



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Infrastruktury

KIN.410.008.03.2021

Pan Krzysztof Mamiński
Prezes Zarządu
Polskie Koleje Państwowe SA
Al. Jerozolimskie 142 A
02-305 Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/21/029 Realizacja programu inwestycji dworcowych

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Polskie Koleje Państwowe SA – Zespół Realizacji Inwestycji; od 1 lipca 2021 r. Zespół Projektowy Rejon Gdańsk ul. Dyrekcyjna 2-4, 80-958 Gdańsk (dalej: PKP SA lub Inwestor)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Krzysztof Mamiński, Prezes Zarządu od 3 marca 2017 r. ¹
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Przekazanie nadzoru nad realizacją wybranych inwestycji dworcowych.2. Zgodność dokumentacji projektowej z założeniami programu inwestycji dworcowych.3. Efektywność sprawowania nadzoru nad realizacją robót oraz rozliczeniem inwestycji.4. Zgodność postępu inwestycji z harmonogramem robót oraz projektem budowlanym5. Efektywność realizacji zadania inwestycyjnego. Zakres przedmiotowy kontroli obejmował inwestycje dworcowe Gdańsk Główny i Tczew.
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2016 r. do dnia zakończenia kontroli w 2021 r., z uwzględnieniem dokumentów sprzed tego okresu, mających wpływ na ocenę podejmowanych w nim działań.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ²
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontrolerzy	Iwona Zubrzycka-Wasil, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KIN/47/2021 z dnia 2 lipca 2021 r. Rafał Dmochowski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KIN/48/2021 z dnia 2 lipca 2021 r. Maria Rainczuk, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KIN/49/2021 z dnia 2 lipca 2021 r. (akta kontroli str.1-2, 1555-1558)

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA	PKP SA sprawowała nadzór nad realizacją inwestycji dworcowych w Tczewie i Gdańsku Głównym za pośrednictwem firm zewnętrznych. Dokumentacja projektowa przebudów dworców w Tczewie i Gdańsku Głównym spełniała założenia Programu Inwestycji Dworcowych oraz część wymagań TSI
---------------------	--

¹ W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił Mirosław Pawłowski (od 14 grudnia 2015 do 2 marca 2017 r.)

² Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, dalej: ustawa o NIK.

³ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

PRM⁴ jednak z powodu błędów i braków wymagała licznych zmian i uzupełnień w trybie nadzorów autorskich. Część elementów infrastruktury dworca w Tczewie została wykonana niezgodnie z projektem, przepisami TSI PRM oraz warunkami technicznymi dla budynków⁵, przez co nie w pełni zrealizowano jedno z głównych założeń PID, którymi były m.in. poprawa komfortu, standardu obsługi i bezpieczeństwa podróżnych oraz dostosowanie dworców do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.

Mimo oddania do użytku dworca w Tczewie w sierpniu 2021 r. inwestor do dnia 22 października 2021 r., tj. do dnia zakończenia kontroli nie uzyskał certyfikatu zgodności dokumentacji projektowej z TSI PRM. Jednym z powodów był niewłaściwy nadzór nad realizacją umowy, wynikający m.in. z nierównomiernego podziału zadań pomiędzy dyrektorów projektów oraz zbyt dużej liczby nadzorowanych projektów.

Uzasadnienie
oceny ogólnej

Do lipca 2021 r., tj. do czasu wprowadzenia zmian organizacyjnych w PKP SA nie zoptymalizowano podziału zadań pomiędzy dyrektorów projektów ani nie zapewniono dyrektorom projektów odpowiedniego wsparcia asystentów, chociaż na konieczność wprowadzenia powyższych zmian wskazano w przyjętym w grudniu 2019 r. *Planie działań naprawczych na rzecz zarządzania ryzykami związanymi z realizacją Programu Inwestycji Dworcowych*, z terminem realizacji w pierwszym kwartale 2020 r.

Inwestycje dworcowe w Tczewie i Gdańsku Głównym nie zostały zrealizowane w zaplanowanych terminach. Do dnia zakończenia kontroli na dworcu w Tczewie funkcjonowały jedynie kasy biletowe, a usługi i sprzedaż nie były świadczone w żadnym z 12 powstałych tam lokali komercyjnych o łącznej powierzchni 698 m².

Na dworcu w Tczewie nie zastosowano niektórych rozwiązań przewidzianych w TSI PRM, w tym nie zapewniono osobom z niepełnosprawnością informacji o rozkładzie pociągów na wysokości do 160 cm, a panel przyzywowy w windzie był zlokalizowany w sposób utrudniający korzystanie osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich. Na zmodernizowanym dworcu w Tczewie nie zapewniono też pełnej funkcjonalności wszystkich elementów infrastruktury dworcowej, w tym nie działała jedna z kamer monitoringu.

Wprawdzie dworzec w Tczewie w trakcie przebudowy w ramach Programu Inwestycji Dworcowych został wyposażony w urządzenia systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, ale system ten nie był w pełni funkcjonalny, przez co nie zapewniał pasażerom wizualnej informacji dynamicznej o opóźnieniach pociągów i zmianie peronu, z którego odjeżdża dany pociąg. Informacje te podawane były w formie dźwiękowej, co utrudniało ich przyswojenie przez osoby z ograniczeniami zmysłu słuchu.

⁴ 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, dalej: TSI PRM Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 356, str. 110 ze zm.

⁵ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2019 r. poz. 1065 ze zm.)

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe⁶ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Przekazanie nadzoru nad realizacją wybranych inwestycji do Zespołu Realizacji Inwestycji w Gdańsku

Opis stanu faktycznego

Założenia programu modernizacji dworców określono w Programie Inwestycji Dworcowych⁷ na lata 2016-2023 (dalej: PID), który został przyjęty uchwałą Zarządu PKP SA⁸ i zatwierdzony uchwałą Rady Nadzorczej PKP SA⁹. Celami programu były m.in. optymalizacja kosztów eksploatacji dworców, poprawa komfortu, standardu obsługi i bezpieczeństwa podróżnych oraz dostosowanie dworców do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.

(akta kontroli str 34-57; 2545-2647)

Zarząd PKP SA powierzył członkowi zarządu ds. inwestycji nadzór nad wykonaniem PID, a komórkom organizacyjnym, tj. Biurom: Inwestycji, Zakupów i Prawnemu realizację programu w zakresie przygotowania i uzgodnień warunków umów. Zespół Realizacji Inwestycji PKP SA Rejon Gdańsk (dalej: ZRI) realizował w ramach PID 25 inwestycji dworcowych¹⁰. Kontrolą objęto realizację zakończonej modernizacji dworca regionalnego w Tczewie oraz będącego w trakcie przebudowy zabytkowego dworca Gdańsk Główny o kategorii premium¹¹. Przebudowa dworca Gdańsk Główny obejmowała budowę tunelu podziemnego i nowy układ zagospodarowania terenu wokół dworca, położonego na terenie siedliska archeologicznego.

W ZRI Rejon Gdańsk¹² sprawowanie nadzoru autorskiego nad zadaniami wskazanymi przez Dyrektora Biura Inwestycji, nadzór nad procesem inwestycyjnym i przeprowadzanie kontroli realizowanych robót powierzono dyrektorom projektów. W okresie objętym kontrolą (do 15 lipca 2021 r.) w ZRI w Gdańsku zatrudnionych było trzech dyrektorów projektów nadzorujących przebudowy 25 dworców, którzy posiadali wykształcenie i doświadczenie adekwatne do wykonywanych zadań. Od 15 lipca 2021 r. w ZRI w Gdańsku zatrudniono czwartego dyrektora projektów, któremu przekazano nadzór nad sześcioma inwestycjami.

(akta kontroli str 1167, 1211; 1843; 2706-2710)

Dyrektorzy projektów PKP SA sprawowali bezpośredni nadzór nad inwestycjami w Tczewie i Gdańsku Głównym m.in. poprzez udział w cotygodniowych radach budowy z przedstawicielami inżyniera kontraktu oraz kierownikami budowy i kierownikami robót w poszczególnych branżach budowlanych. Podczas realizacji inwestycji dworcowych PKP SA powierzyła nadzór nad procesem inwestycyjnym i pełnienie funkcji inspektora nadzoru inwestorskiego firmom zewnętrznym

⁶ 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.

⁷ Program Realizacji Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023

⁸ Uchwała Zarządu PKP SA nr 408 z dnia 27 września 2016 r. w sprawie przyjęcia Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023.

⁹ Uchwała Rady Nadzorczej PKP SA nr 1257/199/VI z 30 września 2016 r. w sprawie przyjęcia Programu Inwestycji Dworcowych na l.2016-2023; uchwała nr 409 w z 27 września 2016 r. w sprawie listy rankingowej grup projektowych oraz zgody na rozpoczęcie działań przy realizacji pięciu grup projektowych.

¹⁰ W pierwszej wersji PID realizowanej przez ZRI Rejon Gdańsk było 26 dworców, ale wyłączono dworzec Miawa Miasto, który został przebudowany z innych środków. Zmiany PID: Uchwały Zarządu PKP SA: nr 492 z dnia 14 listopada 2017 r., nr 273 z dnia 28 maja 2019 r., nr 48 z dnia 9 lutego 2021 r.

¹¹ Wymogi określone w Kategoryzacji dworców 2015 Koszyk usług minimum Program użytkowy dla poszczególnych kategorii dworców.

¹² Od 1 lipca 2021 r. Zespół Realizacji Inwestycji w Gdańsku zmienił nazwę na Zespół Projektowy Gdańsk na podstawie decyzji nr 11 Prezesa Zarządu PKP SA w sprawie ustalenia wewnętrznej struktury organizacyjnej komórek organizacyjnych PKP SA.

wybranych w przetargu nieograniczonym oraz udzieliła z wolnej ręki zamówienia na usługę nadzoru branży architektonicznej przy przebudowie dworca Gdańsk Główny.

Zespół Realizacji Inwestycji PKP SA w Gdańsku otrzymał zatwierdzone dokumentację inwestycji dworcowych, w tym umowy o wykonanie dokumentacji projektowej i nadzory autorskie, usługi inżyniera kontraktu oraz wykonawstwo robót budowlanych w terminach umożliwiających realizację inwestycji zgodnie z harmonogramami.

Stwierdzona
nieprawidłowość

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Zarząd PKP SA nie zrealizował w pełni przyjętego w grudniu 2019 r. *Planu działań naprawczych na rzecz zarządzania ryzykami związanymi z realizacją Programu Inwestycji Dworcowych*¹³:

- a. w zakresie równomiernego podziału zadań pomiędzy dyrektorów projektu, czego skutkiem było¹⁴:
 - zarządzanie przez pierwszego dyrektora projektu dwunastoma inwestycjami dworcowymi, z których jedna była na etapie robót budowlanych, druga przed rozpoczęciem robót, dziesięć w fazie projektowania,
 - zarządzanie przez drugiego dyrektora projektu ośmioma projektami, wśród których cztery oczekiwały na realizację robót, na trzech zakończono przebudowy i trwały procesy certyfikacji TSI PRM, jeden był na etapie przygotowania programu funkcjonalno-użytkowego,
 - zarządzanie przez trzeciego dyrektora projektu pięcioma inwestycjami, wśród których jedna była na etapie procedowania etapu robót, jedna zakończona, trzy w trakcie robót, w tym dworzec premium,

pomimo że w protokole Biura Inwestycji z narady koordynacyjnej z dnia 9 marca 2020 r. wskazano, że z uwagi na największe zaabsorbowanie na etapie robót budowlanych jeden dyrektor może obsługiwać maksymalnie cztery projekty, przy czym dworce premium wymagają większego zaangażowania dyrektorów projektów. Tym samym każdy z trzech dyrektorów projektów w ZRI w Gdańsku nadzorował realizację powyżej czterech inwestycji, tj.: 12, 8 i 5 dworców, na różnych etapach realizacji i o różnej wartości umów, uzależnionej m.in. od kategorii dworca, wielkości miasta, obsługiwanego ruchu (kraj/zagranica), zakresu planowanych prac, charakteru dworca, przepustowości, liczby użytkowników, lokalizacji, zakresu modernizacji. Czwartego dyrektora projektów nadzorującego inwestycje zatrudniono dopiero od 15 lipca 2021 r.

(akta kontroli str 112; 145; 1249-1252; 2044; 3078)

- b. w zakresie zwiększenia nadzoru nad wykonywaniem prac projektowych, czego skutkiem było nieutworzenie w okresie 17 miesięcy zespołów projektowych¹⁵, pomimo że w *Planie działań naprawczych* wskazano działania, które miały polegać m.in. na optymalizacji prowadzenia zadań przez Biuro Inwestycji, a w harmonogramie wdrażania planu działań

¹³ Przez Zarząd PKP SA na posiedzeniu w dniu 17 grudnia 2019 r.

¹⁴ Według stanu na koniec czerwca 2021 r.

¹⁵ Za problemy zagrażające terminowości realizacji PID uznano brak wsparcia dla dyrektorów projektów ze strony Dyrektora Biura; brak odpowiedniego systemu motywowania i nagradzania pracowników; ograniczenie decyzyjności i rozmycie odpowiedzialności dyrektorów projektów; brak należytego nadzoru nad procesami inwestycyjnymi; nierównomierny podział zadań pomiędzy poszczególnych dyrektorów projektu, brak wsparcia tj. personelu pomocniczego.

naprawczych wskazano datę utworzenia docelowych zespołów projektowych: pierwszy kwartał 2020 r. Do nadzoru nad dworcem premium dyrektor projektu od roku 2020 miał wsparcie w zakresie nadzoru autorskiego branży architektonicznej dodatkowego dyrektora projektu, które okazało się niewystarczające i w grudniu 2020 r. zawarto dodatkową umowę na nadzór autorski branży architektonicznej z Voessing. Specjalistę w Zespole Realizacji Inwestycji w Gdańsku w celu wsparcia dwóch dyrektorów projektów zatrudniono dopiero od stycznia 2021 r. W ramach zmiany struktury Biura Inwestycji od 1 lipca 2021 r. utworzono Zespoły Projektowe, które zastąpiły dotychczasowe Zespoły Realizacji Inwestycji¹⁶.

- c. w zakresie systemu motywowania i nagradzania pracowników, czego skutkiem było niewdrożenie w ciągu 17 miesięcy Regulaminu premiowania i nagradzania pracowników określającego zasady przyznania i wypłaty kwartalnej premii motywacyjnej oraz nagród uznaniowych, pomimo że w *Planie działań naprawczych* za problemy zagrażające terminowości uznano brak odpowiedniego systemu motywowania i nagradzania pracowników. Regulamin taki wprowadzono 1 lipca 2021 r. W piśmie z 7 października 2021 r.¹⁷ poinformowano NIK, że kierownictwo Biura Inwestycji nadal pracowało nad metodyką premiowania dyrektorów projektu *by ustalić odpowiedzialność za pracę samodzielną i wpływ niezależnych czynników na efekt końcowy oraz że z racji pandemii generalnie spadła wydajność pracowników co miało wpływ na realizację zadań i wyniki roczne spółki.*

Dyrektor projektu wyjaśnił, w zakresie realizacji planu działań naprawczych dotyczących motywowania i premiowania, że Biuro Spraw Pracowniczych PKP SA nie otrzymało *Planu działań naprawczych na rzecz zarządzania ryzykami związanymi z realizacją Programu Inwestycji Dworcowych* do wiadomości ani do realizacji i nie mogło odnieść się do jego zaleceń.

W ocenie NIK nieprzekazanie do realizacji *Planu działań naprawczych* jednostkom organizacyjnym oraz wprowadzenie zmian organizacyjnych dopiero po upływie 1,5 roku od zatwierdzenia w grudniu 2019 r. *Planu działań naprawczych*, przyjętego m.in. w celu uniknięcia zagrożenia nieterminowej realizacji PID było działaniem nierzetelnym.

(akta kontroli str. 1211;1249; 2030; 2706-2710; 3051-3054)

OCENA CZĄSTKOWA

Zarząd PKP SA wprawdzie przeprowadził okresową ocenę realizacji *Programu Inwestycji Dworcowych*, ale nie wdrożył do realizacji działań naprawczych wypracowanych w jej rezultacie, co było działaniem nierzetelnym wskazującym na brak konsekwentnego zarządzania procesem inwestycyjnym i pracownikami.

W szczególności Dyrektor Biura Inwestycji powierzył dyrektorom projektów w ZRI w Gdańsku nadzór nad realizacją odpowiednio 12, 8 i 5 inwestycji dworcowych w okresie objętym kontrolą, mimo, że liczba nadzorowanych przez jednego dyrektora projektów zalecana w celu zapewnienia optymalnego przebiegu inwestycji w trakcie prac budowlanych wynosiła cztery. Ponadto nie utworzono zespołów zadaniowych w założonym terminie ani nie opracowano finalnych zasad motywowania i nagradzania dyrektorów projektów nadzorujących realizację inwestycji dworcowych PKP SA.

¹⁶ Decyzja nr 11 Prezesa Zarządu PKP SA w sprawie zmiany decyzji nr 1 Zarządu PKP SA z 30 stycznia 2020 r. w sprawie ustalenia wewnętrznej struktury organizacyjnej w PKP SA

¹⁷ KII03d.0910.1.2.2021/44 znak UNP 201-0462695

2. Zgodność dokumentacji projektowej z założeniami PID i wymaganiami prawa budowlanego

Opis stanu faktycznego

Dokumentacja projektów inwestycyjnych dworców Gdańsk Główny i Tczew została zweryfikowana i pozytywnie zaopiniowana przez pracowników Wydziału Projektowego Biura Inwestycji i Wydziału Przygotowania Inwestycji Biura Funduszy centrali PKP SA oraz Zespołu Realizacji Inwestycji w Gdańsku. Projekty branżowe zostały zweryfikowane w formie kolejnych rewizji branżowych¹⁸ oraz przez Biuro Bezpieczeństwa, Oddział Gospodarowania Nieruchomościami i Biuro Informatyki. Przekazanie przez wykonawcę dokumentacji projektowej do Zespołu Realizacji Inwestycji w Gdańsku potwierdzono w protokołach odbioru, w których wskazywano m.in. dokonanie zmian i uzupełnień w celu uzyskania projektu zgodnego z umową.

(akta kontroli str 1168-1170; 1262-1267)

Wykonanie dokumentacji przebudowy dworca Gdańsk Główny oraz sprawowanie nadzoru autorskiego do zakończenia robót budowlanych powierzono konsorcjum Pion Voessing umową z 2 lipca 2015 r.¹⁹ za wynagrodzeniem 1 205 400 zł²⁰. Projekty wykonawcze architektury oraz zagospodarowania terenu miał opracować Zespół ds. Projektowania Departamentu Inwestycji PKP SA²¹. Okres realizacji dokumentacji projektowej wydłużył się o 32 miesiące w stosunku do pierwotnych założeń. Do umowy podstawowej zawarto pięć aneksów²² w celu wydłużenia czasu realizacji zamówienia, bez zmiany wynagrodzenia. Powodami wydłużenia terminów realizacji dokumentacji były długotrwałe uzgodnienia z zarządcą linii kolejowych, brak uzgodnienia projektu z konserwatorem zabytków po zmianie właściwości organów konserwatorskich w Gdańsku²³, brak porozumienia z Gdańską Infrastrukturą Wodociągowo-Kanalizacyjną co do przebudowy instalacji wodno-kanalizacyjnej oraz brak uzgodnień z ENERGA Operator.

Ponadto 14 maja 2016 r. PKP SA udzieliła konsorcjum Pion Voessing zamówienia uzupełniającego z wolnej ręki (umowa²⁴ o wartości 67 527 zł) którym zwiększono zakres opracowania projektów budowlanych i wykonawczych branż konstrukcyjnej, instalacyjnej²⁵ oraz drogowej i mostowej (za wyjątkiem branży architektonicznej) w związku z rozszerzeniem zakresu inwestycji o część placu przydworcowego w zakresie jego zagospodarowania. Do umowy uzupełniającej zawarto trzy aneksy²⁶ w celu wydłużenia czasu na ukończenie, bez zmiany wynagrodzenia, z analogicznych powodów, jak do umowy głównej.

Zasadniczym powodem opóźnienia realizacji dokumentacji projektowej w tym uzyskania pozwolenia konserwatora na prowadzenie robót budowlanych przy obiektach zabytkowych dworca Gdańsk Główny były długotrwałe uzgodnienia projektu z konserwatorem zabytków. Projekt przebudowy dworca PKP SA od 2012 r. uzgadniała z Pomorskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków. Jego

¹⁸ Tj.: teletechnicznych, elektrycznych, sanitarnych, budowlanych konstrukcyjnych.

¹⁹ Nr KPDA.01.21.103.2015.AS/23.; z pierwotnym terminem realizacji zamówienia do 28 tygodni od daty zawarcia, tj. do stycznia 2016 r.

²⁰ 70% tj. 843 780 tys za dokumentację projektową; 30% tj. 361 620 tys za nadzory autorskie.

²¹ Zespół ds. Projektowania Departamentu Inwestycji został rozwiązany w 2017 r.

²² Aneks nr 1 z 20 stycznia 2016 r. (nowy termin 31 marca 2016 r.), aneks nr 2 z 28 kwietnia 2016 r. (25 sierpnia 2016 r.), aneks nr 3 z 28 lipca 2016 r. (31 października 2016 r.), aneks nr 4 z 10 lutego 2017 r. (15 marca 2017 r.), aneks nr 5 z 5 lutego 2018 r. (29 maja 2017 r.)

²³ Uchwała nr XIII/339/15 Rady Miasta Gdańsk z 27 sierpnia 2015 r. w sprawie przejścia przez gminę Miasta Gdańsk niektórych zadań i kompetencji z zakresu właściwości Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

²⁴ Znak KPDA01.21.63.2016.MS/8.

²⁵ Sanitarnej, HVAC, elektrycznej i teletechnicznej.

²⁶ Aneks nr 1 z 28 lipca 2016 r. (do 31 października 2016 r.); aneks z 10 lutego 2017 r. (15 marca 2017 r.); aneks nr 3 z 5 lutego 2018 r. (29 maja 2017 r.).

kompetencje od sierpnia 2015 r. przejął Miejski Konserwator Zabytków, jednak, sprawy uzgodnienia projektu przebudowy, wydania decyzji o pozwoleniu na wykonywanie prac budowlanych, wydania zaleceń konserwatora określających sposób korzystania z zabytku, jego zabezpieczenia i wykonania prac konserwatorskich, a także zakres dopuszczalnych zmian, które mogą być wprowadzone w zabytkowym dworcu Gdańsk Główny zostały zwrócone do rozpatrzenia przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, z uwagi na złożoność projektu i stan zaawansowania prac (za zgodą obydwu organów).

W protokole odbioru etapu II dokumentacji²⁷ z dnia 20 września 2016 r., obejmującej: budynek dworca, zagospodarowanie terenu, dworzec tymczasowy, zamawiający zaznaczył, że niezbędne jest wskazanie szczegółowych rozwiązań projektowych dotyczących przyłączenia projektowanego systemu informacji dynamicznej, zegarowej i nagłaśniającej na dworcu do nowoprojektowanego systemem PKP PLK SA na peronach. Dokumentację projektową przebudowy dworca Gdańsk Główny odebrano ostatecznie bez uwag protokołami odbioru etapu III tj. projektu wykonawczego, przedmiarów robót, kosztorysu inwestorskiego i specyfikacji technicznych z dniem 23 sierpnia 2017 r. (po wcześniejszych odmowach odbioru²⁸ i odbiorach z uwagami²⁹).

(akta kontroli str 1188; 2054)

Za 53 dni opóźnienia w realizacji umów o wykonanie dokumentacji projektowej PKP SA zgodnie z ich postanowieniami naliczyła wykonawcy kary: w ramach umowy głównej za okres od 29 maja do 21 lipca 2017 r. w wysokości 223 601,7 zł, oraz za ten sam okres zwłoki w realizacji umowy uzupełniającej w wysokości 12 526,02 zł. Kary zostały potrącone wykonawcy z kolejnych faktur.

Lider konsorcjum Pion wystąpił w lutym 2021 r.³⁰ do sądu rejonowego z roszczeniem przeciwko PKP SA o zwrot kwoty odpowiadającej należnemu wykonaniu umowy z odsetkami za opóźnienia w płatnościach. W ocenie PKP SA pozew był bezpodstawny w uwagi na nienależyte wykonanie umowy, w tym w zakresie rękojmi oraz liczne wady w dokumentacji nie usunięte w terminie. Zabezpieczenie należytego wykonania umowy w zakresie rękojmi zostało zwrócone wykonawcy 5 marca 2021 r. po uznaniu, że konsorcjant, tj. Voessing usunął wady dokumentacji. PKP SA zatrzymała zabezpieczenie należytego wykonania umowy w zakresie nadzorów autorskich. W dniu zakończenia kontroli sprawa sądowa była w toku.

(akta kontroli str 1193, 2712-2713; 2808; 3069-3073)

Dokumentacja projektowa przebudowy dworca Gdańsk Główny została zweryfikowana przez pracowników Wydziału Projektowania Biura Inwestycji pod kątem występowania nazw własnych, w efekcie czego sporządzono erratę do dokumentacji, w której określono parametry równoważności dla przypadków, w których zamawiający w SIWZ odniósł się do znaków towarowych, typów urządzeń, materiałów i nazw własnych producentów w celu doprecyzowania, że zamawiający dopuszcza zastosowanie materiałów, urządzeń i systemów dowolnego producenta równorzędnych technicznie, pod warunkiem zachowania standardu jakościowego.

W marcu 2019 r. Konsorcjum Pion Voessing pozwało³¹ PKP SA o zapłatę dodatkowego wynagrodzenia za usunięcie przez projektantów wszystkich nazw

²⁷ Znak KPDA/2-015/WNP-002328 etap II projekt budowlany przebudowy dworca Gdańsk Główny.

²⁸ 13 kwietnia 2017 r., 14 czerwca 2017 r., 17 lipca 2017 r.

²⁹ 21 lipca 2017 r., 02 sierpnia 2017 r.

³⁰ 19 lutego 2021 r.

³¹ W dniu 20 marca 2019 r., pozew do Sądu Rej. W Warszawie.

własnych użytych w dokumentacji projektowej. Zdaniem PKP roszczenie jest bezpodstawne, sprawa sądowa była w toku w dniu zakończenia kontroli.

Po zweryfikowaniu dokumentacji przebudowy dworca Gdańsk Główny inżynier kontraktu, konsorcjum Multiconsult Ekocentrum, wskazał uchybienia, które mogły powodować problemy podczas prac budowlanych oraz uniemożliwić odbiór obiektu, jeśli na etapie robót nie zostałyby wprowadzone zmiany w trybie nadzorów autorskich. Uchybienia te uniemożliwiły poświadczenie przez inżyniera kontraktu zgodności wielobranżowej dokumentacji projektowej z obowiązującymi przepisami i normami technicznymi. Zalecenia inżyniera kontraktu były realizowane na bieżąco w trakcie robót przez projektantów dokumentacji w ramach nadzoru autorskiego.

(akta kontroli str 2529-2531; 2712)

Projekt przebudowy dworca w Tczewie opracowało przedsiębiorstwo organizacji inwestycji Allplan Sp. z o.o. wybrane w przetargu nieograniczonym na opracowanie dokumentacji przedprojektowej, okołoprojektowej oraz projektów budowlanych i wykonawczych branżowych³² oraz prowadzenie nadzoru autorskiego nad realizacją robót budowlanych na dworcu w Tczewie. W umowie³³ zawartej 21 sierpnia 2017 r. określono, że nadzory autorskie będą wykonywane od momentu przekazania wykonawcy robót budowlanych placu budowy do zakończenia budowy i uzyskania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie obiektu, za wynagrodzeniem 446 490 tys zł, w tym 70% tj. 312 543 zł za opracowanie dokumentacji projektowej i 30% tj. 133 947 zł za prowadzenie nadzoru autorskiego.

PKP SA na wykonawcę projektu przebudowy dworca w Tczewie, Spółkę Allplan w Bydgoszczy nałożyła dwie kary umowne: za przekroczenie o 104 dni terminu przekazania do inwestora ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę w wysokości 32 504 zł i drugą karę w wysokości 10 001,38 zł za opóźnienie o 32 dni terminu przygotowania etapu II dokumentacji – projektu budowlanego. Kary naliczone w wysokości zgodnej z umową zostały potrącone z kolejnych faktur.

(akta kontroli str 1212)

Dokumentację projektową przebudowy dworca w Tczewie zweryfikował Wydział Projektowania Biura Inwestycji oraz inżynier kontraktu. Dokumentacja była weryfikowana również w trakcie robót budowlanych, po ujawnieniu niemożliwych do przewidzenia na etapie projektu kolizji, które były usuwane w trybie nadzorów autorskich przez biuro projektowe.

(akta kontroli str 2529-2530)

Przed rozpoczęciem przebudów dworców Gdańsk Główny i Tczew PKP SA uzyskała wymagane decyzje³⁴ o zatwierdzeniu projektu budowlanego i udzieleniu pozwolenia na budowę.

(akta kontroli str. 1570-1573, 1816-1820)

W trakcie realizacji robót budowlanych, do dokumentacji projektowych inwestycji w Tczewie i Gdańsku Głównym były wprowadzane zmiany w trybie nadzoru autorskiego projektantów, które nie wymagały uzyskania zmian decyzji o pozwoleniu na budowę. Zmiany wprowadzone w celu usunięcia kolizji, doprecyzowań bądź uzupełnień braków projektów zostały wskazane w protokołach konieczności i zatwierdzone przez inżyniera kontraktu i inspektorów nadzoru autorskiego

³² Branży architektonicznej, konstrukcyjnej, instalacyjnej.

³³ Umowa KIZ 02.022.ZU.25230.2017.

³⁴ Odpowiednio: decyzja Wojewody Pomorskiego nr 17z/2017/SJ z dnia 23 lutego 2017 r. oraz decyzja Wojewody Pomorskiego nr 65z/2018/EK z dnia 12 października 2018 r.

odpowiednich branż. Zmiany dotyczące dworca Gdańsk Główny zostały uzgodnione i zaaprobowane przez konserwatora zabytków.

W trakcie robót budowlanych w Tczewie opracowano 116 kart nadzoru autorskiego. Inżynier kontraktu oraz wykonawca robót informowali zamawiającego w protokołach z rad budowy (narad koordynacyjnych) o realnym zagrożeniu terminowego ukończenia inwestycji z powodu opieszałości projektanta w udzielaniu odpowiedzi na wnioski o rozwiązanie zagadnień projektowych. Inżynier kontraktu wnioskował do zamawiającego o podjęcie działań w celu wyegzekwowania od projektanta skutecznego sprawowania nadzoru autorskiego. Dyrektor projektu wyjaśnił, że nie naliczono kar za nienależyte sprawowanie nadzoru autorskiego, zamiast tego podejmowano rozmowy z projektantem, po których projektant wykonywał żądane poprawki.

(akta kontroli str 1073-1156; 3051-3054)

W dokumentacji projektowej przebudowy dworca kolejowego Gdańsk Główny przekazanej wykonawcy robót budowlanych odnotowano 165 kolizji stwierdzonych w trakcie budowy wskutek odkrycia stanu istniejącego oraz 375 błędów projektowych wychwyconych na etapie budowy. Błędy wynikały z braku koordynacji międzybranżowej na etapie projektu, niewystarczającej szczegółowości opracowań, przyjęcia w projektach rozwiązań niezgodnych ze sztuką budowlaną. Za koordynację całości prac projektowych oraz spójność dokumentacji we wszystkich branżach odpowiadał według § 5 ust 5 umowy z 2 lipca 2015 r. projektant, tj. konsorcjum Pion Voessing. Część architektoniczną i projekt konserwatorski dokumentacji projektowej wykonało Biuro Projektowe PKP SA, które zostało rozwiązane w 2017 r. Dokumentacja projektowa była weryfikowana na cotygodniowych radach budowy, a błędy i braki zgłaszane przez wykonawcę robót budowlanych rozpatrywano w uzgodnieniu z wydziałem Projektów Biura Inwestycji PKP SA. Dyrektor projektu wyjaśnił, że na etapie opracowania projektu PKP SA podjęła decyzję o konieczności uszczegółowienia projektu konserwatorskiego w trakcie robót budowlanych.

(akta kontroli str. 87; 1194; 2537-2538; 3051-3054; 3069-3073)

Wartość przedmiotu zamówienia na wykonanie przebudowy dworca Gdańsk Główny oszacowana³⁵ na podstawie kosztorysu inwestorskiego, tj. 70 639 431,84 zł była niższa niż cena najkorzystniejszej oferty, która wyniosła 119 982 115,22 zł, co spowodowało unieważnienie pierwszego postępowania w lipcu 2018 r. Przetarg został ponownie ogłoszony w grudniu 2018 r.³⁶, a generalnym wykonawcą przebudowy został w sierpniu 2019 r.³⁷ Mostostal Warszawa SA za kwotę 99 608 292,90 zł. Pierwotny termin realizacji inwestycji określono na grudzień 2021 r. Z powodu konieczności wykonania prac naprawczych po ujawnieniu złego stanu technicznego głównej konstrukcji budynku, po rozbiórkach elementów zadbudowy oraz tąpnięciu i osiadaniu narożnika budynku podczas budowy tunelu, do umowy zawarto aneks w celu wydłużenia czasu na ukończenie inwestycji do października 2022 r. W październiku 2021 r. przygotowywany był kolejny aneks do umowy i obejmował roboty dodatkowe – jak poinformował dyrektor projektu – wstępnie uzgodnione z inżynierem kontraktu, natomiast nie było planowane dalsze wydłużenie czasu na ukończenie inwestycji. Do dnia zakończenia kontroli aneks nie został podpisany.

(akta kontroli str 187; 358; 1196; 1583; 2048; 3069-3073)

³⁵ W dniu 7 listopada 2018 r. wg wniosku WNP 009417 kwota 83 385 328,48 zł.

³⁶ Po przyjęciu przez Zarząd uchwały w sprawie zwiększenia wartości zamówienia nr 541 z 13 listopada 2018 r.

³⁷ Umowa z 27 sierpnia 2019 r. nr KII03d.022.UR.20046.2018.

Wykonanie robót budowlanych na dworcu w Tczewie³⁸ za kwotę 17 389 701,5 zł, powierzono umową z 9 sierpnia 2019 r. Spółce z o.o. Poleko Budownictwo, z terminem realizacji 90 tygodni od daty zawarcia umowy (tj. do 29 kwietnia 2021 r.). Przebudowę dworca wykonano z 8 tygodniowym opóźnieniem, po zawarciu aneksu do umowy. Powodem zawarcia aneksu była konieczność wykonania dodatkowych robót po napotkaniu kolizji przy wyjściu na kładkę dla pieszych. Kolizja ta była niemożliwa do przewidzenia na etapie projektu.

(akta kontroli str.730-878)

W projektach przebudowy dworców Gdańsk Główny i Tczew przewidziano szereg rozwiązań dedykowanych osobom z ograniczoną możliwością poruszania się, w szczególności:

- miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych,
- trasy pozbawione przeszkód (z wykorzystaniem dźwigów osobowych lub pochylni), stanowiące alternatywę dla tras zawierających schody, ,
- kasy biletowe dostosowane do osób poruszających się na wózkach inwalidzkich i wyposażone w pętle indukcyjne dla osób niedosłyszących,
- toalety dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych z urządzeniami wezwania pomocy,
- ścieżki dotykowe (elementy posadzki, odróżniające się fakturą i kolorem w celu prowadzenia wzdłuż tras pozbawionych przeszkód i ostrzegania osób z dysfunkcją wzroku),
- mapy tyflograficzne (dotykowe schematy dworców z opisami pomieszczeń w alfabecie Braille'a i wypukłymi oznaczeniami ścieżek dotykowych).

(akta kontroli str. 1978 *plik nr 6*, 1980 *plik nr 1*, 1979 *plik nr 4*, 2177-2178, 2353-2399, 2581-2603, 2813-2818)

Ponadto w projektach dworców kolejowych Gdańsk Główny oraz w Tczewie przewidziano rozwiązania mające na celu zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko i kosztów eksploatacji, m.in.:

- wymianę instalacji centralnego ogrzewania na instalację zasilaną z kotłowni gazowej,
- zastosowanie oświetlenia energooszczędnego LED oraz automatyki włączania światła,
- poprawę izolacyjności przegród budowlanych, dachów oraz stolarki okiennej i drzwiowej,
- ograniczenie niekontrolowanego przewietrzania budynku poprzez zastosowanie automatyki zamykania drzwi wejściowych,
- wykonanie systemu zarządzania obiektem pozwalającego na monitorowanie pracy oraz sterowanie instalacjami i urządzeniami na dworcu.

W projekcie dworca Gdańsk Główny przewidziano wykorzystanie wód deszczowych do spłukiwania toalet, a na dworcu kolejowym w Tczewie instalację fotowoltaiczną. Dla dworca w Tczewie nie przewidziano w projekcie instalacji odzysku deszczówki, w wyniku przeprowadzonej analizy, która wykazała, że nakłady inwestycyjne na tę instalację, bez uwzględnienia kosztów energii elektrycznej do pompowania wody, zwróciłyby się dopiero po ponad pięćdziesięciu latach eksploatacji.

(akta kontroli str. 1809-1815, 1980 *plik nr 1*, 2019-2030, 2044-2045 *plik nr 15 i 17*, 2581-2603)

³⁸ Nr KFZ01.022.UR.5415.2019.

Projekty przebudowy dworców kolejowych Gdańsk Główny i Tczew zawierały rozwiązania mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa osób i mienia na dworcach, w szczególności:

- instalacje i urządzenia z zakresu ochrony przeciwpożarowej, w tym system sygnalizacji pożarowej, dźwiękowy system ostrzegawczy, oświetlenie ewakuacyjne, urządzenia gaśnicze, system oddymiania,
- system monitoringu wizyjnego CCTV,
- system kontroli dostępu, mający na celu uniemożliwienie wejścia do poszczególnych pomieszczeń dworca osobom nieuprawnionym,
- system sygnalizacji włamania i napadu,
- ogólnodostępne automatyczne defibrylatory,
- pomieszczenia dla pracowników ochrony dworca,
- pomieszczenia dla pracowników Straży Ochrony Kolei.

(akta kontroli str. 1969-1975, 1980 *plik nr 1*, 2044-2045 *plik nr 17*, 2581-2603)

W dokumentacji projektowej przebudowy dworców kolejowych Gdańsk Główny i Tczew zaplanowano nowoczesne systemy informacji dla podróżnych, ogrzewane i klimatyzowane poczekalnie, a także pomieszczenia opiekuna z dzieckiem, miejsca do oczekiwania na zewnątrz budynku i lokale komercyjne, a w Tczewie także monitorowane miejsca na rowery.

Według wyjaśnień dyrektora projektu w projekcie przebudowy dworca Gdańsk Główny nie przewidziano miejsc dla rowerów, ponieważ w dniu przyjęcia PID projekt budowlany był na tyle zaawansowany, że wprowadzenie zmian w zakresie miejsc parkingowych dla rowerów nie było możliwe.

(akta kontroli str. 1980, 2044-2045, 2581-2603, 2813-2818)

Dla dokumentacji projektowej przebudowy dworca Gdańsk Główny PKP SA uzyskała Pośredni Certyfikat Weryfikacji WE zgodności infrastruktury z przepisami TSI PRM.

(akta kontroli str. 2289-2308, 2353-2399)

Do dnia zakończenia kontroli NIK PKP SA nie uzyskała certyfikatu zgodności infrastruktury z TSI PRM dla dokumentacji przebudowy dworca w Tczewie. W dniu 2 lipca 2021 r. wykonawca weryfikacji³⁹ przekazał PKP SA informację o stwierdzonych niezgodnościach dokumentacji projektowej dworca z wymaganiami rozporządzenia, w której wskazał m.in.: niewłaściwą szerokość schodów pomiędzy poziomami 0 i -1 budynku dworca oraz schodów zewnętrznych po stronie peronów, brak dotykowego pasa ostrzegawczego na spoczniku schodów na poziomie -0,5, brak ścieżki prowadzącej od wyjścia z windy i schodów z ul. Dworcowej do wejścia do budynku dworca, brak na poziomie -1 budynku dworca tablic wskazujących, że windą można dotrzeć do peronów.

W odpowiedzi udzielonej wykonawcy we wrześniu 2021 r. PKP SA nie odniosła się do stwierdzonych niezgodności dokumentacji z przepisami TSI PRM. Dyrektor projektu wyjaśnił, że przygotowuje odpowiedź do jednostki certyfikującej w uzgodnieniu z biurem projektowym. Odpowiedź nie została wysłana do dnia zakończenia kontroli.

(akta kontroli str. 2182-2201, 2284-2288, 2691-2695, 2751-2755)

Stwierdzone
nieprawidłowości

Na dworcu kolejowym w Tczewie część infrastruktury została zaprojektowana i w konsekwencji wykonana niezgodnie z przepisami TSI PRM:

³⁹ Umowa wykonawcza dla wariantu W1/R nr KFZ01.022.WE44214.2019 z dnia 27 lutego 2020 r.

- Przed pierwszym stopniem schodów, prowadzących do wejścia od strony północno wschodniej budynku z peronu 1 na poziom -1, nie umieszczono dotykowych oznaczeń ostrzegawczych dla osób z dysfunkcją wzroku, co było niezgodne z pkt 4.2.1.2.2 TSI PRM.
(akta kontroli str. 1978 *plik nr 6*, 1988-1995, 1996-2005 *plik nr 53*, 2515-2532)
- Schody:
 - prowadzące do wejścia od strony północno zachodniej budynku dworca na poziomie -1 od strony placu z lokomotywą,
 - prowadzące do wejścia od strony północno wschodniej budynku dworca z peronu 1 na poziom 0 dworca,
 - pomiędzy poziomami -1 i 0 budynku dworca,
 - prowadzące z poziomu 0 budynku dworca na kładkę dla pieszych,
 zostały wyposażone w poręcze tylko na jednym poziomie, natomiast schody prowadzące do wejścia od strony północno wschodniej budynku dworca z peronu 1 na poziom -1 dworca, nie zostały wyposażone w poręcze, pomimo że zgodnie z pkt 4.2.1.2.2 TSI PRM schody i podjazdy powinny być wyposażone w poręcze po obu stronach i na dwóch poziomach.
(akta kontroli str. 1988-1995, 1996-2005 *pliki nr 35, 43, 53, 79, 104, 140*; 2515-2532)
- Na piktogramach oznaczenia toalet oraz pętli indukcyjnej zastosowano białe tło i ciemnoniebieski symbol, pomimo że piktogramy nie były umieszczone na ciemnoniebieskim panelu, co było niezgodne z pkt 4.2.1.10 TSI PRM.
(akta kontroli str. 1976-1977 *plik nr 5*, 1988-2005 *pliki nr 65 i 73*, 2019-2030, 2515-2532)
- W poczekalni na poziomie 0 budynku dworca zastosowano znak wskazujący pętlę indukcyjną inną, niż wynika to z pkt 4.2.1.10 TSI PRM.
(akta kontroli str. 1976-1977, 1988-1995, 1996-2005, 2006-2018, 2019-2030)
- W toaletach umieszczono oznakowanie wizualne "SOS" urządzeń wzywania pomocy, natomiast nie zapewniono oznakowania dotykowego dla osób niewidomych lub niedowidzących, co było niezgodne z pkt 4.2.1.10 TSI PRM. Po wskazaniu nieprawidłowości przez kontrolerów NIK, uzupełniono oznaczenia urządzeń alarmowych w alfabecie Braille'a w czterech toaletach dla osób niepełnosprawnych.
(akta kontroli str. 1988-1995, 1996-2005 *pliki nr 74 i 131*, 2801-2805)
- Przezroczyste drzwi i ściany lokali komercyjnych nie zostały oznakowane, co było niezgodne z pkt 4.2.1.5 TSI PRM. Po wskazaniu nieprawidłowości przez kontrolerów NIK, przezroczyste drzwi oraz ścian lokali zostały oznakowane.
(akta kontroli str. 1988-1995, 1996-2005 *pliki nr 62, 64, 72, 76*, 2019-2043, 2690, 2696-2697, 2698-2702 *pliki nr 8, 16, 18, 34-36*)

Wykonanie audytu dostępności w procesie uzgadniania dokumentacji projektowej stanowiło zadanie zespołu oceniającego PKP SA (w skład którego wchodził audytor dostępności), który zrealizował je nierzetelnie. Do powstania powyższej nieprawidłowości dopuścił dyrektor projektu, który zgodnie z kartą charakterystyki stanowiska pracy odpowiadał za nadzór nad pracami projektowymi prowadzonymi przez biuro projektowe i za ich odbiór.

Dyrektor projektu nie wyjaśnił przyczyn zaakceptowania rozwiązań projektowych na dworcu w Tczewie, które były niezgodne z wymogami TSI PRM. Wyjaśnił, że projektant był zobowiązany do uzyskania akceptacji audytora wewnętrznego uzgodnienia dokumentacji z zasadami TSI PRM i ten wymóg był spełniony.

W ocenie NIK, dokumentacja projektowa przebudowy dworca niespełniająca niektórych wymagań przepisów TSI PRM, świadczy o nierzetelnej weryfikacji dokumentacji przez inwestora na etapie audytu dostępności oraz odbioru przedmiotu zamówienia, czego skutkiem było oddanie do użytkowania dworca nie w pełni dostosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się, co stanowi również o niekompletnej realizacji jednego z głównych założeń PID.

(akta kontroli str. 1241-1243, 2044-2045 plik nr 17, 2684-2687; 2752-2753)

OCENA CZĄSTKOWA

Inwestor dokonał nierzetelnej weryfikacji dokumentacji projektowej przebudowy dworca w Tczewie i odebrał dokumentację, która nie spełniała wszystkich wymagań przepisów TSI PRM. Skutkiem realizacji robót na podstawie dokumentacji niezgodnej z TSI PRM było oddanie do użytku dworca nie w pełni dostosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych, a jednym z głównych założeń PID było dostosowanie dworców do potrzeb pasażerów z ograniczoną mobilnością.

Zespół Realizacji Inwestycji w Gdańsku posiadał kompletną dokumentację projektów umożliwiającą wykonanie zaplanowanego zakresu przebudów dworców w Tczewie i Gdańsku Głównym. Dokumentacja projektowa spełniała większość założeń PID. Realizacja obydwu inwestycji na etapie robót budowlanych wymagała wprowadzenia licznych zmian do dokumentacji wykonawczej, zawarcia aneksów wydłużających terminy na ukończenie projektów oraz umowy uzupełniającej dla projektu przebudowy dworca Gdańsk Główny, co wydłużyło realizację inwestycji.

OBSZAR

3. Skuteczność sprawowania nadzoru nad realizacją robót oraz rozliczeniem inwestycji

Opis stanu faktycznego

Zespół Realizacji Inwestycji w Gdańsku zapewnił terminowe przekazanie placu budowy wykonawcom robót na przebudowach dworców Tczew⁴⁰ i Gdańsk Główny⁴¹, wraz z dziennikami budowy, zgodnie z postanowieniami umów i harmonogramami robót. Osoby pełniące funkcje kierowników budowy oraz kierowników robót branż drogowej, sanitarnej, elektrycznej, teletechnicznej oraz robót konserwatorskich w Gdańsku i Tczewie dokonały stosownych wpisów w dziennikach budowy.

(akta kontroli str. 359-375; 865-872)

Nadzór inwestorski nad robotami budowlanymi na dworcu w Tczewie oraz funkcję inżyniera kontraktu sprawowała Spółka SAFAEGE wybrana w przetargu nieograniczonym. Umowa⁴² z 5 kwietnia 2019 r. określała wynagrodzenie w kwocie 505 038,0 zł. W ramach tej umowy SAFAEGE zweryfikowała i zaopiniowała dokumentację projektową dla zadania inwestycyjnego oraz sprawowała nadzór nad procesem inwestycyjnym i rozliczała zadania inwestycyjne w okresie realizacji robót i po ich zakończeniu.

(akta kontroli str 1165; 1073-1158)

Zarządzanie i sprawowanie nadzoru nad realizacją zadania inwestycyjnego przebudowa dworca Gdańsk Główny powierzono umową⁴³ z 18 czerwca 2018 r. konsorcjum Multiconsult Polska Sp z o.o. i Ekocentrum Wrocławski Ośrodek Usług Ekologicznych Sp z o.o. za wynagrodzeniem 1 775 370,00 zł. Odrębną umowę⁴⁴,

⁴⁰ Plac budowy dworca w Tczewie przekazano wraz z dziennikiem budowy w dniu 26 sierpnia 2019 r.

⁴¹ Plac budowy dworca Gdańsk Główny przekazano w dniu 9 września 2019 r. w części terenu budowy, a w części placu przydworcowego w dniu 11 września 2019 r.

⁴² Umowa nr KFZ/2018/WNP-009246.

⁴³ Umowa nr KIZ02.022.IN.694.2017.

⁴⁴ Umowa nr KFZ01.022.IN.16761.2020.

o wartości 412 050 zł., po udzieleniu zamówienia z wolnej ręki zawarto z Voessing Polska 30 grudnia 2020 r. na pełnienie nadzoru autorskiego branży architektonicznej oraz przejęcie od PKP SA obowiązków projektanta w zakresie architektury.

Dyrektor projektu wyjaśnił, że powodem zawarcia odrębnej umowy było zagrożenie opóźnienia realizacji prac wskutek braku kompleksowego nadzoru autorskiego w zakresie architektury w trakcie robót budowlanych. Do 30 grudnia 2020 r. nadzór autorski branży architektonicznej sprawował projektant z Biura Projektowego PKP SA, które opracowało projekty architektoniczne i konserwatorskie przebudowy dworca. Po zakończeniu prac rozbiórkowych w budynku dworca Gdańsk Główny i wykonaniu skanu budynku i modelu 3D, w dokumentacji projektowej ujawniono kolizje instalacji w budynku, wskazujące na brak koordynacji branżowej. Ponadto po wykonaniu prac rozbiórkowych odkryto odmienny od zakładanego stan techniczny wpływający na zmiany decyzji konserwatorskich i konieczność zwiększonego nadzoru autorskiego w zakresie architektury. Według dyrektora projektu wykonawca robót oszacował koszt ewentualnego przestoju spowodowanego brakiem koordynacji branżowej na około 450 tys. za jeden miesiąc, zatem w celu uniknięcia przestoju PKP SA zawarła odrębną umowę na nadzór autorski branży architektonicznej z autorem dokumentacji projektowej przebudowy dworca firmą Voessing.

PKP SA pozyskała środki na finansowanie realizacji inwestycji dworcowych w Gdańsku Głównym i Tczewie z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 (dalej: POIiŚ) w obszarze osi priorytetowej V „Rozwój transportu kolejowego w Polsce”. Inwestycje te zostały objęte wnioskiem⁴⁵ o dofinansowanie projektu, a 28 grudnia 2018 r. PKP SA zawarła z Centrum Unijnych Projektów Transportowych umowę⁴⁶ o dofinansowanie, do której 1 lipca 2021 r. podpisano aneks wydłużający okres kwalifikowalności wydatków do 29 czerwca 2022 r. Dofinansowaniem objęto wszystkie etapy przygotowania i realizacji obydwu inwestycji.

Warunkiem otrzymania dofinansowania inwestycji ze środków POIiŚ było uzyskanie certyfikatów potwierdzających zgodność dokumentacji projektowej oraz wykonania robót budowlanych z wymogami TSI PRM⁴⁷. W piśmie z 7 października 2021 r.⁴⁸ dyrektor projektu poinformował NIK, że proces certyfikacji dokumentacji dworca w Tczewie nie został zakończony.

Przyznane dofinansowanie inwestycji w Gdańsku Głównym stanowiło kwotę 104 206 147,67 zł, łącznie ze środkami z budżetu państwa i POIiŚ. Według stanu na 7 lipca 2021 r. wydatki poniesione na opracowanie dokumentacji, przebudowę dworca Gdańsk Główny oraz nadzór wyniosły 52 592 597,4 zł.

Przyznane dofinansowanie inwestycji na dworzec w Tczewie stanowiło łącznie kwotę 20 014 216,70 zł. Wg stanu na 7 lipca 2021 r. poniesione wydatki wyniosły 18 354 483,4 zł. Realizacja wydatków na przebudowę dworców Gdańsk Główny i Tczew była zgodna z zasadami finansowania inwestycji.

Wynagrodzenie wykonawcy robót w Tczewie zwiększono o łączną kwotę 475 552,65 zł. Wzrost wynagrodzenia wynikał z konieczności wykonania robót dodatkowych, tj. dodatkowego podparcia kładki dla pieszych, a także z zastosowania innych rozwiązań technicznych niż wskazane w dokumentacji projektowej.

⁴⁵ Wniosek złożony 21 grudnia 2018 r.

⁴⁶ Dofinansowanie realizacji projektu przebudowy wybranych dworców przy linii kolejowej nr 9 na odcinku Warszawa Wschodnia – Gdynia Główna Osobowa POIS 05.01.00-00-0029/18 w ramach POIiŚ.

⁴⁷ Pismo CUPT do Prezesa PKP SA.

⁴⁸ KII3d.0910.2.2021/45, znak UNP 2021-0462815

Wynagrodzenie wykonawcy robót w Gdańsku zostało aneksem nr 1⁴⁹ zmniejszone o 13 412,80 zł po zidentyfikowaniu robót, które stały się zbędne oraz zmianie sposobu wykonania niektórych robót. Wynagrodzenie zostało następnie zwiększone aneksem nr 2⁵⁰ o 9 649 271,30 zł po wprowadzeniu nowych zakresów robót, m.in. po ujawnieniu złego stanu technicznego konstrukcji budynku odkrytego po rozbiórkach, tapnięciu i osiadaniu narożnika budynku oraz w celu przywrócenia zabytkowego wyglądu dworca po odkryciu zabytkowych elementów w trakcie przebudowy. Zakresy robót nowych i zamiennych zostały oszacowane i zweryfikowane przez inspektora nadzoru.

(akta kontroli str.1168, 1350; 1480; 2775, 2104; 2056)

Stwierzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

PKP SA nie uzyskała certyfikatu potwierdzającego zgodność dokumentacji projektowej dworca kolejowego w Tczewie z przepisami TSI PRM. Zgodnie z umową⁵¹ z dnia 27 lutego 2020 r., wykonawca winien był zakończyć proces certyfikacji dokumentacji projektowej w terminie do 4 miesięcy od dnia złożenia przez zamawiającego wniosku o przeprowadzenie certyfikacji wraz z niezbędnymi załącznikami, natomiast do czasu zakończenia kontroli NIK w dniu 22 października 2021 r. weryfikacja dokumentacji nie została ukończona. Dyrektor projektu wyjaśnił, że przekazał wykonawcy stosowny wniosek na początku czerwca 2020 r., natomiast wykonawca od tego czasu nie kontaktował się z zamawiającym. W odpowiedzi na pismo PKP SA z dnia 12 października 2021 r. wykonawca certyfikacji, w piśmie z dnia 20 października 2021 r., poinformował Spółkę, iż wniosek zamawiającego z czerwca 2020 r. o przeprowadzenie certyfikacji nie zawierał wymaganej dokumentacji projektowej, która została mu udostępniona dopiero w dniu 10 czerwca 2021 r. Przyczyny rocznej zwłoki w nadzorze i egzekwowaniu realizacji umowy o certyfikację dokumentacji projektowej dworca kolejowego w Tczewie, dyrektor projektu wyjaśnił znacznym obciążeniem innymi zadaniami – podczas realizacji umowy na certyfikację nadzorował równocześnie inwestycje na etapie robót budowlanych w Tczewie, Suszu i Prabutach, oraz przygotowywał dokumenty na etapie projektu dla 5 innych inwestycji. Dyrektor projektu wyjaśnił dalej, że projekt uzyskał akceptację wewnętrznego audytora dostępności TSI PRM w PKP SA oraz że dokumentacja została odebrana przed podpisaniem umowy ramowej na certyfikację.

W ocenie NIK nadzór PKP SA nad realizacją umowy na wykonanie weryfikacji zgodności infrastruktury dworca kolejowego Tczew z wymaganiami TSI PRM był nierzetelny. Do dnia zakończenia kontroli NIK, czyli przez okres prawie roku i ośmiu miesięcy od dnia podpisania umowy z wykonawcą, PKP SA nie zapewniła zakończenia procesu certyfikacji dokumentacji projektowej dworca, który w międzyczasie został oddany do użytkowania.

(akta kontroli str. 2182-2201, 2751-2800, 2813-2818, 3051-3054, 3074-3076)

OCENA CZĄSTKOWA

Investor pozyskał dofinansowanie obejmujące całość inwestycji dworcowych, w tym usługę inżyniera kontraktu sprawującego nadzór nad inwestycją. Przyznanie i rozliczenie dofinansowania ze środków POIS uzależniono od pozytywnej weryfikacji zgodności dokumentacji i wykonania robót z wymogami TSI PRM. PKP SA uzyskała certyfikat zgodności z TSI PRM dla dokumentacji projektowej dworca Gdańsk Główny. Nadzór nad procesem inwestycyjnym sprawowany przez dyrektora

⁴⁹ Aneks nr 1 z 10 września 2020 r. do umowy z 27 sierpnia 2019 r.

⁵⁰ Aneks nr 2 z 10 sierpnia 2021 r. nowy termin zakończenia przebudowy 12 października 2022; nowa kwota wartości umowy 109 244 151,45 zł.

⁵¹ Umowa wykonawcza dla wariantu W1/R nr KFZ01.022.WE44214.2019 z dnia 27 lutego 2020 r.

projektu w ZRI w Gdańsku nie był rzetelny, czego skutkiem był brak certyfikacji zgodności z TSI PRM dla dokumentacji i wykonanych robót na dworcu w Tczewie.

OBSZAR

4. Zgodność postępu inwestycji z harmonogramem robót oraz projektem budowlanym.

Opis stanu faktycznego

Generalni wykonawcy przebudów dworców w Gdańsku Głównym i w Tczewie w terminie siedmiu dni roboczych od zawarcia umów sporządzili harmonogramy rzeczowo-finansowe. W harmonogramach przewidziano, że odbiorom częściowym podlegać będą wyłącznie w pełni zakończone elementy robót lub możliwe do wyodrębnienia ich części i wyszczególniono planowane koszty w rozbiciu na poszczególne obiekty budowlane stanowiące odrębne środki trwałe.

Harmonogram realizacji przebudowy dworca w Tczewie zmieniano pięć razy, harmonogram przebudowy dworca Gdańsk Główny został zmieniony jeden raz, druga zmiana była w trakcie procedowania w dniu zakończenia kontroli. Pierwotny termin ukończenia robót budowlanych określony w harmonogramie inwestycji Gdańsk Główny wynosił 118 tygodni. W trakcie realizacji robót niezbędne było wykonanie robót dodatkowych, co spowodowało wydłużenie czasu na ukończenie o 45 tygodni w stosunku do pierwotnego terminu – nowy termin ustalono na dzień 12 października 2022 r.

(akta kontroli str. 358; 864; 1194; 1262; 3051-3054; 3069)

Przed wprowadzeniem zmian do dokumentacji w trakcie robót na dworcu Gdańsk Główny oraz aneksowaniem umowy z generalnym wykonawcą robót, sporządzono dziewięć protokołów konieczności, w których opisano zakresy zmian i ich koszty oraz wpływ na dotrzymanie terminów określonych w harmonogramie robót. Zmiany te wynikały m.in. z braku zinwentaryzowania albo wadliwego zinwentaryzowania obiektów budowlanych lub sieci uzbrojenia terenu.

W ocenie NIK do ujawnienia konieczności przeprowadzenia ww. robót dodatkowych w czasie realizacji inwestycji mogło przyczynić się przeprowadzenie w niewystarczającym zakresie inwentaryzacji przedprojektowej.

(akta kontroli str 2104; 2110)

Dyrektor projektu wyjaśnił, że wydłużenie o 45 tygodni czasu na ukończenie przebudowy dworca Gdańsk Główny po wykonaniu prac rozbiórkowych elementów budynku wynikało z ujawnienia złego stanu technicznego niektórych elementów głównej konstrukcji budynku, tj. ubytków ścian i wypełnień ceramicznych stropów, które nie były możliwe do przewidzenia na etapie projektowania. Zły stan techniczny konstrukcji spowodował konieczność wykonania prac naprawczych oraz zabezpieczeń, które potwierdziły wyniki kontroli Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego. Wykonanie prac naprawczych, w tym wymiany stropów i przemurowania ścian, wymagało uzgodnienia i pozwolenia Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Ponadto podczas prowadzenia prac przy palisadzie tunelu w lipcu 2020 r. doszło do tąpnięcia i osiadania narożnika budynku głównego dworca. Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego wydał zalecenia monitorowania osiadania narożnika, zabezpieczenia budynku przed dalszym osiadaniami, wykonania i uzgodnienia z konserwatorem zabytków projektu technologii wykonania prac naprawczych.

Dyrektor projektu wyjaśnił, że PKP SA podjęła decyzję o konieczności doprecyzowania projektu konserwatorskiego w trakcie robót budowlanych, w celu odrestaurowania historycznych elementów budynku odkrytych w trakcie prac

rozbiórkowych. Odnaleziona archiwalna fotografia dworca umożliwiła wykonanie projektów szczegółowych do projektu konserwatorskiego, m.in. w zakresie witraży w budynku dworca i miedzianych dachów wieży zegarowej, stolarki okiennej, emblematu kolei z zachodniego szczytu hali głównej, konserwacji miedzianych hełmów i konstrukcji wewnętrznych wieżyczek dworca oraz wieży zegarowej.

PKP SA zapewniła pełne wykonanie zakresu rzeczowego przebudowy dworca w Tczewie. Odbiór obiektu i oddanie go do użytkowania nastąpiły w czasie kontroli NIK, w dniu 3 sierpnia 2021 r. Realizacja inwestycji przebudowy dworca w Tczewie została wydłużona o 8 tygodni na podstawie aneksu nr 1⁵² do umowy, zawartego 29 kwietnia 2021 r. W trakcie prac związanych z wykonaniem projektowanego wyjścia z windy na kładkę nad torami wykonawca stwierdził konieczność wykonania robót dodatkowych, tj. podpór przy wyjściu na kładkę nad torami, co wydłużyło okres realizacji inwestycji o 8 tygodni. W ocenie NIK były to okoliczności których zamawiający działając z należytą starannością nie mógł przewidzieć.

(akta kontroli str 1562-1563)

Według wyjaśnień dyrektorów projektów wydłużenie czasu uzyskiwania uzgodnień z konserwatorem oraz uzyskiwania akceptacji decyzji podejmowanych pod jego nadzorem, było skutkiem m.in. zmiany trybu pracy na zdalny w trakcie pandemii koronawirusa. Przejście na pracę w trybie zdalnym spowodowało także wydłużenie terminów realizacji dostaw materiałów i urządzeń oraz czasowe niedobory pracowników zaangażowanych w nadzór i wykonawstwo na budowie.

Analiza dzienników budowy obydwu inwestycji wykazała, że zalecenia inspektora nadzoru były respektowane przez wykonawcę, a ich wykonanie potwierdzano wpisami do dziennika budowy.

(akta kontroli str. 1988-1995; 2121-2127)

Stwierzone
nieprawidłowości

Na dworcu w Tczewie część infrastruktury została wykonana niezgodnie z dokumentacją projektową i warunkami technicznymi dla budynków:

- Tablica przyzywowa w kabinie dźwigu osobowego znajdowała się w odległości mniejszej niż 50 cm od naroża kabiny, poręcz była zamontowana tylko z jednej strony tablicy oraz brakowało oznaczenia poszczególnych pięter nazwami poziomów, co było niezgodne z projektem wykonawczym⁵³ przebudowy dworca oraz §193 ust. 2a warunków technicznych dla budynków.

(akta kontroli str. 1976-1977 pliki nr 1 i 8, 1988-1995, 2006-2018, 2019-2030)

- W kabinie dźwigu osobowego dworca funkcjonowała informacja głosowa o zatrzymaniu windy na poziomach -1 i 0 budynku, ale nie było informacji głosowej o zatrzymaniu kabiny na poziomach P (peron 1) i K (kładka nad torami), co było niezgodne z §193 ust. 2a warunków technicznych dla budynków.

(akta kontroli str. 1988-1995, 2515-2532, 2696-2697)

- Stopnie schodów inne niż pierwszy i ostatni, pomiędzy poziomami -1 i 0 oraz schodów prowadzących z poziomu 0 na kładkę dla pieszych nie zostały wyróżnione kolorem kontrastującym z kolorem posadzki, co było niezgodne z §71 ust. 4 warunków technicznych dla budynków oraz projektem wykonawczym branży architektonicznej⁵⁴. Po wskazaniu nieprawidłowości przez kontrolera NIK, stopnie schodów zostały oznakowane taśmami ostrzegawczymi w kolorze żółtym.

⁵² Nr KFZ01.022.UR.5415.2019 z dnia 09.08.2019.

⁵³ Rysunek nr C1/2_T1/10_Z1B/9_PW_A_140 „Detal-winda”.

⁵⁴ Pkt 3.2.2.1 „Schody” opisu technicznego.

(akta kontroli str. 1976-1977 *plik nr 5*, 1988-1995, 1996-2005
pliki nr 79, 83, 140, 147, 148, 2515-2532, 2801-2806)

- Poręcze przy schodach zewnętrznych do wejścia od strony północno zachodniej budynku dworca nie zostały przedłużone przed początkiem i za końcem schodów o 30 cm, co było niezgodne z § 298 ust. 5 warunków technicznych dla budynków oraz z projektem wykonawczym⁵⁵. Po wskazaniu nieprawidłowości przez kontrolera NIK, ww. poręcze zostały przedłużone.

(akta kontroli str. 1976-1977 *plik nr 1*, 1988-1995, 1996-2005
pliki nr 47, 48, 116, 2515-2532, 3046-3049)

- Krawężniki pochylni przeznaczonej dla osób niepełnosprawnych prowadzącej do wejścia od strony północno-zachodniej budynku wykonano o wysokości poniżej 7 cm, co było niezgodne z §71 ust. 1 warunków technicznych dla budynków oraz projektem wykonawczym⁵⁶. Po wskazaniu nieprawidłowości przez kontrolera NIK, krawężniki pochylni zostały podwyższone do wymaganej wysokości.

(akta kontroli str. 1976-1977 *plik nr 1*, 1988-1995, 2515-2532, 2690, 2696-2697)

- Na dworcu wykonano oznakowanie wizualne wskazujące drogę do bankomatu, którego nie zainstalowano. Po wskazaniu nieprawidłowości przez kontrolera NIK, piktogramy z nieprawdziwą informacją o bankomacie zostały zasłonięte.

(akta kontroli str. 1988-1995, 1996-2005 *pliki nr 94 i 134*, 2019-2030,
2690, 2696-2697, 2698-2702 *pliki nr 13, 14 i 30*)

Dyrektor projektu wyjaśnił, że w projekcie przewidziane było miejsce na bankomat, ale ponieważ nie został rozstrzygnięty przetarg na jego umieszczenie nie zainstalowano go. Jednocześnie dyrektor projektu nie wyjaśnił przyczyny powstania pozostałych nieprawidłowości.

W ocenie NIK przebudowa dworca wykonana niezgodnie z dokumentacją projektową i warunkami technicznymi dla budynków, świadczy o braku zapewnienia przez reprezentującego inwestora dyrektora projektu należytego nadzoru nad robotami budowlanymi i ich odbiorem, czego skutkiem było oddanie do użytkowania dworca nie w pełni dostosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się, co stanowiło również niepełną realizację jednego z głównych założeń PID.

OCENA CZĄSTKOWA

Terminy opracowania dokumentacji projektowej przebudowy dworca Gdańsk Główny uległy wielomiesięcznym przesunięciom z powodu długotrwałych uzgodnień z konserwatorem zabytków, na co Spółka PKP nie miała wpływu. Terminy te przesuwano także z powodu braku porozumienia z zarządcą linii kolejowych w Zespole Realizacji Inwestycji w Gdańsku. Czas realizacji inwestycji na dworcu Gdańsk Główny wydłużył się wskutek wadliwej dokumentacji, w której nie zinwentaryzowano wszystkich obiektów i instalacji, a także w wyniku złego stanu technicznego budynku stwierdzonego po wykonaniu rozbiórek i odkryciu zabytkowych elementów dworca. Sposób renowacji zabytkowych elementów budynku dworca wymagał uzgodnień i uzyskania zgody konserwatora zabytków.

Niektóre elementy infrastruktury dworca w Tczewie zostały wykonane niezgodnie z dokumentacją projektową i przepisami, co świadczy o niepełnej realizacji jednego z głównych założeń PID, którymi były m.in. poprawa komfortu, standardu obsługi

⁵⁵ Na rys. C1/2_T1/10_Z1B/9_PW_A_124b „Detal – schody zewnętrzne i pochylnia”, poręcz zewnętrzna – od strony placu z lokomotywą, została zaprojektowana jako przedłużona o 30 cm, natomiast poręcz montowana do ściany budynku – nie została zaprojektowana jako przedłużona o 30 cm przed pierwszym stopniem w dół.

⁵⁶ Rysunek C1/2_T1/10_Z1B/9_PW_A_124b „Detal – schody zewnętrzne i pochylnia”.

i bezpieczeństwa podróży oraz dostosowanie dworców do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Część stwierdzonych przez NIK nieprawidłowości została usunięta przed zakończeniem kontroli.

OBSZAR

5. Efektywność realizacji zadania inwestycyjnego.

Opis stanu faktycznego

W założeniach funkcjonalno-użytkowych PID w tym w zakresie rozwiązań architektonicznych określono m.in. wymóg ścisłej współpracy z PKP PLK SA. Wymóg określenia zasad współpracy z zarządcą linii kolejowych został wskazany także w *Planie działań naprawczych PID*, a konsekwencje braku określenia jasnych zasad współpracy z zarządcą linii były wskazywane w trakcie narad koordynacyjnych, jako powód opóźnień w przygotowaniu dokumentacji projektowej i w trakcie robót. Porozumienie ramowe dotyczące współpracy w zakresie koordynacji prowadzonych przez strony działań inwestycyjnych pomiędzy PKP SA a PKP PLK SA zostało zawarte 7 lipca 2020 r. W § 1 ust 3 określono, że prawa i obowiązki stron przy planowaniu i realizacji inwestycji, a także zasady ponoszenia nakładów finansowych w tym związanych z wystąpieniem dodatkowych obciążeń dla drugiej strony (...) będą regulowane w odrębnych porozumieniach szczegółowych zawieranych przez strony.

W dniu 7 października 2021 r. dyrektor projektu w ZRI w Gdańsku poinformował, NIK że *nowo przebudowane dworce w Tczewie, Suszu, Prabutach i Pszczółkach były przygotowane technicznie do uruchomienia systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, co wymaga zmiany oprogramowania urządzeń bazowych w PKP PLK SA oraz że nie zawarto umowy, która umożliwiłaby uruchomienie kluczowej informacji na tych dworcach, trwały rozmowy i rozważano podpisanie odrębnej umowy z wykonawcą usługi dla PKP PLK SA*. W ocenie NIK brak porozumienia co do włączenia urządzeń dworcowych do systemu informacji pasażerskiej, administrowanego na zamówienie PKP PLK SA przez firmę Thales spowodował nieosiągnięcie pełnej funkcjonalności informacji na dworcu w Tczewie.

(akta kontroli str 2808-2809; 3149-3159)

W trakcie kontroli NIK budynek dworca kolejowego Gdańsk Główny w trakcie przebudowy oraz przylegający do niego teren były wyłączone z użytkowania. W celu obsługi podróży został wybudowany i udostępniony tymczasowy budynek dworca kolejowego, dla którego Inwestor uzyskał wymaganą decyzję⁵⁷, udzielającą pozwolenia na jego użytkowanie. W trakcie oględzin stwierdzono, że na tymczasowym dworcu Gdańsk Główny jeden z lokali został wynajęty Poczcie Polskiej, ale w dwóch pozostałych lokalach oraz w lokalu przewidzianym na przechowalnię bagażu nie świadczone usługi. Dyrektor projektu wyjaśnił, że dla wszystkich lokali zostały zawarte umowy najmu, jednak ze względu na sytuację epidemiologiczną i zmniejszony ruch pasażerski najemcy rozwiązali umowy. Na dworcu tymczasowym zapewniono czynne kasy biletowe, biletomaty oraz urządzenia vendingowe z napojami i przekąskami.

(akta kontroli str. 1561-1569, 1985-1987, 2121-2127, 2415-2421)

Dla dworca kolejowego w Tczewie Inwestor uzyskał wymaganą decyzję⁵⁸ udzielającą pozwolenia na jego użytkowanie. Na dworcu zapewniono czynne kasy biletowe, biletomat oraz automaty z ciepłymi napojami. Do czasu zakończenia

⁵⁷ Decyzja Pomorskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego nr ZOB.771.6.5.2020.AT z dnia 19 marca 2020 r., która stała się ostateczna z dniem 20 marca 2020 r.

⁵⁸ Decyzja Pomorskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego nr ZOB.771.6.19.2021.LP z dnia 8 lipca 2021 r.

kontroli NIK w żadnym z lokali komercyjnych na dworcu w Tczewie nie były świadczone usługi dla podróżnych. PKP SA ogłaszała przetargi na najem lokali komercyjnych i według stanu na 23 września 2021 r. dla 10 z 12 lokali wyłoniono najemców.

(akta kontroli str. 1561-1564, 1575-1578, 1988-1995, 2019-2030, 2648-2657, 3051-3054)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki podczas oględzin oddanego do użytku dworca w Tczewie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Zarząd PKP SA nie zawarł szczegółowego porozumienia określającego prawa i obowiązki stron podczas planowania, przygotowania i realizacji inwestycji oraz zasady ponoszenia nakładów finansowych, w tym związanych z dodatkowymi obciążeniami dla drugiej strony z PKP PLK SA, czego skutkiem było niepodłączenie wyświetlaczy systemu dynamicznej informacji pasażerskiej do systemu eksploatowanego przez PKP PLK SA i w efekcie brak informacji o opóźnieniach pociągów. Dyrektor projektu wyjaśnił, że system opiera się na oprogramowaniu firmy Thales Polska, która udzieliła pięcioletniej gwarancji PKP PLK SA, a za uzupełnienie pełnej funkcjonalności systemu zażądała od PKP SA kwoty kilkuset tysięcy złotych. PKP SA tymczasowo zrezygnowała z podłączenia się do systemu ze względu na wysokie koszty. W ocenie NIK brak zapewnienia w pełni funkcjonalnej dynamicznej informacji pasażerskiej na zmodernizowanym dworcu kolejowym w Tczewie świadczy o nierzetelnej realizacji PID w zakresie zapewnienia nowoczesnego systemu informacji dla podróżnych na dworcu w Tczewie.

(akta kontroli str. 1988-1995, 2006-2018, 2019-2030, 2581-2603)

2. Dyrektor projektu nadzorujący budowę dworca nie zapewnił pełnej funkcjonalności monitoringu wizyjnego, przez co w pomieszczeniu zarządzania systemem monitoringu wizyjnego nie był dostępny obraz z dwóch kamer. Dyrektor projektu wyjaśnił, że podgląd obrazu jednej z kamer monitoringu został celowo wyłączony ze względów bezpieczeństwa, bowiem kamera umieszczona była w pomieszczeniu Straży Ochrony Kolei i obraz z niej nie powinien być przekazywany pracownikom zewnętrznej firmy ochroniarskiej nadzorującej monitoring. Ponadto oświadczył, że PKP SA podejmie działania w celu zapewnienia pełnej funkcjonalności monitoringu, w tym przywrócenia prawidłowego działania drugiej kamery. W ocenie NIK brak działania kamery świadczy o braku rzetelności inwestora, a zamontowanie, wyłączenie i pozostawienie nieczynnej kamery w pomieszczeniu przeznaczonym dla SOK wskazuje na niegospodarność w działaniu PKP SA.

(akta kontroli str. 1988-1995, 1996-2005 plik nr 163, 2019-2030, 2696-2697, 2698-2702 plik nr 59)

3. Dyrektor projektu nadzorujący budowę dworca nie zapewnił podawania informacji dotyczącej odjazdu pociągów dostępnej na wysokości maksymalnie 160 cm, przeznaczonej dla osób poruszających się na wózkach, co było niezgodne z pkt 4.2.1.10 TSI PRM. Dyrektor projektu wyjaśnił, że jego zdaniem warunek ten spełniał infokiosk, czyli posadowione na podłodze urządzenie z ekranem wyświetlającym rozkład jazdy. Podczas oględzin ustalono, że część informacji o pociągach znajdowała się na wysokości powyżej 160 cm, a system przewijania informacji nie pozwalał na ich obniżenie, zatem warunek zawarty w TSI PRM nie został spełniony. W ocenie NIK brak zapewnienia informacji na wysokości maksymalnie 160 cm był działaniem niezgodnym z przepisami TSI PRM, za co odpowiadał dyrektor projektu.

OCENA CZĄSTKOWA

Realizacja inwestycji dworcowych przez PKP SA nie była w pełni efektywna. Inwestor uzyskał wymagane decyzje administracyjne pozwalające na użytkowanie dworca kolejowego w Tczewie i tymczasowego dworca w Gdańsku, ale na dworcu w Tczewie nie zapewniono pełnej funkcjonalności systemu dynamicznej informacji pasażerskiej ani systemu monitoringu wizyjnego, a także informacji o odjazdach pociągów, na wysokości dostosowanej dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, zatem nie spełniono części założeń zamieszczonych w PID.

IV. Wnioski

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

Wnioski

1. Uzyskanie certyfikatu zgodności z wymaganiami TSI PRM dla dokumentacji projektowej oraz wykonanych robót budowlanych na dworcu kolejowym w Tczewie.
2. Realizacja zaleceń przyjętych po dokonaniu oceny PID w *Planie działań naprawczych na rzecz zarządzania ryzykami związanymi z realizacją Programu Inwestycji Dworcowych* w zakresie optymalizacji podziału zadań pomiędzy dyrektorów projektów oraz zawarcia szczegółowego porozumienia o współpracy z zarządcą linii kolejowych.
3. Doprowadzenie przebudowanego dworca kolejowego Tczew do zgodności z przepisami TSI PRM, warunkami technicznymi dla budynków, dokumentacją projektową i założeniami PID w zakresie:
 - zapewnienia w pełni funkcjonalnej dynamicznej informacji pasażerskiej,
 - zapewnienia informacji dotyczącej odjazdu pociągów na wysokości maksymalnie 160 cm,
 - zapewnienia pełnej funkcjonalności systemu monitoringu dworca,
 - zapewnienia w kabinie dźwigu osobowego tablicy przyzywowej w odległości nie mniejszej niż 50 cm od naroża kabiny, poręczy z obu strony tej tablicy, oznaczenia poszczególnych pięter nazwami poziomów oraz informacji głosowej informującej o zatrzymaniu kabiny na każdym przystanku windy,
 - wyposażenia w brakujące poręcze po obu stronach i na dwóch poziomach schodów:
 - prowadzących do wejścia od strony północno-zachodniej budynku dworca na poziomie -1 od strony placu z lokomotywą,
 - prowadzących do wejścia od strony północno-wschodniej budynku dworca z peronu 1 na poziom 0 i -1 dworca,
 - pomiędzy poziomami -1 i 0 dworca,
 - prowadzących z poziomu 0 budynku dworca na kładkę dla pieszych,
 - umieszczenia dotykowych oznaczeń ostrzegawczych przed pierwszym stopniem schodów, prowadzących do wejścia od strony północno-wschodniej budynku z peronu 1 na poziom -1 dworca,
 - zastosowania piktogramów oznaczenia toalet oraz pętli indukcyjnej o kolorystyce i symbolu znaku pętli zgodnych z TSI PRM.

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 Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. 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.

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, ²³ listopada 2021 r.

Kontrolerzy

Iwona Zubrzycka Wasil
Starszy inspektor kp



.....
podpis

Rafał Dmochowski
Główny specjalista kp



.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli

Departament Infrastruktury
Dyrektor



DYREKTOR
Departamentu Infrastruktury
z up.
.....
podpis
Paweł Zambrzycki
p.o. Wicedyrektor

