonywano na konto bankowe zgodnie z aneksem nr 2. Zespół IRRK 4/7/7 przydzielony do realizacji umowy od marca 2022 r. nie posiadał wiedzy dotyczącej wydłużonej procedury podpisania ww. aneksu do umowy.

W aneksie nr 7 odnotowano błędne („wsteczne” wobec postanowień wcześniejszych aneksów) daty zakończenia dwóch Etapów, tj.: [1] Etapu 1 – zgodnie z aneksem nr 1 z 18 grudnia 2018 r. termin przedłużono do 28 grudnia 2018 r., a w aneksie nr 7 z 16 lutego 2023 r. wskazano datę 20 listopada 2018 r., [2] Etapu 2a – zgodnie z kolejnymi aneksami termin przedłużono do 1 czerwca 2019 r., a następnie do 30 września 2021 r., a w aneksie nr 7 z 16 lutego 2023 r. wskazano datę 1 marca 2019 r.

Jak oświadczył Zastępca Dyrektora Regionu, w aneksie nr 7 wystąpiły omyłki pisarskie, a etapy były zrealizowane zgodnie z terminami wcześniejszych aneksów. Roboty budowlane były prowadzone jako ciągłość umowy i aneksów prowadzących do zakończenia całości umowy stwierdzonego podpisaniem protokołu odbioru ostatecznego.

(akta kontroli: tom I, str. 65-66, 513-514, 547-548; tom III, str. 80-95; tom V, str. 516-583)

2. Realizacja Etapu 2a<sup>111</sup> umowy nr 90/106/0076/18/Z/I z 24 października 2018 r. dotyczącej inwestycji pn. *Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój* nastąpiła z opóźnieniem. Rzeczywiste wykonanie Etapu 2a miało miejsce 18 stycznia 2022 r., tj. 110 dni względem terminu określonego w aneksach nr 4 i 7<sup>112</sup>. Mimo to PKP PLK S.A. nie naliczyło kary umownej z tego tytułu, która powinna wynieść 66 243,10 zł<sup>113</sup>. Nie naliczono także kar umownych

<sup>111</sup> Tj. opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzgodnieniami i uzyskaniem decyzji administracyjnej pozwalającej na realizację pozostałych robót budowlanych niezrealizowanych w ramach Etapu 1.

<sup>112</sup> Łącznie 1 054 dni po pierwotnym terminie umownym. Termin realizacji Etapu 2a mając na uwadze ww. aneksy został przesunięty z 1 marca 2019 r. na 1 czerwca 2019 r., a ostatecznie na 30 września 2021 r. Jak opisano wyżej w aneksie nr 7 przy określaniu terminów realizacji Etapów 1 i 2a wystąpiły omyłki pisarskie, a Etapy te były realizowane zgodnie z terminami wcześniejszych aneksów.

<sup>113</sup> 110 dni opóźnienia po 602,21 zł brutto.

w związku z: brakiem aktualizacji HRF z 2 lutego 2023 r.<sup>114</sup> (kara umowna za brak aktualizacji<sup>115</sup> powinna wynieść 88 788,14 zł) oraz pięciu HRF zaktualizowanych po terminie<sup>116</sup> (łącznie kara umowna za nieterminowe aktualizacje HRF<sup>117</sup> powinna wynieść 254 117,78 zł). Ponadto w dwóch przypadkach Zamawiający nie posiadał danych w zakresie dokonania ewentualnych aktualizacji HRF.

Jak oświadczył Zastępca Dyrektora Regionu, termin ukończenia Etapu 2a zakładał uzyskanie ostatniego pozwolenia na budowę do 30 września 2021 r. (zgodnie z aneksami nr 4 i 7). Jednakże w związku z koniecznością usunięcia nieprawidłowości w przedłożonej dokumentacji<sup>118</sup> (zgodnie z postanowieniem Wojewody Dolnośląskiego Nr 156/21 z 20 kwietnia 2021 r.) oraz w wyniku kolejnych wniosków Inwestora o zmianę terminów, ostatecznie termin uzupełnienia ww. nieprawidłowości został wydłużony do 30 listopada 2021 r. Wojewoda Dolnośląski 15 grudnia 2021 r. wydał decyzję Nr I-K/Z-80/21, która stała się ostateczna 18 stycznia 2022 r.

Zastępca Dyrektora Regionu wskazał ponadto, że Zamawiający ma odmienne stanowisko w kwestiach roszczeń Wykonawcy dotyczących kosztów ogólnych związanych z wydłużonym okresem realizacji, w konsekwencji ostateczne rozliczenia z Wykonawcą jeszcze nie zostały zakończone. Zamawiający 30 sierpnia 2024 r. wystąpił do Wykonawcy z pismem dotyczącym naliczenia kar umownych w kwocie 57 982,52 zł netto w związku z wykazaniem Wykonawcy braku spójności harmonogramu z faktycznym postępowaniem robót i brakiem przedłożenia przez niego zaktualizowanego harmonogramu. Mając na uwadze trwanie okresu gwarancyjnego objętego umową<sup>119</sup> oraz powołując się m.in. na art. 483 i 484 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny<sup>120</sup>, wskazał, że możliwość wyegzekwowania naliczonej kary umownej na tym etapie stosunków z Wykonawcą nie uległa jeszcze przedawnieniu. Zespół IRRK 4/7/7 przydzielony do realizacji umowy od marca 2022 r. nie posiadał szczegółowej wiedzy m.in. w zakresie: a) przedstawienia przez Wykonawcę HRF w terminie zgodnie z § 19 ust. 1 umowy nr 90/106/0076/18/Z/I z 24 października 2018 r. oraz b) przyczyn braku naliczenia kar umownych oraz ewentualnie wyciągnięcia innych konsekwencji określonych w przedmiotowej umowie (m.in. wstrzymanie robót w całości lub w części, których konsekwencje obciążałyby Wykonawcę) w związku z brakiem aktualizacji HRF z 2 lutego 2023 r. oraz pięciu HRF zaktualizowanych po upływie siedmiu dni na uwzględnienie uwag Zamawiającego.

NIK wskazuje, że kary umowne dotyczące zdarzeń z okresu realizacji umowy powinny zostać naliczone niezwłocznie, a stosowna informacja (o ich wysokości i podstawie naliczenia) przekazana Wykonawcy.

(akta kontroli: tom II, str. 204-206, 747, 753-754; tom VI, str. 50-183, 330-339)

**3. Kolejne etapy inwestycji *Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój* były procedowane w sposób przewlekły, ponieważ decyzją o pozwoleniu na budowę (nr I-K/Z-35/20<sup>121</sup>) uzyskano 18 czerwca 2020 r., tj. po 387 dniach od otrzymania decyzji ULICP (wniosek w tym zakresie został złożony 20 stycznia 2020 r., tj. po 237 dniach od jej otrzymania).**

<sup>114</sup> Uwagi wniesiono 7 lutego 2023 r.

<sup>115</sup> Przez okres 36 dni, tzn. z opóźnieniem wynoszącym 29 dni, aż do złożenia nowego HRF 15 marca 2023 r. Kara umowna powinna wynieść 3 061,66 zł brutto za dzień opóźnienia.

<sup>116</sup> Tj. po upływie siedmiu dni na uwzględnienie uwag Zamawiającego. Aktualizacja ww. pięciu HRF przez Wykonawcę nastąpiła z opóźnieniem wynoszącym od pięciu do 33 dni.

<sup>117</sup> Łączne opóźnienie wyniosło 83 dni. Wysokość kary umownej za dzień opóźnienia jak w przypisie powyżej.

<sup>118</sup> Wniosek złożony 18 stycznia 2021 r.

<sup>119</sup> Według stanu na 21 sierpnia 2024 r.

<sup>120</sup> Dz. U. z 2024 r. poz. 1061, ze zm.

<sup>121</sup> Zmieniając następnie decyzją nr I-K/Z-42/23.

Ponadto, Region przekazał teren budowy Wykonawcy 4 lutego 2019 r., tj. po 104 dniach od podpisania umowy z Wykonawcą<sup>122</sup>, a roboty budowlane na zgłoszenie<sup>123</sup> prowadzono od 17 listopada 2018 r. Zawiadomienie o zamiarze rozpoczęcia robót budowlanych do Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego<sup>124</sup> złożono 24 sierpnia 2020 r., tj. po upływie 566 dni<sup>125</sup>. Zawiadomienie to wskazywało na zamiar przystąpienia do robót budowlanych 27 sierpnia 2020 r.<sup>126</sup>

Jak oświadczył Zastępca Dyrektora Projektu, Zespół IRRK 4/7/7 przydzielony do realizacji umowy od marca 2022 r. nie posiadał wiedzy w przedmiocie przyczyn ww. okresów procedowania kolejnych etapów inwestycji, poza wskazaniem, że liczba dni od momentu protokolarnego przekazania terenu budowy, do złożenia zgłoszeń do DWINB o zamierzonym terminie rozpoczęcia robót budowlanych wynikała z faktu, że w pierwszej kolejności Wykonawca wykonywał roboty objęte zgłoszeniem robót niewymagających pozwolenia na budowę.

Ponadto, Wykonawca wykazał uszkodzenia infrastruktury nieujęte w PFU (w zakresie 16 stalowych obiektów inżynierskich), w tym m.in. pęknięcie przyczółka pod ławą podłożyskową<sup>127</sup> na obiekcie w km 74,055, co wiązało się z koniecznością wykonania robót dodatkowych o wartości 17 728,99 zł netto i ustanowiono je w ramach aneksu nr 6 (opiewającego na kwotę 8 917 639,08 zł netto, w tym 7 498 406,10 zł netto przeznaczono na roboty w branży obiekty inżynierskie m.in. w związku z koniecznością realizacji prac dodatkowych wychodzących poza zakres PFU<sup>128</sup>).

Jak wyjaśnił Zastępca Dyrektora Projektu, ww. pęknięcie zostało stwierdzone już po podpisaniu umowy na zaprojektowanie i wykonanie robót. Pęknięcie mogło być efektem postępującej degradacji linii kolejowej w okresie od momentu opracowywania Studium Wykonalności do momentu podpisania umowy na zaprojektowanie oraz wykonanie robót.

Jak wyjaśnił Zastępca Dyrektora Regionu, zmiany kosztów projektu wynikały z koniecznych do wykonania robót dodatkowych a niemożliwych do przewidzenia w okresie przygotowywania PFU. Wynikały one m.in. z upływu czasu od przygotowania Studium Wykonalności (w tym PFU) do wejścia Wykonawcy na teren budowy oraz rozpoczęcia przygotowywania dokumentacji projektowej oraz negatywnego wpływu biegu tych okresów na infrastrukturę i jej otoczenie w terenie, w tym zagospodarowanie terenów przyległych.

NIK wskazuje, że okres jaki minął od podpisania umowy z Wykonawcą (tj. od 24 października 2018 r.) do rozpoczęcia robót budowlanych, to 673 dni, a zgodnie z pierwotnym terminem umowy zakończenie realizacji Etapu 3 (pozostałe roboty wraz z dokonaniem wszelkich niezbędnych odbiorów oraz uzyskanie wymaganych decyzji, pozwoleń i rozliczeń) miało nastąpić do 20 listopada 2020 r. Tak długi okres realizacji poszczególnych etapów inwestycji, w tym m.in. upływ czasu od sporządzenia PFU (przyjętego protokołem z ZOPI z 21 września 2017 r.) do rozpoczęcia robót

---

<sup>122</sup> Wcześniej, tj. 6 listopada 2018 r. przekazany został teren Lewego Posterunku Odgałęźnego Świdnica Kraszowice od km 60,129 do km 62,300.

<sup>123</sup> Dot. robót budowlanych, dla których pozwolenie na budowę nie jest wymagane. Zgłoszenie z 12 października 2018 r. wskazujące planowany termin rozpoczęcia prac na 5 listopada 2018 r.

<sup>124</sup> Dalej: DWINB.

<sup>125</sup> Od przekazania placu budowy, tj. od 4 lutego 2019 r.

<sup>126</sup> Dotyczyło decyzji nr I-K/Z-35/20 z 18 czerwca 2020 r. Zawiadomienie o zamiarze rozpoczęcia robót budowlanych dot. pierwszej decyzji, tj. nr I-K/ZI-80/19 z 8 października 2019 r. zostało przedłożone 1 grudnia 2020 r. (data zawiadomienia to 30 listopada 2020 r.) i wskazywało na zamiar rozpoczęcia robót budowlanych od 3 grudnia 2020 r.

<sup>127</sup> Opisane w pkt 4.2 załącznika do pisma nr 27-2020.05.05 z 5 maja 2020 r. (dot. opinii Instytutu Badawczego Dróg i Mostów).

<sup>128</sup> Związanych ze złym stanem technicznym obiektów i brakiem nośności. Wartość robót rzeczywiście zrealizowanych wyniosła 7 050 913,28 zł netto.

budowlanych, mógł mieć negatywny wpływ m.in. na stan infrastruktury kolejowej, czas zakończenia prac oraz na finalne koszty całego projektu inwestycyjnego.

(akta kontroli: tom I, str. 255-256, 422-471, 552-556, 562-568; tom II, str. 206-208, 212-251, 255, 645-735, 747-751; tom III, str. 496-521; tom VI, str. 50-183, 330-339)

4. Region nie posiadał pełnej dokumentacji w zakresie odbioru dwóch projektów budowlanych, tj.: [1] budowa schodów w km 67,407 linii kolejowej nr 285 w ramach zadania: *Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój* oraz [2] budowa ciągu komunikacyjnego w km 79,766<sup>129</sup> linii kolejowej nr 285 w ramach ww. zadania. W konsekwencji nie było możliwe potwierdzenie protokolarnego odbioru przedmiotowych projektów budowlanych.

Zastępca Dyrektora Regionu wyjaśnił, że nie zna przyczyn, dla których Zamawiający nie jest w posiadaniu protokołów odbioru projektów budowlanych dla ww. zakresów robót.

(akta kontroli: tom VI, str. 50-183, 330-339)

#### OCENA CZĄSTKOWA

Zadania CRI jako Inwestora, w procesie przygotowania do realizacji skontrolowanych inwestycji<sup>130</sup>, polegające na uzyskaniu wymaganych opinii i decyzji niezbędnych do rozpoczęcia prac inwestycyjnych, nie zostały w każdym przypadku zrealizowane terminowo i rzetelnie.

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia przebieg inwestycji *Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój*, ponieważ okres jaki minął od podpisania umowy z Wykonawcą (tj. od 24 października 2018 r.) do rozpoczęcia robót budowlanych, to 673 dni, a zgodnie z pierwotnym terminem umowy zakończenie realizacji Etapu 3 (pozostałe roboty wraz z dokonaniem wszelkich niezbędnych odbiorów oraz uzyskanie wymaganych decyzji, pozwoleń i rozliczeń) miało nastąpić do 20 listopada 2020 r. W przypadku inwestycji *Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie* po uzyskaniu wszystkich wymaganych dokumentów złożono wnioski i uzyskano pozwolenia na budowę, a następnie rozpoczęto roboty budowlane. Natomiast podczas realizacji inwestycji *Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój*, stwierdzono następujące nieprawidłowości, polegające na: **[1]** nierzetelnym opracowaniu dokumentacji w zakresie aneksu nr 2 oraz aneksu nr 7 do umowy nr 90/106/0076/18/Z/I z 24 października 2018 r.; **[2]** opóźnieniu o 110 dni względem terminu określonego w aneksach nr 4 i 7 w realizacji Etapu 2a ww. umowy – ponadto jednostka kontrolowana nie naliczyła kary umownej z tego tytułu, a także kar umownych w związku z brakiem aktualizacji HRF z 2 lutego 2023 r. oraz pięciu HRF zaktualizowanych po terminie w łącznej kwocie 409 149,02 zł; **[3]** przewlekłym prowadzeniu kolejnych etapów inwestycji; **[4]** braku pełnej dokumentacji w zakresie odbioru dwóch projektów budowlanych.

#### OBSZAR

## **2. Realizacja i monitorowanie postępu prac oraz wydatkowanie środków na realizację inwestycji kolejowej, w tym osiągnięcie zakładanych w KPK efektów**

Opis stanu faktycznego

**2.1.** Przebudowa linii kolejowej nr 285 oraz prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie w zakresie linii nr 136 od km -0,206 do km 37,511 oraz linii nr 132 od km 94,281 do km 97,210 realizowane były w formule

<sup>129</sup> Zmiana/aktualizacja pozwolenia na budowę.

<sup>130</sup> Linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie oraz linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój.

„Projektuj i buduj”, a Wykonawca robót budowlanych został wybrany w ramach postępowań opisanych w pkt 1.3 niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

Zamówienie publiczne dla inwestycji pn. *Realizacja robót budowlanych w formule „Buduj” w ramach projektu „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie” linia kolejowa 132 Bytom – Wrocław Główny na odcinku Opole Groszowice – Opole Zachodnie w zakresie linii 132 od km 97,210 do km 101,100* prowadzono w oparciu o przepisy ustawy Pzp, w trybie przetargu nieograniczonego oraz Regulamin Komisji Przetargowych<sup>131</sup>.

W ramach umowy nr 60/039/0019/14/Z/I z 20 stycznia 2015 r. sporządzono dokumentację dotyczącą rozpoznania stanu technicznego istniejącej infrastruktury kolejowej w postaci dokumentacji przedprojektowej dla projektu pn. *Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie*. Szacowaną wartość zamówienia netto, tj. 352 456 142,09 zł, ustalono 27 listopada 2019 r. na podstawie ww. dokumentacji przedprojektowej, kosztorysu inwestorskiego sporządzonego na etapie opracowania dokumentacji projektowej, planowanych kosztów robót budowlanych określonych w PFU oraz analizy cen rynkowych. PFU został sporządzony 23 października 2019 r. przez Dyrektora Projektu.

Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane zgodnie z zasadami określonymi w przepisach ustawy Pzp. Wyboru oferty najkorzystniejszej dokonano 3 sierpnia 2020 r. Zawiadomienie o wyborze zamieszczono na Platformie Zakupowej PKP PLK S.A. oraz przekazano Wykonawcom za jej pośrednictwem.

Zgłoszono trzy odwołania, z których dwa zgłaszający odwołania wycofali, oraz jedno które zostało oddalone wyrokiem KIO, sygn. 1941/20 z 8 września 2020 r. Na orzeczenie KIO oferenci nie wnosili skarg. CUPT przeprowadziło kontrolę *ex-ante* w grudniu 2019 r. – dokumenty do kontroli wysłano 18 grudnia 2019 r., po czym 24 grudnia 2019 r. CUPT odstąpił od kontroli. Kontrola uprzednia Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych<sup>132</sup> stwierdziła brak naruszeń regulacji ustawy Pzp (2 października 2020 r.). Również WINB dokonując systematycznych kontroli, nie wykazywał uchybień w realizacji prac.

W wyniku wyboru przez Zamawiającego oferty Wykonawcy w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego przeprowadzanego w trybie przetargu nieograniczonego, PKP PLK S.A. 6 listopada 2020 r. podpisało umowę nr 90/106/0114/20/Z/I na *Realizację robót budowlanych w formule „Buduj” w ramach projektu „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie” linia kolejowa 132 Bytom – Wrocław Główny na odcinku Opole Groszowice – Opole Zachodnie w zakresie linii 132 od km 97,210 do km 101,100* przewidzianego do realizacji w ramach programu CEF (*Connecting Europe Facility 2014-2020*).

Wykonawca zobowiązał się, że wykona roboty nie dłużej niż w ciągu 28 miesięcy od daty rozpoczęcia<sup>133</sup>.

Dla zakresu podstawowego zaakceptowana Kwota Kontraktowa wynosiła 307 411 219,67 zł brutto (w tym: kwota netto 234 927 820,87 zł, podatek VAT 57 483 398,80 zł oraz kwota warunkowa 15 000 000 zł). Wartość wynagrodzenia zamówienia obejmująca zakres podstawowy oraz zakres wynikający z Prawa Opcji<sup>134</sup>

<sup>131</sup> W sprawie wyrażenia zgody na wszczęcie i przeprowadzenie ww. postępowania oraz zaciągnięcie zobowiązań do świadczeń pieniężnych podjęto m.in. uchwały wskazane w przypisie nr 67 oraz zmieniające uchwały: [1] uchwałę Nr 53/2020 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 27 stycznia 2020 r., [2] uchwałę Nr 193/2020 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 24 marca 2020 r. i [3] uchwałę Nr 672/2020 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 27 października 2020 r.

<sup>132</sup> Dokumenty do kontroli wysłano 4 sierpnia 2020 r.

<sup>133</sup> Następnym dniem po podpisaniu umowy przez drugą stronę umowy.

<sup>134</sup> Zamawiający zastrzegł możliwość skorzystania z Prawa Opcji, której zakres obejmował: Most w km 100,106 w torze nr 1 (rzeka Odra).

wynosiła: 338 197 073,99 zł brutto (w tym: kwota netto 234 927 820,87 zł, wartość robót netto Zakres Prawa Opcji: 25 029 149,85 zł, podatek VAT 63 240 103,27 zł oraz kwota warunkowa 15 000 000 zł).

Aneks nr 1 zawarto 21 maja 2021 r., zgodnie z którym m.in. potwierdzono zmiany dotyczące wymiany nawierzchni torowej oraz wzmocnienia podtorza toru nr 17 pld w stacji Opole Główne na odcinku w km od 0+231,88 do 0+395,14<sup>135</sup>. Modyfikacji uległa też zaakceptowana Kwota Kontraktowa dla zakresu podstawowego, tj. kwota netto zwiększyła się z 234 927 820,87 zł do 235 312 293,41 zł, a kwota warunkowa zmniejszyła się z 15 000 000 zł do 14 615 527,46 zł<sup>136</sup>. Kwota kontraktowa obejmująca zakres podstawowy oraz zakres wynikający z Prawa Opcji również uległa zmianom<sup>137</sup>: wartość robót netto – zakres Prawa Opcji ustalono na 25 029 149,85 zł<sup>138</sup>.

Przedmiotowy aneks wydłużający czas na podjęcie decyzji w zakresie uruchomienia Prawa Opcji przez Zamawiającego został zawarty 21 maja 2021 r. z mocą obowiązującą od 5 maja 2021 r. Jak oświadczył Zastępca Dyrektora Regionu, było to spowodowane koniecznością przeprowadzenia dodatkowych analiz ekonomicznych i uzyskania zgód korporacyjnych Spółki. Termin podpisania aneksu miał pozostać bez wpływu na działania Wykonawcy i realizację projektu.

Strony zawarły aneks nr 2 w dniu 14 września 2023 r.<sup>139</sup>, który ustanawiał m.in. klauzulę waloryzacyjną powiązaną ze wskaźnikami publikowanymi przez Prezesa GUS.

(akta kontroli: tom I, str. 88-114, 472-475, 509-512; tom III, str. 406-495; tom IV, str. 67-378, 445-484, 526-870; tom V, str. 1-160, 391-583)

**2.2.** Linia E30: w ramach inwestycji *Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie* dla prac w zakresie linii nr 136 od km -0,206 do km 37,511 oraz linii 132 od km 94,281 do km 97,210 i linii nr 132 od km 97,210 do km 101,100 uzyskano 22 decyzje w zakresie pozwoleń na budowę opisane w pkt 1.4 niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

Protokolarnego przekazania terenu dla Wykonawcy dokonano 30 sierpnia 2018 r. dla terenu Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach i Zakładu Linii Kolejowych w Opolu. W trakcie przekazania terenu budowy byli obecni przedstawiciele Inżyniera Kontraktu<sup>140</sup>. Wobec prac w zakresie linii 132 od km 97,210 do km 101,100 przy udziale Inżyniera Kontraktu<sup>141</sup> teren budowy został protokolarnie przekazany Wykonawcy 23 listopada 2020 r.

(akta kontroli: tom I, str. 70-126)

W zakresie prac na linii nr 132 od km 97,210 do km 101,100, Inwestor powiadomił o zamierzonym terminie rozpoczęcia robót budowlanych WINB pismem z 19 listopada 2020 r. oraz Projektanta sprawującego nadzór nad zgodnością realizacji budowy pismem z 27 listopada 2020 r.

Dla robót na linii nr 136 od km -0,206 do km 37,511 oraz linii nr 132 od km 94,281 do km 97,210 Inwestor powiadomił WINB stosownymi zawiadomieniami.

(akta kontroli: tom I, str. 70-126; tom IV, str. 67-214)

<sup>135</sup> Co uzasadniało skorzystanie z kwoty warunkowej o wartość 384 472,54 zł pozwalającej na pokrycie dodatkowych, uzasadnionych i udokumentowanych kosztów.

<sup>136</sup> Bez zmian pozostała całkowita kwota brutto.

<sup>137</sup> Zakres podstawowy został zmodyfikowany analogicznie jak opisano w zdaniu poprzednim.

<sup>138</sup> Bez zmian pozostała całkowita kwota brutto.

<sup>139</sup> W związku m.in. z inwazją Rosji na Ukrainę oraz wynikającymi z niej konsekwencjami.

<sup>140</sup> Pełniący nadzór nad opracowaniem dokumentacji projektowej i robotami budowlanymi na linii E30 w ramach projektu pn. *Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie*.

<sup>141</sup> Jak wyżej.

Zgodnie z § 12 umowy nr 90/106/0011/18/Z/I z 19 lutego 2018 r., na pełnienie nadzoru nad opracowaniem dokumentacji projektowej i robotami budowlanymi na linii E30 w ramach projektu *Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie*<sup>142</sup> Wykonawca<sup>143</sup> był zobowiązany sporządzać i kompletować na bieżąco Dokumentację Kontraktową. Rozpoczęcie robót w terenie nastąpiło 12 września 2018 r. oraz 18 grudnia 2020 r. pierwszym wpisem w dzienniku budowy kolejno dla odcinka: [1] zakresu linii nr 136 od km -0,206 do km 37,511 oraz linii 132 od km 94,281 do km 97,210; [2] linii nr 132 od km 97,210 do km 101,100.

(akta kontroli: tom I, str. 70-126; tom IV, str. 67-378; tom V, str. 195-260)

W dniu 8 sierpnia 2024 r. kontrolerzy NIK przeprowadzili oględziny obiektów inżynierskich inwestycji „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie” w zakresie linii nr 132 od km 97,210 Opole Groszowice do km 101,100 Opole Zachodnie. W trakcie oględzin zweryfikowano następujące obiekty: [1] nowy most przez rzekę Odrę w ciągu toru nr 1 linii kolejowej nr 132 w Opolu<sup>144</sup> ; [2] most kolejowy nad kanałem Ulgi w km 100,508<sup>145</sup>; [3] perony i dojścia na stacji Opole Główne w km 98,240 – 100,402<sup>146</sup>. W trakcie oględzin nie stwierdzono odstępstw w zrealizowanych pracach względem projektów budowlanych oraz wykonawczych, na podstawie których realizowano roboty budowlane.

(akta kontroli: tom II, str. 496-554; tom IV, str. 67-214)

W ramach realizacji umowy nr 90/106/0088/17/Z/I z 21 września 2017 r., nie wystąpiły przypadki nałożenia przez organ administracji architektoniczno-budowlanej w decyzji o pozwoleniu na budowę obowiązkowego ustanowienia inspektora nadzoru inwestorskiego, a także obowiązku zapewnienia nadzoru autorskiego.

(akta kontroli: tom IV, str. 67-214)

W trakcie trwania inwestycji, w zakresie linii 132 od km 97,210 do km 101,100 zostało założonych 21 dzienników budowy, przy czym w zakresie linii 136 od km -0,206 do km 37,511 oraz linii 132 od km 94,281 do km 97,210 zostało założonych 39 dzienników budowy, co było zgodne z art. 45 upb. Część ze ww. dzienników nie była prowadzonych w sposób zgodny z przepisami prawa, co opisano szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli: tom I, str. 13-22; tom III, str. 1-8, 25-377)

W realizacji inwestycji z umowy nr 90/106/0088/17/Z/I z 21 września 2017 r. nie wystąpiły opóźnienia w przygotowaniach do rozpoczęcia robót budowlanych, przekazywaniu placu budowy oraz w dokumentacji niezbędnej do realizacji robót budowlanych mających wpływ na późniejszy postęp robót.

(akta kontroli: tom I, str. 13-56; tom IV, str. 67-214)

Linia 285: w ramach inwestycji *Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój* Inwestor uzyskał pięć decyzji o pozwoleniu na budowę oraz dwie decyzje zmieniające wcześniejsze pozwolenia. Ponadto Zamawiający uzyskał również stosowne zgłoszenia wykonywania robót budowlanych<sup>147</sup>. Po

<sup>142</sup> Dalej: umowa nr 90/106/0011/18/Z/I z 19 lutego 2018 r.

<sup>143</sup> Pełniący nadzór nad opracowaniem dokumentacji projektowej i robotami budowlanymi na linii E30 w ramach projektu pn. *Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie*.

<sup>144</sup> Rozbiórka istniejącego mostu oraz budowa nowego mostu przez rzekę Odrę w ciągu toru nr 1 linii kolejowej nr 132 w Opolu (projekt budowlany zamienny).

<sup>145</sup> Projekt wykonawczy zamienny.

<sup>146</sup> Projekt budowlany.

<sup>147</sup> Tj.: [1] z 12 października 2018 r., na podstawie art. 29 ust. 2 pkt 12 upb, dot. odcinka: posterunek odgałęźny Świdnica Kraszowice – posterunek osobowy Burkatów od km 60+720 do km 63+220; [2] z 1 lutego 2019 r., dot. odcinka: posterunek osobowy Burkatów – stacja Jedlina-Zdrój od km 63+220 do km 82+426; [3] z 1 lutego 2019 r., dot. wykonania robót o charakterze remontowym obejmujących oczyszczenie (odtworzenie) istniejących rowów otwartych; [4] z 12 marca 2019 r., dot. odcinka: od km 64+560 do km 64+570, PO (przystanek osobowy) Jugowice, stacja Jedlina-Zdrój; [5] z 23 lipca 2019 r., dot. sieci i urządzeń sterowania ruchem kolejowym, teletechniki

uzyskaniu ww. decyzji administracyjnych, Inwestor protokołami z 6 listopada 2018 r.<sup>148</sup> oraz 4 lutego 2019 r.<sup>149</sup> przekazał Wykonawcy teren budowy.

(akta kontroli: tom I, str. 13-15, 29-38, 70-72, 127-131)

Umowa nr 90/106/0076/18/Z/I z 24 października 2018 r. nie przewidywała procedur realizacji inwestycji w oparciu o Warunki Kontraktowe FIDIC, w związku z czym nie został przygotowany raport otwarcia oraz nie zostało wydane polecenie rozpoczęcia robót. Budowę obiektu budowlanego<sup>150</sup> rozpoczęto 27 sierpnia 2020 r. pierwszym wpisem kierownika budowy w dzienniku budowy<sup>151</sup>.

(akta kontroli: tom I, str. 70-72, 127-131; tom V, str. 391-583)

W dniu 6 sierpnia 2024 r. kontrolerzy NIK przeprowadzili oględziny obiektów inżynierskich inwestycji *Przebudowa Linii Kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój* w zakresie km 60,270 do 82,326 linii nr 285. W trakcie oględzin zweryfikowano obiekty inżynierskie w ramach projektów: [1] przebudowa peronu na przystanku osobowym Lubachów oraz masztu teletechnicznego; [2] budowa schodów na przystanku osobowym Lubachów<sup>152</sup>; [3] budowa peronu na przystanku osobowym Jedlina-Zdrój Centrum; [4] ciąg komunikacyjny Jedlina-Zdrój<sup>153</sup>.

W trakcie oględzin stwierdzono odstępstwa zrealizowanych prac względem projektów budowlanych (dokumentacji budowlanej), na podstawie których realizowano roboty budowlane, o czym szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli: tom II, str. 555-620)

Na etapie realizacji inwestycji obowiązywał zapewniony przez Inwestora, opracowany przez Wykonawcę<sup>154</sup> oraz zatwierdzony przez kierownika budowy plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (BIOZ), zgodnie z art. 18 ust. 1 pkt 3 upb.

(akta kontroli: tom I, str. 13-15, 19-22, 29-38, 70-72, 127-131)

W trakcie trwania inwestycji, zostało założonych sześć dzienników budowy o numerach: [1] 198/2020, tom I wydany 30 lipca 2020 r., [2] 199/2020, tom I wydany 30 lipca 2020 r., [3] 419/2020, tom I wydany 2 października 2020 r., [4] 420/2020, tom I wydany 2 października 2020 r., [5] 421/2020, tom I wydany 2 października 2020 r. oraz tom II wydany 8 sierpnia 2023 r., [6] 59/2022, tom I wydany 22 marca 2022 r., zgodnie z art. 45 upb. Część z nich nie było prowadzonych w sposób zgodny z uregulowaniami prawnymi, o czym szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli: tom I, str. 13-15, 29-38; tom III, str. 1-24)

Na etapie przygotowań do rozpoczęcia robót budowlanych objętych zgłoszeniem oraz przekazania terenu budowy nie wystąpiły opóźnienia. Niemniej jednak opóźnienia wystąpiły na etapie przygotowania dokumentacji niezbędnej do realizacji robót budowlanych, tj. w zakresie obiektów inżynierskich oraz dojścia do peronów stacji

---

i elektroenergetyki; [6] z 12 lutego 2020 r., dot. budowy sieci teletechnicznych i srk (sterowania ruchem kolejowym); [7] z 4 maja 2020 r., dot. budowy nastawni kontenerowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą na posterunku odgałęźnym Świdnica Kraszowice; [8] z 8 grudnia 2020 r., dot. przebudowy systemu odwodnienia oraz przejazdów kolejowych na odcinku: posterunek osobowy Burkatów – stacja Jedlina-Zdrój od km 63+220 do km 82+426; [9] z 25 stycznia 2021 r., dot. budowy sieci teletechnicznych i srk; [10] z 28 stycznia 2022 r., dot. przebudowy przejazdów kolejowych w km 73+098, 73+521 oraz 76+880; [11] z 28 lutego 2022 r., dot. przebudowy pojazdów kolejowych w km 64+542 oraz 65+775.

<sup>148</sup> Teren lewego posterunku odgałęźnego Świdnica Kraszowice od km 60,129 do km 62,300.

<sup>149</sup> Teren od km 62,300 do km 82,426 linii 285.

<sup>150</sup> Zgodnie z wydaną decyzją pozwolenia na budowę.

<sup>151</sup> Przy czym pierwsze roboty budowlane dot. wykonania robót na odcinku: posterunek odgałęźny Świdnica Kraszowice – posterunek osobowy Burkatów od km 60+720 do km 63+220 wykonywane na zgłoszeniu rozpoczęły się 17 listopada 2018 r. Przedmiotowe roboty zostały zgłoszone do Oddziału Architektury i Budownictwa Wydziału Infrastruktury Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego we Wrocławiu dnia 12 października 2018 r.

<sup>152</sup> W km 67,407.

<sup>153</sup> W km 79,766.

<sup>154</sup> Realizującego inwestycję Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój.

Jedlina-Zdrój – z powodu braku zgody konserwatora zabytków na zabudowę szybów windowych. Mając powyższe na uwadze, na linii kolejowej nr 285 nie wystąpiło wstrzymanie rozpoczęcia inwestycji z powodu zwłoki w przekazaniu przez Inwestora placu budowy dla Wykonawcy. Jednakże wstrzymanie robót miało miejsce w ich trakcie<sup>155</sup>. Zastępca Dyrektora Regionu oświadczył, że część terenu została przekazana 4 grudnia 2019 r. na wniosek Wykonawcy, przy czym na terenie objętym zgłoszeniem robót, CRI przekazał 6 listopada 2018 r., wskazano przy tym planowany termin rozpoczęcia prac na 5 listopada 2018 r., do którego to zgłoszenia Wojewoda Dolnośląski nie wniósł sprzeciwu<sup>156</sup>. Oświadczył również, że Zestawienie 13 dotyczyło pozwoleń na budowę, w którym zostały przypisane daty przekazania placu budowy adekwatnie do zakresów robót objętych wymienionymi pozwoleniami na budowę, które dotyczyły wąskiego zakresu robót, nie całego odcinka objętego umową. Poza zakresami objętymi pozwoleniami na budowę, toczyły się roboty budowlane niewymagające pozwoleń, realizowane na podstawie zgłoszeń. Plac budowy został przekazany przed terminami uzyskania pozwoleń na budowę i w terminach pozwalających na wykonanie prac przygotowawczych dla zakresów objętych pozwoleniami.

(akta kontroli: tom I, str. 13-15, 29-38)

**2.3.** W kontrolowanych inwestycji nie wystąpiły przypadki rażąco niskiej ceny.

(akta kontroli: tom I, str. 472-512)

Na etapie przetargu Zamawiający weryfikował kwalifikacje przedstawicieli Generalnego Wykonawcy, Wykonawcy oraz Inżyniera Kontraktu.

(akta kontroli: tom I, str. 13-22, 39-43, 472-512; tom II, str. 739-744)

Linia 285: posiadany przez Wykonawcę potencjał techniczny do wykonania zamówienia weryfikowany był przez komisję przetargową CRI. Na etapie realizacji inwestycji przedstawiciele Zamawiającego nadzorowali prace budowlane i weryfikowali ewentualne zmiany na stanowiskach pracowników zespołu Wykonawcy.

(akta kontroli: tom I, str. 472-475, 513-598; tom II, str. 739-744)

Linie E30, 285: nie wystąpiły przypadki odstępstw dotyczących zawarcia umów zgodnie z projektem przedłożonym w specyfikacji warunków zamówienia.

(akta kontroli: tom I, str. 472-598)

**2.4.** Linia E30: wykonywane w ramach inwestycji roboty były akceptowane na podstawie HRF, a w przypadku powstania sporu roszczeniowego ze strony Wykonawcy, prace były wykonywane zgodnie z przedkładanymi przez Wykonawcę harmonogramami roboczymi.

Zastępca Dyrektora Regionu wyjaśnił, że Wykonawca w celu uzasadnienia swojego roszczenia o wydłużenie czasu realizacji składał harmonogramy, które wykraczały poza czas realizacji zadania. Zgodnie z zapisami umowy nie mogły one zostać przyjęte. Były natomiast używane w formie roboczej jako narzędzie do monitorowania postępu prac Wykonawcy. Wydłużenie czasu realizacji nastąpiło z obiektywnych czynników<sup>157</sup>. Dodatkowo wyjaśnił, że umowa nr 90/106/0114/20/Z/I z 6 listopada

<sup>155</sup> Inwestor wstrzymał roboty na zadaniu w dniu 12 czerwca 2019 r. w celu uniknięcia robót straconych, do czasu wyjaśnienia rozbieżności w nośności obiektów inżynierskich ocenionych przez Wykonawcę jako duże w stosunku do danych ze Studium Wykonalności (Notatka z Rady Budowy z 12 czerwca 2019 r., pkt 6).

<sup>156</sup> Region przekazał Wykonawcy teren na potrzeby realizacji umowy bez zbędnej zwłoki.

<sup>157</sup> Tj.: [1] zwiększenie zakresu przebudowy obiektów inżynierskich nad Kanalem Ulgi, Suchodółem oraz Kanalem Młynówka. Rozszerzenie zakresu było spowodowane przez gorszy niż zakładano na etapie dokumentacji projektowej stan techniczny obiektów inżynierskich, kolizja z przyszłymi projektami na terenie Opolskiego Węzła Kolejowego. Dokładna ocena stanu technicznego obiektu była możliwa dopiero po zdjęciu i oczyszczeniu konstrukcji. Mając powyższe na uwadze oraz uwzględniając kwestie bezpieczeństwa, trwałości projektu oraz opłacalności ekonomicznej podjęto decyzję o wymianie konstrukcji obiektów na nowe. Procedura zmiany oraz

2020 r. jest umową tzw. „rezultatu” i nie wygasa ona po przekroczeniu czasu umownego. Wydłużenie czasu realizacji zadania nie było spowodowane działaniami Wykonawcy. W swoich oświadczeniach Zastępca Dyrektora Regionu stwierdził również, że roboty były realizowane zgodnie ze sztuką budowlaną i obowiązującymi przepisami, a jakość wykonanych prac należy określić jako bardzo dobrą. Wyjaśnił ponadto, że Zamawiający nie miał zatem podstaw do naliczania Wykonawcy kar umownych, co potwierdza brak wniosku Inżyniera Kontraktu o ukaranie Wykonawcy w toku realizacji zadania.

(akta kontroli: tom I, str. 13-24, 56-60, 472-508; tom VI, str. 10-16)

W trakcie realizacji inwestycji linii 132 od km 97,210 do km 101,100 wystąpiły trudności mające wpływ na termin realizacji zadania, tj. między innymi utrudnienia przy wydawaniu szeregu decyzji administracyjnych z uwagi na pandemię COVID-19 i utrudnioną pracę administracji. Liczba dni przesunięć zakończenia inwestycji<sup>158</sup> wyniosła 394 dni<sup>159</sup>.

(akta kontroli: tom I, str. 13-24, 56-60, 472-508; tom VI, str. 10-16)

W trakcie realizacji inwestycji linii nr 136 od km 0,206 do km 37,511 oraz linii 132 od km 94,281 do km 97,210 wystąpiły okoliczności o charakterze technicznym, polegające na otrzymaniu przez Wykonawcę i Zamawiającego warunków przyłączeniowych od gestorów sieci, skutkujące koniecznością wykonania robót dodatkowych dla zabudowy linii zasilających średniego napięcia, w wyniku czego Inżynier Kontraktu wydał Polecenie Zmiany nr 7 z 19 listopada 2021 r.<sup>160</sup> Realizacja zakresu PZ7 była konieczna dla prawidłowego zrealizowania przedmiotu umowy i osiągnięcia celów projektu w zakresie zapewnienia zasilenia urządzeń elektroenergetycznych. Strony stwierdziły, że wykonanie robót opisanych w PZ7 wydłuża czas na ukończenie o osiem miesięcy. Liczba dni przesunięć zakończenia inwestycji wyniosła 343 dni<sup>161</sup>, przy czym należy uwzględnić zawarcie aneksu terminowego, tj. aneksu nr 7 z 20 października 2022 r. przedłużającego termin zakończenia robót do 21 lipca 2022 r. Zakończenie prac zgłoszonych przez Wykonawcę nastąpiło 21 czerwca 2022 r., tj. w terminie zawartym w wcześniejszym aneksem nr 7.

(akta kontroli: tom I, str. 13-15, 23-24, 207-213, 218-249; tom IV, str. 67-214)

W zakresie inwestycji E30, Wykonawca aktualizował harmonogramy zgodnie z zapisami umowy, przy czym Zamawiający korzystał z harmonogramów roboczych od 12 października 2022 r. do zakończenia zadania.

(akta kontroli: tom I, str. 13-24, 56-60, 472-508; tom VI, str. 10-16)

Według stanu na 5 sierpnia 2024 r. w zakresie linii 132 od km 97,210 do km 101,100 nie wystąpiły negatywne skutki w postaci kar umownych, utraty gwarancji na maszyny i urządzenia lub konieczności wykonania robót dodatkowych, w przypadku realizacji inwestycji poza terminem. W zakresie linii nr 136 od km -0,206 do km 37,511 oraz linii 132 od km 94,281 do km 97,210 inwestycja była realizowana terminowo.

---

konieczność uzgodnienia zamiennej dokumentacji projektowej spowodowało przesunięcie realizacji robót o ok. pięć miesięcy; [2] pandemia COVID-19 spowodowała znacznie dłuższe niż zakładano uzyskiwanie decyzji administracyjnych, przy czym: dwie decyzje środowiskowe, dwukrotna zmiana pozwolenia na budowę, pozwolenie wodnoprawne opóźniły się kolejno o trzy, dwa, pięć, trzy oraz pięć miesięcy względem terminów określonych w kpa; [3] przedłużająca się procedura wpisu obiektu nad rzeką odra w Opolu do rejestru zabytków rozpoczęta przez Opolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków pomimo wydania wcześniejszej zgody na rozbiórkę spowodowała opóźnienie w rozpoczęciu prac na obiekcie o około cztery tygodnie.

<sup>158</sup> Różnica między faktycznym terminem zakończenia inwestycji a pierwotnym terminem zakończenia inwestycji wynikającego z umowy.

<sup>159</sup> Data podpisania protokołu końcowego, tj. 4 kwietnia 2024 r., przy czym roboty zakończono 28 marca 2024 r. (tj. 385 dni opóźnienia).

<sup>160</sup> Dalej: PZ7.

<sup>161</sup> Powołana przez Inżyniera Kontraktu komisja odbioru końcowego w dniu 31 października 2022 r.

(akta kontroli: tom I, str. 472-508)

W zakresie linii nr 136 od km 0,206 do km 37,511 oraz linii 132 od km 94,281 do km 97,210 usunięcie niedoróbek oraz ewentualnych usterek było egzekwowane na bieżąco w toku realizowanych prac, co nie przyczyniło się do wydłużenia terminu realizacji robót albo poniesienia zwiększonych kosztów budowy. W zakresie linii 132 od km 97,210 do km 101,100 usterki były zgłoszone w czasie odbioru końcowego. Usunięcie usterek było na bieżąco monitorowane w czasie przeglądów gwarancyjnych, nie miały one wpływu na wydłużenie czasu realizacji lub zwiększenie kosztów budowy.

(akta kontroli: tom I, str. 472-512)

Linia 285: w trakcie realizacji inwestycji, wystąpiły opóźnienia na etapie przygotowania dokumentacji niezbędnej do realizacji robót budowlanych, o czym szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli: tom I, str. 13-15, 29-38; tom VI, str. 141)

Zamawiający zaakceptował roboty prowadzone przez Wykonawcę, pomimo braku zaakceptowanego HRF, o czym szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli: tom I, str. 13-15, 29-38, 472-475, 513-598; tom V, str. 391-583; tom VI, str. 10-12, 15-22)

Linie E30, 285: nie wystąpiły przypadki nieuzasadnionej zmiany umowy w wybranych w ramach czynności kontrolnych dwóch inwestycjach kolejowych realizowanych przez PKP PLK CRI. W przypadkach ewentualnych zmian umów wprowadzanych poszczególnymi aneksami, każdorazowy przypadek zmiany oraz ich przyczyny zostały zawarte oraz ściśle określone w uzasadnieniach lub opisach do aneksów.

(akta kontroli: tom I, str. 13-18, 29-43; tom IV, str. 67-444; tom V, str. 391-583)

Linia 285: tytułem nieterminowanego zakończenia robót naliczone zostały kary umowne wykazane w protokole<sup>162</sup>, nie wystawiono księgowego dokumentu obciążenia, ponieważ Wykonawca nie zgadzał się na obciążenie, sprawa wraz z naliczaniem kar dla Wykonawcy była wciąż<sup>163</sup> procedowana.

(akta kontroli: tom I, str. 13-15, 29-38, 472-475, 513-598; tom II, str. 202-251)

Ostateczny użytkownik<sup>164</sup> zgłaszał usterki i niedoróbki jeszcze przed odbiorami eksploatacyjnymi, po czym były przekazywane do Wykonawcy, następnie weryfikowano je w ramach wspólnego obchodu. Według Zamawiającego, Wykonawca nie zapewniał właściwej organizacji prac i robót, co spowodowało opóźnienie w realizacji robót z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy, co wskazywano w monitoringu<sup>165</sup>. Zamawiający nie znajdował podstaw do uznania Wykonawcy zwiększonych kosztów ogólnych budowy, dlatego też nie zostały zaakceptowane.

(akta kontroli: tom I, str. 13-15, 29-38, 157-174, 178-179, 472-475, 513-598)

**2.5.** Linia E30: kwota środków finansowych zaplanowanych do wydatkowania na realizację inwestycji wyniosła 862 680 645,98 zł netto. Wielkość i źródła finansowania zaplanowanych środków krajowych i unijnych wynosiły kolejno 462 546 436,67 zł netto oraz 400 134 209,31 zł netto. Kwota wydatków na ww. inwestycję wynikająca z wystawionych przez kontrahentów faktur wynosiła 1 038 996 874,22 zł brutto (844 712 905,87 zł netto), z czego koszty kwalifikowalne oraz koszty niekwalifikowalne wynosiły netto kolejno 839 843 645,56 zł oraz 4 381 010,31 zł. W ewidencji księgowej CRI nakłady finansowe wynosiły 497 124 307,77 zł netto,

<sup>162</sup> Nr 1/2023 z 21 grudnia 2023 r.

<sup>163</sup> Według stanu na 14 sierpnia 2024 r.

<sup>164</sup> Tj. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu.

<sup>165</sup> Prowadzonym od lutego 2023 r., potwierdzonymi sprawozdaniami.

które nie zostały w pełni rozliczone i zaksięgowane, co szerzej opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli: tom I, str. 157-177; tom VI, str. 187, 347)

Kwota zawartych umów o dofinansowanie (wraz ze zmianami)<sup>166</sup> zgodnie z umową na dofinansowanie nr CEF/048/2016 z 29 czerwca 2018 r. według stanu na 30 czerwca 2024 r. wyniosła 628 499 999,70 zł.

(akta kontroli: tom I, str. 13-15, 39-43, 157-177, 223-237; tom IV, str. 1-65)

Kwoty wydatkowane w ramach zawartych umów o dofinansowania były podzielone na poszczególne zadania realizowane przez Wykonawcę<sup>167</sup>. CRI prowadziło w systemie informatycznym ewidencję dotyczącą środków trwałych w budowie, jednakże wprowadzane do ksiąg rachunkowych w danym okresie sprawozdawczym zapisy były wykonywane z opóźnieniem, o czym szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli: tom I, str. 157-176; tom VI, str. 188, 238)

W zakresie linii nr 132 od km 97,210 do km 101,100 przyczynami zawarcia aneksów nr 1<sup>168</sup> z 6 listopada 2020 r. oraz nr 2<sup>169</sup> z 14 września 2019 r. były kolejno wydłużenie czasu na decyzje w sprawie Prawa Opcji oraz zwiększenie kwoty waloryzacji zgodnie z przyjętymi w Spółce wytycznymi. W zakresie linii nr 136 od km -0,206 do km 37,511 oraz linii 132 od km 94,281 do km 97,210 przyczyny zawarcia aneksów były szczegółowo opisane w treści aneksów: [1] nr 1<sup>170</sup> z 4 października 2019 r.; [2] nr 2<sup>171</sup> z 4 października 2019 r.; [3] nr 3<sup>172</sup> z 27 maja 2020 r.; [4] nr 4<sup>173</sup> z 14 grudnia 2020 r.; [5] nr 5<sup>174</sup> z 24 lutego 2021 r.; [6] nr 6<sup>175</sup> z 13 lipca 2021 r.; [7] nr 7<sup>176</sup> z 20 października 2022 r.; [8] nr 8<sup>177</sup> z 20 października 2022 r.; [9] nr 9<sup>178</sup> z 20 października 2022 r.; [10] nr 10<sup>179</sup> z 20 października 2022 r.; [11] nr 11<sup>180</sup> z 15 lutego 2023 r.; [12] nr 12<sup>181</sup> z 15 lutego 2023 r.; [13] nr 13<sup>182</sup> z 2 stycznia 2024 r. Przedmiotowe aneksy były poddane weryfikacji *ex-ante* przeprowadzanej przez CUPT.

<sup>166</sup> Tj, aneks nr 1 z 16 października 2019 r. oraz aneks nr 2 z 18 stycznia 2022 r.

<sup>167</sup> Według stanu na 30 czerwca 2024 r.

<sup>168</sup> Do umowy nr 90/106/0114/20/Z/I z 6 listopada 2020 r.

<sup>169</sup> Jak wyżej.

<sup>170</sup> Przyczyną była likwidacja niezinventaryzowanych pozostałości po obiekcie w km 8,850.

<sup>171</sup> Przyczyną była likwidacja niezinventaryzowanych pozostałości po obiekcie w km 8,850; likwidacja niezinventaryzowanych obiektów na szlaku Raszowa – Gogolin tor nr 1; wykonanie robót zamiennych – zabudowa rozjazdu krzyżowego podwójnego (Rkpd) w stacji Opole Groszowice.

<sup>172</sup> Przyczyną była likwidacja niezinventaryzowanych obiektów na szlaku Raszowa – Gogolin tor nr 2; zabudowa sieci trakcyjnej nad przejściem rozjazdowym nr 1-2 w stacji Przywory; zabudowa izolatora przy odgromniku rozkowym; montaż izolatorów wzmocnionych w linii nośnej; zmiana lokalizacji zabudowy rozjazdów nr 83 i 86 w stacji Opole Groszowice.

<sup>173</sup> Przyczyną była zmiana technologii wykonania elewacji na nastawni KKA (Kędzierzyn-Koźle).

<sup>174</sup> Przyczyną była zmiana technologii wykonania sztywów oraz dźwigów windowym w km 21,414 w stacji Gogolin.

<sup>175</sup> Przyczyną były roboty dodatkowe w postaci wywieszenia sieci trakcyjnej na styku kontraktów.

<sup>176</sup> Przyczyną była wymuszona oddziaływaniami zewnętrznymi i niezależnymi od Wykonawcy zmiana technologii zasilania na średnie napięcie.

<sup>177</sup> Przyczyną był remont murku na peronie nr 1 na stacji Kędzierzyn-Koźle; likwidacja niezinventaryzowanych fundamentów oraz zabezpieczenie niezinventaryzowanej studni na stacji Gogolin przy przejściu podziemnym w km 21,330.

<sup>178</sup> Przyczyną była zmiana zakresu robót na obiektach inżynierskich w km 0,434; 4,153 oraz 4,543 linii nr 13 oraz skumulowana zmiana PORR-KZA stacja Opole Groszowice oraz stacja Przywory Opolskie – Kłodnica.

<sup>179</sup> Przyczyną była zmiana nawierzchni na przejeździe w km 10,560; przebudowa toru nr 7 na stacji Gogolin.

<sup>180</sup> Przyczyną było zwiększenie zakresu robót rozbiórkowych na obiektach inżynierskich w km -0,013 oraz 0,058 na stacji Kędzierzyn-Koźle.

<sup>181</sup> Przyczyną było wystąpienie robót dodatkowych przy rozbiórce przepustu w km 11,225; zmiana zakresu robót na obiekcie w km 17,392; zmiana zakresu realizacji robót na przejeździe kat. B w km 93,611 LK 132; wymiana kabla zasilającego relacji Kłodnica – Posterunek nr 4; zmiana do kontraktu wynikająca z robót zaniechanych na zadaniu.

<sup>182</sup> Przyczyną była waloryzacja w związku z konsekwencjami gospodarczymi związanymi z wybuchem konfliktu zbrojnego na Ukrainie.

(akta kontroli: tom I, str. 13-22, 88-114, 472-475, 509-512; tom III, str. 389-404; tom IV, str. 67-378, 485-694)

W zakresie linii nr 132 od km 97,210 do km 101,100 wydatki ujmowane w raportach kwartalnych spełniały kryteria wydatków kwalifikowalnych. W zakresie linii nr 136 od km -0,206 do km 37,511 oraz linii 132 od km 94,281 do km 97,210 wystąpił przypadek przekazania błędnie zakwalifikowanego wydatku, który został zweryfikowany i później skorygowany przez jednostkę nadrzędną zajmującą się płatnościami w ww. zakresie.

(akta kontroli: tom I, str. 207-213, 218-249, 472-475, 509-512; tom III, str. 389-404)

W przypadku linii nr 136 od km -0,206 do km 37,511 oraz linii 132 od km 94,281 do km 97,210 nie wystąpiło nieuzasadnione zwiększenie wydatków, prace były realizowane z kwoty warunkowej, wcześniej uwzględnionej w warunkach umownych.

(akta kontroli: tom I, str. 472-512)

Nie wystąpiły przypadki poniesienia niegospodarnych wydatków<sup>183</sup>, w tym: [1] zapłaty roszczeń wynikających ze sporów inwestycyjnych, [2] zapłaty kar umownych, [3] wydatków na odsetki. CRI na podstawie § 27 ust. 1 pkt 2 umowy nr 90/106/0088/17/Z/I z 21 września 2017 r. wobec Wykonawcy naliczyło 59 kar za opóźnienia pociągów na łączną kwotę 270 429,18 zł. Przedmiotowe kary zostały wyegzekwowane, a Wykonawca uregulował płatności w tym zakresie.

(akta kontroli: tom I, str. 56-60; tom II, str. 14-16)

W załączniku nr 2 dokumentu Informacji z realizacji projektu Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) w sektorze transportu za okres od 1 stycznia 2024 r. do 31 marca 2024 r.<sup>184</sup> dla projektu 2016-PL-TMC-0013-W prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie w związku z wezwaniem nr 1/2022/CEF z 25 października 2022 r. w kwocie nieprawidłowej płatności 419 726,34 zł, nastąpił zwrot kwoty nieprawidłowej płatności 9 listopada 2022 r., w związku z czym naliczone zostały odsetki w kwocie 60 527,00 zł. Spłatę odsetek od nieprawidłowej płatności dokonano 9 listopada 2022 r.

Dyrektor Projektu wyjaśnił, że konieczność zwrotu części dofinansowania wraz z odsetkami była następstwem prac nad weryfikacją wniosku o płatność, tj. *Individual Financial Statement* (IFS), obejmującego wydatki poniesione w 2021 roku. Stwierdzono, że kwota 564 300,00 zł poniesiona na podstawie PZ7 wystawionego w ramach umowy nr 90/106/0088/17/Z/I powinna stanowić koszty niekwalifikowalne. Dyrektor Projektu wyjaśnił również, że ww. wydatek<sup>185</sup> został poniesiony w ramach wydatków kwalifikowalnych Projektu, pomimo wcześniejszych deklaracji Zamawiającego, iż aneks nr 8 był planowany do sfinansowania w ramach wydatków niekwalifikowalnych. Wydatek wynikający z Polecenia Zmiany nr 7 z 19 listopada 2021 r. został również uznany za wydatek kwalifikowalny przez CUPT w zatwierdzeniu raportu kwartalnego<sup>186</sup> za okres od 1 października 2022 r. do 31 grudnia 2021 r. Jednakże dopiero na etapie oceny IFS<sup>187</sup> CUPT wskazał na konieczność wyłączenia tego wydatku.

Zwrot nieprawidłowo poniesionej kwoty wraz z odsetkami nastąpił 9 listopada 2022 r.<sup>188</sup>

<sup>183</sup> Według stanu na 30 czerwca 2024 r.

<sup>184</sup> Według stanu na 31 marca 2024 r.

<sup>185</sup> Zwrot środków nastąpił wskutek wezwania CUPT do zwrotu środków otrzymanych z CUPT w formie zaliczki, które zostały wydatkowane na PZ7 (przedmiot aneksu nr 8 z 20 października 2022 r. do umowy nr 90/106/0088/17/Z/I z 21 września 2017 r.).

<sup>186</sup> Tj. informacji o wynikach weryfikacji raportu kwartalnego z 5 kwietnia 2022 r., dalej: raport kwartalny.

<sup>187</sup> *Individual Financial Statement* – tj. wniosku o płatność na poziomie unijnym.

<sup>188</sup> Z potwierdzeniem wykonanej operacji o tytule „FA: Wezwanie nr 1/2022/CEF, Data dok.: 25.10.2022Nr um.: CEF/048/2016”.

(akta kontroli: tom I, str. 207-213, 218-249, 472-475, 509-512; tom II, str. 737-738; tom III, str. 389-404)

Nie wystąpił przypadek przedłożenia do CRI przez podwykonawcę lub dalszego podwykonawcę oświadczenia o niezaleganiu z zapłatą należnego wynagrodzenia, o którym mowa w art. 465 ustawy Pzp.

(akta kontroli: tom I, str. 207-213, 218-249)

W trakcie inwestycji poddanych kontroli nie wystąpiły przypadki zgłoszeń do Zamawiającego dotyczących np. kradzieży materiałów budowlanych lub sprzętu budowlanego. W przypadkach wystąpienia robót dodatkowych, Zamawiający nie realizował tych prac poprzez udzielenie zamówienia w trybie z wolnej ręki. Nie występowały przypadki kompensacji kar umownych z roszczeniami Wykonawcy, na naradach oraz spotkaniach roboczych nie wystąpiły przypadki rezygnacji z wzajemnych roszczeń ani kar.

(akta kontroli: tom I, str. 207-213, 218-249)

W związku z roszczeniami Wykonawców dotyczącymi siły wyższej, Zamawiający podpisał z Generalnymi Wykonawcami aneksu nr 13 z 2 stycznia 2024 r. do umowy nr 90/106/0088/17/Z/I z 21 września 2017 r. oraz nr 2 z 14 września 2023 r. do umowy nr 90/106/0114/20/Z/I z 6 listopada 2020 r. CRI poniosło w zakresie wydatków związanych z roszczeniami o waloryzację w tym zadaniu wydatek w kwocie 17 984 458,52 zł.

(akta kontroli: tom I, str. 19-22, 56-57, 61-63, 157-174, 177, 472-475, 509-512; tom IV, str. 67-378)

Inwestycja E30<sup>189</sup> realizowana była zgodnie z wariantem 2.1 studium wykonalności. Wariant ten obejmował zakładane efekty w postaci podniesienie prędkości dla pociągów pasażerskich oraz towarowych wynoszących odpowiednio 160 km/h i 120 km/h w zakresie istniejących budowli ziemnych oraz przywrócenie pierwotnych parametrów techniczno-eksploatacyjnych<sup>190</sup> obiektów inżynierskich z uzyskaniem dopuszczalnego nacisku na oś 221 kN. Zakładane efekty zostały osiągnięte, przy zachowaniu punktowych ograniczeń prędkości na długości do 30% całego modernizowanego odcinka<sup>191</sup>, na których osiągnięcie parametru prędkości wynoszącej 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych byłoby nieopłacalne, np. w przypadku stacji Opole Główne. Skrócone zostały czasy przejazdów dla następujących rodzajów pociągów: [1] pasażerskich<sup>192</sup> z 41 min. do 24 min., tj. o 17 minut (41,5%); [2] towarowych<sup>193</sup> z 58 min. do 41 min., tj. o 17 minut (29,3%). Pierwotnie założone efekty zostały w ten sposób osiągnięte.

(akta kontroli: tom II, str. 18-25, 85-88, 638-642; tom III, str. 406-495)

<sup>189</sup> Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie dla prac w zakresie linii nr 136 od km -0,206 do km 37,511 oraz linii 132 od km 94,281 do km 97,210 i linii nr 132 od km 97,210 do km 101,100.

<sup>190</sup> Tj.: [1] wprowadzenie na wybranych stacjach korekt układów torowych prowadzących do likwidacji dysfunkcji powodujących ograniczenia prędkości oraz usprawniających wymogi technologiczno-ruchowe (efekt celu nr 1 Krajowego Planu Kolejowego); [2] wymiana nawierzchni torowej na całej długości linii kolejowej; [3] zabudowa warstwy ochronnej na odcinkach wytypowanych podczas badań geotechnicznych; [4] przebudowa peronów w zakresie nawierzchni i konstrukcji ścianek peronowych z dostosowaniem dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się (efekt celu nr 3 Krajowego Planu Kolejowego.); [5] budowa kabli telekomunikacyjnych; [6] wymiana przestarzałych urządzeń łączności technologicznej przewodowej i radiowej; [7] zabudowa napędów elektrycznych; [8] wymiana półsamoczynnych jednokierunkowych blokad liniowych na dwukierunkowe wraz z dostosowaniem urządzeń stacyjnych; [9] przebudowa wybranych przejazdów kolejowych.

<sup>191</sup> W zakresie linii nr 136 od km -0,206 do km 37,511 oraz linii 132 od km 94,281 do km 97,210 oraz w zakresie linii 132 od km 97,210 do km 101,100.

<sup>192</sup> Według stanu na 30 czerwca 2024 r.

<sup>193</sup> Według stanu na 31 lipca 2024 r.

Ogólna ocena stanu technicznego torów szlakowych<sup>194</sup> w 2017 r. na odcinkach: [1] Kędzierzyn-Koźle – Kłodnica była niezadowolająca na 100% długości odcinka; [2] Kłodnica – Raszowa była niezadowolająca na 100% długości odcinka; [3] Raszowa – Opole Groszowice<sup>195</sup> była niezadowolająca w 72% oraz dostateczna na 28% długości odcinka; [4] Raszowa – Opole Groszowice<sup>196</sup> była niezadowolająca w 50% oraz dostateczna na 50% długości odcinka.

(akta kontroli: tom II, str. 18-42, 85-88)

Ogólna ocena stanu technicznego torów szlakowych<sup>197</sup> w 2023 r. na wszystkich odcinkach, tj. Kędzierzyn-Koźle – Kłodnica, Kłodnica – Raszowa, Raszowa – Opole Groszowice<sup>198</sup>, Raszowa – Opole Groszowice<sup>199</sup> oraz Opole Główne – Opole Zachodnie uległa znacznej poprawie na ocenę dobrą na 100% długości odcinków.

(akta kontroli: tom II, str. 18-42, 85-88)

W ramach procedury uzyskania z Urzędu Transportu Kolejowego<sup>200</sup> zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego w zakresie linii nr 136 od km -0,206 do km 37,511 oraz linii 132 od km 94,281 do km 97,210, CRI w dniu 27 września 2023 r. złożyło dla całego zakresu projektu wnioski do UTK o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych *Energia* oraz *Sterowanie – urządzenia przytorowe*. CRI uzyskało stosowny certyfikat WE weryfikacji 30 października 2023 r. Dla podsystemu *Energia* taki certyfikat wydano 2 czerwca 2023 r.

(akta kontroli: tom II, str. 115-137, 633-637)

Na przedmiotowej inwestycji obowiązywała umowa o dofinansowanie projektu finansowanego ze środków instrumentu „Łącząc Europę” nr CEF/048/2016 z 29 czerwca 2018 r. W ramach umowy o dofinansowanie zostały zawarty aneks nr 1<sup>201</sup> z 16 października 2019 r. oraz aneks nr 2<sup>202</sup> z 30 grudnia 2021 r., w których nie modyfikowano wskaźników rezultatu.

(akta kontroli: tom I, str. 13-15, 19-22; tom IV, str. 1-65, 528-694)

Linia 285: kwota środków finansowych zaplanowanych do wydatkowania na realizację inwestycji 285 wyniosła 111 678 152,95 zł<sup>203</sup> netto. Wielkość i źródła finansowania zaplanowanych środków krajowych i unijnych wynosiły kolejno 34 523 766,61 zł<sup>204</sup> netto oraz 77 154 386,34 zł<sup>205</sup> netto. Kwota wydatków na ww. inwestycję wynikająca z wystawionych przez kontrahentów faktur wynosiła 145 783 379,95 zł<sup>206</sup> brutto (118 523 073,11 zł netto) z czego koszty kwalifikowalne<sup>207</sup> oraz koszty niekwalifikowalne wynosiły netto kolejno 118 251 647,77 zł oraz 27 531 732,18 zł. W systemie informatycznym użytkowanym w CRI dotyczącym ewidencji środków trwałych w budowie, zapisy w księgach rachunkowych w danym okresie

<sup>194</sup> I głównych zasadniczych na stacjach linii zarządzanych przez PKP PLK S.A. według stanu na 31 grudnia 2017 r.

<sup>195</sup> Na terenie Zakładu Linii Kolejowych Tarnowskie Góry.

<sup>196</sup> Na terenie Zakładu Linii Kolejowych Opole.

<sup>197</sup> I głównych zasadniczych na stacjach linii zarządzanych przez PKP PLK S.A. według stanu na 31 grudnia 2023 r.

<sup>198</sup> Na terenie Zakładu Linii Kolejowych Tarnowskie Góry.

<sup>199</sup> Na terenie Zakładu Linii Kolejowych Opole.

<sup>200</sup> Dalej: UTK.

<sup>201</sup> Zmiany uregulowań prawnych, definicji oraz dofinansowania w formie dotacji celowej.

<sup>202</sup> Wprowadzenie nowych definicji oraz ich zmiany, doprecyzowanie zobowiązań, wprowadzenie instrumentów monitoringu i kontroli projektu.

<sup>203</sup> W tym: 77 154 386,34 zł, 13 616 951,05 zł i 20 906 815,56 zł stanowiły kolejno środki Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (85%), Fundusz Kolejowy oraz środki własne.

<sup>204</sup> Fundusz Kolejowy oraz środki własne.

<sup>205</sup> Środki Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (85%).

<sup>206</sup> Z podatkiem VAT.

<sup>207</sup> Poniesione.

sprawozdawczym dotyczące środków trwałych z inwestycji linii nr 285 były wprowadzane z opóźnieniem, o czym szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli: tom I, str. 13-15, 29-38; tom VI, str. 347)

Kwota zawartych umów zgodnie z wnioskiem i umową o dofinansowanie nr RPDS.05.02.04-02-0001/18 z 22 października 2018 r. (wraz ze zmianami)<sup>208</sup> według stanu na 30 czerwca 2024 r. wyniosła 145 783 379,95 zł brutto.

(akta kontroli: tom I, str. 157-174, 178-179; tom II, str. 133-134; tom V, str. 584-856)

Kwoty wydatkowane w ramach zawartych umów o dofinansowania były podzielone na poszczególne zadania<sup>209</sup>. Kwota wydatkowanych środków krajowych wyniosła łącznie 45 269 479,35 zł. Kwota wydatkowanych środków unijnych wyniosła łącznie 100 513 900,60 zł.

(akta kontroli: tom I, str. 157-174, 178-179; tom VI, str. 134)

Przyczyny zawarcia aneksów były zawarte we wnioskach o wyrażenie zgody na zawarcie: [1] aneksu nr 1<sup>210</sup> z 18 grudnia 2018 r.; [2] aneksu nr 2<sup>211</sup> z 19 grudnia 2019 r.; [3] aneksu nr 3<sup>212</sup> z 24 lutego 2020 r.; [4] aneksu nr 4<sup>213</sup> z 19 stycznia 2021 r.; [5] aneksu nr 5<sup>214</sup> z 4 listopada 2021 r.; [6] aneksu nr 6<sup>215</sup> z 23 lutego 2022 r.; [7] aneksu nr 7<sup>216</sup> z 3 stycznia 2023 r.; [8] aneksu nr 8<sup>217</sup> z 20 stycznia 2023 r.; [9] aneksu nr 9<sup>218</sup> z 3 kwietnia 2023 r.

(akta kontroli: tom I, str. 13-15, 29-38, 472-475, 513-598; tom V, str. 391-581)

Linie E30 i 285: podczas realizacji inwestycji, w CRI prowadzona była wyodrębniona ewidencja księgowa. CRI zwróciło się do Biura Finansów Korporacyjnych PKP PLK S.A. w Warszawie z prośbą o utworzenie wyodrębnionych rachunków bankowych<sup>219</sup> do obsługi płatności oraz wyodrębnionej ewidencji księgowej dotyczącej realizacji projektu.

(akta kontroli: tom I, str. 13-15, 29-38, 157-175, 177-178; tom VI, str. 133, 187, 237)

---

<sup>208</sup> Wystąpiło siedem zmian.

<sup>209</sup> Według stanu na 30 czerwca 2024 r.

<sup>210</sup> Przyczyną wydłużenia terminu realizacji dla Etapu 1 i Etapu 2a umowy był fakt jej opóźnionego podpisania, w związku z długotrwałą, z ramienia Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego, procedurą oceny wniosku o dofinansowanie oraz podpisania umowy o dofinansowanie 22 października 2018 r., umowa na roboty budowlane i projektowanie została podpisana dopiero 24 października 2018 r. (pierwotnie wyznaczonym terminem był początek sierpnia 2018 r.)

<sup>211</sup> Przyczyną było wystąpienie Wykonawcy w związku ze zmianą konta bankowego.

<sup>212</sup> Przyczyną była nowelizacja ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2024 r. poz. 361, ze zm.) dokonana ustawą z dnia 12 kwietnia 2019 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1018, ze zm.).

<sup>213</sup> Przyczyną był brak jednoznacznie określonej metody postępowania dla projektowania w zakresie metody obliczania nośności istniejących historycznych obiektów i późniejsze pozyskanie nowych wytycznych dla oceny nośności dla 16 obiektów inżynierskich o konstrukcji stalowej.

<sup>214</sup> Przyczyną była konieczność wykonania dodatkowych robót nie występujących w kontrakcie związanych z przebudową zabezpieczeń osuwisk, co groziło ryzykiem wystąpienia katastrofy budowlanej, okoliczności te wystąpiły w trakcie realizacji projektu i nie były możliwe do przewidzenia na etapie przygotowywania PFU.

<sup>215</sup> Przyczyną były zwiększenie wartości umowy o dofinansowanie z powodu robót dodatkowych na obiektach inżynierskich, odtworzeniu 11 kaskad, zamiany nawierzchni drogowej na przejazdach w łukach o promieniu do 250 m oraz dodatkowych siatek zabezpieczających.

<sup>216</sup> Przyczyną była zmiana terminów realizacji umowy w związku z dodatkowymi robotami wskazanymi w aneksie nr 6, przy czym zmiana terminów nie wpłynęła na zwiększenie wynagrodzenia Wykonawcy.

<sup>217</sup> Przyczyną było dostosowanie wysokości zobowiązania do wartości jaka jest potrzebna na wypłatę kwoty z tytułu waloryzacji należnej Wykonawcy.

<sup>218</sup> Przyczyną było zwiększenie zaciągniętego zobowiązania do świadczenia pieniężnego Spółki w związku z wystąpieniem i konieczności wykonania robót dodatkowych dla zakończenia całości robót oraz przesunięcia nakładów z roku 2022 na rok 2023, wynikających z dostosowania harmonogramu nakładów i wydatków do aktualnie poniesionych oraz prognozowanych do realizacji przez Wykonawcę umowy na rok 2023, zmiana ta nie wpłynęła na wydłużenie umowy.

<sup>219</sup> Np. rachunek o nazwie „rachunek bież. pomocniczy r. ś-przebud.lk 285 Świdnica-Jedlina”.

Linia 285: w zakresie inwestycji linii kolejowej nr 285, wydatki ujmowane we wnioskach o płatność (umowy na dofinansowanie) spełniały kryteria wydatków kwalifikowalnych.

(akta kontroli: tom I, str. 472-475, 513-598)

Zamawiający nie dopuścił do poniesienia niegospodarnych wydatków<sup>220</sup>, w tym: [1] zapłaty roszczeń wynikających ze sporów inwestycyjnych, [2] zapłaty kar umownych, [3] wydatków na odsetki. CRI na podstawie § 27 ust. 1 pkt 2 umowy nr 90/106/0076/18/Z/I z 24 października 2018 r. w odniesieniu do zakresu robót odebranych po 15 sierpnia 2023 r.<sup>221</sup> naliczyło kary umowne<sup>222</sup> dla Wykonawcy za każdy rozpoczęty dzień zwłoki, wynoszące łącznie 32 512,95 zł. Wykonawca składał stosowne powiadomienia o roszczeniach, jednak Zamawiający prezentował odmienne stanowisko w kwestiach roszczeń Wykonawcy, np. dotyczących kosztów ogólnych związanych z realizacją w wydłużonym okresie, w związku z czym ostateczne rozliczenia z Wykonawcą jeszcze nie zostały zakończone. Kary Zamawiającego wobec Wykonawcy za nieprzedłożenie ostatniej aktualizacji HRF zgodnie z § 27 ust. 1 pkt 9 umowy liczone do umownego terminu zakończenia umowy jako 15 sierpnia 2023 r. wynosiły 57 982,52 zł. Zobowiązanie powstało 28 lipca 2023 r., przy czym liczba dni zwłoki wynosiła 18.

(akta kontroli: tom I, str. 56-57, 64-66, 157-174, 178-179; tom V, str. 391-583; tom VI, str. 133)

Wykonawca<sup>223</sup> zrzekł się: wszelkich roszczeń finansowych z tytułu zawarcia aneksów<sup>224</sup> nr 1, 3, 5, 6, a w przypadku aneksu nr 8 wszelkich roszczeń związanych z okolicznościami stanowiącymi podstawę zawarcia przedmiotowego aneksu (dotyczący waloryzacji). W aneksach nr 4, 7 i 9 zrzekł się wszelkich roszczeń finansowych związanych z okolicznościami stanowiącymi podstawę zawarcia przedmiotowych aneksów, poza roszczeniami określonymi w piśmie wykonawcy z 25 lutego 2021 r.<sup>225</sup> pozostającymi w związku przyczynowo-skutkowym z koniecznością wydłużenia realizacji robót w zakresie 16 obiektów mostowych. Wykonawca w dalszej korespondencji<sup>226</sup> podtrzymał swoje roszczenia i w piśmie z 21 grudnia 2023 r. przedstawił ich zestawienie<sup>227</sup> na łączną kwotę 6 021 278,13 zł. W związku z niekompletną dokumentacją Wykonawca został zobowiązany<sup>228</sup> do jej uzupełnienia i udokumentowania swojego roszczenia. Do czasu zakończenia kontroli roszczenie podlegało weryfikacji przez Zamawiającego.

(akta kontroli: tom I, str. 13-15, 29-38; tom V, str. 391-583)

Strony zawarły aneks nr 8 z 16 lutego 2023 r., który wzrost cen materiałów oraz kosztów realizacji umowy<sup>229</sup>. W przedmiotowym aneksie uwzględniono waloryzację,

<sup>220</sup> Według stanu na 30 czerwca 2024 r.

<sup>221</sup> Wykazanych w protokołach (protokół nr 1/2023 z 21 grudnia 2023 r.) i przejściowych świadectw płatności, część robót etapu zakończona po terminie umownym.

<sup>222</sup> 0,02% wartości brutto danego etapu – kamienia milowego.

<sup>223</sup> Realizujący inwestycję Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój.

<sup>224</sup> Ponadto aneks nr 2 dotyczył jedynie zmiany numeru rachunku bankowego.

<sup>225</sup> Wykonawca w związku z wydłużeniem kontraktu przedstawił zestawienie roszczeń na łączną kwotę 1 901 568,95 zł (w tym m.in. koszty biura i zaplecza budowy – 629 064,95 zł, płace nadzoru budowy – 880 000 zł oraz koszty gwarancji i ubezpieczeń – 392 504 zł).

<sup>226</sup> M.in. z 10 sierpnia 2023 r. oraz 31 sierpnia 2023 r.

<sup>227</sup> Zarzucając m.in. wstrzymanie robót na obiektach inżynierskich w dniu 12 czerwca 2019 r. i faktyczny przestój przez okres 29 miesięcy, tj. do 17 listopada 2021 r., konieczność uzgodnienia docelowej kategorii i nawierzchni na przejazdach kolejowo-drogowych, a także zwłokę: w uzgodnieniach dot. koncepcji dojścia do peronu nr 1 i nr 2 dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się na stacji Jedlina-Zdrój oraz w podjęciu decyzji odnośnie technologii zabudowania łuków o promieniu R<250m.

<sup>228</sup> M.in. pismami PKP PLK S.A. z 10 stycznia 2024 r. i 5 czerwca 2024 r.

<sup>229</sup> Aneks ten uwzględniał również roszczenia Wykonawcy dot. podwyższenia wysokości wynagrodzenia z tytułu wzrostu kosztów realizacji Kontraktu z uwagi na inwazję Rosji na Ukrainę oraz wynikające z niej konsekwencje.

zgodną ze wskaźnikami Prezesa GUS. CRI poniosło w zakresie wydatków związanych z roszczeniami o waloryzację wydatek w kwocie 3 589 443,83 zł<sup>230</sup>.

(akta kontroli: tom I, str. 13-15, 29-38, 157-170, 178-179; tom V, str. 391-583; tom VI, str. 133)

W trakcie realizacji inwestycji wystawiano stosowne faktury do których załączone były dokumenty potwierdzające wykonanie konkretnych prac na budowie, tj. prawidłowo sporządzone protokoły odbioru poszczególnych odcinków robót wraz z wykazem zrealizowanych robót w danym okresie.

(akta kontroli: tom I, str. 218-364)

Linia 285: poprzez realizację przedmiotowej inwestycji osiągnięto zakładane efekty w postaci przywrócenia po ponad 30 latach ruchu kolejowego na linii 285, wraz z dostosowaniem jej do ruchu pasażerskiego, po modernizacji (odnowieniu) uzyskano maksymalną prędkość pociągów pasażerskich równą 80 km/h. Linia kolejowa Świdnica – Jedlina-Zdrój nie była wykorzystywana w ruchu pociągów od 1992 r. Czas przejazdu pociągów pasażerskich po modernizacji wynosił 31 minut<sup>231</sup>. Czas przejazdu pociągów towarowych przed oraz po modernizacji nie uległ zmianie ze względu na brak występowania kursów tychże pociągów w przeszłości oraz według stanu na 5 sierpnia 2024 r. na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój.

(akta kontroli: tom I, str. 369-407; tom II, str. 18-42, 85-88, 214-251; tom III, str. 496-521)

Osiągnięto również rezultaty rzeczowe w postaci zmodernizowania 21,68 km torów<sup>232</sup>, wraz z zabudową nowych rozjazdów na przystanek odgałęźny Świdnica Kraszowice oraz Jedlina-Zdrój. Wybudowano nowe jednokrawędziowe perony wraz z dostosowaniem ich dla potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się<sup>233</sup> w lokalizacjach: Burkatów, Bystrzyca Górna, Lubachów, Zagórze Śląskie, Jugowice oraz Jedlina-Zdrój Centrum. W Jedlinie-Zdrój wybudowano w miejsce starego nowy peron dwukrawędziowy, w stacji Jedlina-Zdrój dobudowano dojścia dla osób o granicznych możliwościach poruszania się do peronów nr 1 i 2. Wykonano roboty na obiektach inżynierskich, tj. mosty, przepusty, wiadukty, ściany oporowe oraz przejście pod torami w Jedlinie-Zdrój. Wybudowano stojaki rowerowe w liczbie pięciu sztuk na każdym z przystanków osobowych.

Ogólna ocena stanu technicznego torów szlakowych<sup>234</sup> w 2020 r. na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój po modernizacji<sup>235</sup> stanowiła ocenę dobrą na 100% długości odcinka.

(akta kontroli: tom I, str. 13-15, 29-38, 472-475, 513-598; tom II, str. 18-42, 85-88, 115-116, 138-201)

W umowie o dofinansowanie nr RPDS.05.02.04-02-0001/18 z 22 października 2018 r. nie występowały wskaźniki rezultatu, jednakże beneficjent środków miał do wykonania trzy wskaźniki produktu: [1] całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych w liczbie 21,41 km; [2] liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami w liczbie sześciu szt.; [3] liczba wspartych osobowych przystanków kolejowych w liczbie sześciu szt. Wartość wykonania wskaźnika produktu o nazwie „całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych” uległa zmianie z 21,41 km

<sup>230</sup> Netto.

<sup>231</sup> Wcześniej nie kursowały, celem było przywrócenie kursowania pociągów pasażerskich na tej trasie.

<sup>232</sup> Efekt w postaci wzrostu wskaźnika rezultatu długości przebudowywanych torów w ramach programu; efekt celu nr 1 Krajowego Planu Kolejowego.

<sup>233</sup> Efekt celu nr 3 Krajowego Planu Kolejowego.

<sup>234</sup> I głównych zasadniczych na stacjach linii zarządzanych przez PKP PLK S.A. według stanu na 31 grudnia 2020 r.

<sup>235</sup> Odnowieniu.

na 21,68 km<sup>236</sup>. PKP PLK S.A. CRI uzyskało zgodę Instytucji Pośredniczącej Aglomeracji Wałbrzyskiej 28 lutego 2024 r. Zmiana wskaźnika produktu została uwzględniona aneksem nr 7 z 27 marca 2024 r. do umowy o dofinansowanie<sup>237</sup>.

(akta kontroli: tom I, str. 13-15, 29-38; tom V, str. 391-856)

Linie E30, 285: w ramach zrealizowanych inwestycji kolejowych poddanych czynnościom kontrolnym, nie wystąpiły przypadki nieosiągnięcia planowanego zakresu rzeczowego. Nie wystąpiło również ryzyko<sup>238</sup> niewykonania planowanego zakresu rzeczowego.

(akta kontroli: tom I, str. 13-18, 472-598)

Sprawozdania oraz raporty<sup>239</sup> z realizowanych inwestycji zawierały stosowne informacje począwszy od etapu projektowania, a kończąc na okresie gwarancji i zgłaszania wad, odpowiadały one wartościom zawartym w ewidencjach księgowych jednostki.

(akta kontroli: tom I, str. 13-24, 29-38, 58-60, 64-66)

Dyrektor Regionu wraz z Zastępcą Dyrektora Regionu sprawowali nadzór poprzez monitorowanie procedowanych za pośrednictwem poleceń zmian na kontraktach. Prowadzili nadzór również poprzez uczestniczenie w procedowaniu oraz finalnym akceptowaniu zmian na inwestycjach zawieranych w postaci aneksów. Rozliczenia finansowo-rzeczowe<sup>240</sup> były prowadzone przez jednostkę nadrzędną.

(akta kontroli: tom I, str. 13-24, 29-38, 58-60, 73-131, 134-141; tom IV, str. 67-444; tom V, str. 195-260, 391-856)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

1. Zaksięgowane w ewidencji księgowej CRI nakłady w kwocie 497 124 307,77 zł netto dotyczące inwestycji na linii kolejowej E30 nie zostały przeksięgowane na stan środków trwałych, pomimo że inwestycja została ukończona, a poszczególne środki trwale zostały odebrane na podstawie poszczególnych protokołów odbioru. Z przedłożonej ewidencji wynikało, że rozliczona została tylko kwota w wysokości 369 997 475,46 zł netto poniesionych nakładów.

Dyrektor Projektu wyjaśnił, że procedura rozliczenia nakładów na środki trwałe jest trudna i wymaga zaangażowania i koordynacji wielu stron, przy czym nakłady są rozliczane na bieżąco. Na początku należy uzyskać numery środków trwałych od zakładów linii kolejowych, następnie uzyskać opis danego środka trwałego od inżyniera projektu, samo rozliczenie polega na rozpisaniu każdej faktury na dany środek trwały i rozbicie go na źródła finansowania, po tym można zainicjować wniosek OT<sup>241</sup> w systemie SAP<sup>242</sup>.

(akta kontroli: tom II, str. 257-261, 265-285)

W ocenie NIK księgi rachunkowe CRI powinny być prowadzone zgodnie z art. 24 ust. 1 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości<sup>243</sup> - tj. rzetelnie, bezbłędnie, sprawdzalnie i na bieżąco - bez względu na to jak bardzo skomplikowana jest procedura ujęcia w ewidencji księgowej danej operacji gospodarczej.

<sup>236</sup> Tj. o 0,27 km.

<sup>237</sup> Nr RPDS.05.02.04-02-0001/18 z 22 października 2018 r.

<sup>238</sup> Wystąpiły przypadki siły wyższej, tj. pandemia COVID-19 mająca bezpośredni negatywny wpływ na realizację projektu oraz wybuch konfliktu zbrojnego na Ukrainie.

<sup>239</sup> Np. raporty miesięczne inżyniera kontraktu.

<sup>240</sup> Tj. rozliczanie faktur.

<sup>241</sup> Środek trwały.

<sup>242</sup> Program finansowo-księgowy SAP.

<sup>243</sup> Dz. U. z 2023 r. poz. 120, ze zm.; dalej: ustawa o rachunkowości.

2. Środki trwałe<sup>244</sup> związane z inwestycją pn. „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie” linia kolejowa 132 Bytom – Wrocław Główny na odcinku Opole Groszowice – Opole Zachodnie w zakresie linii 132 od km 97,210 do km 101,100” były przyjmowane na stan po upływie 214 dni od daty sporządzenia danego protokołu odbioru, co było niezgodne z art. 20 ust. 1 ustawy o rachunkowości, zgodnie z którym do ksiąg rachunkowych okresu sprawozdawczego należy wprowadzić, w postaci zapisu, każde zdarzenie, które nastąpiło w tym okresie sprawozdawczym.

Dyrektor Projektu oświadczył, że aby zainicjować wniosek dotyczący przyjęcia na stan środków trwałych, potrzeba koordynacji między zakładem linii kolejowych, inżyniera projektu oraz inicjatora wniosku. W tym przypadku zespół projektu długo się starał o pozyskanie numerów środków trwałych z zakładu linii kolejowych oraz opisu tych środków od inżyniera. Dodał również, że priorytetowo rozliczane było zakończone zadanie pn.: „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie” w zakresie linii nr 136 od km -0,296 do km 37,511 oraz linii 132 od km 94,281 do km 97,210.

(akta kontroli: tom II, str. 257-261, 265-285)

Zdaniem NIK, wpisy powinny być wprowadzone do ksiąg rachunkowych w terminach odpowiadających okresom sprawozdawczym, w których dokonano poszczególnych zapisów.

3. W przypadku inwestycji *Przebudowy linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój* środki trwałe<sup>245</sup> były przyjmowane na stan w terminach od 66 dni<sup>246</sup> do 137 dni<sup>247</sup> od daty sporządzenia danego protokołu odbioru, co stanowiło naruszenie art. 20 ust. 1 ustawy o rachunkowości, zgodnie z którym do ksiąg rachunkowych okresu sprawozdawczego należy wprowadzić, w postaci zapisu, każde zdarzenie, które nastąpiło w tym okresie sprawozdawczym.

Zastępca Dyrektora Regionu oświadczył, że procedura przyjęcia na stan środków trwałych jest złożona i wymaga koordynacji wielu stron, na początku należy uzyskać numery środków trwałych od zakładów linii kolejowych, a następnie sporządzić opis danego środka trwałego. Dodał również, że samo rozliczenie polega na rozpisaniu każdej faktury na dany środek trwały i rozbicie go na źródła finansowania, dopiero po tym można zainicjować wniosek OT w systemie SAP.

(akta kontroli: tom II, str. 1-13, 257-259, 262-264)

W ocenie NIK, art. 20 ust. 1 ustawy o rachunkowości wprost wskazuje, że wprowadzenie każdego zdarzenia do ksiąg rachunkowych następuje w tym samym okresie sprawozdawczym.

<sup>244</sup> Dot.: [1] nr 31000054060001 z 31 grudnia 2023 r. w kwocie 12 318 943,34 zł, z datą protokołu odbioru 30 maja 2023 r.; [2] nr 31000054060002 z 31 grudnia 2023 r. w kwocie 1 038 509,34 zł, z datą protokołu odbioru 30 maja 2023 r.; [3] nr 31000054060003 z 31 grudnia 2023 r. w kwocie 1 201 892,63 zł, z datą protokołu odbioru 30 maja 2023 r.; [4] nr 31000054060004 z 31 grudnia 2023 r. w kwocie 1 262 054,52 zł, z datą protokołu odbioru 30 maja 2023 r.; [5] nr 31000054060005 z 31 grudnia 2023 r. w kwocie 1 176 347,63 zł, z datą protokołu odbioru 30 maja 2023 r.

<sup>245</sup> Dot.: [1] nr 31000052140001 z 31 października 2023 r. w kwocie 6 223 499,93 zł, z datą protokołu odbioru 16 czerwca 2023 r.; [2] nr 31000052140002 z 31 października 2023 r. w kwocie 7 326 747,89 zł, z datą protokołu odbioru 16 czerwca 2023 r.; [3] nr 31000054260047 z 31 grudnia 2023 r. w kwocie 1 101 029,75 zł, z datą protokołu odbioru 26 października 2023 r.; [4] nr 31000054260048 z 31 grudnia 2023 r. w kwocie 1 768 097,75 zł, z datą protokołu odbioru 26 października 2023 r.; [5] nr 31000054260037 z 31 grudnia 2023 r. w kwocie 1 146 169,77 zł, z datą protokołu odbioru 26 października 2023 r.

<sup>246</sup> Dla dowodów o nr: [1] 31000054260047 z 31 grudnia 2023 r.; [2] 31000054260048 z 31 grudnia 2023 r.; [3] nr 31000054260037 z 31 grudnia 2023 r.

<sup>247</sup> Dla nr dowodów: [1] 31000052140001 z 31 października 2023 r.; [2] 31000052140002 z 31 października 2023 r.

4. Zamawiający w przypadku inwestycji modernizacji linii kolejowej nr 285 nie naliczył kar umownych<sup>248</sup> w sprawie braku aktualizacji HRF, do czego obligował § 19 pkt 14 oraz § 27 ust. 1 pkt 9 umowy nr 90/106/0076/18/Z/I z 24 października 2018 r.<sup>249</sup> Proces naliczania kar umownych/roszczeń rozpoczął się w terminie prowadzenia czynności kontrolnych NIK. Zamawiający dopiero 30 sierpnia 2024 r. wystąpił do Wykonawcy z pismem dotyczącym naliczenia kar umownych w kwocie 57 982,52 zł netto, co było działaniem nierzetelnym.

Zastępca Dyrektora Projektu oświadczył, że zgodnie z treścią umowy o roboty budowlane, Wykonawca zobowiązany był do wykonania określonych umową robót, zaś zamawiający do ich odbioru i zapłaty umówionego wynagrodzenia (art. 647 kc). Mając na uwadze powyższe, brak zaakceptowanego HRF nie zwalniał z obowiązku akceptacji oraz zapłaty za wykonane roboty. W przypadku niezapłacenia Wykonawcy za wykonane roboty w ww. okresie, doszłoby do bezpodstawnego wzbogacenia (art. 405 kc). Zastępca Dyrektora Projektu wskazał również, że proces naliczania kar umownych nie został jeszcze zakończony.

W ocenie NIK przewlekłość działań Zamawiającego w podjęciu decyzji dotyczących kar umownych należy ocenić jako działanie nierzetelne, ponieważ kary powinny zostać naliczone z dniem 28 lipca 2023 r., w którym powstało zobowiązanie tytułem kar umownych.

(akta kontroli: tom I, str. 13-15, 29-38, 472-475, 513-598; tom V, str. 391-583; tom VI, str. 10-12, 15-22)

5. W trakcie oględzin na linii kolejowej 285 stwierdzono niezgodność w wykonanych robotach budowlanych względem dokumentacji projektowej. Odstępstwa te polegały na: [1] nie wszystkie stopnie schodów posiadały właściwości antypoślizgowe; [2] braku odpowiedniego znaku z piktogramem „stacja” na tablicy z nazwą przystanku w Lubachowie; [3] kosze na śmieci nie były wykonane z konstrukcji stalowej oraz nie posiadały zabezpieczenia przed ich otwarciem przez osoby niepowołane, a otwór kosza umożliwiał umieszczenie w nim dużych przedmiotów.

Jak oświadczył Zastępca Dyrektora Regionu uchybienia [1] i [2] wynikły z przeoczenia przy dokonywaniu odbioru robót przez inspektora nadzoru inwestorskiego. W przypadku niezgodności [1] Wykonawca zobowiązał się do usunięcia nieprawidłowości. Brak odpowiedniego znaku z piktogramem „stacja” na tablicy z nazwą przystanku w Lubachowie nie wpływał na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a tablica została wymieniona przez Wykonawcę po stwierdzeniu nieprawidłowości przez NIK. W ocenie Zastępcy Dyrektora Regionu kosze na śmieci zamontowane na przystanku osobowym Lubachów są zgodne z wytycznymi architektonicznymi dla infrastruktury pasażerskiej IPI-1. Decyzja o rodzaju montowanych koszy powinna być podjęta w zależności od prowadzonej gospodarki odpadami wynikającej z uwarunkowań lokalnych. Zamontowane kosze na odpady posiadają deklarację zgodności nr 12/0331/2022 wydaną przez producenta, w związku z czym zdaniem Dyrektora Projektu należy uznać, że otwory spełniają wymagania stawiane koszom na odpady przeznaczone do użytku w miejscach publicznych. Kosze na odpady do segregacji zostały zaakceptowane przez właściwego inspektora nadzoru inwestorskiego.

NIK zwraca uwagę, że ustalenia z oględzin jednoznacznie wskazują na odstępstwa od dokumentacji projektowej w ww. zakresie.

<sup>248</sup> W momencie powstania zobowiązania.

<sup>249</sup> Na opracowanie dokumentacji projektowej i wykonanie robót budowlanych w ramach projektu pn.: „Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój”.

(akta kontroli: str. tom II, str. 102-156)

6. Wybrane do analizy, w ramach próby kontrolnej, dzienniki budowy były prowadzone w sposób niezgodny z § 6 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 czerwca 2002 r. w sprawie dziennika budowy, montażu i rozbiórki, tablicy informacyjnej oraz ogłoszenia zawierającego dane dotyczące bezpieczeństwa pracy i ochrony zdrowia<sup>250</sup> oraz § 5 ust. 2 rozporządzenia Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii z dnia 6 września 2021 r. w sprawie sposobu prowadzenia dzienników budowy, montażu i rozbiórki<sup>251</sup>.

Dzienniki budowy dotyczące linii 132 od km 97,210 do km 101,100:

[1] 237/2020 r.<sup>252</sup> wydany 18 grudnia 2020 r., tom I, II;

[2] 238/2020 r.<sup>253</sup> wydany 18 grudnia 2020 r., tom I, II;

[3] 243/2020 r.<sup>254</sup> wydany 18 grudnia 2020 r., tom I, II;

nie zawierały: zamieszczenia przez Inwestora stosownych wpisów imion, nazwisk, specjalności i numerów uprawnień budowlanych osób pełniących (sprawujących) nadzór autorski, a także ich podpisów oraz dat przyjęcia powierzonych im obowiązków, co było niezgodne z § 6 ust. 2 rozporządzenia MI oraz § 5 ust. 2 rozporządzenia MRPiT.

Zastępca Dyrektora Regionu wyjaśnił, że wpisy nie zostały wykonane omyłkowo, a przedmiotowe dzienniki stanowiły załącznik do zawiadomienia o zakończeniu robót budowlanych, co do którego WINB nie wniósł uwag. Dodał również, że we wszystkich ww. dziennikach na zakończenie dziennika budowy Kierownik Budowy dokonał wpisu o treści „Zakończono Realizację Budowlaną na odcinku Opole Groszowice – Opole Zachodnie od km 97,210 do km 101,100”. Jakikolwiek wpis po tym wpisie byłby bezpodstawny z uwagi na zakończenie robót, dlatego wpis ten należy traktować jako zamykający dziennik budowy. Jednocześnie Zastępca Dyrektora Regionu poinformował, że przedmiotowe dzienniki budowy stanowiły załącznik do zawiadomienia o zakończeniu robót budowlanych, co do którego WINB nie wniósł uwag.

W ocenie NIK przywołane ww. przepis dotyczący zamieszczenia przez Inwestora stosownych wpisów imion, nazwisk, specjalności i numerów uprawnień budowlanych osób pełniących (sprawujących) nadzór autorski, a także ich podpisów oraz dat przyjęcia powierzonych im obowiązków wprost wskazuje na elementy, które winny być uzupełnione przez Inwestora w dziennikach budowy.

(akta kontroli: tom I, str. 121-187; tom III, str. 1-381)

Dzienniki budowy dotyczące linii 136 od km -0,206 do km 37,511 oraz linii 132 od km 94,281 do km 97,210:

[1] 124/2018 r.<sup>255</sup> wydany 12 września 2018 r., tom I, II;

[2] 125/2018 r.<sup>256</sup> wydany 12 września 2018 r., tom I, II, III;

[3] 125/2019 r.<sup>257</sup> wydany 9 lipca 2019 r., tom I;

<sup>250</sup> Dz. U. z 2018 r. poz. 963, dalej: rozporządzenie MI.

<sup>251</sup> Dz. U. poz. 1686, dalej: rozporządzenie MRPiT. Rozporządzenie to obowiązywało do 26 stycznia 2023 r.

<sup>252</sup> Brak wpisu Inwestora dot. osób pełniących nadzór autorski w tomie I, II.

<sup>253</sup> Brak wpisu Inwestora dot. osób pełniących nadzór autorski w tomie I, II.

<sup>254</sup> Brak wpisu Inwestora dot. osób pełniących nadzór autorski w tomie I, II.

<sup>255</sup> Brak wpisu Inwestora dot. osób pełniących nadzór autorski, tom I oraz brak wpisu kierownika budowy o zamknięciu dziennika i brak wpisu o kontynuacji w tomie II.

<sup>256</sup> Brak wpisu Inwestora dot. osób pełniących nadzór autorski, tom I, II, III oraz brak wpisu kierownika budowy o zamknięciu dziennika i brak wpisu o kontynuacji w tomie II, III.

<sup>257</sup> Brak wpisu Inwestora dot. inspektorów nadzoru autorskiego oraz brak wpisu kierownika budowy o zamknięciu dziennika.

[4] 136/2020 r.<sup>258</sup> wydany 3 lipca 2020 r., tom I;

[5] 37/2021 r.<sup>259</sup> wydany 10 marca 2021 r., tom I;

nie zawierały: [1] zamieszczenia przez Inwestora stosownych wpisów imion, nazwisk, specjalności i numerów uprawnień budowlanych osób pełniących (sprawujących) nadzór autorski, a także ich podpisów oraz dat przyjęcia powierzonych im obowiązków; [2] stwierdzenia faktu zamknięcia dziennika lub jego kontynuacji w następnym, kolejno numerowanym tomie poprzez wpis kierownika budowy w dzienniku co było niezgodne z § 6 ust. 2 rozporządzenia MI, § 5 ust. 2 rozporządzenia MRPiT oraz § 6 ust. 6 rozporządzenia MI i § 5 ust. 6 rozporządzenia MRPiT.

Zastępca Dyrektora Regionu wyjaśnił, że umowa była realizowana na podstawie „żółtej książki” FIDIC<sup>260</sup>, na podstawie wytycznych Zamawiającego projektował i roboty wykonywał Wykonawca. Zamawiający wymagania określił w Studium Wykonalności i PFU, dodatkowo poinformował, że procedury administracyjne w nadzorze budowlanym związane z zawiadomieniem o zakończeniu budowy oraz uzyskaniem pozwoleń na użytkowanie zostały przeprowadzone, a stosowne decyzje administracyjne, zaświadczenia oraz oświadczenia organu wydane i po sprawdzeniu przez Inżyniera przekazane do Inwestora. Wymagana dokumentacja, w tym oryginały dzienników budowy, podlegała złożeniu do nadzoru budowlanego wraz z wnioskami o wydanie pozwolenia na użytkowanie czy zgłoszeniu o zakończeniu budowy obiektu budowlanego. W toku wydawanych decyzji, zaświadczeń oraz oświadczeń Inżynier nie wniósł uwag do wpisów dokonanych w dziennikach budowy. Zadanie było realizowane w okresie trwania pandemii koronawirusa, procedury były prowadzone również w oparciu o ustawę z dnia 20 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych<sup>261</sup>. Wobec powyższego Zamawiający przyjmując dzienniki budowy po wydaniu przez Urząd decyzji, zaświadczeń oraz oświadczeń uznał, że dzienniki budowy są zamknięte i zakończone. Inżynier Projektu zgodnie z umową nadzorował proces projektowania i wykonania robót.

W ocenie NIK uregulowania prawne wprost wskazują na zapisy, które winny być umieszczane w dziennikach budowy.

(akta kontroli: tom I, str. 357-425; tom III, str. 1-381)

#### 7. Dzienniki budowy dotyczące linii 285:

[1] 419/2020 r. wydany 2 października 2020 r., tom I;

[2] 420/2020 r. wydany 2 października 2020 r., tom I;

nie zawierały zamieszczenia przez Inwestora stosownych wpisów imion, nazwisk, specjalności i numerów uprawnień budowlanych osób pełniących (sprawujących) nadzór autorski, a także ich podpisów oraz dat przyjęcia powierzonych im obowiązków, co było niezgodne z § 6 ust. 2 rozporządzenia MI oraz § 5 ust. 2 rozporządzenia MRPiT.

Dyrektor Regionu wyjaśnił, że obowiązek sprawowania nadzoru autorskiego zgodnie z art. 20 ust. 1 pkt 4 upb nie jest obowiązkiem bezwzględny. Organ nadzoru budowlanego, wydając decyzję nr I-Z-18/2020 z 12 marca 2020 r. oraz nr I-K/Z-80/19

<sup>258</sup> Brak wpisu Inwestora dot. osób pełniących nadzór autorski oraz brak wpisu kierownika budowy o zamknięciu dziennika.

<sup>259</sup> Brak wpisu Inwestora dot. inspektorów nadzoru autorskiego oraz brak wpisu kierownika budowy o zamknięciu dziennika.

<sup>260</sup> Warunki Kontraktowe dla Urzędzeń oraz Projektowania i Budowy – dla Urzędzeń Elektrycznych i Mechanicznych oraz Robot Inżynieryjnych i Budowlanych Projektowanych przez Wykonawcę.

<sup>261</sup> Dz. U. z 2024 r. poz. 340, ze zm.

z 8 października 2019 r. nie wskazał w nich obowiązku pełnienia funkcji nadzoru autorskiego, w związku z czym nie została ona odnotowana w dzienniku budowy. W ocenie NIK uregulowania prawne wprost wskazują na elementy, które winny być uzupełnione w dziennikach budowy.

(akta kontroli: tom I, str. 387-405; tom III, str. 1-381)

8. W trakcie inwestycji na linii nr 285 wystąpiło opóźnienie w realizacji Etapu 3<sup>262</sup> wynoszące 128 dni pomiędzy ostatnim aneksem terminowym, a datą zakończenia inwestycji, co było działaniem nierzetelnym. Pierwotny termin został wyznaczony na 20 listopada 2020 r., a finalnej realizacji dokonano 21 grudnia 2023 r.<sup>263</sup>

Zastępca Dyrektora Regionu oświadczył, że brak realizacji Etapu 3 w terminie zgodnym z aneksem spowodowany był brakiem przekazania przez Wykonawcę kompletu dokumentów związanych z procesem certyfikacji i dopuszczenia do eksploatacji podsystemów strukturalnych, zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, które zostały ostatecznie przekazane oraz odebrane przez Zamawiającego 21 grudnia 2023 r.

Zdaniem NIK, Region winien zachować należyty i rzetelny bieżący nadzór nad terminowością realizacji całości inwestycji.

(akta kontroli: tom I, str. 13-15, 29-38; tom VI, str. 141, 330-340)

#### OCENA CZĄSTKOWA

Modernizacja objętych kontrolą linii kolejowych nie była w pełnym zakresie przeprowadzona w sposób prawidłowy, w szczególności dotyczyło to inwestycji *Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój*.

Najwyższa Izba Kontroli podkreśla, że Region wydając środki na realizację rzeczonych inwestycji kolejowych z opóźnieniem do założonych pierwotnie terminów osiągnął jednak zakładane rezultaty rzeczowe oraz wybrane efekty poszczególnych celów zawartych w Krajowym Planie Kolejowym. Pomimo, iż przebieg robót budowlanych nie w pełni uwzględniał terminy zawarte w HRF, ostatecznie zrealizowane inwestycje pozwoliły m.in. na podniesienie prędkości dla pociągów pasażerskich oraz towarowych wynoszące odpowiednio 160 km/h i 120 km/h w zakresie istniejących budowli ziemnych, a także na przywrócenie pierwotnych parametrów techniczno-eksploatacyjnych obiektów inżynierskich.

Uczestnicy procesu budowlanego, którzy spełniali wymogi i kwalifikacje określone w przepisach upb (posiadając odpowiednie wykształcenie techniczne i praktykę zawodową wraz z uprawnieniami budowlanymi) oraz specyfikacji warunków zamówienia byli powoływani zgodnie z przepisami o zamówieniach publicznych<sup>264</sup>.

W wyniku kontroli ujawnione zostały nieprawidłowości w zakresie inwestycji *Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój* polegające na: **[1]** braku wszystkich wymaganych wpisów w dziennikach budowy; **[2]** odstępstwach w wykonanych pracach względem dokumentacji budowlanej; **[3]** opóźnieniach w przyjmowaniu środków trwałych na stan w ewidencji finansowo-księgowej w terminach od 66 dni do 137 dni od daty sporządzenia danego protokołu odbioru; **[4]** naliczaniu z opóźnieniem kar umownych wobec Wykonawcy; **[5]** nieterminowym zakończeniu realizacji inwestycji<sup>265</sup> wynoszącym 128 dni względem ostatniego aneksu terminowego.

<sup>262</sup> Tj. pozostałe roboty wraz z dokonaniem wszelkich niezbędnych odbiorów oraz uzyskanie wymaganych decyzji, pozwoleń i rozliczeń.

<sup>263</sup> Opóźnienie od pierwotnego terminu zawartego w umowie wynosiło 1126 dni.

<sup>264</sup> Spełnione wymagania dotyczące kwalifikacji oraz doświadczenia poszczególnych osób w realizacji procesu budowlanego.

<sup>265</sup> Dot. linii kolejowej nr 285.

Natomiast w przypadku inwestycji *Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie* nieprawidłowości dotyczyły: [6] nieprzeksięgowania wszystkich poniesionych nakładów na stan środków trwałych, pomimo że inwestycja została zakończona; [7] opóźnień w przyjmowaniu środków trwałych na stan w ewidencji finansowo-księgowej wynoszących 214 dni od daty sporządzenia danego protokołu odbioru; [8] braku wszystkich wymaganych wpisów w dziennikach budowy.

## IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące uwagi i wnioski:

Uwagi

Nie formułuje uwag

Wnioski

1. Rzetelne i terminowe procedowanie aneksów do zawartych umów.
2. Zapewnienie warunków organizacyjnych do niezwłocznego realizowania kolejnych etapów inwestycji (uzyskiwania pozwoleń na budowę i rozpoczynania robót budowlanych).
3. Prowadzenie kompletnej dokumentacji w zakresie realizowanych inwestycji, w szczególności dotyczącej protokołów odbioru projektów budowlanych.
4. Zapewnienie właściwości antypoślizgowych dla wszystkich stopni<sup>266</sup> schodów na przystanku osobowym w Lubachowie.
5. Przystosowanie koszy na śmieci<sup>267</sup> do wyznaczonych w dokumentacji projektowej parametrów<sup>268</sup>.
6. Prowadzenie dzienników budowy w sposób zgodny z przepisami prawa.
7. Końcowe rozliczenie nakładów finansowych poniesionych w ramach inwestycji na linii kolejowej E30.
8. Zwiększenie nadzoru nad terminowością wprowadzania do ewidencji finansowo-księgowej środków trwałych.
9. Naliczenie zaległych kar umownych wynikających z zawartych umów, a także zapewnienie ich terminowego naliczania.
10. Podjęcie działań organizacyjnych w celu zapewnienia właściwego nadzoru nad egzekwowaniem terminowości realizacji prac budowlanych.

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

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

<sup>266</sup> W przypadku czterech stopni.

<sup>267</sup> Na przystanku osobowym w Lubachowie oraz Jedlinie-Zdrój Centrum.

<sup>268</sup> Dot. odpowiedniej konstrukcji kosza, zabezpieczenia przed otwarciem przez osoby niepowołane oraz otworem kosza uniemożliwiającym umieszczenie w koszu dużych przedmiotów.

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykorzystania uwag  
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie 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, 8 listopada 2024 r.

Kontrolerzy  
Karol Wilk  
Starszy inspektor kontroli państwowej

(-)

.....  
*podpis*

Szymon Sroka  
Inspektor kontroli państwowej

(-)

.....  
*podpis*

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura we Wrocławiu  
p. o. Dyrektor  
Marcin Kaliński

(-)

.....  
*podpis*

Zmian w wystąpieniu pokontrolnym dokonał:

p.o. Dyrektor  
Delegatury NIK we Wrocławiu  
Marcin Kaliński

.....  
*podpis*