



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Krakowie

LKR.410.016.01.2021

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

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/21/029 Realizacja programu inwestycji dworcowych

## I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Polskie Koleje Państwowe S.A. <sup>1</sup> Aleje Jerozolimskie 142A, 02-305 Warszawa Zespół Realizacji Inwestycji Rejon Kraków <sup>2</sup>
Kierownik jednostki kontrolowanej	Krzysztof Mamiński – Prezes Zarządu PKP S.A. <sup>3</sup>
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Przekazanie nadzoru nad realizacją wybranych inwestycji dworcowych</li><li>2. Zgodność dokumentacji projektowej z założeniami Programu inwestycji dworcowych</li><li>3. Efektywność sprawowania nadzoru nad realizacją robót oraz rozliczeniem inwestycji</li><li>4. Zgodność postępu inwestycji z harmonogramem robót oraz projektem budowlanym</li><li>5. Efektywność realizacji zadania inwestycyjnego</li></ol> <p>Badania kontrolne w powyższym zakresie przeprowadzono w odniesieniu do dwóch inwestycji dworcowych: Oświęcim i Rzeszów Główny.</p>
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 <sup>4</sup>
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Krakowie
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Piotr Smyrak, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do przeprowadzenia kontroli nr LKR/82/2021 z 30 czerwca 2021 r.</li><li>2. Marcin Hałat, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do przeprowadzenia kontroli nr LKR/72/2021 z 11 czerwca 2021 r.</li></ol> <p>(akta kontroli, str. 1-8)</p>

<sup>1</sup> Dalej *PKP S.A.* lub *Zamawiający*.

<sup>2</sup> Od 1 lipca 2021 r. – Zespół Projektowy Kraków. Dalej *Zespół Kraków*.

<sup>3</sup> Od 3 marca 2017 r. Wcześniej funkcję Prezesa Zarządu PKP S.A. pełnił Mirosław Pawłowski (od 14 grudnia 2015 r. do 2 marca 2017 r.).

<sup>4</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, ze zm. (dalej: *ustawa o NIK*).

## II. Ocena ogólna<sup>5</sup> kontrolowanej działalności

### OCENA OGÓLNA

PKP S.A. zrealizowała zadanie inwestycyjne pn. „Budowa dworca kolejowego Oświęcim” i udostępniła pasażerom możliwość korzystania z nowego budynku, zaprojektowanego i wybudowanego w formule Innowacyjnego Dworca Systemowego (IDS). Zastosowane rozwiązania, w tym m.in. trasy wolne od przeszkód, prowadzące ścieżki dotykowe, plany tyflograficzne i informacje w alfabecie Braille’a, spełniały wymogi rozporządzenia 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 o ograniczonej możliwości poruszania się<sup>6</sup>, zwiększając tym samym dostępność dworca kolejowego dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Na dworcu zainstalowano systemy monitoringu, kontroli dostępu oraz sygnalizacji włamania i napadu, zwiększające bezpieczeństwo użytkowników obiektu.

Pozytywną ocenę w powyższym zakresie obniżają uchybienia ujawnione w trakcie oględzin, polegające na naruszeniu przepisów, niezgodności z projektem wykonawczym czy działaniu niecelowym. Należały do nich: brak dotykowej ścieżki prowadzącej na peronie nr 1<sup>7</sup>, brak odpowiedniego kontrastu ławek z podłożem, nadmierna siła zamykania drzwi do toalet, odległość poręczy od balustrad czy brak dwustronnej komunikacji głosowej w systemie przywoławczo-alarmowym.

Pozytywnie należy również ocenić zastosowanie rozwiązań proekologicznych – energooszczędnego oświetlenia, pompy ciepła do ogrzewania budynku, instalacji do odzyskiwania wody deszczowej, a także systemu BMS, odpowiadającego za zarządzanie instalacjami i urządzeniami oraz optymalizację zużycia energii elektrycznej, ciepłej i wody.

Realizacja inwestycji nastąpiła w terminie dłuższym od zakładanego przy rozpoczęciu przedsięwzięcia, jednak w ocenie NIK w zasadniczym stopniu opóźnienia miały charakter obiektywne. Podobnie należy ocenić przyczyny zwiększenia kosztu inwestycji.

Zastrzeżenia w odniesieniu do tej inwestycji budzi fakt, że pomimo upływu prawie 1,5 roku od oddania dworca kolejowego w Oświęcimiu do użytkowania, PKP S.A. nie dokonała wszystkich płatności za realizację tej inwestycji, a tym samym – nie przekazała stosownego rozliczenia dysponentowi części budżetu państwa, który finansował inwestycję, co należy ocenić jako działanie nierzetelne.

Stan zaawansowania inwestycji polegającej na przebudowie dworca Rzeszów Główny nie pozwala na ocenę jego efektywności. Opóźnienia w realizacji tego zadania, pierwotnie zainicjowanego w 2017 r., również wynikają z przyczyn nie leżących po stronie PKP S.A. Oznacza to jednak przedłużanie stanu nieprzystosowania obiektu do potrzeb osób niepełnosprawnych.

W ocenie NIK w sposób nierzetelny przeprowadzono postępowanie zmierzające do rozwiązania umowy ze spółką E., pełniącą funkcję inżyniera kontraktu przy realizacji

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

<sup>6</sup> Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, ze zm. Dalej: *TSI PRM*.

<sup>7</sup> Peron nr 1 jest elementem infrastruktury kolejowej należącym do PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Przesłanką do objęcia oględzinami tego składnika majątkowego były postanowienia umowy pomiędzy PKP S.A. a PKP PLK S.A. z 9 marca 2018 r., umożliwiające realizację przez PKP S.A. – w ramach zadania inwestycyjnego PKP S.A. pn. „Budowa dworca kolejowego Oświęcim” – również przebudowy peronu nr 1.

zadania „Przebudowa dworca kolejowego Rzeszów Główny” (w związku z niezrealizowaniem przez inny podmiot umowy z 2017 r. na opracowanie dokumentacji projektowej dla tego zadania). Zastrzeżenia budzi długotrwałość postępowania, które sfinalizowano stosownym porozumieniem dopiero po upływie niemal 2,5 roku od zaistnienia przesłanek do rozwiązania umowy. W rezultacie spółka E. ponosiła koszty – sfinansowane przez PKP S.A. – również po 4 lutego 2019 r., tj. po dacie wygaśnięcia umowy z wykonawcą dokumentacji projektowej, a więc w okresie, kiedy kontynuowanie umowy z inżynierem kontraktu stało się bezprzedmiotowe.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie funkcjonowanie Zespołu Kraków w badanym zakresie. Przygotowanie zawodowe i doświadczenie pracowników Zespołu umożliwiło realizację zadań inwestycyjnych będących przedmiotem kontroli. Na zakłócenia w ich przebiegu, w tym opóźnienia realizacyjne, niezależnie od obiektywnych czynników zewnętrznych, mogło mieć wpływ nadmierne obciążenie pracowników obowiązkami.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe<sup>8</sup> kontrolowanej działalności

OBSZAR

#### 1. Przekazanie nadzoru nad realizacją wybranych inwestycji dworcowych

Opis stanu faktycznego

1.1. Stosownie do Regulaminu organizacyjnego PKP S.A.<sup>9</sup> zadania w zakresie przygotowania i realizacji inwestycji, w tym inwestycji dworcowych, należały w zasadniczym zakresie<sup>10</sup> do Biura Inwestycji<sup>11</sup>.

W szczególności do zadań tych należało:

- realizacja projektów inwestycyjnych w zakresie dworców kolejowych;
- prowadzenie i rozliczanie umów z zewnętrznymi kontrahentami, związanych z realizacją zadań inwestycyjnych, ujętych w planie inwestycyjnym Spółki od etapu rozpoczęcia sporządzania dokumentacji technicznej do etapu odbioru robót i rozliczenia inwestycji;
- weryfikacja dokumentacji technicznych, opracowywanych przez zewnętrznych projektantów w zakresie ich kompletności i zgodności ze standardami projektowymi PKP S.A.;
- dokonywanie odbioru prac realizowanych przez zewnętrznych kontrahentów i weryfikacji merytorycznej poniesionych nakładów inwestycyjnych – od etapu realizacji zawartej umowy na sporządzenie dokumentacji projektowej;
- monitorowanie rozliczania umów z zewnętrznymi kontrahentami, w tym weryfikacja rozliczeń podwykonawców;
- przeprowadzanie odbiorów i udostępnianie obiektów;
- rozliczanie inwestycji i przygotowanie dokumentów dotyczących utworzenia środków trwałych;
- planowanie nakładów na projektach, raportowanie postępu prac w ujęciu rzeczowym i finansowym, analiza i raportowanie ryzyk oraz podjętych działań zaradczych – od etapu realizacji zawartej umowy na sporządzenie dokumentacji

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> Od 1 kwietnia 2016 r. – Regulamin organizacyjny PKP S.A. Centrali Spółki, stanowiący załącznik nr 2 do Regulaminu organizacyjnego Spółki Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna – część ogólna. W okresie objętym kontrolą Regulamin organizacyjny PKP S.A. był zmieniany w drodze 28 uchwał Zarządu PKP S.A., przy czym – w związku ze zmianą Statutu PKP S.A. obowiązującą od 30 stycznia 2020 r. – ostatnich pięć uchwał Zarządu PKP S.A. w tej sprawie wymagało zatwierdzenia przez Radę Nadzorczą Spółki, co nastąpiło w drodze czterech takich uchwał (w jednej z nich Rada Nadzorcza PKP S.A. zatwierdziła zmiany Regulaminu organizacyjnego wprowadzone dwiema uchwałami Zarządu PKP S.A.).

<sup>10</sup> Od 1 kwietnia 2016 r. w strukturze Centrali PKP S.A. utworzono Biuro Funduszy (od 1 lutego 2020 r. – Biuro Funduszy i Przygotowania Inwestycji) oraz Biuro Projektowania. Zadania Biura Funduszy (i Przygotowania Inwestycji) były związane z pozyskiwaniem dofinansowania dla planowanych inwestycji ze źródeł zewnętrznych, w tym funduszy UE oraz budżetu państwa, a od 1 lutego 2020 r. – również z przygotowaniem inwestycji (m.in. opracowywanie założeń programowych dla planowanych inwestycji, przygotowaniem programów inwestycji i studiów wykonalności, przygotowaniem projektów koncepcyjnych i dokumentacji przedprojektowej). Zadania Biura Projektowania dotyczyły przygotowania dokumentacji przedprojektowej oraz wielobranżowych projektów wykonawczych i budowlanych dla zadań ujętych w planie inwestycyjnym Spółki. Z dniem 1 sierpnia 2017 r. Biuro Projektowania zostało zlikwidowane.

W związku z utworzeniem ww. biur, zmianą zakresu działania pierwszego z nich oraz likwidacją drugiego – odpowiednio zmieniano zakres działania Biura Inwestycji.

<sup>11</sup> Do 31 marca 2016 r. – Departamentu Inwestycji.

- projektowej;
- monitorowanie postępu i zaawansowania zadań inwestycyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem wizyt w miejscu prowadzenia prac oraz porównanie stanu realizacji z harmonogramami inwestycyjnymi;
  - sporządzanie sprawozdawczości dotyczącej realizowanych zadań inwestycyjnych;
  - współpraca z Biurem Funduszy i Przygotowania Inwestycji w zakresie przygotowania wniosków o płatność i sprawozdań.

Kolejnymi decyzjami Prezesa Zarządu PKP S.A. ustalana była wewnętrzna struktura organizacyjna komórek organizacyjnych m.in. w Central Spółki, w tym Biura Inwestycji (wcześniej: Departamentu Inwestycji). W okresie objętym kontrolą – do 31 stycznia 2020 r. – w jego strukturze funkcjonował Wydział Realizacji Inwestycji, w którego skład wchodziły m.in. zespoły realizacji inwestycji, w tym Zespół Realizacji Inwestycji Rejon Kraków.

Decyzją Nr 1 Prezesa Zarządu PKP S.A. z 30 stycznia 2020 r.<sup>12</sup> w strukturze organizacyjnej Biura Inwestycji zlikwidowano Wydział Realizacji Inwestycji, pozostawiając zespoły realizacji inwestycji, podległe bezpośrednio dyrektorowi Biura. Z kolei decyzją Nr 11 z 28 czerwca 2021 r.<sup>13</sup> zespoły realizacji inwestycji zostały przekształcone w zespoły projektowe, w tym Zespół Projektowy Kraków.

(akta kontroli, str. 947-1050)

**1.2.** W sprawie wykazu powierzonych do realizacji przez PKP ZRI Kraków inwestycji dworcowych w latach 2016-2021 dyrektor projektu wyjaśniła, że:

*Biuro Inwestycji [...] Zespół Kraków obecnie realizuje zadania inwestycyjne w zakresie dworców zlokalizowanych na obszarze województwa małopolskiego, podkarpackiego i śląskiego. W okresie od 1.01.2016 r. do 21.11.2017 r. Wydział Realizacji Inwestycji Zespół Kraków realizował zadania inwestycyjne z obszaru województwa małopolskiego, podkarpackiego oraz jedną inwestycję z woj. świętokrzyskiego: „Przebudowę dworca kolejowego Skarżysko-Kamienna”.*

*Od dnia 22 listopada 2017 r. [...] Zespół Kraków realizował zadania inwestycyjne z obszaru województwa małopolskiego, podkarpackiego, śląskiego (z wyjątkiem dworców: Częstochowa, Katowice – pl. Oddziałów Młodzieży Powstańczej) oraz świętokrzyskiego: „Przebudowę dworca kolejowego Skarżysko-Kamienna”.*

*Wraz z odejściem Dyrektora Projektu [...], zadanie inwestycyjne „Przebudowa dworca kolejowego Skarżysko-Kamienna” przejął Dyrektor Projektu [...] (Wydział Realizacji Inwestycji Zespół Warszawa).*

Dyrektor projektu dodała, że informacje o przydziale zadań dla poszczególnych koordynatorów (dyrektorów projektu) były ustalane i przesyłane drogą mailową, dołączając przykładową korespondencję w tym zakresie z p.o. Dyrektorem Biura Inwestycji PKP S.A.

Do powyższej informacji dyrektor projektu dołączyła m.in. zestawienia obrazujące obciążenie dyrektorów projektów (w skali kraju) nadzorowanymi projektami inwestycyjnymi, z uwzględnieniem liczby projektów na ich poszczególnych etapach (przygotowanie, przetarg na projektowanie, prace projektowe, przetarg na roboty

<sup>12</sup> Decyzja weszła w życie 1 lutego 2020 r.

<sup>13</sup> Decyzja weszła w życie 1 lipca 2021 r.

budowlane, roboty budowlane) – według stanu na 9 marca 2020 r.<sup>14</sup> Według zestawienia obciążenie zatrudnionych w trakcie kontroli dyrektorów projektów z Zespołu Kraków wynosiło kolejno 125% (6 projektów<sup>15</sup>), 138% (9 projektów) i 205% (17 projektów), przy czym żaden z nich nie dysponował wsparciem asystenta<sup>16</sup>.

Według stanu określonego jako „docelowy” obciążenie ww. dyrektorów projektu miało nie przekroczyć 100% (94% - 98%), przy czym każdy miał mieć do dyspozycji wsparcie asystenta, a jeden z nich – dwóch.

(akta kontroli, str. 947-1050)

Dyrektor Biura Inwestycji PKP S.A. wyjaśniła, że zatrudnienie w Zespole Kraków podlega bieżącym analizom pod kątem faktycznego obciążenia pracowników, z uwzględnieniem głównie liczby inwestycji będących na etapie robót budowlanych lub na zaawansowanym etapie prac projektowych. Aktualne założenia do rozwoju Zespołu wskazują na potrzebę pilnego wzmocnienia kadrowego o dwa etaty wsparcia dla dyrektorów projektu, tj. zwiększenie etatyzacji Zespołu z 5 osób (4 dyrektorów projektu + 1 asystent) do 7 osób (o 2 dodatkowych asystentów). Takie zapotrzebowanie zostało zgłoszone do planu zatrudnienia na rok 2022. Pozwoli to na sukcesywną optymalizację obciążenia dyrektorów projektu, poprzez ewentualne przesunięcia nadzorowanych inwestycji w ramach Zespołu, a także – w razie potrzeby – podjęcie dalszych działań celem jego wzmocnienia.

Dyrektor Biura Inwestycji dodała, że założenia obciążenia projektami na podstawie wskaźników procentowych nie są już podstawą do oceny obciążenia pracowników Zespołu Kraków.

(akta kontroli, str. 102-104)

**1.3.** W latach 2016 - 2021w Zespole Kraków zatrudnionych było (stan na koniec roku, w 2021 r. – na 30 czerwca):

- w 2016 r. – 2 dyrektorów projektu i 2 głównych specjalistów;
- w 2017 r. – 3 głównych specjalistów;
- w 2018 r. – 2 dyrektorów projektu i 1 główny specjalista;
- w 2019 r. – 3 dyrektorów projektu;
- w 2020 r. – 4 dyrektorów projektu i 1 referent;
- w 2021 r. – 4 dyrektorów projektu i 1 referent.

Główni specjaliści i dyrektorzy projektu zatrudnieni byli w wymiarze pełnego etatu, a referent – w wymiarze 0,6 etatu na koniec 2020 r. i 1,0 etatu na koniec czerwca 2021 r. Zatrudnienie nastąpiło w formie umów o pracę.

Wszyscy zatrudnieni w Zespole Kraków główni specjaliści i dyrektorzy projektu posiadali wykształcenie wyższe (architektura i urbanistyka, budownictwo, inżynieria środowiska, górnictwo i geologia), a część z nich ukończyła studia podyplomowe (zarządzanie nieruchomościami, szacowanie nieruchomości, zarządzanie projektami PRINCE2, analityk biznesowy). Wszyscy ukończyli również liczne kursy/szkolenia/warsztaty (m.in. kosztorysowanie robót budowlanych, grafika komputerowa, zarządzanie projektami inwestycyjnymi, realizacja inwestycji, prawo zamówień publicznych, AutoCAD, programy do kosztorysowania, zasady utrzymania stanu sprawności technicznej i wartości użytkowej obiektu budowlanego, gospodarowanie i zarządzanie nieruchomościami, opracowanie geodezyjne i formalno-prawne dla dróg i kolei, opłaty z tytułu wieczystego użytkowania gruntu,

<sup>14</sup> Zestawienia bez podpisu. Wg oświadczenia dyrektor projektu zestawienia przekazał ówczesny dyrektor Biura Inwestycji PKP S.A.

<sup>15</sup> Łącznie 9 projektów, ale w trzech przypadkach na etapie: „zawieszony”.

<sup>16</sup> W zestawieniu przyjęto założenie, że wsparcie asystenta zmniejsza obciążenie koordynatora projektu o 25%.

ochrona przeciwpożarowa, partnerstwo publiczno-prywatne, świadectwa charakterystyki energetycznej, zarządzanie nieruchomościami).

Doświadczenie dyrektorów projektu zatrudnionych na dzień 30 czerwca 2021 r. wynosiło 10 i więcej lat pracy zawodowej (10, 11, 14 i 33 lata).

(akta kontroli, str. 947-1050)

**1.4.** Dyrektor projektu oświadczyła, że:

- prace projektowe związane z inwestycją w Oświęcimiu koordynowało Biuro Projektowania PKP S.A. (zarówno wykonywane przez projektanta zewnętrznego, jak i wykonywane przez samych pracowników Biura Projektowania); Zespół Kraków nie dysponuje dokumentami dotyczącymi przekazania do realizacji tego zadania z Centrali PKP S.A.;
- Zespół Kraków koordynuje inwestycję dworcową Rzeszów Główny od podpisania umowy na opracowanie dokumentacji projektowej, w związku z czym nie dysponuje dokumentem dotyczącym jej przekazania do Zespołu Kraków.

(akta kontroli, str. 947-1050)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

**OCENA CZĄSTKOWA**

Najwyższa Izba Kontroli, niezależnie od ciągłych zmian struktury organizacyjnej Centrali PKP S.A., w tym struktury Biura Inwestycji PKP S.A., ocenia pozytywnie funkcjonowanie Zespołu Kraków w badanym zakresie. Przygotowanie zawodowe i doświadczenie pracowników Zespołu umożliwiało realizację zadań inwestycyjnych będących przedmiotem kontroli. Na zakłócenia w ich przebiegu, w tym opóźnienia realizacyjne, niezależnie od obiektywnych czynników zewnętrznych, mogło mieć wpływ nadmierne obciążenie pracowników obowiązkami.

**OBSZAR**

## **2. Zgodność dokumentacji projektowej z założeniami Programu inwestycji dworcowych**

Opis stanu  
faktycznego

**2.1.** Celem przyjętego przez Zarząd PKP S.A. *Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016 - 2023*<sup>17</sup> było uregulowanie kwestii związanych z procesem inwestycyjnym realizowanym przez PKP S.A., w szczególności pod kątem kryteriów doboru kwalifikujących dworce kolejowe do inwestycji. W wyniku aktualizacji z 2017 r. PID poszerzono o plan finansowy programu oraz listę dworców kolejowych objętych PID do 2023 r.<sup>18</sup>

W PID przyjęto założenia dla procesów inwestycyjnych związanych z przebudową lub budową dworców, polegające na:

- 1) opracowaniu koncepcji funkcjonalno-przestrzennej, dostosowującej rodzaj pomieszczeń i ich wielkość do realnego zapotrzebowania Spółek Grupy PKP S.A. i podmiotów zewnętrznych;
- 2) stosowaniu rozwiązań uwzględniających potrzeby różnych grup społeczeństwa –

<sup>17</sup> Program przyjęty uchwałą Nr 408 Zarządu PKP S.A. z dnia 27 września 2016 r. (zatwierdzony uchwałą Nr 1257/199/VI Rady Nadzorczej z dnia 30 września 2016 r.), zaktualizowany uchwałą Nr 492 Zarządu PKP S.A. z dnia 14 listopada 2017 r. (aktualizacja zatwierdzona uchwałą Nr 1326/213/VII Rady Nadzorczej PKP S.A. z dnia 22 listopada 2017 r.).

<sup>18</sup> Przed aktualizacją z 2017 r. wykaz projektów objętych PID zatwierdzono odrębną uchwałą Zarządu PKP S.A. – Nr 409 z 27 września 2016 r.



osób z dziećmi, osób o ograniczonej sprawności ruchowej, osób niewidomych i niedowidzących;

- 3) ograniczeniu negatywnego wpływu na środowisko;
- 4) stworzeniu wysokiej jakości przestrzeni obsługi podróżnych;
- 5) zapewnieniu wzrostu bezpieczeństwa;
- 6) zmniejszeniu kosztów eksploatacji;
- 7) dostosowanie budynku do potrzeb społeczności lokalnej.

(akta kontroli, str. 947-1050)

**2.2.** Przedmiotem kontroli była dokumentacja projektowa dla inwestycji „Budowa dworca kolejowego Oświęcim” (ppkt 2.3. Oświęcim). W odniesieniu do dworca kolejowego Rzeszów Główny Spółka dwukrotnie podejmowała działania zmierzające do opracowania takiej dokumentacji: po raz pierwszy na podstawie umowy z 2017 r. (ppkt 2.4. Rzeszów Główny I), a następnie na podstawie umowy z 2021 r. (ppkt 2.5. Rzeszów Główny II). Do czasu zakończenia kontroli etap opracowania dokumentacji dla tej inwestycji nie został zakończony.

(akta kontroli, str. 660-767, 768-946)

### **2.3. Oświęcim**

**2.3.1.** W wyniku postępowania o udzielenie zamówienia niepublicznego w trybie z wolnej ręki<sup>19</sup>, przeprowadzonego zgodnie z instrukcją zakupową PKP S.A.<sup>20</sup>, którego przedmiotem było opracowanie dokumentacji przedprojektowej oraz projektów budowlanych i wykonawczych branż: konstrukcyjnej, instalacyjnej (sanitarnej, HVAC<sup>21</sup>, elektrycznej i teletechnicznej) oraz drogowej dla realizacji zadań etapu optymalizacji w ramach projektu „IDS – Innowacyjny dworzec systemowy – etap optymalizacji. Budowa dworca kolejowego Oświęcim”, w dniu 2 czerwca 2016 r. została zawarta umowa<sup>22</sup> pomiędzy PKP S.A. a firmą I. z siedzibą w Pruszczu Gdańskim (Wykonawca). Przedmiotem umowy, oprócz zadań określonych w ww. postępowaniu o udzielenie zamówienia, było opracowanie projektu dworca tymczasowego, zapewniającego ciągłość funkcjonowania dworca podczas realizacji robót budowlanych, a także pełnienie nadzoru autorskiego nad ich realizacją. Zakres przedmiotu zamówienia został podzielony na cztery etapy (Etap I – prace przedprojektowe, Etap II – projekt budowlany<sup>23</sup>, Etap III – projekt wykonawczy, Etap IV – nadzór autorski)<sup>24</sup>. W ramach usług projektowych i okołoprojektowych świadczonych na rzecz PKP S.A.

Wynagrodzenie ryczałtowe za wykonanie przedmiotu zamówienia ustalono w wysokości 73 800 zł brutto, z tego 51 660 zł (70%) za opracowanie dokumentacji projektowej<sup>25</sup> oraz 22 140 zł (30%) za prowadzenie nadzoru autorskiego.

Termin realizacji zamówienia w zakresie dokumentacji projektowej ustalono na (do) 26 tygodni od dnia zawarcia umowy, tj. do 1 grudnia 2016 r., z tego prace przedprojektowe – do 4 tygodni, projekt budowlany – do 16 tygodni, projekt

<sup>19</sup> Postępowanie nr KIZ/2016/WNP-004673. Postępowanie dotyczyło dworców: Oświęcim, Sędziszów Małopolski, Pomiechówek i Oborniki Wielkopolskie Miasto. W wyniku negocjacji przeprowadzonych 17 maja 2016 r. pierwotna oferta Wykonawcy, tj. 313 650 zł brutto za wszystkie dworce (w tym 79 950 zł za dworzec w Oświęcimiu), została obniżona do kwoty 295 200 zł brutto (w tym 73 800 zł za dworzec w Oświęcimiu).

<sup>20</sup> Przyjętą przez Zarząd PKP S.A. uchwałą nr 359 z dnia 23 czerwca 2015 r.

<sup>21</sup> Branża inżynierii sanitarnej zajmująca się ogrzewaniem (ang. heating), wentylacją (ang. ventilation), klimatyzacją (ang. air conditioning).

<sup>22</sup> Nr KFZ02.21.82.2016.MJ/9.

<sup>23</sup> Uzyskanie decyzji pozwolenia na budowę pozostawiono po stronie PKP S.A.

<sup>24</sup> Projekt zagospodarowania terenu i projekt architektoniczny PKP S.A. opracowała we własnym zakresie.

<sup>25</sup> Prace przedprojektowe (Etap I) – 10%, tj. 5 166 zł, projekt budowlany (Etap II) – 35%, tj. 18 081 zł, projekt wykonawczy (Etap III) – 55%, tj. 28 413 zł.

wykonawczy – do 26 tygodni<sup>26</sup>.

Postanowienia umowy w zakresie terminu realizacji zamówienia zmieniano dwukrotnie – aneksem nr 1 z 1 sierpnia 2016 r. oraz aneksem nr 2 z dnia 20 lutego 2017 r. Wysokość wynagrodzenia Wykonawcy nie uległa zmianie.

Ostateczne terminy realizacji zamówienia ustalono na (do) 39 tygodni od dnia zawarcia umowy, tj. do dnia 2 marca 2017 r., z tego prace przedprojektowe – do 12 tygodni, projekt budowlany – do 33 tygodni, projekt wykonawczy – do 39 tygodni<sup>27</sup>.

Niedochowanie pierwotnie wskazanych terminów uzasadniono przyczynami, za które Wykonawca nie ponosił odpowiedzialności, a były nimi przedłużające się uzgodnienia dokumentacji projektowej:

- ze spółkami kolejowymi (PKP PLK S.A., TK Telekom, PKP Utrzymanie, PKP Energetyka), tj. właścicielami infrastruktury zlokalizowanej na terenie inwestycji, w szczególności w zakresie możliwości wykonania odwiertów geotechnicznych, niezbędnych do prawidłowego wykonania prac projektowych;
- z PKP PLK S.A., dotyczącymi docelowej organizacji ruchu pasażerów w obrębie stacji Oświęcim (wybór wariantu realizacji bezkolizyjnego przejścia na perony 2 i 3, w tym ewentualnej budowy tunelu, w ramach planowanej inwestycji tej spółki w zakresie przebudowy stacji Oświęcim).

(akta kontroli, str. 768-946)

**2.3.2.** Niezależnie od aneksów zmieniających terminy realizacji umowy w zakresie Etapu III została ona zrealizowana z opóźnieniem. Ostateczny termin realizacji tego etapu ustalono na 2 marca 2017 r., z wyłączeniem części opracowań<sup>28</sup>, dla których wyznaczono termin krótszy o dwa tygodnie, tj. do 16 lutego 2017 r. W dniu 2 marca 2017 r. Wykonawca przedłożył wymaganą dokumentację, przy czym w protokole odbioru przedstawiciel PKP S.A. odmówił jej przyjęcia z powodu niekompletności<sup>29</sup>. Ponowne przedłożenie dokumentacji nastąpiło 30 marca 2017 r., a 6 kwietnia 2017 r. przedstawiciel PKP S.A. potwierdził jej odbiór z uwagami oraz wyznaczył termin do 27 kwietnia 2017 r. na jej uzupełnienie. W wyznaczonym terminie Wykonawca przedłożył uzupełnioną dokumentację, co zostało potwierdzone przez przedstawiciela PKP S.A. 4 maja 2017 r.

Pismem z 4 września 2017 r. PKP S.A. wystąpiła do Wykonawcy z wezwaniem do zapłaty kary umownej w wysokości 18 081,00 zł z tytułu nienależytego wykonania umowy. W załączniku do pisma przedstawiono wyliczenie wysokości kary, przyjmując 30 marca 2017 r. jako datę przekazania dokumentacji Etapu III, co oznaczało 28 i 42 dni<sup>30</sup> opóźnienia. Kara umowna została potrącona z wynagrodzenia umownego Wykonawcy – zapłata PKP S.A. za fakturę<sup>31</sup> z tytułu realizację etapu II i III w wysokości 46 494,00 zł nastąpiła w wysokości 28 413,00 zł (tj. o 18 081,00 zł niższej).

<sup>26</sup> W zakresie prac przedprojektowych oraz projektu wykonawczego określono różne terminy realizacji dla poszczególnych części tych etapów – podano maksymalne terminy dla danego etapu.

<sup>27</sup> Jak w przypisie 26.

<sup>28</sup> 1) projekt przebudowy sieci wodociągowej, 2) projekt zagospodarowania placu budowy, 3) pisemne uzgodnienia z przedsiębiorcami, których infrastruktura jest zlokalizowana na terenie, którego dotyczy projekt zagospodarowania terenu i projekt wykonawczy.

<sup>29</sup> Lista braków: a) branżowe projekty wykonawcze, b) projekt przebudowy sieci wodociągowej, c) przedmiary robót, specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót, d) kosztorysy inwestorskie, e) projekt zagospodarowania terenu budowy, f) harmonogram rzeczowo-finansowy, g) uzgodnienia, h) zestawienie wytycznych dla powierzchni komercyjnych, i) projekt opisu przedmiotu zamówienia.

<sup>30</sup> 28 dni w odniesieniu do dokumentacji wskazanej w przypisie 28 oraz 42 dni w stosunku do pozostałej dokumentacji Etapu III.

<sup>31</sup> Nr 06/07/2017 z 7 lipca 2017 r.

(akta kontroli, str. 136-159)

**2.3.3.** W wyniku realizacji umowy z firmą I., PKP S.A. zgromadziła dokumentację pod zaplanowany zakres robót w ramach rozbiórki i budowy dworca kolejowego Oświęcim. Złożyły się na nią m.in.:

1) na etapie prac przedprojektowych: weryfikacja bilansu zapotrzebowania na nośniki energii/media, inwentaryzacja obiektu, opinia geotechniczna, analiza możliwości racjonalnego wykorzystania wysokoefektywnych systemów alternatywnych zaopatrzenia w energię oraz ciepło, analiza rozwiązań zastosowanych w dotychczasowej dokumentacji dworców IDS, inwentaryzacja zieleni, inwentaryzacja ornitologiczna i chiropterologiczna;

2) na etapie projektu budowlanego: branżowe projekty budowlane, projekt rozbiórki istniejącego dworca, projekt demontażu i ponownej zabudowy mozaiki, zbiorcze zestawienie kosztów, uzgodnienia projektu budowlanego;

3) na etapie projektu wykonawczego: branżowe projekty wykonawcze, przedmiary robót, specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót (zawierająca wymagania w zakresie sposobu wykonania robót budowlanych, właściwości wyrobów budowlanych oraz kontroli jakości wykonania robót), projekt zagospodarowania placu budowy, uzgodnienia z właścicielami infrastruktury zlokalizowanej na terenie inwestycji, harmonogram rzeczowo-finansowy, kosztorysy inwestorskie, zestawienie wytycznych dla powierzchni komercyjnych.

Zgodnie z art. 34 ust. 2b ustawy Prawo budowlane<sup>32</sup> projekt budowlany został wykonany przez osoby posiadające uprawnienia budowlane (bez ograniczeń) do projektowania w odpowiedniej specjalności (architektonicznej, konstrukcyjno-budowlanej, instalacyjnej w różnych zakresach) oraz wpisane na listy właściwych izb samorządu zawodowego. Stosownie do zapisu art. 20 ust. 4 ustawy Prawo budowlane projektanci złożyli oświadczenia o sporządzeniu projektu budowlanego zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

(akta kontroli, str. 136-159, 768-946)

Decyzją nr 4/BZ/2017 z dnia 7 lutego 2017 r. Wojewoda Małopolski zatwierdził projekt budowlany i udzielił PKP S.A. pozwolenia na budowę dla przedsięwzięcia „Budowa dworca kolejowego w Oświęcimiu”, obejmującego: rozbiórkę istniejącego budynku, budowę budynku dworca, przebudowę parkingu i dróg wewnętrznych, utwardzenie terenu, budowę obiektów małej architektury i oświetlenia terenu wraz z przebudową peronu.

(akta kontroli, str. 136-159, 768-946)

Wśród celów zamierzenia inwestycyjnego polegającego na budowie dworca w Oświęcimiu wymieniono *zapewnienie dostępności dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym osób niewidomych lub niedowidzących*<sup>33</sup>. W konsekwencji dokumentacja projektowa inwestycji przewidywała uwzględnienie wymagań odnoszących się do dostępności obiektu dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym wymagań określonych w TSI PRM, w zakresie: miejsc parkingowych, trasy wolnej od przeszkód (szerokość, progi, zmiana poziomu, poręczce, oznakowanie informacjami wizualnymi, oznakowanie dotykowe, kontrastująca powierzchnia), drzwi, nawierzchni/posadzek, sygnalizacji przeszkód przezroczystych, toalet, stanowisk przewijania dzieci, mebli i urządzeń wolnostojących, kas i automatów biletowych, oświetlenia, informacji

<sup>32</sup> Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2016 r., poz. 290, ze zm.).

<sup>33</sup> Specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót, s. 4.

wizualnych, planów tyflograficznych, nakładek w informacjach w alfabecie Braille'a – z wyjątkiem opisanym w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*, dotyczącym ścieżek dotykowych na peronie nr 1.

(akta kontroli, str. 768-946)

W dokumentacji uwzględniono również inne założenia PID, tj.:

- ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko oraz zmniejszenie kosztów eksploatacji obiektu – gruntowa pompa ciepła, wykorzystanie wody deszczowej, energooszczędne oświetlenie, system zarządzania obiektem BMS;
- zapewnienie wzrostu bezpieczeństwa – system monitoringu wizyjnego, system kontroli dostępu, kolumna SOS;
- stworzenie wysokiej jakości przestrzeni obsługi podróżnych – system informacji dla podróżnych, ogrzewana i klimatyzowana poczekalnia, toalety, w tym dostosowane dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, pomieszczenia opiekuna z dzieckiem, ławki na świeżym powietrzu, lokale komercyjne, monitorowane miejsca na rowery, parking.

(akta kontroli, str. 947-1050)

## 2.4. Rzeszów Główny I

**2.4.1.** W wyniku przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego<sup>34</sup> w dniu 11 września 2017 r. została m.in. zawarta umowa<sup>35</sup> pomiędzy PKP S.A. a konsorcjum w składzie: firma K. z siedzibą w Zakopanem (Lider) oraz spółka W z siedzibą w Krakowie (Partner). Przedmiotem umowy było opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. „Przebudowa dworca kolejowego Rzeszów Główny”. Wykonawca został również zobowiązany do prowadzenia nadzoru autorskiego w trakcie postępu robót. W zakresie opracowania dokumentacji projektowej umowa została podzielona na sześć etapów (etap I – harmonogram uzyskania uzgodnień dokumentacji, etap II – inwentaryzacja i wstępna koncepcja projektowa, w tym analiza dotycząca realizacji celów w zakresie zmiany klimatu oraz analiza racjonalnego wykorzystania energii oraz zasobów naturalnych, z możliwością zastosowania alternatywnych źródeł energii, etap III – koncepcja wielobranżowa wraz ze Zbiórczym Zestawieniem Kosztów, bilansem zapotrzebowania na media oraz złożonym wnioskiem o wydanie DULICP<sup>36</sup>, etap IV – wielobranżowy projekt budowlany wraz z wykazem planowanych do przeprowadzenia postępowań administracyjnych dla całego zakresu inwestycji, etap V – wielobranżowy projekt wykonawczy wraz z pozostałymi wymaganymi dla realizacji inwestycji dokumentami, opracowaniami, uzgodnieniami, decyzjami i pozwoleniami, etap VI – pozwolenie na budowę).

Wynagrodzenie ryczałtowe za wykonanie przedmiotu umowy ustalono w wysokości 480 000,00 zł brutto, z tego 70% za opracowanie dokumentacji projektowej (336 000,00 zł) oraz 30% za prowadzenie nadzoru autorskiego (144 000,00 zł). W ramach wynagrodzenia za opracowanie dokumentacji projektowej ustalono, że za realizację etapów I, II i III Wykonawca otrzyma 50 400,00 zł, etapu IV – 117 600 zł etapu V – 134 400,00 zł i etapu VI – 33 600,00 zł.

W umowie ustalono terminy realizacji poszczególnych etapów oraz termin realizacji całego zamówienia w zakresie w zakresie dokumentacji projektowej – do 48 tygodni od dnia zawarcia umowy, tj. do 13 sierpnia 2018 r. Postanowienia umowy, m.in. w zakresie terminu realizacji zamówienia, zmieniono aneksem nr 1 z 14 sierpnia 2018

<sup>34</sup> Postępowanie nr KIZ/2017/WNP-006561.

<sup>35</sup> Nr KIZ01.022.IR.15909.2017.

<sup>36</sup> Decyzja ustalająca lokalizację inwestycji celu publicznego.

r. Zmiana dotyczyła terminów realizacji etapów IV - VI, a w konsekwencji – terminu realizacji całego zamówienia w zakresie dokumentacji projektowej o 8 tygodni (do 8 października 2018 r.). Uzasadnieniem zmiany były przedłużające się uzgodnienia z PKP PLK S.A. (trwające od 8 marca 2018 r. do 18 czerwca 2018 r.) oraz z Podkarpackim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków (trwające od 27 marca 2018 r. do 11 lipca 2018 r.). Wysokość wynagrodzenia Wykonawcy nie uległa zmianie.

(akta kontroli, str. 501-531, 660-767)

**2.4.2.** Wykonawca przedłożył dokumentację z zakresu etapów I - III umowy w terminach wynikających z umowy, przy czym tylko dokumentacja etapu I została odebrana bez uwag. Do przedkładanej dokumentacji etapu II i III PKP S.A. czterokrotnie wносила uwagi, w wyniku czego jej ostateczne przekazanie nastąpiło z opóźnieniem wynoszącym 154 dni (etap II) i 121 dni (etap III).

Fakturę za realizację etapu I, II i III na kwotę 50 400,00 zł brutto Wykonawca wystawił 9 kwietnia 2018 r.<sup>37</sup>, a jej zapłata – w pełnej wysokości – nastąpiła 15 maja 2018 r.

(akta kontroli, str. 660-767)

Wyjaśniając przyczyny nienaliczenia kar umownych z tytułu opóźnień w realizacji umowy dyrektor projektu stwierdził, że Wykonawca przedłożył dokumentację w terminach umownych, a jej kolejne rewizje – w terminach wyznaczonych przez PKP S.A. Tym samym nie było podstaw do naliczenia kar umownych.

(akta kontroli, str. 114-135)

**2.4.3.** Wykonawca podejmował również próby przekazania dokumentacji z zakresu Etapu IV i V. Do kontroli przedłożono 20 protokołów odbioru odnoszących się do dokumentacji Etapu IV (z okresu 26 marca 2018 r. – 30 maja 2019 r.) oraz 8 protokołów odbioru odnoszących się do dokumentacji Etapu V (z okresu 10 września 2018 r. – 30 maja 2019 r.), stwierdzających przekazanie dokumentacji Zamawiającemu, względnie odmowę odbioru tej dokumentacji z uwagi na powtarzające się braki i usterki. Do skutecznego przekazania tej dokumentacji ostatecznie nie doszło.

(akta kontroli, str. 660-767)

**2.4.4.** Pismem z 31 lipca 2019 r.<sup>38</sup> PKP S.A. wezwała spółkę W. w likwidacji do zapłaty kary umownej w wysokości 48 000,00 zł brutto, wyliczoną stosownie do § 9 ust. 1 pkt 2 umowy z dnia 11 września 2017 r.<sup>39</sup> W uzasadnieniu wezwania wskazano, że naliczenie kary nastąpiło w związku z:

- 1) prawomocnym wykreśleniem spółki W. (Partnera Konsorcjum) z Krajowego Rejestru Sądowego z dniem 2 lutego 2019 r.;
- 2) faktem, iż dnia 4 lutego 2019 r. zmarła osoba prowadząca działalność gospodarczą pn. K. (Lider Konsorcjum);
- 3) faktem, iż w konsekwencji zdarzeń wskazanych w pkt 1 i 2 Umowa nr KIZ01.022.IR.15909.2017, której przedmiotem było *Opracowanie dokumentacji przedprojektowej, okołoprojektowej oraz projektów budowlanych i wykonawczych dla realizacji zadania inwestycyjnego pn. „Przebudowa dworca kolejowego Rzeszów Główny”* – została rozwiązana.

W związku z niewywiązaniem się przez podmioty, do których skierowane zostało ww.

<sup>37</sup> Faktura nr 01/04/2018.

<sup>38</sup> Numer KII03b-132-2019.

<sup>39</sup> 10% całkowitego wynagrodzenia brutto (tj. 480 000,00 zł) w przypadku rozwiązania/odstąpienia od Umowy (lub jej wypowiedzenia) przez Wykonawcę, na jakiegokolwiek podstawie, z przyczyn nie leżących po stronie Zamawiającego.

wezwanie, z obowiązku zapłaty naliczonej kary, została ona potrącona z zabezpieczenia należytego wykonania ww. umowy, wpłaconego przez wykonawcę w formie gotówki.

(akta kontroli, str. 660-767)

**2.4.5.** 20 września 2018 r. PKP S.A. zawarła umowę<sup>40</sup> ze spółką E. z siedzibą w Warszawie (Wykonawca), której przedmiotem było sprawowanie usługi inżyniera kontraktu nad realizacją robót budowlanych zadania „Przebudowa dworca kolejowego Rzeszów Główny”, w tym m.in. weryfikacja i opiniowanie opracowanej dla inwestycji dokumentacji projektowej, zarządzanie budowlanym procesem inwestycyjnym, rozliczenie zadania inwestycyjnego oraz świadczenie usługi inżyniera kontraktu w okresie 5 lat od odbioru robót budowlanych objętych nadzorem.

Umowa miała być realizowana w trzech etapach: etap I – przygotowanie inwestycji, etap II – realizacja inwestycji, etap III – okres gwarancji i rękojmi.

Wynagrodzenia za wykonanie przedmiotu umowy ustalono w wysokości 595 935,00 zł brutto, płatne w częściach za wykonanie etapu I – do wysokości 5% wynagrodzenia (29 796,75 zł), etapu II – do wysokości 85% wynagrodzenia (506 544,75 zł) oraz etapu III – do wysokości 10% wynagrodzenia (59 593,50 zł).

(akta kontroli, str. 479-500)

4 lutego 2019 r. wygasła umowa pomiędzy PKP S.A. a konsorcjum w składzie: firma K. (Lider) oraz spółka W. (Partner), a w konsekwencji PKP S.A. nie uzyskała kompletnej dokumentacji projektowej dla zadania inwestycyjnego pn. „Przebudowa dworca kolejowego Rzeszów Główny”. W celu realizacji zadania w terminie zadeklarowanym w umowie o dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020<sup>41</sup> w PKP S.A. podjęto decyzję o dalszej realizacji inwestycji w formule „projektuj i buduj”, a w konsekwencji – o rozwiązaniu umowy z 20 września 2018 r., o czym poinformowano spółkę E. pismem z 24 marca 2020 r.

Porozumienie pomiędzy PKP S.A. i spółką E. w sprawie rozwiązania umowy zostało zawarte 15 lipca 2021 r. Wskazano w nim m.in., że do dnia zawarcia porozumienia Wykonawca realizował etap I przedmiotu umowy, tj. przygotowanie inwestycji w zakresie weryfikacji i opiniowania dokumentacji projektowej przekazanej przez Zamawiającego, oraz że nie przystąpił do realizacji przedmiotu umowy w zakresie etapu II i etapu III.

Stosownie do § 1 ust. 2 porozumienia Wykonawca zobowiązał się do wystawienia dla PKP S.A. faktury tytułem należności wynikających z porozumienia na kwotę 128 421,81 zł brutto, na którą składało się:

- a) 84 566,81 zł, stanowiące zwrot udokumentowanych przez Wykonawcę wydatków poniesionych w trakcie trwania umowy;
- b) 8 800,00 zł, stanowiące zwrot kosztów zabezpieczenia należytego wykonania umowy;
- c) 35 055,00 zł, stanowiące wartość utraconego zysku, jaki Wykonawca zakładał z realizacji umowy.

<sup>40</sup> Umowa nr KIZ01.022.IN.6149.2018, zawarta w wyniku przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego pn. „Inżynier Kontraktu Kraków Swoszowice, Radymno, Rzeszów Główny” (nr KIZ/2018/WNP-008374).

<sup>41</sup> Umowa nr POIS.05.01.00-00-0028/18-00 z 28 grudnia 2018 r. We wniosku o dofinansowanie uwzględniono zadania polegające na budowie/przebudowie dworców kolejowych: Biadoliny, Jasień Brzeski, Kraków Swoszowice, Sterkowiec, Czarna Tarnowska, Radymno, Rzeszów Główny, Sędziszów Małopolskie, Stalowa Wola Rozwadów.

(akta kontroli, str. 70-95, 479-500)

Spośród 33 faktur na kwotę 84 566,81 zł (udokumentowane przez spółkę E. wydatki poniesione w trakcie wykonywania umowy), 27 faktur na łączną kwotę 50 245,50 zł (59,4%), wystawionych zostało po dniu 4 lutego 2019 r., tj. po dacie wygaśnięcia umowy dotyczącej opracowania dokumentacji projektowej dla zadania inwestycyjnego pn. „Przebudowa dworca kolejowego Rzeszów Główny”. Ostatnią z faktur wystawiono 14 lutego 2020 r.

(akta kontroli str. 70-95, 1197-1222)

Wysokość należności spółki E. (128 421,81 zł) ustalona została w wyniku negocjacji prowadzonych pomiędzy stronami umowy (korespondencyjnie i podczas spotkań 10 listopada i 21 grudnia 2020 r.<sup>42</sup>), przy czym ich pierwotna wysokość określona przez spółkę E. wynosiła 220 414,61 zł (pismo z 11 maja 2020 r.), z tego 114 327,11 zł z tytułu poniesionych wydatków oraz 106 087,50 zł z tytułu części wynagrodzenia umownego. Wyjściowa propozycja PKP S.A. przedstawiona na spotkaniu 10 listopada 2020 r. sprowadzała się do wypłaty wynagrodzenia za realizację etapu I umowy (29 796,75 zł) oraz zwrotu kosztów z tytułu zabezpieczenia należytego wykonania umowy (8 800,00 zł), z zastrzeżeniem możliwości pomniejszenia wynagrodzenia o wartość kar umownych wynikających z nieterminowej realizacji umowy.

Suma kar umownych dla spółki E. według przedstawionego wyliczenia wynosiła 20 261,79 zł.

(akta kontroli, str. 45-47, 70-95, 1181-1190)

Prezes Zarządu PKP S.A. i Członek Zarządu PKP S.A. wyjaśnili m.in.:

- pomimo zrealizowania przez spółkę E. zakresu etapu I, poniosła ona wyższe koszty, niż określone w zapisach umowy;
- w toku prowadzonych rozmów i negocjacji ustalono, iż PKP S.A. może zwrócić tylko koszty faktycznie poniesione przez Wykonawcę, obejmujące udokumentowane wydatki poniesione w trakcie trwania umowy, zwrot zabezpieczenia należytego wykonania umowy oraz wartość utraconego zysku; w tym celu spółka E. przedstawiła PKP S.A. faktury wraz z dowodami ich opłacenia;
- pierwotne żądanie wynosiło 220 414,61 zł brutto, ale w wyniku analizy przekazanych dokumentów uznane zostały kwoty: 84 566,81 zł brutto – stanowiące zwrot udokumentowanych wydatków poniesionych w trakcie trwania umowy, oraz 8 800,00 zł brutto – stanowiące zwrot kosztów zabezpieczenia należytego wykonania umowy; dodatkowo, mając na uwadze orzecznictwo sądowe dotyczące podobnych spraw, PKP S.A. przychyliła się do wypłaty kwoty założonego zysku w kwocie 35 055,00 zł brutto;
- w przypadku odmowy zapłaty kwoty założonego zysku PKP S.A. naraziłaby się na proces sądowy, a w konsekwencji z dużym prawdopodobieństwem – na wypłatę kwoty zysku oraz poniesienie kosztów sądowych wraz z odsetkami.

(akta kontroli, str. 70-95)

Fakturę<sup>43</sup> na kwotę 128 421,81 zł spółka E. wystawiła 21 lipca 2021 r., za którą PKP S.A. zapłaciła 23 sierpnia 2021 r.

(akta kontroli, str. 1197-1222)

---

<sup>42</sup> W formie telekonferencji.

<sup>43</sup> Nr 1/RZGL/21.

## 2.5. Rzeszów Główny II

W związku z nieskuteczną realizacją umowy z 11 września 2017 r. na opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. „Przebudowa dworca kolejowego Rzeszów Główny”, w 2020 r. PKP S.A. podjęła kolejne działania w celu realizacji tej inwestycji<sup>44</sup>. Przedmiotem nowego postępowania – prowadzonego wspólnie z Gminą Miasta Rzeszowa – było udzielenie zamówienia publicznego pn. „Budowa parkingu podziemnego wraz z przebudową układu komunikacyjnego w systemie projektuj i buduj w ramach budowy Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego oraz przebudowa budynku dworca kolejowego Rzeszów Główny w systemie projektuj i buduj”. Postępowanie przeprowadził Urząd Miasta Rzeszowa, w imieniu i na rzecz zamawiających: 1) Zarządu Transportu Miejskiego w Rzeszowie, 2) Miejskiego Zarządu Dróg w Rzeszowie oraz 3) PKP S.A.<sup>45</sup>

Przedmiot zamówienia realizowanego w formule „projektuj i buduj” został podzielony na dwa zadania:

- 1) Zadanie 1 (Gminy Miasta Rzeszowa) – „Budowa parkingu podziemnego wraz z przebudową układu komunikacyjnego;
- 2) Zadanie 2 (PKP S.A.) – „Przebudowa budynku dworca kolejowego Rzeszów Główny”.

W wyniku postępowania wybrano ofertę spółki B. z siedzibą w Warszawie, a 8 lutego 2021 r. PKP S.A. podpisała umowę<sup>46</sup> z tym podmiotem. Przedmiotem umowy w ramach zadania inwestycyjnego „Przebudowa dworca kolejowego Rzeszów Główny w systemie projektuj i buduj” było:

- 1) opracowanie dokumentacji projektowej oraz uzyskanie wszelkich wymaganych prawem uzgodnień, opinii, pozwoleń;
- 2) prowadzenie nadzoru autorskiego nad realizacją robót budowlanych;
- 3) wykonanie robót budowlanych.

Przedmiot zamówienia podzielono na dwie części: dokumentacja (część I) i roboty budowlane (część II). W ramach części I wyodrębniono 3 etapy: wielobranżowy projekt budowlany (etap I), projekt wykonawczy (etap II) i pełnienie czynności nadzoru autorskiego (etap III).

Wynagrodzenie umowne za wykonanie przedmiotu umowy ustalono w wysokości 22 693 500,00 zł brutto, z tego za opracowanie dokumentacji 1 134 675,00 zł (5%).

Stosownie do postanowień umowy oraz harmonogramu rzeczowo-finansowego<sup>47</sup> realizacja przedmiotu umowy w części dotyczącej dokumentacji miała nastąpić w terminie do 30 tygodni od dnia zawarcia umowy (do 6 września 2021 r.) w zakresie wielobranżowego projektu budowlanego oraz do 42 tygodni (do 29 listopada 2021 r.), w zakresie projektu wykonawczego.

(akta kontroli, str. 660-767, 1197-2222)

Dyrektor projektu wyjaśnił m.in., że:

- 22 lipca 2021 r. Wykonawca przedłożył do weryfikacji projekt budowlany; projekt został odebrany z uwagami;
- w wyniku weryfikacji trzeciej rewizji projektu budowlanego został on odebrany z uwagami i terminem na usunięcie uwag do 17 listopada 2021 r.;

<sup>44</sup> Ogłoszenie o zamówieniu opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej 2020/S 109-263539 z dnia 8 czerwca 2020 r.

<sup>45</sup> W czynnościach związanych z przygotowaniem i przeprowadzeniem postępowania brało udział troje dyrektorów projektu z Zespołu Kraków, m.in. w ramach komisji przetargowej, do której zostali powołani.

<sup>46</sup> Nr KII03b.022.UR.41651.2019.

<sup>47</sup> Harmonogram rzeczowo-finansowy (HPR) z 16 lutego 2021 r.



- 8 listopada 2021 r. Wykonawca przekazał mailowo wniosek do PKP S.A. o zmianę terminu realizacji umowy wraz z aktualizacją HPR; przedmiotowe dokumenty podlegają analizie; w przypadku uznania zasadności wniosku PKP S.A. podejmie czynności zmierzające do podpisania aneksu terminowego.  
(akta kontroli, str. 114-135)

Pismem z 5 listopada 2021 r. spółka B. wystąpiła do PKP S.A. z wnioskiem o sporządzenie aneksu do umowy w związku z wpływem obostrzeń związanych z pandemią COVID oraz innych okoliczności na realizację i terminy wykonania prac projektowych. We wniosku wskazano 5 okoliczności powodujących konieczność zmiany umowy:

- opóźnienia w wydaniu warunków technicznych (przez 15 podmiotów, wynoszące od 10 do 90 dni);
- konieczność uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego (decyzja taka została wydana 22 marca 2018 r., ale z powodu jej wadliwości, o czym Wykonawca nie wiedział na etapie postępowania przetargowego, musiał wystąpić o wydanie nowej decyzji, co nastąpiło z opóźnieniem wynoszącym 85 dni);
- utrudnienia w zakresie uzgodnień z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków (opóźnienia w uzgodnieniu przez WKZ w zakresie przyjętych rozwiązań w projekcie architektoniczno-budowlanym, w szczególności w zakresie wyglądu elewacji budynku dworca, układu pomieszczeń, stolarki okiennej oraz rozmieszczenia urządzeń wentylacji na dachu, wynoszące 146 dni, a także opóźnienia w zakresie przeprowadzenia badań stwierdzających obecność polichromii i przeprowadzenia w tym zakresie uzgodnień z WKZ, wynoszące 182 dni);
- wniosek Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w zakresie zachowania istniejących stropów kolebkowych w piwnicy dworca (opóźnienie w zakresie uzgodnień rozwiązań zamiennych do projektu budowlanego, wynoszące 110 dni);
- konieczność uzyskania zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych w zakresie współczynnika EP, określonego w § 328 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie<sup>48</sup> – osiągnięcie wymaganego poziomu współczynnika wymagało wprowadzenia paneli fotowoltaicznych PV, co nie uzyskało akceptacji Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków).

W konkluzji wniosku spółka B. wniosła m.in. o przesunięcie terminu realizacji przedmiotu umowy o 168 dni oraz terminu wykonania dokumentacji projektowej o 143 dni.

(akta kontroli, str. 114-135)

W odniesieniu do uzgodnień dokumentacji projektowej przebudowy dworca Rzeszów Główny z Podkarpackim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków dyrektor projektu wyjaśnił:

*Na etapie opracowania dokumentacji projektowej WKZ wydał nowe wytyczne w zakresie konieczności pozostawienia stropów kolebkowych w pomieszczeniach piwnic oraz przeprowadzania badań stwierdzających obecność polichromii. Wydanie zaleceń konserwatorskich na etapie prac projektowych miało wpływ na zakres dokumentacji, czas jej wykonania, jak i koszty całej inwestycji (Wykonawca zawniósł do Zamawiającego o uznanie robót dodatkowych). Zważywszy na*

---

<sup>48</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 1065.

przedłużające się uzgodnienia z WKZ, Wykonawca wystąpił do Zamawiającego w zakresie zmiany terminu umownego. [...] Na dzień dzisiejszy kwestia uzgodnień z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków [...] w zakresie projektu budowlanego została zakończona. Ponadto część rozwiązań projektowych wchodzących w skład projektu wykonawczego również została omówiona, a ich akceptacja ma nastąpić w momencie złożenia przez Generalnego Wykonawcę [...] projektu do weryfikacji WKZ.

W złożonym projekcie budowlanym Wykonawca założył wykonanie ocieplenia ścian budynku segmentu B poprzez warstwy ocieplenia wewnętrznego.

(akta kontroli, str. 114-135)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

1. W dokumentacji projektowej inwestycji „Budowa dworca kolejowego Oświęcim” uwzględniono wymóg zapewnienia informacji o trasie pozbawionej przeszkód za pomocą oznakowania dotykowego – ścieżek prowadzących. Przewidziano w niej połączenie ścieżkami wszystkich stref publicznych dworca: przejścia dla pieszych i przystanku autobusowego, parkingu, pasażu pomiędzy obiektami kubaturowymi dworca („kolejowym” i „miejskim”), wejścia do części „dworcowej” obiektu, a w budynku dworca (w części „kolejowej”) – kas biletowych oraz toalet, przejścia w poziomie torów, planu tyflograficznego oraz terminalu alarmowego na placu dworcowym w bezpośrednim sąsiedztwie peronu nr 1. Ścieżki takiej – z wyłączeniem odcinka o długości 2 m, poprowadzonego prostopadłe do peronu, na wysokości pasażu pomiędzy obiektami kubaturowymi dworca – nie zaprojektowano na peronie nr 1.

(akta kontroli, str. 768-946)

Oznaczało to naruszenie pkt 4.2.1.2.3. ppkt 2 TSI PRM, stanowiącego, że osobom niedowidzącym informacje o trasie pozbawionej przeszkód muszą być przekazywane przynajmniej za pomocą oznakowania dotykowego i kontrastującej powierzchni, po której przemieszczają się osoby.

Dyrektor projektu wyjaśniła, że na peronie nr 1 użyto płyt peronowych ze zintegrowanym oznakowaniem dotykowym na granicy strefy bezpieczeństwa, zgodnie z obowiązującymi wytycznymi architektonicznymi dla obiektów obsługi podróżnych Ipi-1, wydanymi przez zarządcę tej infrastruktury, tj. PKP PLK S.A. Dodała również, że:

- prace dotyczące peronu nr 1 były wykonywane na podstawie porozumienia między PKP PLK S.A. a PKP S.A. z 9 marca 2018 r., którego załącznikiem był projekt zagospodarowania terenu, przedstawiający zakres prac dotyczący peronu nr 1;
- projekt peronu nr 1 był konsultowany i uzgodniony z PKP PLK S.A. jako właścicielem peronu oraz podmiotem ponoszącym koszty jego wykonania;
- PKP S.A. wykonało prace zgodnie z wytycznymi PKP PLK S.A.;
- układ ścieżek nie prowadzi do umieszczonych na peronie elementów małej architektury, ponieważ nie ma takiej potrzeby – wszystkie funkcjonalności dotyczące strefy podstawowego użytkowania (ławki, tablice z rozkładami jazdy itp.) zostały zapewnione w części dworcowej.

W podsumowaniu dyrektor projektu stwierdziła, że zaprojektowane i wykonane

oznakowanie jest zgodne z 4.2.1.2.3. TSI PRM.

(akta kontroli, str. 110-113)

Odnosząc się do powyższych wyjaśnień należy zauważyć, że:

- trasa pozbawiona przeszkód w rozumieniu TSI PRM obejmuje wszystkie strefy publiczne przeznaczone do transportu pasażerów (pkt 2.3), a więc również peron nr 1;
- powyższe potwierdza przepis § 98 ust. 17a rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie<sup>49</sup>, stanowiący, że szerokość trasy wolnej od przeszkód na peronie nie może wynosić mniej niż 1,60 m (ze wskazanymi w przepisie wyjątkami);
- ww. przepisy nie przewidują ograniczania oznakowania dotykowego na trasie pozbawionej przeszkód w związku z zapewnieniem wszystkich funkcjonalności dotyczących strefy podstawowego użytkowania w części dworcowej;
- przytoczone w wyjaśnieniach *Wytyczne architektoniczne dla kolejowych dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych*<sup>50</sup> stanowiły m.in.:
  - jeżeli sytuacja przestrzenna stacji na to pozwala, jej układ komunikacyjny powinien wykluczać podział podróżnych na sprawnych ruchowo i o ograniczonej możliwości poruszania się (§ 1 ust. 3);
  - w zalecanym zagospodarowaniu peronu jednokrawędziowego (tj. jak peronu nr 1 na stacji Oświęcim) przewidziano przeprowadzenie ścieżki prowadzącej na całej jego długości (rys. 2.3.3.);
  - na terenie stacji należy zapewnić system oznakowania dotykowego dla osób z dysfunkcją wzroku, umożliwiającą sprawne poruszanie się od głównego wejścia na teren stacji, do wszystkich peronów oraz na peronach, po ich bezpiecznej stronie (§ 10);
  - usytuowanie dotykowych ścieżek prowadzących powinno spełniać następujące warunki: 1) ścieżki prowadzące powinny być odsunięte o min. 40 cm od krawędzi trasy pozbawionej przeszkód (§ 11 ust. 9 pkt1).

2. Proces rozwiązywania umowy z 20 września 2018 r. pomiędzy PKP S.A. a spółką E., której przedmiotem było sprawowanie usługi inżyniera kontraktu nad realizacją robót budowlanych zadania „Przebudowa dworca kolejowego Rzeszów Główny”, był długotrwały. Przesłanka do jej rozwiązania pojawiła się już w lutym 2019 r. (wygaśnięcie umowy z wykonawcą dokumentacji projektowej 4 lutego 2019 r.), podczas gdy informację o konieczności rozwiązania tej umowy PKP S.A. przekazała spółce E. dopiero 24 marca 2020 r., tj. ponad rok później, a samo rozwiązanie nastąpiło 15 lipca 2021 r., tj. prawie 2,5 roku później.

Konsekwencją powyższych opóźnień było uznane żądanie spółki E. zwrotu przez PKP S.A. kosztów związanych z realizacją umowy, poniesionych po dacie wygaśnięcia umowy z wykonawcą dokumentacji projektowej, w łącznej wysokości 52 245,50 zł.

(akta kontroli, str. 70-95, 479-500)

W złożonych wyjaśnieniach dyrektor projektu przedstawiła kalendarium wydarzeń związanych z rozwiązaniem umowy, w tym m.in. datę powzięcia informacji o śmierci

<sup>49</sup> Dz. U. Nr 151 poz. 987, ze zm.

<sup>50</sup> Załącznik do uchwały Nr 41/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 18 stycznia 2017 r. (<https://docplayer.pl/43726870-lpi-1-wytyczne-architektoniczne-dla-kolejowych-objektow-obslugi-podroznych.html> – dostęp 12 listopada 2021 r.).

właściciela firmy K. (22 lutego 2019 r.) oraz wykreślenia spółki W. z Krajowego Rejestru Sądowego (w trakcie przygotowywania aneksu, na podstawie którego spółka W., jako partner konsorcjum, miała przejąć wszelkie prawa i obowiązki wynikające z umowy na wykonanie dokumentacji projektowej, tj. w okresie od kwietnia do czerwca 2019 r.). Wskazała, że 5 listopada 2019 r. PKP S.A. poinformowała spółkę E. o zmianie formuły realizacji zadania i podjęciu kroków w celu zawarcia aneksu terminowego, co – w wyniku przeprowadzonej analizy – okazało się niemożliwe, gdyż prowadziłyby do niedopuszczalnej zmiany charakteru umowy. W konsekwencji 24 marca 2020 r. PKP S.A. poinformowała spółkę E. o konieczności rozwiązania umowy. Dyrektor projektu przedstawiła również kolejne daty związane z negocjacjami prowadzonymi w celu rozwiązania umowy, m.in.: 24 marca i 8 maja 2021 r. – daty wniosków PKP S.A. o przedstawienie dokumentów potwierdzających wysokość kosztów poniesionych przez spółkę E., 8 lipca 2020 r. – przedstawienie przez spółkę E. takich dokumentów, 10 listopada i 21 grudnia 2020 r. – daty spotkań (negocjacji) z przedstawicielami spółki E., 3 grudnia 2020 r., 21 stycznia, 15 i 17 marca 2021 r. – przedstawienie przez spółkę E. opisu usług i czynności zrealizowanych w ramach umowy, 20 kwietnia 2021 r. – przygotowanie wniosku na posiedzenie Zarządu PKP S.A. o wyrażenie zgody na zawarcie porozumienia o rozwiązaniu umowy i zaciągnięcie zobowiązania finansowego, 15 czerwca 2021 r. – podtrzymanie stanowiska dotyczącej wysokości kwoty, jaką PKP S.A. może wypłacić spółce E. w ramach porozumienia.

(akta kontroli, str. 105-109)

Zdaniem Najwyższej Izby Kontroli przedstawiony w wyjaśnieniach stan faktyczny potwierdza, że postępowanie zmierzające do rozwiązania umowy ze spółką E. było prowadzone w sposób długotrwały, czego konsekwencją było poniesienie przez PKP S.A. kosztów, których mogła uniknąć.

#### OCENA CZĄSTKOWA

Zespół Projektowy Kraków prowadził inwestycję w oparciu o kompletną dokumentację projektową budowy dworca kolejowego Oświęcim. Dokumentacja ta była zgodna z przepisami Prawa budowlanego, uwzględniała założenia PID oraz – z wyjątkiem – wymagania TSI PRM. Niezgodność polegała na nieuwzględnieniu w projekcie budowlanym i wykonawczym ścieżki dotykowej wzdłuż całej długości peronu nr 1, przy czym należy podkreślić, że stało się tak w uzgodnieniu z właścicielem tego składnika infrastruktury kolejowej, tj. PKP PLK S.A.

Stan zaawansowania inwestycji na dworcu Rzeszów Główny nie pozwala na dokonanie oceny całego procesu pozyskiwania dokumentacji projektowej.

W ocenie NIK w sposób nierzetelny rozwiązano umowę ze spółką E., która miała sprawować usługę inżyniera kontraktu podczas realizacji robót budowlanych zadania „Przebudowa dworca kolejowego Rzeszów Główny” (w ramach inwestycji wszczętej w 2017 r.). Przesłanką do takiej oceny są nieuzasadnione okresy bezczynności, skutkujące ponoszeniem przez spółkę E. kosztów realizacji umowy – ostatecznie sfinansowanych przez PKP S.A. – po 4 lutego 2019 r., tj. po dacie wygaśnięcia umowy z wykonawcą dokumentacji projektowej, a więc w okresie, kiedy kontynuowanie umowy z inżynierem kontraktu stało się bezprzedmiotowe.

### 3. Efektywność sprawowania nadzoru nad realizacją robót oraz rozliczeniem inwestycji

Opis stanu faktycznego

**3.1.** Stosownie do wymogu art. 31 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych<sup>51</sup> opracowana dokumentacja projektowa oraz specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót budowlanych posłużyła do opisu przedmiotu zamówienia<sup>52</sup> w ramach postępowania na udzielenie zamówienia na roboty budowlane w ramach zadania „Budowa dworca kolejowego IDS Oświęcim”, zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego<sup>53</sup>.

Udzielenie zamówienia nastąpiło w wyniku postępowania przeprowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego. Jego przedmiotem było wykonanie robót budowlanych – budowa dworca kolejowego Oświęcim wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, wyburzenie istniejącego budynku dworca kolejowego i przebudowa peronu nr 1 w stacji Oświęcim. Na podstawie kosztorysów inwestorskich wartość zamówienia została ustalona na kwotę 11 227,8 tys. zł.

W dniu 24 maja 2018 r. Pełnomocnik Kierownika Zamawiającego powołał siedmioosobową komisję przetargową, w skład której weszło m.in. troje dyrektorów projektu z Zespołu Kraków. Członkowie komisji, a także inne osoby wykonujące czynności w postępowaniu złożyły oświadczenia wymagane na podstawie art. 17 ust. 2 ustawy Prawo zamówień publicznych. Ogłoszenie o zamówieniu zostało zamieszczone w Biuletynie Zamówień Publicznych<sup>54</sup>, a także na stronie internetowej Zamawiającego<sup>55</sup>, w dniu 28 maja 2018 r. Specyfikacja istotnych warunków zamówienia (SIWZ) została udostępniona na stronie internetowej Zamawiającego<sup>56</sup> w okresie od 28 maja do 18 czerwca 2018 r. Bezpośrednio przed otwarciem ofert Zamawiający podał kwotę, jaką zamierzał przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia – 11 508 452,13 zł brutto. Do upływu terminu składania ofert<sup>57</sup> złożona została jedna oferta konsorcjum firm, z których liderem była spółka M. z siedzibą w Jankowicach, z ceną 16 531 200,00 zł (brutto). Oferta, jako najkorzystniejsza, została wybrana. Jedynym kryterium wyboru była cena. Zawiadomienie o wyborze najkorzystniejszej oferty zostało przekazane za pomocą poczty elektronicznej oraz zamieszczone na stronie internetowej<sup>58</sup>. Ogłoszenie o udzieleniu zamówienia zostało zamieszczone w Biuletynie Zamówień Publicznych<sup>59</sup> w dniu 18 września 2018 r.

(akta kontroli, str. 660-767)

**3.2.** Umowę z konsorcjum firm, którego oferta została wybrana, na wykonanie robót budowlanych dotyczących budowy dworca kolejowego Oświęcim PKP S.A. podpisała

<sup>51</sup> Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U z 2019 poz.1843, ze zm.) – uchylona z dniem 1 stycznia 2021 r.

<sup>52</sup> Opis przedmiotu zamówienia – załącznik nr 9 do specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

<sup>53</sup> Dz.U. z 2013 r. poz. 1129.

<sup>54</sup> Nr 564387-N-2018. W tym samym dniu zamieszczono ogłoszenie o zmianie ogłoszenia (nr 500119266-N-2018). Zmianie uległa całkowita wartość zamówienia: z 11 227 758,08 zł na 11 227 758,15 zł.

<sup>55</sup> <http://pkpsa.pl/pkpsa/przetarg/przetargi.html>.

<sup>56</sup> Jak w przypisie powyżej.

<sup>57</sup> 18 czerwca 2018 r. godz. 12:00.

<sup>58</sup> [http://www.pkp.pl/pl/przetargi/aukcje2.php?option=com\\_aukcje2&PKP=1980](http://www.pkp.pl/pl/przetargi/aukcje2.php?option=com_aukcje2&PKP=1980).

<sup>59</sup> Nr 500223441-N-2018.

14 września 2018 r. Protokolarne przekazanie Wykonawcy placu budowy nastąpiło 28 września 2018 r., tj. w terminie zgodnym z postanowieniami umowy<sup>60</sup>.

(akta kontroli, str. 266-271, 346-389)

PKP S.A. zapewniła pełne wykonanie zakresu rzeczowego inwestycji w Oświęcimiu, objętego umową z 14 września 2018 r. – z wyjątkiem systemu dynamicznej informacji pasażerskiej. Niemożność jego wykonania była wynikiem braku ostatecznych wytycznych PKP PLK S.A., w której nie zostały zakończone prace projektowe w tym zakresie. Miejsca przyszłej lokalizacji tablic zostały zamaskowane, wykonano też prace przygotowawcze pod ich przyszły montaż. W trakcie oględzin przeprowadzonych 17 sierpnia 2021 r. stwierdzono, że tablic tego systemu nadal nie zainstalowano.

(akta kontroli, str. 48-60, 622-649)

Dyrektor projektu wyjaśniła, że brak system SDIP jest wynikiem niezakończenia prac projektowych w ramach zadania inwestycyjnego PKP PLK S.A. związanego z przebudową stacji Oświęcim. Według informacji uzyskanych z PKP PLK S.A. zakończenie tych prac planowane jest na przełomie 2021 i 2022 roku. Po uzyskaniu informacji o zakończeniu prac projektowych PKP S.A. wystąpi o nowe warunki dotyczące wykonania SDIP i na ich podstawie przeprowadzi postępowanie dotyczące wykonania systemu. Planowane uruchomienie SDIP na dworcu Oświęcim to koniec 2022 r.

(akta kontroli, str. 110-113)

**3.3.** Kierownictwo budowy objęła osoba objęła osoba posiadające uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi w specjalności konstrukcyjno-budowlanej bez ograniczeń, odpowiednie uprawnienia posiadały również osoby kierujące poszczególnymi rodzajami robót, co odnotowano w dzienniku budowy.

Nadzór inwestorski nad realizacją inwestycji zlecono firmie zewnętrznej<sup>61</sup>. Zakres przedmiotu umowy o pełnienie nadzoru inwestorskiego obejmował: 1) zarządzanie budowlanym procesem inwestycyjnym i pełnienie funkcji Inspektora Nadzoru Inwestorskiego przez okres realizacji robót budowlanych, 2) rozliczenie zadania inwestycyjnego po zakończeniu robót budowlanych, 3) świadczenie usługi nadzoru inwestorskiego w okresie 5 lat od odbioru robót budowlanych objętych nadzorem, w tym w szczególności nadzorowanie prawidłowości usuwania przez Wykonawcę robót budowlanych zgłoszonych w tym okresie wad i usterek.

Osoby sprawujące nadzór inwestorski posiadały wymagane kwalifikacje i uprawnienia do wykonywania samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie.

(akta kontroli, str. 297-344)

**3.4.** Przebieg robót budowlanych udokumentowano w dziennikach budowy<sup>62</sup>, w których inspektorzy nadzoru inwestorskiego na bieżąco potwierdzali wykonanie robót zgłaszanych do odbioru przez kierownika budowy lub kierowników robót.

(akta kontroli, str. 297-344)

W trakcie realizacji inwestycji sporządzono osiem protokołów konieczności, z których pięć stało się podstawą do sporządzenia aneksów do umowy na wykonanie robót budowlanych.

<sup>60</sup> Nie później niż do 14 dni od dnia zawarcia umowy (§ 3 ust. 1).

<sup>61</sup> Umowa nr KIZ01a.022.ZU.31589.2017 z 2 października 2018 r. ze spółka F. z siedzibą w Lędzinach. Umowa została zawarta w wyniku przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego (nr KIZ/2018/WNP-007174/2).

<sup>62</sup> W dwóch tomach: tom I wydany 25 października 2018 r. oraz tom II wydany 7 listopada 2019 r.

Podpisanie w dniu 17 września 2019 r. aneksu nr 1, zwiększającego wynagrodzenie Wykonawcy (per saldo) o kwotę 154 846,26 zł oraz wydłużającego termin realizacji umowy z 52 do 74 tygodni od dnia zawarcia umowy, było wynikiem okoliczności niemożliwych do przewidzenia na etapie postępowania przetargowego i podpisania umowy, udokumentowanych w protokołach konieczności<sup>63</sup>. Były to:

- a) przedłużające się uzgodnienia z PKP Telkol Sp. z o.o. dotyczące podpisania umowy na „Montaż wyposażenia szafy teletechnicznej dla obsługi budynku dworca kolejowego Oświęcim wraz z przepięciem okablowania z istniejącego budynku dworca do szafy teletechnicznej”;
- b) konieczność wykonania i uzgodnienia projektu wykonawczego zamiennego w zakresie peronu nr 1 z PKP PLK S.A.;
- c) w związku z przekazaniem przez PKP PLK S.A. projektu koncepcji przebudowy stacji Oświęcim, konieczne stało się sporządzenie projektu wykonawczego zamiennego, a w konsekwencji – zmiana wysokości peronu nr 1 oraz spadków, odwodnienia i wysokości terenu wokół budynku dworca kolejowego<sup>64</sup>;
- d) w związku z natrafieniem, w trakcie wykonywanych prac związanych z budową nowej kanalizacji w obrębie planowanego parkingu przy dworcu, na stare, niezainwentaryzowane fundamenty, kolidujące z nowo budowaną instalacją kanalizacyjną, konieczne stało się ich skucie.

Aneks nr 2 do umowy podpisano w dniu 12 lutego 2020 r. Zwiększono nim wynagrodzenie Wykonawcy o 70 766,30 zł oraz wydłużono termin realizacji przedmiotu umowy o kolejne 9 tygodni<sup>65</sup>. Zmiany postanowień umowy spowodowane były koniecznością wykonania robót niemożliwych do przewidzenia na etapie postępowania przetargowego i podpisania umowy, udokumentowaną w protokole konieczności<sup>66</sup>, tj. budową wewnętrznej energetycznej linii zasilającej wraz z uzyskaniem kompletu niezbędnych dokumentów pozwalających na przeprowadzenie prac budowlanych (w tym projektu wykonawczego zamiennego oraz zgłoszenia robót budowlanych).

(akta kontroli, str. 165-265)

W dzienniku budowy odnotowywano nieplanowane przerwy w realizacji robót:

- 25 stycznia 2019 r. kierownik budowy odnotował, że w osiach nowo projektowanego dworca od A-F/1-9 roboty pozostają nadal wstrzymane z uwagi na brak przeniesienia przez jednostki PKP urządzeń telekomunikacyjnych, co przekłada się na brak możliwości rozbiórki segmentu A istniejącego dworca (wpis został potwierdzony przez inspektora nadzoru inwestorskiego); prace rozbiórkowe zostały wznowione 3 kwietnia 2019 r.;
- 21 marca 2019 r. kierownik robót odnotował, że wstrzymano roboty związane z przebudową peronu z uwagi na rozbieżności rzędnych torowiska; a 6 czerwca 2019 r., że roboty związane z przebudową peronu są w dalszym ciągu wstrzymane. Z tego powodu niemożliwe wykonanie jest robót związanych z przebudową sieci teletechnicznych oraz wykonanie stóp fundamentowych pod słupy wiaty stalowej (wpis został potwierdzony przez inspektora nadzoru

<sup>63</sup> Protokoły konieczności nr 2, 3, 4 i 5 z 30 maja 2019 r.

<sup>64</sup> W związku z przystąpieniem do prac związanych z przebudową peronu nr 1 w dniu 19 marca 2019 r. wykonano jego inwentaryzację i porównano planowane rzędne z projektu z nowymi założeniami przekazanymi przez PKP PLK S.A. Porównanie wykazało rozbieżności w wysokości torów przy peronie nr 1 w projekcie PKP PLK S.A. względem projektu PKP S.A. – wcześniej zaakceptowanego przez PKP PLK S.A. Prace przy peronie zostały wstrzymane w celu wyjaśnienia różnic, przygotowania projektu zamiennego oraz uzgodnienia wprowadzonych zmian z PKP PLK S.A.

<sup>65</sup> Dokładnie – o 62 dni.

<sup>66</sup> Protokół konieczności nr 8 z 31 stycznia 2020 r.

inwestorskiego); informację PKP S.A. o możliwości wznowienia prac związanych z przebudową peronu kierownik robót uzyskał 10 lipca 2019 r.

(akta kontroli, str. 297-344)

Roboty budowlane na dworcu kolejowym w Oświęcimiu zakończono w marcu 2020 r., co potwierdzono wpisem do dziennika budowy (zgłoszenie robót budowlanych do odbioru z 27 marca 2020 r.). Czynności odbioru końcowego inwestycji rozpoczęto 26 maja 2020 r. (protokół rozpoczęcia czynności odbiorowych) i zakończono 9 czerwca 2020 r. (protokół zakończenia czynności odbiorowych) Ponadto w protokole z 6 lipca 2020 r. komisja odbioru końcowego uznała, że wady, usterki oraz prace zaległe, ujawnione podczas dokonywania czynności odbiorowych, zostały usunięte. W skład 17-osobowej Komisji odbioru końcowego wchodził przedstawiciel PKP: Biura Inwestycji oraz Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami Kraków, inspektorzy nadzoru inwestorskiego oraz projektant.

(akta kontroli, str. 297-344, 768-946)

**3.5.** Budowa dworca kolejowego w Oświęcimiu finansowana była z budżetu państwa oraz ze środków własnych. Dofinansowanie ze środków budżetu państwa PKP S.A. uzyskała na podstawie umowy nr 3/DTK/2018 z 12 kwietnia 2018 r. o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów budowy i przebudowy dworców kolejowych realizowanych przez Polskie Koleje Państwowe S.A.<sup>67</sup> Zgodnie z postanowieniami umowy dofinansowanie z budżetu państwa do tego zadania nie mogło przekroczyć poziomu 59,08%. Warunkiem objęcia dofinansowaniem zadania było opracowanie przez PKP S.A. programu inwestycji. Program Inwestycji „Budowa dworca kolejowego Oświęcim” opracowany został w czerwcu 2017 r. oraz uzgodniony z upoważnionym przedstawicielem Ministra Infrastruktury i Budownictwa w dniu 6 lipca 2017 r. W okresie marzec 2018 - grudzień 2019 Program był aktualizowany sześciokrotnie, przy czym każdorazowo jego zmiany były uzgadniane z Ministrem. Wszystkie zmiany były wynikiem wniosków PKP S.A.. Konsekwencją wprowadzonych zmian było wprowadzenie stosownych aneksów do umowy nr 3/DTK/2018.

(akta kontroli, str. 532-540, 541-621)

Stosownie do postanowień §8 umowy PKP S.A. została zobowiązana do sporządzania sprawozdań, w tym sprawozdania końcowego z realizacji inwestycji<sup>68</sup>. Sprawozdanie końcowe z realizacji inwestycji PKP S.A. złożyła do Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury w dniu 5 sierpnia 2020 r., a jego korektę – w dniu 10 września 2020 r.<sup>69</sup>

W sprawozdaniu przedstawiono przebieg realizacji inwestycji, w tym m.in. opis podjętych działań naprawczych, a także opis stopnia realizacji zaplanowanych działań:

*Termin zakończenia prac opóźnił się sumarycznie o 35 tygodni, Pomimo poważnych problemów, jakie powstały podczas trwania inwestycji (w tym konieczności dwukrotnego wykonywania projektu zamiennego oraz wprowadzenia na terenie kraju stanu zagrożenia epidemicznego), dzięki zmianom kolejności wykonywanych robót, szybkiemu procesowi zmian projektowych oraz uzgodnień ww. zmian z odpowiednimi organami, urzędami i spółkami (w tym PKP PLK S.A. oraz PKP Energetyka), udało się zminimalizować powstałe opóźnienia.*

*Koszty realizacji inwestycji na etapie robót budowlanych wzrosły względem*

<sup>67</sup> W okresie do 5 lipca 2021 r. sporządzono 12 aneksów do umowy.

<sup>68</sup> § 8 ust. 1 pkt 6 umowy nr 3/DTK/2018.

<sup>69</sup> Korektę sprawozdania sporządzono w wyniku uwag wniesionych przez Departament Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury pismem z 20 sierpnia 2020 r. (DTK-6.4610.410.2020).



zakładanej kwoty o 141 730,03 zł.

Pismem z 22 września 2020 r. Ministerstwo Infrastruktury poinformowało PKP S.A., że sprawozdanie końcowe zostało uzgodnione przez resort.

(akta kontroli, str. 622-649)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

PKP S.A. prowadziła długotrwałe i nieskuteczne działania w zakresie finansowego rozliczenia inwestycji w Oświęcimiu.

7 stycznia 2021 r. PKP S.A. przekazała do Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury rozliczenie inwestycji finansowanej ze środków budżetu państwa „Budowa dworca kolejowego Oświęcim IDS”. W piśmie przekazującym rozliczenie wyjaśniono, że [...] *procedowane jest podpisanie porozumienia z wykonawcą robót budowlanych, dotyczące kosztów przedłużenia funkcjonowania dworca tymczasowego, będących skutkiem opóźniających się odbiorów technicznych w związku z pandemią COVID-19. Z tego względu nie została jeszcze zapłacona ostatnia faktura za roboty budowlane, która zostanie ujęta w rozliczeniu końcowym inwestycji. W związku z powyższym wskazana wartość zadania nie jest ostateczna i zostanie skorygowana po ostatniej płatności.*

W odpowiedzi z 26 stycznia 2021 r. Ministerstwo zwróciło się do PKP S.A. o przekazanie wyjaśnień, bądź dokonanie kilku korekt w rozliczeniu. W odpowiedzi PKP S.A. z 29 stycznia 2021 r. stwierdzono, że *w celu odniesienia się do zgłoszonych uwag niezbędne jest dokończenie procesów mających na celu ustalenie wartości rzeczywistej zadania, a także dodano, że korekta rozliczenia zostanie złożona niezwłocznie po realizacji ostatniej planowanej płatności.*

Do czasu zakończenia kontroli korekta nie została sporządzona.

(akta kontroli, str. 650-659)

Dyrektor projektu wyjaśniła, że powodem złożenia rozliczenia inwestycji pomimo braku uregulowania ostatnich płatności był wymóg § 9 ust. 6 umowy nr 3/DTK/2018, na podstawie której inwestycja była dofinansowana z budżetu państwa, zgodnie z którym rozliczenie takie należy złożyć do Ministra Infrastruktury nie później niż w terminie 6 miesięcy od dokonania protokolarnego odbioru robót wykonanych w ramach inwestycji, jednak nie później niż w terminie do 60 dni od dnia, w którym została uregulowana ostatnia płatność związana z finansowaniem inwestycji.

Wyjaśniając przyczyny niesporządzenia ostatecznego rozliczenia finansowego inwestycji dyrektor projektu wskazała na:

- brak możliwości zakończenia rozliczenia umowy dotyczącej prac projektowych, w związku z nieprzekazaniem przez Wykonawcę ostatniej faktury za pełnienie nadzorów autorskich;
- konieczność zapłaty dodatkowego wynagrodzenia należnego Wykonawcy robót budowlanych w związku z przedłużeniem terminu realizacji tych robót (zwrot kosztów związanych z przedłużeniem czasu utrzymania dworca tymczasowego oraz zaplecza budowy).

Dodała również, że przewidywana wartość faktur do zapłaty w ramach realizacji zadania inwestycyjnego „Budowa dworca kolejowego Oświęcim (IDS)” wynosi 339 106,26 zł netto (nadzory autorskie – 18 000,00 zł, koszty związane

z przedłużeniem czasu utrzymania dworca tymczasowego oraz zaplecza budowy – 321 106,26 zł).

(akta kontroli, str. 96-101)

Pismami z 2 i 26 marca oraz 20 kwietnia 2021 r. kancelaria prawna reprezentująca Wykonawcę prac projektowych zwróciła się do PKP S.A. z „ostatecznym wezwaniem do rozliczenia umowy” w zakresie wykonanych odbiorów autorskich – poprzez podpisanie stosownych protokołów odbioru, uprawniających Wykonawcę do wystawienia faktury tytułem wykonanych usług na rzecz PKP S.A. W odpowiedziach z 17 marca, 7 kwietnia i 6 maja 2021 r. PKP S.A. niezmiennie podtrzymywała, że nie odracza, ani nie umożliwia Wykonawcy prawidłowego rozliczenia umowy, wskazując równocześnie, że zgodnie z § 3 umowy sporządzenie i przekazanie inwestorowi faktur wraz z kompletem dokumentów potwierdzających wykonanie nadzorów autorskich, a w szczególności zaświadczeń z wykazem czynności nadzoru, potwierdzonych przez kierownika budowy i inspektora nadzoru, należy do obowiązków Wykonawcy. W odpowiedziach Biura Inwestycji PKP S.A. poinformowano również, że w celu uzyskania podpisu w miejscu przeznaczonym na podpis „Przedstawiciela Zamawiającego”, należy oficjalnie wystąpić do osoby wyznaczonej w zapisach umowy do kontaktu z Wykonawcą i koordynacji jego prac, tj. pracownika Biura Inwestycji PKP S.A.

(akta kontroli, str. 274-292)

Zdaniem NIK powyższa korespondencja, w której dyrektor Biura Inwestycji PKP S.A. wskazywał na konieczność oficjalnego wystąpienia do pracownika PKP S.A., w celu uzyskania jego podpisu pod protokołem odbioru, świadczy o nadmiernym formalizmie i braku rzetelności w podejmowanych działaniach.

Zadanie inwestycyjne pn. „Budowa dworca kolejowego Oświęcim” było finansowane z budżetu państwa. Stosownie do § 16 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa<sup>70</sup> inwestor, po zakończeniu i przekazaniu do użytku inwestycji, sporządza, w terminie do 60 dni od dnia, w którym była uregulowana ostatnia płatność związana z finansowaniem inwestycji, rozliczenie [...]. Rozliczenie to, zgodnie z przepisem § 16 ust.2 pkt 1 rozporządzenia, przekazuje dysponentowi, który finansował inwestycję ze środków budżetu państwa.

#### OCENA CZĄSTKOWA

W ocenie NIK nadzór nad realizacją robót budowlanych prowadzonych przy budowie dworca kolejowego w Oświęcimiu, prowadzony przy współpracy z wykonawcą zewnętrznym, przebiegał prawidłowo. Negatywnie należy ocenić niedokonanie ostatnich płatności związanych z finansowaniem tej inwestycji po upływie prawie półtora roku od oddania dworca do użytkowania, a w konsekwencji – brak prawidłowego rozliczenia, wymaganego przepisami rozporządzenia w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa. Co prawda przedstawiony stan nie oznacza naruszenia ww. przepisów zobowiązujących do sporządzenia i przekazania rozliczenia inwestycji dofinansowanej z budżetu państwa w wymaganym terminie, jednakże w ocenie NIK jest działaniem nierzetelnym.

---

<sup>70</sup> Dz. U. Nr 238 poz. 1579.

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

Opis stanu faktycznego

**4.1.** Inwestycję „Budowa dworca kolejowego Oświęcim” realizowano zgodnie z aktualizowanymi harmonogramami rzeczowo-finansowymi realizacji robót, stanowiącymi załączniki do aneksów zmieniających postanowienia umowy, m.in. w zakresie terminów realizacji robót. Ustalenia w tym zakresie przedstawiono w pkt 3.4. wystąpienia pokontrolnego.

Wprowadzenie aneksami do umowy nowych postanowień w zakresie wynagrodzenia umownego oraz terminów realizacji robót budowlanych wymagało uprzedniej akceptacji inspektora nadzoru inwestorskiego.

Zmiany terminów realizacji inwestycji nie skutkowały zapłatą kar umownych przez PKP S.A.

**4.2.** Projekt budowlany dworca kolejowego w Oświęcimiu uwzględniał – z wyjątkami – potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności poruszania się, czego wyrazem były rozwiązania polegające m.in. na zaprojektowaniu:

- odpowiednio oznakowanych miejsc parkingowych dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w najbliższym możliwym miejscu w stosunku do wejścia;
- tras pozbawionych przeszkód, łączących najważniejsze strefy publiczne infrastruktury dworcowej (punkty zatrzymania środków transportu, parking, wejścia do budynku dworca, kasy i automaty biletowe, poczekalnia, toaleta, peron nr 1), o odpowiedniej szerokości;
- planów tyflograficznych, nakładek na poręcze z informacjami w języku Braille’a;
- braku progów na trasie wolnej od przeszkód;
- trasy pozbawionej schodów w sytuacji zmiany poziomu (trasa w kierunku przejścia w poziomie torów);
- poręczy na dwóch poziomach przy pochylni;
- oznaczenia tras pozbawionych przeszkód informacjami wizualnymi;
- oznakowania dotykowego (ścieżek dotykowych) i kontrastującej powierzchni, po której, przemieszczają się osoby, przy czym w zakresie oznakowania dotykowego na peronie nr 1 projekt przewidział poprowadzenie ścieżki dotykowej wyłącznie na odcinku 2 m (prostopadle do krawędzi peronu);
- drzwi o prześwicie nie mniejszym niż 90 cm;
- pokryć podłogowych i powierzchni o właściwościach przeciwpoślizgowych;
- oznakowania przeszkód przezroczystych (witryn poczekalni);
- toalet dostępnych dla osób na wózku oraz stanowiska przewijania dzieci;
- mebli i urządzeń wolnostojących kontrastujących z tłem;
- kas dostępnych dla osób na wózkach inwalidzkich, wyposażonych w system pętli indukcyjnej.

Nie stwierdzono niezgodności rozwiązań projektowych dworca kolejowego w Oświęcimiu z warunkami technicznymi dla budynków przewidzianymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.

(akta kontroli, str. 660-767)

**4.3.** W PKP S.A. sporządzono opracowanie pn. „Dobre praktyki w inwestycjach dworców kolejowych PKP S.A.” W części A.0. „Wytyczne architektoniczne

i funkcjonalno-użytkowe dla inwestycji dworców kolejowych PKP S.A. przedstawiono główne założenie funkcjonalne dla zadania inwestycyjnego w zakresie modernizacji dworca kolejowego, jakim jest *stworzenie nowoczesnego dworca, jako część węzła komunikacyjnego odpowiadającego współczesnym wymaganiom i standardom obsługi podróżnych, z jednoczesnym zachowaniem wysokich walorów architektonicznych i poszanowaniem zabytkowego charakteru obiektu (jeśli dotyczy)*. Wśród wytycznych mających służyć realizacji przyjętego założenia sformułowano m.in. następujące:

- *Stworzenie wysokiej jakości przestrzeni obsługi podróżnych, dostosowanej w pełni do korzystania z obiektu przez osoby o ograniczonej możliwości poruszania się (2.1.a);*
- *Stworzenie przestrzeni objętej czytelną i atrakcyjną wizualnie informacją dla podróżnych, zgodną z obowiązującymi wytycznymi PKP S.A., z uwzględnieniem informacji także dla osób niewidomych i niedowidzących (2.1.d);*
- *Należy przewidzieć usługi dla opiekunów z dziećmi: wydzielone kąpiki zabaw, pomieszczenie dla opiekuna z dzieckiem, miejsce do przewijania i karmienia (2.4.c);*
- *Należy zaprojektować rozwiązania uwzględniające maksymalny komfort poruszania się po dworcu, ze szczególnym uwzględnieniem podróżnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, np. schody ruchome, chodniki ruchome, taśmy bagażowe, windy, ścieżki fakturalne, tablice tyflograficzne, podnośniki, pochylnie [...] (2.4.d);*
- *Cały obiekt i otoczenie dworca musi być dostosowany do korzystania przez osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, zgodnie z obowiązującymi przepisami i wymaganiami [...] (2.4.l).*

Z kolei w części A.17. Sformułowano „Wytyczne w zakresie przeprowadzenia Audytu zapewnienia dostępności (Audyt dostępności) i oznakowania na dworcach kolejowych PKP S.A.”, zawierający informację o procedurze realizacji audytu zapewnienia dostępności i prawidłowego oznakowania dworców kolejowych, prowadzonej przez zamawiającego w procesie realizacji przedsięwzięć związanych z budową, przebudową i rozbudową dworców kolejowych. Opracowano również „Listę kontrolną TSI PRM”, służącą weryfikacji spełnienia wszystkich wymagań TSI PRM.

(akta kontroli, str. 947-1050)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

**OCENA CZĄSTKOWA**

Inwestycję „Budowa dworca kolejowego Oświęcim” zrealizowano zgodnie z aktualizowanymi harmonogramami rzeczowo-finansowymi, a zmiany tych harmonogramów, w ocenie NIK, znajdowały uzasadnienie w okolicznościach obiektywnych, niemożliwych do przewidzenia na etapie przygotowania inwestycji.

W projekcie budowlanym i projekcie wykonawczym przewidziano rozwiązania ułatwiające dostęp do obiektu osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, systemy zwiększające bezpieczeństwo użytkowników dworca, a także rozwiązania o charakterze proekologicznym, zmniejszające koszty utrzymania obiektu.

## 5. Efektywność realizacji zadania inwestycyjnego

Opis stanu  
faktycznego

### 5.1. Oświęcim

**5.1.1.** Pismem z 12 maja 2020 r. pełnomocnik PKP S.A. wystąpił do Małopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Krakowie z wnioskiem o pozwolenie na użytkowanie obiektu, który zaświadczeniem z 4 czerwca 2020 r. nie wniósł sprzeciwu w formie decyzji odnośnie do przystąpienia do użytkowania obiektu budowlanego. W zaświadczeniu wskazano, że przedsięwzięcie zrealizowano z wprowadzonymi zmianami w stosunku do zatwierdzonego projektu budowlanego, naniesionymi i opisanymi przez projektanta na kopiach rysunków, które zostały zakwalifikowane przez niego jako zmiany nieodstępujące w sposób istotny od zatwierdzonego projektu budowlanego<sup>71</sup>.

(akta kontroli, str. 768-946)

Dworzec kolejowy w Oświęcimiu został udostępniony podróżnym 10 czerwca 2020 r.

(akta kontroli, str. 622-649)

**5.1.2.** W wyniku przeprowadzonych oględzin<sup>72</sup> budynku dworca oraz peronu nr 1 stwierdzono m.in., że jest budynkiem parterowym w formie dwóch kubatur (część „kolejowa” i część „miejska”, połączonych wiatą. Poczekalnia znajdująca się w części „kolejowej” dworca wyposażona jest w klimatyzację oraz ogrzewanie podłogowe. W sąsiedztwie poczekalni zlokalizowano „pokój opiekuna z podopiecznym” wraz z toaletą ze stanowiskiem do przewijania dzieci. Dwie ogólnodostępne toalety (damska, męska) przystosowano do potrzeb osób na wózkach inwalidzkich (odpowiednia przestrzeń manewrowa, bezprogowe drzwi, odpowiednio przystosowane miski ustępowe i umywalki, uchwyty, oznakowania dotykowe). W drzwiach do toalet zastosowano samozamykacze, których siła zamykania może sprawiać problemy osobom poruszającym się na wózku inwalidzkim, a także osobom z ograniczoną możliwością poruszania się. Ławki rozmieszczone na dworcu miały zaokrąglone brzegi, ale ich kolor nie zapewniał odpowiedniego kontrastu z tłem, na którym były widoczne (ciemnoszary). W części „miejskiej” dworca wydzielono pomieszczenia pod lokale komercyjne, z których w trakcie oględzin czynne były dwa, a w kolejnym trwały prace wykończeniowe dla prowadzenia działalności gastronomicznej.

W sąsiedztwie dworca na poziomie terenu usytuowano parking z ponad 80 miejscami postojowymi dla samochodów osobowych (w tym z trzema oznakowanymi miejscami postojowymi dla osób niepełnosprawnych oraz jednym miejscem dla dużej rodziny). Wydzielono również miejsca do parkowania motocykli i skuterów. Pomiędzy częścią „miejską” a peronem nr 1, pod zadaszeniem zainstalowane zostały 22 stojaki na rowery oraz rowerowa stacja naprawcza (dalszych sześć stojaków rowerowych zainstalowano na placu przydworcowym, w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku autobusowego komunikacji miejskiej). Dworzec objęto systemem monitoringu wizyjnego. Ciągi komunikacyjne pomiędzy strefami publicznymi dworca zostały pozbawione przeszkód i były możliwie najkrótsze. Do wejść do budynku dworca

<sup>71</sup> Lista wprowadzonych zmian liczyła 26 pozycji, m.in. zmiana lokalizacji drzwi wejściowych do poczekalni, zmiana długości opraw oświetleniowych w poczekalni wraz ze zmianą ich rozmieszczenia, usunięcie nadmiarowych czujek pożarowych w toaletach, zmiana lokalizacji modułów wejść i wyjść z niektórych pomieszczeń, rezygnacja z instalacji systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, wykonanie dodatkowej kanalizacji elektrycznej do stacji ładowania samochodów elektrycznych, skrócenie peronu o 2% z uwagi na kolizję ze słupem semafora.

<sup>72</sup> Oględziny przeprowadzono 17 sierpnia 2021 r.

wykonane zostały utwardzone dojścia i dojazdy (o szerokości większej niż 1,5 m), które zapewniały osobom niepełnosprawnym dostęp do całego budynku. Osobom niedowidzącym zapewniona została informacja o trasie pozbawionej przeszkód. Służyły temu oznakowanie dotykowe (ścieżki prowadzące). Ścieżkami tymi połączono:

- przejście dla pieszych i przystanek autobusowy<sup>73</sup> (z planem tyflograficznym przy przystanku autobusowym),
- parking (ścieżka zakończona w sąsiedztwie miejsc dla osób niepełnosprawnych),
- pasaż pomiędzy obiektami kubaturowymi dworca („kolejowym” i „miejskim”), skąd poprowadzono odgałęzienie ścieżki w kierunku drzwi do części „dworcowej”,
- przejście w poziomie torów (ścieżkę poprowadzono na powierzchni placu dworcowego pomiędzy peronem nr 1 a częścią „kolejową” obiektu, a następnie wzdłuż pochylni),
- plan tyflograficzny oraz terminal alarmowy na placu dworcowym w bezpośrednim sąsiedztwie peronu nr 1,
- peron nr 1, przy czym na powierzchni peronu ścieżkę poprowadzono wyłącznie prostopadle do niego na odcinku 2 m – od pasażu pomiędzy obiektami kubaturowymi dworca, tj. w części peronu wykonanej z płyt chodnikowych 40 x 40 cm; na pozostałej powierzchni peronu, w tym na płytach krawędziowych (100 x 200 cm), ścieżek dotykowych nie przeprowadzono;
- wewnątrz dworca (w części „kolejowej”) ścieżkę dotykową poprowadzono od wejścia do kas biletowych oraz toalet.

Na dworcu zainstalowano trzy plany tyflograficzne, a na poręczach znajdujących się w przebiegu trasy pozbawionej przeszkód zamontowano nakładki opisowe w języku Braille’a. W głównym wejściu do części „kolejowej” obiektu (w witrynie wschodniej) zastosowano drzwi automatyczne rozsuwane.

Jedynie schody na terenie dworca to sześciostopniowe schody prowadzące od strony zachodniej do części administracyjnej w obiekcie „kolejowym” (od strony wschodniej prowadzi do tych pomieszczeń pochylnia). Przed wejściem na schody, jak i na pochylnię, nie zamieszczono informacji, że nie prowadzą one do obiektów przeznaczonych do obsługi podróżnych; krawędzie schodów nie zostały oznaczone ostrzegawczą linią wizualną kontrastującą z kolorem posadzki; przed pierwszym stopniem schodów w dół nie zamieszczono dotykowego oznaczenia ostrzegawczego. Schody te były wyposażone w poręcze tylko po jednej stronie, pojedyncze (na jednym poziomie), oddalone o 5 cm od ściany, do której były mocowane. Poręcze, przed ich początkiem i końcem, nie były przedłużone o 0,3 m.

Trasa pozbawiona przeszkód pomiędzy budynkiem dworca i peronem nr 1 a przejściem w poziomie szyn na pozostałe perony dworca w Oświęcimiu obejmuje zmianę poziomu – pomiędzy placem dworcowym (na wysokości zachodniego krańca peronu nr 1), a przejściem w poziomie szyn, wykonano pochylnię (*pochylnia nr 1*) przeznaczoną dla osób niepełnosprawnych o długości ok. 14,5 m z pośrednim spocznikiem, ze spadkiem mniejszym niż 6%. Na dworcu wykonano również pochylnię dla osób niepełnosprawnych (*pochylnia nr 2*), związaną z budynkiem, o długości ok. 8,5 m (bez spocznika) i nachyleniu ok. 8%, prowadzącą do pomieszczeń technicznych/administracyjnych (nieprzeznaczonych do korzystania przez pasażerów/użytkowników dworca), zlokalizowanych na poziomie wyższym niż pozostałe pomieszczenia dworca, plac dworcowy i peron nr 1. Obydwie ww. pochylnie były przykryte wiatą. Pochylnie zostały wyposażone w obustronne poręcze na wysokości 0,75 i 0,9 m oraz w krawężniki o wysokości nie mniejszej niż 7 cm.

<sup>73</sup> Przy bocznej jezdni ul. Powstańców Śląskich w Oświęcimiu.

Poręcze przy pochylniach zostały przedłużone o 0,3 m przed ich początkiem i końcem. W przypadku pochylni nr 2 odległość poręczy od balustrad/ścian, do których zostały przymocowane, wynosiła 0,05 m, natomiast w przypadku pochylni nr 1 – na podstawie kilku pomiarów w przypadkowo dobranych miejscach – stwierdzono, że odległość ta była nieznacznie mniejsza niż 0,05 m (4,5 - 4,8 cm). Szerokość płaszczyzny ruchu pochylni wynosiła 1,2 m, a odległość pomiędzy poręczami mieściła się w przedziale 1,0 - 1,1 m. Długość poziomych płaszczyzn ruchu na początku i końcu pochylni była większa niż 1,5 m.

Trasy pozbawione przeszkód oznaczono informacjami wizualnymi odnoszącymi się do bezpieczeństwa: umieszczono znaki ostrzegawcze, znaki zakazu i znaki nakazu, udostępniono drukowane rozkłady jazdy pociągów. Ponadto:

- czcionki, symbole i piktogramy zastosowane na potrzeby informacji wizualnych kontrastowały ze swoim tłem;
- krój pisma stosowany w tekstach był czytelny;
- znaki: dotyczące bezpieczeństwa, ostrzegawcze, nakazu i zakazu zawierały piktogramy;
- toalety dostępne dla wózków inwalidzkich zostały oznaczone symbolem graficznym przedstawiającym wózek inwalidzki;
- udostępniony w poczekalni dworca drukowany rozkład jazdy pociągów znajdował się na wysokości przekraczającej 160 cm.

Na dworcu nie zamontowano systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.

Dwie kasy biletowe, zlokalizowane wzdłuż trasy pozbawionej przeszkód (z bezpośrednim dostępem do okienek z poczekalni dworca), były nieczynne. Jak oświadczyła administrator dworca, przewoźnicy kolejowi nie byli zainteresowani ich uruchomieniem. Okienka kas znajdowały się na wysokości umożliwiającej dostęp użytkownikom wózków inwalidzkich oraz osobom o niskim wzroście. Okienka wyposażono w system głośnomówiący, a na szybach okienek umieszczono symbole pętli indukcyjnej (bez litery „T” w prawnym dolnym rogu) oraz osoby na wózku inwalidzkim.

W pomieszczeniu poczekalni dworca umieszczono automat biletowy wyposażony w interfejs, do którego może dosięgnąć użytkownik wózka inwalidzkiego i osoba niskiego wzrostu.

Na dworcu nie zainstalowano automatu do kontroli biletów ani kołowrotek.

Pomiędzy budynkiem dworca a peronem nr 1 zainstalowano wolnostojący terminal alarmowy, wyposażony w kamerę, mikrofon oraz głośnik.

Na płycie drzwiowej hydrantu wewnętrznego podtynkowego, zlokalizowanego w poczekalni dworca brakowało klucza do jej otwarcia (nie zamieszczono tam również informacji o miejscu przechowywania tego klucza).

W budynku dworca zastosowano rozwiązania o charakterze proekologicznym, w tym zmniejszające koszty eksploatacji budynku tj.: gruntową pompę ciepła do ogrzewania obiektu, technologię wykorzystującą wodę deszczową (odzysk wody, która jest wykorzystywana jako woda szara, do splukiwania dworcowych toalet), energooszczędne oświetlenie w technologii LED czy też system zarządzania budynkiem. Nie zainstalowano systemu fotowoltaicznego.

(akta kontroli, str. 48-60)

Przedłożona w trakcie kontroli dokumentacja odnosi się do stwierdzonego w trakcie oględzin braku systemu dynamicznej informacji pasażerskiej oraz instalacji fotowoltaicznej:

- w analizie przedprojektowej budynku dworca kolejowego w Oświęcimiu, wykonanej w 2016 r. przez firmę eMOTUS, stwierdzono, że zastosowanie

instalacji fotowoltaicznej nie znajduje uzasadnienia ekonomicznego;

- w sprawozdaniu końcowym z realizacji inwestycji w Oświęcimiu stwierdzono, że brak systemu dynamicznej informacji pasażerskiej jest wynikiem trwających w PKP PLK S.A. prac projektowych dotyczące przebudowy stacji Oświęcim (w tym peronów).

(akta kontroli, str. 622-649, 1197-1222)

**5.1.3.** Z informacji Prezydenta Miasta Oświęcim wynika, że zmodernizowany dworzec kolejowy dostosowany jest do potrzeb pasażerów oraz zapewnia dostępność innym gałęziom transportu. W najbliższym otoczeniu dworca znajdują się przystanki komunikacji miejskiej oraz prywatnych przewoźników świadczących swoje usługi na terenie miasta. Wskazał, że na działce sąsiadującej z dworcem kolejowym zlokalizowany jest, wybudowany przez miasto, wielopoziomowy parking typu P&R. Dzięki integracji ww. elementów dworzec pełni funkcje przesiadkowe oraz generuje potoki podróżnych korzystających z różnych form komunikacji zbiorowej. Dodał, że budynek dworca kolejowego dobrze wpisuje się w przestrzeń miasta i zaspokaja potrzeby podróżnych oraz osób znajdujących się w jego otoczeniu.

(akta kontroli, str. 31-33)

## **5.2. Rzeszów Główny**

**5.2.1.** Do czasu zakończenia kontroli zadanie inwestycyjne „Przebudowa dworca kolejowego Rzeszów Główny w systemie projektuj i buduj” znajdowało się na etapie projektowania.

Przeprowadzone oględziny<sup>74</sup> potwierdziły niedostosowanie budynku dworca do wymogów TSI PRM, co stwierdzono już w programie funkcjonalno-użytkowym tej inwestycji. W szczególności w wyniku oględzin ustalono, że:

- otwarcie drzwi prowadzących z holu głównego na plac dworcowy, jak i na peron 1, może stwarzać trudności osobom niepełnosprawnym (na wózkach inwalidzkich);
- kasy w holu głównym wyposażono w interkomy kasowe, ale nie zastosowano w nich systemu pętli indukcyjnej;
- posadzkę w holu głównym wykonano z płyt gresowych, bez poprowadzenia w niej dotykowych ścieżek prowadzących;
- jedna z toalet urządzona jest w piwnicy segmentu B, a dostęp do niej zapewniają wyłącznie schody; schody wyposażono w pojedyncze poręcze, nieprzebiegające na całej ich długości; druga z toalet, oznaczona symbolem osoby na wózku inwalidzkim, zlokalizowana jest na poziomie holu, poczekalni i peronu nr 1, ale dostęp do niej utrudnia – szczególnie w przypadku osób niepełnosprawnych – konieczność odblokowania drzwi poprzez uiszczenie opłaty w automacie (za dokładnie odliczoną kwotę);
- budynek dworca nie jest wyposażony w dźwigi i inne urządzenia techniczne zapewniające osobom niepełnosprawnym dostęp na kondygnacje z pomieszczeniami użytkowymi (ogólnodostępnymi);
- niedostępny dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się jest segment A budynku, w którym funkcjonuje lokal gastronomiczny (jego parter położony jest ok. 1,5 m powyżej terenu przyległego, a w konsekwencji prowadzą do niego 11-stopniowe schody);
- bariery architektoniczne występujące również w przypadku lokali wynajmowanych w segmencie B (apteka, biuro podróży, komisariat Policji);

<sup>74</sup> Oględziny przeprowadzono 19 sierpnia 2021 r.



- w budynku dworca osobom niedowidzącym nie zapewniono informacji o trasie pozbawionej przeszkód za pomocą oznakowania dotykowego (ścieżki dotykowej);
- w sąsiedztwie wejścia do holu dworca zainstalowano jeden plan tyflograficzny, przy czym nie jest to plan stacji kolejowej, a „Plan głównych ulic centrum Rzeszowa”, zlokalizowany na działce należącej do Miasta Rzeszowa;
- na terenie dworca zapewniono poczekalnię dla pasażerów, natomiast nie zapewniono osobnej poczekalni dla osób z małymi dziećmi;
- w sąsiedztwie dworca nie zainstalowano stojaków dla rowerów.

(akta kontroli, str. 61-69)

**5.2.2.** Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego w Rzeszowie poinformował m.in., że:

- dworzec kolejowy PKP położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie Placu Dworcowego, na którym znajduje się przystanek komunikacji miejskiej obsługujący trzy linie, integrujący miejski ruch pasażerski z dworcem kolejowym Rzeszów Główny,
- trwają prace projektowe dotyczące „Budowy parkingu podziemnego wraz z przebudową układu komunikacyjnego w systemie projektuj i buduj w ramach budowy Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego”; RCK, zlokalizowane przy dworcu kolejowym Rzeszów Główny, zostanie dostosowane dla potrzeb pasażerów, pozwalając na lepszą integrację transportu miejskiego oraz rowerowego z transportem szynowym, a jednocześnie zostanie dostosowane dla potrzeb lokalnej społeczności i przyczyni się do uatrakcyjnienia przestrzeni publicznej w okolicy dworca.

(akta kontroli, str. 27-30)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

W wyniku oględzin przeprowadzonych na dworcu w Oświęcimiu stwierdzono m.in.:

1. Na trasie pozbawionej przeszkód na peronie nr 1<sup>75</sup> dotykową ścieżkę prowadzącą zabudowano wyłącznie prostopadle do peronu na odcinku 2 m – od pasaży pomiędzy obiektami kubaturowymi dworca, tj. w części peronu wykonanej z płyt chodnikowych 40 x 40 cm; na pozostałej powierzchni peronu ścieżek dotykowych nie poprowadzono.

(akta kontroli, str. 48-60)

Ścieżkę prowadzącą na peronie nr 1 wykonano zgodnie projektem budowlanym, ale niezgodnie z pkt 4.2.1.2.3. ppkt 2 TSI PRM, stanowiącego, że osobom niedowidzącym informacje o trasie pozbawionej przeszkód muszą być przekazywane przynajmniej za pomocą oznakowania dotykowego i kontrastującej powierzchni, po której przemieszczają się osoby.

Wyjaśnienia dyrektora projektu oraz stanowisko Najwyższej Izby Kontroli w sprawie braku dotykowej ścieżki prowadzącej na peronie nr 1 stacji Oświęcim przedstawiono w Obszarze II – sekcja *Stwierdzone nieprawidłowości*, pkt 1.

<sup>75</sup> Pozostającym w zarządzie PKP PLK S.A., ale objętym zakresem zadania inwestycyjnego PKP S.A.

2. Podjęta próba sprawdzenia funkcjonalności terminalu alarmowego, tj. nawiązania kontaktu z operatorem poprzez uruchomienie przycisku wywoławczego, doprowadziła do reakcji, tj. pojawienia się pracownika ochrony, ale bez nawiązania kontaktu głosowego z obsługującym system (który odebrał komunikat, ale do wywołującego alarm nie dotarła żadna informacja zwrotna).

(akta kontroli, str. 48-60)

Dyrektor projektu wyjaśniła, że dokumentacja projektowa określa, jakie funkcjonalności może zapewniać urządzenie typu słupek SOS – ale nie określa, które z tych funkcjonalności mają zostać wykorzystane podczas użytkowania obiektu.

Celem montażu słupka jest skuteczne przekazanie informacji o wystąpieniu sytuacji wymagającej interwencji. Zamontowane urządzenie pozwala realizować założone funkcje na wiele sposobów. Wstępnie zakładano, że obsługa słupka systemu przywoławczo-alarmowego będzie realizowana z odległego Centrum Bezpieczeństwa Infrastruktury Pasażerskiej, wówczas możliwość zwrotnej komunikacji byłaby niezbędna. Natomiast na etapie realizacji inwestycji, w konsultacji z Oddziałem Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie PKP S.A. (przyszłym Zarządcą Obiektu, odpowiedzialnym za bezpieczeństwo pasażerów na dworcu kolejowym), przyjęto obsługę słupka SOS prowadzoną na poziomie lokalnym przez pracownika ochrony obecnego na dworcu. Tryb działania, w którym pracownik ochrony nie przekazuje komunikatu zwrotnego audio, ale pojawia się bezpośrednio po zgłoszeniu sygnału SOS na miejscu (przy słupku SOS), nie jest sprzeczny z założeniami projektowymi.

(akta kontroli, str. 110-113)

W karcie materiałowej<sup>76</sup> wyrobu zamieszczono uwagę, że terminal alarmowy IP wolnostojący jest nowszą wersją terminalu opisanego w projekcie wykonawczym, który został dostosowany do wymogów Ipi-4.

(akta kontroli, str. 768-946)

Przywołane w karcie materiałowej opracowanie Ipi-4 to Wytyczne architektoniczne projektowania i budowy Systemów Monitoringu Wizyjnego (SWW) na obiektach obsługi pasażerskiej<sup>77</sup>; stosownie do §16 wytycznych system przywoławczo-alarmowy (SPA) jest system dwustronnej komunikacji między pasażerem a personelem Centrum Bezpieczeństwa Infrastruktury Pasażerskiej (CBIP); ma on na celu zapewnienie komunikacji głosowej pomiędzy pasażerami a służbami odpowiedzialnymi za ład, porządek i niesienie pomocy;

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że dla pasażera odczuwającego zagrożenie (bez znaczenia, czy zasadnie) niezwykle istotne jest nawiązanie kontaktu głosowego z kimś, od kogo oczekuje udzielenia pomocy. W tym kontekście nieistotna pozostaje zmiana założeń odnoszących się do sposobu obsługi SPA (z centralnego na lokalny).

3. Poręcze pochylni na trasie pozbawionej przeszkód pomiędzy budynkiem dworca i peronem nr 1 a przejściem w poziomie szyn na pozostałe perony dworca zostały przymocowane do balustrad w odległości mniejszej niż 5 cm od nich (4,5 - 4,8 cm), co ustalono na podstawie kilku pomiarów w przypadkowo dobranych miejscach. Było to

<sup>76</sup> Nr 8/ITW.

<sup>77</sup> Załącznik do uchwały Nr 822/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 17 grudnia 2019 r. ([https://www.plk-sa.pl/files/public/user\\_upload/pdf/Akty\\_prawne\\_i\\_przepisy/Instrukcje/Wydruk/Wytyczne\\_dotyczace\\_projektowania\\_i\\_budowy\\_Systemow\\_Monitoringu\\_Wizyjnego\\_SMW\\_na\\_obiektach\\_obsługi\\_pas\\_lpi-4.pdf](https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Akty_prawne_i_przepisy/Instrukcje/Wydruk/Wytyczne_dotyczace_projektowania_i_budowy_Systemow_Monitoringu_Wizyjnego_SMW_na_obiektach_obsługi_pas_lpi-4.pdf) – dostęp 12 listopada 2021 r.) – wytyczne w wersji obowiązującej do 10 sierpnia 2020 r.

niezgodne z projektem wykonawczym, stosownie do którego odległość ta winna wynieść 5 cm.

(akta kontroli, str. 48-60)

Dyrektor projektu wyjaśniła, że 6 września 2021 r. na dworcu kolejowym Oświęcim odbyło się spotkanie komisji<sup>78</sup>, mające na celu weryfikację stanu dworca oraz ustalenie usterek podlegających zgłoszeniu generalnemu wykonawcy w ramach gwarancji. Komisja ustaliła, że generalny wykonawca ponownie sprawdzi odległość poręczy od balustrady, do której są zamocowane, a w przypadku stwierdzenia, że jest to mniej niż 0,05 m – wykona odpowiednie prace dostosowawcze.

(akta kontroli, str. 293-296)

4. Kolor ławek rozmieszczonych na dworcu nie zapewniał odpowiedniego kontrastu z tłem, na którym były widoczne, co było niezgodne z pkt 4.2.1.7 ppkt 1 TSI PRM.

(akta kontroli, str. 48-60)

Dyrektor projektu, odnosząc się wyłącznie do ławek w poczekalni dworca, wyjaśniła, że generalny wykonawca zobowiązał się do zmiany koloru zewnętrznych fragmentów ławek na jasno szary – kontrastujący z podłożem.

(akta kontroli, str. 293-296)

5. W drzwiach do toalet zastosowano samozamykacze z nadmierną siłą zamykania, utrudniającą dostęp osobom poruszającym się na wózku inwalidzkim, a także osobom o ograniczonej możliwości poruszania się.

(akta kontroli, str. 48-60)

Pkt 4.2.1.3. ppkt 2 TSI PRM stanowi, że musi istnieć możliwość obsługi drzwi przez osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się.

Dyrektor projektu wyjaśniła, że w ramach bieżących prac konserwatorskich Oddział Gospodarowania Nieruchomościami Kraków dokona regulacji samozamykaczy w celu zmniejszenia siły zamykania drzwi.

(akta kontroli, str. 293-296)

#### OCENA CZĄSTKOWA

W ocenie NIK budowa dworca kolejowego Oświęcim przyczyniła się do zwiększenia dostępności tego obiektu dla podróżnych, w tym dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Pozytywnie należy również ocenić zastosowanie systemów zwiększających bezpieczeństwo użytkowników dworca kolejowego, a także rozwiązań proekologicznych.

Niezależnie od ogólnie pozytywnej oceny Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę na uchybienia stwierdzone w trakcie oględzin, polegające na naruszeniu obowiązujących przepisów (brak ścieżki prowadzącej na peronie nr 1 – niezależnie od faktu, że obiekt ten pozostaje w zarządzie innego podmiotu, brak odpowiedniego kontrastu ławek z podłożem, nadmierna siła zamykania drzwi do toalet), niezgodności z projektem wykonawczym (odległość poręczy od balustrad) czy działaniu niecelowym (brak możliwości dwustronnej komunikacji głosowej w systemie przywoławczo-alarmowym).

<sup>78</sup> W skład komisji wchodził przedstawiciel wykonawcy robót budowlanych, Biura Inwestycji PKP S.A. Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie oraz inspektor nadzoru.

## IV. Uwagi i wnioski

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

- |         |   |
|---------|---|
| Uwagi   | Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.   |
| Wnioski | <ol style="list-style-type: none"><li>1. Dokonanie końcowych płatności związanych z inwestycją „Budowa dworca kolejowego Oświęcim” i przekazanie „Rozliczenia inwestycji finansowanej ze środków budżetu państwa” dysponentowi części budżetu państwa, który finansował inwestycję.</li><li>2. Uruchomienie dwustronnej komunikacji głosowej w systemie przywoławczo-alarmowym na dworcu w Oświęcimiu.</li><li>3. Wystąpienie do PKP PLK S.A. z wnioskiem o weryfikację prawidłowości sposobu zaprojektowania i wykonania prowadzących ścieżek dotykowych na peronie nr 1 (szczególnie w kontekście planowanej modernizacji przez tę Spółkę kolejnych peronów w stacji Oświęcim).</li><li>4. Dokonanie zmian w zakresie braku odpowiedniego kontrastu ławek dworcowych z podłożem oraz niezgodnej z projektem odległości poręczy od balustrady przy pochylni prowadzącej w kierunku przejścia na perony nr 2 i 3.</li></ol> |

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Krakowie. 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 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosku pokontrolnego 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.

Kraków,            listopada 2021 r.

Kontrolerzy  
Piotr Smyrak  
główny specjalista kontroli państwowej

Marcin Hałat  
starszy inspektor kontroli państwowej

