

**Protokół**  
**z posiedzenia**  
**Komisji Rewizyjnej**  
**z dnia 23 kwietnia 2025 r.**

**Pkt 1**

**Przewodnicząca Komisji Rewizyjnej, radna Beata Jankowiak** o godz. 08:00 otworzyła posiedzenie Komisji. W posiedzeniu uczestniczyło 3 członków Komisji Rewizyjnej (załącznik nr 1).

Uczestnicy posiedzenia nie będący członkami Komisji:

Karol Nowak, zastępca Burmistrza Miasta i Gminy Września,  
Jan Krotoszyński, Naczelnik Wydziału Inwestycyjno-Komunalnego,  
Robert Stachowicz, Kierownik Referatu Inwestycyjnego,  
Tomasz Koralewski, Kierownik Zamówień Publicznych,  
Agnieszka Kasprzak, Podinspektor w Biurze Rady,  
Anita Grabarek, Referent w Biurze Rady;  
Media.

**Pkt 2**

**Przewodnicząca Komisji Rewizyjnej, radna Beata Jankowiak** przedstawiła porządek obrad Komisji Rewizyjnej z dnia 23.04.2025 r. (załącznik nr 2).

1. Otwarcie posiedzenia.
2. Przedstawienie i przyjęcie porządku obrad.
3. Rozliczenie rzeczowe i finansowe zadania budowy tuneli w ciągu ul. Działkowców we Wrześni.
4. Wolne głosy i wnioski.
5. Zakończenie posiedzenia.

**Komisja Rewizyjna** w obecności 3 radnych jednogłośnie przyjęła porządek obrad z dnia 23.04.2025 r.

### **Pkt 3**

Rozliczenie rzeczowe i finansowe zadania budowy tuneli w ciągu ul. Działkowców we Wrześni.

**Zastępca Burmistrza Miasta i Gminy Września Karol Nowak** wyjaśnił, że na samym początku nie było żadnego pomysłu, żeby tunele w ogóle powstały. Pojawiła się natomiast koncepcja wybudowania „małej obwodnicy”. Pierwszym pomysłem i zarazem propozycją, było połączenie DK nr 15 i DK nr 92 po drodze ul. Działkowców. Jednocześnie miały być zamknięte przejazdy kolejowe, które były wyposażone w tzw. szlabany, które bardzo często były pozamykane i stanowiły duże utrudnienie w ruchu drogowym. W związku z tym, Straż Miejska przeprowadziła szczegółowe badanie natężenia ruchu (w ciągu godziny) na odcinku ul. Działkowców, z których jednoznacznie wynikało, iż przejazd przez tory kolejowe w tym miejscu, przez 27 min był zamknięty. Polskie Koleje Państwowe uzyskały środki finansowe (unijne) na poprawę bezpieczeństwa na swoich sieciach kolejowych. Poprawa bezpieczeństwa polegała głównie na likwidacji przejazdów kolejowych, które stwarzają ogólne zagrożenie dla wszystkich uczestników ruchu. Urząd gminy przed realizacją inwestycji i zmianami jakie miały wkrótce powstać, zaczął przygotowywać się sukcesywnie do pozyskania konkretnych środków finansowych, czego efektem było podanie powyższej informacji do publicznej wiadomości mieszkańców. Okoliczni mieszkańcy takich miejscowości jak: Chocicza czy Białężyce, kierowali do Urzędu Miasta i Gminy swoje prośby, apele, iż taka inwestycja wcale nie jest dobrym rozwiązaniem dla gminy i jej mieszkańców, ponieważ spowoduje między innymi, dodatkowe kilometry, czyli koszty w ciągu całego roku. Takich wątpliwości było na tyle dużo, że gmina zorganizowała spotkanie dla mieszkańców, by porozmawiać i przedstawić swoje zamierzenia, nie obiecując jednak, żadnej zmiany planowanej inwestycji. Po przeanalizowaniu wszystkich argumentów, urząd gminy postanowił, by zamiast „małej obwodnicy” znaleźć takie rozwiązanie, które obecnie funkcjonuje – czyli budowa tuneli, zachowując przy tym, istniejącą drogę do Białężyc. Nie oznacza to, że pomysł „małej obwodnicy” dla urzędu gminy jest całkiem zapomniany. Obecnie po ukończonej już inwestycji, nie ma sensu łączyć ul. Wrocławskiej z ul. Działkowców, ale połączenie ul. Działkowców do drogi krajowej nr 92 byłoby potrzebne (korzystny wjazd do miasta). Być może kiedyś uda się to zrealizować.

Urząd Miasta i Gminy łącząc wspólne siły z PKP podjął się budowy inwestycji związanej z tunelami. Pierwsze rozmowy z PKP, do których doszło w 2017 roku w Warszawie, były takie, że gmina będzie ponosiła kilkadziesiąt mln zł kosztów. Po kolejnym już spotkaniu PKP zaproponowało „wkład z pieniędzy unijnych, niewiele 5 mln zł.” była to kwota związana z torami i wszystkim, co wiąże się z tym zakresem. Urząd gminy zdawał sobie sprawę, że z tego pomysłu nic nie wyjdzie, ponieważ musiałby dołożyć kilkadziesiąt mln zł. Gminę nie stać było na takie rozwiązanie. Natomiast w kolejnym etapie rozmów „pojawiło się światelko w tunelu”, kiedy to

PKP zaproponowało podzielenie się po połowie, kosztami dot. ścian szczelinowych i płyty dennej, na której droga się znajduje. Była to korzystna propozycja porozumienia: 20 mln zł netto daje PKP, „wszystkie inne pieniądze”, czyli udział urzędu gminy, plus 5 % waloryzacji, która musi być przewidziana i zawarta w umowach. Wówczas były takie przepisy, że jeżeli jest jakiś kontrakt z wykonawcą zawarty na okres powyżej 12 miesięcy, muszą być przewidziane waloryzacje. W późniejszym czasie, przepisy te zostały zmienione (wystarczy umowa powyżej 6 miesięcy). Po opracowaniu dokumentacji projektowej, która była „prerażająca dla urzędu”, czyli w tamtej pierwotnej wersji, tunele wówczas w maju 2019 roku, opiewały na kwotę 62 mln zł brutto. Urząd gminy zdawał sobie sprawę, że dysponując kwotą od PKP: 20 mln zł netto plus VAT, gmina nie jest w stanie sprostać takim kosztom. Urząd gminy spróbował zoptymalizować powyższy projekt, miało to miejsce pod koniec stycznia 2020 roku. Efektem tych działań była taka sytuacja, że w połowie marca 2020 roku gmina otrzymała dokumentację, która była poprawiona, zmieniona i tańsza o 19 mln zł brutto. Głównie chodziło o zbrojenia czyli beton i stal. W międzyczasie pojawił się temat środków finansowych w ramach Rządowego Funduszu - Polski Ład. Z tego źródła urząd wygospodarował ponad 13 mln zł, które można było przeznaczyć na inwestycję tuneli. Reasumując: 20 mln zł netto daje PKP, 13 mln zł Rządowy Fundusz Polski Ład, co daje gminie udział ponad 50% i wydaje się bardziej realny. Nawet jeżeli trzeba byłoby pieniądze w obligacjach pożyczyć to już widocznym jest, że „gmina nie jest sama na placu boju”. Po otrzymaniu dokumentacji po wszystkich zmianach, zaczęto myśleć, żeby doprowadzić do sformalizowania współpracy z PKP. Należy podkreślić, że zamawiającym nie była tylko gmina, ale również PKP. Miało to swoje zalety jak i wady. Decyzje mogły być podejmowane znacznie szybciej, ale niestety tak się nie działo. PKP na samym początku przetargu, narzucało pewne zapisy i wymogi, które czasami wydawały się zupełnie niepotrzebne. Trzeba pamiętać o tym, że projekt tuneli z perspektywy urzędu gminy był dużą strategiczną inwestycją, a z punktu widzenia PKP była to inwestycja jedna z wielu. PKP, które finansowało takie inwestycje jak u nas, przerzucało ryzyka finansowe i prawne na swoich partnerów, czyli na gminy. W pierwotnej wersji zawartego Porozumienia z PKP, było przewidziane takie rozwiązanie, że jeżeli tak naprawę z jakiegokolwiek powodu PKP musiałoby oddać pieniądze unijne, byłaby jakaś korekta, to PKP mają roszczenia wobec swojego partnera, czyli w tym przypadku naszą gminę. Było to ryzyko nie do przyjęcia, dlatego, że gmina nie ma dostępu do tych dokumentów aplikacyjnych o dotację. Na takie działanie zgody gminy nie było. Należy pamiętać o tym, że są pewne warunki określone przez PKP i po mediacjach znaleziono w końcu takie rozwiązanie, że gmina weźmie ryzyko na siebie, wyłącznie w przypadku, kiedy pojawi się to z winy urzędu gminy. Ostateczny termin zakończenia inwestycji wg nacisku PKP miał zakończyć i rozliczyć się do końca roku 2023 roku, ponieważ inaczej - stracą pieniądze unijne. Ten termin uległ zmianie po pewnym czasie, czego dowodem jest zawarte ponowne porozumienie z aneksami. Jeżeli chodzi o wykonawcę, mając w posiadaniu już gotową dokumentację, z podziałem, kto za co płaci,

urząd gminy przystąpił do opracowania postępowania przetargowego. Dokumentacja w dużym stopniu została narzucona przez PKP, bez możliwości zmiany zapisów. Konsekwencją takiego działania było duże utrudnienie postępowania. Jeżeli w trakcie pojawiały się pytania dotyczące zapisów, PKP nie potrafiło wyjaśnić dlaczego do tego doszło.

**Kierownik Zamówień Publicznych Tomasz Koralewski** powiedział, że 1,5 miesiąca trwały dyskusje na temat zapisów SWZ wprowadzania zmian do projektu umowy, którą gmina otrzymała z PKP. Gmina miała bardzo niewielki wpływ na zmianę. Na etapie postępowania było mnóstwo wynikających z tym problemów. Przy realizacji samej umowy w pewnym momencie PKP stwierdziło, skąd gmina posiada taki projekt umowy. Gdy urząd odpowiedział, że powyższy projekt został przygotowany przez nich, byli tym bardzo zaskoczeni. Wynikało to z tego, iż kilka kancelarii opracowywało projekt, dokumenty źródłowe i została ta informacja gdzieś pominięta, kto za co odpowiada. Postępowanie było wszczęte na koniec kwietnia 2021 roku. Wstępnie gmina założyła, że oferty zostaną otwarte dnia 2 czerwca 2021 roku. Niestety w toku postępowania wpłynęło 564 pytań do dokumentacji projektowej i projektu umowy. Na każde pytanie, które wpłynęło do urzędu gminy do połowy terminu składania ofert, obowiązkowo musi zostać udzielona odpowiedź. Gmina w większości postępowań przetargowych prowadzonych inwestycji odpowiada na wszystkie pytania, które wpływają do urzędu (nawet na te pytania, które wpływają na dwa dni przed składaniem ofert i następnie gmina przesuwają termin, by można było się z odpowiedziami zapoznać i zmienić swoją kalkulację). Termin składania ofert został przesunięty, aż o 1,5 miesiąca, tak jak było już wspomniane na samym początku, czyli do dnia 27 lipca 2021 r. W postępowaniu złożono 14 ofert, rozbieżność w cenach kształtowała się od najtańszej oferty od kwoty 51,5 mln zł brutto do najdroższej oferty na kwotę 75 mln zł brutto. W ramach postępowania przetargowego jeden z Wykonawców złożył odwołanie do Krajowej Izby Odwoławczej, które po złożeniu wyjaśnień przez Zamawiającego w późniejszym etapie ostatecznie wycofał.

**Zastępca Przewodniczącej Komisji Rewizyjnej Piotr Gorzelańczyk** zapytał, co było punktowane oprócz kwoty w postępowaniu przetargowym?

**Kierownik Zamówień Publicznych Tomasz Koralewski** odpowiedział, że wydłużenie gwarancji.

**Zastępca Przewodniczącej Komisji Rewizyjnej radny Piotr Gorzelańczyk** zapytał, czy w postępowaniu również było to punktowane?

**Kierownik Zamówień Publicznych Tomasz Koralewski** wyjaśnił, że nie było to punktowane, ponieważ obowiązywał w postępowaniu „sztywny” termin realizacji, wyznaczony przez

porozumienie.

**Zastępca Burmistrza Miasta i Gminy Września Karol Nowak** wyjaśnił, że obowiązywał termin siedemnastu miesięcy na wykonanie prac.

**Zastępca Przewodniczącej Komisji Rewizyjnej radny Piotr Gorzelańczyk** zapytał o ilość procentową?

**Kierownik Zamówień Publicznych Tomasz Koralewski** wyjaśnił, że 60% stanowiła cena, natomiast 40% gwarancja. Wynika to z przepisów, konkretnie z ustawy o zamówieniach publicznych.

**Przewodnicząca Komisji Rewizyjnej, radna Beata Jankowiak** zapytała, czy były to tylko dwa najważniejsze czynniki w skali punktowania?

**Tomasz Koralewski, Kierownik Zamówień Publicznych** potwierdził że tak, wyjaśniając jednocześnie, że były to warunki, które obowiązywały wszystkich przed wyborem oferty, czyli wybudowanie inwestycji obejmującej budowę kładki, mostu, tunelu. Wszyscy kierownicy robót musieli cechować się, nie tylko odpowiednim wykształceniem, ale przede wszystkim sporym doświadczeniem.

**Przewodnicząca Komisji Rewizyjnej, radna Beata Jankowiak** zapytała, czy kierownicy robót musieli wykazać się ilością wykonanych przez siebie inwestycji?

**Tomasz Koralewski, Kierownik Zamówień Publicznych** wyjaśnił, że pod względem „badania ofert”, bada się wszystkie składane oświadczenia wstępne w postępowaniu przetargowym. W przetargu unijnym jest jednolity dokument zamówień publicznych, na tej podstawie sprawdza się we wszystkich ofertach, kosztorysy ofertowe, czy nie zawierają omyłek pisarskich. Zawiadamia się wszystkich wykonawców o tych poprawkach. Warunkiem udziału w postępowaniu przetargowym, wyznaczonym przez gminę dla firmy ubiegającej się o zamówienie, ze względu na nietypowość inwestycji (tunele pod torami kolejowymi) okres badania doświadczenia firm wykonujących taką inwestycję, został wydłużony do lat 8. Każda firma dodatkowo musiała wykazać się dwoma zadaniami inwestycyjnymi o wartości 20 mln zł, która obejmowała budowę, przebudowę obiektów mostowych typu most, wiadukt lub estakada. W tej wartości całego zadania 20 mln zł netto ten most, estakada, czy wiadukt miał mieć wartość minimum 4 mln zł. Ze względu, że były budowane ściany szczelinowe, postawiony był również warunek dla wykonawcy, że miał wykonać w tych

ostatnich 8 latach ściany szczelinowe o powierzchni minimum 5 tys. m<sup>2</sup> .

**Przewodnicząca Komisji Rewizyjnej, radna Beata Jankowiak** podsumowała wypowiedź przedmówcy, iż teren budowy tuneli na ul. Działkowców jest terenem „ciężkim”, podmokłym oraz trudnym.

**Kierownik Referatu Inwestycyjnego Robert Stachowicz** wyjaśnił, że dlatego taka technologia wykonania tego tunelu tzw. ścian szczelinowych, tzn. specjalna koparka, która wybiera chwytakiem ziemię, wpompowuje bentonit, który rozpiera tą ścianę i następnie wkłada się zbrojenie, wpompowuje się beton, a odciąga bentonit. Istnieje kilka firm, które realizują w takiej technologii.

**Zastępca Przewodniczącej Komisji Rewizyjnej radny Piotr Gorzelańczyk** powiedział, że powyższe wymagania dotyczyły nie tylko samego wykonawcy, ale też zakontraktowanego podwykonawcę.

**Tomasz Koralewski, Kierownik Zamówień Publicznych** wyjaśnił, że wykonawca również powinien posiadać te doświadczenie, jeżeli jednak go nie posiada i podpira się czyimiś referencjami dla wykazania doświadczenia przy ścianach szczelinowych, to z automatu staje się podwykonawcą i solidarnie za to zadanie odpowiada. Taka jest bowiem zasada w zamówieniach publicznych. W przypadku kiedy wykonawca do dokumentacji przetargowej złożył, że to ma być np. firma „X”, a po podpisaniu kontraktu z zamawiającym wykonawca nie porozumiał się z firmą „X” co do realizacji tego zakresu, to następny podwykonawca musi posiadać takie samo doświadczenie, jak podwykonawca, który został złożony do oferty przetargowej.

**Naczelnik Wydziału Inwestycyjno-Komunalnego Jan Krotoszyński** powiedział, że chciałby podkreślić, iż optymalizacja przy tym zadaniu, polegała na tym, iż została zmieniona filozofia w dotychczasowych wszystkich projektach. Jest tak, że zabezpiecza się obiekt budowlany przed wodą gruntową i wykonuje się szczelne wanny. W tej sytuacji tak faktycznie było, że zostało zastosowane to podwójne zabezpieczenie. Urząd gminy wspólnie z projektantami, specjalistami, którzy w tej dziedzinie funkcjonują na co dzień, zdecydował na takie o to działanie - gmina podjęła zatem decyzję, iż zrobi coś nowego, czyli woda gruntowa nie będzie zatrzymana na siłę, lepiej było ją skanalizować i „zapanować nad nią”. Tym sposobem, można wykonać mniej elementów żelbetowych, by uchronić ten obiekt przed wodą. Wykonywane zostały również badania geologiczne pod kątem struktury poziomych wód gruntowych. Dzięki takiemu działaniu, udało się w samym kosztorysie dość dużo zaoszczędzić.

**Tomasz Koralewski, Kierownik Zamówień Publicznych** powiedział, że po sprawdzeniu kosztorysów ofertowych i przyznaniu wg wzorów liczby punktów, najkorzystniejszymi ofertami okazała się konsorcjum firm: PBW Inżynieria Jacek Garbacz oraz Dromosttor Polska Sp. z o.o. Sp. k. Zostali oni wezwani do dokumentów potwierdzających, że spełniają warunki, które postawiła gmina. W toku badania tych dokumentów zostały one zweryfikowane bezpośrednio u wystawców (czy potwierdzają stan rzeczywisty i czy są prawdziwe). Zdarzały się w przypadku niektórych osób, wezwania do uzupełnienia, ponieważ dane się nie potwierdzały. Po kolejnych weryfikacjach, gmina dokonała wyboru tej firmy.

**Zastępca Przewodniczącej Komisji Rewizyjnej radny Piotr Gorzelańczyk** zapytał, czy były odwołania na wybór obecnej firmy?

**Zastępca Burmistrza Miasta i Gminy Września Karol Nowak** powiedział, że często w trakcie różnych rozmów dotyczących inwestycji przeprowadzanych w gminie okazywało się, że pojawiały się różne problemy z firmą wykonawczą. W tym przypadku nie miało miejsca. Była to firma, która wykazała się sporym doświadczeniem. Nie ma takiego tego prawa, by „kogoś nie wybrać”. Nawet gdyby jednak były dostępne przepisy, które pozwalałyby na to, zawsze pojawiłyby się dodatkowe pytania, „dlaczego właśnie ta firma”?

**Kierownik Referatu Inwestycyjnego Robert Stachowicz** powiedział, że zgadza się z przedmówcą, ponieważ przykładowo nawet przy złym wyborze wykonawcy, jeżeli instytucja, która sprawdzała by prawidłowość wydatkowanych środków unijnych i nasze - gminne postępowanie przetargowe, okazałoby się, że gmina popełniła jednak błąd - to przy dofinansowaniach unijnych nakładane są na gminę korekty finansowe (około 25 %), niestety nie jest to 25% od wartości naszego projektu, tylko korekta wtedy dotyczy całego projektu unijnego (np. miliardowego). Zgodnie z zawartym porozumieniem, powstałymi kosztami byłaby obciążona gmina. Nie można było sobie na to pozwolić.

**Tomasz Koralewski, Kierownik Zamówień Publicznych** powiedział, że komisja przetargowa dokonała wyboru dnia 7 października 2021 r. i wszyscy pozostali wykonawcy uczestniczący w tym postępowaniu mieli prawo, wynikające z ustawy, 10 dni na złożenie odwołania od decyzji komisji przetargowej. W ciągu tych 10 dni firma Skanska, która była na drugim miejscu w liczbie punktacji, złożyła takie odwołanie do Krajowej Izby Odwoławczej, która podjęła decyzję o tym, że będzie rozpatrywać to odwołanie. Wyznaczony został gminie termin 4 dniowy na przesłanie pełnej dokumentacji przetargowej do ich oceny. Krajowa Izba Odwoławcza wyznaczyła termin rozprawy. W odwołaniu firma Skanska podważała prawidłowość wyboru i stwierdzenia „doświadczenia

pracowników personelu technicznego”. Na powyższe odwołanie, posiadając materiały źródłowe gmina wystosowała pismo, iż nie zgadza się z przedstawioną przez nich tezą. Dokumenty zostały wysłane i w drodze na październikową rozprawę do Warszawy, gmina została poinformowana, że firma Skanska po analizie wycofała odwołanie i Krajowa Izba Odwoławcza nie rozpatrywała tego odwołania. Został wydany wyrok o umorzeniu.

**Radna Magdalena Jurewicz- Zugaj** zapytała, w jakiej formie pozyskane środki unijne trafiają do urzędu gminy ?

**Kierownik Referatu Inwestycyjnego Robert Stachowicz** wyjaśnił, że w tym przypadku beneficjentem środków unijnych było PKP i bezpośrednio do nich wpływały środki finansowe.

**Zastępca Burmistrza Miasta i Gminy Września Karol Nowak** powiedział, że do tej inwestycji został zatrudniony inżynier kontraktu, jest to tzw. firma, która była odpowiedzialna za nadzór nad realizacją projektów budowlanych. Pilnowała rozliczeń, terminów czy też harmonogramów. Było to dla gminy bardzo ważne wsparcie merytoryczne.

**Kierownik Referatu Inwestycyjnego Robert Stachowicz** powiedział, że ostatecznie gmina podpisała z wykonawcą robót konsorcjum firm: PBW Inżynieria Jacek Garbacz oraz Dromosttor Polska Sp. z o.o. Sp. k. umowę dnia 3 grudnia 2021 roku. Osiem miesięcy trwało postępowanie dotyczące tej inwestycji, gdzie w normalnym trybie, odbywa się to w dwa miesiące. Każdy dokument obowiązkowo musiał zostać sprawdzony pod względem daty, zakresu i podpisów.

Przebieg inwestycji budowy dwóch wiaduktów kolejowych/tunelu drogowego w ul. Działkowców we Wrześni (załącznik nr 3, 3a):

**06.05.2019 r. - odbiór przez Gminę dokumentacji projektowej** dla zadania. Zgodnie z opracowanym kosztorysem inwestorskim stanowiącym element dokumentacji szacunkowa wartość zamówienia została określona na kwotę 50 460 888,26 zł netto, 62 066 892,56 zł brutto. Na etapie opracowywania dokumentacji biuro projektowe wskazało orientacyjną wartość zamówienia znacznie niższą, niż wartość wynikająca z opracowanego docelowo w/w kosztorysu inwestorskiego.

**29.01.2020 r. - zlecenie projektu optymalizacji rozwiązań technicznych** (optymalizacja w zakresie obiektów inżynierskich: ścian oporowych, pali kotwiących, płyty fundamentowej) w związku z faktem, iż uznano, że szacunkowa wartość zamówienia jest zbyt wysoka.

**16.03.2020 r. - odebranie dokumentacji projektowej uwzględniającej optymalizację rozwiązań technicznych.** Zgodnie z opracowanym kosztorysem inwestorskim stanowiącym element dokumentacji szacunkowa wartość robót po optymalizacji rozwiązań uległa zmniejszeniu o kwotę 16 020 493,47 zł netto, 19 705 206,97 zł brutto.

**04.02.2021 r. - zawarcie umowy współpracy pomiędzy Gminą a PKP PLK S.A.** Układ finansowy: Gmina – 24 508 975,96 zł brutto, PKP – 100 % wartości wiaduktów kolejowych + 50 % wartości obiektów inżynierskich (ściany oporowe i płyta denna), jednak nie więcej niż 24 600 000,00 zł.

**28.04.2021 r. - ogłoszenie postępowania przetargowego** w trybie unijnym. Szacunkowa wartość zamówienia określona na podstawie aktualnego kosztorysu inwestorskiego 34 786 786,42 zł netto, 42 787 747,30 zł brutto.

**27.07.2021 r. - otwarcie ofert przetargowych.** W postępowaniu złożono łącznie 14 ofert. Zestawienie ofert w załączeniu. Najtańsza oferta – 51 534 135,58 zł brutto, najdroższa oferta – 75 161 323,48 zł brutto. W ramach postępowania przetargowego jeden z Wykonawców złożył odwołanie do Krajowej Izby Odwoławczej, które po złożeniu wyjaśnień przez Zamawiającego w późniejszym etapie ostatecznie wycofał.

**03.12.2021 r. - zawarcie umowy z Wykonawcą robót** tj. konsorcjum firm: PBW Inżynieria Jacek Garbacz oraz Dromosttor Polska Sp. z o.o. Sp. k.

Pierwotna wartość umowy:

- roboty 51 534 131,87 zł brutto (finansowanie przez gminę: 28 205 235,07 zł, finansowanie przez PKP PLK S.A.: 23 328 896,80 zł)
- waloryzacja (maksymalnie 5 % wartości netto pierwotnej umowy): 2 094 883,41 zł brutto (finansowanie przez gminę: 1 146 554,27 zł, finansowanie przez PKP PLK S.A.: 948 329,14 zł)

Razem: 53 629 015,28 zł brutto (finansowanie przez gminę: 29 351 789,34 zł, finansowanie przez PKP PLK S.A.: 24 277 225,94 zł)

Pierwotne terminy realizacji:

- zakończenie wszystkich robót budowlanych: 17 miesięcy od zawarcia umowy (po przeliczeniu daje to 03.05.2023 r.)
- dokonanie odbioru końcowego oraz uzyskanie pozwolenia na użytkowanie: 19 miesięcy od zawarcia umowy (po przeliczeniu daje to 03.07.2023 r.)

**Komisja Rewizyjna** zapoznała się z dokumentami źródłowymi dotyczącymi całego postępowania przetargowego i nie wniosła uwag do rozliczenia rzeczowego powyższego zadania.

**Komisja Rewizyjna** po szczegółowym przeanalizowaniu materiałów źródłowych dostarczonych przez Referat Inwestycyjny oraz Referat Zamówień Publicznych - komisja nie stwierdziła nieprawidłowości.

#### **Pkt 4**

**Komisja Rewizyjna** ustaliła, iż na następnym posiedzeniu dnia 25.04.2025 r. komisja dokona kontynuacji rozliczenia finansowego zadania budowy tuneli w ciągu ul. Działkowców we Wrześni.

#### **Pkt 5**

Wobec wyczerpania porządku obrad **Przewodnicząca Komisji Rewizyjnej, radna Beata Jankowiak** o godz. 10:10 zamknęła posiedzenie Komisji. Protokół zawiera 10 ponumerowanych stron. Wszystkie załączniki znajdują się do wglądu w Biurze Rady Miejskiej w Urzędzie Miasta i Gminy Września.

**Przewodnicząca  
Komisji Rewizyjnej  
/-/Beata Jankowiak**

**Zastępca Komisji Rewizyjnej  
/-/radny Piotr Gorzelańczyk**

**członek Komisji Rewizyjnej  
/-/radna Magdalena Jurewicz-Zugaj**

**Protokolant  
/-/Agnieszka Kasprzak**