



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5.054.97.2023

Warszawa, 24 stycznia 2024

**Pan**  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

odpowiadając na interpelację nr 65 Posła na Sejm RP Stanisława Lamczyka w sprawie unieważnienia przetargu na linie Kościerzyna-Somonino oraz Somonino-Kartuzy, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Ministerstwo Infrastruktury jak i Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: PKP PLK S.A.) mają świadomość znaczenia linii kolejowej nr 201 zarówno dla transportu pasażerskiego, jak i towarowego. Modernizacja linii kolejowej nr 201 na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna – Gdynia, jako alternatywnego połączenia kolejowego, poprawi komunikację Kaszub z Trójmiastem i Bydgoszczą. Przewoźnicy kolejowi będą mieli możliwość przygotowanie lepszej oferty połączeń dalekobieżnych, regionalnych oraz aglomeracyjnych. Rosnący popyt na przewozy pasażerskie wskazuje na konieczność rozbudowy sieci połączeń kolejowych np. poprzez przystosowanie do aktualnej sieci osadniczej niektórych linii kolejowych w regionie oraz przeniesienie części ruchu towarowego z linii kolejowych nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny), nr 131 (Chorzów Batory – Tczew) i nr 202 (Gdańsk Główny – Stargard), co znacząco je odciążą i umożliwi zintensyfikowanie ruchu pasażerskiego. Realizacja zadania zapewni lepsze skomunikowanie kolei z innymi środkami transportu, a dobudowa torów oraz ich elektryfikacja poprawi przepustowość linii, po której będzie mogło kursować więcej pociągów pasażerskich i towarowych. Jednocześnie, w obliczu rosnącego znaczenia portów morskich w Gdyni i Gdańsku, modernizacja linii nr 201 zapewni sprawną wymianę handlową i poprawę warunków przewozu towarów koleją, co przełoży się na rozwój przemysłu w skali krajowej.

W odniesieniu do informacji dotyczących kosztów szacowanych w 2015 roku należy wskazać, że w 2019 r. projekt modernizacji linii kolejowej nr 201 został zaktualizowany pod względem rzeczowym i czasowym ze względu m.in. na:

- uwzględnienie decyzji strategicznej z września 2018 r. uwzględniającej włączenie szprychy CPK w linię kolejową nr 131;
- decyzję o prowadzeniu istotnej części ruchu towarowego po liniach kolejowych nr 201 (kierunek Gdynia) i 201/203 (kierunek Gdańsk).

W związku z powyższym, konieczne było ustalenie nowego zakresu, nowych kosztów oraz pozyskanie nowych decyzji administracyjnych dla modernizacji linii kolejowej nr 201. Realizacja całego projektu zakładana jest obecnie w ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032).

Odnosząc się do przywołanej opinii Jaspers, PKP PLK S.A. nie podzielała wszystkich zastrzeżeń zgłoszonych do projektu ze względu na znaczenie projektu oraz korytarza transportowego w aspekcie stałego rozwoju portów morskich w Gdyni i Gdańsku.

Unieważniając postępowanie przetargowe na modernizację linii kolejowych Kościerzyna – Somonino oraz Somonino – Kartuzy, PKP PLK S.A. kierowała się przede wszystkim szeroko pojętym interesem państwa, a nie podmiotów biorących udział w postępowaniu przetargowym. Jednym z nadrzędnych obowiązków PKP PLK S.A. jako spółki Skarbu Państwa jest takie dysponowanie środkami publicznymi, które będzie transparentne i uzasadnione ekonomicznie.

Prawdą jest, że oferty wykonawców biorących udział w postępowaniu przetargowym zmieściły się w budżecie inwestora, co jednak nie oznacza, iż finalne koszty nie byłyby wyższe, biorąc pod uwagę zidentyfikowane błędy w dokumentacji. Po otwarciu ofert w dniu 28 listopada 2022 r. komisja przetargowa przystąpiła do szczegółowej weryfikacji dokumentów. Na podstawie analizy ofert, w szczególności istotnych cen jednostkowych, komisja zidentyfikowała znaczne rozbieżności pomiędzy oferentami dla tych samych pozycji przedmiarowych. Niektóre ceny jednostkowe były kilkukrotnie wyższe, a inne kilkukrotnie niższe od wartości średniej arytmetycznej wszystkich ofert. To spowodowało wątpliwość, czy wszyscy oferenci złożyli oferty na ten sam zakres i przy takich samych założeniach. Pogłębiona analiza dokumentacji wykonana przez ekspertów PKP PLK S.A. wykazała, że przedmiary opracowane przez biuro projektowe zawierają błędy, a niektóre ilości znacznie obiegają od faktycznego zakresu prac określonego w projekcie. W opinii PKP PLK S.A. niektórzy oferenci zastosowali „inżynierię finansową” polegającą na zawyżaniu cen jednostkowych dla pozycji niedoszacowanych i zaniżanie cen jednostkowych dla pozycji przeszacowanych lub takich, z których realizacji można by w ogóle zrezygnować. Finalnie doprowadziłoby to do realizacji kontraktu za kwotę znacznie zawyżoną i nierynkową. Fakt ten w dużej mierze dotyczył branży wzmocnień.

Eksperci przeanalizowali zatem szczegółowo zaproponowane przez projektanta pozycje w dokumentacji, które mogły prowadzić do niespójności dokumentów. Zidentyfikowano w projekcie postanowienia, które dopuściły możliwość zmiany technologii wykonania wzmocnień przez wykonawcę na etapie realizacji bez konieczności zachowania procedury zmiany zgodnej z warunkami kontraktowymi. Miałyby one podlegać jedynie akceptacji projektanta, a dodatkowo inżyniera tylko w zakresie samych obliczeń.

Analiza prawna zlecona przez PKP PLK SA w powyższym zakresie wskazała, że:

- postanowienia te mogą prowadzić na etapie realizacji robót do sporu w interpretacji, które to co do zasady przy rozbieżnościach w poszczególnych dokumentach kontraktowych są rozstrzygane na korzyść wykonawcy. Powyższa sytuacja mogłaby prowadzić do strat rzędu kilkudziesięciu milionów złotych;
- zidentyfikowane błędy w dokumentacji przetargowej oraz postanowienia dotyczące wariantowości technologii doprowadziły do nieporównywalności ofert, co stanowi podstawę do unieważnienia postępowania w oparciu o art. 255 ust 6 ustawy Pzp, czyli „postępowanie obarczone jest niemożliwą do usunięcia wadą uniemożliwiającą zawarcie niepodlegającej unieważnieniu umowy w sprawie zamówienia publicznego”.

Zastrzeżenia i decyzja Spółki ostatecznie zostały uwzględnione w wyroku Krajowej Izby Odwoławczej (dalej: „KIO”) z dnia 30 listopada 2023 r. w związku z odwołaniem wniesionym do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej przez Budimex S.A. W przedmiotowym wyroku KIO nie znalazła podstaw do kwestionowania ustaleń zamawiającego (Spółki) w zakresie decyzji o unieważnieniu postępowania przetargowego. Tym samym potwierdzone zostało, iż dokumentacja przetargowa posiada nieusuwalne wady, których nie można było zmodyfikować, a błędy w niej zawarte doprowadziły do sytuacji, w której oferty stały się nieporównywalne.

Projektant przygotowując dokumenty zawierające ilości przedmiarowe, bierze na siebie pełną odpowiedzialność w powyższym zakresie. Błędy i nieprawidłowości zostały zidentyfikowane po otwarciu ofert, tym samym nie było już możliwości ich naprawienia.

Kontynuowanie postępowania naraziłoby budżet państwa na szkodę finansową i wymagałoby znalezienia dodatkowych środków finansowych na pokrycie kosztów prac wynikających z błędnie oszacowanych lub opisanych zakresów. Wobec zaistniałej sytuacji przewidziano działania, które będą w przyszłości przeciwdziałać podobnym sytuacjom na innych projektach. PKP PLK S.A. obecnie pracuje nad modyfikacjami dokumentów w tym zakresie.

PKP PLK S.A. wskazuje, że unieważnienie ww. przetargu i jego ponowne ogłoszenie nie wpłynie negatywnie na termin modernizacji całej linii kolejowej nr 201 od Maksymilianowa do Gdyni. Przetarg dotyczący prac na odcinku Kościerzyna – Somonino oraz Somonino – Kartuzy (linia nr 214) został ogłoszony jako pierwszy z siedmiu zaplanowanych do realizacji. Ogłoszenie przetargu dla ostatniego z odcinków planowane jest z końcem 2024 r.

W kwestii wypłat odszkodowań za przejęte nieruchomości informuję, że dla ostatecznych decyzji lokalizacyjnych wypłaty odszkodowań za pozyskane nieruchomości są w trakcie realizacji. Wartość odszkodowania ustala rzeczoznawca z ramienia Urzędu Wojewódzkiego, w przypadkach spornych strony wnoszą uwagi do operatów szacunkowych oraz mają prawo wnosić odwołania od decyzji o ustaleniu wysokości odszkodowania. Na chwilę obecną wydano 140 decyzji, na które wpłynęły tylko 4 odwołania ze względu na ich wysokość. Należy zatem uznać, że dotychczasowa wysokość wycen co do zasady była satysfakcjonująca dla właścicieli nieruchomości.

PKP PLK S.A. w dniu 29 grudnia 2023 r. ponownie ogłosiła postępowanie przetargowe dla kontraktu pn. „Odcinek A – Roboty budowlane na liniach kolejowych nr 201 Kościerzyna – Somonino oraz nr 214 Somonino – Kartuzy”. Dokumentacja dołączona do zamówienia została w odpowiedni sposób skorygowana, tak aby uniknąć sytuacji z poprzedniego przetargu. Jednocześnie Spółka wskazuje, że realizując inwestycje, opiera się na dokumentacjach opracowanych przez podmioty zewnętrzne. Zgodnie z wymogami kontraktowymi wykonawcy przy opracowywaniu dokumentacji, proponowanych technologii i rozwiązań powinni wykazywać się obiektywizmem i niezależnością merytoryczną. Rozwiązania techniczne powinny być opracowane zgodnie z dobrą praktyką inżynierską oraz posiadać techniczno-ekonomiczne uzasadnienie. Dokumentacja powinna być kompletna i spójna. Dokumenty przetargowe do przedmiotowego postępowania zostały przygotowane na zlecenie Spółki przez biuro projektowe, które składając je do procedury odbiorowej, oświadczyło, iż są one spójne i przygotowane w sposób prawidłowy.

Jednocześnie informuję, że w dniu 15 grudnia 2023 r. odbyło się otwarcie ofert dla sąsiedniego kontraktu: Odcinek B – roboty budowlane na linii kolejowej nr 201 odc. Somonino – Gdańsk Osowa w ramach projektu „Prace na odcinku Kościerzyna – Gdynia” wraz z elektryfikacją linii kolejowej nr 229. Dla przedmiotowego kontraktu jeszcze przed otwarciem ofert wyciągnięto wnioski z błędów wykrytych na unieważnionym przetargu dla odcinka A i wprowadzono poprawki oraz zmiany w dokumentach.

*Z wyrazami szacunku,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu