



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Warszawie

LWA.410.017.01.2021

**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

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Warszawie  
ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa  
T +48 22 444 57 72, F +48 22 444 57 62  
lwa@nik.gov.pl  
Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa 1

# I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Polskie Koleje Państwowe S.A. z siedzibą w Warszawie przy Al. Jerozolimskich 142A <sup>1</sup> .
Kierownik jednostki kontrolowanej	Krzysztof Mamiński, Prezes Zarządu PKP S.A., od 3 marca 2017 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił: Miroslaw Pawłowski, Prezes Zarządu PKP S.A., w okresie od 14 grudnia 2015 r. do 2 marca 2017 r.
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>Zakres przedmiotowy kontroli obejmuje inwestycje dworcowe w Białymstoku i Szczytnie</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>2</sup>
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Jerzy Kęćik, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWA/122/2021 z 6 lipca 2021 r.</li><li>2. Sławomir Nowak, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWA/121/2021 z 6 lipca 2021 r.</li><li>3. Mariusz Malewski, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWA/123/2021 z 6 lipca 2021 r.</li></ol>

(akta kontroli str. 1-6)

<sup>1</sup> Dalej także PKP S.A. bądź Spółka.

<sup>2</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, ze zm., dalej: ustawa o NIK.

## II. Ocena ogólna<sup>3</sup> kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Spółka zrealizowała inwestycyjne zadanie pn. „Przebudowa dworca kolejowego Białystok” i uzyskała pozwolenie na użytkowanie zmodernizowanego obiektu. W jego wyniku zapewniono pasażerom możliwość korzystania ze wszystkich funkcji związanych z ich obsługą, wzrost bezpieczeństwa użytkowania obiektu i dostosowano budynek dworca oraz jego otoczenie do wymagań rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 z 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się<sup>4</sup>. Efektem wykonanej modernizacji było też uporządkowanie przestrzeni publicznej wokół dworca i estetyzacja jego otoczenia.

W odniesieniu zadania inwestycyjnego pn. „Przebudowa dworca kolejowego Szczytno” wykonano roboty określone w projekcie budowlanym. Nie wyznaczono natomiast terminu ich ukończenia – z powodu niewykonania przyłączy gazowych niezbędnych do przeprowadzenia odbioru końcowego, czego konsekwencją było nieuzyskanie pozwolenia na użytkowanie<sup>5</sup>. Niedotrzymanie pierwotnie zakładanych terminów generowało dodatkowe koszty związane m.in. z utrzymaniem terenu budowy oraz funkcjonowania dworca tymczasowego.

Stan zatrudnienia oraz przygotowanie zawodowe i doświadczenie pracowników Spółki umożliwiały sprawowanie profesjonalnego nadzoru nad realizacją objętych kontrolą zadań inwestycyjnych.

## III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej<sup>6</sup> kontrolowanej działalności

OBSZAR

### 1. Przygotowanie PKP S.A. do realizacji inwestycji dworcowych

Opis stanu faktycznego

PKP S.A. działa na podstawie przepisów ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych<sup>7</sup>, ustawy z dnia 8 września 2020 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”<sup>8</sup> oraz Statutu PKP S.A. Struktura organizacyjna oraz podstawowe zasady zarządzania PKP S.A. zostały określone w „Regulaminie organizacyjnym Spółki Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna”, który przyjęty został uchwałą nr 959 Zarządu PKP S.A. z 10 grudnia 2012 r.<sup>9</sup>.

(akta kontroli tom I str. 10-24)

Zgodnie z ww. regulaminem, zadania inwestycyjne są m.in. realizowane przez pracowników Biura Inwestycji<sup>10</sup>. Do zadań tego Biura w szczególności należy:

- opracowanie planów inwestycyjnych dworców kolejowych oraz nieruchomości PKP S.A.;
- prowadzenie i rozliczanie umów z zewnętrznymi kontrahentami, związanych z realizacją zadań inwestycyjnych, ujętych w planie inwestycyjnym od etapu

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

<sup>4</sup> Dz. Urz. UE L Nr 356 z 12 grudnia 2014 r., dalej: TSI PRM.

<sup>5</sup> Przyłącze energetyczne zostało wykonane w trakcie prowadzenia kontroli.

<sup>6</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>7</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 1526, ze zm.

<sup>8</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 146.

<sup>9</sup> Zmieniony m.in. uchwałą Zarządu PKP nr 711 z 26 listopada 2015 r., nr 106 z 23 marca 2016 r., nr 25 z 21 stycznia 2020 r., nr 265 z 15 czerwca 2021 r.

<sup>10</sup> Do 22 marca 2016 r. Departament Inwestycji. Nazwa została zmieniona uchwałą Nr 106 Zarządu PKP S.A. z 23 marca 2016 r.

- rozpoczęcia sporządzania dokumentacji technicznej do etapu odbioru robót i rozliczenia inwestycji;
- pozyskiwanie decyzji administracyjnych dla zadań inwestycyjnych realizowanych przez podmioty zewnętrzne lub pozyskiwanie ich we własnym zakresie, od etapu realizacji zawartej umowy na sporządzenie dokumentacji technicznej do etapu odbioru robót i rozliczenia inwestycji;
  - zawieranie umów niezbędnych do realizacji zadań wynikających z planu inwestycyjnego; weryfikacja dokumentacji technicznej opracowywanej przez zewnętrznych projektantów w zakresie ich kompletności i zgodności ze standardami projektowymi PKP S.A.;
  - dokonywanie odbioru prac realizowanych przez zewnętrznych kontrahentów i weryfikacja 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; monitorowanie postępu i zaawansowania zadań inwestycyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem wizyt w miejscu prowadzenia prac oraz porównania stanu realizacji z harmonogramami inwestycyjnymi;
  - sporządzanie sprawozdawczości dotyczącej realizowanych zadań inwestycyjnych finansowanych z różnych źródeł.

(akta kontroli tom I str. 20-25)

Szczegółowej kontroli poddano realizację prowadzonych w latach 2016–2021 dwóch zadań inwestycyjnych, pn. „Przebudowa dworca kolejowego Białystok” oraz pn. „Przebudowa dworca kolejowego Szczytno”, w których realizację zaangażowanych było odpowiednio: sześciu i czterech pracowników Biura Inwestycji<sup>11</sup>. Do ich obowiązków m.in. należało:

- sprawowanie nadzoru nad przygotowaniem, prowadzeniem oraz rozliczeniem projektów inwestycyjnych wykorzystujących środki ze źródeł publicznych, w tym prowadzenie kontroli realizowanych robót budowlanych, udział w spotkaniach inwestora z wykonawcami;
- tworzenie i archiwizacja dokumentów związanych z projektami inwestycyjnymi, w tym przygotowanie, weryfikacja i składanie wniosków zakupowych, weryfikowanie i zatwierdzenie projektów umów;
- bieżąca współpraca z instytucjami i podmiotami zaangażowanymi w projekt, m.in. z inżynierem nadzoru lub inżynierem kontraktu;
- udział w postępowaniach przetargowych, m.in. w zakresie przygotowania opisu przedmiotu zamówienia, weryfikacja ofert.

(akta kontroli tom I str. 30-55)

Dyrektor–Pełnomocnik Zarządu PKP S.A. ds. Inwestycji zeznał, że za realizację robót budowlanych przy poszczególnych zadaniach inwestycyjnych bezpośrednio odpowiedzialni są dyrektorzy projektów. Pracę dyrektorów projektu nadzorował naczelnik Wydziału Realizacji Inwestycji<sup>12</sup> oraz naczelnik Wydziału ds. Monitorowania oraz Sprawozdawczości<sup>13</sup>. Nad ww. naczelnikami nadzór sprawowali zastępcy dyrektora Biura Inwestycji. Liczba osób realizujących zadania inwestycyjne była wystarczająca, a wszyscy pracownicy posiadali kierunkowe wykształcenie oraz wystarczające doświadczenie zawodowe. Inwestycję w Białymstoku prowadziło kolejno czterech dyrektorów projektu, z czego trzech pierwszych wypowiedziało umowę o pracę z uwagi na lepsze warunki płacowe oferowane w innych podmiotach.

<sup>11</sup> Zatrudnionych na stanowisku dyrektora projektu, eksperta, głównego specjalisty.

<sup>12</sup> W zakresie spraw merytorycznych i administracyjnych.

<sup>13</sup> W zakresie spraw monitorowania zgodności z harmonogramem oraz finansowaniem inwestycji.

Inwestycję w Szczytnie prowadziło, w różnym okresie, dwóch dyrektorów projektu. W trakcie trwania pandemii Covid-19, część pracowników odpowiedzialna za przebieg inwestycji zmuszona została<sup>14</sup> do przekazania swoich obowiązków innym pracownikom, co miało wpływ na proces sprawowania nadzoru nad realizowanymi inwestycjami.

(akta kontroli tom I str. 325-327)

W dniu 14 grudnia 2016 r. Spółka zawarła umowę Nr KIZ02.21.152.2016.MS/44 z Pas Projekt Sp. z o.o. dla zadania w Białymstoku<sup>15</sup> oraz 20 grudnia 2016 r. umowę Nr KIZ02.21.150.2016.IK/39 z An Archi Group Sp. z o.o. dla zadania w Szczytnie<sup>16</sup> na wykonanie dokumentacji projektowej.

Przedmiotem ww. umów było opracowanie kompletnej dokumentacji projektowej<sup>17</sup> wraz z projektem dworca tymczasowego, mającego zapewnić ciągłość funkcjonowania dworca podczas realizacji robót budowlanych, prowadzenie nadzoru autorskiego nad realizacją robót budowlanych w oparciu o wykonaną dokumentację projektową oraz sporządzenie inwentaryzacji istniejących obiektów budowlanych, ekspertyz i opinii niezbędnych dla jej wykonania, z wykorzystaniem dokumentu pt. „Dobre praktyki w inwestycjach dworców kolejowych PKP S.A.”. Wykonawcy dokumentacji projektowej zobowiązani byli do uzyskania niezbędnych decyzji pozwalających na prowadzenie robót budowlanych.

Zgodnie z § 1 ust. 5 pkt 3 umowy o wykonanie dokumentacji projektowej, każdy etap opracowywanej dokumentacji powinien być uzgodniony z PKP S.A. oraz innymi podmiotami. Ponadto zgodnie z § 7 ust. 9 umowy, inwestor zobowiązany był do sprawdzenia przedstawionych przez wykonawcę rozwiązań z wymogami określonymi w umowie.

(akta kontroli tom II str. 3-13; tom III str. 1-27)

Koszt wykonania dokumentacji projektowej dla zadania inwestycyjnego pn. „Przebudowa dworca kolejowego Białystok” wyniósł 651,9 tys. zł, natomiast dla zadania inwestycyjnego pn. „Przebudowa dworca kolejowego Szczytno” 364,1 tys. zł.

(akta kontroli tom II str. 3; tom III str. 4)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

**OCENA CZĄSTKOWA**

W regulaminie organizacyjnym PKP S.A. określono zadania biur biorących udział w przygotowaniu i realizacji inwestycji dworcowych. Stan zatrudnienia oraz przygotowanie zawodowe i doświadczenie pracowników Spółki umożliwiało sprawowanie profesjonalnego nadzoru nad realizowanymi zadaniami inwestycyjnymi.

**OBSZAR**

## **2. Zgodność dokumentacji projektowej z wymogami prawa budowlanego.**

Opis stanu  
faktycznego

Opracowana dokumentacja projektowa dot. zadania realizowanego w Białymstoku została odebrana przez PKP S.A. 4 stycznia 2018 r., zaś dla zadania inwestycyjnego realizowanego w Szczytnie – 10 stycznia 2018 r.

<sup>14</sup> M.in. z uwagi na konieczność osobistego sprawowania opieki nad dziećmi z powodu zamknięcia placówek oświatowych.

<sup>15</sup> Zmieniona aneksem nr 2 z 27 grudnia 2017 r. (termin realizacji umowy został przedłużony o 19 tygodni).

<sup>16</sup> Zmieniona aneksem nr 2 z 19 lutego 2018 r. (termin realizacji umowy został przedłużony o 13 tygodni).

<sup>17</sup> Tj. dokumentacji przedprojektowej wraz opracowaniami kosztorysowymi, projektu budowlanego oraz projektu wykonawczego wraz opracowaniami kosztorysowymi.

Projekt budowlany opracowany dla inwestycji w Białymstoku oraz w Szczytnie spełniał wymogi określone w art. 34 ust. 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane<sup>18</sup>.

W odniesieniu do obu inwestycji projekt budowlany zawierał również: projekt dworca tymczasowego, projekt organizacji ruchu, specyfikację techniczną wykonania i odbioru robót budowlanych zawierającą wymagania pozwalające na określenie sposobu, standardu i jakości ich wykonania oraz właściwości użytych materiałów i wyrobów, a także projekt etapowania robót budowlanych.

(akta kontroli tom II str. 58-335; tom III str. 40-187)

Osoby opracowujące dokumentację projektową posiadały wymagane kwalifikacje oraz wymagania do wykonywania samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie o określonych specjalnościach oraz zaświadczenia o przynależności do Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(akta kontroli tom II str.14-57; tom III str. 35-39)

Projektanci zapewnili, stosownie do art. 20 ust. 2 ustawy Prawo budowlane<sup>19</sup>, sprawdzenie projektu architektoniczno-budowlanego oraz technicznego pod względem zgodności z przepisami, w tym techniczno-budowlanymi, przez osoby posiadające uprawnienia budowlane do projektowania w odpowiedniej specjalności oraz złożyli, na podstawie art. 20 ust. 4 ustawy Prawo budowlane<sup>20</sup>, oświadczenia o sporządzeniu projektu budowlanego zgodnie z obowiązującymi przepisami, zasadami wiedzy technicznej oraz wymogami umowy.

(akta kontroli tom II str. 103-107, 148-153; tom III str.188-206)

Zgodnie z art. 34 ust. 4 Prawo budowlane<sup>21</sup>, projekty budowlane zostały zatwierdzone przez właściwe organy administracji architektoniczno-budowlanej:

- dla inwestycji w Białymstoku – decyzją z 26 października 2017 r. Nr 20/Z/2017<sup>22</sup> Wojewody Podlaskiego, zmienioną decyzją z 8 lipca 2020 r. Nr 33/Z/2020<sup>23</sup>;
- dla inwestycji w Szczytnie – decyzją z 4 września 2017 r. Nr Sz/018/17<sup>24</sup> oraz z 26 września 2017 r. Nr Sz/020/17<sup>25</sup> wydanymi przez Wojewodę Warmińsko-Mazurskiego, a także decyzją z 28 września 2017 r. Nr I/481/17<sup>26</sup> przez Starostę Szczygieńskiego.

<sup>18</sup> Dz. U. z 2016 r. poz. 290, ze zm., dalej: ustawa Prawo budowlane. Art. 34 ust. 3 ustawy Prawo budowlane zmieniony został przez art. 1 pkt 15 lit. b ustawy z dnia 13 lutego 2020 r. (Dz.U. z 2020 r. poz. 471), dalej: ustawa z dnia 13 lutego 2020 r. zmieniającej nin. ustawę z dniem 19 września 2020 r. Art. 34 ust. 3 pkt 1 zdanie wstępne ustawy Prawo budowlane zmienione przez art. 6 pkt 10 lit. a ustawy z dnia 10 grudnia 2020 r. (Dz.U. z 2021 poz. 11) zmieniającej nin. ustawę z dniem 1 lipca 2021 r.

<sup>19</sup> Art. 20 ust. 2 ustawy Prawo budowlane zmieniony został przez art. 1 pkt 7 lit. b ustawy z dnia 13 lutego 2020 r. z dniem 19 września 2020 r.

<sup>20</sup> Art. 20 ust. 4 ustawy Prawo budowlane uchylony został przez art. 1 pkt 7 lit. c ustawy z dnia 13 lutego 2020 r. z dniem 19 września 2020 r.

<sup>21</sup> Art. 34 ust. 4 ustawy Prawo budowlane zmieniony został przez art. 1 pkt 15 lit. e ustawy z dnia 13 lutego 2020 r. z dniem 19 września 2020 r.

<sup>22</sup> Dotycząca: rozbiórki budynku dworca kolejowego segmentu B, budynków magazynowych A i B, budynków usługowych 1 i 2 oraz rozbiórki części kładki nad torami, zgodnie z projektem zagospodarowania terenu; przebudowy budynku dworca kolejowego segmenty C, D, E (wpisana do rejestru zabytków) oraz przebudowie segmentów A i F (nie wpisanych do rejestru zabytków); budowy budynku dworca kolejowego segmentu B w pierwotnej formie architektonicznej (elewacja) z wykonaniem części podziemnej i dostosowaniem układu do obecnych potrzeb; budowy placu przed dworcem parkingów, zjazdów, ścieżki rowerowej; budowie i przebudowie infrastruktury technicznej (sieć kanalizacyjna, wodociągowa, ciepłota, sieć elektryczna, sieć teletechniczna wraz przyłączami); budowy tymczasowego dworca kontenerowego zlokalizowanego na działkach o nr 419/31, 419/49 obręb 5 Marczyk oraz działce o nr 541/23 obręb Antoniuk, gm. Miasto Białystok.

<sup>23</sup> W zakresie zmiany długości i przebiegu drogi pożarowej, zlokalizowanej na działce o nr 419/49.

<sup>24</sup> Zatwierdzono rozbiórkę budynku magazynowego i mieszkalnego, budowę parkingu dla samochodów osobowych wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w tym kanalizację deszczową wraz z instalacjami elektrycznymi na działkach nr 308/24 i 308/26 obręb 0005 Szczytno 5 jedn. Ewidencyjna 281701\_1 miasto Szczytno.

<sup>25</sup> Dotycząca przebudowy dworca kolejowego Szczytno na działce nr 308/25, obręb 0005 Szczytno 5, jedn. ewidencyjna 281701\_1 miasto Szczytno, w zakresie: przebudowy budynku dworca, rozbiórki wiatrolapu oraz istniejących przyłączy, budowy dwóch miejsc postojowych, ciągów pieszych, obiektów małej architektury, przebudowy drogi wraz z instalacjami zewnętrznymi w granicach działki.

<sup>26</sup> Obejmującą przebudowę dworca kolejowego w Szczytnie w zakresie robót budowlanych związanych z przebudową budynku toalet przy dworcu kolejowym, budową parkingu dla samochodów osobowych wraz z miejscami postojowymi dla minibusów,

Spółka uzyskała także pozwolenie Podlaskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z 10 października 2017 r. nr Z.5142.102.2017.ŁW na prowadzenie prac konserwatorskich, restauratorskich, robót budowlanych oraz innych działań przy budynku dworca w Białymstoku, wpisanego do rejestru zabytków. Decyzją z 6 września 2019 r. nr Z.5142.102.2017.MU Podlaski Wojewódzki Konserwator Zabytków dokonał zmiany tego pozwolenia poprzez zatwierdzenie zamiennego projektu budowlanego, dotyczącego segmentów „C”, „D” i „E” budynku dworca.

(akta kontroli tom II str. 266-282; tom III str. 207-214)

Zatwierdzone projekty budowlane uwzględniały wymagania dotyczące rozwiązań dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Określone w dokumentacji projektowej dostosowanie obiektów dworcowych do wymagań TSI PRM polegało m.in. na zapewnieniu ułatwień dla osób:

- z dysfunkcją wzroku (zachowanie kontrastów w przestrzeniach obsługi podróżnych, ścieżek dotykowych i map obiektów z warstwą dotykową);
- z niesprawnością ruchową (wyrównanie nawierzchni, zastosowanie automatycznego otwierania drzwi w głównych ciągach komunikacyjnych, dostosowanie WC, umywalk, umieszczenie na odpowiedniej wysokości wszystkich przycisków sterujących, odpowiedniej zabudowie pochylni i wind);
- niedosłyszących (pętli indukcyjnych przy kasach i słupkach, interkomu SOS).

Ponadto zastosowano rozwiązania wspomagające podróżnych z małymi dziećmi, wyposażając wybrane pomieszczenia dworca w przewijaki, a także fotele – w pomieszczeniach przeznaczonych do opieki nad dzieckiem.

Spółka zawarła umowę ramową<sup>27</sup> pozwalającą na wykonanie weryfikacji zgodności infrastruktury z wymogami TSI PRM przez jednostki notyfikowane w celu uzyskania Certyfikatów Zgodności WE dla dworców objętych przebudową (realizowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz Programu Operacyjnego Polska Wschodnia) – na etapie wykonanych projektów budowlanych oraz wykonanych robót budowlanych. Przeprowadzona przez jednostki notyfikujące usługa weryfikacji WE dla zadania inwestycyjnego w Białymstoku oraz w Szczytnie, dotycząca dokumentacji projektowej, zakończyła się wydaniem Pośredniego Certyfikatu Weryfikacji WE<sup>28</sup>.

W związku z przeprowadzeniem weryfikacji zgodności infrastruktury z wymogami TSI PRM dla zadania inwestycyjnego realizowanego w Białymstoku, Spółka poniosła wydatki w kwocie 53,6 tys. zł – z tytułu wynagrodzenia dla jednostki notyfikowanej oraz 39,4 tys. zł – dla zadania inwestycyjnego realizowanego w Szczytnie.

(akta kontroli tom I str. 57-137)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

**OCENA CZĄSTKOWA**

NIK pozytywnie ocenia działania Spółki mające na celu pozyskanie dokumentacji projektowej niezbędnej do przeprowadzenia postępowań o udzielenie zamówienia publicznego na roboty budowlane związane z przebudową dworca kolejowego w Białymstoku i w Szczytnie. Opracowana dokumentacja projektowa spełniała wymogi określone w przepisach prawa budowlanego oraz TSI PRM.

układem dróg manewrowych oraz niezbędną infrastrukturą techniczną, na działkach nr ew. 308/7, 308/8 i 312 w obrębie 5 miasta Szczytno.

<sup>27</sup> Nr KFZ01.022.WE.11667.2019. zawartą 18 lipca 2019 r. z Konsorcjum trzech firm na kwotę 24 354,0 tys. zł.

<sup>28</sup> Pośrednie Potwierdzenie Weryfikacji Nr 2738/8.6/SG.2021/INF/PL/23/19/161 (Białystok), Pośredni Certyfikat Weryfikacji WE Nr 2365/8.6/SG/20/INF/PL/0275 (Szczytno).

### 3. Nadzór nad realizacją robót budowlanych i rozliczeniem inwestycji

Opis stanu faktycznego

Analiza czterech postępowań o udzielenie zamówienia publicznego, w tym dwóch na wybór wykonawcy robót budowlanych (dla zadania inwestycyjnego w Białymstoku i w Szczytnie) oraz dwóch na wybór inżyniera kontraktu, którego zadaniem było prowadzenie nadzoru inwestorskiego wykazała, że wyboru najkorzystniejszej oferty dokonano zgodnie z kryteriami oceny ofert określonymi w ogłoszeniu o wszczęciu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego i Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ).

Szacunkowa wartość zamówienia na wykonanie robót budowlanych wyniosła 23 200,8 tys. zł w Białymstoku oraz 13 062,9 tys. zł w Szczytnie, a wartość zamówienia na wybór inżyniera kontraktu – odpowiednio 769,8 tys. zł i 283,9 tys. zł.

Wszystkim wykonawcom zamówień zapewniono możliwość złożenia oferty na takich samych warunkach. Z dokonanych czynności sporządzono protokoły postępowania o udzielenie zamówienia w trybie przetargu nieograniczonego.

(akta kontroli tom I str. 141-200)

W wyniku przeprowadzonych postępowań, PKP S.A. zawarła 22 października 2018 r. umowę z BUDIMEX S.A.<sup>29</sup> na realizację zadania inwestycyjnego w Białymstoku oraz 30 maja 2019 r. umowę z SKB S.A.<sup>30</sup> na realizację zadania inwestycyjnego w Szczytnie. Przedmiotem ww. umów było wykonanie robót budowlanych dotyczących przebudowy dworca kolejowego wraz z wykonaniem dworca tymczasowego oraz przebudową placu przydworcowego z niezbędną infrastrukturą techniczną w sposób zapewniający ciągłość funkcjonowania dworca kolejowego w zakresie określonym w dokumentacji projektowej i specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót budowlanych.

Termin wykonania robót budowlanych dla zadania inwestycyjnego realizowanego w Białymstoku określono na 62 tygodni, licząc od dnia przekazania terenu budowy, a w Szczytnie 54 tygodnie od dnia zawarcia umowy. Wynagrodzenie z tytułu realizacji inwestycji ustalono w wysokości 36 248,1 tys. zł (zadanie w Białymstoku) i 19 462,3 tys. zł (zadanie w Szczytnie).

W trakcie realizacji inwestycji terminy zakończenia robót zostały wydłużone. Na podstawie zawartych aneksów nr 1, 3 i 5 do umowy, dla zadania inwestycyjnego w Białymstoku termin ten ustalono na 109 tygodni<sup>31</sup>, a całkowite ryczałtowe wynagrodzenie zwiększono aneksem nr 2, 4 i 5 do kwoty 45 528,4 tys. zł<sup>32</sup>. Termin wykonania robót budowlanych dla zadania inwestycyjnego w Szczytnie został przesunięty aneksem nr 1 i 2 do 78 tygodni<sup>33</sup>, a całkowite wynagrodzenie ryczałtowe zwiększono aneksem nr 3 do kwoty 20 128,9 tys. zł<sup>34</sup>.

<sup>29</sup> Nr KIZ01.022.UR.2122.2018. zmieniona aneksami: Nr 1 z 24 maja 2019 r., Nr 2 z 10 grudnia 2019 r., Nr 3 z 9 kwietnia 2020 r., Nr 4 z 23 września 2020 r. oraz Nr 5 z 8 grudnia 2020 r.

<sup>30</sup> Nr KFZ01.022.UR.19955.2018. zmieniona aneksami: Nr 1 z 16 stycznia 2020 r., nr 2 z 16 października 2020 r. oraz nr 3 z 31 grudnia 2020 r.

<sup>31</sup> Zgodnie z aneksem nr 1 z 24 maja 2019 r. (sporządzonym na podstawie protokołu konieczności nr 1 z 26 lutego 2019 r.) termin robót budowlanych przedłużono o 18 tygodni, na podstawie aneksu nr 3 z 9 lutego 2020 r. (sporządzonego na podstawie protokołu konieczności nr 5 z 2 marca 2020 r.) termin przedłużono o 20 tygodni, na podstawie aneksu nr 5 z 8 grudnia 2020 r. (sporządzonego na podstawie protokołu konieczności nr 6 z 22 września 2020 r.) - termin przedłużono o 65 dni.

<sup>32</sup> Aneksem nr 2 z 10 grudnia 2019 r. (sporządzonego na podstawie protokołu konieczności nr 2 z 25 czerwca 2019 r.) zwiększono wynagrodzenie do wysokości 40 627,6 tys. zł, aneksem nr 4 z 23 września 2020 r. (sporządzonego na podstawie protokołu konieczności nr 4 z 15 listopada 2019 r. oraz nr 5 z 2 marca 2020 r.) zwiększono wynagrodzenie do wysokości 43 731,9 tys. zł, a aneksem nr 5 z 8 grudnia 2020 r. (porządzonego na podstawie protokołu konieczności nr 6 z 29 września 2020 r.) wynagrodzenie zwiększono do kwoty 45 528,4 tys. zł.

<sup>33</sup> Zgodnie z aneksem nr 1 z 16 stycznia 2020 r. termin realizacji robót budowlanych został zmieniony na 65 tygodni, a aneksem nr 2 z 16 października 2020 r. na 78 tygodni.

<sup>34</sup> Aneks z 31 grudnia 2020 r. sporządzony na podstawie protokołu konieczności z 4 sierpnia 2020 r.



W trakcie realizacji robót budowlanych, po podpisaniu aneksów, wykonawcy każdorazowo aktualizowali harmonogramy rzeczowo-finansowe dla poszczególnych inwestycji.

(akta kontroli tom II str. 372-399; tom III str. 217-274)

Finansowanie zadań z programu inwestycji dworcowych realizowane było przez PKP S.A. ze środków unijnych (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, Program Operacyjny Polska Wschodnia, regionalne programy operacyjne<sup>35</sup>), a także z budżetu państwa oraz środków własnych.

Na podstawie umowy o współpracy z 11 sierpnia 2017 r. oraz z 28 grudnia 2017 r., zawartych pomiędzy PKP PLK S.A. (beneficjent) a PKP S.A., zapewniono współfinansowanie zadań dotyczących przebudowy dworca kolejowego w Szczytnie i Białymstoku.

(akta kontroli tom I str. 358-359)

Finansowanie ze środków budżetu państwa odbywało się na podstawie zawartej z Ministrem Infrastruktury umowy nr 3/DTK/2018 z 12 kwietnia 2018 r. o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów budowy i przebudowy dworców kolejowych realizowanych przez PKP S.A. W kolejnych latach obowiązywania umowy, dofinansowanie mogło być realizowane na podstawie zawartego aneksu na dany rok, określającym kwotę dotacji.

W przypadku pojawienia się ryzyka niewykorzystania dotacji z budżetu w danym roku, Spółka podejmowała działania zmierzające do wprowadzenia nowych zadań do wykazu inwestycji realizowanych z udziałem budżetu państwa, w ramach posiadanego limitu.

Zadania inwestycyjne w Białymstoku oraz Szczytnie miały zapewnione częściowe współfinansowanie z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia oraz ze środków własnych.

(akta kontroli tom I str. 358-359, 364-363)

Możliwość sfinansowania ww. inwestycji z budżetu państwa pojawiła się 6 lipca 2020 r. W 2020 r. Spółka podjęła działania zmierzające do wprowadzenia nowych zadań inwestycyjnych (m.in. w Szczytnie i Białymstoku) do wykazu inwestycji sfinansowanych z udziałem budżetu państwa. Warunkiem objęcia dofinansowaniem przedmiotowych zadań inwestycyjnych było m.in. przygotowanie przez PKP S.A. Programu Inwestycji, jego uzgodnienie i zawarcie aneksu do umowy nr 3/DTK.2018 z 12 kwietnia 2018 r. z Ministrem Infrastruktury o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów budowy i przebudowy dworców kolejowych realizowanych przez PKP S.A. Uzyskana dotacja z budżetu państwa obniżyła zaangażowanie w wydatkowaniu środków własnych PKP S.A. o 4091,1 tys. zł w Białymstoku oraz o 5712,7 tys. zł w Szczytnie. Uzgodnienia związane z zawarciem aneksu do ww. umowy trwały od 16 czerwca 2020 r. do 29 września 2020 r. Przedłużający się okres uzgodnień spowodował zwłokę w płatnościach za faktury wystawione przez wykonawcę robót budowlanych w Białymstoku (faktura nr 239/05/20/BEZ/SK zwłoka wyniosła 82 dni, nr 246/06/20/BE7/SK – 71 dni, nr 253/08/20/BE7/SK – 12 dni).

W związku z opóźnieniem płatności za faktury wykonawca robót budowlanych wystawił notę odsetkową na kwotę 27,3 tys. zł.

Dyrektor Funduszy i Przygotowania Inwestycji zeznał, że pomimo długiego okresu procedowania z Ministerstwem Infrastruktury aneksu nr 9 z 29 września 2020 r. do

<sup>35</sup> Regionalny Program Operacyjny Województwa Dolnośląskiego oraz Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego.

umowy zawartej z Ministrem Infrastruktury (około trzy miesiące), rozwiązanie to było bardzo korzystne dla PKP S.A., ponieważ pozwoliło na pozyskanie z budżetu państwa ponad 9 milionów dodatkowych środków na realizację inwestycji z Programu Inwestycji Dworcowych.

(akta kontroli tom I str. 268-270, 358-362)

Zgodnie z § 6 ust. 3 umowy o wykonanie robót budowlanych, termin rozliczenia wynagrodzenia za wykonane roboty budowlane wynika z harmonogramu rzeczowo-finansowego. Natomiast zgodnie z § 6 ust. 5 podstawą do wystawienia faktur za wykonane roboty stanowi protokół odbioru częściowego robót i zbiorcze zestawienie robót. Jednocześnie w myśl § 6 ust. 10 każdorazowo zapłata nastąpi na rachunek bankowy w terminie do 30 dni od dnia doręczenia do siedziby zamawiającego prawidłowej faktury. Ponadto zgodnie z art. 481 § 1 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny<sup>36</sup>, jeżeli dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia pieniężnego, wierzyciel może żądać odsetek za czas opóźnienia.

(akta kontroli tom II str. 377-378; tom III str. 226-229)

Podstawą do wystawienia faktur za wykonane roboty budowlane, zgodnie z harmonogramem rzeczowo-finansowym stanowiącym załącznik do umów na wykonanie robót budowlanych w Białymstoku i Szczytnie były protokoły częściowe z wykonania i odbioru robót budowlanych, podpisane przez kierownika budowy i inspektorów nadzoru budowlanego. PKP S.A. dokonywała płatności w wyznaczonych terminach, za wyjątkiem trzech przypadków opisanych powyżej.

(akta kontroli tom I str. 295-297, 381-481)

PKP S.A. zawarła umowy z inżynierami kontraktu na świadczenie usług, m.in. w zakresie nadzoru inwestorskiego. Wynagrodzenie dla inżyniera kontraktu dla inwestycji realizowanej w Białymstoku wyniosło 327,2 tys. zł (umowa nr KIZ02.022.IN.30284.2017. z 17 października 2017 r.), a dla inżyniera kontraktu dla inwestycji w Szczytnie 205,4 tys. zł (umowa nr KIZ02.022.IN.26156.2017 z 26 października 2017 r.).

Osoby sprawujące nadzór inwestorski nad realizacją ww. zadań inwestycyjnych posiadały wymagane kwalifikacje oraz uprawnienia do wykonywania samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie o określonej specyfikacji oraz zaświadczenie o przynależności do Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(akta kontroli tom II str. 303-371; tom II 417-491)

PKP S.A. przekazała w Białymstoku teren budowy wykonawcy robót budowlanych w obecności inżyniera kontraktu, w terminie określonym w umowie, tj. 5 listopada 2018 r. Z przeprowadzonych czynności sporządzono protokół.

Przekazanie terenu budowy wykonawcy robót budowlanych w Szczytnie odbyło się 26 czerwca 2019 r., z 16 dniowym opóźnieniem. Kierownicy budowy prowadzonej w Białymstoku i Szczytnie złożyli oświadczenie o podjęciu obowiązków, dokonali wpisu w dzienniku budowy oraz zawiadomili Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego o rozpoczęciu robót budowlanych.

(akta kontroli tom II str. 284-287; tom III str. 275-300)

Przebieg robót budowlanych w Białymstoku udokumentowano w dzienniku budowy nr 52/2/2018 z 6 listopada 2018 r., a w Szczytnie – w dzienniku budowy: nr 382.2019 z 4 lipca 2019 r.<sup>37</sup> oraz nr 17 k z 8 lipca 2019 r.<sup>38</sup> i nr 18 k z 9 lipca 2019 r.<sup>39</sup>.

<sup>36</sup> Dz.U. z 2020 r. poz. 1740, ze zm.

<sup>37</sup> Przebudowa dworca kolejowego Szczytno w zakresie robót budowlanych związanych m.in. z budową parkingu wraz z miejscami postojowymi dz. ew. nr 308/7, 308/8, 312 obręb Szczytno.

Prowadzone dzienniki budowy na stronie tytułowej posiadały nr i datę ich wydania, nazwę inwestora, rodzaj i nazwę budowy oraz nr i datę wydania pozwolenia na budowę. Na kolejnych stronach dziennika budowy zamieszczono wpisy dotyczące osób sprawujących funkcje kierownika budowy i robót budowlanych, osób sprawujących nadzór inwestorski i nadzór autorski – z podaniem specjalności oraz zakresu rzeczowego uprawnień. Wszystkie osoby potwierdziły podpisem i datą przyjęcie powierzonych obowiązków. Osoby uprawnione dokonywały wpisów dotyczących przebiegu robót budowlanych.

(akta kontroli tom II str. 288-303, 461; tom III str. 301-369)

Wpisem w dzienniku budowy z 30 listopada 2020 r. kierownik budowy potwierdził zakończenie wykonywania robót budowlanych dotyczących inwestycji w Białymstoku i zawiadomił PKP S.A. o gotowości podpisania protokołu końcowego. Odbioru końcowego wykonanych robót budowlanych w Białymstoku dokonano 16 grudnia 2020 r. Decyzją z 29 lipca 2020 r. Podlaski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego udzielił pozwolenia na użytkowanie dworca kolejowego w Białymstoku – przed zakończeniem wszystkich robót.

W odniesieniu do zadania inwestycyjnego w Szczytnie wykonano roboty określone w projekcie budowlanym. Wykonawca nie mógł natomiast przeprowadzić prób i badań poprawności działania urządzeń znajdujących w obiekcie dworca i dlatego tymczasowo zawiesił roboty budowlane – do czasu zakończenia przez podmioty zewnętrzne<sup>40</sup> prac związanych z wykonaniem docelowych przyłączy oraz przeprowadzenia odbiorów końcowych. Oszacowane przez wykonawcę miesięczne koszty utrzymania placu budowy wraz z dworcem tymczasowym wynosiły 91,0 tys. zł.

(akta kontroli tom I str. 241-243; tom II str. 302, 400-404, 453-457)

W trakcie realizacji robót budowlanych sporządzono siedem protokołów konieczności wykonania robót dodatkowych (jeden dla zadania realizowanego w Szczytnie oraz sześć dla zadania realizowanego w Białymstoku). Protokoły dotyczyły robót budowlanych:

- których na etapie wyboru wykonawcy robót budowlanych nie można było przewidzieć, pomimo zachowania należytej staranności,
- wynikających z konieczności dostosowania do wymagań określonych w porozumieniu zawartym pomiędzy PKP S.A. a PKP PLK S.A.<sup>41</sup>, w okresie obowiązywania umów na roboty budowlane;
- wykonania robót zamiennych.

(akta kontroli tom IV str. 4-8, 57-63, 194-203, 259-268, 456-459; tom V str. 145-160, 245-256)

Przeprowadzona w ramach kontroli NIK analiza protokołów konieczności wykazała, że w ramach obu objętych badaniem inwestycji wykonano roboty dodatkowe o wartości ogółem 9384,5 tys. zł, z czego 8718,1 tys. zł w Białymstoku i 666,4 tys. zł w Szczytnie, co stanowiło odpowiednio 24,0% i 3,4% wartości wynagrodzenia wykonawcy, określonego w umowach.

Wykonane roboty dodatkowe związane były m.in.:

- z koniecznością dostosowania, w trakcie robót prowadzonych w Białymstoku, zaprojektowanego Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej do wytycznych PKP PLK oraz zawartego porozumienia w tym zakresie, celem zapewnienia

<sup>38</sup> Przebudowa dworca kolejowego Szczytno w zakresie przebudowy budynku dworca, rozbiórki wiatrolapu oraz istniejących przyłączy na dz. ew. nr 308/5 obręb Szczytno.

<sup>39</sup> Przebudowa dworca kolejowego Szczytno w zakresie rozbiórki budynku magazynowego i mieszkaniowego, budowy parkingu wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną na działkach nr ew. 308/24 i 308/26 obręb Szczytno.

<sup>40</sup> Energa Operator S.A. oraz Polska Spółka Gazownictwa Sp. z o.o.

<sup>41</sup> Porozumienie o współpracy w zakresie Systemów Dynamicznej Informacji Pasażerskiej z 18 grudnia 2018 r. zawarte pomiędzy PKP PLK S.A. a PKP S.A.

- zintegrowanego Centralnego Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej oraz infrastruktury towarzyszącej – wartość wykonanych dodatkowych robót budowlanych wyniosła 2043,0 tys. zł;
- z koniecznością wykonania nowego pokrycia dachowego wykonanego z blachy miedzianej – na kwotę 1 900,4 tys. zł (Białystok);
  - z koniecznością wykonania cokołów segmentu „C”, „D” i „E” w technologii zgodnej z oryginałem – na kwotę 594,9 tys. zł (Białystok);
  - ze zmianami w systemie sygnalizacji pożaru oraz zabezpieczenia przeciwpożarowego wentylacji – na kwotę 421,3 tys. zł (Białystok);
  - z wykonaniem rusztu stalowego z kratami pomostowymi w celu zapewnienia dostępu do instalacji oświetleniowej, wentylacji i klimatyzacji wodno-kanalizacyjnej i systemu przeciwpożarowego – na kwotę 363,3 tys. zł (Białystok);
  - ze stwierdzonym w trakcie realizacji robót budowlanych w Szczytnie zjawiskiem dynamicznego napływu wód gruntowych spod posadzki budynku dworca. Na etapie prac przedprojektowych sporządzono opinię geotechniczną z badań podłoża gruntowego. Z opinii tej wynika, że obiekt jest posadowiony na terenie z wodami gruntowymi o swobodnym lustrze. Na jej podstawie projektant przyjął rozwiązania projektowe, które miały zapewnić właściwe odwodnienie piwnic przy założeniu stabilizowania się wody pod posadzką oraz odprowadzenie wód gruntowych z obszaru wokół dworca. Zaprojektowano odpowiednie odwodnienia, izolacje pionowe fundamentów, odprowadzenie deszczówki do kanalizacji deszczowej, renowację posadzki i pokrycie jej wykładziną PCV. W trakcie prowadzenia prac rozbiórkowych w piwnicy stwierdzono występowanie wyższego poziomu od poziomu przyjętego w dokumentacji projektowej. Zmiana poziomu wody gruntowej wystąpiła prawdopodobnie w skutek inwestycji wykonanej przez PKP PLK na sąsiadującym terenie (modernizacja linii kolejowej stacji Szczytno). Wskutek wymiany gruntów i przygotowania warstw stabilizujących tory, doszło do odcięcia możliwości swobodnego przepływu wód gruntowych, co spowodowało dynamiczny napływ wody do piwnic. Opracowane rozwiązania projektowe okazały się niewystarczające. W związku z zaistniałą sytuacją konieczne było podjęcie działań mających na celu zapobieżenie napływu wody do piwnic, tj. wykonanie zmian w dokumentacji projektowej i wykonanie dodatkowych robót budowlanych. Wartość wykonanych dodatkowych robót budowlanych wyniosła 252,1 tys. zł;
  - z koniecznością wykonania zewnętrznej kanalizacji technicznej – na kwotę 244,3 tys. zł (Białystok);
  - z koniecznością wykonania dodatkowej pompowni kanalizacji deszczowej – na kwotę 244,1 tys. zł (Białystok);
  - z koniecznością pogłębienia pomieszczenia na poziomie –1 węzła cieplnego – na kwotę 261,3 tys. zł (Białystok);
  - z koniecznością zmiany poziomu posadzki – 227,8 tys. zł (Białystok);
  - z koniecznością napraw ścian z gazobetonu w segmencie „D” dworca – na kwotę 205,1 tys. zł (Białystok);
  - z koniecznością stabilizacji gruntu na etapie wykonywania robót drogowych – na kwotę 182,9 tys. zł (Białystok).

(akta kontroli tom V str. 257-266)

W odniesieniu do inwestycji realizowanej w Białymstoku, podpisanie protokołu konieczności nr 1 z 26 lutego 2019 r. na realizację dodatkowych robót budowlanych, skutkowało wydłużeniem terminu odbioru końcowego robót o 18 tygodni oraz poniesieniem dodatkowych kosztów w wysokości 230,2 tys. zł związanych

utrzymaniem dworca tymczasowego, tymczasowych pomieszczeń dla PKP INTERCITY oraz Służby Ochrony Kolei.

Podpisanie protokołu konieczności nr 6 z 22 września 2020 r. skutkowało wydłużeniem terminu odbioru końcowego robót o 65 dni oraz zwiększeniem wynagrodzenia dla wykonawcy o 102,6 tys. zł.

(akta kontroli tom II str. 390-399; tom IV str. 7; tom V str. 158)

W trakcie realizacji robót budowlanych w Szczytnie na podstawie sporządzonych opinii mykologicznych oraz zdjęć wykonanych przez wykonawcę, stwierdzono:

- że, istniejąca i przewidziana do zachowania konstrukcja drewniana dachu na budynku wieży ciśnień oraz budynku dworca uległy całkowitej degradacji biologicznej,
- zły stan techniczny murowanych lukarn (zwietrzałe spoiny i ubytki w murze) znajdujących się na pierwszym piętrze budynku oraz niezgodność istniejącej konstrukcji lukarn z założeniami projektowymi,
- zły stan techniczny konstrukcji nośnej drewnianych biegów i spoczników klatek schodowych oraz degradację budulca drewnianego spowodowaną działaniem mikroorganizmów biologicznych.

Łączna wartość poniesionych kosztów z tytułu wykonania ww. robót wynosiła 414,4 tys. zł.

(akta kontroli tom V str. 245-256)

Odnosnie inwestycji w Białymstoku dyrektor projektu wyjaśnił, że PKP S.A. do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) załączyła opis przedmiotu zamówienia (OPZ) oraz dokument o nazwie „Dobre praktyki w inwestycjach dworcowych PKP S.A.”. Wykonawca projektu zobowiązany był sporządzić niezbędne dokumenty do prawidłowego wykonania dokumentacji projektowej, tj. inwentaryzacji istniejących obiektów oraz opinii (m.in. konstrukcyjnej, mykologicznej) i ekspertyz określających ich stan techniczny. Projektant zobowiązany był także do uzyskania w imieniu PKP S.A. wymaganych pozwoleń na budowę. Opracowane projekty były weryfikowane przez pracowników PKP S.A. pod kątem formalnym, tj. sprawdzano uzyskanie pozwoleń na budowę oraz złożenie stosownych oświadczeń przez projektantów. Zakres robót dodatkowych został szczegółowo opisany w protokołach konieczności, a ich nieprzewidywalność na etapie wyboru wykonawcy robót budowlanych wynikała m.in. z: charakteru obiektu (budynek dworca wpisany do rejestru zabytków) i istniejącego stanu technicznego, braku naniesień na mapach geodezyjnych zmian w infrastrukturze oraz dokonanych przez konserwatora zabytków.

(akta kontroli tom I str. 379-380)

Natomiast dyrektor projektu dla zadania realizowanego w Szczytnie zeznał, iż nie nadzorował prac na etapie sporządzania dokumentacji projektowej dotyczącej inwestycji w Szczytnie. Z posiadanej dokumentacji wynika, że na etapie prac przedprojektowych sporządzono ekspertyzę mykologiczną, techniczną oraz budowlaną, w których wskazano stopień zużycia i degradacji poszczególnych elementów konstrukcyjnych budynków. Ostatecznie projektant zdecydował, w jakim zakresie dokonać wymiany elementów niespełniających odpowiednich wymagań jakościowych dotyczących zadaszania, schodów oraz lukarn. Ponadto zeznał, że z uwagi na bezpieczeństwo przyszłych użytkowników, po zapoznaniu się ze stanem technicznym konstrukcji nośnych i innych budynku na etapie robót budowlanych, komisyjnie stwierdzono konieczność ich całkowitej wymiany. Realizacja tych prac była niezbędna do wykonania przedmiotu umowy.

(akta kontroli tom I str. 354-356)

PKP S.A. naliczyła karę umowną projektantowi za nienależyte wykonanie umowy w zakresie nadzoru autorskiego<sup>42</sup>. Wartość naliczonej kary wynosiła 109,5 tys. zł<sup>43</sup>.  
(akta kontroli tom I str. 268-270)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

1. Nieterminowe przekazanie placu budowy w Szczytnie.

Zgodnie z § 3 ust. 1 umowy zawartej z SKB S.A. z 30 maja 2019 r. na prowadzenie robót budowlanych, przekazanie terenu budowy winno nastąpić w terminie do 10 dni roboczych od dnia jej zawarcia, na podstawie podpisanego przez strony protokołu.

W trakcie przekazywania terenu budowy 13 czerwca 2019 r. wykonawca robót budowlanych zgłosił do protokołu zastrzeżenia, dotyczące m.in.:

- niemożności wykonania drogi do planowanego dworca tymczasowego z uwagi na rosnące drzewa,
- braku możliwości rozpoczęcia rozbiórki na parterze budynku dworca,
- braku możliwości rozpoczęcia robót w wieży ciśnień z uwagi na prowadzoną w obiekcie działalność gospodarczą.

PKP S.A. przekazała teren budowy wykonawcy robót budowlanych protokołem 26 czerwca 2019 r. przy udziale inżyniera kontraktu oraz przedstawicieli: PKP PLK S.A., Zakładu Linii Kolejowych w Olsztynie, TK Telekom Sp. z o.o., PKP Telkol Sp. z o.o. Ze względu na ww. wymienione utrudnienia, wykonawca robót budowlanych zastrzegł zmianę terminu wykonania umowy.

Skutkiem powyższego było przekazania terenu budowy z opóźnieniem 16 dni.

(akta kontroli tom III str. 219, 275-300)

Z-ca Dyrektora Biura Inwestycji wyjaśnił, że od momentu rozpoczęcia procedury przetargowej na wybór wykonawcy robót budowlanych do faktycznego podpisania umowy na roboty upłynęło 15 miesięcy. Przedwczesne wypowiedzenie przez Spółkę umów najmu powierzchni komercyjnych na dworcu i budynkach sąsiadujących oraz dzierżawy gruntu, pozbawiłoby Spółkę przychodów z tego tytułu. Z uwagi na trudności z wyborem wykonawcy PKP S.A. nie mogła przewidzieć, kiedy i w jakim okresie roku przypadnie rozpoczęcie robót budowlanych, wymagające dokonania wycinki drzew. Ponadto z uwagi na to, że oferty składane w kolejnych przetargach znacznie przekraczały kwotę jaką PKP S.A. zamierzała przeznaczyć na realizację zamówienia, Spółka brała też pod uwagę ewentualność rezygnacji z części inwestycji, która mogła skutkować brakiem konieczności dokonywania wycinki drzew rosnących w sąsiedztwie wieży ciśnień.

NIK zauważa, że PKP S.A., na etapie opracowania dokumentacji projektowej (przeprowadzonej inwentaryzacji), posiadała informację o konieczności usunięcia drzew i wypowiedzenia umowy z najmu.

(akta kontroli tom I str. 300-303)

2. Niezapewnienie pełnego wykonania rzeczowego inwestycji w Szczytnie w terminie określonym w umowie.

Stwierdzono, że według stanu na 22 października 2020 r.<sup>44</sup> obiekty dworcowe

<sup>42</sup> Kary naliczono z tytułu braku udziału w naradach technicznych, nieudzielenia wyjaśnień dotyczących wątpliwości powstałych w toku realizacji robót budowlanych oraz niedokonania uzupełnień w dokumentacji projektowej.

<sup>43</sup> Zgodnie z § 9 ust.4 umowy PKP S.A. potrąciła projektantowi kwotę w wysokości 65,2 tys. zł z wynagrodzenia za nadzór. Pozostała kwota nie została potrącona, ponieważ projektant nie wystawił ostatniej faktury za nadzór autorski na kwotę 65,2 tys. zł.

<sup>44</sup> Data określona w protokole konieczności nr 1 z 4 sierpnia 2020 r., stanowiącym załącznik do aneksu nr 3 do umowy nr KFZ01.022.UR.19955.2018 z 30 maja 2019 r.

w Szczytnie nie posiadały wykonanych przyłączy gazowych (4 szt.) i przyłącza energetycznego, które zapewniłyby dostawy prądu i gazu (ogrzewanie budynków, ciepło technologiczne oraz podgrzanie wody) dla użytkowników dworca.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy Prawo budowlane, obiekt budowlany powinien mieć zapewnione warunki użytkowe zgodne z przeznaczeniem obiektu, w szczególności w zakresie zaopatrzenia w energię elektryczną, energię cieplną i paliwa. Niewykonanie przyłączy uniemożliwiło podpisanie końcowego protokołu odbioru robót budowlanych i oddanie obiektu dworca kolejowego do użytkowania.

(akta kontroli tom I str. 306-307, 354-356)

Skutkiem niezakończenia robót budowlanych była konieczność zapłaty wykonawcy kosztów związanych z utrzymaniem terenu budowy oraz kosztów funkcjonowania dworca tymczasowego, które oszacowano na łączną kwotę 91,0 tys. zł miesięcznie. Z tego tytułu łączne koszty do 30 września 2021 r. wyniosły 910,0 tys. zł.

(akta kontroli tom I str. 294)

Dyrektor Projektu zeznał, że przyłącze energetyczne zostało wykonane, a warunkiem do wydania oświadczenia niezbędnego do zawarcia umowy dystrybucyjnej jest uregulowanie przez PKP S.A. opłaty przyłączeniowej w wysokości 7,3 tys. zł. Spółka nie podjęła decyzji o zapłacie ww. kwoty z powodu prowadzonych analiz w zakresie zasadności naliczenia kary umownej wobec Energa Operator S.A. w wysokości 16,1 tys. zł. Ponadto wskazał, że zawarcie umowy dystrybucyjnej umożliwiającej dostawę prądu nastąpi niezwłocznie po rozliczenia płatności.

Odnosnie do przyłącza gazowego zeznał, że do czasu przekazania terenu budowy PKP S.A. nie zawarła umowy na wykonanie przyłączy gazowych o parametrach przewidzianych w dokumentacji projektowej. 3 lipca 2019 r., tj. tydzień po przekazaniu placu budowy, Spółka wystąpiła do Polskiej Spółki Gazownictwa Sp. z o.o. (dalej: PSG) z wnioskiem o wydanie warunków przyłączenia do sieci gazowej. Dopiero 16 grudnia 2019 r. otrzymano projekt umowy, który po uzgodnieniach został zaakceptowany i podpisany przez strony 3 sierpnia 2020 r., z terminem wykonania przyłącza ustalonym na 30 września 2021 r. PSG pisemnie poinformowała PKP S.A. o przyczynie niewykonania przyłączy w ww. terminie (wskazano na trudności z wyłonieniem wykonawcy) oraz poinformowała o przesunięciu terminu ich wykonania na 31 grudnia 2021 r.

(akta kontroli tom I str. 354-355)

### 3. Nieokreślenie terminu zakończenia robót budowlanych dla zadania inwestycyjnego w Szczytnie.

Zgodnie z aneksem nr 2 z 16 października 2020 r. do umowy zawartej z SKB S.A., termin realizacji zadania wydłużono do 78 tygodni od dnia jej zawarcia (tj. do 26 listopada 2020 r.). W wyznaczonym terminie roboty budowlane nie zostały zakończone (nie sporządzono protokołu końcowego robót) oraz nie podjęto działań w sprawie wyznaczenia końcowego terminu ich zakończenia.

(akta kontroli tom III str. 262-263)

Zgodnie z § 20 ust. 1 pkt 10 oraz ust. 2 (zdanie drugie) umowy, zmiana terminu zakończenia robót budowlanych wymaga formy pisemnej pod rygorem jej nieważności.

(akta kontroli tom III str. 250-253)

Dyrektor Projektu zeznał, że termin umowy nie został zmieniony w formie pisemnej kolejnym aneksem z uwagi na brak uzgodnień pomiędzy stronami w zakresie jednoznacznego określenia terminu zakończenia robót budowlanych oraz ze względu na zewnętrzne uwarunkowania związane z brakiem docelowych przyłączy

i wynikających z tego kosztów utrzymania placu budowy wraz z dworcem tymczasowym.

(akta kontroli tom I str. 354-356)

**OCENA CZĄSTKOWA** Spółka zapewniła finansowanie inwestycji dworcowych realizowanych w Białymstoku i Szczytnie. Prawidłowo dokumentowano przebieg robót budowlanych oraz sposób ich rozliczania. Nie doprowadzono natomiast do zakończenia inwestycji w Szczytnie, a nawet nie wyznaczono jego terminu.

**OBSZAR**

#### **4. Efektywność realizacji zadań inwestycyjnych**

Opis stanu faktycznego

W następstwie przeprowadzonej inwestycji uzyskano zakładane dostosowanie budynków i ich otoczenia do potrzeb lokalnej społeczności oraz stworzono w obrębie dworca atrakcyjną przestrzeń publiczną i komercyjną. Dworzec w Białymstoku został wyposażony w środki dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz osób niepełnosprawnych, tj.: rampy i pochylnie, drzwi wejściowe otwierane w sposób automatyczny, ścieżki dotykowe i mapy/plany tyflograficzne, dźwigi osobowe, tablice informacyjne zapisane w alfabecie Braille'a, słupki SOS, kasa biletowa z pętlą indukcyjną na potrzeby aparatu słuchowego.

Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił, że elementy wchodzące w skład systemów zabezpieczenia technicznego w znaczny sposób przyczyniły się do poprawy bezpieczeństwa pracowników oraz podróżnych na dworcu kolejowym w Białymstoku. Zainstalowanie systemu monitoringu wizyjnego<sup>45</sup> połączonego z Systemem Kontroli Dostępu oraz Systemem Sygnalizacji Włamania i Napadu przyczyniło się do zwiększenia:

- zarejestrowanych zdarzeń dotyczących ujawnienia przestępstw i wykroczeń,
- interwencji dotyczących udzielenia pomocy osobom poszkodowanym.

Porównanie zużycia energii elektrycznej dla dworca przed i po modernizacji nie wskazało na jego obniżkę. Przed modernizacją poziom mocy przyłączeniowej i umownej wyniósł odpowiednio: 120 kW i 97 kW, natomiast po modernizacji wyniósł odpowiednio: 300 kW i 160 kW. W celu zabezpieczenia newralgicznych obwodów elektrycznych zostało wybudowane przyłącze rezerwowe, zapewniające ciągłość funkcjonowania obiektu w przypadku zaniku napięcia na przyłączy podstawowym.

Na budynku dworca w Białymstoku zainstalowano:

- instalację fotowoltaiczną o mocy 25 kWp. Roczna produkcja szacowana jest na około 26 MWh;
- energooszczędne oświetlenie LED;
- oświetlenie wewnętrzne zintegrowane z czujnikami ruchu.

Izolacja termiczna dworca pozwoliła na zmniejszenie wielkości mocy zamówieniowej, tj. przed i po modernizacji odpowiednio wyniosła 635 kW i 415 kW.

Pomimo poprawy stanu technicznego i estetyki dworca kolejowego w Białymstoku oraz dobrej jego lokalizacji, skutkiem pandemii COVID-19 było ograniczenie wynajmu pomieszczeń. Całkowita powierzchnia przeznaczona pod wynajem wyniosła 1 539,3 m<sup>2</sup>, spółkom wchodzącym w skład Grupy Kapitałowej PKP – 1080,80 m<sup>2</sup>, innym podmiotom komercyjnym – 149,90 m<sup>2</sup>, powierzchnia niewykorzystana przez potencjalnych najemców<sup>46</sup> – 308,60 m<sup>2</sup>.

(akta kontroli tom I str. 236-239)

W wyniku oględzin obiektów dworca głównego w Białymstoku i Szczytnie ustalono, że

<sup>45</sup> CCTV – cyfrowe kamery megapikselowe.

<sup>46</sup> Na dzień 12 sierpnia 2021 r.



wykonano parkingi dla samochodów z miejscami postojowymi przeznaczonymi dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Miejsca postojowe przeznaczone dla samochodów osobowych, z których korzystają wyłącznie osoby niepełnosprawne zostały odpowiednio oznakowane, ciągi komunikacyjne pomiędzy strefami publicznymi zostały pozbawione przeszkód, osobom niedowidzącym zapewniono informacje o trasie pozbawionej przeszkód, które były przekazywane za pomocą oznakowania dotykowego i kontrastującej powierzchni. Posadzki na terenie dworca zostały pozbawione przeszkód, pokrycia podłogowe oraz stopnie schodów posiadały właściwości przeciwpoślizgowe. Drzwi wejściowe były wolne od przeszkód, istniała możliwość ich obsługi przez osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się. Równoległe poręcze na klatkach schodowych umieszczone były w odległości nie mniejszej niż 160 cm, krawędzie stopni schodów wyróżnione były kolorem kontrastującym w stosunku do koloru posadzki. Przeszkody przezroczyste (np. przeszklone drzwi), w obrębie oraz wzdłuż tras używanych przez pasażerów, zostały oznakowane, dźwig służący do komunikacji ogólnej był przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych oraz na noszach. Na terenie dworca znajdowały się toalety, w tym toalety dla osób niepełnosprawnych korzystających z wózka inwalidzkiego. Kasy biletowe, punkty informacyjne i punkty obsługi klienta znajdowały się wzdłuż trasy pozbawionej przeszkód i były dostępne dla osób korzystających z wózka inwalidzkiego, jedno okienko wyposażone zostało w system pętli indukcyjnej umożliwiającej kontaktowanie się przez osoby niedosłyszące. Informacje dotyczące bezpieczeństwa oraz odjazdu pociągów zostały zamieszczone w sposób dostępny dla wszystkich osób. Dworzec kolejowy był wyposażony w system monitoringu, którym objęto halę główną wraz z poczekalnią, drogi dostępu do toalet i kas, drogi do punktów usługowych oraz cały teren wokół dworca, w tym parkingi dla samochodów i miejsca dla przeznaczone dla rowerów.

(akta kontroli tom I str. 201-231)

W trakcie oględzin dworca kolejowego w Białymstoku stwierdzono, że jedna ścieżka przeznaczona dla osób niedowidzących (która została wykonana zgodnie z dokumentacją projektową), umożliwiająca wejście na perony została przedzielona przez PKP PLK S.A. ogrodzeniem terenu budowy, prowadzonej na torach. Na wniosek NIK zmodyfikowano przebieg ww. ścieżki poprzez rozebranie jej fragmentu na czas realizacji robót budowlanych, w ten sposób usunięto niedogodności i ewentualne zagrożenia dla osób niedowidzących. Ponadto, na wniosek NIK, na parkingu dla samochodów osobowych mogących się zatrzymać nie dłużej niż 15 minut, wyznaczono dodatkowe miejsce parkingowe dla osób niepełnosprawnych oraz wyznaczono dodatkowe przejście dla pieszych, które zapewniło przejście z parkingu do budynku dworca kolejowego. Na dworcu w Białymstoku stwierdzono działania wszystkich urządzeń i wyposażenia. Na dworcu w Szczytnie poddane oględzinom urządzenia nie działały, gdyż obiekt ten nie został oddany do użytkowania.

(akta kontroli tom I str. 201-230, 244-247)

Dla dworca w Białymstoku Spółka uzyskała Certyfikat WE Weryfikacji<sup>47</sup> potwierdzający spełnienie na całym obszarze dworca wymagań dla osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej możliwości poruszania się.

(akta kontroli tom I str.140)

Zastępca Prezydenta Miasta Białegostoku poinformował<sup>48</sup>, że realizacja inwestycji dworcowej dotyczyła wyłącznie terenu PKP S.A. i nie przyczyniła się do integracji kolei z innymi środkami transportu (głównie białostockiej komunikacji miejskiej). Przebudowa

<sup>47</sup> Nr 2738/6/SG/2021/INF/PL/23/19/195 sporządzony 8 października 2021 r.

<sup>48</sup> Pismo z 19 sierpnia 2021 r. nr ZDM-X.7011.12020.

dworca kolejowego nie obejmowała swym zakresem dostosowania infrastruktury drogowej zapewniającej powiązanie z układem komunikacyjnym z drugiej strony torów od ul. Bohaterów Monte Cassino, gdzie zlokalizowane są liczne przystanki komunikacji miejskiej, w tym dworzec PKS oraz połączenia z peronami. Z informacji pozyskanych od PKP PLK S.A. wynika, że spółka ta zlikwiduje dwie kładki dla pieszych nad torami, które obecnie umożliwiają połączenie z dworcem kolejowym oraz wykona przejście podziemne. Drugie przejście planuje wykonać Miasto Białystok. W celu integracji systemu transportowego, Miasto Białystok zamierza wybudować centrum przesiadkowe dla komunikacji miejskiej, które pozwoli na pełną integrację dworca PKP i PKS. Inwestycje realizowane przez spółki z Grupy Kapitałowej PKP powodują, że Miasto Białystok podejmuje działania w celu zapewnienia jak najlepszej integracji wszystkich środków transportu.

(akta kontroli tom I str. 249-250)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

**OCENA CZĄSTKOWA**

Spółka zrealizowała zadanie inwestycyjne polegające na przebudowie dworca kolejowego w Białymstoku, natomiast zadanie inwestycyjne w Szczytnie nie zostało zakończone z powodu braku przyłączy gazowych niezbędnych do zakończenia inwestycji i uzyskania pozwolenia na użytkowanie. W wyniku zrealizowanej przebudowy dworca kolejowego w Białymstoku dostosowano infrastrukturę dworcową do wymagań TSI PRM oraz zapewniono wzrost bezpieczeństwa pasażerów i wszystkie funkcje związane z obsługą pasażerską.

## IV. Uwagi i wnioski

Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnosi o podjęcie skutecznych działań mających na celu zapewnienie wykonania pełnego zakresu rzeczowego zadania inwestycyjnego polegającego na przebudowie dworca kolejowego w Szczytnie oraz ustalenie terminu zakończenia robót budowlanych prowadzonych w tym obiekcie.

## 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 Warszawie. 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 wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Warszawa, 22 października 2021 r.

Kontrolerzy  
Jerzy Kęcik  
Główny specjalista

.....  
*podpis*

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Warszawie  
p.o. Dyrektor  
z up. p.o. Wicedyrektor  
Urszula Klimska

.....  
*podpis*

Mariusz Malewski  
Starszy inspektor kontroli  
państwowej

.....  
*podpis*