



PREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
Marian Banaś

KIN.410.008.01.2021

Pan
Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

zmienione zgodnie z treścią uchwały Nr 4/2022 Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej
w Najwyższej Izbie Kontroli z dnia 12 stycznia 2022 r.

P/21/029 – Realizacja programu inwestycji dworcowych

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa
T +48 22 444 50 00, F +48 22 444 57 93
NIK@NIK.gov.pl
Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Ministerstwo Infrastruktury ¹ ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa
Kierownik jednostki kontrolowanej	Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury od 22 stycznia 2018 r., wcześniej od 16 listopada 2015 r. Minister Infrastruktury i Budownictwa ²
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Sprawowanie nadzoru nad PKP S.A. w zakresie przygotowania i realizacji Programu <i>Inwestycji Dworcowych</i> na lata 2016-2023 ³ , w tym wyboru dworców i zapewnienia finansowania realizacji inwestycji. 2. Zapewnienie spójności <i>PID</i> z kierunkami rozwoju transportu w Polsce z uwzględnieniem otoczenia prawno-regulacyjnego na poziomie krajowym i europejskim. 3. Monitorowanie realizacji <i>PID</i> . 4. Zapewnienie dofinansowania realizacji <i>PID</i> oraz rozliczenia wydatkowanych przez Spółkę na inwestycje dworcowe środków zewnętrznych, w szczególności z Unii Europejskiej i z budżetu państwa.
Okres objęty kontrolą	2016-2021 (I półrocze)
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 <i>ustawy</i> z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ⁴
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontrolerzy	1. Jerzy Bazylewicz, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KIN/41/2021 z 2 lipca 2021 r. 2. Michał Klawinowski, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KIN/42/2021 z 2 lipca 2021 r. (akta kontroli str. 1-4)

II. Ocena ogólna⁵ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA	<i>Program Inwestycji Dworcowych</i> na lata 2016-2023 został przygotowany jako <i>program</i> własny przez Polskie Koleje Państwowe S.A. ⁶ w porozumieniu z Ministrem Rozwoju i przyjęty przez Zarząd PKP S.A. uchwałą nr 409 z dnia 27 września 2016 r. Chociaż zgodnie z § 2 uchwały nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie <i>Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)</i> ⁷ , której jednym z najważniejszych celów szczegółowych była modernizacja infrastruktury dworców i przystanków kolejowych, koordynowanie i nadzorowanie
--------------	--

¹ Do dnia 21 stycznia 2018 r. Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa. Dalej: „MI” lub „Ministerstwo”.

² Dalej: „Minister”.

³ Dalej: „PID” lub „Program”.

⁴ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200 ze zm., dalej: ustawa o NIK.

⁵ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁶ Dalej: „PKP S.A.” lub „Spółka”.

⁷ MP z 2013 r. poz. 75.

realizacji tej *Strategii* zostały powierzone ministrowi właściwemu do spraw transportu, to Minister Infrastruktury nie brał udziału w opracowaniu tego Programu.

Minister Infrastruktury dopiero po uchwaleniu *PID* przez Zarząd Spółki przeprowadził analizę potrzeb w zakresie modernizacji dworców kolejowych wynikających z wymogów określonych w europejskich i krajowych unormowaniach prawnych oraz w programach strategicznych w dziedzinie transportu. W jej wyniku Minister skierował do Spółki uwagi dotyczące potrzeb w obszarze modernizacji dworców kolejowych jak i wymogów formalno-prawnych, a w szczególności kwestii montażu finansowego *PID*.

Minister, zgodnie z § 2 ww. uchwały Rady Ministrów w sprawie *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, powinien inicjować i koordynować działania na etapie opracowania projektu *PID*, przed jego zatwierdzeniem przez Zarząd Spółki. Kierowanie przez Ministra uwag do PKP S.A. odnośnie zatwierdzonego już dokumentu było działaniem spóźnionym.

Minister ze znaczącym opóźnieniem podjął monitorowanie i nadzór nad realizacją wszystkich inwestycji objętych *PID*. Do października 2018 r., tj. przez dwa lata od uruchomienia *PID*, Minister monitorował realizację Programu jedynie w ramach nadzoru nad wykonaniem umów zawartych na dofinansowanie z budżetu państwa kosztów budowy i przebudowy dworców kolejowych realizowanych przez PKP S.A.⁸ Nadzór ten obejmował tylko 34 inwestycje, tj. 68% dworców ujętych w *PID*⁹, w przypadku których do 15 października 2018 r. wszczęto postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na realizację robót budowlanych¹⁰. Próby wdrożenia monitoringu obejmującego wszystkie inwestycje ujęte w *PID* Minister rozpoczął w marcu 2018 r., a sam monitoring został wprowadzony w październiku 2018 r., tj. dopiero po ponad dwóch latach realizacji Programu.

NIK pozytywnie ocenia działania Ministra podejmowane w efekcie analizy informacji przekazywanych przez PKP S.A., w tym dotyczących opóźnień w wykonaniu Programu. Pracownicy Ministerstwa analizowali informacje otrzymywane od PKP S.A., a w przypadku opóźnień w realizacji planu, zmian planu, braku danych lub ich niespójności, żądali od Spółki stosownych wyjaśnień. Na skutek rekomendacji Ministra Zarząd Spółki w dniu 17 grudnia 2019 r. przyjął plan naprawczy *PID*, w którym zidentyfikowane zostały problemy w realizacji Programu oraz zostały wskazane działania o charakterze zaradczo-naprawczym.

Jednak pomimo powyższych działań poziom realizacji *PID*, zdaniem NIK, budzi wątpliwości co do możliwości realizacji Programu w jego obecnym zakresie. Po blisko 5 latach od rozpoczęcia realizacji *PID*, a na 2,5 roku przed jego zakończeniem, w ponad połowie inwestycji poziom wykonania nakładów nie przekraczał 5%.¹¹ Na 174 dworce ujęte w *PID* od 15 października 2018 r. do 30 czerwca 2021 r. w przypadku 168 obiektów harmonogram inwestycji uległ zmianie, przy czym dla 160 inwestycji nastąpiło opóźnienie w planowanym terminie oddania dworca do użytkowania, średnio o 450 dni.

Nieprawidłowości stwierdzone w badanym zakresie dotyczyły nierzetelnych danych o stanie realizacji *PID* przekazanych przez Ministra do Rządowego Biura Monitorowania Projektów¹² w systemie MonAliZa¹³ według stanu na 30 czerwca

⁸ Umowa nr 2/DTK/2014 z 1 lipca 2014 r. oraz umowa nr 3/DTK/2018 z 12 kwietnia 2018 r.

⁹ Stanowiło to 18,1% z liczby 188 inwestycji dworców ujętych w *PID* w październiku 2018 r.

¹⁰ Stan realizacji *PID* wykazany w tabeli monitoringowej na 15 października 2018 r.

¹¹ Według stanu na 30 czerwca 2021 r.

¹² Dalej: „RBMP”.

¹³ System teleinformatyczny „MonAliZa” służący do monitorowania realizacji projektów.

2021 r. oraz przekazanych do Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej¹⁴ w „Kartach monitoringu strategicznego – realizacji projektu *Strategii* na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju” za IV kwartał 2019 r., I i II kwartał 2020 r. oraz za II kwartał 2021 r.

NIK pozytywnie ocenia działania Ministra podejmowane w ramach dofinansowania inwestycji objętych *PID* ze środków budżetu państwa¹⁵. Minister zawarł, a następnie nadzorował realizację dwóch umów na dofinansowanie inwestycji dworcowych ze środków budżetu państwa, na realizację których zabezpieczył środki w formie dotacji celowej przewidzianej w ustawie budżetowej. Ponadto Minister umożliwił PKP S.A. pozyskanie dodatkowych środków na realizację inwestycji dworcowych zawierając ze Spółką w dniu 30 grudnia 2019 r. umowę kupna-sprzedaży 42.000 akcji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.¹⁶ będących w posiadaniu PKP S.A. o wartości 42 mln zł.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej¹⁷ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Sprawowanie nadzoru nad PKP S.A. w zakresie przygotowania *PID*, w tym wyboru dworców i zapewnienia finansowania realizacji inwestycji.

Opis stanu faktycznego

Uchwałą nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*¹⁸ koordynowanie i nadzorowanie realizacji *Strategii* powierzono ministrowi właściwemu do spraw transportu¹⁹. Jako jeden z najważniejszych kierunków interwencji przewidziany w ww. *Strategii* wskazano modernizację infrastruktury dworców i przystanków kolejowych²⁰.

Minister właściwy ds. transportu wykonywał bezpośrednio lub w imieniu Prezesa Rady Ministrów nadzór nad PKP S.A. w okresie objętym kontrolą do dnia 9 stycznia 2018 r. oraz od dnia 1 czerwca 2018 r. do dnia 7 grudnia 2019 r. Pomiędzy 9 stycznia a 1 czerwca 2018 r. prawa z akcji Skarbu Państwa w PKP S.A. wykonywał Prezes Rady Ministrów, a od dnia 7 grudnia 2019 r. prawa te przejął Minister Aktywów Państwowych. Zadania związane z nadzorem nad realizacją programów i planów z zakresu rozwoju infrastruktury kolejowej były wyszczególnione w regulaminach organizacyjnych Ministerstwa, w tym w regulaminach organizacyjnych Departamentu Kolejnictwa MI²¹. Zadania

¹⁴ Dalej: „MFIPR”.

¹⁵ Nadzór nad dofinansowaniem realizacji *PID* ze środków UE znajdował się w kompetencji Ministerstwa Rozwoju, a następnie Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej (dalej: „MFIPR”) jako Instytucji Zarządzającej Programami Operacyjnymi oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych (dalej: „CUPT”) jako Instytucji Pośredniczącej. Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej powstało na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 listopada 2019 r. w sprawie utworzenia Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej (Dz.U. poz. 2293).

¹⁶ Dalej: „PKP PLK S.A.”

¹⁷ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

¹⁸ M.P. nr 75.

¹⁹ § 2 powyższej uchwały.

²⁰ Tabela nr 1 Najważniejsze kierunki interwencji przewidziane w *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* w podziale na cele szczegółowe, s. 10.

²¹ Dalej: „DTK”.

dotyczące nadzoru nad realizacją *PID* zostały określone w regulaminach DTK oraz wskazane w opisach stanowisk pracowników DTK.

(akta kontroli str. 5-77, 868-869)

W lipcu 2016 r. w DTK został opracowany *projekt strategii dworcowej* pn. „Kierunki zagospodarowania dworców kolejowych w Polsce”, w którym m.in. poruszono kwestie finansowania inwestycji dworcowych ze środków budżetu państwa, UE oraz jednostek samorządu terytorialnego. W opracowaniu przedstawiono także zagadnienie utrzymania dworców kolejowych, w ramach którego wyznaczono kierunki działania, w tym m.in. zmianę modelu uiszczania opłat od przewoźników za korzystanie z dworców kolejowych. Prace nad projektem ww. dokumentu nie były kontynuowane w związku z decyzjami o przygotowaniu *PID*.

(akta kontroli str. 9-15, 444-451, 561, 780-782, 787-795, 803-810, 866-934)

Minister nie koordynował i nie nadzorował opracowania projektu *PID*. Przed zatwierdzeniem tego projektu przez Zarząd Spółki Minister nie dokonał także analizy jego zgodności ze *Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* oraz *Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego* w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym²². W dniu 14 września 2016 r. Zarząd PKP S.A., zobowiązał się do przekazania Ministrowi *PID*, po jego zatwierdzeniu, czego dokonał w dniu 6 października 2016 r. Następnie w dniu 11 października 2016 r. PKP S.A. przekazała Ministrowi propozycje inwestycji planowanych do zgłoszenia do Wykazu projektów zidentyfikowanych POIiŚ. Wyjaśniając brak podjęcia w Ministerstwie Infrastruktury czynności koordynowania i nadzoru opracowania *PID*, w tym opiniowania projektu Programu, Dyrektor DTK wskazał, że *PID* jest programem własnym PKP S.A., a Ministerstwo nie pełniło na etapie przygotowania *PID* funkcji Instytucji Pośredniczącej we wdrażaniu Funduszy UE. Zdaniem NIK, *projekt* ten powinien być konsultowany z Ministrem w celu weryfikacji jego treści przed zatwierdzeniem przez Zarząd Spółki.

Pracownicy Ministerstwa nie uczestniczyli w procesie wyboru dworców kolejowych, w ramach którego zidentyfikowano zapotrzebowanie na prace inwestycyjne. Minister otrzymał od Spółki uchwały Zarządu PKP S.A. w sprawie zatwierdzenia *PID*²³, w którym wskazano celowość przeprowadzenia 464 inwestycji dworcowych i w sprawie zatwierdzenia listy rankingowej oraz zgody na rozpoczęcie działań przy realizacji 120 inwestycji dworcowych²⁴. Docelowa liczba planowanych do realizacji inwestycji była wybrana w oparciu o możliwości realizacyjne Spółki, dostępność środków w ramach alokacji z poszczególnych źródeł finansowania z funduszy Unii Europejskiej oraz w oparciu o możliwości pokrywania wkładu własnego Spółki. Dyrektor DTK wyjaśnił, że decyzję o zidentyfikowaniu 464 dworców, spośród których zostały wytypowane dworce do modernizacji, podejmował realizator

²² Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, wprowadzony rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2018 r., poz. 874), dalej: „Plan Transportowy”.

²³ Uchwała Zarządu PKP S.A. nr 408 z dnia 27 września 2016 r.

²⁴ Uchwałą nr 409 z dnia 27 września 2016 r. Zarząd PKP S.A. zatwierdził listę rankingową grup projektowych oraz wyraził zgodę na rozpoczęcie działań przy realizacji pięciu grup projektowych obejmujących łącznie 54 dworce. Uchwałą z dnia 25 października 2016 r. Zarząd PKP S.A. skierował do przygotowania siedem kolejnych grup projektowych wskazanych w *PID* obejmujących łącznie 66 inwestycji.

programu (PKP S.A.), w związku z czym analizy były dokonywane na poziomie właściciela programu. Po upływie roku realizacji Programu PKP S.A. wskazała do realizacji 188 inwestycji²⁵. W trakcie aktualizacji *PID* liczba dworców przewidzianych do realizacji, ponownie ulegała zmianie: w maju 2019 r. wzrosła do 189²⁶, a następnie w lutym 2021 r. – do 190 dworców²⁷. Minister nie posiadał i nie zażądał informacji o przyczynach dokonywania zmian liczby dworców przewidzianych do realizacji w ramach *PID*, bowiem – jak wyjaśnił Dyrektor DTK – stosowne analizy były dokonywane na poziomie Spółki.

Podsekretarz Stanu, odpowiedzialny w Ministerstwie za sprawy transportu kolejowego, dwukrotnie kierował uwagi do zatwierdzonego *PID*²⁸, m.in. wystąpił o przedstawienie wag przypisanych poszczególnym kryteriom pozycjonowania inwestycji dworcowej na liście rankingowej. Zwracał uwagę, iż *PID* ma charakter ogólny, nie wskazuje sposobów rozwiązywania przez Spółkę dostrzeżonych problemów oraz że w programie nie określono mierzalnych celów, jakie są przewidywane do osiągnięcia w wyniku realizacji przyjętych w *PID* zadań. W odpowiedzi Spółka udzieliła wyjaśnień w zakresie przedstawionych przez Ministra uwag.

Minister, zgodnie z § 2 uchwały nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, powinien zażądać od Spółki projektu *PID* wraz z wykazem wytypowanych inwestycji dworcowych, w celu analizy dokumentów jeszcze przed zatwierdzeniem ich przez Zarząd PKP S.A.

(akta kontroli str. 11-155, 446-604, 609-610, 627-637)

Minister nie weryfikował zaplanowanej wartości inwestycji ujętych w *PID*, ponieważ, w ocenie Dyrektora DTK, PKP S.A. posiadała odpowiednie kompetencje i osobowość prawną do realizacji powierzonych zadań (m.in. analizy i planowania źródeł finansowania poszczególnych projektów). Minister nie zamawiał również ekspertyz zewnętrznych dotyczących inwestycji dworcowych.

Spółka przekazała Ministrowi analizy strategiczne wariantów inwestycyjnych oraz analizy finansowe jedynie w odniesieniu do inwestycji realizowanych w ramach umów zawartych na dofinansowanie z budżetu państwa kosztów budowy i przebudowy dworców kolejowych. Programy tych inwestycji PKP S.A. przekazywała do Ministerstwa w celu ich uzgodnienia²⁹, a pracownicy Ministerstwa każdorazowo poddawali je analizie i weryfikacji.

(akta kontroli str. 11-155, 446-604, 609-610, 622, 627-637)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności Ministra w przedstawionym powyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowość polegającą na braku wykonania obowiązku wynikającego z § 2 uchwały nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r., dotyczącego koordynacji realizacji *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, w zakresie modernizacji infrastruktury dworców i przystanków kolejowych, poprzez brak zaangażowania Ministra w opracowanie projektu Programu *Inwestycji Dworcowych* na lata 2016-2023. Minister nie zlecił, ani nie żądał przed

²⁵ Uchwała Zarządu PKP S.A. nr 492 z dnia 14 listopada 2017 r.

²⁶ Uchwała Zarządu PKP S.A. nr 273 z dnia 28 maja 2019 r.

²⁷ Uchwała Zarządu PKP S.A. nr 48 z dnia 9 lutego 2021 r.

²⁸ Pisma z dnia 14 listopada 2016 r. (znak sprawy: KOZ02.071.38.2016/2) oraz z dnia 13 grudnia 2016 r. (znak sprawy: DTK.3.4610.54.2016.ŁG.10).

²⁹ Zgodnie z § 4 pkt 1 lit. a rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa (Dz.U. poz. 1579), realizacja inwestycji budowlanej może być finansowana lub dofinansowana ze środków budżetu państwa, w sytuacji gdy inwestor posiada uzgodniony z dysponentem program inwestycji.

zatwierdzeniem *PID* przedstawienia przez PKP S.A. analiz dokonanych przez Spółkę w zakresie potrzeb rzeczowych i finansowych modernizacji infrastruktury dworcowej. Pozyskiwanie informacji na temat treści Programu podjęte przez Ministra po zatwierdzeniu *PID* NIK ocenia jako działanie nierzetelne, gdyż było opóźnione w stosunku do obowiązku wynikającego z ww. uchwały Rady Ministrów.

Sekretarz Stanu w MI udzielając wyjaśnień w sprawie braku działań Ministra w zakresie koordynacji i nadzoru nad opracowaniem projektu *PID* stwierdził, że *PID* nie był programem rządowym, ani programem wieloletnim w rozumieniu art. 38c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym³⁰, lecz był programem własnym PKP S.A. Program był koordynowany na etapie powstawania przez ówczesne Ministerstwo Rozwoju, które przekazywało Spółce wskazówki dotyczące przedmiotowego dokumentu w celu realizacji programów unijnych, umożliwiających dofinansowanie inwestycji dworcowych ze środków UE. Ówczesne Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa nie pełniło funkcji Instytucji Pośredniczącej we wdrażaniu funduszy UE w obszarze transportu. Natomiast Minister w zakresie swojej właściwości opiniował ww. dokument, zgłaszając uwagi dotyczące m.in. kryteriów wyboru inwestycji dworcowych, kategoryzacji oraz standaryzacji dworców, źródła ich finansowania, niezgodności wybranych projektów z systemem oceny i wyboru projektów w ramach *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020* oraz ówczesnie obowiązującym Planem Transportowym.

(akta kontroli str. 9-15, 1090-1094)

Zdaniem NIK Sekretarz Stanu w MI w powyższych wyjaśnieniach nie odniósł się do braku realizacji obowiązku wynikającego z zapisów *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.* (z perspektywą do 2030 r.) dotyczącego koordynacji realizacji *Strategii* w zakresie modernizacji infrastruktury obiektów dworcowych.

OCENA CZĄSTKOWA

Minister nie biorąc udziału w przygotowaniu *PID* nie wykonał obowiązku koordynacji realizacji *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.* (z perspektywą do 2030 r.), której jednym z najważniejszych celów szczegółowych była modernizacja infrastruktury dworców i przystanków kolejowych. Wytyczenia założeń i opracowania organizacji *PID* dokonała PKP S.A. w porozumieniu z Ministrem Rozwoju, bez udziału ministra właściwego do spraw transportu. Żądanie od PKP S.A. informacji dotyczących treści *PID* po jego zatwierdzeniu, było w ocenie NIK spóźnione.

Zdaniem NIK tłumaczenie braku zaangażowania Ministra w opracowanie projektu *PID* faktem, iż jest to program własny PKP S.A. stoi w sprzeczności z działaniami Ministra opisanymi w dalszej części wystąpienia pokontrolnego, tj. monitorowaniem realizacji *PID*, raportowaniem stanu realizacji *PID* w ramach *Strategii* na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju oraz rekomendacją do opracowania i wdrożenia planu działań naprawczych *PID*.

NIK pozytywnie ocenia sprawowanie nadzoru nad przygotowaniem inwestycji, których realizacja była dofinansowana ze środków budżetu państwa, realizowanych na podstawie umów dotacji.

³⁰ Dz. U. z 2020 r. poz. 1043.

2. Zapewnienie spójności *PID* z kierunkami rozwoju transportu w Polsce z uwzględnieniem otoczenia prawno-regulacyjnego na poziomie krajowym i europejskim.

Opis stanu faktycznego

W programie opracowanym przez Spółkę zostały zawarte główne regulacje na poziomie krajowym i europejskim, niezbędne do uwzględnienia przy realizacji projektów inwestycyjnych. Na etapie opracowania projektu Programu nie przeprowadzono w Ministerstwie analizy potrzeb w zakresie modernizacji dworców kolejowych, stosownie do wymogów wynikających z unormowań prawnych krajowych i europejskich oraz programów strategicznych w dziedzinie transportu. Po przyjęciu *PID* przez Zarząd Spółki Podsekretarz Stanu w MI, w piśmie skierowanym do PKP SA, zwrócił uwagę³¹, że w Programie nie znalazło się bezpośrednie odwołanie do TSI-TAP³², dotyczące m.in. systemów i formatów udzielania pasażerom informacji przed podróżą, a jedynie do TSI-PRM³³. PKP S.A. wyjaśniła³⁴, że *dokument* nie odwołuje się bezpośrednio do TSI-TAP, ponieważ specyfikacja ta ma charakter funkcjonalny i służy określeniu procedur i interfejsów w zakresie udzielania informacji pasażerskiej oraz wystawiania biletów pasażerskich za pośrednictwem powszechnie dostępnych technologii. Spółka wskazała również, że wytyczne TSI-TAP uwzględniono pośrednio poprzez wykonanie miejsc pozyskania informacji dla pasażerów (w tym urządzeń dynamicznej informacji pasażerskiej, tablic, punktów informacji, gdzie informacje dla pasażerów są przez Spółkę udostępnione) oraz poprzez wykonanie na modernizowanych obiektach ujednoczonej informacji pasażerskiej kierunkowej (usprawniającej poruszanie się pasażerów w budynku dworca i jego okolicach oraz wskazującej ważne dla pasażera miejsca i usługi związane z odbyciem podróży).

W dniu 12 kwietnia 2018 r. została podpisana pomiędzy Ministrem Infrastruktury i PKP S.A. umowa³⁵ o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów budowy i przebudowy dworców kolejowych realizowanych przez Polskie Koleje Państwowe S.A. W ramach umowy Spółka zamierzała zrealizować inwestycje ujęte w załączniku do umowy, polegające na budowie lub przebudowie dworców kolejowych w zakresie bezpośrednio związanym z obsługą podróżnych, mających m.in. na celu zwiększenie dostępności budynku dworca dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się oraz zapewnienie dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami³⁶. Zgodnie z art. 7 *ustawy* z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami Beneficjent realizując inwestycje dofinansowywane w ramach Umowy miał obowiązek zapewnić dostępność osobom ze szczególnymi potrzebami, co najmniej w zakresie dostępności architektonicznej oraz cyfrowej. Jeżeli Beneficjent nie był w stanie, w szczególności ze względów technicznych lub prawnych, zapewnić dostępności osobie ze szczególnymi potrzebami w zakresie, o którym mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 i 3 *ustawy*³⁷, powinien zapewnić takiej osobie dostęp alternatywny.

³¹ Pismo z dnia 4 listopada 2016 r. znak: DTK.3.4610.54.2016.6.

³² Rozporządzenie Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewoźników pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei (Dz.U.UE.L.2011.123.11).

³³ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz.U.UE.L.2014.356.110).

³⁴ Pismo z dnia 14 listopada 2016 r. (znak sprawy: KOZ02.071.38.2016/2).

³⁵ Umowa nr 3/DTK/2018 z 12 kwietnia 2018 r.

³⁶ Zapis ten obowiązuje od dnia 6 września 2021 r.

³⁷ Minimalne wymagania służące zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami w zakresie dostępności architektonicznej oraz w zakresie dostępności informacyjno-komunikacyjnej.

(akta kontroli str. 446-604, 638-644)

Dopiero ponad dwa miesiące po uchwaleniu *PID* Podsekretarz Stanu w MI przekazał Spółce uwagi do *PID*³⁸, w których poinformował, że Plan Transportowy przyjęty przez ministra właściwego do spraw transportu w drodze rozporządzenia, jest powszechnie obowiązującym prawem i zgodność z nim każdego projektu inwestycyjnego ujętego w *PID* powinna być jednym z głównych kryteriów przy podejmowaniu decyzji o wyborze poszczególnych projektów do realizacji i ewentualnego dofinansowania ze środków UE. W uwagach do *PID* Minister wskazał, że w wyniku analizy otoczenia rynkowego i prawnego w gospodarowaniu dworcami kolejowymi, kategoryzacji oraz standaryzacji dworców, modeli zarządzania i utrzymania dworców, kryteriów wyboru inwestycji dworcowych oraz źródła ich finansowania należy stwierdzić, że przedłożony przez spółkę materiał formalnie uwzględnia przedstawioną problematykę, ale ma charakter nazbyt ogólny. W szczególności nie określono sposobów rozwiązywania przez spółkę dostrzeżonych problemów, wskazując tylko na ich występowanie. W ocenie Ministra, analizę otoczenia rynkowego i prawnego sprowadzono do przywołania krajowych i unijnych dokumentów programowych i aktów prawnych (pominięto przepisy o restrukturyzacji i prywatyzacji PKP, publicznym transporcie zbiorowym, gospodarowaniu nieruchomościami, czy ochronie zabytków). Ustosunkowując się do uwag Ministra PKP SA. wyjaśniła, że w *PID* zostały przytoczone główne akty prawne, wpływające bezpośrednio lub pośrednio na proces realizacji inwestycji dworcowych, a brak przywołania wyszczególnionych aktów prawnych nie oznacza braku ich identyfikacji, bowiem każda inwestycja musi być zgodna z krajowym i wspólnotowym porządkiem prawnym.

(akta kontroli str. 446-604)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Minister przeprowadził analizę zgodności Programu z kierunkami rozwoju transportu w Polsce z uwzględnieniem otoczenia prawno-regulacyjnego na poziomie krajowym i europejskim, jednak nastąpiło to dopiero w okresie ponad dwóch miesięcy po uchwaleniu *PID* przez Zarząd Spółki.

OBSZAR

3. Monitorowanie realizacji *PID* oraz sprawowanie nadzoru nad PKP S.A. w zakresie realizacji *PID*.

Opis stanu
faktycznego

W okresie objętym kontrolą Minister przeprowadził w PKP S.A. pięć kontroli obejmujących inwestycje finansowane z budżetu państwa na podstawie umów dotacji³⁹, z których cztery, obejmujące osiem inwestycji ujętych w *PID*⁴⁰, zostały zakończone. W toku ww. kontroli stwierdzono m.in. naruszenie przepisów *ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych*⁴¹ polegające na podpisywaniu aneksów do umów zawartych w celu realizacji przebudowy dworców⁴²

³⁸ Pismo z dnia 13 grudnia 2016 r. (znak sprawy: DTK.3.4610.54.2016.ŁG.10).

³⁹ Umowa nr 2/DTK/2014 o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów budowy i przebudowy dworców kolejowych realizowanych przez Polskie Koleje Państwowe S.A. zawarta w dniu 1 lipca 2014 r. Część inwestycji dworcowych realizowanych w ramach umowy nr 2/DTK/2014 została objęta *PID*.

Umowa nr 3/DTK/2018 o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów budowy i przebudowy dworców kolejowych realizowanych przez Polskie Koleje Państwowe S.A. zawarta w dniu 12 kwietnia 2018 r.

⁴⁰ Kontrolami objęto inwestycje realizowane na dworcach: Miechów, Pruszków, Chojnów, Olsztyn Zachodni, Jawor, Kąty Wrocławskie, Smolec i Kuźnica Białostocka.

⁴¹ Dz. U. z 2019 r. poz. 1843 ze zm.

⁴² W przypadku inwestycji prowadzonych na dworcach: Chojnów, Olsztyn Zachodni i Jawor.

ze wsteczną datą obowiązywania oraz zawarciu umowy na roboty dodatkowe w zakresie przebudowy dworca bez stosowania przepisów Prawa zamówień publicznych⁴³. W wyniku kontroli Minister skierował do Międzyresortowej Komisji Orzekającej cztery zawiadomienia o ujawnionych okolicznościach wskazujących na naruszenie dyscypliny finansów publicznych. Ponadto w trakcie powyższych kontroli stwierdzono m.in.:

- wydłużenie terminu realizacji zadania spowodowane długotrwałymi uzgodnieniami w zakresie przygotowania dokumentacji projektowej dotyczącymi kolizji prac realizowanych przez PKP S.A. i PKP PLK S.A.⁴⁴ oraz opieszałością PKP S.A. z zawarciem umowy z dostawcą gazu⁴⁵;
- długotrwałe procedowanie przez PKP S.A. wniosku w sprawie aneksowania umowy dotyczącej wykonania dokumentacji projektowej⁴⁶;
- nierzetelne przygotowanie opisu przedmiotu zamówienia skutkujące wydłużeniem postępowania przetargowego, rozliczanie realizacji umów niezgodnie z jej postanowieniami⁴⁷;
- zawieranie aneksów do umów po terminie realizacji etapu lub całości zamówienia wynikającym z umowy⁴⁸;
- zawieranie aneksów do umów na roboty dodatkowe bez stosowania przepisów dotyczących udzielania zamówień publicznych⁴⁹.

W efekcie kontroli Minister skierował do PKP S.A. dziewięć wniosków pokontrolnych, których realizacja była monitorowana zarówno przez pracowników Departamentu Kontroli, jak i DTK.

Oprócz ww. kontroli DTK przeprowadził w badanym okresie 10 weryfikacji wniosków o płatność, składanych w ramach umów o dofinansowanie inwestycji ze środków budżetu państwa, dotyczących dziewięciu inwestycji dworcowych ujętych w *PID*⁵⁰.

Powyższa weryfikacja przeprowadzana była w siedzibie Spółki na podstawie wybranej próby i polegała na badaniu zgodności realizacji inwestycji z programem inwestycji, zgodności danych zawartych we wniosku o płatność ze stanem faktycznym oraz postępu w realizacji zadania. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości formułowane były wnioski i zalecenia np. dotyczące aktualizacji harmonogramów rzeczowo-finansowych, podpisywania aneksów do umów zawartych z wykonawcami oraz korekt w dokumentacji rozliczeniowej.

(akta kontroli str. 442-443, 623, 773-795, 868-934, 1088-1089)

Minister prowadził monitoring *PID* w ramach *nadzoru* nad realizacją umów⁵¹, zawartych z PKP S.A. na dofinansowanie inwestycji dworcowych ze środków budżetu państwa, obejmujących łącznie 34 dworce. Powyższy *nadzór* obejmował bieżącą weryfikację wniosków o płatność, w tym bieżące monitorowanie wykonania limitów przyznanych w ramach umów oraz weryfikację wniosków o płatność dokonywaną w siedzibie Spółki.

⁴³ W przypadku inwestycji prowadzonej na dworcu Olsztyn Zachodni. Wymieniony w przypisie 47.

⁴⁴ W przypadku inwestycji prowadzonej na dworcu Pruszków.

⁴⁵ W przypadku inwestycji prowadzonej na dworcu Miechów.

⁴⁶ W przypadku inwestycji prowadzonych na dworcach: Kąty Wrocławskie i Smolec.

⁴⁷ W przypadku inwestycji prowadzonej na dworcu Kuźnica Białostocka.

⁴⁸ W przypadku inwestycji prowadzonych na dworcach: Kąty Wrocławskie, Smolec, Olsztyn Zachodni, Jawor i Kuźnica Białostocka.

⁴⁹ W przypadku inwestycji prowadzonej na dworcu Olsztyn Zachodni.

⁵⁰ Weryfikacja dotyczyła inwestycji na dworcach: Miechów, Olsztyn Zachodni, Chojnów, Żagań, Jawor, Pruszków, Oświęcim, Kąty Wrocławskie i Kuźnica Białostocka. Raporty z weryfikacji przekazywane były do wiadomości Sekretarzowi Stanu w MI właściwemu ds. kolejnictwa, dyrektorom Departamentu Budżetu i Departamentu Prawnego oraz do PKP S.A.

⁵¹ Nr 2/DTK/2014 z 1 lipca 2014 r., a następnie umowy nr 3/DTK/2018 z 12 kwietnia 2018 r.

Organizację monitoringu obejmującego wszystkie inwestycje ujęte w *PID* Minister rozpoczął w marcu 2018 r.⁵² Natomiast system monitoringu został wdrożony od października 2018 r. Dane odnośnie realizacji *PID* Minister pozyskiwał w formie zestawień w programie MS Excel (dalej: tabel monitoringowych) sporządzanych co miesiąc przez PKP S.A.⁵³ W wyniku oceny, że asortyment pozyskiwanych danych był niewystarczający, Ministerstwo poszerzyło zakres tabel monitoringowych: od listopada 2018 r. o dane dotyczące planu przetargów, od stycznia 2019 r. o dane dotyczące planu nakładów, od października 2020 r. o plan wydatków, uzyskując stopniowo coraz pełniejszy obraz realizacji *PID*.

NIK zauważa, że próby wdrożenia monitoringu obejmującego wszystkie inwestycje ujęte w *PID* Minister podjął po półtora roku od rozpoczęcia realizacji Programu, a sam monitoring został wprowadzony dopiero po ponad dwóch latach od rozpoczęcia realizacji *PID*. Prowadzony wcześniej przez Ministra monitoring inwestycji realizowanych ze środków budżetu państwa obejmował jedynie 34 inwestycje, tj. 68% dworców ujętych w *PID*, w przypadku których do 15 października 2018 r. wszczęto postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na realizację robót budowlanych⁵⁴ i zaledwie 18,1% ze 188 dworców ujętych w *PID* w październiku 2018 r.

(akta kontroli str. 9-15, 156-423, 780-782, 787-810, 868-934, 944-1087)

Informacje zawarte w tabelach monitoringowych były analizowane w DTK. W przypadku opóźnień w realizacji planu, jego zmian, niespójności przekazanych danych, albo ich braku, pracownicy MI żądali od Spółki stosownych wyjaśnień. Wyniki analiz były przedstawiane członkowi Kierownictwa Resortu od grudnia 2018 r. w formie comiesięcznych notatek służbowych⁵⁵. W powyższych notatkach DTK przedstawiał zawiązanie realizacji *PID*, w tym liczbę dworców oddanych do użytkowania po przeprowadzonej modernizacji lub budowie dworca, liczbę dworców planowanych do oddania do użytkowania w danym roku, informacje o zmianach w *PID* (np. dotyczących wyłączenia dworców z Programu na skutek przekazania obiektów do jednostek samorządu terytorialnego), informacje o finansowaniu *PID* oraz wskazywał na zagrożenia realizacji *PID* i przedstawiał rekomendacje zmierzające do ich usunięcia.

W zakresie wydatkowania środków Unii Europejskiej monitoring inwestycji ujętych w *PID*, zgodnie z właściwością, prowadziło Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej jako Instytucja Zarządzająca Programami Operacyjnymi oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych jako Instytucja Pośrednicząca.

⁵² Po raz pierwszy od rozpoczęcia realizacji *PID* Minister wystąpił do PKP S.A. o przekazanie informacji na temat planów oraz postępów w realizacji Programu w formie tabel obejmujących wszystkie inwestycje objęte *PID* pismem z dnia 12 marca 2018 r. (znak: DTK.2.4602.3.2018.AR.2). Pierwsze zestawienia tabelaryczne dotyczące realizacji *PID* Spółka przekazywała do MI według stanu na 12 kwietnia, 30 kwietnia, 18 czerwca, 30 czerwca, 10 sierpnia oraz 17 września 2018 r. Zgodnie z wyjaśnieniami Zastępcy Dyrektora DTK (KIN.10.008.01.2021/jb20 z 15 października 2021 r.) powyższe zestawienia były pozyskiwane w zależności od potrzeb, jednak w ocenie Zastępcy Dyrektora DTK system monitoringu *PID* został wdrożony od października 2018 r.

⁵³ Zakres tabel monitoringowych, obejmował w odniesieniu do każdej inwestycji ujętej w *PID* m.in. informacje o postępowaniach prowadzonych w celu udzielenia zamówienia publicznego; zawarciu, rozpoczęciu i zakończeniu realizacji umowy z wykonawcą; dacie uzyskania pozwolenia na użytkowanie, wskazanie źródeł finansowania, szacowany koszt całkowity zadania, nakłady i wydatki poniesione na zadanie oraz informacje o zidentyfikowanych problemach w realizacji inwestycji i proponowanych rozwiązaniach.

⁵⁴ Zgodnie z danymi zawartymi w tabeli monitoringowej do 15 października 2018 r. wszczęto postępowania o udzielenie zamówienia publicznego wykonawcom robót budowlanych (lub wykonawcom projektu i robót budowlanych w systemie „Projektuj i buduj”) w odniesieniu do 50 inwestycji dworcowych ujętych w *PID*.

⁵⁵ Od 2020 r. notatki przekazywano co dwa miesiące.

W związku z informacjami przekazywanymi przez PKP S.A. o opóźnieniach w realizacji *PID*, Minister w kwietniu 2019 r.⁵⁶ wystąpił do PKP S.A. o podjęcie działań zmierzających do osiągnięcia w pełni celu *PID*. Jednym z działań podjętych przez Spółkę była aktualizacja listy dworców modernizowanych w ramach *PID* wprowadzona uchwałami Zarządu PKP S.A. nr 273 z dnia 28 maja 2019 r. oraz nr 48 z 9 lutego 2021 r., w ramach których wyłączono z *PID* dworce o nieuregulowanym stanie prawnym, przekazane do jednostek samorządu terytorialnego oraz inwestycje, przy realizacji których wystąpiły problemy z dotrzymaniem zaplanowanego terminu ich ukończenia.

W wyniku analizy informacji otrzymywanych od PKP S.A. o stanie realizacji *PID*, DTK rekomendował Spółce⁵⁷ opracowanie, wdrożenie oraz monitorowanie planu naprawczego, mającego na celu realizację *PID* do 31 grudnia 2023 r. Zarząd Spółki przyjął w dniu 17 grudnia 2019 r. „Plan działań naprawczych na rzecz zarządzania ryzykami związanymi z realizacją *PID*”⁵⁸, w którym zidentyfikowano dziewięć grup problemów, dla których wskazano działania o charakterze zaradczo-naprawczym. Nadzór nad wykonywaniem Planu działań naprawczych Minister sprawował poprzez monitoring realizacji *PID*, a także poprzez kontrole przeprowadzone w PKP S.A.

W Planie działań naprawczych Spółka przewidziała także działania MI, tj.:

- udział w przygotowaniu projektu porozumienia z PKP PLK S.A. dotyczącego współpracy przy planowaniu inwestycji dworcowych;
- udział w pracach w ramach Rady Ekspertów⁵⁹ do spraw działań mających na celu optymalizację procesu realizacji inwestycji kolejowych przy Ministerstwie Infrastruktury;
- zwrócenie się do instytucji i urzędów, których udział jest kluczowy dla wdrożenia projektów modernizacji dworców, o uzyskanie od nich szczególnego wsparcia dla prowadzonych przez PKP S.A. działań inwestycyjnych w ramach inwestycji dworcowych.

Projekt porozumienia pomiędzy PKP S.A. a PKP PLK S.A. został przygotowany bez udziału MI, gdyż żadna z powyższych spółek nie wystąpiła do Ministra o pomoc w tej sprawie. Porozumienie o współpracy przy planowaniu i realizacji inwestycji dworcowych spółki zawarły w dniu 7 lipca 2020 r.

Pracownicy MI uczestniczyli w pracach Rady Ekspertów. Na czterech spotkaniach, jakie w trybie zdalnym odbyły się w 2021 r. omawiane były istotne problemy dotyczące inwestycji kolejowych, które rozpatrywano w kontekście inwestycji PKP PLK S.A.

W sprawie wystąpienia Ministra do instytucji i urzędów o uzyskanie wsparcia dla prac prowadzonych przez PKP S.A. w ramach *PID*, DTK wystąpił do Spółki pismem z dnia 20 grudnia 2019 r. oraz pismem z dnia 5 lutego 2020 r. o przedstawienie szczegółowego zakresu wystąpienia do powyższych jednostek wraz z listą

⁵⁶ Pismo z dnia 5 kwietnia 2019 r. Informacja zawarta w notatce skierowanej do Podsekretarza Stanu w MI w sprawie realizacji inwestycji dworcowych PKP S.A. w ramach *PID* z 9 kwietnia 2019 r., znak: DTK-5.4615.12.2019.

⁵⁷ Pismem z dnia 3 grudnia 2019 r. znak: DTK-5.4615.180.2019.

⁵⁸ Dalej: „Plan działań naprawczych”.

⁵⁹ Zgodnie z wyjaśnieniami Dyrektora DTK, Rada Ekspertów to platforma współpracy podmiotów zaangażowanych funkcjonująca w celu wdrożenia rozwiązań proponowanych przez podmioty zaangażowane w procesy inwestycyjne. Rada zrzeszała przedstawicieli zarządcy infrastruktury kolejowej (np. PKP PLK S.A.), branży kolejnictwa, niezależnych ekspertów i przedstawicieli środowisk naukowych, a także przedstawicieli ministra właściwego do spraw transportu oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych (pismo z 24 sierpnia 2021 r. znak: DTK-6-0810.7.2021).

adresatów oraz wskazaniem stopnia pilności poszczególnych spraw. W odpowiedzi Prezes Zarządu PKP S.A. przekazał jedynie listę podmiotów, z którymi Spółka współpracowała w ramach realizacji *PID*, jednak bez żądanych przez MI informacji. PKP S.A. nie występowała w późniejszym terminie o wsparcie w powyższym zakresie.

Informacje o realizacji *PID* były przekazywane za pośrednictwem Departamentu *Strategii* Transportu MI⁶⁰ co kwartał od 2018 r. do Ministerstwa Rozwoju, a następnie do Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej w ramach działań związanych z monitoringiem realizacji *Strategii* na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Ponadto DST przekazywał comiesięczne informacje o stanie realizacji *PID* do Rządowego Biura Monitorowania Projektów w systemie informatycznym MonAliZa w ramach bieżącego monitoringu operacyjnego.

(akta kontroli str. 78-433, 465-471, 645-732, 759-761, 773-782, 787-832, 868-934)

W ramach poszczególnych projektów inwestycji finansowanych ze środków budżetu państwa sporządzane były przez PKP S.A. programy inwestycji, w których Spółka przeprowadzała analizę strategiczną wariantów inwestycyjnych.

Minister nie podejmował działań mających na celu modyfikację treści *PID* na etapie jego opracowania ani realizacji. Zgodnie z wyjaśnieniami Dyrektora DTK, *PID* nie jest programem rządowym, ale programem własnym spółki PKP S.A., tym samym jego uchwalenie i zmiany znajdują się w kompetencjach Zarządu i Rady Nadzorczej PKP S.A. Jednakże Minister zgłaszał uwagi do *PID* uchwalonego przez Zarząd Spółki i zatwierdzonego przez Radę Nadzorczą PKP S.A., w których informował o potrzebach w obszarze modernizacji dworców kolejowych jak i wymogów formalno-prawnych, a w szczególności w kwestii montażu finansowego programu.

(akta kontroli str. 9-15, 156-164, 444-451, 561, 466-604, 622, 780-782, 787-795, 803-810, 868-934)

Przekazanie z dniem 7 grudnia 2019 r. Ministrowi Aktywów Państwowych *nadzoru* właścicielskiego nad PKP S.A. nie wpłynęło na monitorowanie realizacji *PID*. W zakresie realizacji programów unijnych monitoring *PID* realizowało MFiPR, jako Instytucja Zarządzająca oraz CUPT, jako Instytucja Pośrednicząca. Realizacja umów dotacyjnych oraz monitoring *PID* pozostał w zakresie właściwości Ministra Infrastruktury.

(akta kontroli str. 9-15, 796-802, 868-934)

W ramach realizacji Programu, do dnia 30 czerwca 2021 r. do użytkowania zostało oddanych 37 dworców kolejowych, a na dalszych 47 dworcach prowadzone były roboty budowlane, co stanowiło odpowiednio 19,5% oraz 24,7% ze 190 dworców objętych *PID*. W tabeli monitoringowej wg stanu na koniec II kwartału 2021 r. wykazano zerowy poziom wykonania nakładów w przypadku 18 inwestycji dworcowych, w przypadku kolejnych 17 inwestycji poziom ten nie przekraczał 1%, a w następnych 63 poziom wykonania nakładów nie przekraczał 5%. Ponadto w powyższej tabeli odnośnie inwestycji włączonych do *PID* w lutym 2021 r.⁶¹ wskazano 2024 r., jako termin ich zakończenia.

Zastępca Dyrektora DTK wyjaśnił, że Departament nie jest realizatorem *PID*, zapowiedział jednak skierowanie do PKP S.A. prośby o przedstawienie propozycji działań zaradczych w zakresie przekroczenia terminu ustalonego na 2023 r.

⁶⁰ Dalej: „DST”.

⁶¹ Uchwałą Nr 48 z dnia 9 lutego 2021 r. Zarząd PKP S.A. zmienił listę modernizowanych dworców. Na zatwierdzonej liście ujęto 190 dworców, w tym 10 nowych: Ceglów, Dąbrowa Białostocka, Gašocin, Katowice – Pl. Oddziałów Młodzieży Powstańczej, Łapy, Małkinia, Oleśnica, Olawa, Stargard oraz Wołomin.

Zaznaczył ponadto, iż zgodnie z ww. tabelą do końca 2023 r. możliwe jest oddanie do użytkowania 180 ze 190 dworców objętych *PID*.

Mając na uwadze bieżącą dynamikę wzrostu cen materiałów oraz dostępność usług budowlanych, dotychczasowy poziom realizacji *PID*, w ocenie NIK, budzi wątpliwości, co do możliwości pełnej realizacji Programu w jego obecnym zakresie w założonym terminie.

(akta kontroli str. 796-810)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. W przekazanym do RBMP raporcie w systemie *MonAliZa* sporządzonym według stanu realizacji *PID* na 30 czerwca 2021 r., Minister określił realizację *PID* ogółem oraz jego zakres, harmonogram, budżet i ryzyka kolorem zielonym, oznaczającym, że harmonogram Programu jest realizowany bez opóźnień lub z mało znaczącymi opóźnieniami oraz że nie występują znaczące zagrożenia jego realizacji.

Powyższy raport był niezgodny z informacją przekazaną do MFiPR w „Karcie monitoringu strategicznego – realizacji projektu *Strategii* na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju” za II kwartał 2021 r., w której stwierdzono, że realizacja *PID* jest opóźniona, a PKP S.A. wdrożyła plan działań naprawczych *PID*.

W efekcie RBMP i MFiPR otrzymały diametralnie różne informacje o stanie realizacji *PID* na dzień 30 czerwca 2021 r.

Powyższa informacja przekazana w systemie *MonAliZa* była także sprzeczna ze stanem, wykazany w części szczegółowej raportu, gdzie kolorem zielonym oznaczono tylko 36 ze 190 inwestycji, a kolorem czerwonym, oznaczającym występowanie dużych zagrożeń w realizacji⁶², oznaczono sześć inwestycji⁶³. Ponadto powyższa informacja była niezgodna z notatką sporządzoną na podstawie tabeli monitoringowej według stanu na 30 czerwca 2021 r., w której DTK informował Sekretarza Stanu w MI o opóźnieniach w podpisywaniu umów z wykonawcami oraz opóźnieniach w oddawaniu dworców do użytkowania.

W sprawie rozbieżności ww. danych Zastępca Dyrektora DTK wyjaśnił, że informacje w obu systemach monitoringu były przedstawiane w sposób odrębny. Zakres informacji w systemie *MonAliZa* był bardziej szczegółowy i obejmował przedstawiane co miesiąc dane, dotyczące m.in. harmonogramu realizacji poszczególnych inwestycji oraz budżetu i ryzyk Programu. Natomiast w ramach monitoringu *Strategii* na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju projekty były prezentowane co kwartał w sposób ogólny, pod kątem liczby oddanych do użytkowania dworców, realizacji nakładów, podpisanych z wykonawcami umów, ogłoszonych postępowań na wybór wykonawcy robót budowlanych oraz realizowanych robót budowlanych.

(akta kontroli str. 424-433, 709-710, 717-732, 760-772, 868-934)

⁶² Zgodnie z dokumentem „Definicje i wytyczne do uzupełnienia Karty Projektu”, stosowanym w monitoringu systemu *MonAliZa*, kolor czerwony statusu projektu oznacza występowanie krytycznych problemów z zakresem projektu, nieznanymi lub niezapewnionymi budżet, brak harmonogramu lub bardzo duże opóźnienia względem harmonogramu oraz występowanie dużych zagrożeń w realizacji projektu.

⁶³ Z pozostałych obiektów dworcowych objętych *PID* 128 inwestycji, na których rozpoczęto realizację inwestycji, oznaczono kolorem niebieskim, oznaczającym brak danych. Pozostałe 20 inwestycji, w odniesieniu do których wykazano zerową realizację inwestycji, oznaczono kolorem czarnym.

Zdaniem NIK niezależnie od wykorzystywanego systemu monitoringu, Minister jest zobowiązany do przekazywania rzetelnych informacji i nie powinien dopuszczać do sytuacji, w której poszczególne podmioty otrzymują rozbieżne informacje o stanie realizacji PID.

2. W czterech spośród 14 „Kart monitoringu strategicznego – realizacji projektu Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju” ujęto nierzetelne dane – niezgodne z danymi przedstawionymi przez PKP S.A. w tabeli monitoringowej oraz danymi wskazanymi w notatce dotyczącej realizacji PID przekazanej członkowi Kierownictwa Resortu. Nierzetelne dane dotyczyły liczby dworców oddanych do użytkowania, liczby dworców, na których prowadzone były roboty budowlane oraz wartości umów dotyczących realizowanych lub zakończonych inwestycji⁶⁴.

Jak wyjaśnił Zastępca Dyrektora DTK, tabela monitoringowa stanowiła oficjalne dane przekazywane przez PKP S.A. i na ich podstawie przygotowywana była notatka służbowa do Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Oprócz oficjalnie przekazywanych przez PKP S.A. tabel monitoringowych, przy tworzeniu aktualizacji kart monitoringu strategicznego – realizacji projektu Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju oraz raportów do systemu MonAliZa, pracownicy DTK, mając na uwadze rzetelność i aktualność przekazywania danych na zewnątrz MI, kontaktowali się z pracownikami Spółki w celu pozyskania najbardziej aktualnych informacji, dlatego dane w ramach poszczególnych dokumentów mogły się różnić. Spółka, po wystąpieniu pracownika DTK, związanym z wątpliwościami co do rzetelności przedstawionych informacji, w dniu 13 lipca 2021 r. przesłała skorygowany materiał dotyczący karty monitoringu strategicznego SOR za II kwartał 2021 r.

⁶⁴ W „Karcie monitoringu strategicznego – realizacji projektu Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju” za IV kwartał 2019 r. stwierdzono, że roboty budowlane są realizowane na 31 dworcach, o łącznej szacunkowej wartości umów wynoszącej 416 mln zł. Natomiast w notatce służbowej dla Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury w zakresie realizacji PID z dnia 5 lutego 2020 r. sporządzonej wg stanu na 31 grudnia 2019 r. stwierdzono, że roboty budowlane są realizowane na 30 dworcach kolejowych, a łączna szacunkowa wartość umów na realizację powyższych robót wynosi 404 mln zł.

W „Karcie” za I kwartał 2020 r. podano, iż do końca I kwartału 2020 r. spośród 189 dworców objętych PID, do użytkowania oddano 15 dworców o łącznej wartości inwestycji 113 mln zł. Natomiast w tabeli monitoringowej wg stanu na 31 marca 2020 r. stwierdzono, że do użytkowania oddano 13 dworców o łącznej szacunkowej wartości umów wynoszącej 98.327.585 zł.

W „Karcie” za II kwartał 2020 r. podano, iż do końca II kwartału 2020 r. spośród 189 dworców objętych PID, do użytkowania oddano 18 dworców o łącznej wartości inwestycji 141,6 mln zł netto. Ponadto wskazano, że roboty budowlane realizowane były na 37 dworcach, a łączna szacunkowa wartość tych robót wynosiła 461 mln zł netto.

Natomiast w notatce służbowej dla Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury w zakresie realizacji PID z dnia 11 sierpnia 2020 r. sporządzonej wg stanu na 30 czerwca 2020 r. stwierdzono, że do użytkowania oddano 17 dworców o łącznej szacunkowej wartości inwestycji 137 mln zł. Tożsame dane zawarto w tabeli monitoringowej wg stanu na 30 czerwca 2020 r., tj. stwierdzono oddanie do użytkowania ogółem 17 dworców o łącznej wartości inwestycji wg umów 137.169.408 zł. Ponadto w ww. notatce wskazano, że roboty budowlane realizowane były na 28 dworcach, a łączna szacunkowa wartość robót wynosiła 425 mln zł netto.

W „Karcie” za II kwartał 2021 r. stwierdzono, że do końca II kwartału spośród 190 dworców ujętych w PID do użytkowania oddano 36 o łącznej wartości inwestycji 356,9 mln zł netto. Ponadto wskazano, że roboty budowlane realizowane były na 67 lokalizacjach, a łączna szacunkowa wartość robót wynosiła 588,5 mln zł netto. Natomiast według notatki sporządzonej dla Sekretarza Stanu w MI według stanu na 30 czerwca 2021 r. (brak daty sporządzenia) do użytkowania oddano 37 dworców o łącznej wartości inwestycji wynoszącej 360,7 mln zł netto, przy czym dane te były zgodne z danymi zawartymi w tabeli monitoringowej za 30 czerwca 2021 r. Ponadto w notatce służbowej stwierdzono, że roboty budowlane realizowane były na 47 dworcach kolejowych, a łączna szacunkowa wartość umów na realizację robót wynosiła 490,9 mln zł netto.

z uzasadnieniem, iż rozbieżność wynikała z omyłkowego ponownego ujęcia umów Projektuj i Buduj, które zostały już poprzednio ujęte w informacji za I kwartał 2021 r. Notatka służbowa dla Sekretarza Stanu w MI z dnia 13 sierpnia 2021 r. sporządzona została na podstawie tabeli monitoringowej z dnia 30 czerwca 2021 r. i nie uwzględniała skorygowanych informacji.

Zgodnie z przedstawioną dokumentacją MI otrzymało z PKP S.A. tabelę monitoringową według stanu na 30 czerwca 2021 r. w dniu 2 sierpnia 2021 r.⁶⁵ Natomiast „Kartę monitoringu strategicznego – realizacji *Strategii* na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju” w zakresie realizacji *PID* za II kwartał 2021 r. MI przekazało do MFiPR w dniu 30 sierpnia 2021 r. Zatem DTK miał możliwość korekty danych zawartych w „Karcie” przed jej wysłaniem do MFiPR.
(akta kontroli str. 165-423, 676-689, 709-710, 780-782, 787-795, 826, 833-865, 868-934)

OCENA CZĄSTKOWA

Minister rozpoczął próby wdrożenia monitoringu obejmującego wszystkie inwestycje objęte *PID* w marcu 2018 r., tj. po półtora roku realizacji Programu. Natomiast pełne wdrożenie monitoringu nastąpiło po ponad dwóch latach od rozpoczęcia realizacji *PID* – w październiku 2018 r. Do tego czasu Minister prowadził monitoring inwestycji ujętych w *PID* jedynie w zakresie inwestycji dworcowych objętych dofinansowaniem z budżetu państwa na podstawie umów zawartych z PKP S.A.⁶⁶ obejmując nim zaledwie 34 inwestycje, tj. 18,1% ze 188 dworców ujętych w *PID* (co stanowiło 68% z 50 dworców ujętych w *PID*, w przypadku których do 15 października 2018 r. wszczęto postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na realizację robót budowlanych).

Minister nie podejmował działań mających na celu modyfikację treści *PID*, przyjmując, iż był to *program* własny PKP S.A. Jednak Minister zgłaszał uwagi do *PID* oraz informował Spółkę o potrzebach w obszarze modernizacji dworców kolejowych jak i wymogów formalno-prawnych, a w szczególności w kwestii zapewnienia montażu finansowego Programu.

NIK pozytywnie ocenia działania Ministra podejmowane w efekcie analizy informacji przekazywanych przez PKP S.A., w tym dotyczących opóźnień w wykonaniu Programu. Na skutek rekomendacji Ministra, Zarząd Spółki w dniu 17 grudnia 2019 r. przyjął plan naprawczy *PID*, w którym zidentyfikował dziewięć grup problemów i wskazał działania o charakterze zaradczo-naprawczym. Minister nadzorował realizację planu naprawczego poprzez monitoring *PID* oraz w ramach kontroli Spółki.

Jednakże zdaniem NIK obecny poziom zaawansowania realizacji *PID* budzi wątpliwości co do możliwości terminowej realizacji Programu w jego obecnym zakresie. Po blisko 5 latach funkcjonowania Programu, a na 2,5 roku przed terminem jego zakończenia, w przypadku 98 inwestycji dworcowych, tj. 51,6% ze 190 objętych Programem, poziom nakładów na nie poniesionych nie przekroczył 5%. Na 174 dworce ujęte w *PID* od 15 października 2018 r. do 30 czerwca 2021 r. w przypadku 168 obiektów harmonogram inwestycji uległ zmianie⁶⁷, przy czym dla 160 inwestycji nastąpiło opóźnienie w planowanym terminie oddania dworca do użytkowania (maksymalnie o 1244 dni⁶⁸), a dla 6 inwestycji termin ten uległ

⁶⁵ Wraz z pismem przewodnim z dnia 29 lipca 2021 r. (znak KII02.036.1.2021/1 UNP: 2021-0349467).

⁶⁶ Nr 2/DTK/2014 z 1 lipca 2014 r. oraz nr 3/DTK/2018 z 12 kwietnia 2018 r. zawartych na dofinansowanie z budżetu państwa kosztów budowy i przebudowy dworców kolejowych realizowanych przez PKP S.A.

⁶⁷ Według analizy danych o planowanym terminie oddania do użytkowania zawartych w tabelach monitoringowych według stanu na 15 października 2018 r. oraz według stanu na 30 czerwca 2021 r.

⁶⁸ W przypadku dworca Ząbki.

przyspieszeniu (maksymalnie o 216 dni⁶⁹). Średnio termin oddania dworca o użytkowania uległ w ww. okresie opóźnieniu o 450 dni.

Nieprawidłowości stwierdzone w badanym obszarze dotyczyły też nierzetelnych danych o stanie realizacji *PID* przekazanych do RBMP w systemie MonAlizA według stanu na 30 czerwca 2021 r. oraz przekazanych do MFiPR w „Kartach monitoringu strategicznego – realizacji projektu *Strategii* na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju” za IV kwartał 2019 r., I i II kwartał 2020 r. oraz II kwartał 2021 r. Świadczy to o niewłaściwej organizacji pracy komórek Ministerstwa, która nie zapewniała rzetelnych sprawozdań Ministra o stanie realizacji *PID*.

OBSZAR

4. Nadzór nad dofinansowaniem realizacji *PID* ze środków zewnętrznych wobec PKP S.A., w szczególności z Unii Europejskiej i z budżetu państwa.

Opis stanu faktycznego

Według informacji przekazywanych Ministrowi przez PKP S.A.⁷⁰ oraz treści dokumentu *PID*, Spółka nie miała możliwości sfinansowania ze środków własnych inwestycji dworcowych objętych *PID*. Minister Infrastruktury podejmował działania w celu zabezpieczenia środków budżetu państwa na dofinansowanie realizacji 34 inwestycji dworcowych ujętych w *PID*, w formie dotacji celowej, przewidzianej w ustawie budżetowej. Ponadto Minister kierował do PKP S.A. uwagi do dokumentu *PID* w zakresie montażu finansowego oraz w trakcie realizacji *PID* żądał od Spółki informacji w zakresie źródeł finansowania inwestycji.

(akta kontroli str. 9-15, 78-100, 113-145, 272-276, 444-454, 468, 472-604, 623, 935-943)

Nadzór nad realizacją *PID* w zakresie środków europejskich realizowany był przez Ministerstwo Rozwoju, a następnie MFiPR⁷¹, jako Instytucję Zarządzającą Programami Operacyjnymi oraz CUPT, jako Instytucję Pośredniczącą. Minister Infrastruktury uczestniczył w procesie zapewnienia środków na realizację inwestycji dworcowych finansowanych ze środków UE poprzez opiniowanie składanych przez CUPT projektów budżetu oraz wniosków o przeniesienie środków w planie krajowym i wniosków o uruchomienie środków rezerwy celowej.

Ponadto Minister umożliwił PKP S.A. pozyskanie dodatkowych środków na realizację inwestycji dworcowych zawierając ze Spółką w dniu 30 grudnia 2019 r. umowę sprzedaży 42.000 akcji PKP PLK S.A. będących w posiadaniu PKP S.A. za kwotę 42.000,0 tys. zł. Zgodnie z §3 pkt 3 ww. umowy środki uzyskane ze sprzedaży akcji PKP S.A. miała wykorzystać w terminie do 30 czerwca 2022 r. na sfinansowanie wydatków w zakresie inwestycji dworców kolejowych.⁷²

(akta kontroli str. 9-15, 444-451, 714-716, 751-755, 787-810, 935-943)

Nadzór Ministra w zakresie finansowania inwestycji objętych *PID* dotyczył wydatków ze środków budżetu państwa w ramach realizacji dwóch umów zawartych

⁶⁹ W przypadku dworca Malczyce.

⁷⁰ Pismem z dnia 11 grudnia 2019 r. (znak KII01.0134.40.2019/1, UNP: 2019-0542224) PKP S.A. poinformowała Dyrektora DTK, iż „Z uwagi na zakres i specyfikę prowadzonych działań inwestycyjnych w ramach *PID*, wykraczających dalece poza bieżące remonty istniejących obiektów, nie ma obecnie możliwości realizacji tych działań siłami własnymi PKP S.A.”

⁷¹ Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej powstało na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 listopada 2019 r. w sprawie utworzenia Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej (Dz.U. poz. 2293).

⁷² Zgodnie z informacją przekazaną przez PKP S.A. pismem z dnia 17 marca 2021 r. (znak: KIF02.3112.3.2020/52), Spółka planowała przeznaczyć środki pozyskane ze zbycia akcji PKP PLK S.A. na dofinansowanie inwestycji na dworcach: Bydgoszcz Zachód, Kołobrzeg, Łowicz Główny, Olesno Śląskie, Olsztyn Główny oraz Toruń Miasto.

na dofinansowanie z budżetu państwa kosztów budowy i przebudowy dworców kolejowych realizowanych przez PKP S.A.⁷³ W okresie objętym kontrolą stwierdzono jeden przypadek konieczności zwrotu środków do budżetu państwa. W ramach weryfikacji rozliczenia końcowego inwestycji pn. „Przebudowa dworca kolejowego Strzelin” stwierdzono pobranie dotacji w nadmiernej wysokości i wyegzekwowano jej zwrot w kwocie 956,01 zł wraz z odsetkami wynoszącymi 16,00 zł.

(akta kontroli str. 9-15, 773-779, 786, 623, 803-810, 850, 935-943)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Minister sprawował bezpośredni *nadzór* nad dofinansowaniem realizacji *PID* ze środków budżetu państwa poprzez nadzorowanie wykonania umów zawartych na dofinansowanie 34 inwestycji dworcowych, a także zabezpieczał środki na realizację powyższych umów w formie dotacji celowej przewidzianej w ustawie budżetowej.

Minister uczestniczył również w procesie zapewnienia środków na realizację inwestycji dworcowych finansowanych ze środków UE poprzez opiniowanie składanych przez CUPT projektów budżetu oraz wniosków o przeniesienie środków w planie krajowym i wniosków o uruchomienie środków rezerwy celowej.

IV. Wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 *ustawy* o NIK, przedstawia następujący wniosek:

Wnioski

NIK wnosi o korektę organizacji pracy Ministerstwa, mającą zapewnić rzetelność i spójność informacji o stanie realizacji *Programu Inwestycji Dworcowych* na lata 2016-2023 przekazywanych Kierownictwu Resortu, Ministrowi Funduszy i Polityki Regionalnej oraz Rządowemu Biuru Monitorowania Projektów.

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 Prezesa NIK. *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.

⁷³ Umowy: nr 2/DTK/2014 z 1 lipca 2014 r. oraz nr 3/DTK/2018 z 12 kwietnia 2018 r.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 *ustawy* o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 14 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Warszawa, 15 listopada 2021 r.

Prezes
Najwyższa Izba Kontroli
Marian Banaś

.....//.....
podpis

Zmian w wystąpieniu pokontrolnym dokonał:
p.o. Dyrektor Departamentu Infrastruktury
Marek Maj

p.o. DYREKTORA
Departamentu Infrastruktury

Marek Maj

