

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

DEPARTAMENT NAUKI, OŚWIATY I DZIEDZICTWA NARODOWEGO

KNO-410-05-00/2009

Nr ewid. 14/2010/P09073/KNO

Informacja o wynikach kontroli przygotowania Polski do organizacji finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012

Warszawa lipiec 2010 r.

Misja *Najwyższej Izby Kontroli jest dbałość o gospodarność i skuteczność w służbie publicznej dla Rzeczypospolitej Polskiej*

Wizja *Najwyższej Izby Kontroli jest cieszący się powszechnym autorytetem najwyższy organ kontroli państwowej, którego raporty będą oczekiwanym i poszukiwanym źródłem informacji dla organów władzy i społeczeństwa*

Dyrektor Departamentu Nauki, Oświaty
i Dziedzictwa Narodowego

Grzegorz Buczyński

Akceptuję:

Józef Górny

Wiceprezes

Najwyższej Izby Kontroli

Zatwierdzam:

Jacek Jezierski

Prezes

Najwyższej Izby Kontroli

dnia 1 lipca 2010 r.

Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
00-950 Warszawa
tel./fax: (22) 444-50-00 / (22) 825 44 81
www.nik.gov.pl

Spis treści

| | |
|---|-----------|
| 1. Wprowadzenie..... | 4 |
| 1.1. EURO 2012 w Polsce i na Ukrainie..... | 4 |
| 1.2. Cel i zakres kontroli..... | 5 |
| 1.3. Uzasadnienie podjęcia kontroli | 6 |
| 1.4. Zasady oceny skontrolowanej działalności | 7 |
| 2. Podsumowanie wyników kontroli | 9 |
| 2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności..... | 9 |
| 2.2. Uwagi końcowe i wnioski | 11 |
| 3. Ważniejsze wyniki kontroli..... | 14 |
| 3.1. Nadzór i koordynacja przygotowań do organizacji EURO 2012 ze strony skontrolowanych ministerstw, miast-gospodarzy EURO 2012 oraz spółek celowych Skarbu Państwa..... | 14 |
| 3.1.1. Ministerstwo Sportu i Turystyki oraz spółki celowe Skarbu Państwa | 14 |
| 3.1.2. Ministerstwo Infrastruktury | 25 |
| 3.1.3. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego..... | 26 |
| 3.1.4. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji..... | 29 |
| 3.1.5. Miasta-gospodarze EURO 2012 oraz samorządowe spółki celowe | 32 |
| 3.2. Zaawansowanie przygotowań w poszczególnych obszarach | 34 |
| 3.2.1. Budowa lub modernizacja stadionów | 37 |
| 3.2.2. Lotniska | 45 |
| 3.2.3. Transport lądowy | 53 |
| 3.2.4. Hotele i zakwaterowanie..... | 66 |
| 3.2.5. Bezpieczeństwo | 67 |
| 3.2.6. Opieka medyczna..... | 69 |
| 3.2.7. Promocja | 70 |
| 3.2.8. Telekomunikacja i informatyka | 71 |
| 3.2.9. Własność intelektualna | 71 |
| 4. Informacje dodatkowe o przeprowadzonej kontroli..... | 73 |
| 5. Załączniki: (płyta CD) | |
| 1. Charakterystyka stanu prawnego oraz uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych | |
| 2. Wykaz aktów prawnych dotyczących skontrolowanej działalności | |
| 3. Wykaz skontrolowanych jednostek, osób kierujących tymi jednostkami oraz jednostek NIK, które przeprowadziły kontrole, a także wykaz ocen skontrolowanej działalności zawartych w wystąpieniach pokontrolnych NIK | |
| 4. Wykaz organów, którym przekazano informację o wynikach kontroli | |
| 5. Wykaz skontrolowanych zadań inwestycyjnych w zakresie infrastruktury związanej z przygotowaniem do organizacji EURO 2012 (inwestycje stadionowe, drogi ekspresowe i autostrady, sieci i dworce kolejowe, transport lotniczy oraz infrastruktura komunikacyjna w miastach-gospodarzach EURO 2012) | |
| 6. Stanowisko Ministra Sportu i Turystyki do <i>Informacji o wynikach kontroli przygotowania Polski do organizacji finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012</i> | |
| 7. Opinia Prezesa NIK do stanowiska Ministra Sportu i Turystyki w sprawie <i>Informacji</i> | |

1. Wprowadzenie

1.1. EURO 2012 w Polsce i na Ukrainie

Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej to trzecie największe sportowe wydarzenie na świecie, po igrzyskach olimpijskich oraz mistrzostwach świata w piłce nożnej. Oprócz uczestniczących zespołów piłkarskich i osób im towarzyszących, spodziewać się należy ponad milionowej widowni na stadionach oraz wiele razy większej przed telewizorami.

W dniu 18 kwietnia 2007 r. Komitet Wykonawczy Unii Europejskich Związków Piłkarskich (UEFA) podjął decyzję o przyznaniu Polsce i Ukrainie prawa organizacji EURO 2012, przyjmując ofertę złożoną wspólnie przez Polski Związek Piłki Nożnej (PZPN) oraz Federację Piłkarską Ukrainy (FPU), zwane dalej *Krajowymi Federacjami Piłkarskimi*.

W dniu 2 maja 2007 r. podpisana została umowa w sprawie organizacji Turnieju Finałowego Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA 2010/12, pomiędzy UEFA a organizatorami EURO 2012, tj. *Krajowymi Federacjami Piłkarskimi*, która będzie obowiązywać do 30 czerwca 2013 r. (*umowa organizacyjna w sprawie EURO 2012*). W ww. umowie określono wymagania względem organizatorów, dotyczące zorganizowania EURO 2012 zgodnie z wymogami zawartymi w regulaminie UEFA oraz oświadczeniami, zobowiązaniami i gwarancjami organów państwowych i samorządowych, popierających ofertę PZPN, stanowiącymi załącznik do umowy (pkt 2 ww. umowy, pn. *Wymogi UEFA*).

Lista gwarancji polskich organów państwowych i samorządowych sformułowana została w okresie od maja 2005 r. do lutego 2007 r. i obejmuje 24 grupy zobowiązań m.in. w zakresie: wsparcia ze strony administracji publicznej, finansowania budowy lub modernizacji stadionów, zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony oraz opieki medycznej, przygotowania centrów pobytowych dla drużyn piłkarskich, zorganizowania odpowiedniego transportu, rozbudowy infrastruktury lotniczej, drogowej, kolejowej i hotelowej oraz komunikacji w miastach-gospodarzach EURO 2012 (także pomiędzy tymi miastami), zapewnienia dystrybucji biletów zgodnie z wymogami UEFA oraz zapewnienia praw własności intelektualnej.

1.2. Cel i zakres kontroli

Kontrola planowa pn. *Przygotowanie Polski do organizacji finałowego Turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012* (nr P/09/073) została podjęta na wniosek Prezesa Rady Ministrów. Kontrolę, przeprowadzoną w okresie od września 2009 r. do stycznia 2010 r., objęto lata 2008 - 2009.

Celem kontroli była ocena nadzoru i koordynacji przygotowań do organizacji EURO 2012 ze strony skontrolowanych ministerstw, miast-gospodarzy EURO 2012 oraz spółki PL.2012, a także ocena przygotowań do EURO 2012 w poszczególnych obszarach, objętych zobowiązaniami i gwarancjami organów rządowych i samorządowych oraz stosownymi umowami zawartymi z UEFA (w tym sprawdzenie wykonania wniosków pokontrolnych po kontroli NIK przeprowadzonej w 2008 r. pod tym samym tytułem – nr P/08/175).

Obszary te obejmują budowę lub modernizację stadionów oraz przygotowania dotyczące: lotnisk, transportu lądowego, hoteli i zakwaterowania, opieki medycznej i ratownictwa, telekomunikacji i informatyki, bezpieczeństwa, komunikacji i promocji oraz własności intelektualnej.

Kontrolę przeprowadzono w 29 jednostkach, w tym:

- 1) w czterech Ministerstwach - Sportu i Turystyki, Rozwoju Regionalnego, Infrastruktury, Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz w: Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), ośmiu oddziałach GDDKiA (w: Bydgoszczy, Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Poznaniu, Rzeszowie, Warszawie i Wrocławiu), PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A., PKP S.A., Przedsiębiorstwie Państwowym *Porty Lotnicze*, PL.2012 Spółce z o.o. (Spółka PL.2012) oraz Narodowym Centrum Sportu Spółce z o.o. (NCS) - na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹, według kryteriów: legalności, gospodarności, celowości i rzetelności,
- 2) w czterech urzędach miast-gospodarzy EURO 2012 i spółkach celowych utworzonych przez te miasta - na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy o NIK, według kryteriów: legalności, gospodarności i rzetelności,

¹ Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701, ze zm., zwana dalej *ustawą o NIK*.

3) w Portach Lotniczych: Poznań Ławica Sp. z o.o., Gdańsk Sp. z o.o. i Wrocław S.A. - na podstawie art. 2 ust. 3 ustawy o NIK, według kryteriów legalności i gospodarności.

Wykaz skontrolowanych jednostek oraz jednostek NIK, które przeprowadziły kontrole, a także ocen skontrolowanej działalności zawartych w wystąpieniach pokontrolnych przedstawia załącznik nr 3.

W badaniach kontrolnych wyodrębnione zostały i skontrolowane zarówno zadania, których wykonanie warunkuje przeprowadzenie EURO 2012, jak i zadania tylko pośrednio związane z organizacją EURO 2012.

1.3. Uzasadnienie podjęcia kontroli

Przygotowania do organizacji EURO 2012 są jednym z najważniejszych przedsięwzięć realizowanych przez administrację rządową i samorządową w ostatnim okresie oraz planowanych do realizacji na kolejne lata, przy zaangażowaniu znacznych środków finansowych z budżetu państwa, funduszy europejskich oraz środków samorządowych. Przygotowania te są przedmiotem szczególnego zainteresowania społeczeństwa, polityków oraz mediów.

Najwyższa Izba Kontroli monitoruje od początku przebieg przygotowań do organizacji EURO 2012, poprzez coroczne prowadzenie kontroli, dokonywanie ocen i formułowanie wniosków pokontrolnych. Kontrola przeprowadzona w 2009 r. była drugą z cyklu kontroli przygotowania Polski do organizacji EURO 2012, planowanych do realizacji w latach 2008-2011 i monitorujących stan przygotowań na kolejnych etapach zaawansowania.

W wyniku kontroli przeprowadzonej w 2008 r. NIK pozytywnie oceniła realizację zadań związanych z przygotowaniem do organizacji EURO 2012, pomimo że stwierdzono istotne nieprawidłowości, mogące zakłócić tok przygotowań, dotyczące zwłaszcza: braku całościowego programu przygotowań i przepisów prawnych dotyczących nadzoru nad przygotowaniem oraz opóźnień w realizacji niektórych prac przygotowawczych. Po kontroli sformułowano ogółem 57 wniosków pokontrolnych.

Do Ministra Sportu i Turystyki skierowano wnioski m.in. o: przygotowanie zaktualizowanego wykazu przedsięwzięć EURO 2012 oraz uzupełnienie programu

wieloletniego przygotowania Polski do EURO 2012 i przedstawienie Radzie Ministrów do zatwierdzenia, a także nadzorowanie jego realizacji, dokonanie analizy aktów prawnych, związanych z przygotowaniem do organizacji EURO 2012, pod kątem potrzeby zmian lub uzupełnień w związku z EURO 2012, egzekwowanie od spółek celowych Skarbu Państwa realizacji powierzonych zadań.

Do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji skierowano wniosek o przyjęcie programu działań w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego w trakcie trwania EURO 2012 oraz zapewnienie nadzoru nad realizacją zadań wynikających z programu.

Do Ministra Infrastruktury skierowano wniosek o zweryfikowanie programów rozbudowy infrastruktury drogowej i kolejowej z punktu widzenia wymogów związanych z organizacją EURO 2012 oraz zapewnienie skutecznego nadzoru nad podległymi jednostkami w zakresie realizacji tych programów.

Do Prezydentów miast-gospodarzy EURO 2012 skierowano wniosek o podjęcie skutecznych działań mających na celu terminową budowę lub modernizację stadionów i wykonanie inwestycji komunikacyjnych oraz uzgodnienie planów wykorzystania nowych stadionów po zakończeniu EURO 2012.

1.4. Zasady oceny skontrolowanej działalności

Do najważniejszych wyznaczników ogólnej oceny skontrolowanej działalności zaliczono:

- 1) tworzenie warunków umożliwiających organizację EURO 2012 (prawnych, organizacyjnych i finansowych),
- 2) opracowanie odpowiednich przepisów prawnych i właściwych programów oraz zapewnienie środków finansowych na zadania związane z przygotowaniem do organizacji EURO 2012,
- 3) wyłonienie wykonawców oraz zawarcie prawidłowych umów z wykonawcami na realizację zadań związanych z przygotowaniem do organizacji EURO 2012,
- 4) zapewnienie właściwego monitorowania i nadzoru nad realizacją zadań związanych z przygotowaniem do organizacji EURO 2012.

Do najważniejszych mierników, umożliwiających dokonanie oceny ogólnej skontrolowanej działalności, zaliczono:

- 1) zgodność z prawem, celowość, gospodarność i rzetelność przygotowania i wykonania zadań,
- 2) stopień zaawansowania zadań w stosunku do harmonogramu realizacji i do zobowiązań oraz gwarancji złożonych wobec UEFA,
- 3) prawidłowość wydatkowania środków publicznych, w tym wielkość środków wydatkowanych nielegalnie, niecelowo, nierzetelnie lub niegospodarnie,
- 4) realizację wniosków sformułowanych przez NIK po kontroli przeprowadzonej w 2008 r.

W wystąpieniach pokontrolnych przy dokonywaniu ogólnej oceny skontrolowanej działalności, zastosowano następujące oceny:

- 1) ocena pozytywna stosowana była wtedy, gdy nie zostały stwierdzone nieprawidłowości, a ewentualne uchybienia miały charakter formalny niepowodujący negatywnych następstw merytorycznych dla kontrolowanej działalności, nienaruszający prawa i nieniosący żadnych skutków finansowych,
- 2) ocena pozytywna, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, stosowana była wtedy, gdy wystąpiły nieprawidłowości niemające zasadniczego znaczenia dla terminowości i jakości realizacji zobowiązań i gwarancji, zawartych w ofercie Polski przekazanej do UEFA w związku z organizacją EURO 2012, a przy nieprawidłowościach finansowych nie przekroczony został próg istotności (powyżej 5% nieprawidłowo wydatkowanych środków),
- 3) ocena negatywna stosowana była wtedy, gdy wystąpiły nieprawidłowości o zasadniczym znaczeniu dla kontrolowanej działalności.

2. Podsumowanie wyników kontroli

2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania skontrolowanych jednostek odpowiedzialnych za przygotowanie do organizacji EURO 2012², mimo stwierdzonych nieprawidłowości.

Przyjmując ocenę pozytywną NIK uwzględniła podjęcie w 2009 r., przez zaangażowane w przygotowania do organizacji EURO 2012 jednostki administracji rządowej i samorządowej oraz spółki celowe Skarbu Państwa, zadań wynikających z gwarancji Polski przekazanych do UEFA. W efekcie wprowadzono szereg regulacji prawnych ułatwiających realizację zadań, zaawansowano budowę stadionów (zwłaszcza w Warszawie, Gdańsku i Poznaniu) oraz realizację części inwestycji infrastrukturalnych związanych z przygotowaniem do organizacji EURO 2012.

Do najważniejszych nieprawidłowości, na które NIK wskazywała we wnioskach po kontroli przeprowadzonej w 2008 r. i których dotychczas nie usunięto, należy zaliczyć:

- 1) nieprzygotowanie przez Ministra Sportu i Turystyki uzupełnienia do przyjętego przez Radę Ministrów w 2008 r. programu wieloletniego pn. *Przygotowanie i wykonanie przedsięwzięć Euro 2012*, obejmującego tylko inwestycje stadionowe, o pozostałe przedsięwzięcia EURO 2012, zgodnie z ustawą o EURO 2012,³ ze wskazaniem m.in. celu i okresu realizacji zadań, które mają być finansowane z budżetu państwa oraz łącznych nakładów na realizację programu⁴, [str. 14-15 oraz 18-19]

² W wystąpieniach pokontrolnych spośród 29 skontrolowanych jednostek, dziewięć uzyskało ocenę pozytywną (31%), 17 ocenę pozytywną, mimo stwierdzonych nieprawidłowości (59%), a trzy (10%) ocenę negatywną (PL.2012 Spółka z o.o., Port Lotniczy Poznań Ławica i Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie). Szczegółowe dane zawiera załącznik nr 3.

³ Ustawa z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 (Dz. U. z 2010 r. Nr 26, poz. 133), zwana dalej *ustawą o EURO 2012*.

⁴ Najwyższa Izba Kontroli nie podziela stanowiska Ministra Sportu i Turystyki, przekazanego do NIK w dniu 19 maja 2010 r. w odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne, że uchwała Nr 143/2008 Rady Ministrów z dnia 24 czerwca 2009 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą *Przygotowanie i wykonanie przedsięwzięć Euro 2012* (ze zmianami), obejmującego tylko inwestycje stadionowe finansowane z budżetu państwa, wypełnia delegację ustawową zawartą w art. 5 ustawy o EURO 2012.

- 2) opóźnienia realizacji niektórych prac przygotowawczych, w tym stadionów oraz infrastruktury drogowej i kolejowej, [str. 34-66]
- 3) niedokonanie przez Ministerstwo Sportu i Turystyki analizy aktów prawnych, pod kątem ich zmian lub uzupełnień w związku z Mistrzostwami, [str. 15-16 oraz 18-19]
- 4) nieegzekwowanie przez Ministra Sportu i Turystyki od Spółki PL.2012 realizacji części powierzonych zadań, [str. 16-19]
- 5) nieokreślenie planów wykorzystania stadionów przygotowywanych na Mistrzostwa przez Ministra Sportu i Turystyki (Stadion Narodowy w Warszawie) oraz miasta-gospodarzy EURO 2012 (Gdańsk, Poznań i Wrocław). [str. 17, 23-24, 32-33 i 38-45]

W jednostkach skontrolowanych przez NIK w IV kwartale 2009 r. stwierdzono nieprawidłowości (obszary podwyższonego ryzyka), które mogą istotnie zakłócić przygotowania do organizacji EURO 2012.

W ocenie NIK do tych nieprawidłowości należy zaliczyć:

- 1) niewykonanie lub nierzetelne wykonanie znacznej części zadań powierzonych Spółce PL.2012, powołanej do koordynowania i kontroli przygotowania lub wykonania przedsięwzięć EURO 2012, [str. 17-21]
- 2) opóźnienie w budowie stadionu we Wrocławiu, [str. 33-34 oraz 43-45]
- 3) opóźnienie realizacji 52 ze 127 skontrolowanych zadań inwestycyjnych⁵ (41%) w stosunku do przyjętych w 2009 r. harmonogramów (22 zadań infrastruktury komunikacyjnej w miastach-gospodarzach EURO 2012, dziewięciu zadań w portach lotniczych, sześciu zadań w zakresie autostrad i pięciu w zakresie dróg ekspresowych, trzech odcinków linii kolejowych i siedmiu dworców kolejowych). [str. 37-66 oraz załącznik nr 5]

Skutkiem ww. opóźnień termin oddania do użytku 36 ze 127 skontrolowanych zadań inwestycyjnych (28%) przesunięto na okres po

⁵ Wykaz skontrolowanych zadań inwestycyjnych, w zakresie: inwestycji stadionowych, dróg ekspresowych i autostrad, sieci i dworców kolejowych, transportu lotniczego oraz infrastruktury komunikacyjnej w miastach-gospodarzach EURO 2012.

rozpoczęciu EURO 2012⁶. Dotyczy to 20 zadań w zakresie dróg ekspresowych i 15 zadań infrastruktury komunikacyjnej w miastach-gospodarzach EURO 2012 oraz jednej linii kolejowej, [str. 34 oraz załącznik nr 5]

Spośród przygotowywanych aktualnie na Mistrzostwa i objętych kontrolą NIK 91 zadań inwestycyjnych w 40 przypadkach (44%) przyjęto termin oddania do użytku na okres styczeń-maj 2012 r., co - nawet przy niewielkich opóźnieniach - może spowodować nieprzygotowanie ich na EURO 2012.

Dotyczy to 15 zadań infrastruktury komunikacyjnej w miastach-gospodarzach EURO 2012, sześciu zadań w zakresie budowy autostrad, pięciu dróg ekspresowych, czterech odcinków linii kolejowych, siedmiu dworców kolejowych i trzech zadań w portach lotniczych). [str. 34 oraz załącznik nr 5]

Stwierdzono również niskie zaawansowanie w realizacji zadań inwestycyjnych. W trakcie kontroli spośród 91 skontrolowanych zadań inwestycyjnych 61 zadań (67%) znajdowało się w fazie prac przygotowawczych, a poniesione koszty stanowiły 24% kosztów ogółem (w poszczególnych grupach przedsięwzięć od 2% do 37%). [str. 35-37 oraz załącznik nr 5]

2.2. Uwagi końcowe i wnioski

W ocenie NIK nieustanowienie przez Radę Ministrów wieloletniego programu przygotowań do EURO 2012, który obejmowałby całość przedsięwzięć EURO 2012, powoduje ryzyko pominięcia części zadań związanych z gwarancjami Polski wobec UEFA w zakresie organizacji Mistrzostw.

Zakres zadań związany z przygotowaniem do organizacji EURO 2012, określany przez skontrolowane jednostki, jest często zmieniany, a znaczna część tych zadań zagrożona jest niewykonaniem przed rozpoczęciem Mistrzostw. Część zadań, związanych ze złożonymi gwarancjami, nie została dotychczas określona. Utrudnia to ocenę zaawansowania przygotowań oraz zaangażowania środków publicznych na ten cel.

⁶ W załączniku nr 5 do *Informacji pn. Wykaz zadań inwestycyjnych w zakresie infrastruktury związanej z przygotowaniem do organizacji EURO 2012* zadania te oznaczono kolorem czerwonym.

Z wymienionych wyżej względów Najwyższa Izba Kontroli ponownie wnioskuje do Ministra Sportu i Turystyki o opracowanie i przedłożenie Radzie Ministrów programu wieloletniego w celu przygotowania i wykonania przedsięwzięć EURO 2012 oraz dokonanie kompleksowej analizy aktów prawnych pod kątem potrzeby zmian lub uzupełnień w związku z Mistrzostwami.

Stwierdzone opóźnienia w przygotowaniach do organizacji EURO 2012 są możliwe do nadrobienia pod warunkiem przestrzegania przyjętych terminów ich realizacji oraz zapewnienia źródeł finansowania. Na opóźnienia i nieprawidłowości w realizacji przygotowań do EURO 2012 wskazują również kolejne raporty UEFA.

Kierownicy jednostek organizacyjnych zaangażowanych w przygotowania do organizacji EURO 2012 powinni monitorować jakość i terminowość realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych i organizacyjnych, a także podejmować niezwłocznie działania, mające na celu zminimalizowanie możliwości wystąpienia opóźnień.

Celem usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości niezbędne jest w szczególności:

- 1) wykonanie przez Ministra Sportu i Turystyki wniosków pokontrolnych NIK, sformułowanych zarówno po kontroli przeprowadzonej w 2008 r. jak i w 2009 r.
- 2) wzmocnienie, przez właściwe organy administracji rządowej i samorządowej oraz spółki celowe Skarbu Państwa, nadzoru nad terminowością i jakością wykonania zadań inwestycyjnych, w tym stadionów oraz wykonaniem zadań w pozostałych obszarach przygotowań - zgodnie z gwarancjami Polski przekazanymi do UEFA,
- 3) zapewnienie, przez miasta-gospodarzy EURO 2012, odpowiedniej infrastruktury komunikacyjnej w miastach,
- 4) dotrzymanie, przez Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, terminów oddania do użytkowania przed rozpoczęciem EURO 2012 zaplanowanych do wykonania odcinków autostrad (A-1, A-2, A-4)

i dróg ekspresowych, a przez Prezesa Zarządu PKP S.A. i Prezesa Zarządu PKP PLK S.A. – linii i dworców kolejowych.

W wyniku kontroli Najwyższa Izba Kontroli sformułowała w wystąpieniach pokontrolnych ogółem 58 wniosków pokontrolnych, w tym: do: Ministra Sportu i Turystyki – pięć, Ministra Infrastruktury – trzy, Ministra Rozwoju Regionalnego – dwa, Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji – jeden, Prezesa Zarządu PL.2012 Spółki z o.o. – cztery, Prezesa Zarządu Narodowe Centrum Sportu Spółka z o.o. – dwa, prezydentów miast-gospodarzy EURO 2012 – 12, Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz dyrektorów skontrolowanych oddziałów GDDKiA - 15, dyrektora Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” oraz Prezesa Zarządu Spółki Port Lotniczy Poznań Ławica - dwa, Prezesów Zarządów PKP S.A. i PKP PLK S.A. – sześć.

3. Ważniejsze wyniki kontroli

3.1. Nadzór i koordynacja przygotowań do organizacji EURO 2012 ze strony skontrolowanych ministerstw, miast-gospodarzy EURO 2012 oraz spółek celowych Skarbu Państwa

3.1.1. Ministerstwo Sportu i Turystyki oraz spółki celowe Skarbu Państwa

Ministerstwo Sportu i Turystyki

1. Podstawowym zadaniem Ministra Sportu i Turystyki jest inicjowanie, koordynowanie i prowadzenie działań niezbędnych do przygotowania, organizacji i promocji EURO 2012 oraz przedstawianie sprawozdań z realizacji przedsięwzięć Radzie Ministrów i Sejmowi RP.

2. NIK oceniła pozytywnie skontrolowaną w 2009 r. działalność Ministra Sportu i Turystyki, mimo stwierdzonych nieprawidłowości. Przyjmując ocenę pozytywną NIK uwzględniła w szczególności: dofinansowanie budowy lub modernizacji stadionów, opracowanie aktualizacji rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012 oraz przygotowywanie i przedstawianie Radzie Ministrów i Sejmowi RP sprawozdań z realizacji przedsięwzięć EURO 2012.

Ministerstwo prawidłowo zrealizowało w 2009 r. zadania w zakresie dofinansowania realizacji inwestycji stadionowych ze środków budżetu państwa, wynikające z programu wieloletniego pn. *Przygotowanie i wykonanie przedsięwzięć EURO 2012*, przyjętego uchwałą Rady Ministrów w czerwcu 2008 r.⁷ Do dnia 21 grudnia 2009 r. zawarto umowy oraz przekazano środki w kwocie 80 mln zł, tj. całość zaplanowanych na ten rok środków.

3. Stwierdzone nieprawidłowości dotyczą w szczególności: nieopracowania i nieprzedstawienia Radzie Ministrów do zatwierdzenia uzupełnionego programu

⁷ Uchwała Rady Ministrów nr 143/2008 z dnia 24 czerwca 2008 r. zmieniona uchwałą Rady Ministrów nr 191/2009 z dnia 27 października 2009 r.

wieloletniego przygotowań Polski do EURO 2012, niedokonania analizy aktów prawnych, związanych z przygotowaniem do organizacji EURO 2012, nieegzekwowania od Spółki PL.2012 realizacji części powierzonych zadań, zgodnie z przyjętymi umowami, programami i harmonogramami oraz braku planu wykorzystania Stadionu Narodowego w Warszawie po zakończeniu Mistrzostw.

Wyżej wymienione nieprawidłowości NIK stwierdziła również po kontroli działalności Ministerstwa przeprowadzonej w 2008 r., po której sformułowane zostały stosowne wnioski pokontrolne. Minister Sportu i Turystyki złożył zapewnienie realizacji ww. wniosków pokontrolnych, zarówno w piśmie przekazanym Prezesowi NIK w dniu 1 kwietnia 2009 r. (nr BG I-73-55604/09/MJ), jak i w trakcie posiedzenia Komisji Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki Sejmu RP w dniu 26 sierpnia 2009 r.

4. Ministerstwo nie opracowało i nie przedstawiło Radzie Ministrów do zatwierdzenia uzupełnienia do programu wieloletniego przygotowań do organizacji EURO 2012, zgodnie z zakresem zawartym w art. 5 ustawy o EURO 2012, obejmującego: cel programu i zadania we wszystkich obszarach przygotowań, które mają być sfinansowane z budżetu państwa oraz okres realizacji i łączne nakłady, w tym z budżetu państwa. Rada Ministrów uchwałą z dnia 24 czerwca 2008 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pn. *Przygotowanie i wykonanie przedsięwzięć EURO 2012* nr 143/2008 (zmienioną uchwałą z dnia 27 października 2007 r., nr 191/2009) objęła tylko inwestycje stadionowe.

Ministerstwo, zgodnie z *Umową o powierzeniu spółce celowej koordynacji i kontroli przedsięwzięć Euro 2012 i innych przygotowań do finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012* z dnia 16 września 2009 r., powierzyło opracowanie wieloletniego programu przygotowań Spółce PL.2012. Przedłożone przez Spółkę w dniu 3 grudnia 2009 r. (z ponad miesięcznym opóźnieniem w stosunku do umownego terminu) opracowanie pn. *Wieloletni Program Przygotowań do UEFA EURO 2012 - lista projektów* nie spełniało postawionych wymogów. Ministerstwo, do czasu zakończenia kontroli, nie wyegzekwowało od Spółki PL.2012 wykonania ww. zadania.

5. Ministerstwo nie dokonało analizy aktów prawnych związanych z przygotowaniem do organizacji EURO 2012, pod kątem potrzeby zmian lub uzupełnień w związku z Mistrzostwami. Ministerstwo, zgodnie z ww. *Umową*

o powierzeniu spółce celowej koordynacji i kontroli przedsięwzięć Euro 2012, zobowiązało do sporządzenia ww. analizy i katalogu problemów prawnych Spółkę PL.2012.

Zgodnie z ww. *Umową*, do obowiązków Spółki PL.2012 należało m.in. dokonanie analizy i oceny przepisów prawa, z określeniem obszarów zagrożeń mogących mieć wpływ na prawidłowe przygotowanie i organizację EURO 2012, ze wskazaniem podstaw i konieczności dokonania niezbędnych zmian oraz terminów ich realizacji i przedłożenie Ministerstwu nie później niż do 30 listopada 2009 r. oraz coroczna aktualizacja katalogu.

W dniu 10 grudnia 2009 r. Spółka PL.2012 przesłała do Ministerstwa dokument zatytułowany *Analiza i ocena przepisów prawa*, jednak nie odniosła się w nim do wszystkich gwarancji i zobowiązań przekazanych do UEFA.

6. Ministerstwo nie egzekwowało od Spółki PL.2012 realizacji części powierzonych zadań, zgodnie z zawartymi umowami oraz programami i harmonogramami.

Ministerstwo nie wyegzekwowało od Spółki PL.2012 zmiany zakresu obowiązków, wynikających z podziału kompetencji między ww. Spółką a Spółką EURO POLSKA 2012 (reprezentującą UEFA), oraz ustalenia zasad współpracy obu Spółek. Spowodowało to dublowanie kompetencji ww. spółek w takich obszarach, jak: przygotowanie centrów pobytowych dla drużyn piłkarskich i osób towarzyszących, zakwaterowanie gości UEFA, wolontariat oraz ochrona i bezpieczeństwo miejsc oficjalnych wydarzeń.

Minister Sportu i Turystyki nie podjął skutecznych działań zmierzających do usunięcia nieprawidłowości w finansowaniu zadań przez Spółkę PL.2012, zgłoszonych w 2009 r. przez jednostki organizacyjne Ministerstwa (Biuro ds. EURO 2012 oraz Departament Ekonomiczno-Finansowy). Nieprawidłowości te dotyczyły kosztów poniesionych przez Spółkę niezgodnie z celami określonymi w *Umowie o powierzeniu spółce celowej koordynacji i kontroli przedsięwzięć Euro 2012*, tj. kosztów: obsługi prawnej działalności Spółki (206,2 tys. zł), zakupu serwera (79.300 zł), rekrutacji zatrudnianych pracowników, mimo zatrudnienia specjalisty ds. kadr i wynagrodzeń (67.400 zł), usług z obszaru HR (19.520 zł), autopromocji Spółki (61.000 zł), tzw. badań regionalnych (43.920 zł) oraz kosztów związanych

z warsztatami hotelowymi z zakresu sprzedaży, marketingu i obsługi gości UEFA organizowanych dla średniego szczebla menedżerskiego (36.750 zł).

W Umowie o powierzeniu spółce celowej koordynacji i kontroli przedsięwzięć Euro 2012 z dnia 16 września 2009 r. zobowiązano Spółkę do kontroli stanu przygotowań do organizacji EURO 2012 dopiero od 2010 r.

7. Ministerstwo dopiero w IV kwartale 2009 r. powołało Zespół Projektowy do przygotowania procedury wyboru operatora Stadionu Narodowego w Warszawie. Należy podkreślić, że w informacji o wynikach kontroli przygotowań do organizacji EURO 2012 z kwietnia 2009 r. Najwyższa Izba Kontroli zwróciła uwagę na brak planu wykorzystania Stadionu Narodowego w Warszawie po zakończeniu Mistrzostw.

Spółki celowe Skarbu Państwa

Spółka PL.2012

1. Podstawowym zadaniem Spółki PL.2012 jest koordynowanie i kontrola przygotowania lub wykonania przedsięwzięć EURO 2012 oraz innych przygotowań do finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012⁸.

2. W latach 2007-2009 wydatki Spółki PL.2012 wyniosły odpowiednio: 2,0 mln zł, 11,0 mln zł (wzrost ponad pięciokrotny) i 22,4 mln zł (wzrost w stosunku do 2008 r. o 103%). Zatrudnienie ogółem w Spółce PL.2012 w ww. latach kształtowało się odpowiednio: 14 osób, 48 osób (wzrost ponad trzykrotny) i 70 osób (wzrost w stosunku do 2008 r. o 45,8%).

3. Najwyższa Izba Kontroli oceniła negatywnie skontrolowaną działalność Spółki ze względu na skalę i zakres stwierdzonych nieprawidłowości, polegających na: niewykonaniu lub nierzetelnym wykonaniu części powierzonych Spółce zadań, niecelowym i niegospodarnym wydatkowaniu środków na łączną kwotę 2.798,0 tys. zł (tj. 14,3% wydatków 2009 r. według planu po zmianach) oraz przyjęciu nieefektywnej struktury organizacyjnej w Spółce.

⁸ Zgodnie z umową o powierzenie Spółce PL.2012, powołanej z dniem 19 października 2007 r., koordynacji i kontroli przedsięwzięć EURO 2012 i innych przygotowań do finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012, z dnia 16 września 2009 r.

4. Spółka nie wykonała lub nierzetelnie wykonała część zadań, nałożonych umową z dnia 20 lutego 2008 r. o powierzenie przedsięwzięć EURO 2012 (umowa o powierzenie przedsięwzięć EURO 2012 z 20 lutego 2008 r.), a następnie umową z dnia 16 września 2009 r. o powierzenie spółce celowej koordynacji i kontroli przedsięwzięć Euro 2012 i innych przygotowań do finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 (umowa o powierzenie przedsięwzięć EURO 2012 z 16 września 2009 r.).

- 1) Spółka do dnia 30 listopada 2009 r. (tj. w terminie określonym w umowie o powierzenie przedsięwzięć EURO 2012 z 16 września 2009 r.) nie przedłożyła Ministrowi Sportu i Turystyki rocznego planu kontroli, zawierającego wskazanie podmiotów, które mają podlegać kontroli, zakres kontroli oraz terminy jej przeprowadzenia;
- 2) Spółka, do czasu zakończenia kontroli, nie ukończyła prac nad identyfikacją i analizą ryzyk projektów ujętych w *Harmonogramie przedsięwzięć EURO 2012*, mimo że w ww. umowach o powierzenie przedsięwzięć EURO 2012 została zobowiązana do określenia obszarów zagrożeń dla realizacji przygotowań do EURO 2012. Informacje o zagrożeniach wykonania przedsięwzięć EURO 2012 były formułowane m.in. w aplikacji pn. *Stadia Online Portal* przez podmioty odpowiedzialne za ich realizację, w tym jednostki realizujące projekty stadionowe, jako procentowy wskaźnik realizacji zadań w stosunku do harmonogramu. Warto podkreślić, że stosując ww. system w 2009 r. nie zidentyfikowano opóźnień związanych z wykonaniem prac stadionowych;
- 3) Spółka dokonywała okresowych ocen stanu przygotowań do organizacji EURO 2012 nierzetelnie, ponieważ w raportach (dwutygodniowych, kwartalnych, półrocznych i rocznych), do sporządzania których była zobowiązana ww. umowami o powierzenie przedsięwzięć EURO 2012, nie formułowała wniosków, zaleceń i opinii dotyczących poszczególnych jednostek odpowiedzialnych za przygotowania. NIK nie podziela stanowiska Spółki, według którego rolę tę spełniały, zamieszczane w aplikacji pn. *Stadia Online Portal*, zalecenia działań minimalizujących potencjalne ryzyka, ponieważ wnioski i zalecenia powinny wynikać z okresowej oceny, dokonywanej przede wszystkim w wyniku kontroli i powinny być kierowane do konkretnych jednostek odpowiedzialnych za przygotowania do organizacji EURO 2012;

- 4) Spółka opracowała projekt dokumentu pn. *Wieloletni Program Przygotowań do UEFA EURO 2012* (co wynikało z umowy o powierzenie przedsięwzięć EURO 2012 z 16 września 2009 r.) nierzetelnie, ponieważ nie zawierał on: łącznych nakładów 65 zadań (15,5% wszystkich zadań ujętych w projekcie), nakładów z budżetu państwa w odniesieniu do 253 zadań (60,4% wszystkich zadań), terminu rozpoczęcia 81 zadań (19,3%) i terminu zakończenia 74 zadań (17,7%);
 - 5) Spółka opracowała dokument pn. *Analiza i ocena przepisów prawa* nierzetelnie, ponieważ nie odniosła się w nim do niektórych gwarancji przekazanych do UEFA, dotyczących: zwolnienia z należności celnych i podatkowych osób uczestniczących w przygotowaniu i przeprowadzeniu Mistrzostw (gwarancja nr 3), wyłączenia restrykcji w zakresie wwozu/wywozu walut oraz importu/eksportu środków pieniężnych (gwarancja nr 5), organizacji dystrybucji biletów zgodnie z wymogami UEFA (gwarancja nr 14) oraz wykluczenia ograniczeń w zakresie lotów nocnych w trakcie EURO 2012 (gwarancja nr 18);
 - 6) Spółka, do czasu zakończenia kontroli, nie utworzyła Centrum Informacji Spółki (planowany termin 30 kwietnia 2009 r.) i nie uruchomiła regionalnego systemu informacji i monitoringu w miastach-gospodarzach EURO 2012 (planowany termin 30 września 2009 r.) oraz nie podjęła realizacji zadań (których rozpoczęcie zaplanowano na 2009 r.), takich, jak: projekt pn. *Ambasador EURO*, projekt pn. *Przyjaciel EURO*, wystąpienia multimedialne w miastach-gospodarzach EURO 2012 i tzw. *roadshow*.
5. Spółka zleciła podmiotom zewnętrznym wykonanie zadań przypisanych pracownikom etatowym Spółki, na łączną kwotę 439,0 tys. zł, co - w ocenie NIK - było działaniem niecelowym i niegospodarnym. Dotyczyło to m.in.:
- 1) zlecenia usługi w zakresie rekrutacji pracowników Spółki (kosztem 110,4 tys. zł) oraz opracowania projektu pn. *Zarządzanie przez cele* (kosztem 61,0 tys. zł), mimo że przedmiotowe zadania ujęto w zakresach czynności dwóch pracowników działu kadr i rozwoju;
 - 2) zlecenia organizacji konferencji prasowych, warsztatów, paneli oraz wizyt studyjnych dziennikarzy na łączną kwotę 136,6 tys. zł, mimo że zadania te zawarto w zakresie czynności pięciu pracowników działu promocji i marketingu;

- 3) zlecenia usługi doradczej w zakresie spraw publicznych za kwotę 61,0 tys. zł, mimo że zakres czynności czterech pracowników działu promocji i marketingu Spółki obejmował zadania wyszczególnione w umowie;
 - 4) zlecenia przygotowania opracowania pn. *Plan działań promocyjnych marki Polska w kontekście UEFA EURO 2012 na lata 2010-2012*, za kwotę 61,0 tys. zł, mimo że dwójgu pracownikom działu promocji i marketingu oraz koordynatorowi ds. komunikacji i promocji przypisano opracowanie przedmiotowego *Planu*. Należy także podkreślić, że Spółka podejmowała od 2008 r. działania związane z opracowaniem ww. *Planu*, a w 2009 r. zleciła badanie wizerunku Polski i miast-gospodarzy EURO 2012 za kwotę 331,8 tys. zł oraz przeprowadzenie warsztatów celem opracowania założeń pn. *Promocja marki Polska w kontekście UEFA EURO 2012* za kwotę 56,1 tys. zł.
6. Spółka zleciła podmiotom zewnętrznym wykonanie zadań na łączną kwotę 1.971,1 tys. zł, którą NIK ocenia jako wydatki niegospodarne i niecelowe. Dotyczyło to:
- 1) zlecenia opracowania i wdrożenia systemu pn. *Project Portfolio Management* oraz przeprowadzenia szkoleń z jego obsługi, na łączną kwotę 1.428 tys. zł, mimo że w Spółce od 2008 r., kosztem ponad 70,0 tys. zł, wprowadzano narzędzia informatyczne wspomagające realizację zadań nałożonych na Spółkę (aplikację pn. *Stadia Online Portal* oraz *Master Plan*), zmodyfikowane w 2009 r. kosztem ponad 30,0 tys. zł;
 - 2) zlecenia opracowania projektu ustawy o ważnych wydarzeniach sportowych, na kwotę 212,0 tys. zł, mimo że Spółka nie została zobowiązana do opracowania projektów aktów normatywnych;
 - 3) zlecenia badań nastrojów społecznych (ogólnopolskich i regionalnych) na łączną kwotę 154,8 tys. zł oraz zlecenia badania wizerunkowego – wśród liderów opinii społecznej (37,0 tys. zł), mimo że Spółka otrzymuje informacje w przedmiotowym zakresie z monitoringu nastrojów i opinii społecznej, prowadzonego przez Uniwersytet Warszawski, zgodnie z porozumieniem z dnia 18 marca 2009 r.;

- 4) zlecenia sporządzenia opinii i ekspertyz prawnych na kwotę 109,3 tys. zł, przekazanych miastom gospodarzom EURO 2012, będącym odrębnymi podmiotami prawa;
- 5) wydatkowania kwoty 30,0 tys. zł na przeprowadzenie cyklu warsztatów dla średniej kadry menedżerskiej w hotelach, mimo że właściciele hoteli, zgodnie z ww. umowami o powierzenie przedsięwzięć EURO 2012, nie zostali zaliczeni do podmiotów bezpośrednio odpowiedzialnych za organizację EURO 2012, dla których Spółka może organizować i przygotowywać seminaria, szkolenia, spotkania i warsztaty.

7. Zarząd Spółki przyjął nieefektywną strukturę organizacyjną, w której na zatrudnionych 71 pracowników (według stanu na dzień 30 listopada 2009 r.) aż 30 zaliczanych było do kadry kierowniczej (tzw. grupa A, zgodnie z systemem *Zarządzania przez Cele - MBO*), tj. trzech członków Zarządu, trzech dyrektorów, dziewięciu koordynatorów krajowych, audytor wewnętrzny, 13 menedżerów i kontroler finansowy, co stanowiło ponad 40% ogółu zatrudnionych.

Średnio jeden zarządzający nadzorował pracę nieco ponad jednego pracownika niższego szczebla. W ocenie NIK, dla prawidłowej realizacji zadań powierzonych Spółce nie jest konieczna tak znaczna liczba osób zatrudnionych na stanowiskach kierowniczych.

8. Najwyższa Izba Kontroli nie wnosi zastrzeżeń do: terminowości przedkładania Ministrowi Sportu i Turystyki sprawozdań informujących o działalności Spółki i o postępie przygotowań przedsięwzięć EURO 2012; bieżącej współpracy z podmiotami zaangażowanymi w przygotowanie i wykonanie przedsięwzięć EURO 2012; zakresu prowadzonych działań informacyjnych; organizowania i harmonizacji działań poszczególnych koordynatorów krajowych oraz organizowania tłumaczeń.

Spółka podjęła działania w celu realizacji wniosków NIK, sformułowanych po kontroli w 2008 r., w wyniku czego: wdrożono zaktualizowany system raportowania i sprawozdawczości; Rada Nadzorcza potwierdziła zgodę na jednoczesne sprawowanie przez członka Zarządu funkcji Prezesa Zarządu Narodowego Centrum Sportu Sp. z o.o.; wprowadzono zasady okresowej oceny efektywności zarządzania Spółką; określono zasady korzystania przez Prezesa Zarządu z mieszkania

służbowego; przedłożono Ministrowi Sportu i Turystyki znowelizowany regulamin udzielania zamówień publicznych.

Narodowe Centrum Sportu Spółka z o.o. (NCS)

1. Podstawowym zadaniem Narodowego Centrum Sportu Spółki z o.o. jest przygotowanie i wykonanie przedsięwzięcia EURO 2012 w postaci budowy Stadionu Narodowego w Warszawie, w szczególności zastępcze wykonywanie zadań inwestora i zadań nadzoru inwestorskiego⁹.

2. Najwyższa Izba Kontroli oceniła pozytywnie realizację przez NCS zadań określonych w *Umowie o powierzeniu spółce celowej zadań*, zawartej w dniu 23 grudnia 2008 r.

NCS, celem zapewnienia realizacji inwestycji pn. *Budowa Stadionu Narodowego w Warszawie*, zawarł z wykonawcami 15 umów na kwotę ogółem 1.535.599 tys. zł, w tym dwie na roboty budowlane związane z realizacją inwestycji. Wybór wykonawców robót określonych w umowach nastąpił zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych¹⁰.

3. W dniu 27 lutego 2009 r. zawarto umowę z firmą Przedsiębiorstwo Robót Inżynierskich „POL - AQUA” S.A. na wykonanie robót fundamentowych oczepów na platformach, rozkucie głowic pali prefabrykowanych i wielkośrednicowych wraz z towarzyszącymi robotami ziemnymi oraz wbudowanie betonu pod stopy fundamentowe, o wartości brutto 6.710 tys. zł z terminem realizacji do dnia 30 kwietnia 2009 r.

4. W dniu 4 maja 2009 r. zawarto umowę z konsorcjum wykonawców w składzie: ALPINE Bau Deutschland AG, ALPINE Bau GmbH, ALPINE Construction Polska Sp. z o.o., HYDROBUDOWA Polska S.A., PBG S.A. na budowę wielofunkcyjnego Stadionu Narodowego w Warszawie wraz z infrastrukturą towarzyszącą (etap II) o wartości brutto 1.528.361 tys. zł z terminem realizacji do dnia 4 maja 2011 r.

⁹ Zgodnie z umową o powierzeniu spółce celowej zadań związanych z przygotowaniem i wykonaniem przedsięwzięcia Euro 2012, z dnia 23 grudnia 2008 r. (poprzednio obowiązywała w tym zakresie umowa z dnia 15 listopada 2007 r.)

¹⁰ Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655, ze zm.

5. Z ustaleń kontroli wynika, że wartość robót budowlano-montażowych, instalacyjnych i wyposażenia technicznego Stadionu Narodowego określona w umowie z dnia 4 maja 2009 r. na kwotę 1.810.487 tys. zł brutto jest o 19,5% niższa od wartości robót budowlanych określonych w kosztorysie inwestorskim (2.220.552 tys. zł brutto).

Stwierdzono, że od początku realizacji inwestycji (stan na dzień 30 września 2009 r.) wydatkowano 15,5% planowanych nakładów na budowę Stadionu Narodowego, tj. kwotę 297.173 tys. zł (brutto), w tym m.in.: 125.416 tys. zł - nakłady poniesione w związku z realizacją I etapu budowy, 6.710 tys. zł - wartość robót „międzyetapowych” oraz 109.384 tys. zł - wartość zrealizowanych faktur za roboty budowlane¹¹ dotyczące II etapu budowy Stadionu Narodowego. Z analizy postępu prac wykonanych w ramach zadań określonych w tych umowach wynika, że zaawansowanie robót budowlanych było zgodne z harmonogramami robót.

7. Z zatwierdzonej dokumentacji technicznej Stadionu Narodowego wynika, że w ramach obiektu będą m.in. pomieszczenia komercyjne. Podziemny parking po zakończeniu Mistrzostw będzie wykorzystany przy obsłudze codziennej działalności komercyjnej stadionu i będzie generował przychody. W trakcie kontroli NIK Spółka przedstawiła dwa biznesplany, dotyczące działalności Stadionu Narodowego po 2012 r., z których wynika, że działalność komercyjna może przynosić zyski, a wynik finansowy będzie zależał od efektywnego działania operatora Stadionu Narodowego¹². Przedstawiciele NCS brali udział w pracach „Zespołu Projektowego” powołanego przez Dyrektora Naczelnego Centralnego Ośrodka Sportu¹³ w dniu 21 września 2009 r., do którego zadań należy m. in. przygotowanie i przeprowadzenie procedury wyboru operatora Stadionu Narodowego.

¹¹ Wartość wykonanych robót budowlanych była określana w odniesieniu do rzeczowego ich zaawansowania (Protokół częściowego odbioru robót, podpisany przez uprawnionych przedstawicieli Wykonawcy i Zamawiającego) wg Załącznika Nr 14 do umowy o roboty budowlane z dnia 4 maja 2009 r. pn. „*Procentowe wartości poszczególnych rodzajów robót dla potrzeb obliczania stanu zaawansowania robót budowlanych*”.

¹² Do działań Operatora m.in. należy: opracowanie biznesplanu, programu i kalendarza imprez dla Stadionu, zawarcie umów, sprzedaż powierzchni użytkowych i reklamowych.

¹³ Pismo Ministerstwa Sportu i Turystyki z dnia 21 września 2009 r. znak DPK-104809/2009/JSz stanowiące: liderem projektu w zakresie wyłonienia Operatora Stadionu Narodowego jest Narodowe Centrum Sportu, do przeprowadzenia procesu wyboru Operatora upoważniony jest Centralny Ośrodek Sportu, nieruchomości znajdujące się w otoczeniu Stadionu Narodowego, w tym nieruchomość, na której prowadzona jest budowa Narodowego Stadionu, będące jednocześnie w trwałym zarządzie COS, do czasu przekształcenia COS w inną formę organizacyjno-prawną pozostaną w trwałym zarządzie COS.

Istotnym elementem procesu wyboru operatora było opracowanie przez Spółkę modelu biznesowego dla Stadionu Narodowego. Na podstawie dokumentu pn. „*Stadion Narodowy i najbliższe otoczenie (Hala Widowiskowo-Sportowa¹⁴). Podsumowanie aktualnej sytuacji i rekomendacje*”, Spółka wykonała biznesplany, w których oszacowano koszty stałe funkcjonowania Stadionu Narodowego oraz przychody z działalności operatora w zależności od stopnia realizacji w otoczeniu Stadionu Narodowego obiektów o charakterze komercyjnym. Z ww. dokumentu wynika, że przy maksymalnym wykorzystaniu wszystkich dziedzin eksploatacji Stadionu Narodowego (m.in.: prawa autorskie, powierzchnie reklamowe, transmisje, catering, sprzedaż biletów) możliwy do osiągnięcia w skali roku zysk oszacowany został na kwotę ca 26 mln zł.

8. W ocenie NIK nadal istnieje poważne ryzyko w realizacji zadania – przebudowa ul. Wybrzeże Szczecińskie – w przypadku niezawarcia porozumienia z Miastem st. Warszawa. Spółka w wyniku realizacji uwag i wniosków zawartych w wystąpieniu pokontrolnym NIK z dnia 29 stycznia 2009 r. podjęła działania w sprawie przebudowy ul. Wybrzeże Szczecińskie na odcinku od Mostu Poniatowskiego do wiaduktu kolejowego. W trakcie kontroli NIK Konsorcjum projektowe JSK przekazało Spółce dokumentację techniczną tego odcinka drogi. Spółka zainicjowała działania mające na celu zawarcie porozumienia z Urzędem m.st. Warszawy w sprawie wspólnego finansowania projektu i przebudowy ul. Wybrzeże Szczecińskie. Do czasu zakończenia kontroli przedmiotowe porozumienie nie zostało zawarte.

W II etapie budowy Stadionu Narodowego również mogą wystąpić zagrożenia związane z zastosowaniem w projekcie Stadionu Narodowego unikalnych/prototypowych rozwiązań konstrukcji składanego zadaszenia, koniecznością dostosowania obiektu do nowych wymagań, które eksperci UEFA mogą zgłosić w trakcie realizacji budowy Stadionu Narodowego (II etap) oraz nieterminową realizacją inwestycji infrastrukturalnych wykonywanych przez podmioty zewnętrzne, bądź przy ich udziale, w bezpośrednim sąsiedztwie Stadionu

¹⁴ Hala widowiskowo-sportowa, jest elementem składowym Centrum kongresowego, przewidywanego do realizacji na terenach Narodowego Centrum Sportu – (Decyzja nr 191/PRD/07 o warunkach zabudowy z dnia 26 kwietnia 2007 r.).

Narodowego (m.st. Warszawa, PKP PLK, GDDKiA – przeniesienie Dworca PKS, budowa Przystanku PKP Stadion, budowa ul. Sokolej i al. Tysiąclecia).

3.1.2. Ministerstwo Infrastruktury

1. NIK pozytywnie oceniła skontrolowaną działalność Ministra Infrastruktury, mimo stwierdzonych nieprawidłowości. Ministerstwo podejmowało inicjatywy legislacyjne w celu likwidacji barier w zakresie budownictwa i usprawnienia procesu inwestycyjnego oraz współpracowało w zakresie zapewnienia finansowania projektów infrastrukturalnych, co wpłynęło na zaawansowanie inwestycji transportowych. Uzgodniono 81 projektów, które znalazły się na zaktualizowanej liście projektów związanych z EURO 2012¹⁵.

2. W ocenie NIK działania Ministra Infrastruktury w zakresie koordynacji realizacji przedsięwzięć transportowych nie były wystarczająco efektywne, ponieważ jednostki podległe lub nadzorowane nie realizowały terminowo wszystkich zadań inwestycyjnych. W szczególności zagrożona jest realizacja zobowiązania złożonego UEFA przez b. Ministra Transportu i Budownictwa, dotycząca rozbudowy infrastruktury transportowej związanej z EURO 2012.

W konsekwencji stwierdzenia zagrożenia w tym zakresie Ministerstwo opracowało – co NIK oceniła pozytywnie - plany alternatywne na wypadek niezrealizowania zaplanowanych zadań w zakresie dróg ekspresowych (połączenia kolejowe, alternatywne dla dróg) i przygotowań w portach lotniczych (rozwiązania tymczasowe w trakcie trwania EURO 2012).

3. Z uwagi na zagrożenia realizacji inwestycji drogowych na trasie Poznań - Gdańsk i Warszawa – Wrocław, Ministerstwo w 2009 r. podjęło działania, których celem było ustalenie kolejowych połączeń alternatywnych do dróg, jako wariantu awaryjnego.

Konieczna jest w tym zakresie poprawa stanu technicznego linii i podniesienie prędkości do 120 km/h dla odcinków na liniach kolejowych: Włoszczowa Północ – Opole Główny i Poznań Główny – Tczew (kosztem 1.326,5 mln zł). Ustalono, że wymienione linie nie są ujęte w planach inwestycyjnych PKP PLK S.A. na lata 2007-

¹⁵ Dotyczy to 26 projektów drogowych, o szacowanej wartości 51.133 mln zł, 19 kolejowych, o szacowanej wartości 14.983 mln zł, 18 projektów miejskich, o szacowanej wartości 7.708 mln zł, dziewięciu projektów lotniskowych, o szacowanej wartości 3.738 mln zł, ośmiu dworców kolejowych, o szacowanej wartości 4.004 mln zł, 1 w zakresie zakupu taboru kolejowego, o szacowanej wartości 1.354 mln zł.

2015 i nie mają zabezpieczonego ich sfinansowania ze środków unijnych i własnych spółki, w związku z czym niezbędne jest finansowanie z budżetu państwa.

4. Ministerstwo Infrastruktury oraz PKP S.A. przygotowały wykaz 32 dworców kolejowych¹⁶, które zostały objęte planem przebudowy finansowanym ze środków własnych PKP S.A. oraz środków budżetu państwa.

Wykaz ten obejmował dworce znajdujące się w ciągach linii kolejowych tworzących dojazd do miast-gospodarzy EURO 2012. Mimo przyjęcia w 2008 r. z inicjatywy Ministra Infrastruktury ustawy z dnia 24 października 2008 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym, z uwagi na stosunkowo późny termin jej wejścia w życie, w budżecie państwa na 2009 r. nie zostały zabezpieczone środki finansowe na finansowanie dworców kolejowych i możliwe będzie ich finansowanie z tego źródła dopiero od roku 2010.

5. W zakresie budowy dróg w okresie objętym kontrolą obowiązywał *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008–2012*, przyjęty przez Radę Ministrów uchwałą nr 163/2007 z dnia 25 września 2007 r. W związku z ograniczonymi nakładami na realizację *Programu GDDKiA* opracowała projekty aktualizacji Programu i wniosowała m.in. o urealnienie harmonogramów realizacji zadań i zweryfikowania prognozowanych wartości kosztorysowych, jednak do końca 2009 r. Program nie został zaktualizowany.

3.1.3. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego

1. NIK oceniła pozytywnie skontrolowaną działalność Ministra Rozwoju Regionalnego.

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego w dokumencie pn. *Kierunki działań wykorzystania funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności w celu sprawnej realizacji EURO 2012*, a od dnia 8 października 2009 r. w dokumencie pn. *Działania MRR związane z przygotowaniem i organizacją Turnieju EURO 2012* określiło

¹⁶ Zadania te posiadają zaakceptowane przez Zarząd PKP S.A. programy inwestycji, zawierające wymagane informacje, zgodnie z zapisem § 7 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 3 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa (Dz. U. Nr 120, poz. 831).

najważniejsze zasady i obszary wykorzystania środków UE w przygotowaniach do organizacji EURO 2012.

Do wykonania ww. działań w Ministerstwie wyznaczono Departament Przygotowania Projektów Indywidualnych, jako *jednostkę koordynującą przygotowanie i realizację projektów związanych z EURO 2012*, który realizował zadania w zakresie projektów EURO 2012, polegające m.in. na: dokonywaniu aktualizacji projektów EURO 2012, opracowywaniu raportu na temat stanu przygotowania ww. projektów w ramach krajowych programów operacyjnych, monitorowaniu przygotowania oraz zapewnieniu wsparcia w ramach inicjatywy JASPERS.

2. W październiku 2009 r. Ministerstwo ograniczyło listę projektów ze 197 do 49 (w tym 34 realizowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, sześć w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka i dziewięć w ramach regionalnych programów operacyjnych).

Na koniec III kwartału 2009 r. na liście znajdowało się 48 projektów (w tym: sześć projektów w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka, 34 projekty w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz osiem projektów w ramach RPO¹⁷). Spośród 48 projektów EURO 2012 na koniec III kwartału 2009 r. podpisano pre-umowy z beneficjentami dla 42. Dla dziewięciu złożone zostały wnioski o dofinansowanie, a dla 39 projektów nie upłynął wówczas termin na złożenie wniosku. Do dnia 30 listopada 2009 r. podpisanych zostało sześć umów o dofinansowanie, a dla pięciu projektów beneficjenci złożyli wnioski o płatność. Po ich zweryfikowaniu beneficjentom zrefundowano wydatki w łącznej kwocie 23,7 mln zł.

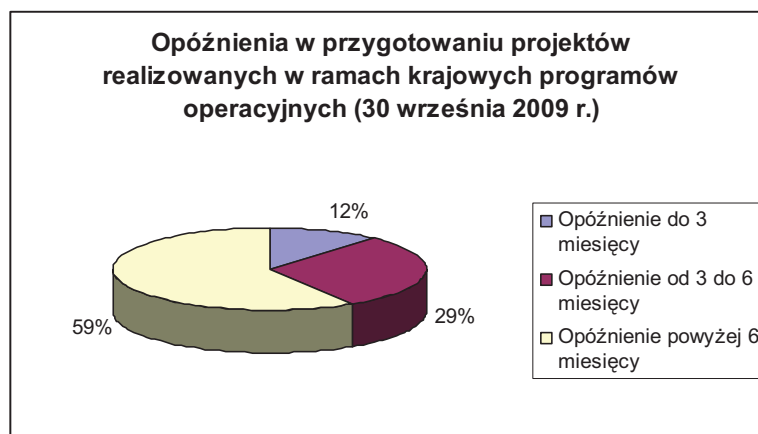
3. Według danych na 30 września 2009 r. przygotowanie 17 z 40 projektów przewidywanych do realizacji w ramach krajowych programów operacyjnych było opóźnione (wszystkie 17 w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko), w tym 2 projekty¹⁸ miały opóźnienia do 3 miesięcy, 5 projektów¹⁹

¹⁷ Na wniosek beneficjenta z listy projektów indywidualnych usunięto projekt „Budowa obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od Ronda Wiatraczna do połączenia z węzłem Żaba”.

¹⁸ Projekt nr 7.1-38 „Przebudowa kompleksu dworcowego Gdynia Główna”, projekt nr 7.3-10.1 „Modernizacja bocznic kolejowej ze stacji kolejowej Modlin do Portu Lotniczego w Modlinie oraz budowa stacji/przystanku kolejowego na terenie Portu Lotniczego w Modlinie”.

miało opóźnienia od 3 do 6 miesięcy, 10 projektów²⁰ miało opóźnienia powyżej sześciu miesięcy względem terminów rozpoczęcia rzeczowej realizacji projektów określonych w pre-umowach z beneficjentem.

Opóźnienia w przygotowaniu i realizacji przez beneficjentów projektów EURO 2012 współfinansowanych z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej dotyczyły w szczególności rozbudowy i modernizacji infrastruktury lotnisk i dojazdów do nich (m.in. w Warszawie, Modlinie, Gdańsku, Krakowie), tj. inwestycji szczególnie istotnych dla zapewnienia sprawnego przebiegu EURO 2012.



W przypadku regionalnych programów operacyjnych (dane na koniec października 2009 r.) opóźnienia dotyczyły trzech spośród ośmiu projektów EURO 2012²¹ (37,5%).

¹⁹ Projekt nr 6.3-12 „Port lotniczy Wrocław - rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej”, projekt nr 6.3-23 „Port lotniczy Wrocław - dodatkowe obiekty infrastruktury”, projekt nr 7.1-20.1 „Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice”, projekt nr 7.3-17 „Odnowa infrastruktury transportu publicznego w związku z organizacją EURO 2012 w Poznaniu”, projekt nr 11.2-4 „Budowa Europejskiego Centrum Solidarności w Gdańsku (ECS)”.

²⁰ Projekt nr 6.3-2 „Port Lotniczy w Gdańsku - budowa drugiego terminalu pasażerskiego wraz z infrastrukturą oraz rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej”, projekt nr 6.3-4 „Port lotniczy w Katowicach - rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej”, projekt nr 6.3-6 „Port lotniczy w Krakowie - rozbudowa istniejącego terminalu pasażerskiego”, projekt nr 6.3-7 „Port lotniczy w Krakowie - rozbudowa istniejącej infrastruktury lotniskowej”, projekt nr 6.3-10 „Port Lotniczy Warszawa - modernizacja infrastruktury lotniskowej”, projekt nr 6.3-15 „Port lotniczy w Krakowie - rozbudowa istniejącej infrastruktury lotniskowej - etap II”, projekt nr 6.3-16 „Port lotniczy Warszawa - Modernizacja systemów technicznych lotniska”, projekt nr 6.3-18 „Port lotniczy Warszawa - stworzenie systemu paliwowego "Hydrant”, projekt nr 6.3-25 „Port lotniczy Gdańsk - modernizacja infrastruktury lotniskowej po stronie airside-kontynuacja”, projekt nr 7.3-14 „Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą”.

²¹ Projekt województwa małopolskiego pn. „Budowa wewnętrznego układu komunikacyjnego Portu Lotniczego w Krakowie”, projekt województwa mazowieckiego pn. „Uruchomienie lotniska komunikacyjnego poprzez modernizację istniejącej infrastruktury oraz budowę nowej związanej z obsługą samolotów i pasażerów na terenie byłego lotniska wojskowego w Modlinie (Nowy Dwór Mazowiecki)”, projekt województwa wielkopolskiego pn. „Przedłużenie trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (PST) do Dworca Zachodniego w Poznaniu”.

Przyczynami opóźnień projektów (programów krajowych i regionalnych) były m.in.: przedłużające się postępowania w sprawie wydania decyzji o warunkach zabudowy oraz oceny oddziaływania na środowisko, konieczność wprowadzenia zmian do studium wykonalności, oczekiwanie na decyzję banków w sprawie uzyskania promesy na dofinansowanie projektu, przedłużająca się procedura przetargowa oraz korekty planów inwestycyjnych i finansowych projektu.

4. Informacje na temat stanu przygotowania projektów indywidualnych realizowanych w krajowych programach operacyjnych, w tym projektów EURO 2012 za I i II kwartał 2009 r., zostały przekazane do Instytucji Koordynującej Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia z opóźnieniami od 11 do 21 dni.

Przyczyną ww. opóźnień była m.in. konieczność poddawania projektu informacji dodatkowym konsultacjom ze wszystkimi Instytucjami Zarządzającymi przed przekazaniem ministrowi do podpisu w celu wyeliminowania błędów i zapewnienia spójnego podejścia do problemów, czego nie przewidziano, ustalając termin przedłożenia informacji.

3.1.4. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji

1. NIK pozytywnie oceniła skontrolowaną działalność Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, mimo stwierdzonych nieprawidłowości.

W Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji w czerwcu 2009 r. została opracowana wstępna wersja *Zintegrowanej Koncepcji Bezpieczeństwa UEFA EURO 2012™*, mimo że dopiero w marcu 2009 r. do Ministerstwa został przekazany dokument UEFA pn. *Wymogi UEFA dotyczące zintegrowanej koncepcji bezpieczeństwa*, w którym zrewidowano określone wcześniej wymogi związane z przygotowaniem do zapewnienia bezpieczeństwa EURO 2012.

Strona rządowa oraz PZPN zostały zobligowane do przedstawienia wspólnej, zintegrowanej koncepcji bezpieczeństwa, obejmującej swym zakresem zarówno

problematykę zapewnienia porządku publicznego podczas EURO 2012, jak również kwestię zabezpieczenia miejsc oficjalnych²².

Wspólnie z UEFA ustalono, że Ministerstwo przejmie kontrolę nad dalszymi pracami nad *Koncepcją* (w tym przede wszystkim w zakresie zadań realizowanych w obszarze bezpieczeństwa przez Spółkę PL.2012).

2. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji opracowało projekt nowej ustawy o bezpieczeństwie imprez masowych. Rozwiązania zawarte w ustawie z dnia 20 marca 2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych²³ regulują m.in. kwestie związane z bezpieczeństwem podczas meczów piłki nożnej.

Stwierdzono, że niektóre regulacje ustawy w zakresie obowiązków kibiców mogą znacząco utrudnić sprawną organizację EURO 2012²⁴ i wymagają ponownej analizy we współpracy z UEFA. Ponadto regulacje przygotowanego w 2009 r. projektu rozporządzenia wykonawczego na podstawie art. 11 ust. 9 ww. ustawy dotyczącego m.in. sposobu utrwalania przebiegu imprezy masowej, powodowały konieczność posiadania na polskich stadionach dużo większej niż na stadionach europejskich liczby kamer o wysokiej rozdzielczości oraz serwerów do przechowywania danych. Takie rozwiązanie mogło wpłynąć na wzrost kosztów inwestycyjnych oraz kosztów osobowych do obsługi tego sprzętu w przyszłości.

3. Kontrola NIK wykazała, że nie zapewniono środków finansowych na realizację ośmiu spośród dwunastu przedsięwzięć EURO 2012 z zakresu rozbudowy infrastruktury bezpieczeństwa zakładanych do realizacji ze środków budżetowych, które zostały zgłoszone przez MSWiA w 2008 r., w tym odstąpiono od realizacji siedmiu przedsięwzięć. W konsekwencji powyższego w czwartym kwartale 2009 r. w trakcie prac nad projektem rozporządzenia wnioskowano do Ministra Sportu

²² Zgodnie z definicją umowy „miejsca oficjalne” (oficjalne obiekty) to „wszystkie stadiony, ośrodki treningowe, międzynarodowe centra nadawcze, centrum prasowe, obiekt, w którym odbywa się losowanie kwalifikacyjne, obiekt, w którym odbywa się losowanie do finału EURO 2012, strefy kibiców oraz miejsce Imprez w ramach EURO 2012 wraz z najbliższym otoczeniem oraz wszelkimi sąsiadującymi obszarami znajdującymi się pod kontrolą właścicieli danego obiektu, w tym centra prasowe, strefy VIP, miejsca przeznaczone dla specjalnych gości oraz wszelkie inne miejsca wymagane w celu zachowania zgodności z zasadą braku zobowiązań”.

²³ Dz. U. Nr 62, poz. 504., ustawa weszła w życie 1 sierpnia 2009 r.

²⁴ W analizie prawnej dokonanej przez Spółkę PL.2012, przedstawionej Ministerstwu Sportu i Turystyki wskazano na kwestie, które mogą utrudnić sprawną organizację wpuszczania kibiców na mecz, tj. m.in.: obowiązek osobistego nabycia biletu na mecz, posiadania biletu imiennego, obowiązek indywidualnej kontroli każdej osoby wchodzącej na stadion.

i Turystyki o wykreślenie przedsięwzięć z wykazu. W nowym rozporządzeniu ujęto sześć przedsięwzięć z zakresu bezpieczeństwa, w tym trzy nowe²⁵.

Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji wystąpił o dodatkowe środki z budżetu państwa na 2010 r. z rezerwy celowej w kwocie 105,2 mln zł na zadania związane z poprawą stanu bezpieczeństwa EURO 2012. Środki te jednak nie zostały ujęte w projekcie budżetu państwa na 2010 r.

W związku z nieuzyskaniem dodatkowych środków z budżetu państwa na 2010 r., zadania będą realizowane wyłącznie w ramach budżetu MSWiA - wykorzystane będą środki finansowe zabezpieczone w ramach programu modernizacji²⁶ służb podległych i nadzorowanych przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji.

4. Na realizację projektów związanych z bezpieczeństwem EURO 2012, finansowanych z budżetu państwa (część 42 Sprawy wewnętrzne) w 2009 r. przeznaczono kwotę 5.552 tys. zł, w tym Policja przeznaczyła 680 tys. zł na szkolenia oraz działalność informacyjną i medialną, a Państwowa Straż Pożarna - 4.872 tys. zł na zakup sprzętu, budowę i modernizację obiektów oraz szkolenia. Na lata 2011-2012 zaplanowano wprowadzenie do budżetu państwa środków w kwocie ok. 407 mln zł (w tym z rezerwy celowej) na potrzeby w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa EURO 2012 dotyczące: działań zabezpieczających i ochronnych (planowane do poniesienia w 2012 r. – 300 tys. zł), logistyki (planowane na 2011 r. - 5.004,4 tys. zł, a w 2012 r. – 113.915,7 tys. zł), sprzętu (w 2011 - 138.435 tys. zł, w 2012 - 60.300), obiektów (planowane na 2011 - 58.560, 2012 r. - 22.300), szkoleń (2011 – 375 tys. zł, 2012 r. 5.300 tys. zł). Ogółem na 2011 r. zaplanowano 202.374,4 tys. zł, a na 2012 - 204.469,7 tys. zł.

5. NIK wskazuje na zagrożenie terminowości, związane z realizacją etapu przygotowawczego w przypadku pięciu przedsięwzięć oraz zagrożenie niezapewnienia środków finansowych z budżetu państwa dla wszystkich realizowanych zadań w zakresie bezpieczeństwa.

²⁵ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. z 2010 r. Nr 8, poz. 52).

²⁶ Ustawa z dnia 2 lipca 2009 r. o zmianie ustawy o ustanowieniu „Programu modernizacji Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Biura Ochrony Rządu w latach 2007-2009” na lata 2010-2011 (Dz. U. Nr 144, poz. 1174).

3.1.5. Miasta-gospodarze EURO 2012 oraz samorządowe spółki celowe

1. NIK oceniła pozytywnie działania miast-gospodarzy EURO 2012 oraz samorządowych spółek celowych w Poznaniu i Wrocławiu, mimo stwierdzonych nieprawidłowości. Działalność samorządowej spółki celowej w Gdańsku oceniona została pozytywnie.

2. Miasta-gospodarze EURO 2012 podejmowały działania związane z realizacją zobowiązań wobec UEFA wynikających z udzielonych gwarancji oraz umów w sprawie Turnieju Finałowego Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej. Miasta-gospodarze EURO 2012 opracowały, zgodnie z zobowiązaniami wobec UEFA, koncepcje transportu publicznego na potrzeby EURO 2012.

3. W zakresie przygotowywania stadionów miasta-gospodarze EURO 2012 realizowały zobowiązania poprzez zabezpieczenie finansowania zwiększonych kosztów budowy stadionów oraz sprawowanie nadzoru właścicielskiego.

Stwierdzono zwłokę w zakresie wyboru operatorów stadionów²⁷. Szczególne ryzyko wynika z opóźnień w wyborze operatora zewnętrznego dla stadionów w Poznaniu i Gdańsku i może skutkować koniecznością poniesienia dodatkowych kosztów.

3. Z powodu niezapewnienia wystarczających środków finansowych oraz przedłużenia terminu wykonania prac przygotowawczych zmieniono terminy realizacji przedsięwzięć komunikacyjnych związanych z organizacją EURO 2012.

Zmieniono terminy zakończenia realizacji 32% przedsięwzięć transportowych na termin późniejszy niż czerwiec 2012 r. Spośród pozostałych 32 inwestycji 15 (47%) planowane jest do oddania do użytku w 2012 r. Zdaniem NIK przesunięcie terminu realizacji dużej części inwestycji komunikacyjnych EURO 2012 na termin późniejszy niż czerwiec 2012 stwarza zagrożenie w zapewnieniu sprawnej komunikacji w trakcie EURO 2012 i powoduje konieczność zaktualizowania przez miasta-gospodarzy EURO 2012 koncepcji transportowych.

²⁷ Według UEFA przyszły operator stadionów powinien zostać wybrany najpóźniej 12 miesięcy przed zakończeniem budowy.

4. NIK pozytywnie oceniła działania miast-gospodarzy EURO 2012 w pozostałych obszarach przygotowań do EURO 2012. Prace te przebiegają zgodnie z zakresem określonym w umowach miasta gospodarza EURO 2012 z UEFA. Miasta-gospodarze EURO 2012 podejmowały działania w celu poprawienia stanu zakontraktowania pokoi na EURO 2012. Działania te polegały na przygotowaniu listy obiektów alternatywnego zakwaterowania kibiców w mieście oraz poza jego granicami (w odległości do 150 km od stadionu)²⁸, podejmowaniu inicjatyw w zakresie opracowania strategii pozyskiwania inwestorów, przeznaczaniu gruntów pod budowę hoteli, zwolnienia inwestorów z podatku od nieruchomości.
5. Miasta-gospodarze EURO 2012 współpracowały ze Spółką PL.2012 przy opracowywaniu strategii promocji Polski oraz *Zintegrowanej Koncepcji Bezpieczeństwa* (m.in.: ustalono listy szpitali referencyjnych dla wszystkich lokalizacji i grup uczestników EURO 2012).
6. Biuro Inwestycji Euro Gdańsk 2012 Spółka z o.o. realizowała powierzone zadania związane z przygotowaniem i wykonaniem stadionu (Arena Bałtycka w Gdańsku) zgodnie z przyjętym zakresem i harmonogramem. W ocenie NIK, prawidłowa realizacja dalszych zadań wymaga ustalenia kosztów budowy stadionu oraz ostatecznego uzgodnienia terminu jego oddania do użytku.
7. Euro Poznań 2012 Spółka z o.o. realizowała powierzone zadania związane z rozbudową i modernizacją Stadionu Miejskiego w Poznaniu zgodnie z przyjętym zakresem i harmonogramem. W wyniku kontroli zwrócono uwagę na konieczność prawidłowego prowadzenia dziennika budowy, zgodnie z przepisami prawa budowlanego.
8. Wrocław 2012 Spółka z o.o. realizowała powierzone zadania związane z budową stadionu we Wrocławiu oraz wyborem operatora stadionu. Stwierdzono, że realizacja prac projektowych i postęp prac na budowie nie był zgodny z przyjętym harmonogramem. Opóźnienia w realizacji umowy wyniosły 90 dni. Spółka skierowała w tej sprawie do wykonawcy siedem wystąpień.

²⁸ Opracowana przez Urząd Miasta Wrocławia baza obejmuje 10,1 tys. miejsc w domach studenckich oraz 9,8 tys. w kempingach we Wrocławiu i okolicach, sporządzona przez Urząd Miasta w Gdańsku lista obejmuje ok. 5,8 tys. obiektów.

Skutkiem stwierdzonych opóźnień zrezygnowano z dotychczasowego wykonawcy i wyłoniono następnego. W ocenie NIK, prawidłowa realizacja dalszych zadań wymaga rozliczenia finansowego poprzedniego wykonawcy oraz wzmożonego nadzoru inwestorskiego nad budową stadionu.

3.2. Zaawansowanie przygotowań w poszczególnych obszarach

1. W trakcie kontroli zbadano 127 zadań inwestycyjnych, dotyczących przygotowania do organizacji EURO 2012, wśród których było 36 zadań zawartych w rozporządzeniu w sprawie przedsięwzięć EURO 2012²⁹, tj. 27%), w tym: inwestycje stadionowe (cztery), drogi ekspresowe i autostrady (39), sieci i dworce kolejowe (24, w tym osiem przedsięwzięć euro 2012 - dworce), zadania inwestycyjne w transporcie lotniczym (13, w tym 10 przedsięwzięć EURO 2012) oraz infrastruktura komunikacyjna w miastach-gospodarzach EURO 2012 (47, w tym 21 przedsięwzięć EURO 2012). Szczegółowe dane dotyczące ww. zadań inwestycyjnych, obejmujące: nazwę zadania, wskazanie dokumentu, z którego zadanie to wynika, zakres, sposób i termin realizacji zadania oraz stan zaawansowania do czasu zakończenia kontroli NIK, zawiera załącznik nr 5.

2. Ustalono, że spośród zbadanych 127 zadań inwestycyjnych 36 zadań (28%), w tym trzy zadania z ww. wykazu przedsięwzięć EURO 2012, nie zostanie zakończonych (w całości lub w części) przez rozpoczęciem EURO 2012, ze względu na przesunięcie w 2009 r. terminu ich zakończenia na okres po rozpoczęciu EURO 2012³⁰. Dotyczy to przede wszystkim dróg ekspresowych oraz inwestycji komunikacyjnych w miastach.

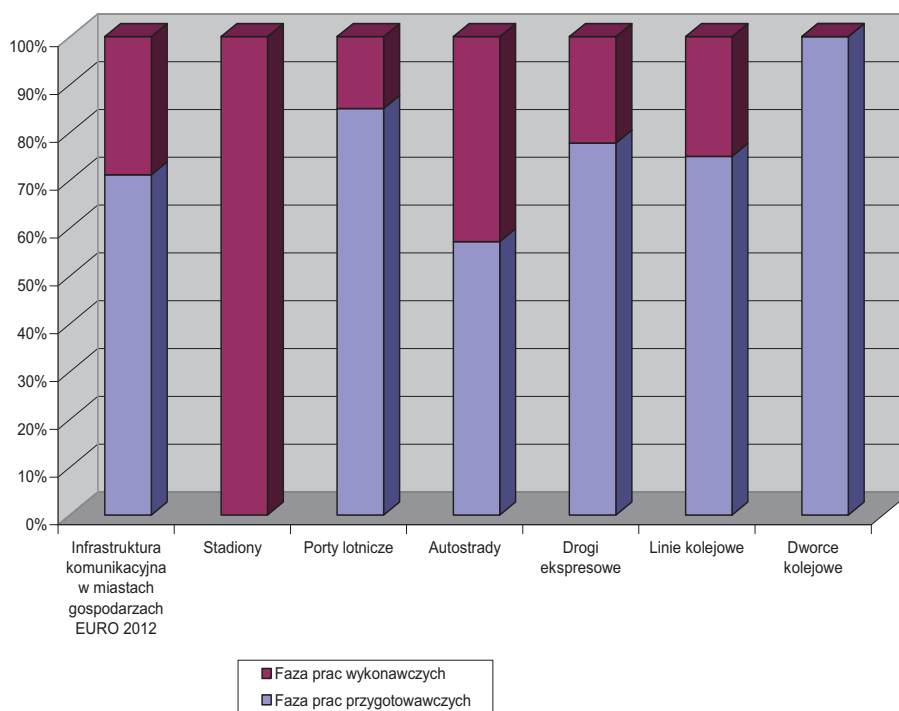
Spośród pozostałych 91 zadań inwestycyjnych (planowanych do zakończenia przed rozpoczęciem EURO 2012), w przypadku 40 zadań (44%), w tym 20 zadań z ww. wykazu przedsięwzięć Euro 2012, przyjęto termin zakończenia na okres styczeń-maj 2012 r., co – nawet przy niewielkich opóźnieniach – może spowodować nieprzygotowanie ich na EURO 2012.

²⁹ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. z 2010 r. Nr 8, poz. 52).

³⁰ W załączniku nr 5 pn. *Wykaz zadań inwestycyjnych w zakresie infrastruktury związanej z przygotowaniem do organizacji EURO 2012*, inwestycje te oznaczone są kolorem czerwonym.

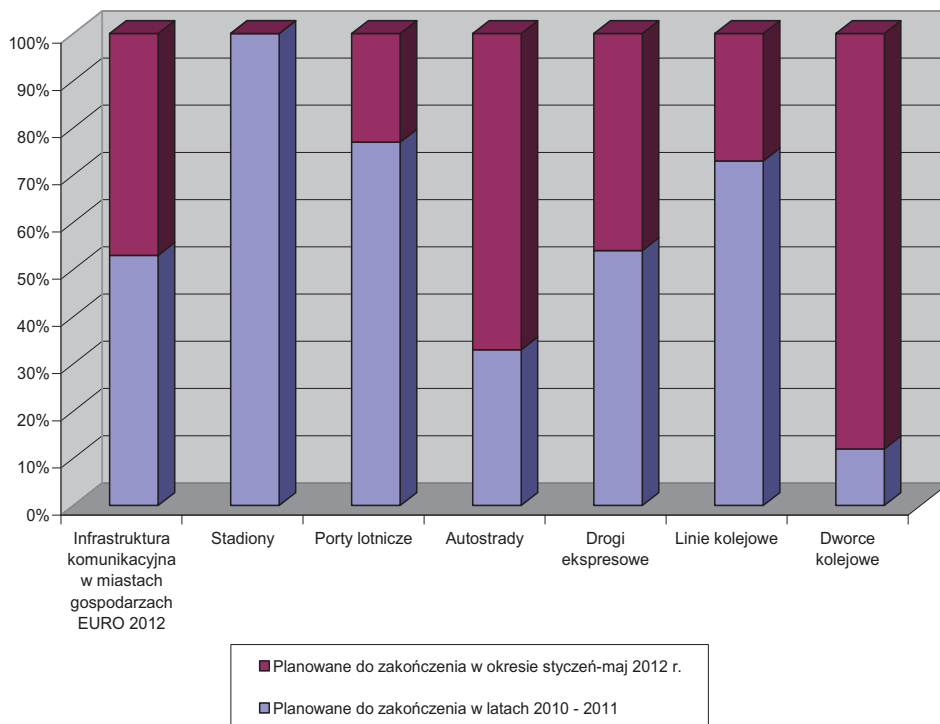
Spośród ww. 91 skontrolowanych zadań, 61 zadań (67%) było w trakcie kontroli NIK w różnych fazach prac przygotowawczych, a tylko 23 zadania (25%) w fazie bezpośredniego wykonania (siedem zadań zakończono).

Udział skontrolowanych zadań inwestycyjnych w poszczególnych grupach przedsięwzięć związanych z przygotowaniem do organizacji EURO 2012, przewidzianych do zakończenia przed rozpoczęciem Mistrzostw, w fazie prac przygotowawczych i wykonawczych³¹ (w %) – przedstawia poniższy wykres.



Udział skontrolowanych zadań inwestycyjnych w poszczególnych grupach przedsięwzięć związanych z przygotowaniem do organizacji EURO 2012, przewidzianych do zakończenia przed rozpoczęciem Mistrzostw, w tym w okresie styczeń-maj 2012 r. (w %) – przedstawia poniższy wykres.

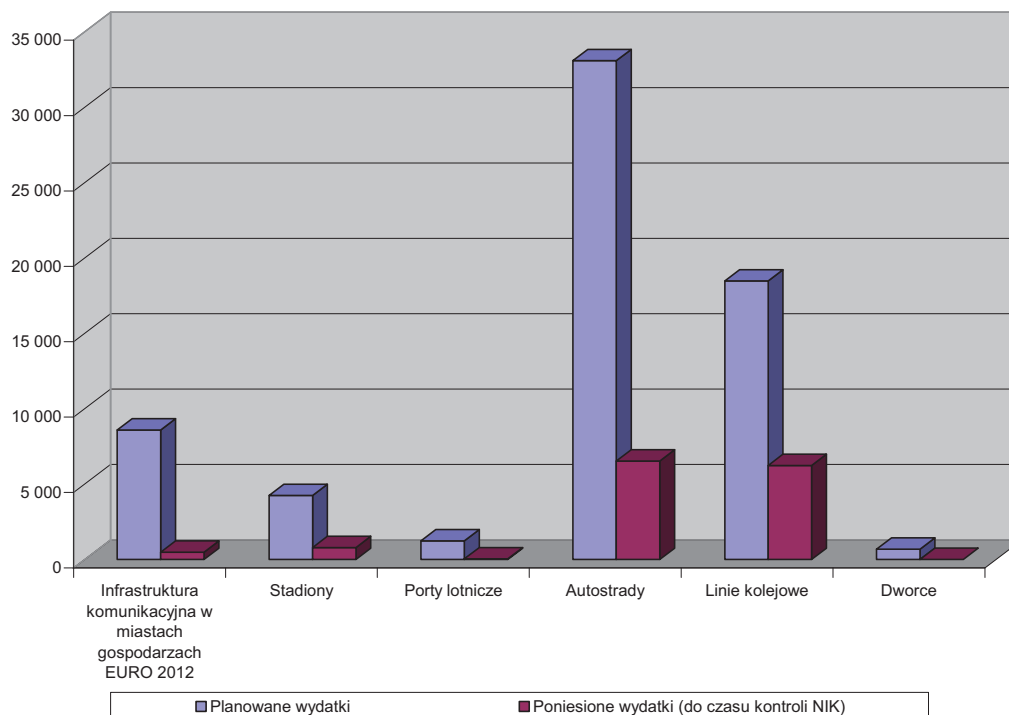
³¹ Przyjęto, że etap wykonawczy rozpoczyna się po podpisaniu umowy z wykonawcą robót budowlanych i przekazaniu placu budowy.



3. Szacowana wartość planowanych kosztów realizacji skontrolowanych zadań inwestycyjnych wyniosła 66.307 mln zł, w tym do końca września 2009 r. poniesiono wydatki w kwocie około 14.087 mln zł (tj. 21%), w tym:

- 1) budowa lub rozbudowa stadionów – szacowane koszty 4.245 mln zł (wydatkowano 19% środków przewidzianych na te zadania),
- 2) budowa autostrad – 33.084 mln zł (20%),
- 3) przedsięwzięcia komunikacyjne w miastach-gospodarzach EURO 2012 – 8.593 mln zł (6%),
- 4) zadania inwestycyjne portów lotniczych - 1.233 mln zł (4%),
- 5) modernizacja linii kolejowych – 18.475 mln zł (34%),
- 6) modernizacja dworców - 677 mln zł (1%).

Udział planowanych i poniesionych wydatków (do czasu zakończenia kontroli) na realizację skontrolowanych zadań inwestycyjnych w poszczególnych grupach przedsięwzięć związanych z przygotowaniem do organizacji EURO 2012 – przedstawia poniższy wykres.



3.2.1. Budowa lub modernizacja stadionów

1. Zobowiązania i gwarancje Polski wobec UEFA dotyczą: zabezpieczenia finansowego stadionów w miastach-gospodarzach EURO 2012 (gwarancja nr 6, złożona przez prezydentów miast-gospodarzy EURO 2012, Prezesa Rady Ministrów oraz Ministra Sportu i Turystyki), uzyskania niezbędnych zezwoleń i decyzji związanych z budową stadionów (gwarancja nr 15, złożona przez prezydentów miast-gospodarzy EURO 2012). Zaawansowanie budowy lub modernizacji stadionów (według ustaleń kontroli NIK) przedstawia poniższa tabela.

| Nazwa Stadionu | Liczba miejsc (pojemność brutto) | Termin oddania do użytku | Źródła finansowania (mln zł) | | Zaawansowanie finansowania (stan na 30.09.2009 r.) |
|---|----------------------------------|--------------------------|------------------------------|--------------------|--|
| | | | Budżet państwa | Środki samorządowe | |
| 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Stadion <i>Arena Bałtycka</i> w Gdańsku | 41.414 | grudzień 2010 | 144 | 720 | 23,5% |
| Stadion Miejski w Poznaniu | 45.594 | czerwiec 2010 | 110 | 503 | 27,3% |
| Stadion Narodowy w Warszawie | 55.012 | czerwiec 2011 | 1.915 | - | 15,5% |
| Stadion we Wrocławiu | 43.083 | czerwiec 2011 | 110 | 743 | 10,2% |
| Razem | - | - | 2.279 | 1.966 | - |

Budowa Stadionu Narodowego w Warszawie

1 W zakresie finansowania z budżetu państwa budowy Stadionu Narodowego w Warszawie, w wyniku rozstrzygnięcia przetargu na wybór wykonawcy II etapu budowy, wzrosły całościowe nakłady na inwestycję określone w programie wieloletnim o 695 mln zł (o 57%, z kwoty 1.220 mln na kwotę 1.915 mln zł).

W 2009 r. Spółka Narodowe Centrum Sportu m.in. zawarła dwie umowy o roboty budowlane związane z realizacją inwestycji Stadionu Narodowego: w dniu 27 lutego 2009 r. z Przedsiębiorstwem Robót Inżynieryjnych „POL - AQUA” S.A.³² na wykonanie dodatkowych robót fundamentowych (wartość brutto 6,7 mln zł, termin realizacji do dnia 30 kwietnia 2009 r.) i 4 maja 2009 r. z konsorcjum wykonawców w składzie: ALPINE Bau Deutschland AG, ALPINE Bau GmbH, ALPINE Construction Polska Sp. z o.o., HYDROBUDOWA Polska S.A., PBG S.A.³³ na budowę wielofunkcyjnego Stadionu Narodowego w Warszawie wraz z infrastrukturą towarzyszącą (etap II) o wartości brutto 1.528,4 mln zł z terminem realizacji do dnia 4 maja 2011 r. (planowany termin oddania do użytku – czerwiec 2011 r.).

2. W efekcie zawarcia umowy z Konsorcjum (wykonawcą II etapu budowy) ustalone i urealnione zostały całościowe planowane nakłady na inwestycję w kwocie 1.914,6 mln zł brutto³⁴, przez co o 57% zwiększyły się planowane nakłady na budowę stadionu określone w wieloletnim programie „Przygotowanie i wykonanie przedsięwzięć EURO 2012” na kwotę 1.220 mln zł. Kwota nakładów jednak była niższa od zawartej w kosztorysie inwestorskim (koszty robót budowlanych przy budowie Stadionu według kosztorysu inwestorskiego miały wynosić ogółem 2.220,5 mln zł brutto, natomiast według trzech umów zawartych z wykonawcami koszty miały wynosić 1.810,5 mln zł brutto, tj. 81,5% kosztów budowy Stadionu Narodowego w stosunku do kosztorysu inwestorskiego).

3. Zaawansowanie robót budowlanych II etapu budowy Stadionu Narodowego na dzień 30 września 2009 r. było zgodne z przyjętym harmonogramem. W trakcie realizacji II etapu budowy do dnia 30 września 2009 r. wykonano ca 25% konstrukcji

³² Po postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego w trybie z wolnej ręki.

³³ Zwanym dalej „Konsorcjum”.

³⁴ W ramach tej kwoty przewidziane są nakłady na: roboty budowlane - 1.810.487,1 tys. zł; dokumentację techniczną i nadzory autorskie - 60.402,6 tys. zł; ekspertyzy i opinie - 6.210 tys. zł oraz rezerwa (2%) - 37.531,8 tys. zł.

żelbetowych niecki Stadionu, oraz rozpoczęto: produkcje konstrukcji stalowych, roboty instalacji elektrycznych, roboty instalacji sanitarnych, wykonano przyłącze wodociągowe.



Stan zaawansowania budowy Stadionu Narodowego w 2008 r. (grudzień) oraz 2009 r. (wrzesień).

5. NIK wskazuje na szczególne zagrożenie, związane z koniecznością dostosowania w rejonie Stadionu Narodowego innych inwestycji infrastrukturalnych m.in.: modernizacji linii tramwajowej w okolicach Stadionu, przebudowy ul. Wybrzeże Szczecińskie (realizowane przez Miasto Stołeczne Warszawa), modernizacji przystanku kolejowego Warszawa Stadion (PKP PLK SA) i dworca Warszawa Stadion (PKP S.A.). Modernizacja przystanku kolejowego, realizowana w ramach modernizacji linii Średnicowej Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia, została przesunięta w czasie (termin zakończenia planowany jest na 2012 r.), na etapie przygotowawczym jest inwestycja PKP S.A. pn. „Przebudowa dworca kolejowego Warszawa Stadion” (przebudowa tego dworca nie została ujęta w Master Planie Spółki PL.2012).

W ramach realizacji projektu przebudowy ul. Wybrzeże Szczecińskie na odcinku od Mostu Poniatowskiego do wiaduktu kolejowego Spółka podjęła działania w celu zawarcia porozumienia z Urzędem Miasta Stołecznego Warszawy w sprawie wspólnego finansowania kosztu projektu i przebudowy ulicy Wybrzeże Szczecińskie przez NCS i m.st. Warszawa po 50%.

6. NIK pozytywnie oceniła działania NCS mające na celu wybór operatora Stadionu Narodowego w Warszawie.

Budowa Stadionu Arena Bałtycka w Gdańsku

1. W okresie od 1 października 2008 r. do 30 listopada 2009 r. Biuro Inwestycji Euro Gdańsk 2012 Sp. z o.o. (Spółka), po udzieleniu zamówienia w trybie przetargu

ograniczonego, zawarła m.in. dwie umowy na roboty budowlane związane z budową stadionu: umowę na wykonanie I etapu robót budowlanych (roboty ziemne) na kwotę 124,4 mln zł brutto oraz na wykonanie II etapu robót budowlanych (budowa stadionu) na kwotę 521,8 mln zł brutto.

Zgodnie z terminami przyjętymi w harmonogramie odebrano projekt wykonawczy stadionu od projektanta, podpisano umowy na roboty ziemne oraz podpisano umowę na budowę stadionu. Na dalszych etapach nastąpiły niewielkie odstępstwa od terminów określonych w harmonogramie, jednak nie miały wpływu na realizację kolejnych zadań.



Stan zaawansowania budowy Stadionu Arena Bałtycka w roku 2009 w styczniu³⁵ i w grudniu.

2. Koszt realizacji Projektu Arena Bałtycka wraz z kosztami zarządzania Projektem szacowany jest na kwotę 864 mln zł brutto, które mają być finansowane ze środków własnych Miasta Gdańska, budżetu państwa³⁶, środków pozyskanych poprzez emisję obligacji. Koszty Projektu wzrosły w stosunku do planowanych w pierwotnej umowie powierzenia (672 mln zł brutto). Zmienił się także ostateczny terminu zakończenia budowy stadionu, który w aneksie do umowy z 24 listopada 2009 r. określono na pierwszy kwartał 2011 r. (według poprzedniego aneksu z 1 sierpnia 2008 r. termin ten określono na 23 grudnia 2010 r.). Termin ten nie wykracza poza akceptowane przez UEFA terminy zakończenia budowy stadionów na co najmniej jeden rok przed rozegranie pierwszego meczu EURO 2012³⁷.

³⁵ Zdjęcie terenu budowy Stadionu w styczniu 2009 r. na podstawie strony internetowej Spółki Biuro Inwestycji Euro Gdańsk 2012 Sp. z o.o.

³⁶ Wniosek o dofinansowanie inwestycji z budżetu został złożony przez Miasto Gdańsk do Ministra Sportu i Turystyki w dniu 16 października 2009 r. Umowę o dofinansowanie podpisano 25 listopada 2009 r.

³⁷ W pierwotnej *umowie powierzenia* termin oddania Stadionu do użytkowania został ustalony na dzień 30 czerwca 2010 r., a w *umowie stadionowej* na przełom maja i czerwca 2010 r. (co najmniej 2 lata przed rozegranie na stadionie pierwszego meczu w ramach Euro 2012), w aneksie nr 2 do *umowy powierzenia* termin zakończenia budowy Stadionu określono na 23 grudnia 2010 r.

3. Na dzień zakończenia kontroli Miasto nie posiadało zabezpieczenia finansowego na realizację całego przedsięwzięcia, tj. nie pozyskano środków przez emisję obligacji (ok. 463 mln zł). Emisja obligacji miała zostać dokonana przez Spółkę BIEG Sp. z o.o. Zdaniem NIK Spółka podejmowała efektywne działania w zakresie przygotowania do emisji obligacji, która znajdowała się na końcowym etapie realizacji. W trakcie kontroli ustalane były zapisy tzw. umowy wsparcia, będącej podstawowym elementem zabezpieczenia obligacji. Uruchomienie programu emisji obligacji planowane było na styczeń 2010 r.

4. W trakcie budowy stadionu wystąpiło dodatkowe ryzyko dotyczące nakładów na projekt, wynikające z roszczenia wykonawcy robót ziemnych o zapłatę za wykonane roboty polegające na likwidacji tzw. „mogilnika” (likwidacja mogilnika nie wpłynęła na opóźnienia w budowie stadionu). Kwota ww. roszczenia waha się od 7,8 mln zł do 9,4 mln zł brutto.

5. Zarządzanie stadionem zostało powierzone Spółce celowej. Spółka prowadziła zaawansowane prace związane z planowanym powierzeniem zarządzania stadionem operatorowi zewnętrznemu poprzez m.in. przygotowanie dokumentacji przetargowej dotyczącej postępowania na wybór operatora stadionu (uwzględniającej m.in. założenia strategii przyszłego zarządzania stadionem i jego komercjalizacji, przetarg planowano na początek 2010 r.).

Budowa i modernizacja Stadionu Miejskiego w Poznaniu

1. Pozwolenie na budowę i modernizację stadionu wydane zostało - jako inwestorowi - Poznańskim Ośrodkiem Sportu i Rekreacji w Poznaniu (19 stycznia 2009 r.), a w dniu 20 stycznia 2009 r. zostało ono „przeniesione” na rzecz Spółki Euro Poznań 2012 (inwestor zastępczy). Roboty budowlane dotyczące budowy i modernizacji stadionu rozpoczęte zostały w dniu 28 stycznia 2009 r. Według umowy zawartej z wykonawcą inwestycji w dniu 15 grudnia 2008 r. termin wykonania robót określono na 17 miesięcy od daty zawarcia umowy (15 maja 2010 r.) „nie później jednak niż do dnia 31 maja 2010 r.” W związku z terminem umowy nie zmienił się planowany termin zakończenia budowy stadionu (czerwiec 2010 r.). Roboty budowlane były realizowane zgodnie z harmonogramem.



Stan zaawansowania rozbudowy i modernizacji Stadionu Miejskiego w Poznaniu w 2008 r. (grudzień) i 2009 r. (listopad)

2. Kontrola realizacji prac budowlanych i związanej z nimi dokumentacji wykazała szereg nieprawidłowości dotyczących prowadzenia dziennika budowy i tablicy informacyjnej niezgodnie z art. 45 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane³⁸ oraz § 13 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 czerwca 2002 r. w sprawie dziennika budowy³⁹. Stwierdzono także, że w ciągu komunikacyjnym na poziomie +15,50 czwartej trybuny - pomiędzy górną powierzchnią stropu a dachem – znajdowały się (wskazane w poprzedniej kontroli jako nieprawidłowe) obiekty o wielotonowym ciężarze: „punkt dowodzenia” i „punkt mediów”, które wykonane zostały w 2008 r. jako „tymczasowe”, a na schodach oddanych do użytku II i IV trybuny nadal brakowało balustrad pośrednich wymaganych przepisami szczegółowymi i innymi, które stanowiłyby, zdaniem NIK, zabezpieczenie osób przed upadkiem z wysokości (w szczególności w przypadku potrzeby nagłej ewakuacji).

3. Budowa Stadionu Miejskiego była dotychczas finansowana ze środków własnych Miasta Poznań oraz środków budżetu państwa. Przewidywany całkowity koszt realizacji tej inwestycji wynosi 613 mln zł, który obejmuje wydatki poniesione od początku realizacji inwestycji.

Spółka Euro Poznań 2012 zawarła umowy na łączną kwotę brutto 490 mln zł (umowa podstawowa i zakresy uzupełniające), w tym wartość kontraktu z wykonawcą budowy wynosi 486 mln zł, tj. o 50 mln zł więcej od wartości wg kosztorysów inwestorskich wynoszącej 436 mln zł (brutto). Dla zapewnienia finansowania przedmiotowej inwestycji Rada Miasta Poznania podjęła uchwałę, którą

³⁸ Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, ze zm.

³⁹ Dz. U. Nr 108 poz. 953, ze zm.

zwiększyła środki na modernizację Stadionu, co umożliwiło tym samym zakończenie przetargu i zawarcie umowy z wybranym wykonawcą⁴⁰.

4. Stadionem w Poznaniu zarządzają Poznańskie Ośrodki Sportu i Rekreacji a funkcję inwestora zastępczego powierzono Spółce Euro Poznań 2012. W 2009 r. sporządzono dwa aneksy do umowy, którymi powierzono tej Spółce dodatkowe zadania w zakresie opracowania i przygotowania koncepcji komercjalizacji i zarządzania obiektami oraz terenami po zakończeniu rozbudowy Stadionu. W czasie kontroli warianty zarządzania Stadionem były na etapie opracowywania.

Budowa stadionu we Wrocławiu

1. W dniu 14 kwietnia 2009 r. zawarto umowę na wykonanie projektów wykonawczych oraz budowę stadionu z konsorcjum firm (lider - Mostostal Warszawa S.A.). Termin realizacji przedmiotu umowy ustalono na 21 miesięcy od dnia jej podpisania (14 stycznia 2011 r.), a wynagrodzenie wykonawcy ustalono w kwocie netto 598 mln zł (729,7 mln zł brutto). W wyniku zawarcia umowy uległ zmianie termin zakończenia budowy określony w harmonogramie budowy stadionu (poprzednio planowano na IV kwartał 2010 r.).

2. Realizacja prac projektowych i postęp robót przez wykonawcę była niezgodna z harmonogramem. W okresie od 13 maja 2009 r. do 18 listopada 2009 r. Spółka Wrocław 2012 skierowała do dyrektora kontraktu siedem pism⁴¹, w których wskazywano m.in. na niezgodne z umową realizowanie zadań. Wskazywano, że procent zaawansowania prac projektowych i postępu robót był zbyt mały w stosunku do harmonogramu. Po upływie siedmiu miesięcy od daty podpisania umowy, tj. 1/3 (33%) całkowitego czasu obowiązywania umowy, stan zaawansowania robót oszacowano na 7% i zdaniem Spółki nie nadrobiono powstałych zaległości w postępie robót⁴².

⁴⁰ W zakresie dofinansowania inwestycji z budżetu państwa wniosek został złożony przez Miasto Poznań do Ministra Sportu i Turystyki w dniu 18 maja 2009 r.

⁴¹ Kierowanych do wiadomości: prezydenta Wrocławia, pełnomocnika prezydenta ds. EURO 2012 i lidera konsorcjum (Mostostal Warszawa S.A.).

⁴² Pismo w tej sprawie z dnia 18 listopada 2009 r.

NIK negatywnie ocenia fakt, że po stwierdzeniu ww. niezgodności nie poinformowano Spółki PL.2012 o zaistniałej sytuacji⁴³.

3. W dniu 30 grudnia 2009 r. Spółka Wrocław 2012, na podstawie udzielonego przez Prezydenta Wrocławia pełnomocnictwa, złożyła oświadczenie o rozwiązaniu umowy w trybie natychmiastowym ze skutkiem na dzień złożenia oświadczenia. Opóźnienie w realizacji umowy wynosiło 90 dni w stosunku do harmonogramu, tj. przekraczało określony w umowie 35-dniowy termin opóźnienia. Stwierdzono, że wskutek opóźnienia nie było prawdopodobne, aby wykonawca zdołał ukończyć budowę w wyznaczonym terminie, co mogło utrudnić lub uniemożliwić rozpoczęcie lub przeprowadzenie na stadionie EURO 2012⁴⁴.

4. W celu kontynuacji budowy stadionu i ukończenia go w terminie uzgodnionym z UEFA Spółka przystąpiła do wyłonienia wykonawcy w trybie z wolnej ręki, przeprowadzając postępowanie i udzielając zamówienia publicznego wspólnie z Gminą Wrocław. W dniu 16 stycznia 2010 r. pomiędzy Gminą Wrocław i Spółką a konsorcjum w składzie Max Bögl Bauunternehmung GmbH&Co.KG oraz Max Bögl Polska Spółka z o.o. została zawarta umowa, której przedmiotem było kontynuowanie budowy nowego stadionu wraz z wykonaniem projektów wykonawczych. Nowy wykonawca zobowiązał się zbudować stadion w terminie do 30 czerwca 2011 r., a kwota umowy wynosiła 655 mln zł brutto. W stosunku do poprzedniej umowy ostateczny termin zakończenia budowy stadionu został przesunięty o pięć i pół miesiąca (z 14 stycznia 2011 r.), co zdaniem NIK, ze względu na wymagania UEFA, wpływa na duże ryzyko związane z budową.

5. Szacunkowy stopień zaawansowania budowy stadionu - według stanu na dzień 30 grudnia 2009 r. - wynosił ok. 10%, natomiast według zakresu robót i terminów wykonania opisanych w harmonogramach rzeczowo-finansowych powinien wynosić ok. 22%.

⁴³ NIK krytycznie ocenia także fakt, że w trakcie kontroli prowadzonej w Urzędzie Miasta Wrocławia, Prezes Zarządu Spółki Wrocław 2012, udzielając kontrolerowi NIK informacji w dniu 10 listopada 2009 r., wśród zagrożeń związanych z budową Stadionu, nie stwierdził zagrożenia związanego z brakiem zaawansowania postępu robót.

⁴⁴ Wezwano m.in. wykonawcę do zapłaty kwoty 72.970 tys. zł z tytułu kary umownej za niewykonanie przedmiotu umowy zgodnie z postanowieniami umowy.



Stan zaawansowania budowy stadionu we Wrocławiu w roku 2008 (październik⁴⁵) i 2009 r. (grudzień)

6. Budowa nowego stadionu miejskiego we Wrocławiu jest finansowana ze środków Miasta Wrocław oraz z budżetu państwa⁴⁶. W stosunku do poprzednio zakładanych w umowie o powierzeniu zwiększyły się o 64% planowane nakłady na realizację budowy stadionu, ponieważ najkorzystniejsza oferta, którą otrzymano w przetargu na generalne wykonawstwo (zakończony w kwietniu 2009 r.) była wyższa niż przewidywany budżet. Zapewnienie sfinansowania zwiększonych kosztów budowy stadionu nastąpiło w uchwale Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 lutego 2009 r., która umożliwiła zawarcie umowy z wyłonionym w drodze przetargu wykonawcą. Po wyborze wykonawcy w kwietniu 2009 r. całkowity koszt budowy stadionu określono na kwotę 853 mln zł⁴⁷. NIK wskazuje, że po zmianie wykonawcy w styczniu 2010 r. nie jest wykluczone kolejne zwiększenie kosztów budowy Stadionu.

7. Spółka Wrocław 2012 podejmowała działania w celu wyłonienia operatora stadionu, polegające m.in. na przeprowadzeniu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie negocjacji z ogłoszeniem. W trakcie kontroli trwały czynności zmierzające do podpisania umowy z operatorem stadionu.

3.2.2. Lotniska

1. Zobowiązania i gwarancje Polski wobec UEFA dotyczą niewprowadzania ograniczeń w zakresie lotów nocnych w trakcie EURO 2012 (gwarancja nr 18, złożona przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz Prezesów Zarządów portów lotniczych). W 2006 r. sześć Zarządów Portów Lotniczych podpisało z UEFA

⁴⁵ Zdjęcie terenu budowy Stadionu w październiku 2008 r. na podstawie strony internetowej Spółki celowej Wrocław 2012.

⁴⁶ Wniosek o dofinansowanie inwestycji z budżetu został złożony przez Miasto Wrocław do Ministra Sportu i Turystyki w dniu 24 września 2009 r.

umowy, w których zobowiązano się do przygotowania lotnisk do EURO 2012 zgodnie z wymogami UEFA.

2. Porty lotnicze w czterech miastach-gospodarzach EURO 2012 realizowały trzynaście zadań inwestycyjnych w zakresie rozbudowy infrastruktury w związku z EURO 2012, z których jedenaście było na etapie przygotowawczym, a dwa (*Układ drogowy dla Terminala 2* w Warszawie i *Budowa nowego terminala* we Wrocławiu) na etapie robót budowlanych. NIK pozytywnie oceniła przyspieszenie realizacji budowy nowego terminala we Wrocławiu.

3. W czterech skontrolowanych portach lotniczych w miastach-gospodarzach EURO 2012 wystąpiły opóźnienia, przesunięcia harmonogramów realizacji oraz zmniejszenia zakresu planowanych zadań inwestycyjnych związanych z rozbudową infrastruktury pod kątem EURO 2012.

4. W przypadku zadań inwestycyjnych w portach lotniczych w Gdańsku, Wrocławiu i Poznaniu, z powodu opóźnień, terminy zakończenia realizacji zadań inwestycyjnych zostały przesunięte od trzech do dziewięciu miesięcy, co jednak umożliwia oddanie do użytku przed EURO 2012. Zdaniem NIK szczególnie zagrożony był termin oddania do użytku nowego terminala pasażerskiego w Poznaniu, który zaplanowano na marzec 2012 r. ze względu na fakt, że do czasu kontroli dla tego zadania (oraz dwóch innych realizowanych przez Port) nie uzyskano jeszcze decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

5. Ograniczono zakres budowy terminala pasażerskiego w Porcie Lotniczym Gdańsk oraz dwóch zadań inwestycyjnych dotyczących modernizacji terminali i nawierzchni lotniskowych w Porcie Lotniczym w Warszawie.

6. Na skutek nieterminowego przygotowania do realizacji inwestycji opóźnione zostały czynności warunkujące pozyskanie środków unijnych w ramach POiŚ dla Poznania. Zdaniem NIK zagrożenie w zakresie zapewnienia finansowania występowało w Porcie Lotniczym Gdańsk, w którym nie uzyskano kredytu bankowego oraz zagrożona była realizacja zobowiązań finansowych ze strony Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”.

⁴⁷ Poprzednio 521 mln zł.

Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina w Warszawie

1. Według stanu na koniec września 2009 r. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” (PPL) realizowało w Porcie Lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie (PL Warszawa) trzy projekty inwestycyjne związane z przygotowaniem do organizacji EURO 2012: *Dokończenie budowy Terminala 2 oraz integracja Terminala T1 z Terminalem T2 wraz z modernizacją Terminala T1, Modernizacja nawierzchni lotniskowych, Układ drogowy dla Terminala 2*. Zadanie pn. *Dokończenie budowy Terminala 2* było na etapie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, a zakończenie inwestycji (robót budowlanych) planowano na 2011 r., *Modernizacja nawierzchni lotniskowych* – na etapie przygotowawczym (zakończenie inwestycji planowane na 2011 r.). Zadanie *Układ drogowy dla Terminala 2* było na etapie wykonawczym (zakończenie planowane na 2011 r.).

2. Zgodnie z umową z wykonawcą realizowane w trakcie kontroli zadanie pn. *Układ drogowy dla Terminala 2* na odcinku od ronda nr 1 do trasy tunelu kolejowego, powinno być zostać zakończone w grudniu 2009 r. Terminowe zakończenie inwestycji (realizacja pozostałego odcinka) i zapewnienie efektywnego transportu z portu lotniczego do stadionu jest uzależnione od zrealizowania „*Tunelu kolejowego dla połączenia lotniska transportem szynowym*”⁴⁸ (realizacja PKP PLK S.A., zadanie przesunięte w terminie) oraz węzła MPL na trasie NS⁴⁹ (realizacja GDDKiA).

W porównaniu do pierwotnych założeń, z indykatywnej listy projektów realizowanych w ramach przygotowania PL Warszawa do EURO 2012, decyzją Zarządu PPL, po konsultacji z delegatem UEFA ds. lotnisk został wycofany, jako niezwiększający możliwości operacyjnych lotniska, projekt pn. „*Budowa hotelu na parkingu P2*” (na etapie projektu budowlanego).

3. Kontrola wykazała ograniczenie planowanego zakresu realizowanych dwóch zadań inwestycyjnych przed EURO 2012: integracja Terminala T1 z Terminalem T2 wraz z modernizacją Terminala T1 została przesunięta na termin po EURO 2012, do końca 2011 r. ma zostać zakończona tylko budowa Terminala T2 – Pirsu Centralnego oraz Pirsu Południowego, na okres po EURO 2012, tj. na kwiecień - listopad 2013 r. przesunięto realizację etapu II pn. „*Modernizacja DS.-3 wraz z przyległymi drogami*”

⁴⁸ Stwierdzono przesunięcie terminu zakończenia realizacji tej inwestycji na 2011 r.

⁴⁹ Odcinek drogi ekspresowej S-79.

kołowania, drogami pożarowymi i patrolowymi”. Powyższe zmiany zostały zaakceptowane przez delegata UEFA ds. lotnisk.

4. Wartość trzech inwestycji realizowanych w ramach przygotowań do EURO 2012 oszacowano według kosztorysów inwestorskich na łączną kwotę 253,2 mln zł. W trakcie procedury wyboru wykonawcy zadania pn. „*Dokończenie budowy Terminala 2*” na podstawie pozyskanych ofert skorygowano w planie inwestycyjnym wartość zadania ze 120,1 mln zł na kwotę 82 mln zł (o 32%), w związku z czym szacowana urealniona wartość wynosiła 215 mln zł. Do 30 września 2009 r. na realizację ww. trzech zadań poniesiono nakłady w kwocie 6,1 mln zł, tj. 2,9 wartości nakładów.

5. W związku z zaleceniem ekspertów UEFA (raport UEFA z kwietnia 2009 r.) Przedsiębiorstwo podjęło działania mające na celu przyspieszenie procedur kontroli bezpieczeństwa odlatujących pasażerów, umożliwiające zwiększenie przepustowości punktów kontroli bezpieczeństwa z poziomu średnio 126 pax/h do 150 pax/h.

Port Lotniczy we Wrocławiu

1. W zakresie rozbudowy Portu Lotniczego we Wrocławiu w związku z EURO 2012 do realizacji w latach 2009–2011⁵⁰ przez Port Lotniczy Wrocław S.A. planowane są trzy zadania inwestycyjne: *Budowa nowego terminala pasażerskiego wraz z infrastrukturą*, *Budowa płyty postojowej dla samolotów – II etap*, *Dodatkowe obiekty infrastruktury* (w tym: *Budowa dróg szybkiego zejścia oraz płyty do odladzania i izolowania samolotów*, *Modernizacja płyty postojowej „Południowa” wraz z drogami kołowania*⁵¹). Budowa terminala pasażerskiego była w trakcie kontroli na etapie wykonawczym, dwa pozostałe zadania inwestycyjne – na etapie przygotowawczym.

2. Nastąpiły zmiany w stosunku do planowanych w 2008 r.⁵² terminów realizacji trzech ww. zadań inwestycyjnych, w szczególności w zakresie rozpoczęcia prac wykonawczych oraz rozpoczęcia użytkowania. W przypadku terminala pasażerskiego

⁵⁰ Do końca 2008 r. zakończono realizację dwóch zadań inwestycyjnych związanych z rozbudową portu lotniczego: Budowa płyty postojowej samolotów na lotnisku Wrocław-Strachowice I etap (pozwolenie na użytkowanie - 15 stycznia 2008 r.), Rozbudowa i przebudowa istniejącego terminala pasażerskiego Międzynarodowego Portu Lotniczego Wrocław-Strachowice (pozwolenie na użytkowanie – 10 marca 2008 r.

⁵¹ Projekty pod nazwami: *Rozbudowa infrastruktury części lotniczej lotniska* i *Adaptacja płyty postojowej samolotów „Południowa” wraz z towarzyszącymi drogami kołowania*.

termin rozpoczęcia użytkowania przesunięto o ok. 6-9 miesięcy (na marzec 2011 r.), zaś w odniesieniu do pozostałych obiektów infrastruktury cykl realizacji wydłużono o ok. 3-6 miesięcy. Przyczynami zmian w harmonogramach realizacji były m.in.: konieczność zmiany lokalizacji terminala i zintegrowania budowy nowej płyty postojowej z budową nowego terminala, zalecenia decyzji środowiskowej. Zmiany zostały zaakceptowane przez UEFA.

3. W zakresie zadania pn. *Budowa nowego terminala pasażerskiego wraz z infrastrukturą* w dniu 24 lipca 2009 r. podpisano umowę z generalnym wykonawcą robót i w trakcie kontroli realizowane były roboty budowlane (rozpoczęte 31 sierpnia 2009 r., termin realizacji – 31 marca 2011 r.), których zaawansowanie na dzień 4 grudnia 2009 r. kształtowało się na poziomie ok. 6% i było zgodne z harmonogramem. Dla dwóch kolejnych zadań wybrano wykonawców projektów (wybór generalnego wykonawcy planowany był na I i II kwartał 2010 r.). Uzyskano zintegrowaną decyzję środowiskową obejmującą zakres wszystkich inwestycji (30 września 2009 r.).

4. Na trzy planowane zadania Port Lotniczy Wrocław S.A. planował przeznaczyć 424,2 mln zł. Powyższe zadania mają być sfinansowane ze środków własnych, budżetów samorządów, kredytu bankowego (195 mln zł) oraz ze środków Funduszu Spójności w ramach POIiŚ (dofinansowanie w kwocie 160 mln zł). Do końca października 2009 r. na budowę terminala poniesiono nakłady w wysokości 18,6 mln zł (6%). Z uwagi na skumulowanie zysku netto w efekcie prowadzenia działalności w latach 2007–2009 Spółka Port Lotniczy Wrocław na koniec września 2009 r. posiadała wolne środki finansowe w kwocie blisko 38 mln zł, co pozwoliło na rozpoczęcie finansowania inwestycji przed uruchomieniem zewnętrznych źródeł finansowania.

Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy

1. W Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy realizowano program inwestycyjny, na który składa się siedem zadań inwestycyjnych. Kluczowe dla organizacji EURO 2012 są cztery zadania inwestycyjne, będące w czasie kontroli na etapie przygotowawczym. Spółka Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. uzyskała

⁵² Według danych Portu Lotniczego przedłożonych UEFA 4 sierpnia 2008 r.

pozwolenia na budowę i zrealizowała drugi etap przetargu ograniczonego na wybór wykonawcy (wybrano wykonawców) w przypadku *Budowy nowego terminalu pasażerskiego T2* i *Budowy drogi kołowania*, realizowała drugi etap przetargu na *Budowę płyty postojowej przedterminalowej*⁵³ oraz uzyskała pozwolenie na budowę dla zadania *Budowa stanowiska do odladzania samolotów*⁵⁴. *Budowa nowego terminalu pasażerskiego T2* jest realizowana wraz z przebudową odcinka ul. Słowackiego o długości 500 metrów, który wcześniej został pozbawiony kategorii drogi publicznej (Zarząd planuje, że odcinek ten zostanie wniesiony do Spółki i stanie się wewnętrzną drogą Portu Lotniczego).

2. W realizacji trzech spośród czterech wspomnianych kluczowych zadań (z wyjątkiem *Budowy stanowiska do odladzania samolotów*) wystąpiły opóźnienia (od 4 do 9 miesięcy)⁵⁵.

Opóźnienia spowodowane były przede wszystkim brakiem własności terenów, późniejszym niż planowano otrzymaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz trudnościami w zamknięciu finansowania. Spółka nie ponosiła winy za powyższe opóźnienia, gdyż nie miała wpływu na szybkość i jakość prowadzonego przez Wojewodę Pomorskiego postępowania wywłaszczeniowego, jak też na decyzje wspólników dotyczące podwyższenia kapitału zakładowego Spółki. Brak własności części terenów wpłynął m.in. na zmianę zakresu rzeczowego zadania dotyczącego *Budowy nowego terminalu pasażerskiego T2* (wystąpiła konieczność przeprojektowania terminala, w wyniku którego zmniejszono planowaną powierzchnię terminala o 12 tys. m²).

3. NIK wskazuje, że do dnia zakończenia kontroli nie uzyskano podstawowego źródła finansowania programu inwestycyjnego, jakim był kredyt bankowy (195 mln zł), co wynikało z trudności w uzyskaniu jego zabezpieczenia. Warunkiem przyznania było zabezpieczenie kredytu poprzez podpisanie przez pięciu wspólników Spółki Port

⁵³ Planowany termin zawarcia umów dla ww. trzech zadań inwestycyjnych – luty 2010 r.

⁵⁴ Stanowisko do odladzania w czasie rozgrywek będzie pełnić funkcję płyty postojowej dla samolotów. W wyniku realizacji tego zadania oraz budowy płyty postojowej o 242% zwiększy się przepustowość płyt postojowych.

⁵⁵ Realizacja trzech spośród siedmiu zadań odbywała się zgodnie z przyjętym harmonogramem, natomiast w przypadku czterech zadań (budowa nowego terminala pasażerskiego, budowa płyty postojowej przedterminalowej, budowa drogi kołowania oraz budowa budynku biurowego dla Straży Granicznej i Urzędu Celnego), wystąpiły opóźnienia.

Lotniczy Gdańsk⁵⁶ tzw. *umowy wsparcia*. W związku z faktem, że jeden ze współników Spółki, tj. Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze (31 sierpnia 2009 r.) odmówił zabezpieczenia kredytu bankowego, konieczność zabezpieczenia spadła na pozostałych współników Spółki (Gminę Gdańsk oraz Województwo Pomorskie), jednak umowy wsparcia nie podpisano do dnia zakończenia kontroli (zawarcie *umowy wsparcia* przewidywano do końca lutego 2010 r.). Do uzyskania kredytu konieczne było także podwyższenie kapitału zakładowego Spółki, którego nie dokonano, ale w dniu 23 listopada 2009 r. wszystkich pięciu współników podjęło uchwałę, że podwyższą kapitał zakładowy w Spółce o łączną kwotę 55,5 mln zł (do czerwca w latach 2010 i 2011).

4. Zapewniono dofinansowanie realizacji zadań inwestycyjnych ze środków funduszy Unii Europejskiej (planowanych na kwotę 136,9 mln w ramach POIiŚ). NIK jednak wskazuje, że na skutek opóźnień w zapewnieniu środków finansowych (niepodjęcie uchwały o podniesieniu kapitału zakładowego Spółki) opóźnione zostały planowane terminy złożenia wniosków (opóźnienie powyżej sześciu miesięcy), określone w pre umowach z CUPT, podpisanych w lipcu 2008 r. W stosunku do 2008 r., m.in. w związku ze zmianami w zakresie rzeczowym realizacji inwestycji, zmniejszono szacunkowe nakłady z 506,3 na 375,9 mln zł (o 26%). Do 30 września 2009 r. na realizację czterech zadań poniesiono nakłady w kwocie 18,1 mln zł (4,8%).

Port Lotniczy Poznań-Ławica im. Henryka Wieniawskiego

1. Spośród sześciu zadań realizowanych przez Port Lotniczy Poznań – Ławica Spółka z o.o. w ramach projektu modernizacji i rozbudowy Portu, trzy zadania UEFA uznała za niezbędne do wykonania przed 2012 r. w celu zapewnienia wymaganej przepustowości Portu w dniu meczu, a mianowicie: *Rozbudowa terminala pasażerskiego wraz z infrastrukturą*, *Rozbudowa płyt postojowych samolotów* i *Budowa równoległej drogi kołowania*⁵⁷. Według stanu na koniec września 2009 r. wszystkie trzy ww. inwestycje były w początkowej fazie etapu przygotowawczego, tj.: w opracowaniu był raport środowiskowy niezbędny do uzyskania decyzji

⁵⁶ Województwo Pomorskie, Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze, Gminę Gdańsk, Gminę Gdynia oraz Gminę Sopot.

⁵⁷ W przypadku czwartej istotnej inwestycji pn. *Modernizacja drogi startowej* wyniki specjalistycznych badań potwierdziły, że nie następuje degradacja nośności drogi startowej w takim zakresie, który wymusza jej renowację (jak wskazywały wcześniejsze badania), w związku z czym realizację zadania przełożono na lata 2012-2013.

o środowiskowych uwarunkowaniach, opracowano mapy geodezyjne, w przypadku terminala wykonano program funkcjonalno-użytkowy budowy (wybór projektanta planowano na grudzień 2009 r.).

2. NIK stwierdziła, że w maju 2009 r. dokonano urealnienia kosztów i terminu realizacji zadań inwestycyjnych związanych z przygotowaniem do EURO 2012. W porównaniu do 2008 r. w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym Portu w 2009 r. zmieniono kwoty planowanych wydatków na ww. trzy inwestycje. Ogólna kwota wydatków planowanych wyniosła 218 mln zł, co stanowiło zwiększenie szacunkowych kosztów o 46%. Na ww. inwestycje poniesiono wstępne koszty w kwocie 353 tys. zł, stanowiące 0,16% planowanych.

3. NIK negatywnie oceniła, że dla trzech kluczowych zadań inwestycyjnych planowanych do wykonania w ramach przygotowania do EURO 2012, Spółka nie uzyskała jeszcze decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji tych inwestycji, co wynikało stąd, że wydłużony został o sześć miesięcy termin opracowania dokumentów wymaganych do uzyskania przedmiotowych decyzji (zlecenie zewnętrznej firmie usługi polegającej na sporządzeniu dokumentów wymaganych do uzyskania przedmiotowych decyzji nastąpiło dopiero 29 stycznia 2009 r. i termin umowy wykonania tej usługi wyznaczony na 29 maja 2009 r. przesunięto na dzień 29 listopada 2009 r.). W konsekwencji na później przesunięto planowane terminy realizacji poszczególnych etapów procesu inwestycyjnego (m.in. uzyskania wymaganych pozwoleń, wyboru wykonawców, rozpoczęcia prac budowlanych oraz oddania obiektów do użytku), a także terminy oddania do użytku dwóch planowanych inwestycji w zakresie: *Rozbudowy terminala* i *Budowy drogi kołowania*.

4. Zdaniem NIK szczególnie zagrożony jest termin oddania do użytku nowego terminala pasażerskiego (w zakresie budowy pierwszego etapu obejmującego budowę terminala oraz przebudowę dróg i parkingów), który zaplanowano na marzec 2012 r., tj. na niecałe trzy miesiące przed rozpoczęciem EURO 2012.

Na skutek nieterminowego przygotowania do realizacji inwestycji opóźnione zostały czynności warunkujące pozyskanie środków unijnych na realizację zadań związanych z przygotowaniem EURO 2012 określone w pre-umowie zawartej z CUPT. Zdaniem NIK opóźnienia te stanowiły zagrożenie dla terminowego

wystąpienia o przyznanie środków z POIiŚ i tym samym zapewnienia finansowania zadań w ramach przygotowania do EURO 2012.

Ponadto Spółka nie podjęła udokumentowanych działań organizacyjnych mających na celu zapewnienie podróźnym, którzy będą korzystali z portu lotniczego, dostępu do odpowiedniego i wydajnego transportu umożliwiającego przemieszczanie się pomiędzy lotniskiem, stadionem i centrum miasta.

3.2.3. Transport lądowy

Zobowiązania i gwarancje Polski wobec UEFA dotyczą rozbudowy infrastruktury transportowej związanej z EURO 2012 do czasu rozpoczęcia Mistrzostw (gwarancja nr 5.3., złożona przez b. Ministra Transportu i Budownictwa) oraz rozbudowy infrastruktury transportowej w miastach-gospodarzach EURO 2012 do czasu rozpoczęcia Mistrzostw (gwarancja nr 5.8., złożona przez prezydentów miast-gospodarzy EURO 2012).

Przedsięwzięcia komunikacyjne w miastach-gospodarzach EURO 2012

1. W umowach dla miasta-gospodarza w sprawie Turnieju Finałowego Mistrzostw Europy w piłce nożnej UEFATM 2010/12⁵⁸ cztery miasta-gospodarze EURO 2012 m.in. zobowiązały się (wspólnie z PZPN i administracją rządową) wobec UEFA do opracowania i wdrożenia koncepcji zarządzania i transportu publicznego na potrzeby EURO 2012. Zobowiązanie do opracowania i przedstawienia UEFA takiej koncepcji z terminem realizacji do 30 czerwca 2009 r. zostało także złożone przez administrację publiczną w załączniku nr 2 do umowy w sprawie organizacji EURO 2012⁵⁹. Koncepcje obsługi transportowej zostały opracowane przez miasta-gospodarzy EURO 2012, a następnie w marcu 2009 r. zaprezentowane i przekazane, za pośrednictwem Spółki PL.2012, ekspertom UEFA. W maju 2009 r. eksperci UEFA potwierdzili, że przedłożone koncepcje spełniają wymogi UEFA.

2. We wszystkich miastach-gospodarzach EURO 2012 kontrola wykazała przesunięcia terminów realizacji oraz niezapewnienie wystarczających środków

⁵⁸ Zwana dalej *umową dla miasta-gospodarza*.

finansowych na przedsięwzięcia komunikacyjne⁶⁰, z których część ujęto w koncepcji obsługi transportowej. Przesunięcia terminów wynikały przede wszystkim z przedłużających się czynności przygotowawczych⁶¹ i pozyskiwania finansowania i skutkowały opóźnieniami w zakresie terminów oddania do użytku przed czerwcem 2012 r.

3. W przypadku Miasta Gdańska stwierdzono, że czas zakończenia czterech (z sześciu kontrolowanych) przedsięwzięć komunikacyjnych⁶² wydłużył się - w stosunku do przyjętych na koniec listopada 2008 r. harmonogramów – o okres od czterech miesięcy do trzech lat⁶³.

Spośród sześciu przedsięwzięć komunikacyjnych EURO 2012, zleconych do przygotowania i realizacji spółce celowej Gdańskie Inwestycje Komunalne EURO 2012⁶⁴, tylko jedno przedsięwzięcie⁶⁵ prawdopodobnie zostanie przekazane do użytkowania przed EURO 2012, w przypadku dwóch⁶⁶ występuje ryzyko nierozpoczęcia użytkowania przed Turniejem, a trzy przedsięwzięcia⁶⁷ prawdopodobnie nie zostaną przekazane do użytkowania do czasu EURO 2012. W stosunku do pierwotnie planowanych zwiększyły się planowane koszty przedsięwzięć.

4. Spośród 13 przedsięwzięć komunikacyjnych w Poznaniu⁶⁸, z uwagi na brak możliwości finansowania, realizację dwóch zadań przesunięto na okres po 2012 r.⁶⁹

⁵⁹ Załącznik nr 2 pkt 7.1. Zobowiązanie do opracowania i przedstawienia UEFA lub Spółce powołanej na potrzeby imprezy koncepcji dotyczącej transportu publicznego i zarządzania ruchem w związku z EURO 2012 z uwzględnieniem Wymogów UEFA.

⁶⁰ Ujęte w wykazie stanowiącym załącznik do rozporządzenia w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 i/lub w *Master Planie*.

⁶¹ Przedłużające się prace nad dokumentacjami projektowymi, opóźnienia w uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

⁶² Kontrolowano także dwa przedsięwzięcia niezwiązane bezpośrednio z komunikacją miejską: Odwodnienie terenu pod stadion „Arena Bałtycka” w dzielnicy Gdańsk-Letnica, Budowa Europejskiego Centrum Solidarności w Gdańsku (w przypadku Centrum stwierdzono, że nie zostanie ono oddane do użytku przed EURO 2012).

⁶³ Czas zakończenia wydłużył się o: 4 miesiące (Realizacja Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej – GPKM III A), o 6 miesięcy (Budowa Trasy W-Z odcinek Kartuska-Otomińska), o 2 lata (Realizacja projektu poprawy dostępu drogowego do Portu Gdańsk – Budowa Trasy Sucharskiego), o 3 lata (Budowa Trasy Słowackiego – odcinek Port Lotniczy – Obwodnica Trójmiasto – Stadion Arena Bałtycka).

⁶⁴ Należy zauważyć, że Spółka celowa nie miała wpływu na ww. przesunięcia terminów.

⁶⁵ Realizacja Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej – GPKM III A.

⁶⁶ Budowa Trasy W-Z – odcinek Kartuska - Otomińska i Usprawnienie ruchu transportu miejskiego w obszarze centralnym Trójmiasta z zastosowaniem Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR.

⁶⁷ Budowa Trasy Słowackiego-odcinek Port Lotniczy-Obwodnica Trójmiasto-Stadion Arena Bałtycka, Poprawa dostępu drogowego do Portu Gdańsk-Budowa Trasy Sucharskiego, Przebudowa węzła integracyjnego Gdańsk Śródmieście.

⁶⁸ Określonych w rozporządzeniu w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012 i *Master Planie*. Z 13 ww. przedsięwzięć dwa realizowane były przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Poznaniu ze środków tego przedsiębiorstwa.

Stwierdzono przesunięcia planowanych terminów wykonania w przypadku ośmiu przedsięwzięć, w tym w siedmiu przypadkach⁷⁰ nastąpiły przesunięcia w terminach planowanego rozpoczęcia robót budowlanych (od jednego do dziewięciu miesięcy). Poza inwestycjami bezpośrednio związanymi z przygotowaniem do EURO 2012 Miasto Poznań realizowało także sześć zadań pośrednio związanych z organizacją Turnieju i wynikających z opracowanej koncepcji transportowej. W 2009 r. zakończono realizację dwóch inwestycji drogowych, dwie były na etapie przygotowawczym, a w przypadku jednej roboty budowlane były na ukończeniu⁷¹.

5. W Warszawie w 2008 r. Rada Miasta uchwałą budżetową na 2009 r. dokonała ograniczeń w finansowaniu inwestycji, w konsekwencji czego cztery inwestycje⁷² nie zostały przewidziane do zakończenia przed 2012 r., a w listopadzie 2009 r. z listy przedsięwzięć związanych z EURO 2012 wycofano następane pięć inwestycji komunikacyjnych⁷³, których terminy zakończenia zostały przesunięte na termin późniejszy niż czerwiec 2012.

W przypadku pięciu pozostałych przedsięwzięć drogowych z ww. listy⁷⁴ stwierdzono opóźnienia w realizacji przyjętych harmonogramów od trzech do dziewięciu miesięcy.

⁶⁹ Przedłużenie linii tramwajowej z pętli Zawady do stacji Poznań Wschód, Budowa III ramy komunikacyjnej – odcinek zachodni od ul. Dąbrowskiego do ul. Głogowskiej.

⁷⁰ Przebudowa ul. Grunwaldzkiej do układu dwujezdniowego na odcinku od ul. Smoluchowskiego do ul. Malwowej, Budowa trasy tramwajowej os. Lecha – Franowo w Poznaniu, Odnowa infrastruktury transportu publicznego w związku z organizacją EURO 2012 w Poznaniu – Etap I i Etap II, Rozbudowa ulic: Bułgarska – Węgorza – Ptasia – Rumuńska – Wałbrzyska – Grunwaldzka – Marcelińska, Przedłużenie trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (PST) do Dworca Zachodniego w Poznaniu, Przebudowa ul. Bukowskiej w Poznaniu (DW 307) na odcinku od planowanego skrzyżowania z III ramą komunikacyjną (ul. Prosta) do granicy miasta. Przebudowa węzła komunikacyjnego Rondo Kaponiera.

⁷¹ Zakończono realizację inwestycji: Budowa ul. Bułgarskiej-I etap i Przebudowa ulicy Głogowskiej II etap (etap I i III Głogowskiej był zrealizowany w 2008 r.), roboty związane z „przebudową ul. Lechickiej” były na ukończeniu, a 3 inwestycje („przebudowa węzła Antoninek”, „budowa ul. Bułgarskiej – II etap”, „budowa ul. Nowe Zawady”) były w fazie przygotowawczej.

⁷² Budowa obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od Ronda Wiatraczna do Ronda Żaba: II etap – odcinek od ul. Zabranieckiej do węzła Żaba; Budowa al. Tysiąclecia na odcinku al. Stanów Zjednoczonych – ul. Wał Miedzeszyński; Przebudowa ul. Prostej na odcinku od Ronda Daszyńskiego do Ronda ONZ; Budowa ul. Nowolazurowej.

⁷³ Budowa ul. Tysiąclecia od węzła Żaba do ul. Grochowskiej; Budowa Trasy Świętokrzyskiej na odc. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Zabranieckiej, w tym: odc. Wybrzeże Szczecińskie – ul. Tysiąclecia; Budowa obwodnicy śródmiejskiej na odc. Rondo Wiatraczna – Rondo Żaba, w tym: odc. od Ronda Wiatraczna do połączenia z dz. Targówek; Budowa Trasy Krasińskiego na odc. Pl. Wilsona – ul. Budowlana wraz z przeprawą mostową i torowiskiem tramwajowym; Przebudowa ul. Św. Wincentego na odc. od Ronda Żaba do wjazdu na teren CH Targówek.

⁷⁴ Budowa Trasy Świętokrzyskiej na odc. od ul. Tysiąclecia do ul. Zabranieckiej, Modernizacja Al. Jerozolimskich – budowa węzła Łopuszańska – Kleszczowa, Budowa Trasy Mostu Północnego od węzła z ul. Pułkową do węzła przesiadkowego Młociny, Budowa Trasy Mostu Północnego od węzła z ul. Pułkową do węzła z ul. Modlińska, Budowa Trasy Siekierkowskiej na odc. IIC – budowa skrzyżowania drogi krajowej nr 2 z Trasą Siekierkowską.

6. Z 14 skontrolowanych przedsięwzięć komunikacyjnych we Wrocławiu dla jednego przedsięwzięcia termin zakończenia przesunięto na okres po czerwcu 2012 r.⁷⁵, a w przypadku ośmiu stwierdzono przesunięcia terminów zakończenia o okres wynoszący od czterech do 12 miesięcy.

7. Koncepcja obsługi komunikacyjnej w Warszawie stała się nieaktualna z powodu niezrealizowania przed EURO 2012 czterech kluczowych inwestycji komunikacyjnych (w wyniku pozbawienia finansowania) oraz stacji Metra w rejonie przystanku kolejowego Warszawa - Stadion⁷⁶. W przypadku Gdańska strategia w zakresie komunikacji publicznej i transportu nie uwzględniała, że do rozpoczęcia EURO 2012 zostaną zrealizowane w całości i przekazane do użytkowania tylko jeden lub dwa projekty komunikacyjne, a z innego projektu zaplanowano wykonanie w całości tylko jednego spośród trzech zadań.

7. W związku z zaniechaniem realizacji dużej części przedsięwzięć komunikacyjnych w Gdańsku i Warszawie, do wykazu przedsięwzięć EURO 2012 stanowiącego załącznik do nowego rozporządzenia z dnia 29 grudnia 2009 r. wprowadzono nowe przedsięwzięcia komunikacyjne, które mają usprawnić przede wszystkim komunikację ze stadionami⁷⁷.

Autostrady i drogi ekspresowe

1. Podstawowym celem połączeń drogowych pod kątem transportu kibiców na EURO 2012 powinno być zapewnienie szybkich i wygodnych połączeń drogowych między granicami państwa oraz między miastami-gospodarzami EURO 2012, tj. wybudowanie autostrad i dróg ekspresowych.

Kontrola NIK wykazała, że drogi ekspresowe S-3, S-5, S-7, S-8, S-17 i S-19, ważne dla obsługi EURO 2012, nie zostaną w pełni wybudowane przed czerwcem 2012 i nie będą gwarantowały ciągłości ruchu na całych długościach. W przypadku autostrad A-1, A-2 i A-4 istnieje zagrożenie nieoddania do użytku przed EURO 2012

⁷⁵ Budowa połączenia Portu Lotniczego ze Stadionem Piłkarskim w ciągu drogi krajowej nr 94 (zadanie składa się z dwóch zadań cząstkowych, z których jedno zaplanowano przed rozpoczęciem EURO 2012). W przypadku przedsięwzięcia: Budowa systemu sterowania ruchem ITS – Wrocław termin zakończenia jego części, zaplanowanej jako inwestycja na EURO 2012, przewidziano na wrzesień 2011 r., a całości na 2013 r.

⁷⁶ Zakończenie budowy II linii metra zostało przesunięte na termin późniejszy niż EURO 2012.

⁷⁷ Dodano m.in. w Gdańsku: Przebudowa ulicy Żaglowej na odcinku od projektowanej ulicy Stadionowej do skrzyżowania z ulicą Marynarki Polskiej, w Trójmieście: Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście; w Warszawie: Modernizacja trasy tramwajowej Dworzec Wileński - Stadion Narodowy - Rondo Waszyngtona wraz z zakupem 30 tramwajów niskopodłowych.

z uwagi na planowane terminy zakończenia dużej części z nich w 2012 r. Autostrada A-1 na odcinku 57,8 km (od m. Rząsawa do m. Pyrzowice) zostanie zakończona po czerwcu 2012 r., co nie będzie gwarantowało ciągłości ruchu na całej autostradzie.

2. W przypadku zadań inwestycyjnych realizowanych przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) zadania do wykonania w zakresie autostrad i dróg ekspresowych do 2012 r. określone zostały w „Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008–2012”⁷⁸. Program nie został opracowany pod kątem EURO 2012⁷⁹, jednak jego podstawowe założenia związane z budową autostrad i dróg ekspresowych do 2012 r. realizują zobowiązanie Ministra Transportu i Budownictwa do rozbudowy infrastruktury transportowej związanej z EURO 2012, określone w Ofercie złożonej UEFA (oraz w załączniku do umowy w sprawie organizacji EURO 2012).

GDDKiA, jako niezbędne dla zabezpieczenia komunikacji między miastami, w których odbywać mają się mecze EURO 2012, uznała wybrane ciągi drogowe (w części lub całości), które w Programie określono jako priorytety inwestycyjne do 2012 r., tj. autostrady: A-1, A-2, A-4 oraz drogi ekspresowe: S-3, S-5, S-7, S-8, S-17, S-19, S-69. Priorytety inwestycyjne do 2012 r. zawierały 16 zadań inwestycyjnych, dot. autostrad o długości 872,8 km i 41 zadań inwestycyjnych związanych z drogami ekspresowymi o długości 3.347,5 km. Do niezbędnych dla EURO 2012 zaliczono także projekty realizowane w systemie koncesyjnym dotyczące odcinków autostrad: A-1 Gdańsk – Nowe Marzy, Stryków – Pyrzowice, A-2 Świecko – Nowy Tomyśl, Stryków – Konotopa.

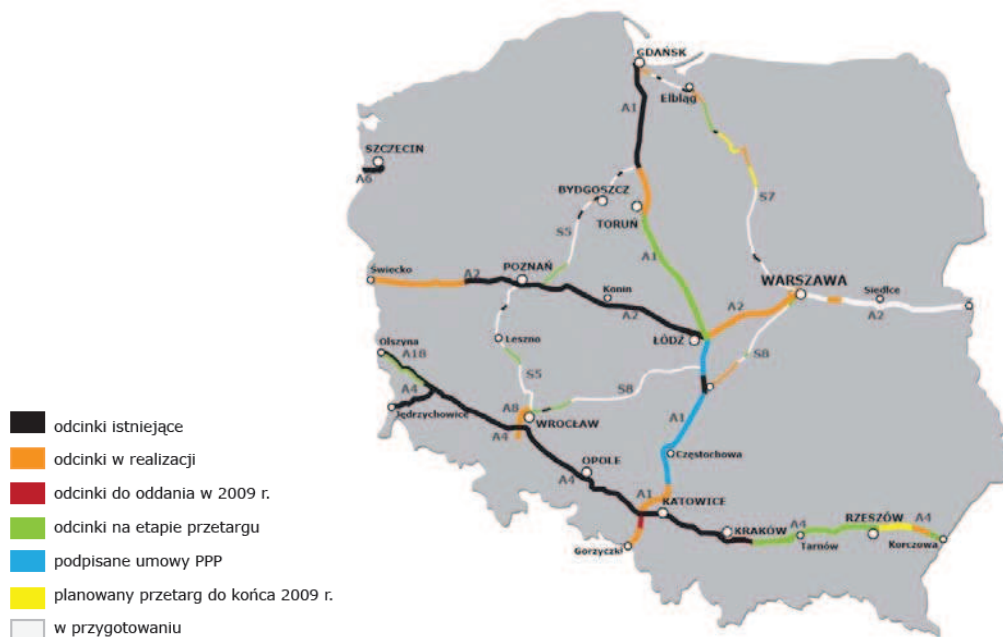
3. Kontrola wykazała rozbieżności między katalogiem zadań ujętych w priorytetach inwestycyjnych do 2012 r. a Master Planem Spółki PL.2012 i sprawozdaniami Ministra Sportu i Turystyki z realizacji przedsięwzięć EURO 2012⁸⁰, a także między katalogiem zadań ujętych w priorytetach i informacją GDDKiA dotyczącą realizacji projektów drogowych „*Drogi na EURO*” z listopada 2009 r. (dla podkomisji sejmowej ds. EURO). W każdym przypadku dokumenty te zawierały różniący się katalog zadań inwestycyjnych.

⁷⁸ Zwanym dalej „Programem”.

⁷⁹ W Programie w związku z przyznaniem Polsce i Ukrainie prawa organizowania EURO 2012 Europy w piłce nożnej w 2012 roku opracowano program rozwoju wybranych połączeń drogowych między miastami Euro 2012 oraz połączeń transgranicznych, które ujęto jako zadania „przyspieszone” w Załączniku nr 3.

Priorytety inwestycyjne oraz opracowanie dla podkomisji sejmowej z listopada 2009 r. nie obejmowały budowy: A-8 autostradowej obwodnicy Wrocławia, jezdni południowej A-18 Olszyna – Golnice, S-2 w Warszawie (Konotopa-Puławska), S 11 - zachodniej obwodnica Poznania (na odcinku Złotkowo – Głuchowo), które zostały ujęte w Master Planie i sprawozdaniu Ministra Sportu i Turystyki z lipca 2009 r., jako zadania kluczowe dla EURO 2012. Priorytety obejmowały natomiast odcinki dróg S 3, S-17, S-19, S-69, których nie ujęto w *Master Planie*, sprawozdaniu Ministra Sportu i Turystyki oraz opracowaniu GDDKiA dla podkomisji Sejmowej z listopada 2009 r.⁸¹

Zdaniem NIK rozbieżności między danymi GDDKiA a danymi Ministerstwa Sportu i Turystyki i Spółki PL.2012 wynikają z niewłaściwej współpracy i wymiany informacji między ww. instytucjami.



Podstawowe połączenia drogowe związane z EURO 2012 na podstawie informacji GDDKiA *Drogi na EURO* - listopad 2009. Na mapie nie ujęto dróg ekspresowych określonych w priorytetach inwestycyjnych Programu Budowy Dróg Krajowych: S-3, S-7 (Warszawa – Rabka), S-8 (Warszawa – Białystok), S-17, S-19, S-69 (Bielsko-Biała – Zwardoń), a także określonych w sprawozdaniu Ministra Sportu i Turystyki z lipca 2009 r.: S-2 (Warszawa Konotopa – Puławska), S-11 (zachodnia obwodnica Poznania).

⁸⁰ W szczególności ze sprawozdaniem z lipca 2009 r., w którym określono tzw. dossier transportowe.

⁸¹ Należy przy tym zwrócić uwagę, że podobne rozbieżności istniały między publikacjami prasowymi z lat 2008 i 2009, opracowanymi przez GDDKiA „Drogi na EURO 2012” (Wkładka do Gazety Wyborczej 2008 i 2009). W 2009 r. ujęto jako drogi na EURO autostrady A-1, A-2, A-4, A-18, A-8, drogi ekspresowe S-5, S-7, S-8, natomiast w 2008 r. jako „drogi na EURO” uznawano jeszcze A-6 (Kołbaskowo- Rzęśnia), S-3, S-11 (obwodnica Poznania), S-2 w Warszawie (Konotopa-Puławska), S-12 (Piaski – Dorohusk), S-17, S-19.

4. Według stanu na 31 października 2009 r. spośród 46 odcinków autostrad o łącznej długości 872,8 km, 10 odcinków (252,7 km, 22%) było oddanych do ruchu, 18 odcinków (275,8 km, 39%) było w budowie, 17 odcinków (303,1 km, 37%) było w fazie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, a jeden odcinek (41,2 km, 2%) był w fazie przygotowawczej. Z 18 odcinków w budowie, pięć było opóźnionych (na autostradzie A-1⁸²). Z 17 odcinków w fazie postępowania przetargowego 17 było opóźnionych⁸³.

Spośród 116 odcinków dróg ekspresowych o długości 3.347,5 km, 19 odcinków (156,2 km) było oddanych do ruchu, 18 odcinków (328,0 km) w budowie, 62 (2.588,8 km) w fazie przygotowawczej, 17 (274,5 km) w fazie postępowania przetargowego. Na 18 odcinków w budowie 16 (296,9 km) było opóźnionych w realizacji, ponieważ zaawansowanie rzeczowe robót budowlanych było niższe niż upływ czasu zaplanowanego na realizację tego zadania⁸⁴.

5. Odcinek autostrady A-1 Gdańsk - Gorzyczki, od m. Rząsawa do m. Pyrzowice o długości 57,8 km, zgodnie z podpisaną przez Ministra Infrastruktury ze Spółką Autostrada Południe S.A. umową z dnia 22 stycznia 2009 r. zostanie wykonany w 2014 r., co oznacza, że nie zostanie oddany do ruchu przed czerwcem 2012 r.

6. Zagrożona dla wykonania do końca maja 2012 r. jest budowa autostrady A-2 na odcinku Stryków – Konotopa (Warszawa) o długości 94 km, budowana w systemie „zaprojektuj – zbuduj”. Na wszystkie pięć odcinków zawarto w dniu 28 września 2009 r. umowy z pięcioma wykonawcami na wykonanie autostrady, tj. wykonanie projektu budowlanego i budowę z terminem 32 miesięcy od daty zlecenia, tj. do dnia 28 maja 2012 r. Wg stanu na dzień 31 października 2009 r. realizacja znajdowała się w fazie przygotowawczej, tj. rozpoczęto wstępną fazę projektowania. Zagrożeniem

⁸² Odcinek Pyrzowice - Piekary Śląskie - zaawansowanie robót budowlanych wynosiło 2,5%, a upływ czasu cyklu inwestycyjnego określonego w Programie 61,1%; odcinek Piekary Śląskie - Maciejów - odpowiednio 1,5% i 61,1%; A-1; odcinek Maciejów - Sońnica - 14,2% i 61,1%; odcinek Bełk - Świerklany - 47,0% i 80,5%; a odcinek Świerklany - Gorzyczki - 48% i 80,5%.

⁸³ Zaawansowanie w stosunku do cyklu inwestycyjnego na tych odcinkach w ośmiu przypadkach wynosiło 61%, a w dziewięciu przypadkach 28%.

⁸⁴ S-3 w. Klucz - w. Pyrzyce zaawansowanie robót budowlanych - 93,6% a upływ czasu - 95,8%; S-3 w. Myślibórz - w. Gorzów odpowiednio 68,0% i 95,8%; S-3 budowa obiektu mostowego PZ39 - 0% i 95,8%; S-5 Czachurki - Kleszczewo - 0% i 45,8%; S-7 Gdańsk - Koszwały - 0% i 45,8%; S-7 Elbląg - Kalsk - 35,8% i 45,8%; S-7 Olsztynek - Niedzica - 0% i 45,8%; S-7 Skarżysko Kamienna - Występa - 29,0% i 45,8%; S-8 Jezewo - Białystok 0% i 20,8%; S-8 Piotrków Trybunalski - Rawa Maz. - 0% 145,8%; S-8 w. Modlińska - w. Piłsudskiego 0% i 27,7%; S-8 w. Konotopa - ul. Powązkowska 77,0% i 95,8%; S-69 Rosta - w. Krakowska 34,0% i 61,1%; S-69 w. Krakowska - w. Mikoszewice 34,0% i 61,1%; S-69 Przybędza - Milówka - 90,0% i 100%; S-69 Szare - Laliki 97% i 100%.

dla realizacji budowy autostrady A-2 na odcinku Stryków – Konotopa jest niepełne objęcie własnościowe gruntów, po których ma przebiegać budowana autostrada. Z ogólnej liczby 5.424 działek niezbędnych do nabycia na dzień 16 listopada 2009 r. pozyskano 5.226 działek, co stanowiło 96,3 % nieruchomości objętych liniami rozgraniczającymi przedmiotową inwestycję, tzn. że nie nabyto jeszcze 198 działek.

7. Kontrolą w oddziałach GDDKiA⁸⁵ objęto 39 zadań, obejmujących łącznie 89 odcinków realizacyjnych (międzywęzłowych) o długości 1.741,1 km, w tym dziewięć zadań dotyczących trzech autostrad⁸⁶ (26 odcinków A-1, A-4 i A-8 o długości 485,9 km) i 30 zadań dotyczących dróg ekspresowych (63 odcinki S-2, S-3, S-5, S-7, S-8, S-11, S-17, S-19 o długości około 1.255,2 km).

Stwierdzono opóźnienia terminów zakończenia realizacji inwestycji w stosunku do zaplanowanych w Programie w przypadku 65 odcinków (73%), w tym 19 odcinków na autostradach i 46 na drogach ekspresowych. W przypadku 34 odcinków na drogach ekspresowych S-3, S-5, S-7, S-8, S-17, S-19 o długości 833,6 km, opóźnienia skutkowały przesunięciem terminów realizacji zaplanowanych zadań na termin późniejszy niż EURO 2012, tj. poza maj 2012 r. W zakresie autostrad realizacja żadnego z kontrolowanych odcinków nie została przesunięta na termin późniejszy niż maj 2012, natomiast 15 (69%) o długości 336,5 km, planowano zakończyć w 2012 r.: siedem na A-1, osiem na A-4 (w przypadku dróg ekspresowych – 15 odcinków o długości 272,2 km).

8. W Oddziałach GDDKiA w Warszawie i Poznaniu kontrola wykazała, że opóźnienia powstały na skutek nieprawidłowo przygotowanych wniosków o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i wniosków o wydanie decyzji o pozwolenie na budowę. Stwierdzono także nieprawidłowości w zakresie realizacji przez Oddział GDDKiA we Wrocławiu odcinka autostrady A-4 Zgorzelec-Krzyżowa, dla którego uzyskano pozwolenie na użytkowanie. Oddana do użytkowania z dniem 14 sierpnia 2009 r. inwestycja nie spełniała wszystkich wymogów ujętych w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich

⁸⁵ We Wrocławiu, Poznaniu, Gdańsku, Warszawie, Bydgoszczy, Rzeszowie, Krakowie, Katowicach

⁸⁶ Zadania inwestycyjne: A-1 Toruń-Stryków, Pyrzowice-Sońnica, Sońnica-Gorzyczki, A-4 Kraków-Tarnów, Wielicka-Szarów, Tarnów-Rzeszów, Rzeszów-Korczowa, Zgorzelec-Krzyżowa, A-8 Obwodnica Wrocławia.

usytuowanie⁸⁷. Brak było rozbudowanej infrastruktury Miejsc Odpoczynku Podróżnych (stacje benzynowe, bary, restauracje, WC itp.), włączonego i działającego systemu osłony meteorologicznej i zarządzania ruchem, kolumn alarmowych. Nie wykonano zaleceń Państwowej Straży Pożarnej dotyczących wyjść awaryjnych w ekranach akustycznych i konstrukcji barier na przejazdach awaryjnych, co stanowiło potencjalne zagrożenie dla zdrowia, mienia i życia użytkowników tej drogi. Kontrola wykazała, że pozwolenia na użytkowanie udzielono na podstawie oświadczenia inwestora o braku sprzeciwu lub uwag ze strony organów wymienionych w art. 56 ustawy Prawa budowlanego, które zawierały dane niezgodne ze stanem faktycznym.

9. Opóźnienia w realizacji dróg ekspresowych i autostrad w dużej części przypadków wynikały z przyczyn niezależnych od GDDKiA.

Podstawowe utrudnienia w realizacji inwestycji były konsekwencją braku zapewnionego pełnego finansowania oraz przeciągających się czynności przygotowawczych związanych z uzyskaniem niezbędnych decyzji (opinii), nabyciem nieruchomości, pracami projektowymi i postępowaniami o udzielenie zamówień publicznych.

Wydłużanie się etapu przygotowawczego było przede wszystkim skutkiem konieczności opracowywania wielokrotnych uzupełnień do raportów środowiskowych (zmiany w zakresie wyznaczania obszarów „Natura 2000” lub też zmiany ich granic), konieczności opracowania wariantów alternatywnych przebiegu dróg (ponownego przeprowadzenia konsultacji społecznych i uzgodnień) oraz przedłużających się terminów wydawania decyzji środowiskowych przez Regionalne Dyrekcje Ochrony Środowiska. Należy wskazać, że od połowy 2008 r. nastąpiło pewne przyspieszenie etapu przygotowawczego⁸⁸.

⁸⁷ Dz. U. Nr 43, poz. 430, ze zm.

⁸⁸ Zmiana ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2008 r. Nr 193, poz. 1194, ze zm.).

Linie kolejowe

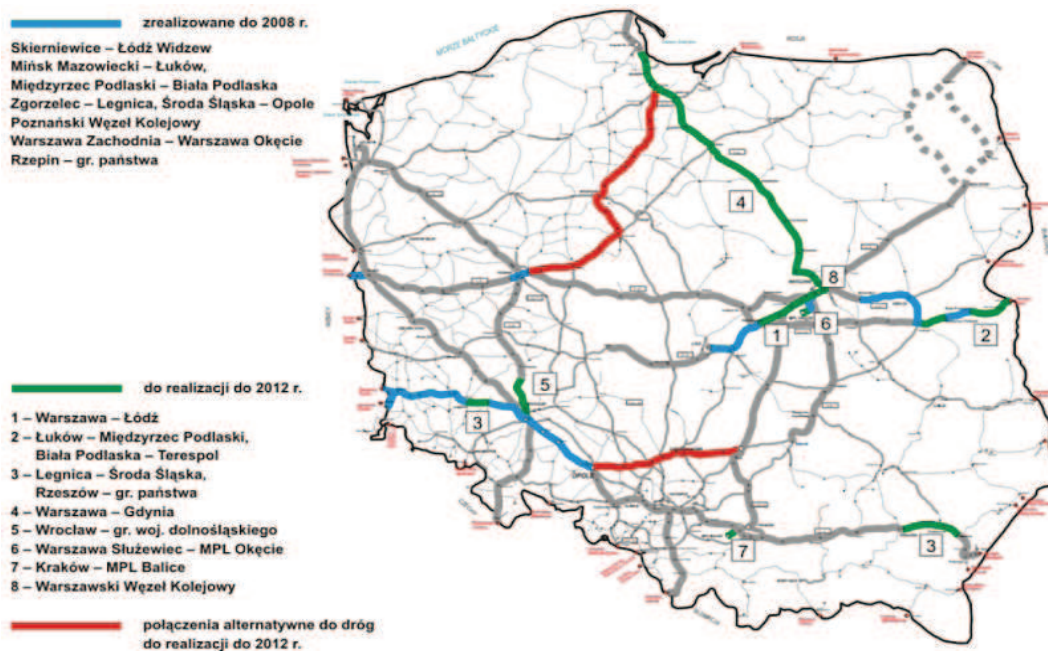
1. Do *Master Planu* opracowanego przez Spółkę PL.2012, PKP PLK S.A. zgłosiła wykaz zadań modernizacyjno-inwestycyjnych dotyczących 9 linii (relacji) kolejowych będących w zarządzie Spółki⁸⁹.

Zadania modernizacyjno-inwestycyjne w sprawozdaniu Ministra Sportu i Turystyki dla Rady Ministrów z lipca 2009 r. oraz w opracowaniu „Kolej na 2012” datowanym na wrzesień 2009 r. przedstawiono w układzie liczącym 11 pozycji. Różnica wynika ze zmiany w prezentowaniu zadań na linii E 20. Według stanu na dzień zakończenia kontroli, zgłoszone przez PKP PLK S.A. zadania dotyczyły łącznie 982,2 km⁹⁰ linii kolejowych i obejmowały działania modernizacyjne na: E 65 Warszawa – Gdynia, E 20 granica państwa/Kunowice - Terespol/gr. państwa, E 59 Wrocław – Poznań, E30 Zgorzelec – Medyka, linii nr 1 Warszawa - Łódź /Widzew, linii średnicowej Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia i linii obwodowej Józefinów - Warszawa Gdańska, linii Warszawa Zachodnia - MPL Okęcie i linii Kraków Główny - MPL Balice.

2. Ze zgłoszonych przez PKP PLK S.A. zadań, w uzgodnieniu z UEFA, wybranych zostało sześć uznanych za kluczowe dla organizacji EURO 2012, do których zaliczono cztery relacje (linie) kolejowe: Warszawa - Łódź, Warszawa – Gdynia, Warszawa - port lotniczy na Okęciu i Kraków - port lotniczy w Balicach oraz dwa przystanki kolejowe: Warszawa Stadion i Wrocław Stadion.

⁸⁹ Z uwagi na art. 1 ust. 3 ustawy o EURO 2012, linie kolejowe o państwowym znaczeniu, w tym należące do tej kategorii linie kolejowe między miastami gospodarzami EURO 2012 i granicami Polski, nie były ujmowane w wykazie określonym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 12 października 2007 w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 - Dz. U. Nr 192, poz. 1385 ze zm. Do wykazu tego wprowadzone zostało jedno zadanie dotyczące liniowej infrastruktury kolejowej PLK S.A. tj. „Budowa połączenia kolejowego MPL Katowice w Pyrzowicach z miastami Aglomeracji Górnośląskiej” (poz. 91). W związku z przygotowywaną nowelizacją ww. rozporządzenia, z uwagi na planowany termin zakończenia realizacji projektu po roku 2012, Zarząd PLK SA wystąpił w 2009 r. o usunięcie z wykazu ww. przedsięwzięcia. Stanowiło to jednocześnie realizację wniosku pokontrolnego NIK po kontroli przeprowadzonej w 2008 r.

⁹⁰ Ogólna liczba 982,2 km obejmuje m.in.: 232,0 km na linii E 65 Warszawa – Gdynia, 131,0 km na linii E 20 gr. państwa / Kunowice - Terespol / gr. państwa, 58,0 km na linii E 59 Wrocław – Poznań, 379,3 km na linii E30 Zgorzelec – Medyka.



Zamierzenia inwestycyjne PKP PLK SA związane z EURO 2012 na podstawie „Kolej na 2012. Stan przygotowań polskiej infrastruktury kolejowej do EURO 2012” (październik 2009 r.).

3. Na ujętych w *Master Planie* dziewięciu liniach kolejowych w 2009 r. realizowano 16 zadań obejmujących 37 częściowych zadań inwestycyjnych), obejmujących przede wszystkim odcinki szlaków kolejowych, a także stacje i przystanki kolejowe. Według stanu na koniec października 2009 r. z zadań tych 12 było na etapie przygotowawczym, 15 na etapie wykonawczym, a 10 zostało zrealizowanych⁹¹.

Z 26 częściowych niezakończonych zadań inwestycyjnych (z wyłączeniem odcinka linii E 30 Rzeszów – granica państwa) dla siedmiu termin zakończenia realizacji planowany jest w 2012 r. w okresie do rozpoczęcia EURO 2012.

4. Na koniec października 2009 r. opóźnienia w stosunku do przyjętych harmonogramów występowały w 14 zadaniach częściowych (35%) i – z wyjątkiem jednego - nie stanowiły istotnego zagrożenia dla wykonania zaplanowanych zadań przed rozpoczęciem EURO 2012. Opóźnienia dotyczyły etapu prac przygotowawczych, w tym w szczególności związanych z pozyskaniem decyzji

⁹¹ Na linii Warszawa Zachodnia - MPL Okęcie: odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie (bez łącznicy w tunelu między Warszawą Służewiec a stacją pod Terminalem II, 2008 r.); na linii Warszawa - Łódź: odcinek Skierniewice – Łódź/Widzew (2008 r.); na E20: Poznański Węzeł Kolejowy (2009) i odcinki: Siedlce – Łuków (2008), Łuków – Międzyrzec Podlaski (2009), Międzyrzec Podlaski – Biała Podlaska (2008); na E30 Zgorzelec – Medyka, odcinki: Zgorzelec - Węglińiec – Bielawa Dolna w tym stacja Zgorzelec (2008/2009), Węglińiec – Legnica w tym most w Bolesławcu (2008/2009), Malczyce – Szczedrzykowice (2009), Stacja Oława (2009).

lokalizacyjnych i środowiskowych, postępowań przetargowych oraz uzgodnień z władzami miast odnośnie zadań dotyczących obiektów stacyjnych.

W przypadku jednego zadania, tj. modernizacji odcinka linii E 30 Rzeszów – granica państwa, w 2009 r. nastąpiło ograniczenie prac na etapie przygotowawczym w związku z brakiem odpowiednich źródeł finansowania tego przedsięwzięcia. Było to konsekwencją wykreślenia ww. zadania w 2009 r. z listy podstawowej projektów ustalonych do dofinansowania ze środków UE w latach 2007-2013. Przyczyną wykreślenia był znaczny wzrost kosztów modernizacji w stosunku do wcześniej przewidywanych, ponieważ zgodnie z kosztorysami realizacja tego projektu wyniosłaby około 3,5 mld złotych netto, przy wcześniej zakładanej kwocie 1,4 mld zł. Zadanie to w zakresie modernizacji pozwalającej m.in. na podwyższenie prędkości podróżowania do 160 km/h nie zostanie zrealizowane w terminie przed EURO 2012.

5. Według ustaleń kontroli, 15 (z 37) częściowych zadań realizacyjnych dotyczyło inwestycji uznanych za kluczowe dla organizacji EURO 2012. Opóźnienia o charakterze możliwym do nadrobienia w okresie przed rozpoczęciem EURO 2012, występowały w zakresie prac przygotowawczych sześciu zadań realizacyjnych (40%) na: linii nr 1 Warszawa - Łódź (jedno zadanie), E65 Warszawa – Gdynia (trzy), linii średnicowej, łącznie z przystankiem osobowym Warszawa Stadion, połączeniu kolejowym Kraków Główny - Mydlniki – Międzynarodowy Port Lotniczy Balice. Opóźnienia wynikały przede wszystkim z długotrwałych procedur przetargowych.

6. W 2009 r. terminy zakończenia realizacji ośmiu częściowych zadań uległy przesunięciu w stosunku do pierwotnie planowanych. Późniejszy termin zakończenia (planowany przed EURO 2012) dotyczył siedmiu zadań: dwóch na E 65 (Warszawa – Gdynia), jednego na E 59 (Wrocław – Poznań), jednego na linii Warszawa Zachodnia - MPL Okęcie (łącnica w tunelu między Warszawą Służewiec a stacją pod Terminalem II⁹²), połączenia Kraków Główny - MPL Balice, jednego na E 20 (stacja Poznań Główny część zachodnia), jednego na E30 Zgorzelec – Medyka.

7. Stwierdzono opóźnienia w realizacji trzech projektów w zakresie przygotowywania wniosków o dofinansowanie do CUPT (projekty te dotyczyły czterech zadań częściowych na liniach zgłoszonych do Master Planu), dla których w pre-umowach określono termin przekazania wniosków w 2009 r.: POIiŚ 7.1-1.1 Modernizacja linii

kolejowej E 65/CE 65 na odcinku Warszawa - Gdynia - obszar LCS Ciechanów, POIiŚ 7.1-18 Modernizacja linii kolejowej nr 8, budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie) i POIiŚ 7.1-24.1 Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A - odcinek Warszawa Zachodnia – Skierniewice. Opóźnienia wynosiły od trzech do sześciu miesięcy. Główną przyczyną opóźnień było niezakończenie prac nad przygotowaniem załącznika do wniosku o dofinansowanie pt.: „Rezultaty studium wykonalności wraz z analizą kosztów i korzyści” w związku z brakiem określenia stawek dostępu do infrastruktury kolejowej na kolejne lata objęte analizą kosztów i korzyści.

Dworce kolejowe

1. Wystąpiły opóźnienia w realizacji przyjętych harmonogramów⁹³ dotyczące sześciu spośród ośmiu modernizowanych dworców, zamieszczonych w wykazie przedsięwzięć Euro⁹⁴, a w przypadku dwóch dworców (Poznań Główny, Warszawa Zachodnia) dodatkowo nie zapewniono finansowania ich budowy.

W przypadku ośmiu planowanych inwestycji w zakresie modernizacji dworców, które zostały ujęte w wykazie przedsięwzięć EURO 2012, stwierdzono w trzech przypadkach opóźnienia w realizacji harmonogramów etapu przygotowawczego i zwiększenie planowanych kosztów inwestycji (Wrocław Główny, Kraków Główny, Gdynia Główna), a także w trzech przypadkach opóźnienia w postępowaniach dotyczących wyboru inwestora (Katowice Osobowa, Poznań Główny, Warszawa Zachodnia). W przypadku dworca Warszawa Centralna zakres modernizacji ograniczono wyłącznie do prac remontowych. NIK wskazuje, że terminy oddania do użytku siedmiu zmodernizowanych dworców w 2012 r. stanowią zagrożenie niezakończenia inwestycji przed EURO 2012.

2. Zdaniem NIK, szczególne zagrożenie realizacji inwestycji przed czerwcem 2012 istnieje w przypadku trzech inwestycji dotyczących dworców, realizowanych lub planowanych do realizacji przy udziale inwestorów prywatnych (Katowice Osobowa,

⁹² Termin realizacji przesunięty na 2011 r. Zadanie kluczowe dla połączenia lotniska ze stadionem.

⁹³ W stosunku do terminów określonych w harmonogramach spółki PL.2012.

⁹⁴ W związku z organizacją finałowego EURO 2012, PKP S.A. wyodrębniła osiem dworców kolejowych koniecznych do budowy, przebudowy lub remontu w latach 2007-2012 pod kątem EURO 2012, które zostały umieszczone w wykazie przedsięwzięć Euro 2012: Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Warszawa Wschodnia, Wrocław Główny, Poznań Główny, Gdynia Główna, Kraków Główny, Katowice Osobowa.

Poznań Główny, Warszawa Zachodnia). Wynika ono z braku zapewnionego finansowania w całości (Poznań Główny, Warszawa Zachodnia) lub częściowego (Katowice Osobowa).

3. W czwartym kwartale 2009 r. wszystkie osiem inwestycji było na etapie przygotowawczym. W inwestycjach realizowanych we Wrocławiu, Krakowie i Gdyni stwierdzono opóźnienia w stosunku do przyjętych harmonogramów oraz zmiany (zwiększenie) planowanych wartości inwestycji. Przedłużyły się postępowania w sprawie wyboru inwestora i wydłużył się czas trwania negocjacji w przypadku dworców w Katowicach, Poznaniu i Warszawie Zachodniej, co było wynikiem m.in. kryzysu na rynku nieruchomości i rynkach finansowych. W przypadku dworca Warszawa Centralna w 2009 r. znacznie ograniczono zakres planowanej modernizacji i obejmuje ona wyłącznie wykonanie prac remontowych.

4. W żadnej z planowanych inwestycji nie został wyłoniony wykonawca robót budowlanych. W zakresie ośmiu przedsięwzięć EURO 2012 na dzień zakończenia kontroli nie wszczęto lub tylko rozpoczęto (Wrocław) procedurę przetargową w celu wyboru wykonawcy, w związku z czym istniało duże zagrożenie nieterminowej realizacji inwestycji. Pomimo występujących opóźnień PKP SA planuje ukończenie inwestycji przed rozpoczęciem EURO 2012.

5. Stwierdzono brak współpracy pomiędzy Spółkami PKP S.A. oraz spółką PL.2012 zmierzającej do zapewnienia zgodności harmonogramów realizacji inwestycji przyjętych w PKP S.A. z harmonogramami Spółki PL 2012, w zakresie wyszczególnionych działań oraz terminów ich przeprowadzenia. Pomimo posiadanej wiedzy dotyczącej niezgodności poszczególnych harmonogramów, PKP S.A. nie zwróciła się oficjalnie do spółki PL 2012 z wnioskiem o korektę przedmiotowych dokumentów.

3.2.4. Hotele i zakwaterowanie

1. W umowie w sprawie organizacji EURO 2012 administracja rządowa zobowiązała się do pomocy w zapewnieniu UEFA i organizatorowi (PZPN) potrzebnego zakwaterowania. NIK pozytywnie ocenia działania miast-gospodarzy EURO 2012 w realizacji tego zobowiązania. Pozytywnie oceniając działania Spółki PL.2012 w zakresie monitorowania i sprawozdawczości tego obszaru, NIK wskazuje jednak, że niektóre działania Spółki PL.2012 w tym obszarze wykroczały poza przyjęte

zobowiązania administracji rządowej, powodując nieuzasadnione koszty dla budżetu państwa⁹⁵.

2. W obszarze hoteli i zakwaterowania UEFA⁹⁶ potwierdziła wykorzystanie dla *Grup Celowych UEFA*⁹⁷ pokoi hotelowych kategorii 3*, 4*, 5* oraz poinformowała, że warunkiem przyporządkowania hotelu do określonej grupy UEFA jest podpisanie umowy na zakwaterowanie przez hotel i Agencję TUI Travel Plc (TUI) – upoważnionej do negocjowania i zawierania umów na zakwaterowanie.

3. W zakresie centrów pobytowych drużyn piłkarskich, PL.2012, na podstawie wyników wizyt w centrach pobytowych, sporządziła w czerwcu 2009 r. wykaz 50 rekomendowanych centrów pobytowych⁹⁸.

W okresie od lipca do września 2009 r. Spółka EURO 2012 Polska dokonała niezależnego od Spółki PL.2012 przeglądu centrów i sporządziła własny wykaz, który zawierał 59 centrów⁹⁹. UEFA przyjęła raport spółki EURO 2012 POLSKA, stwierdzając, że projektem centra pobytowe (na projekt składają się dwa segmenty: Hotele oraz infrastruktura piłkarska) kieruje Spółka EURO 2012 POLSKA, która jest odpowiedzialna za opracowanie i przesłanie skróconej listy centrów pobytowych do katalogu UEFA¹⁰⁰.

3.2.5. Bezpieczeństwo

1. Zobowiązania i gwarancje Polski wobec UEFA dotyczą odpowiedzialności za bezpieczeństwo w trakcie EURO 2012 (gwarancje nr 9 i 10, złożone przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji). Administracja publiczna zobowiązała się podjąć wszelkie konieczne środki mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa poza Oficjalnymi miejscami i porządku publicznego w związku z Turniejem oraz nie

⁹⁵ Na przykład organizowanie warsztatów dla kadry hotelowej. Szerzej na ten temat w części dotyczącej Spółki PL.2012.

⁹⁶ W raporcie z dnia 30 kwietnia 2009 r.

⁹⁷ Grupy UEFA: drużyny uczestniczące w EURO 2012, UEFA, organizacje i firmy wspierające EURO 2012/sponsorzy, przedstawiciele mediów zagranicznych, przedstawiciele mediów Krajów-Gospodarzy, przedstawiciele Federacji Piłkarskich, hospitality, prasa.

⁹⁸ „Raport z przygotowań rekomendowanych centrów pobytowych”, który został przekazany Komisji Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki Sejmu RP w dniu 10 czerwca 2009 r. oraz UEFA i Spółce EURO 2012.

⁹⁹ Sporządzono raport, który został przekazany do UEFA.

¹⁰⁰ Warunkiem zamieszczenia centrum pobytowego w katalogu UEFA jest podpisanie umowy przez właściciela hotelu z Agencją ds. Zakwaterowania UEFA, a w przypadku obiektów sportowych z EURO 2012.

później niż do 30 czerwca 2009 r. opracować i przedstawić UEFA koncepcję dotyczącą bezpieczeństwa EURO 2012.

2. W opracowanej przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji *Zintegrowanej koncepcji zapewnienia bezpieczeństwa UEFA EURO 2012* dokonano wstępnego skatalogowania i opisanie możliwych do wystąpienia zagrożeń wraz ze wskazaniem sposobów minimalizacji ich wystąpienia i przeciwdziałania, a także podmiotów odpowiedzialnych i współpracujących w przedmiotowym zakresie.

Katalog ten obejmuje m.in.: bezpieczeństwo i sprawne zarządzanie tłumem na terenie Polski oraz bezpieczeństwo węzłów logistycznych, bezpieczeństwo na granicach, bezpieczeństwo w ruchu drogowym, system przeciwdziałania terroryzmowi (w szczególności w odniesieniu do miejsc oficjalnych i obiektów wchodzących w skład infrastruktury kraju), opiekę medyczną i ratownictwo, bezpieczeństwo stadionów i innych miejsc oficjalnych UEFA (m.in. centra pobytowe) oraz bezpieczny transport osób na terenie miast-gospodarzy EURO 2012.

Według koncepcji dwoma głównymi podmiotami odpowiedzialnymi za zarządzanie bezpieczeństwem EURO 2012 jest MSWiA (w zakresie bezpieczeństwa publicznego i wsparcia bezpieczeństwa miejsc oficjalnych UEFA) oraz Spółka EURO 2012 POLSKA (zapewnienie bezpieczeństwa miejsc oficjalnych UEFA). W opracowaniu ww. *Zintegrowanej koncepcji bezpieczeństwa* uczestniczyły miasta-gospodarze EURO 2012 oraz Spółka PL.2012.

Zdaniem NIK, ze względu na dokonaną przez UEFA w grudniu 2009 r. krytyczną ocenę efektywności przyjętej w koncepcji struktury organizacyjnej oraz podziału odpowiedzialności w aspekcie realizowanych zadań, a także niektórych regulacji zmienionej ustawy o bezpieczeństwie imprez masowych (w związku z ich niedostosowaniem do standardów UEFA)¹⁰¹, działania w obszarze bezpieczeństwa powinny być w 2010 r. zintensyfikowane w celu uzyskania pełnej zgodności z wymogami UEFA.

3. Spółka PL.2012 oraz miasta-gospodarze EURO 2012 podejmowały działania związane z organizacją wolontariatu miejskiego w ramach EURO 2012. Działania dotyczyły wypracowania wspólnego modelu wolontariatu w obszarze

¹⁰¹ Szerzej na ten temat w rozdziale dotyczącym Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.

odpowiedzialności miast-gospodarzy EURO 2012. Przygotowywana zintegrowana koncepcja wolontariatu miała być niezbędnym narzędziem do prowadzenia dalszych prac z zakresie wolontariatu ogólnopolskiego. Za projekt dotyczący wolontariatu *Miejsc Oficjalnych UEFA* odpowiada Spółka EURO 2012 Polska, która, wraz z bliźniaczą strukturą ukraińską, miała opracować wspólną koncepcję *Wolontariatu Oficjalnych Miejsc UEFA na okres EURO 2012 w Polsce i na Ukrainie*.

4. W 2009 r. Spółka PL.2012 opracowała projekt programu pn. *Kibice Razem*, którego celem jest zminimalizowanie predyspozycji do stosowania przemocy fizycznej, a także przekonań o charakterze rasistowskim wśród polskich kibiców piłki nożnej poprzez długoterminową pracę edukacyjno-pedagogiczną polegającą na bezpośrednim i codziennym kontakcie z grupą docelową. Do dnia 30 listopada 2009 r. przygotowany został program pilotażowy projektu, który wdrażany miał być w Gdańsku i Wrocławiu od początku 2010 r.

3.2.6. Opieka medyczna

1. Zobowiązania i gwarancje Polski wobec UEFA dotyczą zapewnienia wszystkich niezbędnych i odpowiednich służb medycznych i opieki zdrowotnej w Polsce na czas trwania EURO 2012 (zadania administracji publicznej w umowie w sprawie organizacji EURO 2012). NIK pozytywnie ocenia działania miast-gospodarzy EURO 2012 i Spółki PL.2012 w tym obszarze.

2. Do czasu zakończenia kontroli Spółka PL.2012, wspólnie z miastami-gospodarzami EURO 2012 wyznaczyła 33 szpitale referencyjne dla ww. miast. Ponadto wstępnie wyznaczono 36 szpitali referencyjnych dla wybranych centrów pobytowych.

3. W dniu 21 maja 2009 r. powołano Komitet Medyczny UEFA EURO 2012, w skład którego weszli przedstawiciele Spółki PL.2012, miast-gospodarzy EURO 2012, Ministerstwa Zdrowia i MSWiA oraz innych instytucji związanych z przygotowaniem w obszarze zabezpieczenia medycznego. Zorganizowano ogółem siedem spotkań przedstawicieli Spółki PL.2012 z koordynatorami w ww. miastach, w tym trzy w ramach spotkań Komitetu Medycznego.

4. Przygotowaniem koncepcji zabezpieczenia sanitarno-epidemiologicznego zajmował się Główny Inspektorat Sanitarny. W związku ze zmianami

organizacyjnymi w systemie bezpieczeństwa sanitarno-epidemiologicznego¹⁰² w październiku 2009 r. Spółka PL.2012 skierowała do Głównego Inspektora Sanitarnego wnioski o utworzenie zespołu roboczego ds. bezpieczeństwa sanitarno-epidemiologicznego, którego celem ma być opracowanie struktury i procedur operacyjnych w zakresie zabezpieczenia sanitarno-epidemiologicznego w czasie EURO 2012.

3.2.7. Promocja

1. Zobowiązania i gwarancje Polski wobec UEFA dotyczą wsparcia działań promocyjnych UEFA (gwarancja nr 8, złożona przez: prezydentów miast-gospodarzy EURO 2012, marszałków województw, Ministra Sportu i Turystyki, Prezesa Polskiej Organizacji Turystycznej). Administracja publiczna zobowiązała się promować EURO 2012 w formach, sposobach i przekazie zgodnymi z wymaganiami UEFA.
2. W zakresie promocji w terminie do 31 maja 2009 r. miała zostać opracowana przez Spółkę PL.2012 strategia promocji Polski jako organizatora EURO 2012, uwzględniająca promocję miast-gospodarzy EURO 2012. Do końca 2009 r. nie została przyjęta ostateczna wersja tej strategii, co było spowodowane m.in. przesunięciem przez UEFA rozmów na temat współpracy promocyjnej z krajami-gospodarzami EURO 2012 oraz określenia terminu realizacji logo turnieju.
3. W październiku 2009 r. UEFA (za pośrednictwem Spółki EURO 2012 Polska) przekazała miastom-gospodarzom EURO 2012 wytyczne dotyczące toku przygotowania tzw. *Host City Composite LOGO*, a w listopadzie 2009 r. przekazała organizatorom, w tym miastom-gospodarzom EURO 2012, dokument pn. *Marketing Guidelines* (wstępny projekt), zawierający wskazówki marketingowe, stanowiące m.in. podstawę do doprecyzowania działań promocyjnych i marketingowych¹⁰³.
4. W ocenie NIK w 2009 r. nie podjęto zintegrowanych działań w obszarze promocji, jednak nie wynikało to z przyczyn zależnych od miast-gospodarzy EURO 2012 i Spółki PL.2012. Ze względu na charakter zobowiązań oraz specyfikę potencjalnych

¹⁰² Ustawa z dnia 23 stycznia 2009 r. o zmianie niektórych ustaw w związku ze zmianami w organizacji i podziale zadań administracji publicznej w województwie (Dz. U. Nr 92, poz. 753, ze zm.).

¹⁰³ Wytyczne były w trakcie kontroli analizowane przez PL.2012 i Miasta Gospodarzy; propozycje odpowiednich poprawek miały zostać przedstawione UEFA do końca stycznia 2010 r.

działań w obszarze promocji, okres pozostały do rozpoczęcia EURO 2012 umożliwia przygotowanie i wdrożenie efektywnych działań w latach 2010 – 2012.

3.2.8. Telekomunikacja i informatyka

1. Zobowiązania i gwarancje Polski wobec UEFA dotyczą zapewnienia optymalnych warunków do funkcjonowania wszelkich mediów w związku z EURO 2012. NIK pozytywnie ocenia działania miast-gospodarzy EURO 2012 i Spółki PL.2012 w zakresie opracowania koncepcji i projektów szczegółowych w tym obszarze, wskazuje jednak, że w następnych latach przyjęte rozwiązania powinny być sukcesywnie wdrażane.

2. PL.2012 i miasta-gospodarze EURO 2012 podejmowały działania zmierzające do zapewnienia odpowiedniej infrastruktury teleinformatycznej w miastach-gospodarzach EURO 2012. Spółka PL.2012 opracowała cztery wytyczne, dotyczące teleinformatycznej funkcjonalności stadionów oraz rozwiązań teleinformatycznych na stadionach, będące jednocześnie rozpoczęciem przygotowania wytycznych (rekomendacji) dla rozwiązań ICT w miastach-gospodarzach EURO 2012.

3. W trakcie spotkań koordynacyjnych przedstawicieli miast-gospodarzy EURO 2012 z przedstawicielami Spółki PL.2012 uzgadniano szczegółowy kształt projektów związanych z obsługą telekomunikacyjną i informatyczną Turnieju.

Omawiane były wymogi UEFA w zakresie instalacji na stadionach systemu kamer monitorujących, w tym włączenia tych kamer w systemy monitoringu miejskiego. W przypadku Warszawy zrezygnowano m.in. z zamiaru objęcia obszaru miasta darmowym dostępem do internetu bezprzewodowego.

3.2.9. Własność intelektualna

1. Zobowiązania i gwarancje Polski wobec UEFA dotyczą: ochrony oznaczeń i praw własności intelektualnej określonych przez UEFA (gwarancja nr 2, złożona przez Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego), wdrożenia, przez Prezesa Urzędu Patentowego, uproszczonych procedur administrowania postępowaniami rejestracyjnymi w zakresie praw własności intelektualnej (gwarancja nr 12), zapewnienia przestrzegania obowiązującego prawa, dotyczącego ceł, prawa własności intelektualnej w zakresie przeciwdziałania nieuczciwym praktykom marketingowym i

zakazanych praktyk sprzedaży biletów w okresie przygotowania EURO 2012 oraz po zakończeniu Mistrzostw (gwarancja nr 13, złożona przez Prezesa Rady Ministrów), a także zapewnienia, przez Ministra Sportu i Turystyki, organizacji dystrybucji biletów zgodnie z wymogami UEFA (gwarancja nr 14). Zdaniem NIK podjęte w 2009 r. działania w tym zakresie przez Ministerstwo Sportu i Turystyki były niewystarczające dla zapewnienia pełnej realizacji przyjętych zobowiązań.

2. W lipcu 2009 r. UEFA przekazała dokument pn. *Wytyczne dla mediów odnośnie używania znaków i oznaczeń UEFA EURO 2012™*. Tematyka *Wytycznych* miała zostać ujęta w ostatecznej wersji dokumentu pn. *Marketing Guidelines*.

3. W ramach realizacji gwarancji w zakresie ochrony własności intelektualnej w 2009 r. w Ministerstwie Sportu i Turystyki prowadzono prace legislacyjne nad projektem ustawy o ważnych wydarzeniach sportowych, która dotyczy ochrony praw własności intelektualnej organizatorów dużych imprez sportowych, przeciwdziałania marketingowi pasożytniczemu, publicznego oglądania meczów oraz zagadnień powiązanych.

Pierwszy wstępny projekt ustawy został przedstawiony członkom Komitetu Ochrony Praw (organu opiniotwórczo-doradczego Ministra Sportu i Turystyki w zakresie ochrony własności intelektualnej i zagadnień pokrewnych) w kwietniu 2009 r.¹⁰⁴ Zgodnie z przyjętymi założeniami, ustawa miała wejść w życie do końca I kwartału 2010 r. i miała obejmować także inne największe imprezy sportowe, które będą organizowane w przyszłości w Polsce. W dniu 6 stycznia 2010 r. przewodniczący Komitetu Ochrony Praw przekazał Ministrowi Sportu i Turystyki projekt założeń do ww. ustawy oraz projekt ustawy.

¹⁰⁴ Projekt ustawy opracowała kancelaria prawna na zlecenie spółki PL.2012. Szerzej na ten temat w rozdziale dotyczącym spółki PL.2012.

4. Informacje dodatkowe o przeprowadzonej kontroli

Kontrolę przeprowadziły cztery Departamenty NIK, tj.: Administracji Publicznej, Komunikacji i Systemów Transportowych, Obrony Narodowej i Bezpieczeństwa Publicznego, Nauki, Oświaty i Dziedzictwa Narodowego (koordynujący kontrolę) oraz cztery Delegatury NIK w: Gdańsku, Poznaniu, Wrocławiu i Warszawie.

W kontroli wykorzystano również *Sprawozdania Ministra Sportu i Turystyki z realizacji przedsięwzięć EURO 2012* przedstawione Radzie Ministrów w styczniu i lipcu 2009 r. oraz Sejmowi RP w marcu 2009 r.

W trakcie kontroli zasięgano informacji w trybie art. 29 pkt 2 lit. f ustawy o NIK w jednostkach niekontrolowanych: Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, spółkach celowych miast-gospodarzy EURO 2012 ds. infrastruktury i innych jednostkach samorządowych (Zarządy Transportu Miejskiego). Do protokółów kontroli trzy jednostki złożyły dodatkowe wyjaśnienia w trybie art. 59 ust. 2 ustawy o NIK¹⁰⁵. Trzy jednostki (Port Lotniczy Poznań-Ławica, Urząd Miasta Poznania, Spółka PL.2012) złożyły do protokółów kontroli zastrzeżenia, które w części zostały uwzględnione.

Do kierowników 23 z 29 skontrolowanych jednostek skierowano łącznie 58 wniosków pokontrolnych. W związku z pozytywną oceną nie sformułowano wniosków do kierowników pięciu skontrolowanych jednostek, tj.: Zarządu Biura Inwestycji Euro Gdańsk 2012 Sp. z o.o., Zarządu Gdańskie Inwestycje Komunalne EURO 2012 Sp. z o.o., Zarządu Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o., Zarządu Portu Lotniczego Wrocław SA, Dyrektora Oddziału GDDKiA w Gdańsku

Do Ministra Sportu i Turystyki skierowano pięć wniosków pokontrolnych, w których NIK wniosła m.in. o:

- 1) przygotowanie, przy współpracy właściwych ministrów i prezydentów miast-gospodarzy EURO 2012, uzupełnienia do programu wieloletniego przygotowania

¹⁰⁵ Ministerstwo Sportu i Turystyki, Ministerstwo Infrastruktury, GDDKiA Oddział w Poznaniu.

Polski do Mistrzostw i przedstawienie go Radzie Ministrów do zatwierdzenia oraz nadzorowanie jego realizacji,

- 2) sformułowanie pełnego katalogu problemów prawnych, które należy rozwiązać w ramach prac legislacyjnych, w celu stworzenia odpowiednich warunków prawnych dla realizacji zadań związanych z przygotowaniem do organizacji EURO 2012,
- 3) egzekwowanie realizacji zadań powierzonych Spółce PL.2012, zgodnie z zawartą umową o powierzeniu zadań oraz przyjętymi programami i harmonogramami,
- 4) podjęcie działań w celu dokonania podziału kompetencji i ustalenia zasad współpracy między Spółką PL. 2012 i reprezentującą UEFA EURO Polska 2012 Sp. z o.o.,
- 5) przyspieszenie prac związanych z przyjęciem planu wykorzystania Stadionu Narodowego w Warszawie po zakończeniu Mistrzostw.

Do Ministra Infrastruktury skierowano trzy wnioski pokontrolne, w których NIK wniosła o:

- 1) zintensyfikowanie nadzoru nad terminowym wykonywaniem przez beneficjentów zadań inwestycyjnych w zakresie rozwoju infrastruktury komunikacyjnej oraz sprawnej obsługi transportowej w związku z przygotowaniem Polski do EURO 2012,
- 2) prowadzenie monitoringu stanu zaawansowania realizacji inwestycji infrastrukturalnych związanych z EURO 2012,
- 3) prowadzenie analizy inwestycji dotyczących EURO 2012 pod względem terminowości ich realizacji.

Do Ministra Rozwoju Regionalnego skierowano dwa wnioski, w których NIK wniosła o:

- 1) prowadzenie dalszych działań w celu zapewnienia terminowej realizacji projektów EURO 2012 oraz projektów związanych z EURO 2012,
- 2) ustalenie takich terminów na opracowanie kwartalnego raportu o stanie przygotowania projektów indywidualnych, aby zapewnić czas na konsultacje

projektu raportu ze wszystkimi Instytucjami Zarządzającymi przed jego przekazaniem do podpisu ministra.

Do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji skierowano jeden wniosek pokontrolny, w którym NIK wniosła o ponowną analizę przedsięwzięć niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego podczas organizacji EURO 2012 pod względem możliwości realizacyjnych, w tym zapewnienia finansowania zadań planowanych do realizacji. Minister złożył zastrzeżenia do wystąpienia, które nie zostały uwzględnione.

Do Prezesa Zarządu Spółki PL.2012 skierowano cztery wnioski pokontrolne, w których NIK wniosła o:

- 1) zapewnienie pełnej i rzetelnej realizacji powierzonych Spółce zadań,
- 2) niezawieranie umów z podmiotami zewnętrznymi na wykonanie zadań zbieżnych z zakresem obowiązków pracowników etatowych Spółki oraz na zadania, które nie zostały Spółce powierzone,
- 3) zapewnienie wydatkowania środków finansowych w sposób celowy i gospodarny,
- 4) dostosowanie struktury organizacyjnej i wielkości zatrudnienia w Spółce do zakresu powierzonych zadań.

Do prezydentów miast-gospodarzy EURO 2012 skierowano ogółem 12 wniosków pokontrolnych, w których NIK wniosła o:

- 1) do Prezydenta Gdańska: zintensyfikowanie działań w celu zminimalizowania przypadków przesuwania terminów realizacji zakończenia przedsięwzięć EURO 2012, doprowadzenie do zgodności terminu zakończenia realizacji projektu Arena Bałtycka określonego w harmonogramie ramowym i umowie stadionowej;
- 2) do Prezydenta Warszawy: podjęcie działań zapewniających terminową realizację inwestycji związanych z przygotowaniem do EURO 2012, zamieszczanie w „Sprawozdaniach z przygotowań m. st. Warszawy do Mistrzostw Europy w piłce nożnej UEFA EURO 2012” kompletnych informacji dotyczących charakterystyk omawianych zadań inwestycyjnych i organizacyjnych, rzetelne przedstawienie danych dotyczących stanu zawansowania realizacji inwestycji;
- 3) do Prezydenta Poznania: kontynuowanie działań mających na celu terminowe przygotowanie Stadionu Miejskiego w Poznaniu i infrastruktury drogowej przed

rozpoczęciem Euro 2012, podjęcie stosownych działań mających na celu przestrzeganie przez inwestora i wykonawców rozbudowy i modernizacji Stadionu w Poznaniu przepisów szczegółowych dotyczących prawidłowego prowadzenia dokumentacji budowy, ponowne przeanalizowanie - pod kątem zgodności z obowiązującymi przepisami sposobu zabezpieczenia i oznaczenia ciągów komunikacyjnych na stadionie;

- 4) do Prezydenta Wrocławia: zapewnienie terminowej realizacji we Wrocławiu 13 inwestycji komunikacyjnych oraz budowy stadionu piłkarskiego zgodnie z zaktualizowanymi harmonogramami, opracowanie strategii działań promocyjnych i marketingowych, zawierającej listę zadań i harmonogram ich realizacji, wykonanie czterech działań w planie działań promocyjnych.

Do prezesów zarządów dwóch spółek celowych w miastach-gospodarzach EURO 2012 (Euro Poznań 2012, Wrocław 2012) skierowano ogółem sześć wniosków pokontrolnych. NIK wniosła m.in. o:

- 1) do Prezesa Zarządu Spółki Euro Poznań 2012: kontynuowanie robót w tempie gwarantującym wykonanie przebudowy i modernizacji Stadionu w Poznaniu w planowanym terminie i jego przygotowanie do rozgrywek EURO 2012, podjęcie stosownych działań mających na celu przestrzeganie przepisów prawa budowlanego dotyczących prawidłowego prowadzenia dzienników budowy oraz uzupełnienia danych na tablicy informacyjnej budowy;
- 2) do Prezesa Zarządu Spółki Wrocław 2012: prowadzenie prac inwestycyjnych w tempie, które zagwarantuje wykonanie stadionu piłkarskiego, wraz z konieczną infrastrukturą.

Do Prezesa Zarządu Narodowe Centrum Sportu Spółka z o.o. skierowano dwa wnioski pokontrolne. NIK wniosła o:

- 1) kontynuowanie bieżącego monitoringu celem zmniejszenia obszaru ryzyka w związku z budową Stadionu Narodowego,
- 2) zintensyfikowanie działań mających na celu przebudowę ul. Wybrzeże Szczecińskie.

Do Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz do dyrektorów skontrolowanych oddziałów GDDKiA skierowano ogółem 15 wniosków pokontrolnych. NIK wniosła m.in. o:

- 1) podjęcie skutecznych działań w celu realizacji przyjętych zadań inwestycyjnych, zgodnie z terminami określonymi w Programie budowy dróg krajowych na lata 2008-2012,
- 2) rozważenie przyspieszenia realizacji odcinków autostrad i odcinków dróg ekspresowych zagrożonych i opóźnionych w stosunku do terminów określonych w Programie w celu zapewnienia oddania ich do użytkowania przed rozpoczęciem EURO 2012,
- 3) zintensyfikowanie działań zmierzających do pozyskania dokumentacji technicznej oraz mających na celu przyspieszenie uzyskania pełnej dostępności terenu dla inwestycji drogowych związanych z organizacją EURO 2012,
- 4) uzyskiwanie w planowanych terminach decyzji administracyjnych, niezbędnych w ramach procesu przygotowania inwestycji, weryfikację wniosków o wydanie koniecznych decyzji administracyjnych pod względem ich kompletności przed ich przekazaniem adresatom,
- 5) przestrzeganie ustawy Prawo zamówień publicznych oraz procedur odnośnie zamówień publicznych przyjętych przez GDDKiA,
- 6) prowadzenie dzienników budowy zgodnie z przepisami szczegółowymi w tym zakresie oraz prawidłowe opisywanie faktur,
- 7) zapewnienie ukończenia inwestycji autostrady A1 w terminie umożliwiającym wykorzystanie wspomnianej drogi w trakcie EURO 2012 (w tym wyeliminowanie istniejących opóźnień oraz zgodny z przyjętymi harmonogramami oraz terminami przebieg prac związanych z inwestycją),
- 8) wyeliminowanie opóźnień na budowie II etapu drogi ekspresowej S-2 Konotopa – Puławska, wraz z odcinkiem Lotnisko – Marynarska,
- 9) podjęcie bezzwłocznych i skutecznych działań w celu doprowadzenia całego odcinka autostrady A-4 do standardu autostrady płatnej,
- 10) usunięcie wszystkich zagrożeń bezpieczeństwa użytkowników odcinka autostrady Zgorzelec – Krzyżowa zawartych w uwagach Państwowej Straży Pożarnej.

Do dyrektora Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” oraz do Prezesa Zarządu Spółki Port Lotniczy Poznań-Ławica skierowano dwa wnioski pokontrolne. NIK wniosła m.in. o:

- 1) kontynuowanie działań w celu zapewnienia terminowej realizacji przedsięwzięć związanych z organizacją EURO 2012 (PP „Porty Lotnicze”),
- 2) podjęcie działań mających na celu przyspieszenie realizacji zadań związanych z przygotowaniem do EURO 2012, w tym działań dotyczących uzyskania pozwoleń na budowę inwestycji związanych z EURO 2012 oraz wyboru wykonawców i rozpoczęcia robót, a także zapewnienia finansowania zadań dotyczących przygotowania do EURO 2012, w tym ze środków Unii Europejskiej w ramach umowy zawartej z CUPT, opracowanie (w formie udokumentowanej) programu działań na rzecz zapewnienia dostępu do odpowiedniego i wydajnego transportu publicznego, umożliwiającego przemieszczanie się kibiców pomiędzy Portem Lotniczym a centrum miasta i stadionem (PL Ławica Poznań).

Do prezesów zarządów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i PKP S.A. skierowano ogółem sześć wniosków pokontrolnych. NIK wniosła m.in. o:

- 1) doprowadzenie do zaktualizowania wykazu zadań modernizacyjno-inwestycyjnych sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. prezentowanych w *Master Planie* w zakresie zadania dotyczącego modernizacji odcinka linii kolejowej Rzeszów - granica państwa,
- 2) objęcie szczególnym monitoringiem przez PKP PLK S.A. zadań wybranych do grupy inwestycji kluczowych dla organizacji EURO 2012, na których wystąpiły opóźnienia w stosunku do harmonogramów ich realizacji,
- 3) uzgodnienia PKP S.A. ze Spółką PL.2012 harmonogramów wykonywania poszczególnych inwestycji, w odniesieniu do zakresu wymaganych działań oraz ujednoczenia terminów ich realizacji,
- 4) rozważenia przez PKP SA – w przypadku braku możliwości realizacji zadań przy udziale partnera zewnętrznego - alternatywnego sposobu sfinansowania przygotowania dworców kolejowych Poznań i Warszawa Zachodnia.

Według stanu na dzień 26 maja 2010 r. wszystkie skontrolowane jednostki poinformowały NIK o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków oraz

o podjętych działaniach w celu ich realizacji lub niepodjęcia tych działań. Z udzielonych odpowiedzi wynika, że na 58 sformułowanych wniosków pokontrolnych, 11 zostało zrealizowanych, a 47 wniosków było w trakcie realizacji.

5. Załączniki

Załącznik nr 1

Charakterystyka stanu prawnego oraz uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych

1. Charakterystyka stanu prawnego

Przepisy związane bezpośrednio z EURO 2012

W dniu 2 maja 2007 r. między UEFA a Polskim Związkiem Piłki Nożnej (PZPN) i Federacją Piłkarską Ukrainy (FPU) została zawarta Umowa w sprawie organizacji Turnieju finałowego Mistrzostw Europy w piłce nożnej UEFA EUROTM 2010/2012. Federacje piłkarskie zobowiązały się m.in. do zorganizowania EURO 2012 zgodnie ze złożonymi w Ofercie oświadczeniami, rękojmiami, gwarancjami, zapewnieniami i innymi przyrzeczeniami.

W Załączniku nr 2 do umowy organizacyjnej określono, związane z przygotowaniem organizacji EURO 2012, zadania administracji publicznej w zakresie zapewnienia m.in.: bezpieczeństwa, stadionów, ośrodków treningowych, bazy noclegowej, usług medycznych, transportu, ochrony interesów komercyjnych UEFA, mediów i transmisji, swobody przemieszczania się, działań promocyjnych. W Załączniku nr 7 do powołanej umowy przedstawiciele władz państwowych i samorządowych oraz instytucji związanych z organizacją EURO 2012 złożyli zobowiązania (gwarancje) realizacji wyznaczonych zadań w dziewięciu obszarach przygotowań do EURO 2012: stadiony, transport lądowy, lotniska, hotele i zakwaterowanie, opieka medyczna i ratownictwo, telekomunikacja i informatyka, bezpieczeństwo, komunikacja i promocja, własność intelektualna.

Wypełnianie zobowiązań udzielonych UEFA i zawartych w Załączniku nr 7 do umowy organizacyjnej należy do Prezesa Rady Ministrów oraz ministrów kierujących odpowiednimi działami administracji rządowej¹ zgodnie ze szczegółowymi zakresami działania, a także do przedstawicieli samorządu terytorialnego. Podstawowe znaczenie dla organizacji przygotowań ma realizacja zobowiązań przez Prezesa Rady Ministrów oraz przez Ministrów: Sportu i Turystyki, Spraw Wewnętrznych i Administracji, Infrastruktury, Finansów, Spraw Zagranicznych, Kultury i Dziedzictwa Narodowego oraz przez miasta gospodarzy EURO 2012.

W celu organizacji EURO 2012 UEFA podpisała także umowy z sześcioma polskimi miastami (umowy z miastami) i z sześcioma zarządami portów lotniczych (umowy

lotniskowe), a PZPN i FPU umowy z właścicielami i operatorami sześciu stadionów planowanych na potrzeby EURO 2012 (umowy stadionowe).

Podstawowym aktem prawnym, określającym zasady przygotowania EURO 2012, jest ustawa z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego Turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012². Ustawa wprowadziła szczególne przyspieszone i uproszczone warunki realizacji „przedsięwzięć EURO 2012”, tj. przedsięwzięć w zakresie projektowania, budowy, przebudowy lub remontu stadionów i innych obiektów budowlanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej niezbędnych do przeprowadzenia EURO 2012³, a także innych przedsięwzięć niezbędnych do przeprowadzenia Turnieju (art. 1 ust. 2 ustawy), z wyłączeniem przygotowania i realizacji inwestycji dotyczących linii kolejowych o państwowym znaczeniu i dróg krajowych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad lub drogą spółkę specjalnego przeznaczenia (art. 1 ust. 3 ustawy⁴).

W art. 2 ust. 1 ustawy o EURO 2012 określono trzy podstawowe źródła finansowania przedsięwzięć EURO 2012 w zakresie ich przygotowania i wykonania (środki budżetu państwa, budżetów jednostek samorządu terytorialnego i źródeł zagranicznych, w tym w szczególności z budżetu Unii Europejskiej).

W celu przygotowania i wykonania przedsięwzięć EURO 2012 Skarb Państwa i miastogospodarze EURO (m.in. Gdańsk, Poznań i Wrocław) mogą tworzyć spółki z ograniczoną odpowiedzialnością – spółki celowe (art. 7 ust. 1 i 6 ww. ustawy. Spółka celowa może być także tworzona w celu w celu koordynacji i kontroli przez Skarb Państwa (art. 7 ust. 1a ustawy).

W zakresie organizacji i zasad działania spółek celowych wprowadzono m.in. zasady dotyczące: maksymalnej liczby osób wchodzących do zarządu i rady nadzorczej (art. 9 ust. 1 i 2), reprezentowania Skarbu Państwa i Miast (województwa) w składzie rady nadzorczej (art. 9 ust. 3-5), zakazów prowadzenia określonych działań (art. 10), braku możliwości ogłoszenia upadłości i wszczęcia postępowania naprawczego, szczególnych przypadków rozwiązania spółki celowej lub jej działalności po EURO 2012 (art. 11).

W art. 14 ust. 1 ustawy o EURO 2012 określono, że do członków zarządu i rady nadzorczej spółki celowej nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 3 marca 2000 r.

¹ Ustawa z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437, ze zm.).

² Tj. Dz. U z 2010 r., Nr 26, poz. 133); weszła w życie z dniem 21 września 2007 r.

³ Przedsięwzięcia te zgodnie z art. 3 ustawy o EURO 2012 są celami publicznymi i inwestycjami celu publicznego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2004 r. Nr 261, poz. 2603, ze zm.), ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717, ze zm.).

⁴ W brzmieniu obowiązującym od 15 października 2009 r. (zmieniony na mocy ustawy z dnia 28 sierpnia 2009 r. o zmianie ustawy o przygotowaniu finałowego EURO 2012u EURO 2012 Europy w Piłce Nożnej EURO 2012 oraz niektórych innych ustaw – Dz. U. Nr 161, poz. 1281).

o wynagradzaniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi⁵, a w przypadku odwołania członka zarządu i rady nadzorczej odprawa nie może być większa niż wartość jednomiesięcznego wynagrodzenia. W sprawach nieuregulowanych w ustawie o EURO 2012, do spółek celowych stosuje się przepisy ustawy z dnia 15 września 2000 r. - Kodeks spółek handlowych⁶ (art. 16 ustawy o EURO 2012).

Przedmiotem działalności spółek celowych powołanych w celu przygotowania i wykonanie przedsięwzięć EURO 2012 jest (art. 13 ust. 2) w szczególności zastępcze wykonywanie zadań inwestora i zadań nadzoru inwestorskiego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane⁷ oraz w zakresie przygotowania i wykonania przedsięwzięć m.in.: pozyskiwanie i przygotowywanie dokumentacji i występowanie z wnioskami o wydanie odpowiednich decyzji, pozwoleń, uzgodnień i opinii i uczestniczenie w odpowiednich postępowaniach, nabywanie własności lub innych praw do nieruchomości na rzecz Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego oraz uczestniczenie w postępowaniach związanych z wywłaszczeniem nieruchomości i innych postępowaniach dotyczących tych nieruchomości, dysponowanie na cele budowlane nieruchomościami, zawieranie i nadzorowanie wykonywania umów na dostawy, usługi i roboty budowlane (w przypadku spółek celowych miast-gospodarzy i województwa śląskiego także możliwe jest wykonywanie zadań inwestora⁸).

Przedmiotem działalności spółki celowej powołanej w celu koordynacji i kontroli przedsięwzięć EURO 2012 jest (art. 13 ust. 4⁹) w szczególności: opracowanie zasad współpracy i wymiany informacji pomiędzy podmiotami realizującymi przygotowania do EURO 2012, projektów harmonogramów działań związanych z przygotowaniem i zasad polityki informacyjnej dotyczącej realizacji przygotowań, koordynowanie działań podmiotów realizujących przygotowania do EURO 2012 oraz współpracy tych podmiotów z instytucjami lub podmiotami odpowiedzialnymi za realizację przygotowań i z UEFA, kontrola stanu przygotowań i wykonywania przedsięwzięć EURO 2012, przedstawianie sprawozdań z przygotowań ministrowi właściwemu do spraw kultury fizycznej i sportu oraz UEFA, inicjowanie i realizacja działań zmierzających do poprawy efektywności przygotowań, doradztwo i szkolenie podmiotów realizujących przygotowania do EURO 2012. Zgodnie z art. 13 ust. 5 podmioty uczestniczące w przygotowaniu lub wykonywaniu przedsięwzięć

⁵ Dz. U. Nr 26, poz. 306, ze, zm.

⁶ Dz. U. Nr 94, poz. 1037, ze zm.

⁷ Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, ze zm.

⁸ Od 21 maja 2009 r. (art. 13 ust. 3 ustawy o EURO 2012 dodany na mocy ustawy z dnia 3 kwietnia 2009 r. o zmianie ustawy o przygotowaniu finałowego EURO 2012u EURO 2012 Europy w Piłce Nożnej EURO 2012 - Dz. U. Nr 68, poz. 575).

⁹ Od 21 maja 2009 r. (art. 13 ust. 4 ustawy o EURO 2012 dodany na mocy powołanej wyżej ustawy).

EURO 2012 lub w innych przygotowaniach do EURO 2012 mają obowiązek na żądanie ww. spółki celowej przedstawić dokumenty i informacje związane z ich działalnością dotyczącą EURO 2012 (z zachowaniem przepisów dotyczących informacji prawnie chronionych).

Spółki celowe realizują zadania w zakresie przygotowania lub wykonania przedsięwzięć EURO 2012 na podstawie umowy o powierzeniu zawartej z ministrem właściwym ds. kultury fizycznej i sportu lub jednostką samorządu terytorialnego, innym organem administracji rządowej lub przedsiębiorcą prowadzącym działalność gospodarczą w zakresie transportu publicznego. Zadania w zakresie koordynacji i kontroli przedsięwzięć EURO 2012 realizowane są przez spółkę celową na podstawie umowy z ministrem właściwym ds. kultury fizycznej i sportu. Przepisy ustawy określają katalog spraw, które powinny być zawarte w umowie o powierzeniu przedsięwzięć EURO 2012. W zakresie umów ze spółkami odpowiedzialnymi za przygotowanie lub wykonanie przedsięwzięć obowiązuje art. 18, natomiast w zakresie umowy ze spółką realizującą zadania dotyczące koordynacji i kontroli obowiązują przepisy art. 18a (obowiązujące od 21 maja 2009 r.¹⁰).

Od dnia wejścia w życie, tj. od dnia 21 września 2007 r., ustawa o EURO 2012 została zmieniona cztery razy, w tym trzykrotnie w 2009 r. Zmiany zostały wprowadzone na mocy: ustawy z dnia 4 września 2008 r. o zmianie ustawy - Prawo zamówień publicznych oraz niektórych innych ustaw¹¹ (weszła w życie 24 października 2008 r.), ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym¹² (weszła w życie 27 lutego 2009 r.), ustawy z dnia 3 kwietnia 2009 r. o zmianie ustawy o przygotowaniu finałowego Turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012¹³ (weszła w życie 21 maja 2009 r.) i ustawy z dnia 28 sierpnia 2009 r. o zmianie ustawy o przygotowaniu finałowego Turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 oraz niektórych innych ustaw¹⁴ (weszła w życie 15 października 2009 r.). Najistotniejsze zmiany w ustawie o EURO 2012 wprowadzono ustawami z dnia 3 kwietnia i 28 sierpnia 2009 r.

Ustawą z dnia 3 kwietnia 2009 r. o zmianie ustawy o przygotowaniu finałowego Turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 m.in. wprowadzono: możliwość realizacji przedsięwzięć EURO 2012 z innych środków niż wymienione w art. 2 ust. 1 przez podmioty niebędące spółkami celowymi i inne niż określone w art. 17 ust. 2 (dodany art. 2 ust. 1a i 1b), uregulowania wyodrębniające spółkę celową do koordynacji i kontroli spośród spółek przygotowujących i wykonujących przedsięwzięcia EURO 2012 (dodany art. 7 ust.

¹⁰ Art. 18a ustawy o EURO 2012 dodany na podstawie ustawy z dnia 3 kwietnia 2009 r. o zmianie ustawy o przygotowaniu finałowego EURO 2012u EURO 2012 Europy w Piłce Nożnej EURO 2012.

¹¹ Dz. U. Nr 171, poz. 1058; na podstawie art. 3 ww. ustawy uchylono art. 21 ustawy o EURO 2012.

¹² Dz. U. Nr 19, poz. 100; na podstawie art. 34 zmieniono brzmienie art. 2 ust. 2 ustawy o EURO 2012.

¹³ Dz. U. Nr 68, poz. 575

1a), zmieniające zakres jej zadań z nadzoru na kontrolę (art. 13 pkt 2 zmieniony), ustalające przedmiot jej działalności (dodany art. 13 ust. 4 i 5) i określające przedmiot jej umowy z ministrem właściwym ds. kultury fizycznej i sportu (zmiana art. 17 ust. 1, 3, dodanie art. 18a). Ustawa wprowadziła także zmiany dotyczące organizacji spółek celowych tworzonych przez miasta gospodarzy EURO 2012 i województwo śląskie.

Na podstawie ustawy z dnia 28 sierpnia 2009 r. o zmianie ustawy o przygotowaniu finałowego Turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 oraz niektórych innych ustaw m.in. umożliwiono realizowanie przedsięwzięć Euro 2012 dotyczących dróg publicznych i lotnisk na mocy innych ustaw, tj. ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych¹⁵ oraz ustawy z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego¹⁶ oraz wprowadzono istotne zmiany w zakresie uregulowań dotyczących lokalizacji inwestycji (zmiana rozdziału 4 i uchylenie rozdziału 5), w szczególności połączenia procedury lokalizacji przedsięwzięć EURO 2012 z nabywaniem nieruchomości w celu przyspieszenia realizacji inwestycji, zmiany zasad regulujących wysokość odszkodowania za nieruchomości oraz ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości.

W ustawie o EURO 2012 zawarto trzy delegacje ustawowe dla Rady Ministrów: w art. 4 ust. 1 - do określenia wykazu przedsięwzięć EURO 2012 realizowanych na zasadach określonych w ustawie, w art. 5 ust. 1 – do ustanowienia programu wieloletniego w celu przygotowania i wykonania przedsięwzięć EURO 2012 oraz w art. 11 ust. 4 – do określenia warunków powierzania spółce celowej, utworzonej przez Skarb Państwa, zarządzania obiektami budowlanymi powstałymi w wyniku realizacji przedsięwzięć EURO 2012, w sposób zapewniający należyte wykorzystanie tych obiektów, z uwzględnieniem przepisów dotyczących pomocy publicznej. Zostały wydane dwa akty wykonawcze na podstawie art. 4 ust. 1 i art. 5 ust. 1 ustawy o EURO 2012.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 października 2007 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012¹⁷ obejmowało osiem przedsięwzięć (stadiony w Warszawie, Poznaniu, Gdańsku, Wrocławiu, Chorzowie i Krakowie, most pieszo-rowerowy i centrum handlowe w Warszawie). W związku z koniecznością rozszerzenia wykazu inwestycji, które wymagały przyspieszenia związanego z przygotowaniem EURO 2012, Rada Ministrów wydała rozporządzenie z dnia 8 lipca 2008 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wykazu

¹⁴ Dz. U. Nr 161, poz. 1281.

¹⁵ Dz. U. z 2008 r. Nr 193, poz. 1194, ze zm.

¹⁶ Dz. U. Nr 42, poz. 340, ze zm.

¹⁷ Dz. U. Nr 192, poz. 1385.

przedsięwzięć EURO 2012¹⁸, w którym umieszczono 94 przedsięwzięcia. Z dniem 3 lutego 2010 r. weszło w życie nowe rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012, obejmujące 136 przedsięwzięć¹⁹.

Na podstawie art. 117 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 2005 r. o finansach publicznych²⁰, w związku z art. 5 ustawy o EURO 2012 Rada Ministrów uchwałą z dnia 24 czerwca 2008 r. ustanowiła program wieloletni pod nazwą „*Przygotowanie i wykonanie przedsięwzięć EURO 2012*”²¹. Podstawowym celem programu była koordynacja i przyspieszenie prac związanych z realizacją inwestycji stadionowych niezbędnych do przeprowadzenia EURO 2012 poprzez ich dofinansowanie (lub sfinansowanie) z budżetu państwa. Na podstawie § 2 powołanej Uchwały Minister Sportu i Turystyki został wyznaczony organem koordynującym program²². Określono, że całkowita wartość nakładów przeznaczonych na program, realizowany w latach 2008-2012, wyniesie 3.476.186 tys. zł, w tym 1.752.900 tys. zł ze środków budżetu państwa. W podziale na poszczególne lata wielkość dofinansowania (w tys. zł) ustalono w sposób następujący: w 2008 r. – 60.000, 2009 r. – 500.000, 2010 r. – 912.900, 2011 r. – 260.000, 2012 r. – 20.000. Programem objęto budowę: Narodowego Centrum Sportu w Warszawie – w kwocie 1.220.000 tys. zł (inwestycja finansowana w całości ze środków budżetu państwa), stadionu przy ul. Drzymały we Wrocławiu – w kwocie 110.000 tys. zł, stadionu „Arena Bałtycka” w Gdańsku – 144.000 tys. zł, a także rozbudowę: Stadionu Miejskiego w Poznaniu – w kwocie 88.500 tys. zł, Stadionu „WISŁA” w Krakowie – 80.400 tys. zł, Stadionu Śląskiego w Chorzowie (przebudowa) – w kwocie 110.000 tys. zł (inwestycje dofinansowane).

Ustawa o EURO 2012, oprócz przyznania Ministrowi Sportu i Turystyki kompetencji w zakresie wykonywania uprawnień ministra właściwego ds. Skarbu Państwa wobec spółek celowych określonych w ustawie z dnia 8 sierpnia 1996 r. o zasadach wykonywania uprawnień przysługujących Skarbowi Państwa²³, zobowiązała ministra właściwego do spraw kultury fizycznej i sportu do składania sprawozdań z realizacji przedsięwzięć EURO 2012: Radzie Ministrów dwa razy w roku, do dnia 31 stycznia i 31 lipca, Sejmowi raz w roku, do dnia 30 marca każdego roku (art. 6).

¹⁸ Dz. U. Nr 127, poz. 818.

¹⁹ Dz. U. z 2010 r. Nr 8, poz. 52.

²⁰ Dz. U. Nr 249, poz. 2104, ze zm.

²¹ Uchwała nr 143/2008 Rady Ministrów z dnia 24 czerwca 2008 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „*Przygotowanie i wykonanie przedsięwzięć EURO 2012*”.

²² W pkt 2 Załącznika do Uchwały stwierdzono, że organem koordynującym Program minister właściwy ds. kultury fizycznej i sportu, a w jego imieniu realizację Programu koordynuje Spółka PL.2012.

²³ Dz. U. Nr 106, poz. 493, ze zm.

Dodatkowo w zakresie działania ww. ministra w okresie od 23 lipca do 16 listopada 2007 r. przewidziano zadanie inicjowania, koordynowania i prowadzenia działań niezbędnych do organizacji oraz promocji EURO 2012 (niezależnie od obowiązków przewidzianych w tym zakresie dla innych właściwych organów i podmiotów)²⁴, a od 14 lutego 2008 r. również w zakresie przygotowania EURO 2012.

Organem nadrzędnym wobec Ministra Sportu i Turystyki w Rządzie Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie przygotowania EURO 2012 jest Komitet Organizacyjny Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012, powołany przez dwóch kolejnych Prezesów Rady Ministrów. Do zadań Komitetu powołanego przez Prezesa Rady Ministrów Jarosława Kaczyńskiego²⁵ należało kierowanie przygotowaniem związanymi z organizacją EURO 2012, do zadań Komitetu powołanego przez Prezesa Rady Ministrów Donalda Tuska²⁶ należało monitorowanie realizacji zobowiązań, wynikających z gwarancji Rządu polskiego przedłożonych UEFA.

W celu koordynacji działań Polski i Ukrainy obejmujących przygotowania do EURO 2012 w dniu 28 marca 2008 r. w Kijowie została sporządzona umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Gabinetem Ministrów Ukrainy o współpracy przy organizacji finałowego Turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012²⁷. W art. 1 ww. umowy strony określiły podstawowe kierunki współpracy związane z przygotowaniem i przeprowadzeniem EURO 2012, a w art. 2 określiły formy realizacji tej współpracy. Na mocy art. 5 ust. 1 umowy utworzono Polsko-Ukraiński Komitet ds. Przygotowania i Przeprowadzenia UEFA EURO 2012 (Komitet), składający się z sekcji polskiej i ukraińskiej, których przewodniczącymi są Premierzy państw stron Umowy. Do zadań Komitetu zaliczono m.in. dokonywanie okresowych przeglądów i ocen stanu współpracy przy organizacji EURO 2012, przygotowanie propozycji zmierzających do dalszego rozwoju współpracy, identyfikacja nowych spraw, wymagających załatwienia w związku z organizacją EURO 2012. W umowie przewidziano, że w ramach Komitetu będą powoływane stałe międzyrządowe zespoły robocze do rozpatrywania spraw w wyodrębnionych jedenastu obszarach współpracy, koniecznych do prawidłowego przygotowania i przeprowadzenia EURO 2012 (art. 5 ust. 5 pkt. 1). Art. 3 umowy stanowił, że Minister Sportu i Turystyki w imieniu Rządu RP jest odpowiedzialny za realizację postanowień Umowy oraz za koordynację działań w ramach umowy.

²⁴ Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 25 lipca 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Sportu i Turystyki (Dz. U. Nr 135, poz. 953) oraz rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 lutego 2008 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Sportu i Turystyki (Dz. U. Nr 24, poz. 146).

²⁵ Na podstawie Zarządzenia Nr 42 z dnia 26 kwietnia 2007 r. (niepublikowane).

²⁶ Na mocy Zarządzenia Nr 13 z dnia 18 lutego 2008 r. (niepublikowane).

Przepisy związane pośrednio z EURO 2012

W latach 2008 – 2009 zmieniono przepisy dotyczące zasad i warunków przygotowania inwestycji drogowych, kolejowych i lotniskowych. W zakresie inwestycji w zakresie dróg publicznych zostały one wprowadzone zmianą ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych²⁸, inwestycji dotyczących linii kolejowych o znaczeniu państwowym - zmianą ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym²⁹, inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego - ustawą z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego³⁰. Zmieniona w październiku 2009 r. ustawa o EURO 2012 wprowadziła analogiczne do trzech tzw. „specustaw” przyspieszone i uproszczone instrumenty prawne w zakresie realizacji etapu przygotowawczego.

Zgodnie z postanowieniami ww. czterech ustaw podstawę do dysponowania nieruchomościami do celów budowlanych stanowi wydana przez właściwego wojewodę³¹: decyzja o ustaleniu lokalizacji przedsięwzięcia EURO 2012 (ustawa o EURO 2012), decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (specustawa drogowa), decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (specustawa kolejowa), decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego (specustawa lotniskowa). Wniosek o wydanie decyzji jest składany odpowiednio przez: spółkę celową lub inny właściwy podmiot, właściwego zarządcę drogi, PKP Polskie Linie Kolejowe SA (PKP PLK SA), zakładającego lotnisko, zarządzającego lotniskiem lub Polską Agencję Żeglugi Powietrznej (PAŻP). Powyższymi decyzjami zatwierdza się projekt podziału nieruchomości. Z dniem, w którym decyzja stała się ostateczna, stają się one z mocy prawa własnością Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego, a dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu wypłaca się odszkodowanie (wypłacane ze środków budżetu państwa lub jednostki samorządu terytorialnego, przez PKP PLK SA). Do egzekucji obowiązków wynikających ze wskazanych powyżej czterech decyzji stosuje się przepisy ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji³².

²⁷ M.P. z 2008 r. Nr 74, poz. 667; weszła w życie z dniem 13 sierpnia 2008 r.

²⁸ Dz. U. z 2008 r. Nr 193, poz. 1194, ze zm., zwana dalej „specustawą drogową”.

²⁹ Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, ze zm.; zwana dalej „specustawą kolejową” (zmiana wprowadzona ustawą z dnia 6 grudnia 2008 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych - Dz. U. z 2009 Nr 1, poz. 3).

³⁰ Dz. U. Nr 42, poz. 340, ze zm., zwana dalej „specustawą lotniskową”.

³¹ Podstawowym aktem regulującym kompetencje wojewody jest ustawa z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie (Dz. U. Nr 31, poz. 206). Poprzednio obowiązywała ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o administracji rządowej w województwie (Dz. U. z 2001 r. Nr 80, poz. 872, ze zm.)

³² Dz. U. z 2005 r. Nr 229, poz. 1954, ze zm.

Specustawa drogowa (obowiązująca do 31 grudnia 2020 r.) wprowadziła zmiany w zakresie lokalizacji autostrad i nabywania nieruchomości pod autostrady³³ (decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zastąpiła decyzję o ustaleniu lokalizacji autostrady).

Przed wydaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji przedsięwzięcia EURO 2012, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego, zgodnie z art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko³⁴, wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określa środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia (art. 71 ust. 1). W ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przeprowadza się ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (art. 61 ust. 1 pkt 1), a w ramach oceny sporządzony jest raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (art. 67).

Podstawowe zasady dotyczące projektowania, budowy, utrzymania i rozbiórki obiektów budowlanych oraz zasady działania organów administracji publicznej w tych dziedzinach określa ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane³⁵. Rozpoczęcie robót budowlanych wymaga uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę (art. 28 ust. 1).

Zaprojektowanie i/lub wykonanie robót budowlanych wymaga przygotowania i przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych³⁶.

Sposób i tryb finansowania inwestycji z budżetu państwa regulują przepisy art. 113 – 116 ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych³⁷ oraz rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 3 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa³⁸.

Działem administracji rządowej transport kieruje minister właściwy do spraw transportu (Minister Infrastruktury). Do właściwości tego ministra należą m.in. sprawy funkcjonowania

³³ W okresie obowiązywania specustawy drogowej, zgodnie z art. 44 ww. ustawy do lokalizacji autostrad oraz do nabywania nieruchomości pod autostrady nie stosuje się art. 21-37 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, ze zm.).

³⁴ Dz. U. Nr 199, poz. 1227, ze zm.; przepisy tej ustawy, od 15 listopada 2008 r. zastąpiły w tym zakresie regulacje ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, ze zm.).

³⁵ Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, ze zm.

³⁶ Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655, ze zm.

³⁷ Dz. U. Nr 249, poz. 2104, ze zm. Od dnia 1 stycznia 2010 r. obowiązuje ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240).

oraz rozwoju infrastruktury transportu, w szczególności budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg publicznych, w tym kolei, a także ruchu kolejowego oraz przewozu osób i rzeczy środkami transportu kolejowego³⁹.

Podstawowym aktem prawnym dotyczącym infrastruktury drogowej jest ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁴⁰. Centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach dróg krajowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (art. 18 ust. 1). Organ administracji rządowej lub jednostki samorządu terytorialnego, do którego właściwości należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg jest zarządcą drogi (art. 19 ust. 1). Zarządcami dróg są dla dróg krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), wojewódzkich – zarząd województwa, powiatowych – zarząd powiatu, a gminnych – wójt (burmistrz, prezydent miasta) (art. 19 ust. 2). Zgodnie z art. 19 ust. 5 ustawy w granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta.

Na podstawie art. 4a ust. 1 ustawy o drogach publicznych Rada Ministrów wydała dnia 15 maja 2004 r. rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych⁴¹. Inwestycje drogowe istotne dla EURO 2012 realizowane są w ramach zadań określonych w uchwale nr 163/2007 z dnia 25 września 2007 r. Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 – 2012”⁴² oraz zadań realizowanych na podstawie ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym⁴³.

Zasady korzystania z infrastruktury kolejowej (w tym infrastruktury dworców kolejowych), zarządzania i utrzymania tej infrastruktury określone są w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym⁴⁴. Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna (PKP SA) powstały w wyniku przekształcenia na podstawie ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”⁴⁵. Jedyнным akcjonariuszem PKP SA jest Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu (aktualnie Ministra Infrastruktury). „PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna” (PKP PLK SA) została utworzona przez PKP SA

³⁸ Dz. U. Nr 120, poz. 831

³⁹ Art. 27 ust. 1 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej.

⁴⁰ Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, ze zm.

⁴¹ Dz. U. Nr 128, poz. 1334, ze zm.

⁴² Niepublikowane.

⁴³ Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 100, poprzednio obowiązywała ustawa z dnia 28 lipca 2005 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz. U. Nr 169, poz. 1420, ze zm.).

⁴⁴ Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, ze zm.

do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi (PKP SA jest odpowiedzialna za zarządzanie dworcami kolejowymi).

Źródłem finansowania infrastruktury drogowej i kolejowej są środki Krajowego Funduszu Drogowego⁴⁶ lub Funduszu Kolejowego⁴⁷, środki budżetowe⁴⁸, środki pochodzące z Unii Europejskiej (Fundusz Spójności, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego).

W zakresie budowy lub rozbudowy infrastruktury lotniskowej projekty inwestycyjne są realizowane przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, spółki prawa handlowego zarządzające portami lotniczymi oraz Polską Agencję Żeglugi Powietrznej. Przedsiębiorstwo państwowe „Porty Lotnicze” zostało utworzone na podstawie ustawy z dnia 23 października 1987 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze”⁴⁹. Prowadzi ono działalność w zakresie rozwoju i eksploatacji portów lotniczych w Polsce służących do obsługi krajowego i międzynarodowego ruchu lotniczego (art. 1 ust. 2). Zgodnie z art. 51 powołanej ustawy nadzór nad przedsiębiorstwem sprawuje minister właściwy do spraw transportu.

Organem administracji odpowiedzialnym za sprawy bezpieczeństwa i porządku publicznego w trakcie EURO 2012 jest Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji (MSWiA). Organami podległymi lub nadzorowanymi przez MSWiA są m.in.: Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej, Szef Obrony Cywilnej Kraju oraz Szef Urzędu ds. Cudzoziemców⁵⁰.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji⁵¹ centralnym organem administracji rządowej, właściwym w sprawach ochrony bezpieczeństwa ludzi oraz utrzymania bezpieczeństwa i porządku publicznego, jest Komendant Główny Policji.

Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej⁵² stanowi, że minister właściwy ds. wewnętrznych odpowiada za ochronę granicy państwowej na lądzie i na morzu oraz za kontrolę ruchu granicznego (art. 7 ust. 1), a Minister Obrony Narodowej odpowiada za ochronę granicy państwowej w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej (art. 7 ust. 2).

⁴⁵ Dz. U. Nr 84, poz. 948, ze zm.

⁴⁶ Utworzonego ustawą z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, ze zm.)

⁴⁷ Utworzonego ustawą z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61, ze zm.)

⁴⁸ Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. Nr 267, poz. 2251, ze zm.).

⁴⁹ Dz. U. Nr 33, poz. 185, ze zm.

⁵⁰ Załącznik do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. Nr 216, poz. 1604).

⁵¹ Dz. U. z 2007 r. Nr 43, poz. 277, ze zm.

⁵² Dz. U. z 2009 r. Nr 12, poz. 67.

Zadania Ministra właściwego ds. wewnętrznych w zakresie ochrony granicy państwowej i kontroli ruchu granicznego wykonuje Komendant Główny Straży Granicznej (art. 7 ust. 3). Komendant Główny Straży Granicznej jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach ochrony granicy państwowej i kontroli ruchu granicznego zgodnie z ustawą z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej⁵³ (art. 3 ust. 1). Po wejściu Polski do strefy Schengen, zniesiona została kontrola graniczna na granicach Polski z krajami UE⁵⁴.

Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej⁵⁵ określiła zadania krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego, który ma na celu ochronę życia, zdrowia, mienia lub środowiska (art. 14 ust. 1). Zgodnie z art. 14 ust. 3 ww. ustawy Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej, wojewoda lub starosta odpowiednio na obszarze kraju, województwa lub powiatu określają zadania krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego, koordynują jego funkcjonowanie i kontrolują wykonywanie wynikających stąd zadań, a w sytuacjach nadzwyczajnych zagrożeń życia, zdrowia lub środowiska kierują tym systemem. Wojewoda i starosta wykonują swoje zadania przy pomocy odpowiednio wojewódzkiego i powiatowego zespołu reagowania kryzysowego działających na podstawie ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym⁵⁶ (art. 14 ust. 4). Państwowa Straż Pożarna, działająca w oparciu o ustawę z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej⁵⁷ jest zawodową, umundurowaną i wyposażoną w specjalistyczny sprzęt formacją, przeznaczoną do walki z pożarami, klęskami żywiołowymi i innymi miejscowymi zagrożeniami.

Zasady bezpieczeństwa obowiązujące podczas imprez masowych (w tym sportowych) zostały uregulowane w ustawie z dnia 20 marca 2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych⁵⁸, która weszła w życie w dniu 1 sierpnia 2009 r.⁵⁹ W ustawie określono zasady postępowania konieczne do zapewnienia bezpieczeństwa imprez masowych, warunki bezpieczeństwa imprez masowych, zasady i tryb wydawania zezwoleń na przeprowadzanie imprez masowych, zasady gromadzenia i przetwarzania informacji dotyczących bezpieczeństwa imprez masowych, zasady odpowiedzialności organizatorów za szkody

⁵³ Dz. U. z 2005 r. Nr 234, poz. 1997, ze zm.

⁵⁴ W dniu 19 czerwca 1990 r. podpisano Konwencję Wykonawczą do Układu z Schengen z dnia 14 czerwca 1985 r. w sprawie stopniowego znoszenia kontroli na wspólnych granicach, która weszła w życie 26 marca 1995 r. Dzięki konwencji Wykonawczej powstała tzw. Strefa (Obszar) Schengen, w którego ramach zniesiono kontrolę na granicach wewnętrznych pomiędzy niektórymi państwami UE.

⁵⁵ Dz. U. z 2002 r., Nr 147, poz. 1229, ze zm.

⁵⁶ Dz. U. Nr 89, poz. 590, ze zm.

⁵⁷ Dz. U. z 2009 r. Nr 12, poz. 68, ze zm.

⁵⁸ Dz. U. Nr 62, poz. 504; poprzednio obowiązywała ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o bezpieczeństwie imprez masowych (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 909, ze zm.).

⁵⁹ Art. 13 ust. 1 ustawy – w zakresie dotyczącym meczów piłki nożnej organizowanych poza ramami ligi zawodowej – wchodzi w życie z dniem 1 sierpnia 2010 r.

wyrażone w związku ze zorganizowaniem imprez masowych (art. 1). W ustawie zawarto odrębny rozdział dotyczący wyłącznie bezpieczeństwa meczu piłki nożnej (rozdział 3).

Miasta gospodarze EURO 2012 (Gdańsk, Poznań, Warszawa, Wrocław), są gminami, działającymi na podstawie ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym⁶⁰, wykonującymi zadania powiatu na zasadach określonych w ustawie ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym⁶¹. Ustrój miasta na prawach powiatu Warszawy jako stolicy Rzeczypospolitej Polskiej reguluje ustawa z dnia 15 marca 2002 r. o ustroju miasta stołecznego Warszawy⁶². Do zakresu działania ww. miast należą wszystkie sprawy publiczne o znaczeniu lokalnym, niezastrzeżone ustawami na rzecz innych podmiotów (art. 6 ustawy o samorządzie gminnym). Miasta gospodarze realizują (jako zadania własne) zadania we wszystkich obszarach związanych z przygotowaniem do EURO 2012, w tym m.in. (zgodnie z art. 7 ustawy o samorządzie gminnym oraz art. 4 ustawy o samorządzie powiatowym) w zakresie ładu przestrzennego, gospodarki nieruchomościami, organizacji ruchu drogowego, wodociągów i zaopatrzenia w wodę, kanalizacji, usuwania i oczyszczania ścieków komunalnych, utrzymania czystości i porządku oraz urządzeń sanitarnych, wysypisk i unieszkodliwiania odpadów komunalnych, zaopatrzenia w energię elektryczną i ciepłą oraz gaz, lokalnego transportu zbiorowego i dróg publicznych, ochrony zdrowia, kultury fizycznej i turystyki, w tym terenów rekreacyjnych i urządzeń sportowych, porządku publicznego i bezpieczeństwa obywateli, ochrony przeciwpożarowej i przeciwpowodziowej, promocji. W zakresie finansowania przedsięwzięć EURO 2012 przez jednostki samorządu terytorialnego zastosowanie mają przepisy ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego⁶³ oraz ustawa o finansach publicznych.

Fundusze strukturalne są instrumentami Polityki Spójności Społeczno-Gospodarczej Unii Europejskiej (UE), a ich zadaniem jest wspieranie restrukturyzacji i modernizacji gospodarek krajów UE. Zasady gospodarowania i wydatkowania środków pochodzących z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności UE zostały określone w ustawie z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych (dział V).

Minister Rozwoju Regionalnego kieruje działem administracji rządowej - rozwój regionalny⁶⁴, który m.in. obejmuje sprawy: programowania i koordynacji polityki

⁶⁰ Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591, ze zm.

⁶¹ Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1592, ze zm.

⁶² Dz. U. Nr 41, poz. 361, ze zm.

⁶³ Dz. U. z 2008 r. Nr 88, poz. 539, ze zm.

⁶⁴ § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju Regionalnego (Dz. U. Nr 216, poz. 1600).

rozwoju, programowania i realizacji polityki regionalnej, zarządzania programami współfinansowanymi z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności⁶⁵, koordynacji opracowywania przez samorzady województw regionalnych programów operacyjnych, zawierania regionalnych porozumień programowych, a także monitorowania i oceny przebiegu ich wykonywania.

Zasady prowadzenia polityki rozwoju w latach 2004-2006 określono w ustawie z dnia 20 kwietnia 2004 r. o Narodowym Planie Rozwoju⁶⁶. W ustawie z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju⁶⁷ określone zostały zasady polityki rozwoju realizowanej w ramach Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia na lata 2007-2013⁶⁸. Art. 3a ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju stanowi, że minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego koordynuje realizację strategii rozwoju współfinansowanych ze środków budżetu państwa lub środków rozwojowych pochodzących z Unii Europejskiej lub z innych źródeł zagranicznych⁶⁹. Strategiami rozwoju są długookresowa strategia rozwoju kraju, średniookresowa strategia rozwoju kraju oraz inne strategie rozwoju (art. 9).

Zgodnie z art. 15 ust. 4 pkt 1 ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju programami operacyjnymi są dokumenty⁷⁰, realizujące cele zawarte w narodowej strategii spójności i w innych strategiach rozwoju⁷¹ i dzielą się na krajowe i regionalne programy operacyjne. W ramach programu operacyjnego mogą być dofinansowane projekty indywidualne – o strategicznym znaczeniu dla realizacji programu, wskazywane przez instytucję zarządzającą (art. 28 ust. 1 pkt 1 ustawy), systemowe, w tym również projekty pomocy technicznej - polegające na realizacji zadań publicznych przez podmioty działające na podstawie odrębnych przepisów, w zakresie określonym przepisami prawa i dokumentami strategiczno-programowymi przyjętymi przez Radę Ministrów (art. 28 ust. 1 pkt 2), wyłonione w trybie konkursu (art. 28 ust. 1 pkt 3). W przypadku krajowych programów operacyjnych minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego zamieszcza na swojej stronie internetowej listę projektów indywidualnych oraz jej zmiany i ogłasza w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” komunikat o adresie strony

⁶⁵ W tym sektorowymi programami operacyjnymi, z wyjątkiem programów zarządzanych przez zarządy województw, ministra właściwego do spraw rozwoju wsi oraz ministra właściwego do spraw rybołówstwa.

⁶⁶ Dz. U. Nr 116, poz. 1206, ze zm.

⁶⁷ Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712.

⁶⁸ Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia na lata 2007-2013, przyjęte przez Radę Ministrów w dniu 29 listopada 2006 r. (art. 51 ust. 1 ustawy).

⁶⁹ Szczegółowe zadania Ministra określono w art. 35 powołanej ustawy.

⁷⁰ O których mowa w art. 37 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1260/1999.

⁷¹ O których mowa w art. 9 pkt 3 powołanej ustawy.

internetowej, na której zamieszczona zostanie ww. lista (art. 28 ust. 1a), a w przypadku regionalnych programów operacyjnych odpowiednio takie zadanie wykonuje zarząd województwa (ogłoszenie w wojewódzkim dzienniku urzędowym; art. 28 ust. 1b).

Szczegółowe zasady zarządzania, monitorowania i sprawozdawczości dotyczące projektów indywidualnych określają wytyczne Ministra Rozwoju Regionalnego, wydane na podstawie art. 35 ust. 3 ustawy o zasadach polityki rozwoju.

W zakresie dofinansowania projektów realizowanych przez porty lotnicze w 2009 r. weszły w życie: rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 lutego 2009 r. w sprawie pomocy na projekty infrastrukturalne w zakresie portów lotniczych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013⁷² oraz rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego z 8 października 2009 r. w sprawie udzielania pomocy na inwestycje w zakresie portów lotniczych w ramach regionalnych programów operacyjnych⁷³.

W dniu 20 lipca 2009 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 14 lipca 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wydatków związanych z realizacją programów operacyjnych⁷⁴.

2. Charakterystyka uwarunkowań ekonomicznych

Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej są jedną z najważniejszych imprez w sportowym życiu kontynentu europejskiego, a przychody z EURO 2012 stanowią jedno z najważniejszych źródeł przychodów UEFA.

W odróżnieniu do Austrii i Szwajcarii, które zorganizowały Finały XIII Mistrzostw Europy w piłce nożnej w 2008 r., Polska i Ukraina należą do krajów, w których poziom życia i infrastruktura znacząco odbiega od średniej krajów Unii Europejskiej, w związku z czym przygotowanie do EURO 2012 wymaga poniesienia znacznie większych nakładów niż w trakcie UEFA EURO 2008. Nakłady te w przeważającej części planuje się ponieść z budżetu państwa i budżetów samorządów, jednak spowolnienie gospodarcze w 2008 i 2009 r. spowodowało znaczne ograniczenie zakładanych efektów w tym zakresie.

Polska charakteryzuje się⁷⁵ niższym od 75% średniego poziomu 25 krajów UE produktem krajowym brutto (PKB) na mieszkańca we wszystkich województwach, ale jednocześnie trwałym, ustabilizowanym na relatywnie wysokim, w porównaniu z przeciętnym w UE, tempem wzrostu gospodarczego (w 2006 r. wyniosło ono 5,8%, wobec 2,9%), bardzo niską

⁷² Dz. U. Nr 35, poz. 273.

⁷³ Dz. U. Nr 174, poz. 1356.

⁷⁴ Dz. U. Nr 114, poz. 954.

inflacją (w 2006 r. średnio 1,3%, wobec 2,2%). Polska posiada najniższą wśród wszystkich państw UE stopę zatrudnienia i jednocześnie najwyższą w UE stopę bezrobocia⁷⁶. Dostępność wielu miast i regionów jest mocno utrudniona, co wynika ze złego stanu infrastruktury drogowej i mało wydajnej infrastruktury kolejowej. Znaczna część miast jest niedostatecznie skomunikowana. Ponadto administracja publiczna cechuje się słabą sprawnością instytucjonalną, wynikającą z przestarzałych struktur organizacyjnych i systemów zarządzania, nieugruntowaną kulturą współpracy i nie w pełni wdrożonymi standardami partnerstwa, dostarczającą usługi publiczne o relatywnie niskiej jakości oraz w dużym stopniu podatną na zagrożenie korupcją.

Od IV kwartału 2007 r.⁷⁷ obserwowany był spadek dynamiki aktywności w gospodarce światowej, który jesienią 2008 r. przekształcił się w kryzys finansowy, paraliżujący znaczną część systemu finansowego. Nastąpił głęboki i wyraźnie większy od wcześniejszych oczekiwań spadek aktywności w skali globalnej. W IV kwartale 2008 r. światowy PKB obniżył się aż o ponad 6%⁷⁸, do czego w głównej mierze przyczynił się spadek PKB w krajach uprzemysłowionych (o ok. 7,5%). W strefie euro (głównym partnerze handlowym Polski) miał miejsce – największy od początku jej istnienia – spadek aktywności gospodarczej. Tendencje recesyjne dotknęły większość krajów strefy euro, w tym zwłaszcza Niemiec, które są największym rynkiem zbytu dla polskiego eksportu. Spadek dynamiki PKB nastąpił również w innych krajach Europy Środkowo-Wschodniej, w tym na Ukrainie, gdzie nastąpiło głębokie załamanie aktywności gospodarczej⁷⁹.

Obniżenie się tempa wzrostu gospodarczego w strefie euro w 2008 r. przełożyło się na spowolnienie tempa wzrostu PKB w Polsce⁸⁰. W całym 2008 r. wzrost gospodarczy był jednak dodatni i wyniósł 0,8%, co wynikało z bardzo dobrych wyników w I półroczu. Wyraźny spadek dynamiki aktywności gospodarczej nastąpił w drugiej połowie 2008 r.

⁷⁵ Na podstawie analizy Ministerstwa Rozwoju Regionalnego zawartych w dokumencie Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013; Warszawa maj 2007.

⁷⁶ W 2005 r. stopa zatrudnienia w Polsce wynosiła 52,8%, podczas gdy średnia dla krajów UE – 25 kształtowała się na poziomie 63,8%, natomiast stopa bezrobocia wynosiła w Polsce 17,7%, podczas gdy średnio w krajach UE-25 - 8,8%. W 2006 r. odnotowano spadek stopy bezrobocia - w Polsce do 14%, a w UE-25 do 7,9%.

⁷⁷ Ministerstwo Finansów: Sprawozdanie z wykonania budżetu państwa za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2008 r. 1. Ocena sytuacji makroekonomicznej Polski w 2008 r.

⁷⁸ Według szacunków Międzynarodowego Funduszu Walutowego.

⁷⁹ Na skutek ogólnoświatowego kryzysu finansowego ukraiński rząd w lipcu 2009 r. zmniejszył ze 163 mld hrywien (15,2 mld euro) do 127 mld hrywien (11,84 mld euro) wysokość planowanych dotacji budżetowych związanych z inwestycjami w infrastrukturę i przeprowadzeniem piłkarskich EURO 2012 w Europie w 2012 r.

⁸⁰ Zgodnie z danymi GUS realne tempo wzrostu PKB w 2008 r. wyniosło 4,9%, wobec 5,5% prognozowanego w ustawie budżetowej na 2008 r. oraz 6,7% w 2007 r.

Tempo wzrostu inwestycji wyniosło tylko 4,1%, wobec 15,1% w I półroczu, co m.in. wynikało ze spadku aktywności budowlanej. Nastąpiło także pogorszenie sytuacji na rynku pracy⁸¹.

W 2008 r.⁸² dochody budżetu wyniosły 253.547.261 tys. zł, wydatki 277.893.478 tys. zł, a deficyt 24.346.216 tys. zł. Dochody zrealizowano w kwocie niższej o 28.344.835 tys. zł (10,1%) od zaplanowanej w ustawie budżetowej. Wydatki budżetu państwa wykonane zostały w 2008 r. w wysokości 277.893.478 tys. zł i były niższe o 31.089.259 tys. zł w stosunku do kwoty ustalonej w ustawie budżetowej na rok 2008. Do głównych przyczyn niepełnego wykonania wydatków, poza pogorszeniem sytuacji makroekonomicznej, należały m.in.: niepełna realizacja programów i projektów finansowanych i współfinansowanych ze środków UE, przedłużające się procedury przetargowe w procesie udzielania zamówień publicznych, długie oczekiwanie na uzyskanie decyzji środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji oraz decyzji wywłaszczeniowych, opóźnienia w pozyskiwaniu gruntów z powodu nieuregulowanych stanów prawnych nieruchomości.

W okresie styczeń–wrzesień 2009 r.⁸³ dochody budżetu państwa wyniosły 202.442,3 mln zł, wydatki – 223.913,2 mln zł, deficyt – 21.470,9 mln zł (co stanowiło odpowiednio 74,2%, 74,6%, 79,0% kwoty założonej w ustawie budżetowej na 2009 r.). W związku z faktem, że, pomimo relatywnie dobrej sytuacji gospodarczej Polski w I kwartale 2009 r. na tle krajów UE, perspektywy wzrostu gospodarczego były dużo gorsze niż oczekiwano, w połowie roku Rząd podjął działania ograniczające wydatki budżetu państwa o 19,7 mld zł, uzyskane oszczędności miały zapobiec ewentualnemu przekroczeniu deficytu budżetowego w uchwalonej ustawie budżetowej na 2009 r. Podjęta została decyzja o konieczności redukcji wydatków budżetu państwa na rok 2009, a członkowie Rady Ministrów zobowiązani zostali do przygotowania propozycji redukcji wydatków w kierowanych i podległych im urzędach⁸⁴.

Według danych GUS⁸⁵ w trzech kwartałach 2009 r. utrzymało się spowolnienie gospodarcze. Mimo, że skutki zjawisk o charakterze kryzysowym były w Polsce znacznie łagodniejsze niż w większości krajów UE, wpłynęły niekorzystnie na sytuację finansową przedsiębiorstw, pośrednio – poprzez rynek pracy – gospodarstw domowych, a także –

⁸¹ Liczba zarejestrowanych bezrobotnych w dwóch ostatnich miesiącach 2008 r. wzrosła o 122 tys. osób - 9,0%. Jednak na koniec grudnia 2008 r. liczba bezrobotnych wyniosła 1473,8 tys. osób i w skali roku była o 15,6% mniejsza od stanu na koniec 2007 r. Stopa bezrobocia rejestrowanego na koniec 2008 r. wyniosła 9,5%, wobec 11,2% na koniec 2007 r.

⁸² Ministerstwo Finansów: Sprawozdanie z wykonania budżetu państwa za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2008 r. Część 1 rozdział 1: Wykonanie ustawy budżetowej

⁸³ Na podstawie informacji Ministerstwa Finansów: „Szacunkowe dane o wykonaniu budżetu państwa za okres styczeń–wrzesień 2009 r.”

⁸⁴ Ustawa z dnia 17 lipca 2009 r. o zmianie ustawy budżetowej na rok 2009 (Dz. U. Nr 128, poz. 1057).

⁸⁵ Główny Urząd Statystyczny: Informacja o sytuacji społeczno-gospodarczej kraju I-III kwartał 2009 r. Warszawa 22 października 2009 r.

kondycję finansów publicznych. Spowolnienie gospodarcze i związany z nim kryzys finansów publicznych spowodowały znacząco utrudnione finansowanie przedsięwzięć inwestycyjnych związanych z EURO 2012 ze środków budżetu państwa i budżetów samorządów. W takiej sytuacji, w celu prawidłowej realizacji gwarancji udzielonych przez organy administracji rządowej i samorządowej, występowała konieczność bardziej aktywnego poszukiwania i wykorzystania innych źródeł finansowania, którymi mogą być środki funduszy UE i środki prywatne.

W ramach środków z funduszy UE przewidziano dofinansowanie m.in. inwestycji transportowych i lotniskowych. Według ogólnych danych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego⁸⁶, dotyczących wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych realizowanych w ramach Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007-2013, do 25 października 2009 r. złożono 89,6 tys. wniosków⁸⁷ na całkowitą kwotę dofinansowania 208 mld zł⁸⁸, podpisano z beneficjentami 20.904 umów o dofinansowanie na kwotę 79,6 mld zł wydatków kwalifikowanych (w tym dofinansowanie w części UE - 57 mld zł, stanowiące 20,6 proc. alokacji na lata 2007-2013), a wartość wydatków beneficjentów uznanych za kwalifikowalne wynikająca ze złożonych wniosków o płatność wyniosła 14,9 mld zł (w części dofinansowania UE - 11,6 mld zł).

Stadiony należą do najistotniejszych inwestycji związanych z EURO 2012. W ofercie zgłoszeniowej do UEFA oraz umowie organizacyjnej⁸⁹ stadiony zobowiązano się przekazać do użytku do czerwca 2010 r. Zgodnie z ofertą, w Warszawie miał zostać rozegrany mecz otwarcia, mecze grupowe, mecze ćwierćfinałowe i półfinałowe, we Wrocławiu i Poznaniu mecze grupowe, a w Gdańsku mecze grupowe i ćwierćfinałowe. W latach 2007 – 2008 w uzgodnieniu z UEFA zmieniono daty przekazania do użytku stadionów, co wynikało z opóźnień w pracach przygotowawczych, w efekcie czego tylko w przypadku dwóch stadionów początkowy termin został zachowany: Stadion Miejski w Poznaniu i Stadion „Wisła” w Krakowie – czerwiec 2010 r. W przypadku pozostałych czterech terminy te się opóźniły, a uzgodnione w 2008 r. terminy zakończenia inwestycji⁹⁰ to: Stadion Narodowy w Warszawie – koniec czerwca 2011 r., Stadion Śląski w Chorzowie – lipiec 2010 r., stadion „Arena Bałtycka” w Gdańsku i stadion we Wrocławiu – koniec grudnia 2010 r. Przewidywano pojemność stadionów (brutto) podczas EURO 2012: w Warszawie – 55.000 miejsc, Gdańsku – 41.497, Poznaniu – 43.741, we Wrocławiu – 43.265 miejsc. Stadiony

⁸⁶ Strona internetowa Ministerstwa Rozwoju Regionalnego: Postępy w realizacji Narodowej Strategii Spójności - stan na 25 października 2009 r.

⁸⁷ Poprawnych pod względem formalnym.

⁸⁸ Zarówno środki unijne, jak i środki krajowe.

⁸⁹ Punkt 2.5 lit. d) Załącznika nr 1 do umowy.

⁹⁰ Według raportów UEFA z 21 stycznia i 30 czerwca 2008 r.

finansowane są z budżetów samorządów oraz budżetu państwa⁹¹. Środki budżetowe na budowę stadionów zawarto w ustawie budżetowej na 2008 r. w części 25 (Kultura fizyczna i sport), dziale 926 (Kultura fizyczna i sport), rozdziale 92695 (Pozostała działalność). Według ustawy budżetowej na 2009 r. środki na finansowanie i dofinansowanie stadionów z budżetu w ramach wieloletniego programu „Przygotowanie i wykonanie przedsięwzięć EURO 2012” przekazywano z cz. 83 (Rezerwy celowe)⁹². Zadania inwestycyjne realizowane są przez spółki celowe powołane do przygotowania i wykonywania przedsięwzięć EURO 2012, które są inwestorami zastępczymi.

W podsumowaniu raportu z września 2008 r. UEFA stwierdziła m.in., że możliwe jest dotrzymanie ustalonych terminów zakończenia projektów stadionowych w Polsce, jednak muszą być dotrzymywane wszystkie terminy zakończenia prac etapowych. Największe zagrożenia postrzegano w: czasochłonnych procedurach związanych z ustawą o zamówieniach publicznych, braku wystarczających zasobów dla budowy/rozbudowy sześciu stadionów oraz możliwym przekroczeniu budżetów spowodowanym warunkami rynkowymi. W ogólnej ocenie ekspertów UEFA w 2008 r. nastąpił znaczący postęp w pracach nad projektami stadionowymi, należało jednak nadal mocno kontrolować dotrzymywanie terminów.

Zgodnie z szacunkami Ministerstwa Infrastruktury⁹³ 80% zapotrzebowania na obsługę transportową podczas EURO 2012 wygenerowane będzie przez kibiców z krajów Europy Zachodniej, a zasadnicze znaczenie będzie miał transport lotniczy. Uznano, że najczęściej wykorzystywane przez kibiców będą połączenia kolejowe i drogowe z Berlinem, w związku z czym zapewnienie odpowiedniej jakości i szybkości połączeń autostradowych i kolejowych na trasach granica państwa – Poznań i granica państwa – Wrocław będzie miało znaczenie kluczowe.

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 – 2012 dotyczył inwestycji o łącznej kwocie 121 mld zł⁹⁴, w tym łączna wartość nakładów na zadania traktowane jako połączenia istotne w punktu widzenia organizacji EURO 2012 wynosiła około 50 mld zł. We wrześniu i grudniu 2008 r. GDDKiA przekazała do Ministerstwa Infrastruktury projekty aktualizacji Programu, wynikające z konieczności poniesienia wyższych nakładów, uzyskania funduszy UE oraz z opóźnień w realizacji projektów (w szczególności prac przygotowawczych).

⁹¹ Stadion Narodowy w Warszawie w całości finansowany jest z budżetu państwa, pozostałe stadiony finansowane są z budżetów samorządów i dofinansowane z budżetu państwa.

⁹² Zgodnie z projektem ustawy budżetowej na 2010 r. środki na finansowanie i dofinansowanie stadionów zaplanowano także w części 83.

⁹³ Na podstawie opracowania Ministerstwa Infrastruktury: Inwestycje transportowe związane z organizacją EURO 2012 Europy w Piłce Nożnej EURO 2012, Warszawa, grudzień 2008.

⁹⁴ Projekty miały zostać zrealizowane niezależnie od organizacji EURO 2012 w Polsce.

Zdaniem GDDKiA jedną z najważniejszych przeszkód w realizacji programu w 2008 r. było niedostosowanie przepisów w zakresie wymogów środowiskowych do przepisów unijnych.

W odniesieniu do transportu drogowego w raporcie z września 2008 r. UEFA stwierdziła, że Polska potwierdziła wszystkie inwestycje do 2012 roku⁹⁵, co pozwoli uzyskać zgodność z wymogami i będzie odpowiadać oczekiwanemu natężeniu ruchu. Jednak potwierdzono wysokie ryzyko dotyczące odcinka autostrady w kierunku granicy z Ukrainą, połączeń miast gospodarzy z miastami partnerskimi i dojazdu do stadionów z miejsc noclegowych. Wskazano na brak obwodnic Warszawy i Gdańska oraz problemy w zakresie zarządzania przepływem ruchu.

Infrastruktura kolejowa jest przestarzała i w celu sprostania wymaganiom UEFA główne ciągi komunikacyjne pomiędzy miastami-gospodarzami oraz połączenia z kolejowymi przejściami granicznymi wymagają przeprowadzenia gruntownej modernizacji. Do priorytetowych zadań należy także budowa połączeń kolejowych z lotniskami. Prace modernizacyjne są związane z planowanym rozwojem sieci kolejowej w latach 2007 – 2013 i mają na celu przede wszystkim kompleksową poprawę warunków technicznych istniejących linii kolejowych, które umożliwią ruch pociągów pasażerskich z prędkością 160 km/h oraz towarowych z prędkością 120 km/h, co wpłynie na ograniczenie czasu podróży. Zakłada się modernizację 1200 km istniejących układów komunikacyjnych. Zakres modernizacji obejmuje m.in. wymianę nawierzchni torowej, sieci trakcyjnej, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, likwidację przejazdów kolejowo-drogowych w poziomie szyn i budowę wiaduktów drogowych. W ramach zadań modernizacyjnych PKP PLK SA w 2008 r. wyodrębniło kluczowe zadania związane z EURO 2012 do realizacji przed 2012 r.

Dworce kolejowe należą do najbardziej zaniedbanych składników infrastruktury kolejowej, służącej przyjęciu i obsłudze podróżnych⁹⁶. Do maja 2007 r. tylko kilkanaście większych obiektów dworcowych PKP S.A. poddała gruntownemu remontowi. Na prace modernizacyjno-remontowe dworców potrzebne są znaczne środki finansowe. Ze względu na trudną sytuację finansową PKP S.A. i związany z tym brak środków finansowych na prace remontowo-modernizacyjne obiektów dworcowych, remonty są prowadzone w niewielkim zakresie. PKP SA, jako spółka zarządzająca dworcami kolejowymi, planowała w 2008 r. przebudowanie do końca 2011 r. dworców kolejowych w miastach gospodarzach EURO 2012 w celu obsługi większej liczby pasażerów.

⁹⁵ M.in. połączenie miast-gospodarzy z Niemcami dwiema autostradami A2 i A4 z nowoczesną infrastrukturą.

⁹⁶ W Polsce jest ponad 2,6 tys. dworców, z czego ok. 1,2 tys. czynnych. PKP jest właścicielem przeważającej większości z nich i zarazem zarządcą nieruchomości. Do końca 2008 r. 97 dworców przekazano w wieloletnią dzierżawę lub sprzedano samorządom.

Projekty dotyczące przebudowy dworców Warszawa Centralna, Kraków Główny oraz Wrocław Główny miały być realizowane przy współudziale środków unijnych, projekty dotyczące pozostałych dworców miały być realizowane ze środków własnych PKP SA lub przy udziale inwestorów prywatnych⁹⁷.

Głównym celem projektów w poszczególnych obszarach metropolitalnych jest usprawnienie funkcjonowania komunikacji zbiorowej oraz zapewnienie płynności ruchu w rejonie bezpośredniego otoczenia obiektów sportowych, hotelowych, dworców i lotnisk. Rozładowanie tłoku komunikacyjnego jest ważne w szczególności w takich miastach jak Warszawa i Gdańsk, gdzie istnieje duże przeludnienie w samym tylko ruchu miejskim niezwiązanym z EURO 2012. Linie kolei aglomeracyjnych będą stanowić podstawowy sposób przemieszczania dużych grup kibiców. Podstawowy wpływ na mobilność wewnątrz miasta ma lokalizacja i wielkość stadionu a także dostępność do stacji kolejowych, centrów miast.

Zgodnie z założeniami przyjętymi dla Polski przez UEFA 50% kibiców dotrze do miast gospodarzy transportem lotniczym. Przewiduje się, że 95% z nich przyleci i odleci w przeciągu 10 godzin przed i po meczu. Strumień przelotów lotniczych między miastami-gospodarzami EURO 2012 ulegnie dodatkowemu natężeniu średnio o ponad 100-300 operacji dziennie. Aktualna przepustowość portów lotniczych w miastach-gospodarzach EURO 2012 nie zapewnia obsługi zwiększonego ruchu lotniczego podczas EURO 2012, związku z czym konieczna jest budowa lub rozbudowa infrastruktury lotniskowej oraz nawigacyjnej⁹⁸. Dodatkową przepustowość dobową dla obsługi przepływu kibiców w trakcie EURO 2012 powinna zagwarantować realizacja planowanych inwestycji, wdrożenie rozwiązań tymczasowych na lotniskach w miastach-gospodarzach EURO 2012, a także tzw. lotniska wspomagające w pobliżu miast. Zadaniem lotnisk wspomagających będzie przyjęcie pustych samolotów (głównie typu Boeing 737 oraz Airbus 320) na bazowanie i parkowanie tak, aby odciążać porty lotnicze w Miastach-Gospodarzach.

Porty lotnicze opracowały programy inwestycyjne, które m.in. miały podnieść ich przepustowość przede wszystkim dotyczące: rozbudowy terminali pasażerskich, płyt postojowych samolotów, budowy równoległych do drogi startowej dróg kołowania i dróg szybkiego zejścia. Po przeprowadzeniu przez UEFA analizy stanu przygotowań głównych portów lotniczych, polskie lotniska zaliczono do lotnisk kategorii I (lotniska, na których koniecznych jest niewiele zmian w celu spełnienia wymogów), oraz kategorii III (konieczne

⁹⁷ Informacja Prezesa PKP S.A. podczas wspólnego posiedzenia Sejmowej Komisji Infrastruktury oraz Sejmowej Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej w dniu 28 lutego 2008 r. (Biuletyn Sejmowy nr 319/VI).

jest podjęcie licznych zmian i usprawnień, aby możliwe było spełnienie wymogów UEFA). Najwyżej ocenianym lotniskiem jest zaliczony do kategorii I port w Warszawie. W raporcie UEFA z września 2008 r. stwierdzono m.in., że lotniska w Polsce są w stanie zapewnić obsługę pasażerów podczas EURO 2012 pod warunkiem zrealizowania planów związanych z rozbudową, przystosowaniem lotnisk pomocniczych oraz tymczasowych terminali.

Potencjał hoteli w Polsce jest stosunkowo dobrze rozwinięty, jednak w zakresie wymagań UEFA i szacunku liczby osób liczba dostępnych w czasie EURO 2012 pokoi hotelowych jest zbyt mała. Także w porównaniu z innymi krajami unijnymi Polska posiada znacząco niższy wskaźnik łóżek hotelowych na liczbę mieszkańców. W opinii ekspertów UEFA przedstawionej w raporcie z września 2008 r. wszystkie zaangażowane w EURO 2012 polskie miasta mogły sprostać wymaganiom UEFA w zakresie zakwaterowania pod warunkiem zakończenia w założonych terminach wszystkich zadań wynikających z projektów rozbudowy bazy hotelowej oraz dokonania zmiany wymaganej kategorii hotelowej z pięcio i czterogwiazdkowej na odpowiednio cztero i trzygwiazdkową. Zaznaczono jednak, że działalność hotelarska jest w 100% determinowana oceną opłacalności biznesowej dokonywanej przez inwestorów i że nie należy się spodziewać inwestycji realizowanych wyłącznie dla potrzeb EURO 2012.

W wyniku spowolnienia gospodarczego nastąpiło znaczne pogorszenie się koniunktury w branży turystycznej⁹⁹. Spadła liczba inwestycji hotelowych w Polsce, co wynikało ze spadku liczby cudzoziemców korzystających z bazy noclegowej oraz problemów z pozyskaniem finansowania ze strony banków, które zwiększyły swoje wymagania względem potencjalnych kredytobiorców. Wiele planowanych obiektów hotelowych, które miały zostać ukończone przed 2012 r. nie zostanie oddanych do użytku przed EURO 2012. Nie powinno być jednak problemu¹⁰⁰ z zakwaterowaniem drużyn, ekip towarzyszących i kibiców w czasie EURO 2012, ponieważ UEFA w związku z trwającym w Europie kryzysem zmniejszyła wymagania odnośnie bazy noclegowej. Obniżono też dopuszczalny standard hoteli dla ekip towarzyszących do trzech gwiazdek, akceptowalna jest również lokalizacja hotelu poza miastem, w którym rozgrywane będą mecze, o ile czas dojazdu do stadionu nie przekroczy dwóch godzin.

W zakresie telekomunikacji i informatyki podstawowymi zadaniami do realizacji na EURO 2012 jest przygotowanie infrastruktury teleinformatycznej: na stadionach (sieci komputerowe, system łączności bezprzewodowej, monitoring CCTV, system zarządzania

⁹⁸ Na podstawie opracowania Ministerstwa Infrastruktury: Inwestycje transportowe związane z organizacją EURO 2012 Europy w Piłce Nożnej EURO 2012, Warszawa, luty 2009.

⁹⁹ Na podstawie raportu o rynku nieruchomości komercyjnych w Polsce z dnia 17 września 2009, opracowanego przez firmę Cushman & Wakefield.

bezpieczeństwem i budynkiem, telefonia komórkowa, system biletowy, kontroli dostępu, itp.), w miastach gospodarzach na potrzeby kibiców (infrastruktury operatorów publicznych sieci komórkowych, bezprzewodowy dostęp do internetu w technologii WLAN). Realizacja tych zadań wymaga zaangażowania środków finansowych samorządów, Telekomunikacji Polskiej SA oraz operatorów telefonii komórkowej. W raporcie dotyczącym telekomunikacji z czerwca 2008 r. UEFA stwierdziła m.in., że istniejąca przepustowość telekomunikacyjna w Polsce nie spełniała potrzeb w zakresie organizacji EURO 2012 i wymagała kompleksowej modernizacji. Zdaniem UEFA z punktu widzenia sektora telekomunikacyjnego organizacja imprezy wydawała się być wykonalna, jednak zwrócono uwagę na fakt, że koszty będą dużo wyższe od kosztów dla UEFA EURO 2008.

Jednym z najistotniejszych zadań administracji publicznej w trakcie EURO 2012 jest zapewnienie bezpieczeństwa. Zadania w tym zakresie na podstawie umowy organizacyjnej zostały przekazane do realizacji organizatorowi (tj. PZPN) - zabezpieczenie tzw. „Oficjalnych obiektów” („Miejsc Oficjalnych”)¹⁰¹ oraz administracji publicznej, tj. Ministrowi Spraw Wewnętrznych i Administracji - całościowa ochrona terenów znajdujących się poza obrębem Oficjalnych obiektów i porządku publicznego. W celu realizacji zadań przez Ministra niezbędne jest poniesienie kosztów dotyczących m.in. rozbudowy infrastruktury odpowiednich jednostek¹⁰². Rozbudowa infrastruktury z zakresu bezpieczeństwa jest konieczna m.in. z uwagi na zagrożenia przemocą i wandalizmem na stadionach i środkach transportu publicznego, terroryzmem, ryzykiem dla bezpieczeństwa fizycznego osób uczestniczących lub oglądających imprezę¹⁰³ oraz konieczność zapewnienia kontroli nad tłumem i bezpieczeństwa infrastruktury. Zobowiązano się m.in. do wyposażenia stadionów w nowoczesne elektroniczne systemy wejściowe, kamery monitorujące i wyposażenie ultradźwiękowe podłączone do stanowisk kontroli, zapewnienia dodatkowej ochrony i transportu VIP-ów, gości i uczestników EURO 2012, a w szczególności do zapewnienia gotowości jednostek Policji, służb pożarniczych i innych jednostek awaryjnych oraz mobilnych służb medycznych.

¹⁰⁰ Według autorów cyt. powyżej raportu.

¹⁰¹ Zgodnie z definicją umowy „Oficjalne obiekty” to „Wszystkie Stadiony, Ośrodki treningowe, międzynarodowe centra nadawcze, centrum prasowe, obiekt, w którym odbywa się losowanie kwalifikacyjne, obiekt, w którym odbywa się losowanie do finału EURO 2012u, strefy kibiców oraz miejsce Imprez w ramach EURO 2012u wraz z najbliższym otoczeniem oraz wszelkimi sąsiadującymi obszarami znajdującymi się pod kontrolą właścicieli danego obiektu, w tym centra prasowe, strefy VIP, miejsca przeznaczone dla specjalnych gości oraz wszelkie inne miejsca wymagane w celu zachowania zgodności z Zasadą braku zobowiązań.

¹⁰² Budowy lub rozbudowy komend miejskich i rejonowych Policji, Centrum Dowodzenia działaniami Policji w Legionowie, wojewódzkich centrów powiadamiania ratunkowego, strażnic Komend Wojewódzkich Straży Pożarnej oraz jednostek Straży Granicznej na przejściach granicznych z Ukrainą.

¹⁰³ Pożary i awarie infrastruktury stadionowej lub systemu transportu publicznego do wybuchów epidemii choroby lub zapaści pojedynczych osób.

Działania tych jednostek mają być wspierane przez porządkowych, wolontariuszy i prywatne agencje ochrony zatrudnione przez PZPN i przez władze miast-gospodarzy EURO 2012.

3. Charakterystyka uwarunkowań organizacyjnych

W 2008 r. (do końca listopada) odbyły się trzy posiedzenia Komitetu Organizacyjnego EURO 2012 Europy w Piłce Nożnej EURO 2012, powołanego przez Prezesa Rady Ministrów. Tematem posiedzeń było m.in. rozpatrzenie: raportu Spółki PL.2012 (marzec), raportu Ministra Sportu i Turystyki o stanie przygotowań, informacji o współpracy między Polską a Ukrainą oraz projektów dwóch aktów prawnych Rady Ministrów¹⁰⁴ (czerwiec), raportów stadionowych i infrastrukturalnych UEFA (lipiec).

W celu zapewnienia odpowiedniej struktury organizacyjnej do realizacji zadań związanych z przygotowaniem do EURO 2012 w urzędzie ministra właściwego ds. kultury fizycznej i sportu, odpowiedzialnego za koordynację przygotowań, w dniu 13 listopada 2007 r. ustanowiono Departament do Spraw EURO 2012, który został w dniu 6 lutego 2008 r. zastąpiony Biurem do Spraw EURO 2012. Minister Sportu i Turystyki powołał dwie spółki celowe i zawarł z nimi umowy o powierzenie przedsięwzięć EURO 2012.

W dniu 19 października 2007 r. została założona PL.2012 Spółka z o.o., z którą Minister Sportu i Turystyki zawarł umowę o powierzeniu w dniu 20 lutego 2008 r. W strukturze Spółki funkcjonuje dziewięciu krajowych koordynatorów odpowiedzialnych za wskazane przez UEFA dziewięć obszarów strategicznych przygotowań. W umowie powierzono spółce PL.2012 koordynację i nadzór wszystkich przedsięwzięć EURO 2012, w tym także prowadzenie działań promocyjnych i marketingowych związanych z organizacją EURO 2012.

W dniu 4 października 2007 roku została powołana Narodowe Centrum Sportu Spółka z o.o. (NCS), z którą w dniu 15 listopada 2007 r. Minister Sportu i Turystyki, w imieniu Skarbu Państwa, zawarł umowę o powierzeniu zadań związanych z przygotowaniem i wykonaniem EURO 2012. W ramach umowy NCS zobowiązał się do zastępczego wykonywania zadań inwestora i zadań nadzoru inwestorskiego w zakresie budowy Narodowego Centrum Sportu, w tym Stadionu Narodowego w Warszawie i obiektów towarzyszących, z infrastrukturą techniczną i komunikacyjną niezbędną do realizacji przedsięwzięcia oraz budowy Centrum Handlowego przy ul. Radzymińskiej w Warszawie.

¹⁰⁴ Projekty uchwały w sprawie ustanowienia programu wieloletniego i rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012.

Wydatki związane z wykonywaniem usług przez dwie spółki celowe Skarbu Państwa w 2008 r. wyniosły: PL.2012 Spółka z o.o. - 10 999 tys. zł oraz Narodowe Centrum Sportu Spółka z o.o. - 7 700 tys. zł.

Od dnia 21 września 2007 r., tj. od dnia wejścia w życie ustawy o EURO 2012, do końca 2009 r., Minister Sportu i Turystyki przedstawił sześć sprawozdań z realizacji przedsięwzięć EURO 2012: trzy w 2008 r. i trzy w 2009 r. (w styczniu, marcu i lipcu).

Ze sprawozdania Ministra Sportu i Turystyki skierowanego do Sejmu RP w dniu 30 marca 2009 r. wynikało m.in., że projekt EURO 2012 jest największym do tej pory pod względem kompleksowości projektem realizowanym w Polsce. Wartość inwestycji, które uwzględniono w planie przedsięwzięć infrastrukturalnych (tzw. *Masterplan*), wynosi około 20 mld euro, a w 2009 r. 50% tych inwestycji przejdzie z fazy projektowo-przetargowej w fazę budowlaną. Stwierdzono także, że od 2009 r. nastąpi przeniesienie ciężaru realizowania przygotowań z obszarów inwestycyjnych na działania stricte organizacyjne, takie jak bezpieczeństwo, transport, logistyka, opieka medyczna czy własność intelektualna.

W miastach gospodarzach EURO 2012 w strukturach urzędów miejskich utworzone zostały wyodrębnione jednostki organizacyjne odpowiedzialne za realizację i koordynację zadań związanych z przygotowaniem do EURO 2012¹⁰⁵ oraz wyznaczono koordynatorów odpowiedzialnych za powierzone im obszary tematyczne związane z przygotowaniem i współpracę z odpowiednimi koordynatorami krajowymi funkcjonującymi w strukturach spółki celowej koordynującej organizację przygotowań (Spółka PL.2012).

Spółki celowe do przygotowania lub wykonania przedsięwzięć EURO 2012 zostały także powołane przez miasta gospodarzy EURO 2012. Powołano i zawarto umowy o powierzenie z: Biurem Inwestycji Euro Gdańsk 2012 Spółką z o.o. (BIEG 2012; założona w dniu 23 października 2007 r., umowę o powierzeniu zawarto w dniu 18 stycznia 2008 r.), „Euro Poznań 2012” Spółką z o.o. (założona w dniu 21 grudnia 2007 r., umowę zawarto w dniu 22 lipca 2008 r.) Wrocław 2012 Spółką z o.o. (założona 3 grudnia 2007 r., umowę zawarto w dniu 21 maja 2008 r.)

W ministerstwach oraz urzędach centralnych i terenowych administracji rządowej odpowiedzialnych za realizację gwarancji (współpracujących w tym zakresie) powołano wyodrębnione zespoły, do których kompetencji należy koordynowanie prac dotyczących przygotowań do EURO 2012 w danych obszarach.

¹⁰⁵ Biura ds. EURO 2012 w Gdańsku, Poznaniu, Wrocławiu, Zespół Organizacyjny m.st. Warszawy ds. organizacji EURO 2012 Europy w Piłce Nożnej EURO 2012™.

Wykaz aktów prawnych dotyczących skontrolowanej działalności

1. Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz.1071, ze zm.).
2. Ustawa z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2005 r. Nr 229, poz. 1954, ze zm.)
3. Ustawa z dnia 23 października 1987 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze” (Dz. U. Nr 33, poz. 185, ze zm.).
4. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591, ze zm.).
5. Ustawa z dnia 30 sierpnia 1991 r. o zakładach opieki zdrowotnej (Dz. U. z 2007 r. Nr 14, poz. 89, ze zm.)
6. Ustawa z dnia 19 października 1991 r. o gospodarowaniu nieruchomościami rolnymi Skarbu Państwa (Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1700, ze zm.)
7. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, ze zm.).
8. Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, ze zm.).
9. Ustawa z dnia 8 sierpnia 1996 r. o zasadach wykonywania uprawnień przysługujących Skarbowi Państwa (Dz. U. Nr 106, poz. 493, ze zm.).
10. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, ze zm.).
11. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1592, ze zm.)
12. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1590, ze zm.).
13. Ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2009 r. Nr 152, poz. 1223, ze zm.).
14. Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2004 r. Nr 261, poz. 2603, ze zm.).

15. Ustawa z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437, ze zm.)
16. Ustawa z dnia 25 czerwca 1999 r. o Polskiej Organizacji Turystycznej (Dz. U. Nr 62, poz. 689, ze zm.).
17. Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, ze zm.).
18. Ustawa z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych (Dz. U. Nr 94, poz. 1037, ze zm.).
19. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, ze zm.).
20. Ustawa z dnia 15 marca 2002 r. o ustroju miasta stołecznego Warszawy (Dz. U. Nr 41, poz. 361, ze zm.).
21. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, ze zm.).
22. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717, ze zm.).
23. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, ze zm.).
24. Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2008 r. Nr 193, poz. 1194, ze zm.).
25. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655, ze zm.).
26. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220, ze zm.).
27. Ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o Narodowym Planie Rozwoju (Dz. U. Nr 116, poz. 1206, ze zm.).
28. Ustawa z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 249, poz. 2104, ze zm.)
29. Ustawa z dnia 28 lipca 2005 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz. U. Nr 169, poz. 1420, ze zm.).

30. Ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 100).
31. Ustawa z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz o gminach uzdrowiskowych (Dz. U. Nr 167, poz. 1399, ze zm.)
32. Ustawa z dnia 29 lipca 2005 r. o sporcie kwalifikowanym (Dz. U. Nr 155, poz. 1298, ze zm.).
33. Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. Nr 267, poz. 2251, ze zm.).
34. Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61, ze zm.)
35. Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. Nr 191, poz. 1410, ze zm.).
36. Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712, ze zm.).
37. Ustawa z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego Turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 (Dz. U. z 2010 r. Nr 26, poz. 133).
38. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, ze zm.).
39. Ustawa z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie (Dz. U. Nr 31, poz. 206).
40. Ustawa z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego (Dz. U. Nr 42, poz. 340, ze zm.).
41. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 31 sierpnia 1998 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dla lotnisk cywilnych (Dz. U. Nr 130, poz. 859, ze zm.).
42. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151, poz. 987).

43. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430).
44. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 29 grudnia 1999 r. w sprawie szczegółowych zasad organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego (Dz. U. Nr 111, poz. 1311, ze zm.).
45. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 listopada 2001 r. w sprawie rodzajów obiektów budowlanych, przy których realizacji wymagane jest ustanowienie inspektora nadzoru inwestorskiego (Dz. U. Nr 138, poz. 1554).
46. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 lipca 2002 r. w sprawie wymogów, jakie powinny spełniać służby porządkowe organizatora imprezy masowej w zakresie wykszolenia i wyposażenia, oraz szczegółowych warunków i sposobów ich działania (Dz. U. Nr 113, poz. 986, ze zm.).
47. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 128, poz. 1334, ze zm.).
48. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. Nr 229, poz. 2313, ze zm.).
49. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. Nr 202, poz. 2072, ze zm.).
50. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 28 października 2004 r. w sprawie sposobu utrwalania przebiegu imprez masowych oraz minimalnych wymagań technicznych dla urzędów rejestrujących obraz i dźwięk (Dz. U. Nr 243, poz. 2438).
51. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 10 grudnia 2004 r. w sprawie sposobów i warunków przekazywania informacji dotyczących bezpieczeństwa masowych imprez sportowych (Dz. U. Nr 273, poz. 2717).
52. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2005 r. w sprawie obowiązków wojewody w zakresie finansowania i utrzymywania przejść granicznych, przejść turystycznych, miejsc przekraczania granicy na szlakach turystycznych oraz punktów nocnego postoju na rzekach granicznych, ich

- wyposażenia w sprzęt, a także organów właściwych do osadzania i utrzymywania znaków granicznych na morskich wodach wewnętrznych (Dz. U. Nr 256, poz. 2145).
53. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa (Dz. U. Nr 120, poz. 831)
 54. Rozporządzenie Ministra Sportu z dnia 10 lipca 2006 r. w sprawie dofinansowania zadań ze środków Funduszu Rozwoju Kultury Fizycznej (Dz. U. Nr 134, poz. 944, ze zm.).
 55. Rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 27 kwietnia 2007 r. w sprawie trybu kontroli realizacji projektów i programów współfinansowanych ze środków funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności (Dz. U. Nr 90, poz. 602).
 56. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. z 2010 r. Nr 8, poz. 52).
 57. Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. Nr 216, poz. 1604).
 58. Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Sportu i Turystyki (Dz. U. Nr 216, poz. 1602, ze zm.).
 59. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 lutego 2009 r. w sprawie pomocy na projekty infrastrukturalne w zakresie portów lotniczych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 (Dz. U. Nr 35, poz. 273).
 60. Rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego z 8 października 2009 r. w sprawie udzielania pomocy na inwestycje w zakresie portów lotniczych w ramach regionalnych programów operacyjnych (Dz. U. Nr 174, poz. 1356).
 61. Umowa sporządzona w Kijowie dnia 28 marca 2008 r. między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Gabinetem Ministrów Ukrainy o współpracy przy organizacji finałowego Turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 (M.P. Nr 74, poz. 667).

Wykaz skontrolowanych jednostek, osób kierujących tymi jednostkami oraz jednostek NIK, które przeprowadziły kontrole, a także wykaz ocen skontrolowanej działalności zawartych w wystąpieniach pokontrolnych NIK

| Lp. | Jednostka kontrolowana | Organ kierujący kontrolowaną jednostką (kierownicy jednostek kontrolowanych) | Oceny skontrolowanej działalności, zawarte w wystąpieniach pokontrolnych NIK* | Jednostka organizacyjna NIK, która przeprowadziła Kontrolę |
|-----|---|--|---|--|
| 1 | Ministerstwo Sportu i Turystyki | Minister Sportu i Turystyki Adam Giersz (od 14.10.2009 r.) Mirosław Drzewiecki (od 16.11.2007 r. do 13.10.2009 r.) | PN | Departament Nauki, Oświaty i Dziedzictwa Narodowego |
| 2 | PL.2012 Spółka z o.o. | Zarząd w składzie: Prezes Zarządu Marcin Herra (od 18.02.2008 r.), członkowie Zarządu - Andrzej Bogucki i Rafał Kapler (od 19.02.2008 r.) | N | |
| 3 | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie | Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad Lech Witecki (p.o. od 12.05.2008 r.) | PN | |
| 4 | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Katowicach | Dyrektor Oddziału Krzysztof Raj (od 2.04.2002 r.) | PN | |
| 5 | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Krakowie | Dyrektor Oddziału Jacek Gryga (od 15.09.2008 r.) | PN | |
| 6 | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Rzeszowie | Dyrektor Oddziału Wiesław Kaczor (od 1.04.2007 r.) | PN | |
| 7 | Ministerstwo Infrastruktury | Minister Infrastruktury Cezary Grabarczyk (od 16.11.2007 r.) | PN | Departament Komunikacji i Systemów Transportowych |
| 8 | PKP S.A. | Zarząd w składzie: Prezes Zarządu (Dyrektor Generalny) Andrzej Wach (od 22.09.2004 r.), członkowie Zarządu (od 5.02.2009 r.), Maria Wasiak, Paweł Pieśniewski, Paweł Olczyk, Andrzej Panasiuk. | PN | |

| | | | | |
|----|--|---|----|--|
| 9 | PKP Polskie Linie Kolejowe SA | Zarząd w składzie: Prezes Zarządu Zbigniew Szafrąński (od 5.02.2009, p.o. od 9.01.2009), Krzysztof Celiński (od 13.12.2005 r. do 9.01.2009 r.), wiceprezes Zarządu: Marek Pawlik (od 1.06.2008), członkowie Zarządu: Grzegorz Kędziora (od 9.09.2009), Zbigniew Zarychta (od 1.06.2008), Krzysztof Groblewski (od 5.02.2009), Alina Giedryś (od 5.03.2009), Paweł Dziwisz (od 5.03.2009) | PN | |
| 10 | Ministerstwo Rozwoju Regionalnego | Minister Rozwoju Regionalnego Elżbieta Ewa Bieńkowska (od 16.11.2007 r.) | P | Departament Administracji Publicznej |
| 11 | Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji | Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji Jerzy Miller (od 14.10.2009 r.), Grzegorz Schetyna (od 16.11.2007 r. do 13.10.2009 r.) | PN | Departament Obrony Narodowej i Bezpieczeństwa Wewnętrznego |
| 12 | Urząd Miasta Stołecznego Warszawa | Prezydent Miasta Hanna Gronkiewicz – Waltz (od 2.12.2006 r.) | PN | Delegatura NIK w Warszawie |
| 13 | Narodowe Centrum Sportu Spółka z o.o. | Zarząd w składzie: Prezesa Zarządu Rafał Kapler (od 6.08.2008 r.), członkowie Zarządu (od 24.09.2008 r.): Janusz Kubicki, Robert Wojtaś | P | |
| 14 | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie | Dyrektor Oddziału Elżbieta Brenda (od 2.12.2009 r.) Robert Marszałek (p.o. od 22.10 do 1.12.2009 r.) Wojciech Dąbrowski (od 2.04.2002 r. do 21.10.2009 r.) | N | |
| 15 | Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” | Dyrektor Naczelny Michał Marzec (od 27.02.2008 r.) | P | |
| 16 | Urząd Miasta w Gdańsku | Prezydent Miasta Paweł Adamowicz (od 26.10.1998 r.) | PN | Delegatura NIK w Gdańsku |
| 17 | Biuro Inwestycji Euro Gdańsk 2012 Spółka z o.o. | Zarząd w składzie: Prezes Zarządu Ryszard Trykosko (od 21 marca 2008 r.) | P | |
| 18 | Gdańskie Inwestycje Komunalne EURO 2012 Spółka z o.o. | Zarząd w składzie: Prezes Zarządu Romuald Nietupski (od 16.09.2008 r.) | P | |

| | | | | |
|----|---|--|----|-----------------------------|
| 19 | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Gdańsku | Dyrektor Oddziału Franciszek Rogowicz (od 2.04.2002 r.) | P | |
| 20 | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Bydgoszczy | Dyrektor Oddziału Marek Kowalczyk (od 1.03.2007 r.) | P | |
| 21 | Port Lotniczy Gdańsk Spółka z o.o. | Zarząd w składzie: Prezes Zarządu Włodzimierz Machczyński (od 1.06.1998 r.), Wiceprezes Zarządu Tomasz Kloskowski (od 11.07.1996 r.) | P | |
| 22 | Urząd Miasta Poznania | Prezydent Miasta Ryszard Grobelny (od 14.12.1998 r.) | PN | Delegatura NIK w Poznaniu |
| 23 | Euro Poznań 2012 Spółka z o.o. | Zarząd w składzie: Prezes Zarządu Ryszard Dembiński (od 16.07.2008 r.), wiceprezes Zarządu Michał Prymas | PN | |
| 24 | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Poznaniu | Dyrektor Oddziału Marek Napierała (od 1.10.2006 r.) | PN | |
| 25 | Port Lotniczy Poznań-Ławica Spółka z o.o. | Zarząd w składzie: Prezes Zarządu Mariusz Wiatrowski (od 9.06.2006 r.), członek Zarządu (od 2.06.2009 r.) Grzegorz Bykowski | N | |
| 26 | Urząd Miejski Wrocławia | Prezydent Miasta Rafał Dutkiewicz (od 19.11.2002 r.) | PN | Delegatura NIK we Wrocławiu |
| 27 | Wrocław 2012 Spółka z o.o. | Zarząd w składzie: Prezes Zarządu (od 10.12.2007 r.) Sławomir Wojtas, członek Zarządu (od 25.02.2008 r.) Thomas Speck, prokurent Anita Fornalczyk (od 27.02.2008 r.) | PN | |
| 28 | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział we Wrocławiu | Dyrektor Oddziału Robert Radoń (od 31.05.2008 r.) | PN | |
| 29 | Port Lotniczy Wrocław SA | Zarząd w składzie: Prezes Zarządu Dariusz Kuś (od 5 .01.2007 r.) | P | |

* Zastosowane skróty: ocena pozytywna – P, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości – PN, negatywna – N.

Wykaz organów, którym przekazano informację o wynikach kontroli

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej

Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej

Prezes Rady Ministrów

Wiceprezesi Rady Ministrów

Rzecznik Praw Obywatelskich

Prezes Trybunału Konstytucyjnego

Minister Sportu i Turystyki

Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji

Minister Finansów

Minister Infrastruktury

Minister Obrony Narodowej

Minister Rozwoju Regionalnego

Minister Sprawiedliwości

Komisja Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Komisja do Spraw Kontroli Państwowej Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Komisja Finansów Publicznych Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Komisja Infrastruktury Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Komisja Odpowiedzialności Konstytucyjnej Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Marszałek Województwa Śląskiego

Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy

Prezydent Miasta Gdańska

Prezydent Miasta Krakowa

Prezydent Miasta Poznania

Prezydent Wrocławia

Wykaz skontrolowanych zadań inwestycyjnych w zakresie infrastruktury związanej z przygotowaniem do organizacji EURO 2012

1. Inwestycje stadionowe

| Lp. | Nazwa zadania | Nazwa dokumentu, z którego zadanie wynika | Zakres, sposób i termin realizacji zadania | Stan zaawansowania inwestycji na zakończenie kontroli |
|-----|--|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Budowa Stadionu Narodowego w Warszawie | <p>Ustawa z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego Turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 (Dz. U. z 2010 r. Nr 26, poz. 133)</p> <p>Uchwała Nr 143/2008 Rady Ministrów z dnia 24 czerwca 2008 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą <i>Przygotowanie i wykonanie przedsięwzięć EURO 2012</i> (zmieniona uchwałą Rady Ministrów nr 191/2009 z dnia 27 października 2009 r.)</p> <p>Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012</p> <p>Umowa o powierzeniu zawarta między</p> | <p>Zgodnie z umową o powierzeniu z dnia 15 listopada 2007 r.: budowa Narodowego Centrum Sportu, w tym Stadionu Narodowego i towarzyszących obiektów, z infrastrukturą techniczną i komunikacyjną, niezbędną do realizacji przedsięwzięcia, przewidywanego do realizacji w Warszawie na działce nr 12, nr obrębu ewidencyjnego 3-01-01 położonej przy ul. Zielenieckiej, o obszarze 387.990 m² oraz budowa Centrum Handlowego przy ul. Radzymińskiej w Warszawie. Przedmiot umowy dotyczył obiektu, z infrastrukturą techniczną i komunikacyjną niezbędną do realizacji przedsięwzięcia przewidywanego do realizacji w Warszawie na działce nr 2/4, nr obrębu ewidencyjnego 4-090-04 położonej przy ul. Radzymińskiej, o obszarze 271.160 m².</p> <p>Ostateczny termin wykonania zadań powierzonych Spółce, z uwzględnieniem zdarzeń nadzwyczajnych, został określony dla zakończenia budowy: Stadionu</p> | <p>Spółka celem zapewnienia realizacji inwestycji zawarła 15 umów na kwotę ogółem 1.535.599 tys. zł (w 2009 r. 13 umów na kwotę 1.535.444 tys. zł.), w tym dwie nw. umowy o roboty budowlane związane z realizacją inwestycji:</p> <ul style="list-style-type: none"> - umowa z dnia 27 lutego 2009 r. zawarta z firmą Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjnych „POL - AQUA” S.A. na wykonanie robót fundamentowych (tzw. „roboty międzyetapowe”): ocepów na platformach, rozkucie głowic pali prefabrykowanych i wielkośrednicowych wraz z towarzyszącymi robotami ziemnymi oraz wbudowaniem betonu pod stopy fundamentowe, o wartości brutto 6.710 tys. zł z terminem realizacji do dnia 30 kwietnia 2009 r., - umowa zawarta w dniu 4 maja 2009 r. z konsorcjum wykonawców w składzie: ALPINE Bau Deutschland AG, ALPINE Bau GmbH, ALPINE Construction Polska Sp. z o.o., HYDROBUDOWA Polska S.A., PBG S.A. na budowę wielofunkcyjnego Stadionu Narodowego w Warszawie wraz z infrastrukturą towarzyszącą (etap II) o wartości brutto 1.528.361 tys. zł z terminem realizacji do dnia 4 maja 2011 r. <p>Zaawansowanie robót budowlanych było zgodne z harmonogramami robót.</p> <p>Realizacja budowy Stadionu Narodowego w 2009 r. w odniesieniu do „Harmonogramu prac projektowych i wykonawczych” stanowiącego załącznik nr 2 do umowy z dnia 23 grudnia 2008 r. o powierzeniu spółce celowej zadań związanych z przygotowaniem i wykonaniem przedsięwzięć EURO 2012 m.in. przedstawiała się następująco:</p> <p>Procedura wyboru Generalnego Wykonawcy do dnia 5 listopada 2008 r. – zatwierdzenie wyniku postępowania dla I etapu budowy Stadionu Narodowego dnia 8 września 2008 r., zatwierdzenie wyniku postępowania dla II etapu budowy Stadionu Narodowego dnia w dniu 16 kwietnia 2009 r.;</p> <p>Realizacja budowy Stadionu Narodowego do 30 czerwca 2011 r., w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dla I etapu umowa zawarta w dniu 26 września 2008 r. z terminem realizacji 200 dni tj. do dnia 13 kwietnia 2009 r. - Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjnych „POL - AQUA” S.A. protokołem odbioru końcowego z dnia 25 marca 2009 r. przekazało Spółce wykonane roboty I etapu budowy Stadionu Narodowego; |

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | | <p>Ministrem Sportu i Turystyki a spółką celową Narodowe Centrum Sportu Sp. z o.o. w dniu 15 listopada 2007 r. (zmiana w dniu 29 grudnia 2008 r.</p> | <p>Narodowego - 30 czerwca 2011 r., Centrum Handlowego – 31 grudnia 2008 r. Postanowiono, że termin realizacji pozostałych obiektów Narodowego Centrum Sportu zostanie ustalony w późniejszym terminie</p> <p>W dniu 23 grudnia 2008 r. Minister Sportu i Turystyki oraz Narodowe Centrum Sportu dokonały zmiany umowy o powierzeniu spółce celowej zadań związanych z przygotowaniem i wykonaniem przedsięwzięcia EURO 2012, którą zdjęto z obowiązków NCS realizację zadania – Budowa Centrum Handlowego przy ul. Radzymińskiej w Warszawie.</p> <p>Przedmiot umowy dotyczył budowy Stadionu Narodowego w Warszawie i towarzyszących obiektów określonych w projekcie budowlanym zatwierdzonym decyzją Nr 222/08 Wojewody Mazowieckiego z dnia 22 lipca 2008 r., z infrastrukturą techniczną i komunikacyjną niezbędną do realizacji przedsięwzięcia przewidywanego do realizacji w Warszawie na działce nr 12, nr obrębu ewidencyjnego 3-01-01.</p> <p>Strony ustaliły termin zakończenia budowy Stadionu Narodowego na dzień uzyskania ostatecznej decyzji zezwalającej na użytkowanie obiektu, Ostateczny termin wykonania przedmiotu umowy ustalono na dzień 30 czerwca 2011 r.</p> <p>Zgodnie z programem wieloletnim inwestycja finansowana w całości ze środków budżetu państwa w kwocie: pierwotnie - 1.220 mln zł, po</p> | <p>- dla II etapu:</p> <p>a) umowa nr 02/NCS/2009 z dnia 27 lutego 2009 r. z terminem realizacji do dnia 30 kwietnia 2009 r. Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjnych „POL - AQUA” S.A protokołem odbioru końcowego z dnia 29 kwietnia 2009 r. przekazało Spółce wykonane w terminie roboty fundamentowe oczepów na platformach, rozkucie głowic pali prefabrykowanych i wielkośrednicowych wraz z towarzyszącymi robotami ziemnymi oraz wbudowaniem chudego betonu pod stropy fundamentowe;</p> <p>b) umowa nr 06/NCS/2009 z dnia 4 maja 2009 r. zawarta z konsorcjum wykonawców na budowę wielofunkcyjnego Stadionu Narodowego w Warszawie wraz z infrastrukturą towarzyszącą (etap II) z terminem realizacji do dnia 4 maja 2011 r. – w 2009 r. trwała realizacja II etapu budowy Stadionu Narodowego.</p> <p>Nakłady na inwestycje pn. „Budowa Stadionu Narodowego w Warszawie” były planowane (na zakończenie kontroli) w kwocie 1.914.631.484 zł brutto.</p> <p>W efekcie zawarcia umowy z Konsorcjum (wykonawcą II etapu budowy) ustalone i urealnione zostały całościowe planowane nakłady na inwestycję, przez co o 57% zwiększyły się planowane nakłady na budowę stadionu określone w wieloletnim programie „Przygotowanie i wykonanie przedsięwzięć EURO 2012” na kwotę 1.220 mln zł.</p> <p>Koszty robót budowlanych przy budowie Stadionu Narodowego wg kosztorysu inwestorskiego (przekazanego NCS przez Konsorcjum projektowe w dniu 10 grudnia 2008 r., ostatecznie skompletowanego w dniu 13 lutego 2009 r.) miały wynosić ogółem 2.220.552.735 zł brutto, natomiast wg umów zawartych z wykonawcami koszty mają wynosić 1.810.487.111 zł brutto (tj. 81,5% kosztów budowy Stadionu Narodowego w stosunku do kosztorysu inwestorskiego), w tym m. in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - koszty I etapu budowy wg kosztorysu inwestorskiego miały wynosić 153.447.346 zł brutto, natomiast wg umowy zawartej z wykonawcą wynosiły 125.416.000 zł brutto, - koszty robót „międzyetapowych” wg kosztorysu inwestorskiego miały wynosić 7.205.441 zł brutto, natomiast wg umowy zawartej z wykonawcą wynosiły 6.710.000 zł brutto. <p>Koszty II etapu budowy Stadionu Narodowego wg kosztorysu inwestorskiego miały wynosić 1.909.899.948 zł brutto, natomiast wg umowy zawartej z wykonawcą mają wynosić 1.528.361.111 zł brutto (tj. 80% kosztów II etapu budowy Stadionu Narodowego w stosunku do kosztorysu inwestorskiego).</p> <p>Od początku realizacji inwestycji (stan na dzień 30 września 2009 r.) wydatkowano 15,5% planowanych nakładów na budowę Stadionu Narodowego, tj. kwotę 297.173 tys. zł (brutto), w tym m.in.: 125.416 tys. zł - nakłady poniesione w związku z realizacją I etapu budowy, 6.710 tys. zł - wartość robót „międzyetapowych” oraz 109.384 tys. zł - wartość zrealizowanych faktur za roboty budowlane dotyczące II etapu budowy Stadionu Narodowego.</p> <p>Spółka przystąpiła do opracowania koncepcji wewnętrznego ogrodzenia na stadionie. Koncepcja (opracowana przez <i>JSK Architekci</i>) została zaprezentowana i omówiona na spotkaniu z ekspertami</p> |
|--|--|--|--|---|

| | | | | |
|---|--|---|--|--|
| | | | <p>zmianie programu w dniu 27 października 2009 r. - 1.915 mln zł.</p> <p>Finansowanie pierwotnie zaplanowano w sposób następujący (w latach w tys. zł): 2008 – 60.000, 2009 – 420.000, 2010 – 460.000, 2011 – 260.000, 2012 – 20.000.</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52)</p> | <p>UEFA w dniu 6 listopada 2009 r.</p> <p>Istnieje ryzyko w realizacji zadania dotyczącego przebudowy ul. Wybrzeże Szczecińskie - w przypadku niezawarcia porozumienia z Miastem st. Warszawa. NCS podjęła działania w sprawie przebudowy ul. Wybrzeże Szczecińskie na odcinku od Mostu Poniatowskiego do wiaduktu kolejowego. Konsorcjum projektowe JSK przekazało Spółce dokumentację techniczną tego odcinka drogi. Spółka zainicjowała działania mające na celu zawarcie porozumienia z Urzędem m.st. Warszawy w sprawie wspólnego finansowania projektu i przebudowy ul. Wybrzeże Szczecińskie. Do czasu zakończenia kontroli przedmiotowe porozumienie nie zostało zawarte.</p> <p>W II etapie budowy Stadionu Narodowego mogą wystąpić zagrożenia związane z:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zastosowaniem w projekcie Stadionu Narodowego unikalnych/ prototypowych rozwiązań konstrukcji składanego zadaszenia, - koniecznością dostosowania obiektu do nowych wymagań, które eksperci UEFA mogą zgłosić w trakcie realizacji budowy Stadionu Narodowego (II etap), - nieterminową realizacją inwestycji infrastrukturalnych realizowanych przez podmioty zewnętrzne, bądź przy ich udziale, w bezpośrednim sąsiedztwie Stadionu Narodowego (Miasto, PKP PLK, GDDKiA - przeniesienie Dworca PKS, budowa Przystanku PKP Stadion, budowa ul. Sokolej i al. Tysiąclecia). <p>Ministerstwo ze zwłoką, mimo wniosków Narodowego Centrum Sportu składanych od 2008 r., w IV kwartale 2009 r. powołało Zespół Projektowy do przygotowania procedury wyboru operatora Stadionu Narodowego w Warszawie.</p> |
| 2 | Budowa stadionu „Arena Bałtycka” w Gdańsku | <p>Ustawa z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego Turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 (Dz. U. z 2010 r. Nr 26, poz. 133)</p> <p>Uchwała Nr 143/2008 Rady Ministrów z dnia 24 czerwca 2008 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą <i>Przygotowanie i wykonanie przedsięwzięć EURO 2012</i> (zmieniona uchwałą Rady</p> | <p>W ramach <i>umowy powierzenia</i> Biuro Inwestycji Euro Gdańsk 2012 Sp. z o.o. przyjęła do wykonania zadanie pn. „Zarządzanie Projektem”, czyli podjęcie i zrealizowanie wszelkich niezbędnych działań, mających na celu zaprojektowanie, budowę oraz przekazanie do eksploatacji obiektu pn. „Stadion Piłkarski Arena Bałtycka”, czyli stadionu piłkarskiego na ok. 40.000 widzów położonego w Gdańsku-Letnicy, dalej „Stadion”, wraz z infrastrukturą towarzyszącą, składającą się z: dróg (z wyłączeniem dróg krajowych oraz linii kolejowych o znaczeniu państwowym), sieci energetycznych, telekomunikacyjnych, ciepłowniczych, wodno-ściekowych, parkingów, przystanków</p> | <p>W okresie od 1 października 2008 r. do 30 listopada 2009 r. Biuro Inwestycji Euro Gdańsk 2012 Sp. z o.o. zawarła w imieniu Miasta 13 umów na usługi i roboty budowlane (do 30.11.2009 r. zapłaciła z tytułu ww. umów 169,7 mln zł). W ramach tych umów zawarła dwie umowy na roboty budowlane związane z budową stadionu: umowę na wykonanie I etapu robót budowlanych (roboty ziemne) na kwotę 124,4 mln zł brutto oraz na wykonanie II etapu robót budowlanych (budowa stadionu) na kwotę 521,8 mln zł brutto.</p> <p>Odbiór projektu wykonawczego stadionu od projektanta, podpisanie umowy na roboty ziemne oraz podpisanie umowy na budowę stadionu odbyło się zgodnie z terminami przyjętymi w harmonogramie ramowym realizacji Projektu.</p> <p>Roboty ziemne zostały zakończone 8.10.2009 r., tj. 27 dni po terminie określonym w ww. harmonogramie. Przyczyną tego opóźnienia było zwiększenie zakresu robót powstałych w wyniku zmiany dokumentacji projektowej.</p> <p>Rozpoczęcie robót przy konstrukcji stadionu nastąpiło 8.05.2009 r., tj. 11 dni po terminie określonym w ww. harmonogramie. Było to wynikiem realizacji postanowień umowy zawartej z wykonawcą konstrukcji stadionu, która przewidywała rozpoczęcie prac w ciągu 30 dni od daty podpisania umowy (umowa zawarta była 10.04.2009 r.). Harmonogram realizacji Projektu tworzony był przed przygotowaniem specyfikacji istotnych warunków zamówienia na wykonanie ww. konstrukcji. Odstępstwa od terminów określonych w harmonogramie ramowym były niewielkie, w</p> |

| | | | | |
|--|--|--|---|--|
| | | <p>Ministrów nr 191/2009 z dnia 27 października 2009 r.)</p> <p>Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012</p> <p>Wieloletni Plan Inwestycyjny Miasta Gdańska</p> <p>Umowa o powierzeniu zawarta między Gminą Gdańsk a spółką celową Biuro Inwestycji Euro Gdańsk 2012 Sp. z o.o. w dniu 18 stycznia 2008 r. (wprowadzono trzy aneksy do ww. umowy, ostatni aneks nr 3 – z 24 listopada 2009 r.)</p> | <p>autobusowych lub kolejowych, obiektów małej architektury, innych obiektów, niezbędnych do właściwego funkcjonowania i efektywnego zarządzania Stadionem.</p> <p>W umowie powierzenia, zawartej na czas określony do dnia 30 czerwca 2012 r., oszacowano koszt realizacji Projektu Arena Bałtycka na kwotę 646.380.000,00 zł (brutto), a koszty zarządzania Projektem, będące zarazem łącznym wynagrodzeniem Spółki, zostały określone na kwotę 25.620.000,00 zł (brutto).</p> <p>Spółka sporządziła Harmonogram Ramowy, w którym przedstawiono harmonogram czasowy zasadniczych etapów i zadań realizacji Projektu. W Harmonogramie wykonanie konstrukcji stadionu zaplanowano w okresie 27 kwiecień 2009 r. – 23 grudzień 2010 r., a przekazanie obiektu do użytkowania w okresie 1 czerwiec 2011 r. – 30 czerwiec 2011 r. (w aneksie nr 2 usunięto zapis dotyczący ostatecznego terminu oddania Stadionu do użytkowania - 30 czerwca 2010 r., a dodano zapis dotyczący ostatecznego terminu zakończenia budowy Stadionu - 23 grudnia 2010 r., a także zmieniono zapis dotyczący ogólnego kosztu realizacji Projektu i kwota 672 mln zł określona została jako kwota netto).</p> <p>Zgodnie z programem wieloletnim inwestycja dofinansowana z budżetu państwa w kwocie 144 mln zł. Dofinansowanie w kolejnych latach zgodnie z porozumieniem między Ministrem Sportu i Turystyki a Miastem Gdańsk.</p> | <p>związku z czym nie miały wpływu na realizację kolejnych zadań.</p> <p>Koszt realizacji Projektu Arena Bałtycka wraz z kosztami zarządzania Projektem określono na kwotę 864.186.844 (brutto; 709.897.142 - netto), które mają być finansowane ze środków własnych Miasta Gdańska (257 mln), budżetu państwa (144 mln zł) oraz środków pozyskanych przez Spółkę poprzez emisję obligacji (463 mln zł) Koszty Projektu wzrosły w stosunku do planowanych w pierwotnej umowie powierzenia (672 mln zł brutto). Zmienił się także zapis w umowie o powierzeniu dotyczący ostatecznego terminu zakończenia budowy stadionu, który w aneksie nr 3 do umowy o powierzeniu (z 24 listopada 2009 r.) określono na pierwszy kwartał 2011 r.</p> <p>Wniosek o dofinansowanie inwestycji z budżetu został złożony przez Miasto Gdańsk do Ministra Sportu i Turystyki w dniu 16 października 2009 r. Umowę o dofinansowanie podpisano 25 listopada 2009 r. Ministerstwo przekazało środki.</p> <p>Na dzień zakończenia kontroli Miasto nie posiadało zabezpieczenia finansowego na realizację całego przedsięwzięcia, tj. nie pozyskano środków przez emisję obligacji Emisja obligacji miała zostać dokonana przez Spółkę BIEG Sp. z o.o. Uruchomienie programu emisji obligacji planowane było na styczeń 2010 r.</p> <p>W trakcie budowy stadionu wystąpiło dodatkowe ryzyko dotyczące nakładów na projekt, wynikające z rozszczenia wykonawcy I etapu budowy (robót ziemnych) o zapłatę za wykonane roboty polegające na likwidacji tzw. „mogilnika” (likwidacja mogilnika nie wpłynęła na opóźnienia w budowie stadionu). Kwota ww. rozszczenia waha się od 7,8 mln zł do 9,4 mln zł brutto.</p> <p>Przeprowadzono konkurs na wybór Sponsora Tytularnego Stadionu Piłkarskiego w Gdańsku, który będzie uprawniony w szczególności do: nadania oficjalnej nazwy stadionu, wykorzystania wizerunku i nazwy stadionu, korzystania ze stadionu w ramach przyznanego pakietu praw reklamowych i komercyjnych. W trakcie tego konkursu wyłoniono sponsora (planowany termin podpisania umowy – 31.12.2009 r.), który za m.in. prawo do nadania oficjalnej nazwy stadionu zaoferował kwotę 35,0 mln zł netto.</p> <p>Miasto nie posiadało określonego zakresu wykorzystania stadionu po EURO 2012, a także nie był wybrany jeszcze stadionu. Spółka prowadziła zaawansowane prace związane z planowanym powierzeniem zarządzania stadionem profesjonalnemu operatorowi. Spółka przygotowywała m.in. dokumentację przetargową dotyczącą postępowania na wybór operatora stadionu oraz prowadziła w tej sprawie konsultacje z przedstawicielami innych miast gospodarzy finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej dotyczące modeli współpracy z przyszłym operatorem.</p> |
|--|--|--|---|--|

| | | | | |
|---|--|---|---|--|
| | | | Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52) | |
| 3 | Budowa stadionu przy ul. Drzymały we Wrocławiu | <p>Ustawa z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego Turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 (Dz. U. z 2010 r. Nr 26, poz. 133)</p> <p>Uchwała Nr 143/2008 Rady Ministrów z dnia 24 czerwca 2008 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą <i>Przygotowanie i wykonanie przedsięwzięć EURO 2012</i> (zmieniona uchwałą Rady Ministrów nr 191/2009 z dnia 27 października 2009 r.)</p> <p>Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012</p> <p>Wieloletni Plan Inwestycyjny Miasta Wrocławia</p> <p>Umowa o powierzeniu zawarta między Gminą Wrocław a spółką celową Wrocław 2012 Sp. z o.o. w dniu 21 maja 2008 r.</p> | <p>Wrocław 2012 Sp. z o.o., zgodnie z umową o powierzeniu, wykonuje obowiązki Gminy w zakresie wybudowania stadionu piłkarskiego. Do zadań wyznaczonych Spółce należało również wykonanie praw i obowiązków Gminy wynikających z umowy zawartej w dniu 7.12.2007 r. z projektantem stadionu firmą „J.S.K.” Architekci sp. z o.o., przygotowanie i przeprowadzenie postępowania zmierzającego do wyłonienia wykonawcy budowy stadionu oraz zawarcie umowy w tym zakresie, wykonywanie obowiązków inwestora zastępczego w procesie budowy stadionu oraz reprezentowanie Gminy w informowaniu o przebiegu realizacji przedsięwzięcia, uczestnictwo w postępowaniu o wyłonienie operatora stadionu oraz zorganizowanie nadzoru nad prawidłowym przebiegiem Turnieju.</p> <p>W umowie powierzenia koszt wybudowania stadionu oszacowano na kwotę 521,1 mln zł, a koszty wykonania umowy, będące zarazem łącznym wynagrodzeniem Spółki, zostały określone na kwotę 47,52 mln zł (łącznie z VAT).</p> <p>Stadion piłkarski we Wrocławiu, zgodnie z założeniami projektowymi, posiadać będzie 43.000 miejsc. W otoczeniu stadionu będzie zorganizowanych 4480 miejsc parkingowych dla</p> | <p>Spółka przygotowała dokumentację wymagane do złożenia wniosków o wydanie decyzji: o ustaleniu lokalizacji inwestycji, o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia oraz o pozwoleniu na budowę. Powyższe decyzje zostały wydane przez odpowiednie organy w terminach zgodnych z harmonogramem.</p> <p>W ramach inwestycji budowy stadionu, po uprzednio przeprowadzonym przetargu ograniczonym, Spółka zawarła umowę w dniu 12 września 2008 r. na wykonanie robót przygotowawczych na terenie stadionu o wartości 17,04 mln zł brutto. Roboty przygotowawcze (niwelacja terenu, likwidacja oczek wodnych, odkrzaczanie) wykonało w ustalonym terminie do dnia 27 listopada 2008 r., konsorcjum firm WAKOZ Sp. z o.o. oraz ENERGOPOL-SZCZECIN S.A.</p> <p>Po przeprowadzonym postępowaniu w trybie przetargu ograniczonego na głównego wykonawcę stadionu, najtańsza oferta wykonawcy prac budowlanych (konsorcjum firm w składzie: Mostostal Warszawa S.A. – Lider Konsorcjum; J&P Avax S.A. z siedzibą w Atenach; Wrocławskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego Nr 2 „Wrobis” S.A.; Modern Construction Design Spółka z o.o. z Poznania) wyniosła 729,7 mln zł, tj. o ponad 208 mln zł więcej niż założyła Gmina. Konsorcjum Mostostal S.A. określiło termin wykonania stadionu piłkarskiego na 21 miesięcy od podpisania umowy z gwarancją na dach i elewacje 25 lat, na pozostałe roboty budowlane - 10 lat, zaś gwarancję na maszyny i urządzenia określono na 3 lata.</p> <p>W dniu 14.04.2009 r. podpisano umowę pomiędzy Gminą Wrocław i Konsorcjum Mostostal S.A., przedmiotem której było wykonanie projektów wykonawczych dla nowego stadionu piłkarskiego oraz jego budowa. Termin realizacji przedmiotu umowy ustalono na 21 miesięcy od dnia jej podpisania (14.01.2011 r.), a wynagrodzenie wykonawcy ustalono w kwocie netto 598 mln zł (729,7 mln zł brutto). W wyniku zawarcia umowy uległ zmianie termin zakończenia budowy określony w harmonogramie budowy Stadionu (poprzednio planowano na IV kwartał 2010 r.).</p> <p>Realizacja prac projektowych i postępu robót przez Wykonawcę, tj. Konsorcjum Mostostal S.A. była niezgodna z harmonogramem. W okresie od 13.05.2009 r. do 18.11.2009 r. Spółka Wrocław 2012 skierowała do dyrektora kontraktu siedem pism, w których wskazywano m.in. na niezgodne z umową realizowanie zadań. Zastrzeżenia Spółki dotyczyły m.in.: nieterminowego wykonywania prac projektowych, braku zaawansowania postępu robót, braku odpowiedniej kadry kierowniczej kontraktu, niewłaściwego zatrudniania podwykonawców, problemów geotechnicznych, niezadowolającego postępu prac projektowych, nieprawidłowości w zakresie technologii i organizacji prowadzenia robót; opóźnień w zakresie wykonania dachu i elewacji (fasady). Wykazywano, że procent zaawansowania prac projektowych i postępu robót był zbyt mały w stosunku do harmonogramu. Po upływie siedmiu miesięcy od daty podpisania umowy, tj. 1/3 (33%) całkowitego czasu obowiązywania umowy stan zaawansowania robót oszacowano na 7% i zdaniem Spółki nie nadrobiono powstałych zaległości w postępie robót.</p> |

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | <p>samochodów osobowych i 394 dla autobusów oraz dodatkowo 2000 miejsc parkingowych w pobliżu stadionu.</p> <p>Zgodnie z programem wieloletnim inwestycja dofinansowana z budżetu państwa w kwocie 110 mln zł. Dofinansowanie w kolejnych latach zgodnie z porozumieniem między Ministrem Sportu i Turystyki a Miastem Wrocław.</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52)</p> | <p>Konsorcjum w odpowiedzi na korespondencję w sprawie opóźnień w realizacji Umowy, wskazało przyczyny, które spowodowały wskazywane opóźnienia w realizacji Umowy. Ostatecznie w dniu 30.10.2009 r. Konsorcjum wystąpiło o przedłużenie czasu realizacji poszczególnych prac oraz terminu zakończenia budowy. W uzasadnieniu wniosku wskazano, iż Wykonawca odnotował łącznie 103 dni opóźnienia w realizacji Umowy a przyczynami tych opóźnień były m.in.: niekorzystne warunki atmosferyczne, prace archeologiczne, odnalezione niewybuchy, niezainwentaryzowane stare fundamenty, prowadzona wycinka drzew podczas oczyszczania placu budowy, wymiana gruntu i prace geologiczne.</p> <p>W dniu 30.12.2009 r. Spółka Wrocław 2012, na podstawie udzielonego przez Prezydenta Wrocławia pełnomocnictwa, złożyła oświadczenie o rozwiązaniu umowy w trybie natychmiastowym ze skutkiem na dzień złożenia oświadczenia. Opóźnienie w realizacji umowy wynosiło 90 dni w stosunku do harmonogramu, tj. przekraczało określony w umowie 35-dniowy termin opóźnienia. Stwierdzono, że wskutek opóźnienia nie było prawdopodobne, aby wykonawca zdołał ukończyć budowę w wyznaczonym terminie, co mogło utrudnić lub uniemożliwić rozpoczęcie lub przeprowadzenie na stadionie finałowego turnieju UEFA EURO 2012. Wezwano m.in. wykonawcę do zapłaty kwoty 72.970 tys. zł z tytułu kary umownej za niewykonanie przedmiotu umowy zgodnie z postanowieniami umowy.</p> <p>W celu kontynuacji budowy stadionu i ukończenia go w terminie uzgodnionym z UEFA, Spółka przystąpiła do wyłonienia wykonawcy w trybie zamówienia z wolnej ręki, przeprowadzając postępowanie i udzielając zamówienia publicznego wspólnie z Gminą Wrocław. W dniu 16.01.2010 r. pomiędzy Gminą Wrocław i Spółką a konsorcjum w składzie Max BÖGL Bauunternehmung GmbH&Co. KG oraz Max BÖGL Polska Spółka z o.o. została zawarta umowa, której przedmiotem było kontynuowanie budowy nowego stadionu wraz z wykonaniem projektów wykonawczych. Nowy wykonawca zobowiązał się zbudować stadion w terminie do 30.06.2011 r., a kwota umowy wynosiła 655 mln zł brutto. W stosunku do poprzedniej umowy ostateczny termin zakończenia budowy Stadionu został przesunięty o pięć i pół miesiąca (z 14 stycznia 2011 r.). Szacunkowy stopień zaawansowania budowy stadionu według stanu na dzień 30.12.2009 r. wynosił ok. 10%, natomiast według zakresu robót i terminów wykonania opisanych w harmonogramach rzeczowo – finansowych powinien wynosić ok. 22%.</p> <p>Opóźnienia wykonania przedmiotu umowy znalazły odbicie w finansowej realizacji rozliczeń z Wykonawcą. Do końca 2009 r. wykonawca wystawił 6 faktur na łączną kwotę brutto 53.711,5 tys. zł, co stanowiło 7,36 % wartości kontraktu. Ostatnia faktura wystawiona w 2009 r. uwzględniała rozliczenia za wykonane prace do końca listopada 2009 r.</p> <p>Podstawą do sporządzenia faktur było 6 protokołów, gdzie strony kontraktu bezspornie potwierdziły zakres wykonania umowy w zakresie projektowania obiektu oraz prac budowlanych. I tak na koniec listopada 2009 r. roboty rozbiórkowe zrealizowano w 25%, roboty ziemne związane z budową stadionu w 100%, fundamenty stadionu w 100%, a konstrukcję żelbetową stadionu w 11%, garaż wielopoziomowy w 21%, platformę zewnętrzną w 6%, zewnętrzne sieci wodociągowe i kanalizacyjne w 38% instalacje elektryczne 5%, a dokumentację projektową i wzorcowanie zrealizowano w 40%.</p> <p>W październiku i listopadzie Spółka korzystając z treści pkt.16.1.1 Ogólnych Warunków umowy nr</p> |
|--|--|--|--|--|

| | | | | |
|---|--|--|---|---|
| | | | | <p>1/Stadion Wrocław /2009 z dnia 14.04.2009 r. naliczyła kary umowne za opóźnienia w realizacji robót fundamentowych w kwocie 4.524,1 tys. zł oraz robót ziemnych w kwocie 5.545,7 tys. zł. W związku z tym, że kary te nie zostały przez wykonawcę zapłacone, dokonano potrącenia na w oparciu o art. 498 k.c.</p> <p>Przetarg na wybór operatora stadionu (ogłoszony w dniu 21.10.2008 r.) był prowadzony w trybie negocjacji z ogłoszeniem. Wnioski złożyło dwóch oferentów - DEKONTA Gebäude und Industriedienste GmbH oraz Konsorcjum SMG Entertainment Deutschland GmbH, SMG i SMG Europe Holdings Ltd. Zadania, jakie miał realizować operator dotyczyły m.in.: zarządzania stadionem, wykonywania czynności pogotowia technicznego, doradztwa w zakresie sporządzania projektu wykonawczego dla stadionu, promocji stadionu i jego marki zarówno na terenie Polski jak i poza jej granicami oraz doradztwa i pośrednictwa w zakresie sprzedaży powierzchni reklamowych, doradztwa oraz pośrednictwa w wynajmie, dzierżawie stadionu lub jego części, doradztwa i pośrednictwa w pozyskiwaniu organizacji imprez masowych i ich organizacji. W dniu 29.01.2010 r. została podpisana umowa z firmą SMG.</p> |
| 4 | Rozbudowa Stadionu Miejskiego w Poznaniu | <p>Ustawa z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego Turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 (Dz. U. z 2010 r. Nr 26, poz. 133)</p> <p>Uchwała Nr 143/2008 Rady Ministrów z dnia 24 czerwca 2008 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą <i>Przygotowanie i wykonanie przedsięwzięć EURO 2012</i> (zmieniona uchwałą Rady Ministrów nr 191/2009 z dnia 27 października 2009 r.)</p> <p>Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012</p> <p>Wieloletni Plan</p> | <p>Euro Poznań 2012 Sp. z o.o. została powołana przez Miasto Poznań w dniu 21 grudnia 2007 r., w celu przygotowania i realizacji przedsięwzięcia w ramach przygotowania do Euro 2012 polegającego na rozbudowie i modernizacji Stadionu Miejskiego w Poznaniu. Umową powierzono Spółce zadania inwestora zastępczego (w tym także nadzoru inwestorskiego). Na podstawie aneksów Spółce powierzono dodatkowe zadania w zakresie opracowania i przygotowania koncepcji komercjalizacji i zarządzania obiektami i terenami powstałymi po rozbudowie Stadionu.</p> <p>Zgodnie z programem wieloletnim inwestycja dofinansowana z budżetu państwa w kwocie 88,5 mln zł. Dofinansowanie w kolejnych latach zgodnie z porozumieniem między Ministrem Sportu i Turystyki a Miastem Poznań.</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie</p> | <p>Pozwolenie na budowę i modernizację Stadionu Spółka wydane zostało Poznańskim Ośrodkiem Sportu i Rekreacji w Poznaniu (inwestor) w dniu 19 stycznia 2009 r., a w dniu 20 stycznia 2009 r. zostało ono „przeniesione” na rzecz Spółki (jako inwestora zastępczego). Roboty budowlane dotyczące budowy i modernizacji Stadionu rozpoczęte zostały w dniu 28 stycznia 2009 r.</p> <p>Według umowy zawartej w dniu 15 grudnia 2008 r. z wykonawcą inwestycji (<i>konsorcjum firm: Hydrobudowa Polska SA oraz PBG SA, AK-BUD Kurant, Alpine Constr. Polska z Krakowa, Alpine Bau Deutschland z Berlina oraz Alpine Bau GmbH z Austrii</i>) termin wykonania robót określono na 17 miesięcy od daty zawarcia umowy, „nie później jednak niż do dnia 31 maja 2010 r.”. W umowie tej zawarto również postanowienia dotyczące: kar umownych, w tym za nienależyte lub nieterminowe wykonanie robót oraz 36 miesięcznej gwarancji na całość przedmiotu zamówienia (liczony od daty odbioru końcowego).</p> <p>Umową nie określono obowiązków, co do opracowania i prowadzenia szczegółowego harmonogramu robót, ale harmonogram taki został opracowany przez Spółkę. W czasie kontroli przeprowadzanej w 2008 r. rozbudowa i modernizacja Stadionu była na etapie przygotowania - realizacji robót rozbiórkowych I i III trybuny ziemnej, a trybuny II i IV były wykonane.</p> <p>Stan zaawansowania robót nie odbiegał od ww. harmonogramu. Stan zaawansowania robót był następujący: w miejscu rozebranych trybun ziemnych (I i III) wykonane zostały konstrukcje żelbetowe nowych trybun, ściany wewnętrzne i zamontowano płyty żelbetowe na audytoriach; rozpoczęto prace związane z wykonaniem łączników między trybunami (które będą stanowić połączenie ww. trybun z trybuną II i IV); zamontowane zostały 3 z 4 zaprojektowanych dźwigarów (kratownic) więźby dachowej, a 4 dźwigar przygotowany był do montażu. Przygotowany był także do montażu dźwigar części dachu zaprojektowanej jako otwieranej.</p> <p>Ogłędziny wykazały poza tym, że w ciągu w holu komunikacyjnym na poziomie +15,50 IV trybuny - pomiędzy górną powierzchnią stropu a dachem – znajdują się nadal wykonane obiekty o wielotonowym ciężarze: „punkt dowodzenia” i „punkt mediów”, które wykonane zostały w 2008 r. jako „tymczasowe”. W toku oględzin stwierdzono, że tablica informacyjna dotycząca robót</p> |

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | | <p>Inwestycyjny Miasta Poznania</p> <p>Umowa o powierzeniu zawarta między Miastem Poznań a spółką celową Euro Poznań 2012 Sp. z o.o. w dniu 22 lipca 2008 r. (w 2009 r. do umowy spisano 2 aneksy w dniu 16 stycznia 2009 r. i 13 lipca 2009 r.)</p> | <p>wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52)</p> | <p>budowlanych nie zawierała wszystkich danych wymaganych na mocy postanowień § 13 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 czerwca 2002 r. w sprawie dziennika budowy (Dz. U. Nr 108 poz. 953, ze zm.) w tym m. in.: danych dotyczących organu nadzoru budowlanego; adresów kierownika budowy, projektanta i inspektorów nadzoru inwestorskiego.</p> <p>Badanie dokumentacji budowy wykazało, że dzienniki budowy i modernizacji Stadionu prowadzone były niezgodnie z postanowieniami art. 45 ust. 2 Prawa budowlanego oraz postanowieniami przepisów wykonawczych Prawa budowlanego zawartych w ww. rozporządzeniu. W dziennikach tych brak było części danych dotyczących osób kierujących robotami oraz sprawujących nadzór inwestorski i autorski, nie odnotowywano protokołów odbioru robót (stanowiących załączniki do faktur). W dziennikach także nie wpisano danych co do rozpoczęcia budowy, brak jest także danych o tym, kto i kiedy zabrał kopie zapisanych stron, a na końcu poszczególnych tomów dziennika budowy nie odnotowano faktu jego kontynuacji w następnym tomie. Badanie dzienników budowy wykazało również, że inspektor nadzoru inwestorskiego nie korzystał z prawa polecenia wpisem do dziennika budowy przedstawiania przez kierownika budowy przy realizacji robót budowlanych dowodów dopuszczenia do stosowania w budownictwie urządzeń technicznych oraz wyrobów budowlanych wbudowanych i dostarczonych na plac budowy w celu ich wbudowania - o czym mowa w art. 26 pkt 1 Prawa budowlanego.</p> <p>Ogłędziny oddanych do użytku II i IV trybuny wykazały że na biegach klatek schodowych na poszczególne sektory II i IV trybuny o szerokości ponad 4 m, nadal brak było balustrad pośrednich, o których mowa w § 296 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych [...] (Dz. U. Nr 75, poz. 690, ze zm.). Balustrad takich nie posiadały również biegi schodów wykonane na I i II poziomie audytorium II trybuny i czterdziestoosiopniowe biegi schodów wykonanych na audytorium IV trybuny, tym samym schody te nie posiadały żadnego zabezpieczenia przed upadkiem osób z wysokości. Krawędzie stopni schodów klatek schodowych II trybuny oraz schodów na audytorium IV trybuny nie były wyróżnione kolorem kontrastującym z kolorem posadzki, pomimo wymagania określonego w § 71 ust. 4 ww. rozporządzenia.</p> <p>Budowa Stadionu Miejskiego była dotychczas finansowana ze środków własnych Miasta Poznań oraz środków budżetu państwa. Przewidywany całkowity koszt realizacji tej inwestycji wynosi 613 mln zł, który obejmuje wydatki poniesione od początku realizacji inwestycji.</p> <p>Spółka Euro Poznań 2012 zawarła umowy na łączną kwotę brutto 490 mln zł (umowa podstawowa i zakresy uzupełniające), w tym wartość kontraktu z wykonawcą budowy wynosiła 486 mln zł, tj. o 50 mln zł więcej od wartości wg kosztorysów inwestorskich wynoszącej 436 mln zł (brutto). Dla zapewnienia finansowania przedmiotowej inwestycji Rada Miasta Poznania podjęła uchwałę, którą zwiększyła środki na modernizację Stadionu, co umożliwiło tym samym zakończenie przetargu i zawarcie umowy z wyłonionym wykonawcą</p> <p>Stadionem w Poznaniu zarządzają Poznańskie Ośrodki Sportu i Rekreacji a funkcję inwestora zastępczego powierzono Spółce Euro Poznań 2012. W 2009 r. sporządzono dwa aneksy do umowy, którymi powierzono tej Spółce dodatkowe zadania w zakresie opracowania i przygotowania koncepcji komercjalizacji i zarządzania obiektami oraz terenami po zakończeniu rozbudowy Stadionu. W czasie kontroli warianty zarządzania Stadionem były na etapie opracowywania.</p> |
|--|--|--|--|---|

2. Drogi ekspresowe i autostrady

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Gdańsku

| Lp. | Nazwa zadania | Nazwa dokumentu, z którego zadanie wynika | Zakres, sposób i termin realizacji zadania | Stan zaawansowania inwestycji na zakończenie kontroli |
|-----|---|---|--|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Budowa drogi S-7 Gdańsk (A-1) – Elbląg (S-22) | Program budowy dróg krajowych na lata 2008 – 2012, Załącznik nr 3 - Zadania, których realizacja ulegnie przyspieszeniu w związku z Euro 2012 | I etap - Gdańsk (S6, w. Południowy) - Koszwały (dk nr 7, w. Koszwały) Obwodnica Południowa Gdańska II etap- Koszwały (dk nr 7, w. Koszwały) - Elbląg (z węzłem Kazimierzowo) PROJEKTUJ-ZBUDUJ Okres realizacji określony w Programie: 2008 - 2011 | Okres realizacji: I etap - Gdańsk (S6, w. Południowy) - Koszwały (dk nr 7, w. Koszwały) Obwodnica Południowa Gdańska 2009 – 2012 - w budowie- data rozpoczęcia robót budowlanych 15.10.2009 r. – zawansowanie rzeczowe 0 % , upływ czasu inwestycyjnego 45,8 %. II etap- Koszwały (dk nr 7, w. Koszwały) - Elbląg (z węzłem Kazimierzowo) PROJEKTUJ-ZBUDUJ - 2012 – 2014 - etap przygotowawczy ODCINEK NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANY PRZED EURO 2012 – planowane wykonanie w grudniu 2013 r. |

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie

| Lp. | Nazwa zadania | Nazwa dokumentu, z którego zadanie wynika | Zakres, sposób i termin realizacji zadania | Stan zaawansowania inwestycji na zakończenie kontroli |
|-----|--|--|--|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 2 | Budowa drogi ekspresowej S-2 w Warszawie, odc.w.Konotopa -w.Puławska wraz z odc. w.Lotnisko-Marynarska (S79) | Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012, przyjęty Uchwałą nr 163/2007 Rady Ministrów z dnia 25.09.2007r. | 19,3 km ; odcinki: Etap I NS: Marynarska – Lotnisko, Etap II POW: Lotnisko – Puławska, Etap III POW: Konotopa -Lotnisko Okres realizacji określony w Programie: 2006 – 2010 | Okres realizacji: 2009 – 2012, Etap I NS: Marynarska –Lotnisko – w budowie, Etap II POW: Lotnisko – Puławska – w budowie, Etap III POW: Konotopa -Lotnisko - etap przygotowawczy |
| 3 | Budowa drogi S-7 Olsztynek (S-51) - Płońsk (S-10); | Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012, przyjęty Uchwałą nr 163/2007 Rady | 72,8 km dwujezdniowej drogi ekspresowej; realizacja w systemie tradycyjnym; Odcinki: gr. woj. mazowieckiego- Głinojeck, Głinojeck – Płońsk | Okres realizacji: 2011 – 2013, Etap przygotowawczy ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012 – planowane wykonanie w październiku 2013 r. |

| | | | | |
|---|---|--|---|--|
| | | Ministrów z dnia 25.09.2007r. Załącznik nr 3 - Zadania, których realizacja ulegnie przyspieszeniu w związku z Euro 2012 | Okres realizacji określony w Programie: 2008 – 2011 | |
| 4 | Budowa drogi S-7 Płońsk (S-10) - Warszawa (S-8) | j.w. | 57,3 km dwujezdniowej drogi ekspresowej; realizacja w systemie tradycyjnym; Odcinki: Płońsk (S10 w. Siedlin) -Czosnów (dk nr 7); Czosnów (dk nr 7)-Warszawa (S8, w.N-S) Okres realizacji określony w Programie: 2009 – 2011 | Okres realizacji: 2011 – 2014, Etap przygotowawczy ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012 Planowane wykonanie: odcinka Płońsk - Czosnów - grudzień 2014 r. odcinka Czosnów – Warszawa – maj 2014 r. |
| 5 | Przebudowa drogi S-7 Warszawa-Obwodnica Grójca | j.w. | 29,0 km dwujezdniowej drogi ekspresowej; realizacja w systemie tradycyjnym; Odcinek: Warszawa (w. Lotnisko) -obwodnica Grójca Okres realizacji określony w Programie: 2009 – 2011 | Okres realizacji: 2011 – 2013, Etap przygotowawczy ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012 – planowane wykonanie w czerwcu 2014 r. |
| 6 | Budowa drogi S-7 Radom (Jedlińsk) – Jędrzejów | j.w. | 46,7 km dwujezdniowej drogi ekspresowej; realizacja w systemie tradycyjnym; Odcinki: Radom (Jedlińsk) -Radom (S12, obwodnica), Radom (S12, w. Młodocin) - gr. woj. mazowieckiego/świętokrzyskiego Okres realizacji określony w Programie: 2008 – 2011 | Okres realizacji: 2010 – 2012, Etap przygotowawczy ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012 Planowane wykonanie: odcinka Jedlińsk –Radom na listopad 2012 r. odcinka Radom – gr. woj. mazow./świętok. na grudzień 2012 r. |
| 7 | Budowa drogi ekspresowej S-8/S-7 węzeł Opacz - węzeł Paszków wraz z powiązaniem z dk.Nr 7 w węźle Magdalena | Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012, przyjęty Uchwałą nr 163/2007 Rady Ministrów z dnia 25.09.2007r. | 15,6 km; odcinki: ETAP I - w. Paszków (z węzłem) - w. Opacz (bez węzła) - w. Łopuszańska (bez węzła); ETAP II - przebudowa DK 7 do parametrów GP od węzła Janki do skrzyżowania z drogą wojewódzką 721 w m. Sękocin Las wraz z przebudową tego skrzyżowania Okres realizacji określony w Programie: 2006 – 2011 | ETAP I - w. Paszków (z węzłem) - w. Opacz (bez węzła) - w. Łopuszańska (bez węzła) – okres realizacji 2010 – 2012, etap przygotowawczy ETAP II - przebudowa DK 7 do parametrów GP od węzła Janki do skrzyżowania z drogą wojewódzką 721 w m. Sękocin Las wraz z przebudową tego skrzyżowania - okres realizacji 2011 – 2012, etap przygotowawczy |
| 8 | Przebudowa drogi S-8 | Program Budowy Dróg Krajowych na | 32,7 km dwujezdniowej drogi ekspresowej; realizacja w systemie tradycyjnym; | Odcinek gr. woj. maz. - w. Radziejowice (z węzłem) – etap przygotowawczy (przetarg na roboty budowlane) |

| | | | | |
|----|---|---|--|---|
| | Piotrków Trybunalski – Warszawa | lata 2008-2012, przyjęty Uchwałą nr 163/2007 Rady Ministrów z dnia 25.09.2007r. Załącznik nr 3 - Zadania, których realizacja ulegnie przyspieszeniu w związku z Euro 2012 | Odcinki: gr. woj. maz. - w. Radziejowice (z węzłem), w. Radziejowice (bez węzła) - Warszawa w. Paszków Okres realizacji określony w Programie: 2009 – 2011 | Odcinek w. Radziejowice (bez węzła) - Warszawa w. Paszków - okres realizacji: 2011 – 2014, Etap przygotowawczy ODCINEK NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANY PRZED EURO 2012 Planowane wykonanie na maj 2014 r. |
| 9 | Budowa drogi S-8 Konotopa - ul. Powązkowska w Warszawie | Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012, przyjęty Uchwałą nr 163/2007 Rady Ministrów z dnia 25.09.2007r. | 10,4 km, odcinek w. Konotopa -ul. Powązkowska Okres realizacji określony w Programie: 2006 – 2009 | Okres realizacji 2008 – 2010, w budowie. Planowane wykonanie na październik 2010 r. Realizacja opóźniona, Zaawansowanie rzeczowe 77 %, upływ czasu inwestycyjnego w 95,8 % |
| 10 | Przebudowa drogi S-8 Odc. Powązkowska-Marki (ul. Piłsudskiego) | Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012, przyjęty Uchwałą nr 163/2007 Rady Ministrów z dnia 25.09.2007r. Załącznik nr 3 - Zadania, których realizacja ulegnie przyspieszeniu w związku z Euro 2012 | 11,6 km dwujezdniowej drogi ekspresowej; realizacja w systemie tradycyjnym; Odcinki: w. Powązkowska - w. Modlińska (z węzłem), w. Modlińska - w. Piłsudskiego Okres realizacji określony w Programie: 2009 – 2011 | Odcinek w. Powązkowska - w. Modlińska (z węzłem) – okres realizacji 2012 – 2015 – etap przygotowawczy ODCINEK NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANY PRZED EURO 2012 planowane wykonanie w grudniu 2014 r. Odcinek w. Modlińska - w. Piłsudskiego – 2009 – 2011 – w budowie – rozpoczęto roboty budowlane we wrześniu 2009 r. , realizacja opóźniona, zaawansowanie rzeczowe 0 %, upływ czasu inwestycyjnego 27,7 % |
| 11 | Budowa drogi ekspresowej S-17, odc. Warszawa (w. "Zakręt) - Garwolin | j.w. | 42,0 km dwujezdniowej drogi ekspresowej; realizacja w systemie tradycyjnym; Odcinki: Warszawa w. Zakręt (dk nr 2) - w.Lubelska (A2); w. Lubelska (A2) -Garwolin z obwodnicą Kołbieli Okres realizacji określony w Programie: 2008 – 2011 | Okres realizacji: 2011 – 2014, Etap przygotowawczy ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012 Planowane wykonanie: odcinek Warszawa – w. Lubelska na lipiec 2013 r. Odcinek w. Lubelska – Garwolin na luty 2014 r. |
| 12 | Budowa drogi | j.w. | 55,9 km (24,7 km) dwujezdniowej drogi | Okres realizacji: 2011 – 2014, Etap przygotowawczy |

| | | | |
|-----------------------------|--|--|--|
| S-17 Garwolin – Kurów | | ekspresowej; realizacja w systemie tradycyjnym; Odcinek Garwolin (w. Sulbiny) - gr.woj.lubelskiego Okres realizacji określony w Programie: 2008 – 2011 | ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012 Planowane wykonanie w lutym 2014 r. |
|-----------------------------|--|--|--|

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Poznaniu

| Lp. | Nazwa zadania | Nazwa dokumentu, z którego zadanie wynika | Zakres, sposób i termin realizacji zadania | Stan zaawansowania inwestycji na zakończenie kontroli |
|-----|--|---|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 13 | Droga S5 Żnin - Gniezno | Jak wyżej | Odc. Mielno (w. Mielno) z węzłem – Gniezno (w. Łubowo) (18,3 km) (2010 – 2012) | Okres realizacji: 2010 – 2012, Etap przygotowawczy |
| 14 | Droga S5 Gniezno – Poznań (w. Kleszczewo) | Jak wyżej | Długość. 35,0 km, odcinki: Odcinek 1: Gniezno – Czachurki, Odcinek 2: Czachurki - Kleszczewo Okres realizacji określony w Programie: 2008 – 2011 | Okres realizacji: 2009 – 2011, Etap przygotowawczy – Odcinek 1 przetarg na roboty budowlane, Odcinek 2 w budowie –rozpoczęcie robót budowlanych w dniu 30 Października 2009 r. |
| 15 | Budowa zachodniej obwodnicy miasta Poznania w ciągu drogi S-11 na odcinku północnym Złotkowo – A2 węzeł Głuchowo | Jak wyżej | Długość 27,3 km. Odcinki: Etap I Swadzim (z w. Swadzim) - Głuchowo (z w. Głuchowo), Etap IIa Złotowo (z w. Złotowo) -Rokietnica (z w. Rokietnica), Etap IIb Rokietnica (bez węzła) -Swadzim (bez węzła) Okres realizacji określony w Programie: 2009 - 2011 | Okres realizacji: 2009 – 2011 Etap I Swadzim (z w. Swadzim) -Głuchowo (z w. Głuchowo) – w budowie Etap IIa Złotowo (z w. Złotowo) -Rokietnica (z w. Rokietnica) - etap przygotowawczy – przetarg na roboty budowlane Etap IIb Rokietnica (bez węzła) -Swadzim (bez węzła) - etap przygotowawczy – przetarg na roboty budowlane |
| 16A | Budowa drogi S5 Poznań (A2 w. Głuchowo) – Wrocław (A8 węzeł Widawa). Zadanie realizowane wspólnie z GDDKiA Oddział we Wrocławiu. | Jak wyżej | Długość 108,6 km 4 odcinki: Poznań (A2, w.Głuchowo) – Wronczyn, Wronczyn - Radomicko, Radomicko - w. Kaczkowo, Leszno (w. Kaczkowo) z węzłem - w. Korzeńsko z węzłem (koniec obw. m. Rawicz) Okres realizacji określony w Programie: 2008 – 2012. | 3 odcinki, tj.: Poznań (A2, w. Głuchowo) – Wronczyn, Wronczyn – Radomicko, Radomicko - w. Kaczkowo - okres realizacji: 2010 – 2012, etap przygotowawczy. ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012 Planowane wykonanie w październiku 2012 r. Leszno (w. Kaczkowo) z węzłem - w. Korzeńsko z węzłem (koniec obw..m. Rawicz) - okres realizacji: 2009 – 2011, etap przygotowawczy – przetarg na roboty budowlane |

| | | | | |
|----|---|-----------|---|---|
| 17 | Budowa drogi S8 Syców – Kępno – Sieradz – A1 (Łódź) | Jak wyżej | Długość 45,8 km. Odcinki: Syców (w. Syców Wschód) - Kępno (S11) – Wieruszów, Wieruszów -w. Walichnowy bez węzła Okres realizacji określony w Programie: 2011 - 2015 | ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012 Odcinek: Syców (w. Syców Wschód) - Kępno (S11) – Wieruszów - okres realizacji: 2010 – 2012 - etap przygotowawczy (przyspieszenie w stosunku do Programu) – planowane wykonanie w październiku 2012 r. Odcinek: Wieruszów - w. Walichnowy bez węzła, okres realizacji: 2010 – 2013- etap przygotowawczy (przyspieszenie w stosunku do Programu) – planowane wykonanie w październiku 2012 r. |
|----|---|-----------|---|---|

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział we Wrocławiu

| Lp. | Nazwa zadania | Nazwa dokumentu, z którego zadanie wynika | Zakres, sposób i termin realizacji zadania | Stan zaawansowania inwestycji na zakończenie kontroli |
|-----|---|---|--|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 18 | Budowa autostrady A-4 Zgorzelec-Krzyżowa | Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012, przyjęty Uchwałą nr 163/2007 Rady Ministrów z dnia 25.09.2007r.- | Długość 51,4 km Odcinki: Zgorzelec – Wykroty, Wykroty - Krzyżowa Okres realizacji określony w Programie: 2005 – 2009 | Okres realizacji: 2005 – 2010 Dwa odcinki oddane do użytkowania |
| 19 | Budowa obwodnicy Wrocławia A-8 | Jak wyżej | Długość 35,5 km Odcinki: w. Lotnisko (dk nr 94) - w. Pawłowice (S8 wraz łącznikiem Długołęka do DK8), od autostrady A4 (wraz z łącznikiem Kobierzyce do DK8) - w. Lotnisko (dk nr 94), Most przez Odrę Okres realizacji określony w Programie: 2005 – 2009 | w. Lotnisko (dk nr 94) - w. Pawłowice (S8 wraz łącznikiem Długołęka do DK8) – 2008 -2010, w budowie od autostrady A4 (wraz z łącznikiem Kobierzyce do DK8) - w. Lotnisko (dk nr 94), Most przez Odrę – 2008 – 2011, w budowie |
| 20 | Budowa drogi S-3 Nowa Sól - Legnica (A-4) | | Długość 71,1 km Odcinki: Nowa Sól (w.Nowe Miasteczko) z węzłem -Legnica (A4, w. Legnica II), obw. Lubina Okres realizacji określony w Programie: 2010 – 2013 | Nowa Sól (w.Nowe Miasteczko) z węzłem -Legnica (A4, w. Legnica II), obw. Lubina - okres realizacji: 2010 – 2013 - etap przygotowawczy ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012 . Planowane wykonanie w listopadzie 2012 r. |
| 21 | Budowa drogi | Jak wyżej | Długość 69,6 km | Okres realizacji: 2010 – 2013, Etap przygotowawczy |

| | | | | |
|-----|--|-----------|---|---|
| | S-3 Legnica (A-4) - Lubawka | | Odcinki: Legnica (A4, w. Legnica II) - Lubawka (gr. państwa), obw. Jawora Okres realizacji określony w Programie: 2009 - 2011 | ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012. Planowane wykonanie w lipcu 2013 r. |
| 16B | Budowa drogi S-5 Poznań (A-2 węzeł Głuchowo) Wrocław (A-8 węzeł Widawa) Zadanie realizowane wspólnie z GDDKiA Oddział w Poznaniu | Jak wyżej | Długość 48 km Odcinek w Korzeńsko bez węzła - Wrocław (A8, w. Widawa) Okres realizacji określony w Programie: 2008 - 2012 | Okres realizacji: 2008 - 2013, Etap przygotowawczy ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012. Planowane wykonanie w grudniu 2012 r. |
| 22 | Budowa drogi S-8 Wrocław - Psie Pole - Syców | Jak wyżej | Długość 47,2 km Odcinki: Wrocław (A8/S8, w. Pawłowice) - Oleśnica (w. Dąbrowa), Oleśnica (w. Cieśle) - Syców (w. Syców Wschód) z węzłem Okres realizacji określony w Programie: 2009 - 2011 | Okres realizacji: 2009 - 2012; etap przygotowawczy - przetarg na roboty budowlane |

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Krakowie

| Lp. | Nazwa zadania | Nazwa dokumentu, z którego zadanie wynika | Zakres, sposób i termin realizacji zadania | Stan zaawansowania inwestycji na zakończenie kontroli |
|-----|--|---|--|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 23 | Budowa autostrady A-4 Wielicka - Szarów | Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012, przyjęty Uchwałą nr 163/2007 Rady Ministrów z dnia 25.09.2007r.- | Długość 19,9 km Odcinek: A-4 Wielicka - Szarów Okres realizacji określony w Programie: 2006 - 2009 | Okres realizacji: 2006 - 2009, odcinek oddany do użytkowania w dniu 30 września 2009 r. |
| 24 | Budowa drogi ekspresowej S-7 Biechanów - Christo | Jak wyżej | Długość 8 km Odcinki: Biechanów - Christo Botewa, Kraków (w. Igołomska, dk.nr 79) - Kraków | Odcinek: Biechanów - Christo Botewa - 2006 - 2010, w budowie rozpoczęcie robót budowlanych 24 października 2008 r. Realizacja opóźniona, zaawansowanie rzeczowe 51,3 %, upływ czasu inwestycyjnego 95,8 %. |

| | | | | |
|-----------|---|-----------|---|--|
| | Botewa | | w. Christo Botewa (Rybitwy) Okres realizacji określony w Programie: 2006 – 2009 | Odcinek; Kraków (w. Igołomska, dk.nr 79) - Kraków w. Christo Botewa (Rybitwy) – 2006 -2013, etap przygotowawczy – przetarg na roboty budowlane ODCINEK NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANY PRZED EURO 2012. Planowane wykonanie na kwiecień 2013 r. |
| 25 | Budowa autostrady A4 Kraków – Tarnów (węzeł „Szarów” – węzeł „Krzyż”) | Jak wyżej | Długość 56,9 km Odcinki: w. Szarów - w. Brzesko, w. Brzesko - w. Wierzchosławice, w. Wierzchosławice -Tarnów (w. Krzyż) Okres realizacji określony w Programie: 2009 -2011 | Okres realizacji: 2009 – 2012; etap przygotowawczy – przetarg na roboty budowlane |
| 26 | Budowa drogi ekspresowej S7 Moczydło (granica woj. świętokrzyskiego) – Kraków (węzeł Igołomska) | Jak wyżej | Długość 55,5 km Odcinki: Moczydło (gr. woj. Świętokrzyskiego) –Szczepanowie, Szczepanowice –Widoma, Widoma - Kraków (w. Igołomska) Okres realizacji określony w Programie: 2008 - 2011 | Okres realizacji: 2010 – 2016, Etap przygotowawczy ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012 Planowanie wykonanie odcinka: Moczydło –Szczepanowice w grudniu 2012 r. Szczepanowice – Widoma w listopadzie 2011 r. Widoma – Kraków w listopadzie 2016 r. |
| 27 | Budowa drogi ekspresowej S-7 Myślenice – Lubień z obwodnicą Lubnia | Jak wyżej | Długość 4 km Odcinek: obwodnica Lubnia Okres realizacji określony w Programie: 2003 - 2008 | Okres realizacji: 2003 – 2009, odcinek oddany do ruchu (tymczasowa organizacja ruchu) w dniu 10 lipca 2009 r. |
| 28 | Przebudowa drogi ekspresowej S7 Lubień – Rabka Zdrój | Jak wyżej | Długość 16,7 km (w tym tunel 2100 m) Odcinek: (w.Lubień) - Rabka (w.Zabornia), w tym tunel 2100 m Okres realizacji określony w Programie: 2008 - 2010 | Okres realizacji: 2010 – 2014, Etap przygotowawczy ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012. Planowane wykonanie w czerwcu 2014 r. |

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Katowicach

| Lp | Nazwa zadania | Nazwa dokumentu, z którego zadanie wynika | Zakres, sposób i termin realizacji zadania | Stan zaawansowania inwestycji na zakończenie kontroli |
|----|--|---|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 29 | Budowa autostrady A-1 Pyrzowice - Maciejów - Sośnica | Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 - 2012 | Długość: - 44,4 km, Odcinki: w. Pyrzowice (z węzłem) - w. Piekary Śląskie, w. Piekary Śląskie - w. Maciejów, w. Maciejów - w. Sośnica, w. Sośnica Okres realizacji określony w Programie: 2008-2010 | Odcinki: w. Pyrzowice (z węzłem) - w. Piekary Śląskie, w. Piekary Śląskie - w. Maciejów, w. Maciejów - w. Sośnica – okres realizacji 2008 – 2012; w budowie. Realizacja opóźniona zaawansowanie rzeczowe odpowiednio: 2,5 %, 1,5 % i 14,2 %, a wpływ czasu inwestycyjnego 61,1 %. w. Sośnica – 2008 – 2010, oddany do użytkowania (tymczasowa organizacja ruchu) |
| 30 | Budowa autostrady A-1 Sośnica - Gorzyczki | Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 - 2012 | Długość: - 47,8 km, Odcinki: w. Sośnica – w. Bełk, w. Bełk - w. Świerklany, w. Świerklany - w. Gorzyczki Okres realizacji określony w Programie: 2005-2010 | Odcinek w. Sośnica – w. Bełk – 2005 – 2010, oddany do użytkowania (tymczasowa organizacja ruchu) Odcinek w. Bełk - w. Świerklany – 2005 – 2010, w budowie. Realizacja opóźniona, zaawansowanie rzeczowe 47,5 %, wpływ czasu inwestycyjnego 80,5 %. Odcinek w. Świerklany - w. Gorzyczki – 2005 – 2012 w budowie/odstąpienie od umowy z wykonawcą przez Oddział GDDKiA/przetarg na roboty budowlane. Realizacja opóźniona , zaawansowanie rzeczowe 48 %, wpływ czasu inwestycyjnego 80,5 %. |

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Bydgoszczy

| Lp. | Nazwa zadania | Nazwa dokumentu, z którego zadanie wynika | Zakres, sposób i termin realizacji zadania | Stan zaawansowania inwestycji na zakończenie kontroli |
|-----|---------------------------------------|---|--|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 31 | Budowa autostrady A-1 Toruń - Stryków | Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 - 2012 | Długość: - 64 km, Odcinki: w. Czerniewice (z węzłem) - w. Odolion, w. Odolion - w. Brzezie, w. Brzezie - w. Kowal Okres realizacji określony w Programie: 2008-2010 | Okres realizacji: 2007 – 2012, etap przygotowawczy – przetarg na roboty budowlane |
| 32 | Budowa drogi S-5 Bydgoszcz - Żnin | Jak wyżej | Długość: - 36,3 km, Odcinki: w. Białe Błota (gr. obr. Murowaniec/Kruszyn) -w.Szubin (bez węzła), w.Szubin (z węzłem) -w.Jaroszewo (z węzłem), w.Jaroszewo (bez węzła) -Żnin (w.Biskupin | Okres realizacji: 2009 – 2013, Etap przygotowawczy ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012 Planowane wykonanie w grudniu 2013 r. |

| | | | | |
|----|--|-----------|--|--|
| | | | z węzłem) Okres realizacji określony w Programie: 2009-2011 | |
| 33 | Budowa drogi S-5 i S-10 Bydgoszcz - Stryśzek i Białe Błota | Jak wyżej | Długość: - 10,4 km, Odcinek: w. Stryśzek - Białe Błota Okres realizacji określony w Programie: 2004-2008 | Okres realizacji: 2006 – 2010, w budowie. |
| 34 | Budowa drogi S-5 Nowe Marzy - Bydgoszcz | Jak wyżej | Długość: - 75,4 km, Odcinki: Nowe Marzy - w. Dworzysko (z węzłem), w. Dworzysko - w. Aleksandrowo (bez węzła), w. Aleksandrowo (z węzłem) - w. Białe Błota (bez węzła) Okres realizacji określony w Programie: 2009-2011 | Okres realizacji: 2009 – 2013, Etap przygotowawczy ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012 Planowane wykonanie w grudniu 2013 r. |
| 35 | Budowa drogi S-5 Żnin - Gniezno | Jak wyżej | Długość: - 36,2 km, Odcinki: Żnin (w. Biskupin bez węzła) - Mielno gr. woj.(w.Mielno bez węzła), Żnin (w. Biskupin bez węzła) - Mielno gr. woj.(w.Mielno bez węzła) Okres realizacji określony w Programie: 2010-2012 | Okres realizacji: 2009 – 2013, Etap przygotowawczy ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012 Planowane wykonanie w grudniu 2013 r. |

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Rzeszowie

| Lp. | Nazwa zadania | Nazwa dokumentu, z którego zadanie wynika | Zakres, sposób i termin realizacji zadania | Stan zaawansowania inwestycji na zakończenie kontroli |
|-----|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 36 | Budowa autostrady A - 4 Tarnów - Rzeszów węzeł Krzyż - węzeł Rzeszów Wschód | Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 - 2012 | Długość: - 78,4 km, Odcinki: Tarnów (w. Krzyż) - w. Dębica Pustynia, w. Dębica Pustynia - w. Rzeszów Zachód, w. Rzeszów Zachód - w. Rzeszów Centralny, w. Rzeszów Centralny -w. Rzeszów Wschód. Okres realizacji określony w Programie: 2009-2011 | Tarnów (w. Krzyż) - w. Dębica Pustynia, w. Dębica Pustynia - w. Rzeszów Zachód - okres realizacji: 2010 – 2012, etap przygotowawczy – przetarg na roboty budowlane w. Rzeszów Zachód - w. Rzeszów Centralny, w. Rzeszów Centralny -w. Rzeszów Wschód - okres realizacji: 2010 – 2011, etap przygotowawczy – przetarg na roboty budowlane |
| 37 | Budowa autostrady A-4 Rzeszów-Korczowa | Jak wyżej | Długość: - 87,7 km, Odcinki: Rzeszów (w. Wschód) -Jarosław (w.Wierzbna), Jarosław w. Wierzbna (bez węzła) | Okres realizacji: 2009 – 2012, Odcinek Rzeszów (w. Wschód) -Jarosław (w.Wierzbna), etap przygotowawczy |

| | | | | |
|----|---------------------------------------|-----------|--|---|
| | | | - Radymno (z węzłem) ZAPROJEKTUJ I ZBUDUJ, Radymno (bez węzła) -Korczowa ZAPROJEKTUJ I ZBUDUJ Okres realizacji określony w Programie: 2009-2011 | Odcinek Jarosław w. Wierzbna (bez węzła) - Radymno (z węzłem) w budowie. Umowę z wykonawcą podpisano z dniem 29 października 2009 r. Odcinek Radymno (bez węzła) –Korczowa, etap przygotowawczy – przetarg na roboty budowlane. |
| 38 | Budowa drogi S-19 Rzeszów - Barwinek | Jak wyżej | Długość: - 105,3 km, 4 Odcinki: Rzeszów (A4, w. Rzeszów Zachód) - w. Świlcza, w. Świlcza – Lutoryż, Lutoryż - Miejsce Piastowe, Miejsce Piastowe -Barwinek (gr. państwa) Okres realizacji określony w Programie: 2008-2011 | Rzeszów (A4, w. Rzeszów Zachód) -w. Świlcza- okres realizacji: 2009 – 2011, etap przygotowawczy, 3 odcinki: w. Świlcza – Lutoryż, Lutoryż - Miejsce Piastowe, Miejsce Piastowe - Barwinek (gr. Państwa) - okres realizacji: 2011 – 2014, etap przygotowawczy ODCINKI NIE ZOSTANĄ ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012 Odcinek w. Świlcza – Lutoryż planowany do realizacji do maja 2013 r., odcinek Lutoryż - Miejsce Piastowe – października 2014 r., odcinek Miejsce Piastowe - Barwinek (gr. Państwa) – sierpień 2013 r. |
| 39 | Budowa drogi S-19 Stobierna - Rzeszów | Jak wyżej | Długość: - 6,9 km, Odcinek: Stobierna -w. Rzeszów Wschód (A4) Okres realizacji określony w Programie: 2008-2011 | Okres realizacji: 2009 – 2011, etap przygotowawczy – przetarg na roboty budowlane |

3. Sieci i dworce kolejowe

3.1. Sieci kolejowe zarządzane przez PKP PLK S.A.

| Lp. | Nazwa zadania | Nazwa dokumentu, z którego zadanie wynika | Zakres, sposób i termin realizacji zadania | Stan zaawansowania inwestycji na zakończenie kontroli |
|-----|--|---|--|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź. Etap I: odcinek Skierniewice - Łódź Widzew | Projekt nr SPOT/1.1.1/82/04 | Zadanie cząstkowe: Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, Etap I: odcinek Skierniewice - Łódź Widzew Termin zakończenia pierwotny – 2008 Wartość kosztorysowa (w tys. zł) - 932 877,7 | Zadanie zrealizowano Środki poniesione (w tys. zł) - 932 877,7 |
| 2 | Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II: odcinek Warszawa - Skierniewice | Obwieszczenie MRR w sprawie listy projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007 - 2013 | Zadanie cząstkowe: Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, Etap II: LOT A Warszawa Zachodnia – Skierniewice Termin zakończenia pierwotny – 2012 Wartość kosztorysowa (w tys. zł) - 1 788 493,0 | Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, Etap II: LOT A Warszawa Zachodnia – Skierniewice. Zadanie na etapie przygotowawczym. Termin zakończenia zaktualizowany – 2012 Środki poniesione od początku do końca września 2009 r. (w tys. zł) - 742,9 |
| 3 | Linia E 65 Warszawa – Gdynia: LCS Nasielsk, LCS Działdowo, LCS Tczew, stacja Gdynia Główna | Plan inwestycyjny Spółki | Zadania cząstkowe: LCS Nasielsk Kontrakt nr 8 (WPC Praga – Legionowo, stacja Nasielsk Termin zakończenia pierwotny – 2010 LCS Nasielsk Kontrakt nr 3a (stacje Legionowo, Nowy Dwór Maz., Modlin) Termin zakończenia pierwotny – 2010 LCS Nasielsk Kontrakt 3b (szlaki pomiędzy stacjami) Termin zakończenia pierwotny – 2010 LCS Działdowo Termin zakończenia pierwotny – 2010 LCS Tczew Termin zakończenia pierwotny – 2010 Stacja Gdynia, Etap I Termin zakończenia pierwotny – 2010 Wartość kosztorysowa całkowita - 4 503 214,3 tys. zł | LCS Nasielsk Kontrakt nr 8 (WPC Praga – Legionowo, stacja Nasielsk – w realizacji Termin zakończenia zaktualizowany – 2010 W LCS Nasielsk Kontrakt nr 3a (stacje Legionowo, Nowy Dwór Maz., Modlin) – w realizacji Termin zakończenia zaktualizowany – 2010 LCS Nasielsk Kontrakt 3b (szlaki pomiędzy stacjami) – w realizacji Termin zakończenia zaktualizowany – 2010 LCS Działdowo – w przygotowaniu; Termin zakończenia zaktualizowany – 2012 LCS Tczew – w realizacji, Termin zakończenia zaktualizowany – 2010 stacja Gdynia, Etap I – w realizacji, Termin zakończenia zaktualizowany – 2010 Środki poniesione od początku do końca września 2009 |

| | | | | |
|---|---|--|---|---|
| | | | | r. (w tys. zł) - 1 142 757,3 |
| 4 | Linia E 65 Warszawa – Gdynia: LCS Ciechanów | Obwieszczenie MRR w sprawie listy projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 | Zadania cząstkowe: Kontrakt 1a (stacje Gąsocin, Ciechanów; szlaki Świercze – Gąsocin, Gąsocin – Ciechanów) Termin zakończenia pierwotny – 2011 Kontrakt 1b (stacje Konopki, Mława; szlaki Ciechanów – Konopki, Konopki – Mława) Termin zakończenia pierwotny – 2011 Wartość kosztorysowa (w tys. zł) - 1 256 228,6 | Zadania cząstkowe: Kontrakt 1a (stacje Gąsocin, Ciechanów; szlaki Świercze – Gąsocin, Gąsocin – Ciechanów) – w realizacji Termin zakończenia zaktualizowany – 2011 Kontrakt 1b (stacje Konopki, Mława; szlaki Ciechanów – Konopki, Konopki – Mława) – w przygotowaniu Termin zakończenia zaktualizowany – 2011 Środki poniesione od początku do końca września 2009 r. (w tys. zł) - 0,1 |
| 5 | Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, Etap I | Projekt ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/012 ISPA/FS | Zadania cząstkowe: LOT A Siedlce – Łuków; LOTB Łuków – Międzyrzec Podlaski Termin zakończenia pierwotny – 2008/2009 LOT C Międzyrzec Podl. – Biała Podlaska Termin zakończenia pierwotny – 2008 LOT D Biała Podl. – Terespol/gr. Państwa Termin zakończenia pierwotny – 2009 Wartość kosztorysowa (w tys. zł) - 995 512,9 | Zadania cząstkowe: LOT A Siedlce – Łuków; LOTB Łuków – Międzyrzec Podlaski Termin zakończenia zaktualizowany - 2008/2009 LOT C Międzyrzec Podl. – Biała Podlaska Termin zakończenia zaktualizowany – 2008 LOT D Biała Podl. – Terespol/gr. Państwa Termin zakończenia zaktualizowany – 2009 Środki poniesione od początku do końca września 2009 r. (w tys. zł) - 881 839,0 |
| 6 | Modernizacja Poznańskiego Węzła Kolejowego (linia kolejowa E 20) | Projekt ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/014 Plan inwestycyjny Spółki - ISPA/FS | Zadania cząstkowe: Modernizacja Poznańskiego Węzła Kolejowego Termin zakończenia pierwotny – 2009 Wartość kosztorysowa (w tys. zł) - 406 899,1 | Zadanie zrealizowane w 2009 r. Środki poniesione od początku do końca września 2009 r. (w tys. zł) - 391 685,5 |
| 7 | Modernizacja linii E20 (003) Warszawa – Kunowice, linii E59 (271) Wrocław – Poznań i Poznań – Szczecin (351) oraz linii nr 272 Kluczbork – Poznań w obrębie stacji Poznań Główny wraz z modernizacją infrastruktury dla obsługi ruchu pasażerskiego | Plan inwestycyjny Spółki | Zadania cząstkowe: Modernizacja stacji Poznań Gł. część wschodnia Termin zakończenia pierwotny – 2010 Modernizacja stacji Poznań Gł. część zachodnia Termin zakończenia pierwotny – 2010/2011 Wartość kosztorysowa (w tys. zł) - 72 000 | Zadania cząstkowe: Modernizacja stacji Poznań Gł. część wschodnia – w realizacji Termin zakończenia zaktualizowany – 2010 Modernizacja stacji Poznań Gł. część zachodnia – w przygotowaniu Termin zakończenia zaktualizowany – 2011 Środki poniesione od początku do końca września 2009 r. (w tys. zł) - 1 864,3 |
| 8 | Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – | Obwieszczenie MRR w sprawie listy projektów | Zadania cząstkowe: | Lot A: UMOWA Nr CI2007PL161PR001 – 02 na wykonanie robót budowlanych |

| | | | | |
|---|---|--|--|--|
| | Poznań Etap II, LOT A: Wrocław – gr. woj. dolnośląskiego | indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 Pozycja 7-1.4 | Lot A: UMOWA Nr CI2007PL161PR001 – 02 na wykonanie robót budowlanych pn. Przebudowa szlaku Skokowa – Żmigród Termin zakończenia pierwotny – 2009 Lot A: Wykonanie robót podstawowych liniowych na odcinku Wrocław – Skokowa i Żmigród – granica woj. dolnośląskiego. Termin zakończenia pierwotny – 2012 Lot A: Wykonanie robót sygnalizacji kolejowej (srk, łączność, dat) na odcinku Wrocław – Rawicz PROJEKTUJ I BUDUJ Termin zakończenia pierwotny – 2014 (<i>Zakres prac wykonany do EURO 2012 umożliwi przejazd pociągów z prędkością 160 km/h</i>) Lot A: Wykonanie robót dla układu zasilania elektroenergetycznego (PT, LZ, LPN) na odcinku Wrocław – granica woj. dolnośląskiego. PROJEKTUJ I BUDUJ Termin zakończenia pierwotny – 2014 (zakres prac – j.w.) Wartość kosztorysowa (w tys. zł) - 1 522 366,0 | pn. Przebudowa szlaku Skokowa – Żmigród; zadanie w realizacji, termin zakończenia zaktualizowany – 2010 Lot A: Wykonanie robót podstawowych liniowych na odcinku Wrocław – Skokowa i Żmigród – granica woj. dolnośląskiego, zadanie w przygotowaniu, termin zakończenia zaktualizowany – 2012 Lot A: Wykonanie robót sygnalizacji kolejowej (srk, łączność, dat) na odcinku Wrocław – Rawicz - zadanie w przygotowaniu, termin zakończenia zaktualizowany – 2014 Lot A: Wykonanie robót dla układu zasilania elektroenergetycznego (PT, LZ, LPN) na odcinku Wrocław – granica woj. dolnośląskiego - zadanie w przygotowaniu, termin zakończenia zaktualizowany – 2014 Środki poniesione od początku do końca września 2009 r. (w tys. zł) - 32 694,3 |
| 9 | Linia E 30 Zgorzelec – Medyka, Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Zgorzelec – Wrocław - Opole | ISPA FS 2001/PL/16/P/PT/013 ISPA FS 2002/PL/16/P/PT/016 PHARE PL 9908.03 | Zadania cząstkowe: Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinkach Węgliniec- Zgorzelec i Węgliniec-Bielawa Dolna Stacja Zgorzelec Termin zakończenia pierwotny – 2008/2008 Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Węgliniec – Legnica Most w Bolesławcu Termin zakończenia pierwotny – 2008/2010 Zadanie: Odbudowa i modernizacja linii kolejowej E 30 i CE 30 odcinek Legnica - Wrocław – Opole Linia Środa Śląska – Malczyce Termin zakończenia pierwotny – 2010 Zadanie j.w. odcinek Legnica - Wrocław – Opole Linia Malczyce – Szczedrzykowice Termin zakończenia pierwotny – 2009 Zadanie j.w. odcinek Legnica - Wrocław – Opole Linia Szchedrzykowice – Legnica Termin zakończenia pierwotny – 2009 Zadanie j.w. odcinek Legnica - Wrocław – Opole Posterunek odgałęźny Szczedrzykowice Termin zakończenia pierwotny – 2011 | Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinkach Węgliniec-Zgorzelec i Węgliniec-Bielawa Dolna Stacja Zgorzelec Termin zakończenia zaktualizowany – 2008/2008- zadanie zrealizowane Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Węgliniec – Legnica Most w Bolesławcu Termin zakończenia zaktualizowany – 2008/2009- zadanie zrealizowane Zadanie: Odbudowa i modernizacja linii kolejowej E 30 i CE 30 odcinek Legnica - Wrocław – Opole Linia Środa Śląska – Malczyce Termin zakończenia zaktualizowany – 2010, - zadanie w realizacji Zadanie j.w. odcinek Legnica - Wrocław – Opole Linia Malczyce – Szczedrzykowice Termin zakończenia zaktualizowany – 2009 - zadanie zrealizowane Zadanie j.w. odcinek Legnica - Wrocław – Opole Linia Szchedrzykowice – Legnica Termin zakończenia zaktualizowany – 2009 - zadanie w realizacji Zadanie j.w. odcinek Legnica - Wrocław – Opole |

| | | | | |
|----|--|---|--|---|
| | | | <p>Zadanie j.w. odcinek Legnica - Wrocław – Opole Stacja Miękinia Termin zakończenia pierwotny – 2010</p> <p>Zadanie j.w. odcinek Legnica - Wrocław – Opole Stacja Leśnica Termin zakończenia pierwotny – 2010</p> <p>Zadanie j.w. Stacja Oława Termin zakończenia pierwotny – 2009</p> <p>Zadanie j.w. Stacja Brzeg Termin zakończenia pierwotny – 2010</p> <p>Wartość kosztorysowa (w tys. zł) - 3.334.543</p> | <p>Posterunek odgałęźny Szczedrzykowie Termin zakończenia zaktualizowany – 2011, zadanie w przygotowaniu</p> <p>Zadanie j.w. odcinek Legnica - Wrocław – Opole Stacja Miękinia Termin zakończenia zaktualizowany – 2010- zadanie w realizacji</p> <p>Zadanie j.w. odcinek Legnica - Wrocław – Opole Stacja Leśnica Termin zakończenia zaktualizowany – 2010, zadanie w przygotowaniu</p> <p>Zadanie j.w. Stacja Oława Termin zakończenia zaktualizowany – 2009- zadanie zrealizowane</p> <p>Zadanie j.w. Stacja Brzeg Termin zakończenia zaktualizowany – 2010- zadanie w realizacji</p> <p>Środki poniesione od początku do końca września 2009 r. (w tys. zł) - 1.503.169,4</p> |
| 10 | Modernizacja linii kolejowej E30, etap II. Odcinek Rzeszów – granica państwa | Obwieszczenie MRR z 31 lipca 2008 r. w sprawie listy projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013, Monitor Polski Nr 58, Oś priorytetowa VII Transport przyjazny środowisku, Działanie 7.1 Rozwój transportu kolejowego, Lp. POIiŚ 7.1-12 | <p>Zadanie cząstkowe: Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Rzeszów – gr. państwa</p> <p>Wartość szacunkowa (w tys. zł) - 1,4 mld zł</p> | <p>Ograniczenie prac na etapie przygotowawczym w związku z brakiem odpowiednich źródeł finansowania (wykreślenie zadania w 2009 r. z listy podstawowej projektów ustalonych do dofinansowania ze środków UE w latach 2007-2013.) Przyczyną wykreślenia był znaczny wzrost kosztów modernizacji w stosunku do wcześniej przewidywanych, ponieważ zgodnie z kosztorysami realizacja tego projektu wyniosłaby około 3,5 mld złotych netto, przy wcześniej zakładanej kwocie 1,4 mld zł.</p> <p>ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012</p> |
| 11 | Warszawski Węzeł Kolejowy – Linia Średnicowa „Modernizacja linii średnicowej w układzie dalekobieżnym (linia nr 1 i 2) i układzie podmiejskim (linia nr 447 i 448) na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia łącznie ze stacjami oraz przystankami i | <p>Plan działalności inwestycyjnej do realizacji w 2008 r. przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p> <p>Uchwała Nr 149/2008 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 13 marca 2008r.</p> | <p>Zadanie cząstkowe: Modernizacja linii kolejowej na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Stadion wraz z przebudową przystanku Warszawa Stadion i stacji Warszawa Wschodnia, Etap I. Termin zakończenia pierwotny – 2012</p> <p>Wartość kosztorysowa (w tys. zł) - 810 000,0</p> | <p>Modernizacja linii kolejowej na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Stadion wraz z przebudową przystanku Warszawa Stadion i stacji Warszawa Wschodnia, Etap I. Termin zakończenia zaktualizowany – 2012. Zadanie w przygotowaniu.</p> <p>Środki poniesione od początku do końca września 2009 r. (w tys. zł) - 0 zł</p> |

| | | | | |
|----|---|---|--|---|
| | tunelem średnicowym w układzie dalekobieżnym”. | | | |
| 12 | <p>Warszawski Węzeł Kolejowy – Stacja Warszawa Gdańska i linia obwodowa Józefinów – Warszawa Gdańska</p> <p>„Modernizacja układu torowego dla prowadzenia ruchu pociągów pasażerskich w ciągu linii kolejowych: Nr 19 Warszawa Główna Towarowa – Józefinów, Nr 507 Warszawa Główna Towarowa – Warszawa Gołębki i Nr 509 Warszawa Główna Towarowa - Warszawa Gdańska”</p> | <p>Plan działalności inwestycyjnej do realizacji w 2008 r. przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p> <p>Uchwała Nr 457/2008 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 14 sierpnia 2008 r.</p> | <p>Zadanie cząstkowe: Modernizacja układu torowego dla prowadzenia ruchu pociągów pasażerskich w ciągu linii kolejowych: Nr 19 Warszawa Gł. Towarowa – Józefinów, Nr 507 Warszawa Gł. Towarowa – Gołębki, Nr 509 Warszawa Gł. Towarowa – Warszawa Gdańska. Termin zakończenia pierwotny – 2009</p> <p>Wartość kosztorysowa (w tys. zł) - 127 465,0</p> | <p>Modernizacja układu torowego dla prowadzenia ruchu pociągów pasażerskich w ciągu linii kolejowych: Nr 19 Warszawa Gł. Towarowa – Józefinów, Nr 507 Warszawa Gł. Towarowa – Gołębki, Nr 509 Warszawa Gł. Towarowa – Warszawa Gdańska. Termin zakończenia zaktualizowany – 2009. Zadanie w realizacji.</p> <p>Środki poniesione od początku do końca września 2009 r. (w tys. zł) - 76 594,5</p> |
| 13 | <p>Warszawski Węzeł Kolejowy – Stacja Warszawa Gdańska i linia obwodowa Józefinów – Warszawa Gdańska</p> <p>„Modernizacja linii kolejowej Nr 20 w obrębie stacji PKP Warszawa Gdańska w powiązaniu z linią E65 i stacją metra A17 Dworzec Gdański” oraz kompleksowa realizacja przejścia podziemnego dla pieszych łączącego stację metra A17 „Dworzec Gdański” ze stacją PKP „Warszawa Gdańska” i Żoliborzem.</p> | <p>Plan działalności inwestycyjnej do realizacji w 2008 r. przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p> <p>Uchwała Nr 419/2007 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 07 listopada 2007r.</p> <p>Uchwała Nr 539/2008 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 30 października 2008r.</p> | <p>Zadanie cząstkowe: Modernizacja linii kolejowej Nr 20 w obrębie stacji PKP Warszawa Gdańska w powiązaniu z linią E65 i stacją metra A17 Dworzec Gdański. Termin zakończenia pierwotny – 2010</p> <p>Wartość kosztorysowa (w tys. zł) - 93 707,3</p> | <p>Modernizacja linii kolejowej Nr 20 w obrębie stacji PKP Warszawa Gdańska w powiązaniu z linią E65 i stacją metra A17 Dworzec Gdański. Termin zakończenia zaktualizowany – 2010. Zadanie w realizacji.</p> <p>Środki poniesione od początku do końca września 2009 r. (w tys. zł) - 0 zł.</p> |
| 14 | Warszawa – MPL Okęcie odcinek Warszawa | Sektorowy Program Operacyjny Transport 2004 – | Zadanie cząstkowe: Zadanie 1. Modernizacja linii kolejowej nr 8 na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie. | Zadanie zrealizowano. |

| | | | | |
|----|---|---|--|---|
| | Zachodnia – Warszawa Okęcie Zadanie 1 | 2006 | Termin zakończenia pierwotny – 2008 Wartość kosztorysowa (w tys. zł) - 225 933,3 | Środki poniesione od początku do końca września 2009 r. (w tys. zł) - 213 648,3 |
| 15 | Połączenie kolejowe z lotniskami: Warszawa – MPL Okęcie - Zadanie 2 | Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko | Zadanie cząstkowe: Zadanie 2. Modernizacja linii kolejowej nr 8, budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie). Termin zakończenia pierwotny – 2008 Wartość kosztorysowa (w tys. zł) - 411 492,1 | Zadanie w przygotowaniu. Termin zakończenia zaktualizowany – 2011. Środki poniesione od początku do końca września 2009 r. (w tys. zł) - 110,5 |
| 16 | Budowa połączenia kolejowego MPL”Kraków-Balice” z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Mydlniki – Balice | Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko | Zadanie cząstkowe w etapach: Etap I – przygotowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej, Etap II – roboty budowlane Termin zakończenia pierwotny: etap I – 2010, etap II- 2011 (faza II – 2013, <i>zakres prac wykonany do EURO 2012 umożliwi dojazd bezpośrednio do terminalu lotniska</i>). Wartość kosztorysowa (w tys. zł) - 287 480,0 | Trwa procedura przetargowa dla Etapu I – przygotowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej. Planowane podpisanie umowy – I kw. 2010 r. Termin zakończenia zaktualizowany – etap I – 2011, etap II- 2012. Środki poniesione od początku do końca września 2009 r. (w tys. zł) - 0 zł |

3.2. Dworce kolejowe zarządzane przez PKP S.A.

| Lp | Nazwa zadania | Nazwa dokumentu, z którego zadanie wynika | Zakres, sposób i termin realizacji zadania | Stan zaawansowania inwestycji na zakończenie kontroli |
|----|---|--|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Odtworzenie Zabytkowego Historycznego Kompleksu Dworca Wrocław Główny z przebudową kolejowej infrastruktury technicznej | Strategia modernizacji i komercjalizacji dworców kolejowych przyjęta przez Zarząd PKP SA Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012 Lista projektów indywidualnych dla POIiŚ 2007-2013 | Przedmiotem projektu jest odbudowa historycznego zabytkowego dworca kolejowego na stacji Wrocław Główny. Architektura dworca, zgodnie z wytycznymi konserwatora, zostanie odtworzona z jednoczesnym dostosowaniem funkcjonalnym obiektu do wymagań współczesnych standardów obsługi podróżnych. Sprawność obsługi podróżnych będzie wzmocniona poprzez budowę pawilonu kasowego, który będzie obsługiwał podróżnych po drugiej stronie stacji (od strony dworca PKS) i będzie połączony tunelem z istniejącym budynkiem dworca oraz zmodernizowanymi peronami. Dotychczasowe drogi dojazdowe i parkingi usytuowane przy budynku dworca zostaną zlokalizowane pod placem przeddworcowym. Szacowany koszt inwestycji wynosił 207.588,0 tys. zł. Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52) | Do dnia 30 września 2009 r. nie uzyskano pozwolenia na budowę oraz nie został wyłoniony generalny wykonawca. Planowane pozwolenie planowano uzyskać w okresie 1 lipca - 31 sierpnia 2009 r., W dniu 10 listopada 2009 r. opublikowano ogłoszenie o przetargu na wybór wykonawcy robót budowlano-montażowych, co nastąpiło także ze zwłoką w stosunku do pierwotnego planu (wybór wykonawcy planowano na okres 1 lipca – 29 grudnia 2009 r.). Rozpoczęcie robót planowano w drugiej połowie stycznia 2010 r., a zakończenie inwestycji z uzyskaniem pozwoleń na użytkowanie w końcu I kwartału 2012 r. (wykonanie według pierwotnego planu: 31 grudnia 2009 – 25 stycznia 2012). W dniu 26 października 2009 r. złożono wniosek o dofinansowanie projektu do CUPT. Stwierdzono nieprawidłowości, polegające na nieuzyskaniu finansowania wzrostu wartości kosztorysowej inwestycji, która z kwoty 162.330,0 tys. zł, wzrosła do kwoty 207.588,0 tys. zł. PKP S.A. dopiero w toku kontroli NIK, tj. w dniu 16.10.2009 r., wystąpiła do Ministerstwa Infrastruktury o zwiększenie środków na realizację zadania. Do 30 września 2009 r. poniesiono nakłady inwestycyjne w wysokości 6.290 tys. zł (w tym 6.000 tys. zł w 2009 r.), tj. 3% wartości inwestycji. |
| 2 | Budowa dworca kolejowego Kraków Główny zintegrowanego z miejskim transportem publicznym | Strategia modernizacji i komercjalizacji dworców kolejowych przyjęta przez Zarząd PKP SA | Projektowany dworzec stanowi węzeł przesiadkowy różnych rodzajów transportu publicznego i jest zintegrowany komunikacyjnymi ciągami pieszymi z dworcem regionalnym PKS i komunikacją miejską tj. przystankami autobusowymi oraz tramwajowymi, w tym przystankiem podziemnego szybkiego tramwaju. | Uzyskano niezbędne decyzje (w 2006 r. - o ustaleniu lokalizacji, pozwolenie na budowę ¹⁰⁶), natomiast ze zwłoką w stosunku do planowanych terminów (do 29 czerwca 2009 r.) opracowano studium wykonalności (w dniu 9 września 2009 r.) oraz zaktualizowano projekt wykonawczy (28 października 2009 r.), opóźnienia odpowiednio 2 i 3 miesiące. Nie zostały wykonane projekty wykonawcze i nie został wyłoniony generalny lub wiodący wykonawca (wybór planowano w okresie 30 czerwca – 30 września 2009 r. przesunięto na 2010 r.). |

¹⁰⁶ Inwestycja rozpoczęta w 2005 r. i wstrzymana z uwagi na brak środków finansowych dla jej realizacji; ponownie uruchomiona w 2008 r.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | <p>Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012</p> <p>Lista projektów indywidualnych dla POIiŚ 2007-2013</p> | <p>Ciągi piesze łączą również dworzec kolejowy z centrum handlowym pn. Galeria Krakowska.</p> <p>Szacowany koszt inwestycji wynosił 119.160,0 tys. zł. Podstawowe źródło finansowania stanowią mają Fundusz Spójności w kwocie 83.420,0 tys. zł i budżet państwa w kwocie 35.740,0 tys. zł.</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52)</p> | <p>Na zakończenie kontroli rozpoczęcie robót planowane było w połowie lutego 2010 r., a zakończenie inwestycji z uzyskaniem pozwoleń na użytkowanie w lutym 2012 r. (pierwotnie planowano październik 2009 – luty 2012 r.), tj. przesunięto termin rozpoczęcia robót o cztery miesiące. Przyczyną przesunięć harmonogramu wyboru wykonawcy robót były zmiany założeń techniczno-organizacyjnych wykonawstwa robót budowy dworca (łącznie wykonanie robót naprawczych i budowlano-montażowych w powiązaniu z robotami realizowanymi przez PLK S.A).</p> <p>W stosunku do zestawienia kosztów zadania z 2008 r. przyjęty koszt inwestycji był o 12.570,4 tys. zł wyższy, co wynikało z nieuwzględnienia w tym zestawieniu kosztów zabezpieczenia ppoż. konstrukcji stalowych.</p> <p>Został złożony wniosek o dofinansowanie projektu. W związku z przesunięciami w harmonogramie wyboru wykonawcy robót przesunięto terminy finansowania inwestycji ujęte w planie wydatków na 2009 r. Do 30 września 2009 r. poniesiono nakłady inwestycyjne w wysokości 930 tys. zł (w tym 30 tys. zł w 2009 r.), tj. 0,8% wartości inwestycji.</p> |
| 3 | Przebudowa kompleksu dworcowego Gdynia Główna | <p>Strategia modernizacji i komercjalizacji dworców kolejowych przyjęta przez Zarząd PKP SA</p> <p>Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012</p> <p>Lista projektów indywidualnych dla POIiŚ 2007-2013</p> | <p>Przedmiotem projektu jest odbudowa zabytkowego dworca kolejowego na stacji Gdynia Główna łącznie z otwartą kolumnadą łączącą dworzec z dworcem podmiejskim SKM. Architektura dworca, zgodnie z wytycznymi konserwatora, zostanie odtworzona z jednoczesnym dostosowaniem funkcjonalnym obiektu do wymagań współczesnych standardów obsługi podróżnych, w tym obsługi osób niepełnosprawnych.</p> <p>Łączne koszty inwestycji określono na kwotę 57.013,26 tys. zł. Podstawowe źródło finansowania stanowią Fundusz Spójności (38.850,0 tys. zł) i budżet państwa.</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52)</p> | <p>W zakresie tego etapu przygotowawczego inwestycji nie opracowano projektu budowlanego, którego wykonanie zaplanowano do 15 października i przesunięto na luty 2010 oraz nie uzyskano pozwolenia na budowę (planowany termin do 16 listopada 2009 r.). Przyczyną nieopracowania projektu były protesty i odwołania po przetargu, w wyniku których został przesunięty termin zawarcia umowy na wykonanie projektu, a także opóźnił się o półtora miesiąca planowany termin wyłonienia generalnego wykonawcy.</p> <p>Na zakończenie kontroli rozpoczęcie robót planowano w końcu marca 2010 r., a zakończenie inwestycji z uzyskaniem pozwoleń na użytkowanie w końcu I kwartału 2012 r.</p> <p>Kwota całkowitych kosztów była wyższa niż określona na liście projektów indywidualnych dla POIiŚ 2007-2013 (lipiec 2009 r.) w kwocie 55.500 tys. zł oraz wyższa niż zaplanowana we wstępnym inwestorskim zestawieniu kosztów w 2008 r. – 52.501,75 tys. zł. Wzrost w stosunku do kwoty wykazanej na liście POIiŚ wynikał z braku kosztorysu inwestorskiego w trakcie zgłaszania projektu.</p> <p>Została zawarta pre-umowa z CUPT dotycząca przygotowania projektu, jednak nie został złożony wniosek o dofinansowanie. W związku z opóźnieniem zlecenia wykonania prac projektowych przesunięto terminy finansowania inwestycji ujęte w planie wydatków na 2009 r. Do 30 września 2009 r. poniesiono nakłady inwestycyjne w wysokości 770 tys. zł (w tym 730 tys. zł w 2009 r.), tj. 1,4% wartości inwestycji.</p> |
| 4 | Przebudowa dworca kolejowego | <p>Strategia modernizacji i komercjalizacji</p> | <p>Przedmiotem projektu jest przebudowa Dworca PKP Warszawa Wschodnia dla uzyskania nowoczesnego obiektu, spełniającego wymagane</p> | <p>W zakresie tego etapu przygotowawczego nie uzyskano pozwolenia na budowę (planowany termin do 26 stycznia 2010 r.) i nie wybrano generalnego wykonawcy. Na zakończenie kontroli rozpoczęcie robót planowane było w marcu 2010 r., a zakończenie</p> |

| | | | | |
|---|---|---|--|---|
| | Warszawa Wschodnia | <p>dworców kolejowych przyjęta przez Zarząd PKP SA</p> <p>Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012</p> | <p>standardy techniczne pozwalające na poprawę sprawności i jakości obsługi pasażerów oraz osób przebywających na Stacji. Dworzec kolejowy Warszawa Wschodnia zostanie przystosowany do wymogów obsługi osób niepełnosprawnych. W projektowaniu i wykonawstwie robót wykorzystane zostaną techniki i technologie oraz standardy techniczne, wykorzystujące energooszczędne i proekologiczne rozwiązania i techniki sterowania instalacjami, które zdecydowanie obniżą oddziaływanie na środowisko – po jego realizacji.</p> <p>Łączne koszty inwestycji według wartości kosztorysowej określono na kwotę 44.864,30 tys. zł.</p> <p>W dniu 10 lutego 2009 r. Zarząd PKP S.A. podjął decyzję o rezygnacji z wyłonienia zewnętrznego inwestora przebudowy dworca i finansowania zadania inwestycyjnego ze środków dotacji budżetowej. Podstawowe źródło finansowania stanowić będą środki budżetu państwa (40.500 tys. zł) i środki własne PKP SA (4.500 tys. zł).</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52)</p> | <p>inwestycji z uzyskaniem pozwoleń na użytkowanie w końcu I kwartału 2012 r.</p> <p>Do 30 września 2009 r. poniesiono nakłady inwestycyjne w wysokości 320 tys. zł (w 2009 r.), tj. 0,7% wartości inwestycji.</p> |
| 5 | Budowa Wielofunkcyjnego Zintegrowanego Centrum Komunikacyjno-handlowego na stacji Katowice Osobowa wraz z budową dworca kolejowego Katowice Osobowa | <p>Strategia modernizacji i komercjalizacji dworców kolejowych przyjęta przez Zarząd PKP SA</p> <p>Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012</p> | <p>Przedmiotem planowej inwestycji na nieruchomości dworcowej Katowice Osobowa wraz z terenem przyległym o łącznej powierzchni 31 432 m² (w tym do PKP S.A. należy 31 070 m², a pozostałe 362 m² ma nabyć inwestor), jest ich zagospodarowanie poprzez wybudowanie wielofunkcyjnego Centrum PKP Katowice składającego się z Nowego Dworca Kolejowego oraz Części Handlowej Nowego Dworca Kolejowego w terminie przed EURO 2012 oraz części komercyjnej obejmującej centrum handlowe i budynek biurowy.</p> <p>Źródło finansowania inwestycji stanowić mają środki własne inwestora, tj. Galerii Katowickiej Sp. z o.o. (spółki powołanej przez strony umowy) oraz finansowanie zewnętrzne pozyskane przez ww.</p> | <p>Wybrano partnera do realizacji inwestycji. W dniu 2 lipca 2009 . pomiędzy PKP S.A. i SPV Katowice 1 Sp. z o.o. a Neinver Polska Sp. z o.o. i Projekt Katowice Sp. z o.o. została zawarta umowa dotycząca wspólnej realizacji przedsięwzięcia inwestycyjnego i umowa o świadczenie usług w zakresie zarządzania nieruchomością wspólną i częściami wspólnymi budynku głównego.</p> <p>Wystąpiło opóźnienie w uzyskaniu prawa dysponowania nieruchomością na cele budowlane, które spowodowane było potrzebą włączenia do obszaru inwestycyjnego objętego projektem zagospodarowania ścisłego centrum m. Katowice także działek obcych, w tym należących do Miasta Katowice i podmiotów prywatnych.</p> <p>PKP SA jest na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej i decyzji lokalizacyjnej, do uzyskania pozostanie decyzja o pozwoleniu na budowę i wybór wykonawcy. Zgodnie z harmonogramem zawartym w umowie inwestycyjnej, rozpoczęcie budowy nowego dworca powinno nastąpić 1 czerwca 2010 r. i zakończyć się dnia 31 maja 2012 r.</p> <p>Terminowa realizacja projektu uzależniona jest m.in. od uzyskania zezwolenia Ministra Infrastruktury na wniesienie przez PKP SA aportu do spółki Galeria Katowicka Sp. z</p> |

| | | | | |
|---|---|--|--|---|
| | | | <p>inwestora i warunkowo od inwestora finansowego (kredyt bankowy). Wartość planowanych nakładów według szacunkowego budżetu wstępnego, określonego w umowie inwestycyjnej wynosi 220.252,1 tys. euro (bez nakładów na nieruchomości gruntową).</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52)</p> | <p>o.o. w postaci nieruchomości. Drugim warunkiem terminowego zakończenia budowy jest pozyskanie finansowania zewnętrznego oraz nabycie gruntów przez inwestora. Zgodnie z umową inwestycyjną finansowanie inwestycji miało zostać zapewnione do dnia 31 stycznia 2010 r.</p> |
| 6 | Budowa Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego na stacji Poznań Główny wraz z budową dworca kolejowego Poznań Główny | Strategia modernizacji i komercjalizacji dworców kolejowych przyjęta przez Zarząd PKP SA Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012 | <p>Zintegrowane Centrum Komunikacyjne obejmować będzie dworzec kolejowy, dworzec autobusowy, połączenie z Poznańskim Szybkim Tramwajem oraz powierzchnie związane z działalnością komercyjną. W pierwszym etapie inwestycji tj. do EURO 2012 zostanie zrealizowany nowy dworzec kolejowy wraz z galerią handlową niezbędną do funkcjonowania dworca oraz terminal autobusowy, a także parkingi.</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52)</p> | <p>Przedsięwzięcie było na etapie negocjacji z potencjalnym inwestorem w sprawie podpisania umowy inwestycyjnej. Nastąpiło opóźnienie w wyborze inwestora o około 3-4 miesiące, wynikające z trudności z uzyskaniem finansowania przez potencjalnych inwestorów.</p> <p>Inwestor planuje złożyć nowy wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji przedsięwzięcia (posiadana przez PKP S.A. prawomocna decyzja wymaga zmiany ze względu na propozycje inwestora). Po uzyskaniu decyzji lokalizacyjnej inwestor złoży wniosek o wydanie pozwolenia na budowę. Termin rozpoczęcia robót budowlanych został określony na najpóźniej listopad 2010 r., co umożliwić powinno dotrzymanie terminu rozpoczęcia użytkowania obiektu nowego dworca kolejowego od maja 2012 r. (planowane zakończenie budowy nowego dworca kolejowego- faza I projektu- kwiecień 2012 r.)</p> <p>Wartość inwestycji będzie można określić po wybraniu inwestora.</p> |
| 7 | Remont dworca kolejowego Warszawa Centralna | Strategia modernizacji i komercjalizacji dworców kolejowych przyjęta przez Zarząd PKP SA Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012 | <p>Zadanie obejmuje wykonanie w ograniczonym zakresie prac remontowych, związanych z dostosowaniem infrastruktury technicznej dworca Warszawa Centralna do obsługi pasażerów w trakcie UEFA EURO 2012</p> <p>Spółka PKP S.A nie posiadała kosztorysu. W zbiorczym zestawieniu kosztów oszacowano wartość całkowitą na 21.833,45 tys. zł. Remont będzie finansowany ze środków własnych PKP SA.</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52)</p> | <p>W trakcie realizacji znajdowało się wykonanie projektów wykonawczych i przygotowanie materiałów przetargowych (z terminem wykonania do 30 listopada 2009 r.). Przygotowanie i przeprowadzenie procedury przetargowej na wyłonienie wykonawcy robót budowlano-montażowych wraz z zawarciem umowy planowano w terminie do 28 lutego 2010 r., a realizację robót budowlano- montażowych od końca I kwartału 2010 r. do końca 2011 r. z sukcesywnym ich protokołarnym przejmowaniem po wykonaniu planowanego zadania.</p> |
| 8 | Budowa dworca kolejowego Warszawa | Strategia modernizacji i komercjalizacji | <p>Inwestycja obejmuje dworzec kolejowy, hotel, modernizację tunelu, kompleks biurowy, oraz powierzchnie związane z działalnością komercyjną</p> | <p>Trwały negocjacje z Konsorcjum Nexity S.A. oraz Nexity Polska w sprawie podpisania umowy inwestycyjnej. Kryzys na rynku nieruchomości oraz na rynkach finansowych spowodował przedłużenie się postępowania wyboru inwestora i czasu trwania</p> |

| | | | |
|-----------|---|--|---|
| Zachodnia | dworców kolejowych przyjęta przez Zarząd PKP SA Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012 | i parkingi. Szacunkowa wartość całości inwestycji wynosiła 125.000 tys. euro, w tym koszt budowy nowego dworca kolejowego ok. 1.500 – 2.000 tys. euro. Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52) | negocjacji. Złożono wnioski o wydanie decyzji środowiskowej i wydanie decyzji o warunkach zabudowy (do uzyskania także będą decyzja lokalizacyjna i pozwolenie na budowę), w opracowaniu był wstępny projekt architektoniczny. Oczekiwany przez PKP SA termin zakończenia budowy nowego dworca to 31 grudnia 2011 r. (rozpoczęcie użytkowania w 2012 r.) Według oświadczenia potencjalnego inwestora, aby było możliwe ukończenie inwestycji na EURO 2012, prace budowlane muszą zostać rozpoczęte najpóźniej do końca I kwartału roku 2011. W czasie kontroli w opracowaniu był budżet (koszty) inwestycji i wstępny biznesplan. |
|-----------|---|--|---|

4. Transport lotniczy

Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy w Gdańsku

| Lp. | Nazwa zadania | Nazwa dokumentu, z którego zadanie wynika | Zakres, sposób i termin realizacji zadania | Stan zaawansowania inwestycji na zakończenie kontroli |
|-----|---|--|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Budowa nowego Terminalu Pasażerskiego T2 (etap 1) | Koncepcja programowo-przestrzenna Portu Lotniczego Gdańsk do roku 2015 Budżet na rok 2007 Budżet na rok 2008 | Projektowany Terminal 2 (etap 1) będzie miał docelową przepustowość na poziomie ok. 5 mln pasażerów rocznie, co w połączeniu z Terminalem 1 da przepustowość roczną na poziomie ok. 7 mln pasażerów. Obydwa terminale będą połączone łącznikiem na poziomie I piętra. Terminal 2 będzie posiadał 3 kondygnacje nadziemne oraz jedną podziemną, jego powierzchnia całkowita wyniesie 56.845 m ² , zaś powierzchnia użytkowa 51.320 m ² , a kubatura 533.769 m ³ . Terminal został zaprojektowany w taki sposób, żeby można go było - w razie zaistnienia takiej potrzeby - modułowo rozbudować w 3 kolejnych etapach. Termin realizacji: Styczeń 2008 – czerwiec 2011 Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52) w ramach przedsięwzięcia „Rozbudowa Portu Lotniczego Gdańsk”. | Zmiany w terminach realizacji – aktualny termin realizacji 02.2010 -02.2012 Przyczyny zmian: opóźnienia w realizacji prac projektowych ze względu na późne otrzymanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, brak własności terenów, konieczność przeprojektowania, szukanie oszczędności, opóźnienia w zamknięciu finansowania Zmiany w zakresie rzeczowym realizacji: zmniejszenie powierzchni Terminala 2 o 12 tys. m ² z powodu braku własności terenu i chęci poszukiwania oszczędności, z powodu poszukiwania oszczędności: wybudowanie części powierzchni w stanie deweloperskim, zmiana konstrukcji dachu, ograniczenie systemu taśmociągów bagażowych, likwidacja zagospodarowania 2 piętra, wykorzystanie istniejących urządzeń do kontroli bezpieczeństwa, ograniczenie ilości siedzisk, likwidacja windy i schodów ruchomych. Wartość szacowana na 20.11.2008 r. [zł] - 353 500 000, wartość szacowana na 30.09.09r. [zł] - 256 319 000; Nakłady poniesione od początku realizacji do 30.09.2009 [zł] - 16 346 636 Zaawansowanie rzeczowe zadania inwestycyjnego - wykonano 100% prac projektowych oraz 90% prac związanych z przebudową systemu energetycznego |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 2 | Budowa płyty postojowej przedterminalowej | <p>Koncepcja programowo-przestrzenna Portu Lotniczego Gdańsk do roku 2015</p> <p>Budżet na rok 2008</p> | <p>Płyta postojowa – o szacowanej powierzchni ok. 68.000 m² -związana jest z budową Terminala 2. Umożliwi obsługę płytową samolotów zarówno dla etapu 1 budowy Terminala 2, jak i etapu 2 rozbudowy, który będzie realizowany w przyszłości. Łączyć się będzie z istniejącą płytą postojową, nową drogą kołowania oraz nowym Terminalem 2. Dzięki jej wybudowaniu lotnisko zyska 9 nowych stanowisk postojowych dla samolotów przed terminalem pasażerskim oraz 5 stanowisk dla samolotów w drugiej linii. Dzięki jej wybudowaniu powstanie również wewnętrzna droga kołowania na płycie postojowej.</p> <p>Termin realizacji: Styczeń 2008 – czerwiec 2011</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52) w ramach przedsięwzięcia „Rozbudowa Portu Lotniczego Gdańsk”.</p> | <p>Zmiany w terminach realizacji– aktualny termin realizacji 02.2010-10.2011 Przyczyny zmian: opóźnienia w realizacji prac projektowych ze względu na późne otrzymanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, brak własności terenów, opóźnienia w zamknięciu finansowania.</p> <p>Zmiany w zakresie rzeczowym realizacji: brak zmian</p> <p>Wartość szacowana na 20.11.2008 r. [zł] - 52 000 000, wartość szacowana na 30.09.09r. [zł] - 35 900 000; Nakłady poniesione od początku realizacji do 30.09.2009 [zł] - 747 962</p> <p>Zaawansowanie rzeczowe zadania inwestycyjnego - wykonano 100% prac projektowych.</p> |
| 3 | Budowa drogi kołowania | <p>Koncepcja programowo-przestrzenna Portu Lotniczego Gdańsk do roku 2015</p> <p>- budżet na rok 2007</p> <p>- budżet na rok 2008</p> | <p>Inwestycja ta zwiększy przepustowość operacyjną Portu Lotniczego z 15 operacji/h do 40 operacji/h. Oprócz drogi kołowania równoległej do drogi startowej powstanie 6 dodatkowych dróg szybkiego wejścia..</p> <p>Termin realizacji: styczeń 2008 – czerwiec 2011</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52) w ramach przedsięwzięcia „Rozbudowa Portu Lotniczego Gdańsk”.</p> | <p>Zmiany w terminach realizacji – aktualny termin realizacji 02.2010-12..2011 Przyczyny zmian: opóźnienia w realizacji prac projektowych ze względu na późne otrzymanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, opóźnienia w zamknięciu finansowania</p> <p>Zmiany w zakresie rzeczowym realizacji: brak zmian</p> <p>Wartość szacowana na 20.11.2008 r. [zł] - 85 250 000, wartość szacowana na 30.09.09r. [zł] - 67 751 000; Nakłady poniesione od początku realizacji do 30.09.2009 [zł] - 713 438</p> <p>Zaawansowanie rzeczowe zadania inwestycyjnego - wykonano 100% prac projektowych.</p> |
| 4 | Budowa stanowiska do odladania samolotów | <p>Koncepcja programowo-przestrzenna PLG do roku 2015</p> <p>- budżet na rok 2007</p> <p>- budżet na rok 2008</p> | <p>Budowa tego stanowiska o pow. ok. 25 tys. m² związana jest ze zwiększeniem standardu w zakresie ochrony środowiska, związanego z odladaniem samolotów. Stanowisko zlokalizowane jest na głównym kierunku 29, z którego odbywa się ponad 75% operacji startów i lądowań. Przewiduje się, że w okresie EURO 2012 stanowisko te będzie wykorzystywane również jako płyta postojowa dla samolotów. Wody ze stanowiska w okresie letnim zostaną skierowane do kanalizacji deszczowej, zaś w okresie stosowania</p> | <p>Zmiany w terminach realizacji – aktualny termin realizacji 04.2010-12.2010 (brak zmian)</p> <p>Zmiany w zakresie rzeczowym realizacji: brak zmian</p> <p>Wartość szacowana na 20.11.2008 r. [zł] - 15 500 000, wartość szacowana na 30.09.09r. [zł] - 15 897 000; Nakłady poniesione od początku realizacji do 30.09.2009 [zł] - 246 187</p> <p>Zaawansowanie rzeczowe zadania inwestycyjnego - wykonano 75% prac projektowych.</p> |

| | | | | |
|--|--|--|---|--|
| | | | <p>środków do odladania samolotów mieszanina roztopionego lodu wraz z pozostałością środków zostaną odprowadzone do zbiorników biodegradacji.</p> <p>Termin realizacji: Styczeń 2008 - grudzień 2010</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52) w ramach przedsięwzięcia „Rozbudowa Portu Lotniczego Gdańsk”.</p> | |
|--|--|--|---|--|

Port Lotniczy Poznań-Ławica

| Lp. | Nazwa zadania | Nazwa dokumentu, z którego zadanie wynika | Zakres, sposób i termin realizacji zadania | Zaawansowanie zadania na zakończenie kontroli |
|-----|--|--|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Rozbudowa terminala z wewnętrznym układem komunikacyjnym i parkingami dla pasażerów, bariery akustyczne. | <p>Program Inwestycyjny Portu Lotniczego Poznań-Ławica Sp. z o.o. (zatwierdzony w dniu 17.04.2008 r.)</p> <p>Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012</p> <p>Lista projektów indywidualnych dla POiŚ 2007-2013</p> | <p>Przewidywana pow. zabudowy 13.500m² (w tym terminal z infrastrukturą towarzyszącą). Realizacja zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych przez firmy zewnętrzne.</p> <p>Termin realizacji 2009-2011.</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52) w ramach przedsięwzięcia „Rozbudowa Portu Lotniczego Ławica”.</p> | <p>Zmiany w terminach realizacji: prace budowlane – termin przesunięto z okresu czerwiec 2010 r. – wrzesień 2011 r. na wrzesień 2010 r. – grudzień 2011 r., oddanie do użytku – termin przesunięto z października 2011 r. na marzec 2012 r.</p> <p>W opracowaniu Raport Środowiskowy (zlecony zewnętrznej firmie) niezbędny do uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji. Wykonano program funkcjonalno-użytkowy budowy terminala pasażerskiego. Trwa procedura wyboru wykonawcy projektu. Wykonano badania geologiczno-inżynierskie oraz opracowano dokumentację geologiczno-inżynierską na potrzeby planowanej rozbudowy. Opracowano mapy geodezyjne dla planowanej inwestycji. Uzyskano opinię wstępną Aquanet Sp. z o.o. dot. planowanej przebudowy systemu kanalizacji deszczowej portu.. Przedłożono do CUPT dokumentację przetargowa na wykonanie Studium Wykonalności w celu weryfikacji jej poprawności.</p> <p>Realizacja inwestycji znajduje się w fazie przygotowawczej i projektowej.</p> <p>Wartość szacowana w 2008 r. [zł] - 71.215.000,00 zł, wartość szacowana na 30.09.09r. [zł] - 117.372.607,00 zł; Nakłady poniesione od początku realizacji do 30.09.2009 [zł] - 245.773,00</p> |
| 2 | Budowa równoległej drogi kołowania | jw. | Przewidywana pow. 104.550m ² równoległe do drogi startowej na długość 2.500m. Realizacja zgodnie | Zmiany w terminach realizacji: wybór projektanta – termin przesunięto ze stycznia 2010 r. na kwiecień 2010 r. wykonanie projektu – termin przesunięto z kwietnia 2010 r. na wrzesień 2010 r. uzyskanie wymaganych pozwoleń - przesunięto z kwietnia 2010 r. na październik 2010 r., prace budowlane – termin przesunięto z okresu maj 2010 r – grudzień 2010 r. na marzec 2011 r. - wrzesień |

| | | | | |
|---|--|-----|---|---|
| | | | <p>z ustawą Prawo zamówień publicznych przez firmy zewnętrzne.</p> <p>Termin realizacji 2009-2011.</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52) w ramach przedsięwzięcia „Rozbudowa Portu Lotniczego Ławica”.</p> | <p>2011 r. oddanie do użytku – termin przesunięto z grudnia 2010 r. na październik 2011 r.</p> <p>W opracowaniu Raport Środowiskowy (zlecony zewnętrznej firmie) niezbędny do uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji. Wykonano badania geologiczno-inżynierskie oraz opracowano dokumentację geologiczno-inżynierską na potrzeby planowanej rozbudowy. Opracowano mapy geodezyjne dla planowanej inwestycji. Uzyskano opinię Aquanet Sp. z o.o. dot. planowanej przebudowy systemu kanalizacji deszczowej portu. Koncepcja budowlana jest wykonywana przez zewnętrzną firmę i jej ukończenie zaplanowano na październik 2009 r.</p> <p>Inwestycja znajduje się w fazie przygotowawczej i projektowej.</p> <p>Wartość szacowana w 2008 r. [zł] - 38.932.754,44, wartość szacowana na 30.09.09r. [zł] - 69.045.226,00 zł; Nakłady poniesione od początku realizacji do 30.09.2009 [zł] - 81.234,00</p> |
| 3 | Rozbudowa płyt postojowych samolotów (PPS) | jw. | <p>Przewidywana pow. 76.600m². Realizacja zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych przez firmy zewnętrzne.</p> <p>Termin realizacji 2009-2011.</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52) w ramach przedsięwzięcia „Rozbudowa Portu Lotniczego Ławica”.</p> | <p>Zmiany w terminach realizacji: wybór projektanta – termin przesunięto z września 2009 r. na kwiecień 2010 r., wykonanie projektu – termin przesunięto z kwietnia 2010 r. na wrzesień 2010 r. uzyskanie wymaganych pozwoleń - przesunięto z kwietnia 2010 r. na październik 2010 r., prace budowlane – termin przesunięto z okresu maj 2010 r – październik 2011 r. na marzec 2011 r. - wrzesień 2011 r. oddanie do użytku – termin przesunięto z listopada 2011 r. na październik 2011 r.</p> <p>W opracowaniu Raport Środowiskowy (zlecony zewnętrznej firmie) niezbędny do uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji. Wykonano badania geologiczno-inżynierskie oraz opracowano dokumentację geologiczno-inżynierską na potrzeby planowanej rozbudowy. Opracowano mapy geodezyjne dla planowanej inwestycji. Uzyskano opinię Aquanet Sp. z o.o. dot. planowanej przebudowy systemu kanalizacji deszczowej portu. Przedłożono do CUPT dokumentację przetargowa na wykonanie Studium Wykonalności w celu weryfikacji jej poprawności.</p> <p>Wartość szacowana w 2008 r. [zł] - 39.446.275,09, wartość szacowana na 30.09.09r. [zł] - 31.591.526,00 zł; Nakłady poniesione od początku realizacji do 30.09.2009 [zł] - 25.463,00</p> |

Port Lotniczy Wrocław

| Lp. | Nazwa zadania | Nazwa dokumentu, z którego zadanie wynika | Zakres, sposób i termin realizacji zadania | Zaawansowanie zadania na zakończenie kontroli |
|-----|---|--|--|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Budowa płyty postojowej samolotów etap II | Gwarancje dotyczące inwestycji w Porcie Lotniczym we Wrocławiu | Wybudowanie płyty o powierzchni ok. 65. 000 m z 14 miejscami postojowymi dla samolotów w terminie do końca | Wybrany został wykonawca projektu budowlanego. Projektowanie ma zająć 4 miesiące i ma się zakończyć w I kwartale 2010 roku. Wybór generalnego wykonawcy ma nastąpić w I - II kwartale 2010 roku. Termin wykonania prac budowlanych: II kwartał 2010 - I kwartał 2011. Termin zakończenia budowy i modernizacji płaszczyzn - II/III kwartał 2011 r. |

| | | | | |
|---|--|---|---|---|
| | | <p>Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012</p> <p>Lista projektów indywidualnych dla POIiŚ 2007-2013</p> | <p>IV kwartału 2010 r.</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52) w ramach przedsięwzięcia „Rozbudowa i przebudowa infrastruktury lotniskowej i portowej Portu Lotniczego Wrocław”.</p> | <p>Przesunięcie terminu wykonania prac było związane z koniecznością zintegrowania budowy nowej płyty postojowej z budową nowego terminala pasażerskiego –termin zakończenia inwestycji ma nastąpić w I kwartale 2011 roku (poprzednio IV kwartał 2010 roku). Zintegrowana decyzja środowiskowa została uzyskana 30 września 2009 roku.</p> <p>Planowane finansowanie (w tys. zł): 67.200,0, w tym kredyt bankowy - 33.900,0, środki Funduszu Spójności (POIiŚ) - 23.800,0, środki TEN-T - 3.500,0, środki własne - 6.000,0</p> |
| 2 | Budowa nowego terminala pasażerskiego | j.w. | <p>Budowa nowego terminala pasażerskiego wraz z niezbędną infrastrukturą w celu rozszerzenia możliwości obsługi pasażerów do 4,5 mln w 2012 r. Planowany termin oddania obiektu IV kwartał 2010 r.</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52) w ramach przedsięwzięcia „Rozbudowa i przebudowa infrastruktury lotniskowej i portowej Portu Lotniczego Wrocław”.</p> | <p>Umowa z generalnym wykonawcą robót została podpisana 24 lipca 2009 roku. Termin zakończenia inwestycji planowany jest na 30 marca 2011 roku. Termin zakończenia budowy nowego terminala został przesunięty z IV kwartału 2010 roku na I kwartał 2011 roku. Przesunięcia terminów wynikały z konieczności zmiany lokalizacji terminala oraz w wyniku przeprowadzonych zmian w projekcie i uzyskania zaktualizowanych decyzji administracyjnych. Zintegrowana decyzja środowiskowa została uzyskana 30 września 2009 roku.</p> <p>Planowane finansowanie (w tys. zł): 297.000,0, w tym środki budżetów samorządowych - 28.200,0, kredyt bankowy - 143.100,0, środki Funduszu Spójności (POIiŚ) - 117.700,0, środki własne - 8.000,0</p> |
| 3 | Rozbudowa infrastruktury części lotniczej Portu Lotniczego | j.w. | <p>Budowa nowych dróg kołowania, dróg szybkiego zejścia. Budowa płaszczyzn odladania i izolacji samolotów. Remont istniejącej płyty postojowej i drogi kołowania. Planowane zakończenie prac w I kwartale 2011 r.</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu</p> | <p>Cykl realizacji wydłużono o ok. 3-6 miesięcy. Zintegrowana decyzja środowiskowa została uzyskana 30 września 2009 roku. Wybrany został wykonawca projektu budowlanego. Projektowanie ma zająć 7 miesięcy i zakończyć się w II kwartale 2010 roku. Wybór generalnego wykonawcy ma nastąpić nastąpi w I - II kwartale 2010 roku. Termin wykonania prac: II kwartał 2010 - II / III kwartał 2011. Uległ zmianie termin rozpoczęcia prac: z III kwartału 2009 roku na III kwartał 2010 roku, termin zakończenia prac: z I kwartału 2011 roku na II / III kwartał 2011 roku. Zmiany wynikały z konieczności uzyskania nowego i realnego czasu wykonania prac na płaszczyznach lotniskowych, a przede wszystkim optymalizacji kolejności wykonywanych zadań.</p> <p>Planowane finansowanie (w tys. zł): 60.000,0, w tym środki budżetów samorządowych - 15.000,0, kredyt bankowy - 18.000,0, środki Funduszu Spójności (POIiŚ) - 18.500,0, środki TEN-T - 3.500,0, środki własne - 5.000,0</p> |

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | przedsięwzięcie Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52) w ramach przedsięwzięcia „Rozbudowa i przebudowa infrastruktury lotniskowej i portowej Portu Lotniczego Wrocław”. | |
|--|--|--|--|--|

Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina w Warszawie

| Lp. | Nazwa zadania | Nazwa dokumentu, z którego zadanie wynika | Zakres, sposób i termin realizacji zadania | Zaawansowanie zadania na zakończenie kontroli |
|-----|--|--|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Dokończenie budowy Terminala T2 oraz integracja Terminala T1 z Terminalem T2 wraz z modernizacją Terminala T1. | Raport pod nazwą „Lotniska i sektor żeglugi powietrznej wobec EURO 2012” Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012 Lista projektów indywidualnych dla POIiŚ 2007-2013 | W zakres projektu wchodziły: budowa pirsu centralnego i pirsu południowego, połączenie systemów technicznych i bagażowni, przebudowa bylejskiej wieży koordynacji płytowej oraz przebudowa pomieszczeń w Terminalu 1. Główne obszary podlegające integracji to: utworzenie jednej strefy odprawowej, dostosowanie obiektów usługowo-handlowych, pełna integracja systemu p. poż. oraz stworzenie jednej strefy pożarowej, pełne zintegrowanie systemu bagażowego T1 z nowopowstałym systemem w T2, integracja pozostałych systemów technicznych. Planowany termin realizacji: 2010-2012 Planowany koszt [zł, kwoty netto]: 250 000 000 | W 2009 r. wykonano projekt wykonawczy dla pirsu centralnego i południowego. W trakcie kontroli trwała procedura wyboru wykonawcy ww. zadania - w dniu 4 grudnia 2009 r. odbyło się otwarcie ofert - na podstawie pozyskanych ofert PPL skorygował w planie inwestycyjnym na lata 2010-2012 wartość przedmiotowego zadania i z szacunków wynoszących 120,1 mln PLN przyjął do planu kwotę 82 mln PLN. Zmiana zakresu realizacji zadania - decyzją Zarządu integracja Terminala T1 z Terminalem T2 wraz z modernizacją Terminala T1 w Porcie Lotniczym im. F. Chopina w Warszawie została przesunięta na termin po EURO 2012. Do końca 2011 r. miała zostać zakończona budowa Terminala T2 – Pirsu Centralnego oraz Pirsu Południowego. Wartość kosztorysowa inwestycji wynosiła 120.100,00 tys. zł (źródłem finansowania inwestycji są w całości środki własne Przedsiębiorstwa), nakłady poniesione od początku realizacji inwestycji wynosiły 2.134,00 tys. zł (tj. 1,8 % wartości kosztorysowej) i dotyczyły projektów wykonawczych niezbędnych do dokończenia budowy Terminala 2 wykonanych przez firmę projektową Estudio Lamela Polska Sp. z o.o. |
| 2 | Modernizacja nawierzchni lotniskowych. | j.w. | Projekt obejmuje modernizację dróg startowych DS-1 (11-29) i DS-3 (15-33), dróg kołowania, dróg pożarowych i drogi patrolowej. Planowany termin realizacji: 2009-2011 Planowany koszt [zł, kwoty netto]: 259 000 000 | Zadanie w fazie projektowania. W 2009 wykonano projektowanie dla części dot. drogi startowej DS.-1 (projekt w fazie uzgadniania wewnątrz PPL), w listopadzie projekt dot. drogi startowej DS.-3. W 2010 planowano wykonanie prac związanych z drogą startową DS.-1 (11-29), w 2011 - wykonanie prac związanych z drogą startową DS.-3 (15-33). Planowany termin wyboru wykonawcy i podpisania z nim umowy określono na marzec 2010 r., natomiast termin zakończenia inwestycji na wrzesień 2011 r. Wartość kosztorysowa inwestycji wynosi 128.000,00 tys. zł (wg kosztorysu inwestorskiego przygotowanego przez służby Pionu Inwestycji PPL), wartość zadania zostanie uaktualniona po dokonaniu wyboru wykonawcy w zakresie etapu I obejmującego drogę |

| | | | | |
|---|---------------------------------|------|---|--|
| | | | | <p>startową nr 1 (DS.-I) i przyległe drogi kołowania, wartość drugiego etapu prac obejmującego drogę startową nr 3 zostanie uaktualniona na podstawie kosztorysu inwestorskiego, którego opracowanie planowane jest w I kw. 2010 r. Realizacja II etapu przesunięta została na rok 2013</p> <p>Wartość nakładów poniesionych od początku realizacji inwestycji wyniosła 1.160,53 tys. zł. Planowanym źródłem finansowania inwestycji są środki własne PPL w wysokości 96.000,00 tys. zł oraz środki Unii Europejskiej z Funduszu Spójności w wysokości 32.000,00 tys. zł.</p> |
| 3 | Układ drogowy dla Terminala T2. | j.w. | <p>Projekt obejmuje budowę drugiej jezdni ul. Gordona Benetta (pomiędzy rondem nr 1 i nr 2 i połączenie do przyszłego węzła MPL – Trasy NS), przebudowę sieci ciepłej wzdłuż całej drogi oraz budowę jezdni o 2 pasach ruchu wraz z odwodnieniem i oświetleniem. Długość projektowanej ulicy – ok. 600 m.</p> <p>Planowany termin realizacji: 2009-2011</p> <p>Planowany koszt [zł, kwoty netto]: 7 000 000</p> | <p>Budowa drugiej jezdni ul. Gordona Genetta – w ostatniej fazie realizacji.</p> <p>Wykonawcą zadania było konsorcjum firm Bilfinger-Berger Polska S.A. i PBM Budispaw (umowa na roboty budowlano-montażowe zawarta została w dniu 25 czerwca 2008 r.), inwestycja została rozpoczęta w kwietniu 2005 r. (prace przygotowawcze); roboty budowlane rozpoczęto w czerwcu 2008 r., pierwotny termin zakończenia inwestycji określono na 2010 r., przewidywany termin zakończenia inwestycji to 2011 r. Ze względu na opóźnienie w realizacji tunelu kolejowego łączącego terminal z linią radomską (w budowie - inwestycja realizowana przez PLK) etap II - Roboty drogowe, ograniczono aneksem do umowy, do odcinka od ronda nr 1 do trasy tunelu kolejowego. Roboty miały zostać zakończone w grudniu 2009. Pozostały odcinek ulicy miał zostać zrealizowany po wykonaniu tunelu kolejowego i węzła drogowego MPL na trasie NS (w budowie - inwestycja realizowana przez GDDKiA). Pełne zakończenie tej inwestycji jest uzależnione od realizowania „Tunelu kolejowego dla połączenia lotniska transportem szynowym” (realizacja PLK S.A.) oraz węzła MPL na trasie NS (realizacja GDDKiA).</p> <p>Wartość kosztorysowa inwestycji wynosiła 5.100,00 tys. zł, źródłem finansowania inwestycji są w całości środki własne PPL. Nakłady poniesione od początku realizacji inwestycji wynosiły 2.837,00 tys. zł (tj. 55,6 % wartości kosztorysowej).</p> |

5. Infrastruktura komunikacyjna w miastach-gospodarzach EURO 2012

Miasto Gdańsk

| Lp. | Nazwa zadania | Nazwa dokumentu, z którego zadanie wynika | Zakres, sposób i termin realizacji zadania | Zaawansowanie zadania na zakończenie kontroli |
|-----|---|--|--|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Projekt poprawy dostępu drogowego do Portu Gdańsk - Budowa Trasy Sucharskiego | Wieloletni Plan Inwestycyjny Miasta (począwszy od WPI 2005-2009) | Trasa stanowi najistotniejszy fragment obwodnicy wewnętrznej miasta Gdańska, bezpośrednio powiązanej z siecią dróg krajowych i międzynarodowych, leżącej w korytarzu komunikacyjnym VI TEN-T. Projekt obejmuje realizację ok. 9 km trasy klasy GP o przekroju 2/2. Na trasie | W harmonogramie ramowym przedsięwzięcia EURO 2012 z 28.08.2009 r. wymienia się w ramach ww. przedsięwzięcia - 3 zadania: Węzeł Olszynka (Obwodnica Południowa) - Węzeł Elbląska, Węzeł Elbląska - Węzeł Ku Ujściu, Węzeł Ku Ujściu - Terminal Promowy Westerplatte. Całkowity koszt zadania [zł]: 660.000.000. (budżet Miasta, środki UE). |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | <p>Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012</p> <p>Lista projektów indywidualnych dla POiŚ 2007-2013</p> <p>Inwestor: Miasto</p> <p>Inwestor zastępczy: Dyrektor Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska (docelowo spółka celowa Gdańskie Inwestycje Komunalne EURO 2012)</p> | <p>wybudowanych zostanie 6 węzłów typu WB z istniejącymi ulicami, 14 obiektów inżynierskich w tym przeprawa przez Martwą Wisłę.</p> <p>Trasa Sucharskiego stanowi bezpośrednie połączenie Stadionu Baltic Arena z podstawowym układem dróg krajowych i międzynarodowych, jak również najkrótsze połączenie terenów portowych zlokalizowanych na obu brzegach Martwej Wisły z w/w układem. Podczas trwania Euro 2012 Trasa Sucharskiego wraz z Obwodnicą Południową Miasta i Trasą Słowackiego będzie jednym z elementów powiązania bezpośredniego, bezkolizyjnego Stadionu z drogami krajowymi DK -7 i DK - 1 oraz Autostradą A-1</p> <p>Realizację zadania planuje się: kluczowe elementy Trasy</p> <p>Termin realizacji: 2009-2014 (kluczowe elementy trasy do pocz. 2012)</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52) – „Połączenie dróg krajowych – Trasa Sucharskiego”</p> | <p>Projekt wprowadzony na listę projektów kluczowych PO Infrastruktura i Środowisko pkt.8.2-23</p> <p>Zmiana harmonogramów realizacji: wg harmonogramu z 30.11.2008 r.: prowadzenie prac budowlanych od października 2009 r. do grudnia 2011 r., przekazanie obiektu - 21.12.2011 r., rozpoczęcie użytkowania -01.02.2012 r.; wg harmonogramu po zmianach z 28.08.2009 r.: prace budowlane - od marca 2011 r. do grudnia 2013 r., przekazanie obiektu - styczeń 2014 r., rozpoczęcie użytkowania - luty 2014 r.</p> <p>ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012</p> |
| 2 | <p>Budowa Trasy Słowackiego (odcinek Port Lotniczy - Obwodnica Trójmiasto-Stadion Arena Bałtycka)</p> | <p>Wieloletni Plan Inwestycyjny Miasta (począwszy od WPI 2005-2009)</p> <p>Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012</p> <p>Lista projektów indywidualnych dla POiŚ 2007-2013</p> <p>Inwestor: Miasto</p> <p>Inwestor zastępczy: Dyrektor Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku (docelowo</p> | <p>Projekt jest kontynuacją wcześniej realizowanej przebudowy odcinka ul. Słowackiego. Projekt zakłada budowę Trasy Słowackiego i Nowej Kościuszki w Gdańsku na odcinku Port Lotniczy - Obwodnica Zachodnia S-6 - Stadion Baltic Arena. Inwestycja obejmuje dwa zasadnicze komponenty. Zakres pierwszego z nich obejmuje budowę odc. ul. Słowackiego po nowej trasie, budowę dwupoziomowego węzła na skrzyżowaniu Al. Grunwaldzkiej z ulicami Słowackiego i Kościuszki, budowę Trasy Nowa Kościuszki po nowym terenie z budową drugiego wiaduktu nad torami kolejowymi. Zakres drugiego komponentu obejmuje zaś połączenie Portu Lotniczego z obwodnicą S-6 oraz przebudowę układu drogowego wraz z parkingami w strefie przylotniskowej (w związku z planowaną rozbudową terminala pasażerskiego). Na odcinku od ul. Budowlanych do Portu Lotniczego zakłada się budowę drugiej jezdni, natomiast na wysokości lotniska - budowę ulicy dwujezdniowej po nowej trasie.</p> <p>Trasa Słowackiego stanowi jeden z najistotniejszych ciągów podstawowego układu komunikacyjnego w Trójmieście,</p> | <p>W Harmonogramie Ramowym Przedsięwzięcia EURO 2012 z 28.08.2009 r. wymienia się w ramach ww. przedsięwzięcia - 4 zadania: ul. Spadochroniarzy - ul. Budowlanych, ul. Potokowa-Al. Rzeczpospolitej, Al. Hallera - Węzeł Marynarki Polskiej, Węzeł Marynarki Polskiej - Węzeł Ku Ujściu.</p> <p>Całkowity koszt zadania [zł]: 1.290.000.000 (budżet Miasta, środki UE).</p> <p>Projekt wprowadzony na listę projektów kluczowych PO Infrastruktura i Środowisko pkt.7.2-5</p> <p>Zmiana harmonogramów realizacji: wg harmonogramu działań inwestycyjnych z 30.11.2008 r.: prowadzenie prac budowlanych od października 2009 do listopada 2011 r., przekazanie obiektu - 07.12.2011 r., rozpoczęcie użytkowania - 18.01.2012 r.; według harmonogramu po zmianach z 28.08.2009 r. czas realizacji: prace budowlane - od września 2010 r. do grudnia 2014 r., przekazanie obiektu - styczeń 2015 r., rozpoczęcie użytkowania - luty 2015 r.</p> <p>ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012</p> |

| | | | | |
|---|--|---|--|--|
| | | <p>spółka celowa Gdańskie Inwestycje Komunalne EURO 2012)</p> | <p>tworząc wraz z Trasą Sucharskiego tzw. ramę komunikacyjną Gdańska. Inwestycja jest niezbędna dla sprawnego skomunikowania portu lotniczego (sieć TEN-t) z Obwodnicą Zachodnią (S6), centrum miasta i dalej ze stadionem Baltic Arena, Trasą Sucharskiego i terminalem promowym w porcie morskim (sieć TEN-t). Zrealizowana Trasa będzie podstawowym ciągiem komunikacyjnym dla widzów w trakcie EURO 2012. Inwestycja jest niezbędna dla sprawnego funkcjonowania kluczowego węzła ruchu pasażerskiego podczas EURO 2012 i zapewnieni m.in. sprawne połączenie stadionu "Baltic Arena" z portem lotniczym / portem morskim w Gdańsku oraz z Zachodnią Obwodnicą</p> <p>Trójmiasta. Termin realizacji: 2009-2012</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz.U. Nr 8, poz. 52) pn. Połączenie Portu Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk – Trasa Słowackiego</p> | |
| 3 | <p>Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej – etap III (GPKM III)</p> | <p>Wieloletni Plan Inwestycyjny Miasta (począwszy od WPI 2007-2011)</p> <p>Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012</p> <p>Lista projektów indywidualnych dla POIiŚ 2007-2013</p> <p>Inwestor: Miasto</p> <p>Inwestor zastępczy: Dyrektor Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska (docelowo spółka celowa Gdańskie Inwestycje</p> | <p>Projekt zakłada: a) modernizację istniejącej infrastruktury tramwajowej dla połączeń pomiędzy głównymi punktami przesiadkowymi w trakcie EURO ; b) rozbudowę sieci transportu tramwajowo-szynowego dla połączeń dzielnic z Centrum, c) zakup taboru.</p> <p>Zapewnienie odpowiedniego potencjału i standardów dla przewozu kibiców, będącego głównym środkiem transportu w trakcie EURO 2012. Usprawnienie dojazdu do/z stadionu Baltic Arena a także dowiezienie kibiców do dworców PKP, PKS i dalej w kierunku dzielnic oddalonych od centrum Gdańska. Zwiększenie możliwości przewozowych transportu tramwajowego w Gdańsku.</p> <p>Termin realizacji: 2009-2011</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz.U. Nr 8, poz. 52) pn. Realizacja Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej – etap III (GPKM III)</p> | <p>Realizowane dwa zadania: GPKM IIIA - przebudowa istniejących torowisk tramwajowych wraz z siecią trakcyjną, budowa i przebudowa elektroenergetyki trakcyjnej, budowa linii tramwajowej w dzielnicy Gdańsk Południe, od pętli Chełm poprzez ul. Witosa, ul. Nową Łódzką do pętli „Nowa Łódzka”; GPKM IIIB - przebudowa istniejących torowisk tramwajowych wraz z siecią trakcyjną, budowa i przebudowa elektroenergetyki trakcyjnej, budowa linii tramwajowej w dzielnicy Piecki Migowo od pętli „Siedlce”, wzdłuż ul. Kartuskiej przez Nowolipie, ul. Rakoczego, ul. Bulońską do pętli „Myśliwska” w rejonie skrzyżowania ul. Bulońskiej i ul. Myśliwskiej.</p> <p>Całkowity koszt zadania [zł]: ETAP IIIA: 548.000.000 (budżet Miasta, środki UE, finansowanie pozabudżetowe - Partnerem w projekcie GPKM III A jest Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdańsku); Projekt wprowadzony na listę projektów kluczowych POIi Ś pkt.7.3-11. ETAP IIIB: 172.360.000.</p> <p>Zmiana harmonogramów realizacji: wg harmonogramu 30.11.2008 r.: prowadzenie prac budowlanych od października 2009 r. do listopada 2011 r., przekazanie obiektu - 07.12.2011 r., rozpoczęcie użytkowania - 18.01.2012r.; wg harmonogramu po zmianach z 28.08.2009 r.: prace budowlane - od marca 2010 r. do kwietnia 2012 r., przekazanie obiektu - maj 2012 r., rozpoczęcie użytkowania - maj 2012 r.</p> <p>ZE WZGLĘDU NA TERMN PLANOWANEGO ODDANIA DO UŻYTKU</p> |

| | | Komunalne EURO 2012) | | OBIEKTU ISTNIEJE ZAGROŻENIE NIEZREALIZOWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA DO EURO 2012 |
|---|---|---|---|--|
| 4 | Budowa Trasy W-Z (odcinek Kartuska - Otomińska) | <p>Wieloletni Plan Inwestycyjny Miasta (począwszy od WPI 2006-2010)</p> <p>Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012</p> <p>Lista projektów indywidualnych dla POIiŚ 2007-2013</p> <p>Inwestor: Miasto</p> <p>Inwestor zastępczy:</p> <p>Dyrektor Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska (docelowo spółka celowa Gdańskie Inwestycje Komunalne EURO 2012)</p> | <p>Projekt stanowi ostatni etap przedsięwzięcia polegającego na usprawnieniu połączenia z Obwodnicy Trójmiasta (DK 6) do DK 1 oraz do Portu Gdańsk. Projekt zakłada dokończenie brakującego odcinka trasy W-Z (1,94 km) pomiędzy centrum Gdańska a Obwodnicą Zachodnią S-6. Klasa drogi GP 2/2, z 3 obiekty mostowymi.</p> <p>Dojazd z Obwodnicy S-6 oraz lotniska do drogi krajowej nr 1 i dalej do Stadionu "Baltic Arena". Szybkie i bezpieczne przeprowadzenie ruchu ze Śródmieścia Gdańska i z kierunku Warszawy do Obwodnicy S-6.</p> <p>Termin realizacji: 2009-2011</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52)</p> | <p>Realizowane były 2 zadania: od ul. Kartuskiej do Obwodnicy Trójmiasto; od Obwodnicy Trójmiasto do ul. Otomańskiej.</p> <p>Całkowity koszt zadania [zł]: 247.095.150 (budżet Miasta, środki UE). Projekt wprowadzony 31.07.2009 r. w wyniku konsultacji społecznych na listę projektów kluczowych PO IiŚ 6.1-36 (w związku z otrzymaniem nowelizacji Studium Wykonalności zmianie uległa wartość projektu)</p> <p>Zmiana harmonogramów realizacji: wg harmonogramu z 30.11.2008 r.: prowadzenie prac budowlanych od lipca 2009 r. do listopada 2011 r., przekazanie obiektu - 07.12.2011 r., rozpoczęcie użytkowania -18.01.2012 r.; wg harmonogramu po zmianach z 28.08.2009 r.: prace budowlane - od marca 2010 r. do maja 2012 r., przekazanie obiektu - czerwiec 2012 r., rozpoczęcie użytkowania - lipiec 2012 r.</p> <p>Opóźnienie wynikało z niezakwalifikowania projektu w konkursie o dofinansowanie w ramach Działania 8.2 POIiŚ, czego skutkiem była konieczność dostosowania projektu (aktualizacja Studium Wykonalności, uaktualnienie raportu oddziaływania na środowisko).</p> <p>ZE WZGLĘDU NA TERMN PLANOWANEGO ODDANIA DO UŻYTKU OBIEKTU ISTNIEJE ZAGROŻENIE NIEZREALIZOWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA DO EURO 2012.</p> |
| 5 | Usprawnienie ruchu transportu miejskiego w obszarze centralnym Trójmiasta z zastosowaniem Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR | <p>Wieloletni Plan Inwestycyjny Miast: Gdyni, Gdańska i Sopotu</p> <p>Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012</p> <p>Lista projektów indywidualnych dla POIiŚ 2007-2013</p> <p>Inwestor:</p> <p>Gminy Miast: Gdyni (lider projektu), Gdańska i Sopotu</p> | <p>Projekt zakłada: a) wprowadzenie usprawnień na 140 skrzyżowaniach (instalacja urządzeń sterowania ruchem z priorytetami dla transportu zbiorowego), b) przebudowę 30 skrzyżowań (dostosowanie geometrii do potrzeb sterowania), c) objęcie automatycznym nadzorem i zintegrowanym zarządzaniem różnych środków sterowania (m.in. sygnalizatory, znaki zmiennej treści, tablice informacji parkingowej) na ulicach o łącznej długości 30 km, d) wyposażenie pojazdów i przystanków dla transportu zbiorowego w urządzenia sterowania i informacji.</p> <p>Realizacja projektu jest istotna ze względu na konieczność zapewnienia sprawnej organizacji ruchu ulicznego (zbiorowego i indywidualnego) na czas rozgrywania EURO 2012. System TRISTAR zostanie wdrożony na głównych ciągach komunikacyjnych Aglomeracji Trójmiejskiej, na których przewiduje się największe natężenia potoków ruchu. Projekt zakłada zwiększenie przepustowości istniejącej</p> | <p>Projekt obejmuje: budowę zintegrowanego systemu zarządzania ruchem drogowym, transportem zbiorowym, transportem towarowym, służbami ratowniczymi oraz zintegrowany system informacji towarowej (Miasto realizuje bądź bierze udział pośredni w realizacji).</p> <p>Całkowity koszt zadania [zł]: 162.475.000 (środki UE, środki partnerów - Miasta Gdynia i Miasta Sopot, budżet Miasta). Projekt planowany do zgłoszenia w konkursie w ramach PO IiŚ 8.3 (planowany konkurs IV kw. 2009r.).</p> <p>Wg harmonogramu po zmianach z 28.08.2009 r.: prace budowlane - od maja 2011 r. do maja 2012 r., przekazanie obiektu - czerwiec 2012 r., rozpoczęcie użytkowania - lipiec 2012 r. (harmonogram działań inwestycyjnych z 30.11.2008 r. nie zawierał tego przedsięwzięcia).</p> <p>ZE WZGLĘDU NA TERMN PLANOWANEGO ODDANIA DO UŻYTKU OBIEKTU ISTNIEJE ZAGROŻENIE NIEZREALIZOWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA DO EURO 2012.</p> |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | <p>Inwestor zastępczy: Dyrektor Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska na terenie Miasta Gdańska oraz odpowiednie instytucje w Gdyni i Sopocie</p> | <p>infrastruktury transportowej przy relatywnie niewielkich nakładach. Wdrożenie systemu TRISTAR pozwoli na płynną obsługę potoków mieszkańców i kibiców. Termin realizacji: 2009-2011</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52) pn. Zintegrowany System Zarządzania Ruchem TRISTAR</p> | |
| 6 | <p>Węzeł integracyjny Gdańsk Śródmieście -obejmuje przebudowę węzła Śródmieście wraz z wiaduktem Biskupia Górka</p> | <p>Wieloletni Plan Inwestycyjny Miasta (począwszy od WPI 2007-2011)</p> <p>Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012</p> <p>Lista projektów indywidualnych dla POiŚ 2007-2013</p> <p>Inwestor: Miasto</p> <p>Inwestor zastępczy: Dyrektor Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku (docelowo spółka celowa Gdańskie Inwestycje Komunalne EURO 2012</p> | <p>Zakres projektu obejmuje przebudowę węzła Śródmieście na skrzyżowaniu DK-1 i DK-7 celem zwiększenia przepustowości i upłynnienia ruchu poj. samochodowych, autobusowych i tramwajów. W zakres projektu wchodzi podniesienie nośności dróg i wiaduktów, w tym znajdującego się w złym stanie technicznym wiaduktu Biskupia Górka.</p> <p>Węzeł Śródmieście leży na przecięciu dwóch wewnętrznych obwodnic - tras przelotowych przez Miasto tj. Węzeł Śródmieście leży na przecięciu 2 dróg krajowych (DK-1 i DK-7) w centrum miasta w pobliżu dworców PKP i PKS, stanowiąc wąskie gardło w układzie transportowym Trójmiasta. Przez węzeł kierowana będzie znaczna część ruchu pojazdów transportu prywatnego i zbiorowego. Realizacja projektu usprawni dojazd do centrum i stadionu Baltic Arena z kierunków: południowego (A1, DK-1 i zachodniego S-6)</p> <p>Termin realizacji: 2010 – 2012</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52) pn. Przebudowa węzła integracyjnego Gdańsk Śródmieście</p> | <p>Realizowano 5 zadań: wiadukt Biskupia Górka i odcinek ulicy Trakt Św. Wojciecha, przebudowa odcinka ulicy Armii Krajowej, przebudowa odcinka ul. Podwałe Przedmiejskie, przebudowa ul. 3 Maja, przebudowa ul. Hucisko (Miasto realizuje bądź bierze udział pośredni w realizacji) Całkowity koszt zadania [zł]: 19.000.000 (budżet Miasta).</p> <p>Projekt znajduje się w fazie opracowania dokumentacji projektowej: Studium Wykonalności, wielobranżowa koncepcja programowo - przestrzenna oraz opracowania komplementarne (termin odbioru: IV kwartał 2009 r. - 97,5% opracowania, I kwartał 2010 r. - 2,5% opracowania). Harmonogram Ramowy nie obejmuje całego przedsięwzięcia. Realizacja całego przedsięwzięcia nie jest obecnie planowana w budżecie Miasta.</p> <p>ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012</p> |

Miasto Poznań

| Lp. | Nazwa zadania | Nazwa dokumentu, z którego zadanie wynika | Zakres, sposób i termin realizacji zadania | Zaawansowanie zadania na zakończenie kontroli |
|-----|-----------------|---|--|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Budowa III ramy | Wieloletni | Miasto podejmuje działania w kierunku | ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012 |

| | | | | |
|---|--|---|---|--|
| | komunikacyjnej – odcinek zachodni od ul. Dąbrowskiego do ul. Głogowskiej | Program Inwestycyjny 2009-2013 Miasta (Wieloletni Program Inwestycyjny 2010-2014) | zrealizowania tej inwestycji na zasadach PPP by w ten sposób zdobyć środki na realizację tego przedsięwzięcia Przedsięwzięcie realizowane przez Zarząd Dróg Miejskich WGKiM (nadzorowanie realizacji inwestycji), partner prywatny | |
| 2 | Przebudowa ul. Bukowskiej w Poznaniu (DW 307) na odcinku od planowanego skrzyżowania z III ramą komunikacyjną (ul. Prosta) do granicy miasta | Wieloletni Program Inwestycyjny 2009-2013 Miasta (Wieloletni Program Inwestycyjny 2010-2014) | Rozpoczęcie prac kwiecień 2009, zakończenie maj 2011 Przedsięwzięcie realizowane przez Zarząd Dróg Miejskich WGKiM (nadzorowanie realizacji inwestycji) Zatwierdzony budżet inwestycji ujętej w WPI 2009-2013 wyniósł 154.463,4 tys. zł. Ww. nakłady zostały zaplanowane do poniesienia do 2011 r. | W IV kwartale 2008 r. trwało opracowywanie projektu dokumentacji wykonawczej. Wykonano projekt w lutym 2009 r. (wg planu bazowego październik 2008 r.); uzyskano pozwolenie na budowę w kwietniu 2009 r. (wg planu bazowego styczeń 2009 r.); wybór wykonawcy we wrześniu 2009 r. (wg planu bazowego marzec 2009 r.); złożenie wniosku o dofinansowanie w czerwcu 2009 r. (wg planu bazowego kwiecień 2009 r.); podpisanie umowy z wykonawcą w listopadzie 2009 r., rozpoczęcie prac budowlanych w listopadzie 2009 r. (wg planu bazowego kwiecień 2009 r.). Następne etapy zaplanowano w terminach zgodnych z planem bazowym, tj.: zakończenie budowy oraz oddanie do użytkowania w kwietniu 2011 r. Zakończenie rzeczowe realizacji zadania ustalono na dzień 31 lipca 2011 r. a zakończenie finansowe realizacji projektu na dzień 30 września 2011 r. W projekcie WPI 2010-2014 na wykonanie zadania zaplanowano poniesienie do 2011 r. nakładów wynoszących 151 830,8 tys. zł. Według stanu na dzień 30 września 2009 r. nakłady poniesione na realizację inwestycji wyniosły 29.367,2 tys. zł, co stanowiło 19,0 % wartości zadania (154.463,4 tys. zł). |
| 3 | Przebudowa ul. Grunwaldzkiej do układu dwujezdniowego od ul. Smoluchowskiego do wiaduktu | Wieloletni Program Inwestycyjny 2009-2013 Miasta (Wieloletni Program Inwestycyjny 2010-2014) | Zaplanowano w 2008 r. rozpoczęcie prac sierpień 2010, zakończenie maj 2012 Zadanie realizowane jest przez spółkę „Infrastruktura EURO Poznań 2012” Sp. z o.o Zatwierdzony budżet przedmiotowej inwestycji ujętej w WPI 2009-2013 wyniósł 144.690,0 tys. zł, (w tym 20.000,0 tys. zł planowano uzyskać ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko - „POIiŚ”), z tego w latach 2009-2012 zaplanowano wydatkowanie 96.690,0 tys. zł i w 2013 r. 48.000,0 tys. zł. Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52) pn. Przebudowa ul. Grunwaldzkiej do układu dwujezdniowego od ul. Smoluchowskiego do ul. | WIV kwartale 2008 r. inwestycja była w fazie opracowywania procedur i przygotowywania przetargu na wykonanie projektu dokumentacji wykonawczej. W 2009 r. nastąpiła zmiana zakresu realizacji zadania poprzez skrócenie przebudowy ul. Grunwaldzkiej o odcinek od ul. Malwowej do planowanego wiaduktu nad torami PKP. We wrześniu 2009 r. rozstrzygnięto przetarg na wykonanie projektu (wg planu bazowego: październik 2008 r.), w październiku 2009 r. dokonano wyboru projektanta (wg planu bazowego: styczeń 2009 r.). Następne etapy zaplanowano w terminach: uzyskanie decyzji środowiskowej w styczniu 2010 r. (wg planu bazowego: sierpień 2009, wykonanie projektu budowlanego w listopadzie 2010 r. (wg planu bazowego: styczeń 2010 r.), uzyskanie pozwolenia na budowę w grudniu 2010 r. (wg planu bazowego: kwiecień 2010 r.), wybór wykonawcy w marcu 2011 r. (wg planu bazowego: lipiec 2010 r.), rozpoczęcie prac budowlanych w marcu 2011 r. (wg planu bazowego: sierpień 2010 r.), zakończenie budowy w kwietniu 2012 r. (zgodnie z planem bazowym) i oddanie do użytkowania w maju 2012 r. (zgodnie z planem bazowym). |

| | | | | |
|---|---|--|--|---|
| | | | Malwowej Zmiana nazwy przedsięwzięcia. | <p>W projekcie WPI 2010-2014 koszt ww. zadania określono na kwotę 97.715,2 tys. zł (w całości z budżetu miasta). W projekcie tym napisano jednocześnie, że nakłady zaplanowane do końca 2009 r. wyniosą 429,8 tys. zł, w 2010 r. będą wynosić 4.008,8 tys. zł, a pozostała kwota nakładów w wys. 93.276,6 tys. zł zaplanowana jest do poniesienia po roku 2014. Z powyższego wynika, że na lata 2011-2014 nakładów na realizację tego zadania nie zaplanowano.</p> <p>Według stanu na dzień kontroli inwestycja nie była dofinansowana ze środków unijnych. Wartość nakładów poniesionych na realizację inwestycji według stanu na dzień 30 września 2009 r. wyniosła 251,62 tys. zł, co stanowiło 0,17% wartości zadania (144.690 tys. zł).</p> |
| 4 | Budowa trasy tramwajowej os. Lecha - Franowo w Poznaniu | <p>Wieloletni Program Inwestycyjny 2009-2013 Miasta</p> <p>(Wieloletni Program Inwestycyjny 2010-2014)</p> | <p>Zadanie dotyczy zadania ujętego w wykazie przedsięwzięć EURO 2012 pn. „Budowa trasy tramwajowej Os. Lecha - Franowo wraz z nową zajezdnią tramwajową na Franowie oraz przebudowa trasy tramwajowej Kórnicka - Os. Lecha - Rondo Zegrze”. Realizowane przez spółkę „Infrastruktura”</p> <p>Zatwierdzony budżet inwestycji ujętej w WPI 2009-2013 wyniósł 310.000 tys. zł, (w tym 102.873,6 tys. zł planowano uzyskać ze środków Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013 - „WRPO”). Ww. nakłady zaplanowano do poniesienia do 2012 r.</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52)</p> | <p>W grudniu 2008 r. zatwierdzono zakres projektu (zgodnie z planem bazowym), w lipcu 2009 r. uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (wg planu bazowego maj 2009 r.), w październiku 2009 r. podpisano umowę z projektantem (wg planu bazowego wrzesień 2009 r.). Następne etapy zaplanowano w terminach: uzyskanie decyzji lokalizacyjnej w lutym 2010 r. (wg planu bazowego lipiec 2009 r.) wybór wykonawcy listopad 2010 r. (wg planu bazowego październik 2010 r.); rozpoczęcie robót budowlanych w grudniu 2010 r. (wg planu bazowego listopad 2010 r.); zakończenie robót budowlanych styczeń 2012 r. (wg planu bazowego grudzień 2011 r.); przekazanie obiektu do użytkowania marzec 2012 r. (wg planu bazowego luty 2012 r.).</p> <p>W projekcie WPI 2010-2014 koszt zadania określono na kwotę 271.081,2 tys. zł (w tym maksymalnie 102.874,0 tys. zł z WPRO w latach 2011-2012). W projekcie tym napisano jednocześnie, że nakłady zaplanowane do 2012 r. wyniosą 224.096,2 tys. zł, w latach 2013-2014 będą wynosić 40.985 tys. zł, a po 2014 r. wyniosą 6.000 tys. zł.</p> <p>Po upływie terminów określonych w pre-umowie zaplanowano wykonanie (uzyskanie) studium wykonalności do 30 listopada 2009 r. (wg pre-umowy 31 stycznia 2009 r.) oraz decyzji o lokalizacji inwestycji do 30 października 2010 r. (wg pre-umowy 30 czerwca 2009 r.). Miasto Poznań uzyskało zgodę Instytucji Zarządzającej WRPO na zamianę ww. terminów.</p> <p>Wartość poniesionych nakładów inwestycyjnych według stanu na dzień 30 września 2009 r. wyniosła 11.043,46 tys. zł, co stanowiło 3,56 % wartości zadania (310.000 tys. zł).</p> |
| 5 | Budowa zajezdni tramwajowej na Franowie | | <p>Zadanie dotyczy zadania ujętego w wykazie przedsięwzięć EURO 2012 pn. „Budowa trasy tramwajowej Os. Lecha - Franowo wraz z nową zajezdnią tramwajową na Franowie oraz przebudowa trasy tramwajowej Kórnicka - Os. Lecha - Rondo Zegrze”</p> <p>Realizowane przez MPK Sp. z o.o. (finansowane ze</p> | <p>Zaakceptowano Projekt Konceptyjny, rozstrzygnięto przetarg i zawarto umowę na wykonanie dokumentacji projektowej oraz uzyskanie pozwolenia na budowę (według harmonogramu do dnia 10 maja 2010 r. nastąpi akceptacja przez MPK projektu wykonawczego), podjęto działania dla uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji oraz decyzji ustalającej lokalizację inwestycji celu publicznego przewidywany termin zakończenia inwestycji wyznaczono na przełom I i II kwartału 2012 r.</p> |

| | | | | |
|---|--|--|--|--|
| | | | środków własnych MPK Sp. z o.o. i nie jest bezpośrednio finansowane z budżetu Miasta Poznania) | |
| 6 | Przebudowa infrastruktury transportu publicznego w związku z organizacją EURO 2012 w Poznaniu - Etap I i Etap II | Wieloletni Program Inwestycyjny 2009-2013 Miasta (Wieloletni Program Inwestycyjny 2010-2014) | <p>Zadanie jest realizowane przez spółkę „Infrastruktura”</p> <p>Zatwierdzony budżet inwestycji ujętej w WPI 2009-2013 wyniósł 325.350 tys. zł, (w tym 121.600 tys. zł planowano uzyskać z POiS. Ww. nakłady zostały zaplanowane do poniesienia do 2012 r.</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52) pn. Odnowa infrastruktury transportu publicznego w związku z organizacją EURO 2012 w Poznaniu - Etap I i Etap II". Zmiana nazwy.</p> | <p>W IV kwartale 2008 r. trwała identyfikacja i zatwierdzenie zakresu zadania oraz opracowywano SIWZ i ST.</p> <p>Zatwierdzenie zakresu projektu w grudniu 2008 r. (zgodnie z planem bazowym) i wybór projektanta w październiku 2009 r. - Etap I i listopadzie 2009 r. - Etap II (wg planu bazowego czerwiec 2009 r.). Następne etapy zaplanowano w terminach: uzyskanie decyzji środowiskowej w czerwcu 2010 r. (wg planu bazowego październik 2009 r.)-dla I Etapu wniosek o wydanie decyzji złożono w dniu 23 października 2009 r. (planowane uzyskanie decyzji grudzień 2009 r.), uzyskanie decyzji lokalizacyjnej w lutym 2010 r. - Etap I i w marcu 2010 r. — Etap II (wg planu bazowego styczeń 2010 r.) odbiór dokumentacji projektowej wraz z pozwoleniem na budowę: Etap I w październiku 2010 r., Etap II w grudniu 2010 r. - (wg planu bazowego czerwiec 2010 r.); wybór wykonawcy w listopadzie 2010 r. (wg planu bazowego wrzesień 2010 r.); rozpoczęcie robót budowlanych w grudniu 2010 r. (wg planu bazowego listopad 2010 r.); zakończenie robót budowlanych w grudniu 2011 r. (zgodnie z planem bazowym), przekazanie do użytkowania w lutym 2012 r. (zgodnie z planem bazowym).</p> <p>5-miesięczne przesunięcie terminu wyboru projektanta oraz 8-miesięczne przesunięcie planowanego terminu uzyskania decyzji środowiskowej w stosunku do planu bazowego spowodowane były przejęciem zadania do realizacji przez spółkę „Infrastruktura” w marcu 2009 r.</p> <p>W projekcie WPI 2010-2014 koszt zadania określono na kwotę 325.350 tys. zł (w tym 124.150,00 tys. zł z POiS). W projekcie tym napisano jednocześnie, że nakłady zaplanowane do 2012 r. wyniosą 280.350 tys. zł, a w 2013 r. będą wynosić 45.000 tys. zł.</p> <p>Po upływie terminów określonych w pre-umowie zaplanowano wykonanie (uzyskanie): studium wykonalności do 31 grudnia 2009 r. (wg pre-umowy 31 sierpnia 2009 r.), decyzji środowiskowej dla II etapu do 30 czerwca 2010 r. (wg pre-umowy 31 grudnia 2009 r.), dokumentacji technicznej do 30 września 2010 r. (wg pre-umowy do 31 sierpnia 2010 r.)</p> <p>Wartość poniesionych nakładów inwestycyjnych według stanu na dzień 30 września 2009 r. wyniosła 747,61 tys. zł, co stanowiło 0,23% wartości zadania (325.350 tys. zł).</p> |
| 7 | Przebudowa ulic w kwartale pomiędzy ulicami: Bułgarska, Ptasia, Wałbrzyska i Marcelińska | Wieloletni Program Inwestycyjny 2009-2013 Miasta (Wieloletni Program Inwestycyjny 2010-2014) | <p>Zadanie jest realizowane przez Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu („ZDM”). Zatwierdzony budżet inwestycji ujętej w WPI 2009-2013 wyniósł 49.505 tys. zł. Ww. nakłady zostały zaplanowane do poniesienia do 2011 r.</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady</p> | <p>W IV kwartale 2008 r. trwała opracowywanie dokumentacji technicznej. zgodnie z planem bazowym nastąpiło ogłoszenie przetargu na wykonanie projektu (wrzesień 2008 r.) i wybór projektanta (grudzień 2008 r.). Ponadto w październiku 2009 r. złożono wniosek o wydanie decyzji środowiskowej (wg planu bazowego sierpień 2009 r.). Następne etapy zaplanowano w terminach: uzyskanie decyzji środowiskowej w grudniu 2009 r. (zgodnie z planem bazowym); złożenie wniosku o wydanie pozwolenia na budowę w grudniu 2009 r. (wg planu bazowego październik 2009 r.);</p> |

| | | | | |
|---|---|--|--|--|
| | | Inwestycyjny 2010-2014) | Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52) pn. „Rozbudowa ulic: Węgorka - Ptasia - Rumuńska - Wałbrzyska - Marcelińska". Zmiana nazwy | uzyskanie pozwolenia na budowę w marcu 2010 r. (zgodnie z planem bazowym); ogłoszenie przetargu na wykonanie robót budowlanych w marcu 2010 r. (wg planu bazowego październik 2009 r.); termin do składania ofert - maj 2010 r. (wg planu bazowego wybór wykonawcy w sierpniu 2010 r. (wg planu bazowego grudzień 2009 r.); zawarcie umowy z wykonawcą we wrześniu 2010 r. (wg planu bazowego styczeń 2010 r.); rozpoczęcie prac budowlanych w październiku 2010 r. (wg planu bazowego styczeń 2010 r.); zakończenie budowy w listopadzie 2011 r. (wg planu bazowego maj 2011 r.); uzyskanie pozwolenia na użytkowanie w grudniu 2011 r. (wg planu bazowego czerwiec 2011 r.). W projekcie WPI 2010-2014 na wykonanie zadania zaplanowano poniesienie do 2011 r. nakładów w wys. 49.499,1 tys. zł. Wartość poniesionych nakładów inwestycyjnych według stanu na dzień 30 września 2009 r. wyniosła 275,1 tys. zł, co stanowiło 0,56% wartości zadania (49.505 tys. zł). |
| 8 | Przedłużenie trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (PST) do Dworca Zachodniego w Poznaniu | Wieloletni Program Inwestycyjny 2009-2013 Miasta (Wieloletni Program Inwestycyjny 2010-2014) | Zadanie jest realizowane przez spółkę „Infrastruktura" Zatwierdzony budżet inwestycji ujętej w WPI 2009-2013 wyniósł 85.750 tys. zł, (w tym 40.608 tys. zł planowano uzyskać z WRPO). Ww. nakłady zostały zaplanowane do poniesienia do 2012 r. Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52). | W IV kwartale 2008 r. trwały identyfikacja i zatwierdzanie zakresu zadania, uzgodnienia formalne Zatwierdzenie zakresu projektu w lutym 2009 r. (według planu bazowego grudzień 2008 r.); uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia we wrześniu 2009 r. (wg planu bazowego czerwiec 2009 r.); wybór projektanta we wrześniu 2009 r. (wg planu bazowego lipiec 2009 r.). Następne etapy zaplanowano w terminach: uzyskanie decyzji lokalizacyjnej w lutym 2010 r. (wg planu bazowego wrzesień 2009 r.) -decyzję o ustaleniu lokalizacji przedsięwzięcia uzyska projektant w ramach zawartej w dniu 30 września 2009 r. umowy; odbiór dokumentacji projektowej wraz z pozwoleniem na budowę we wrześniu 2010 r. (wg planu bazowego czerwiec 2010 r.); wybór wykonawcy w grudniu 2010 r. (wg planu bazowego wrzesień 2010 r.); rozpoczęcie robót budowlanych w styczniu 2011 r. (wg planu bazowego październik 2010 r.); zakończenie robót budowlanych w kwietniu 2012 r. (wg planu bazowego luty 2012 r.); przekazanie obiektu do użytkowania w maju 2012 r. (wg planu bazowego marzec 2012 r.). W projekcie WPI 2010-2014 na wykonanie zadania zaplanowano poniesienie do 2011 r. nakładów w wys. 85.750 tys. zł (w tym 42.780 tys. zł z WRPO) Po upływie terminów określonych w pre-umowie wykonano (uzyskano): raport środowiskowy 30 czerwca 2009 r. (wg pre-umowy 31 maja 2009 r.), studium wykonalności 10 lipca 2009 r. (wg pre-umowy 31 stycznia 2009 r.), zaplanowano wykonanie (uzyskanie): decyzji lokalizacyjnej do 31 grudnia 2009 r. (wg pre-umowy do 30 czerwca 2009 r.). Wartość poniesionych nakładów inwestycyjnych według stanu na dzień 30 września 2009 r. wyniosła 400,81 tys. zł, co stanowiło 0,47% wartości zadania (85.750 tys. zł). |
| 9 | Budowa systemu sterowania ruchem na | Wieloletni Program | Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie | Zgodnie z planem bazowym: modernizacja skrzyżowania ul. Głogowskiej i Łazarz w grudniu 2008 r. oraz opracowanie założeń systemu w listopadzie 2008 r. Następne |

| | | | | |
|----|---|--|--|--|
| | ulicach miasta Poznania wraz z systemem informacji za pomocą znaków zmiennej treści" na zadanie „System sterowania ruchem, sygnalizacji świetlne, Inteligentne Systemy Transportowe (ITS) | Inwestycyjny Program 2009-2013 Miasta (Wieloletni Program Inwestycyjny 2010-2014) | <p>wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52) pn. Rozbudowa systemu sterowania ruchem, sygnalizacji świetlnych, ITS (Inteligentne Systemy Transportowe). Zmiana nazwy.</p> <p>Zadanie jest realizowane przez ZDM (w IV kwartale 2008 r. trwało opracowywanie założeń systemu sterowania ruchem.</p> <p>Zatwierdzony budżet inwestycji ujętej w WPI 2009-2013 wyniósł 129.680 tys. zł, (w tym 90.000 tys. zł planowano uzyskać z POIiS). Ww. nakłady zostały zaplanowane do poniesienia do 2013 r., w tym 117.680 tys. zł do 2012 r.</p> | <p>etapy zaplanowano w terminach: opracowanie programu funkcjonalno-użytkowego w listopadzie 2009 r. (wg planu bazowego grudzień 2008 r.); powołanie konsorcjum w listopadzie 2009 r. (wg planu bazowego marzec 2009 r.); złożenie wniosku o dofinansowanie systemu w ramach POIiS w grudniu 2009 r. (wg planu bazowego marzec 2009 r.); wybór wykonawcy projektu w listopadzie 2009 r. (wg planu bazowego marzec 2009 r.); wykonanie dokumentacji projektowej w czerwcu 2010 r. (zgodnie z planem bazowym); uzyskanie pozwolenia na budowę we wrześniu 2010 r. (zgodnie z planem bazowym); rozpoczęcie budowy w grudniu 2010 r. (zgodnie z planem bazowym); zakończenie budowy w marcu 2012 r. (zgodnie z planem bazowym); wdrożenie systemu do sieci miejskiej w kwietniu 2012 r. (zgodnie z planem bazowym).</p> <p>Nastąpiło opóźnienie w przygotowaniu programu funkcjonalno-użytkowego spowodowane zakwestionowaniem przez inicjatywę JASPERS prognoz ruchu będących w posiadaniu miasta i stosowanych do modelowania ruchu dla projektów transportowych.</p> <p>Termin ogłoszenia konkursu w ramach POIiS został przesunięty na IV kwartał 2009 r.</p> <p>według stanu na dzień 30 września 2009 r. nie poniesiono nakładów inwestycyjnych na realizację ww. inwestycji; program funkcjonalno-użytkowy został opracowany w listopadzie 2009 r., lecz są do niego wprowadzane konieczne korekty; powstanie konsorcjum zaplanowano na styczeń 2010 r.</p> <p>W projekcie WPI 2010-2014 koszt zadania określono na kwotę 152.374,8 tys. zł (w tym 104,110,0 tys. zł z POIiS). W projekcie tym napisano jednocześnie, że nakłady zaplanowane do 2012 r. wyniosą 40.374,8 tys. zł, w roku 2013 wyniosą 30.000,0 tys. zł, w 2014 r. wyniosą 34.000,0 tys. zł, a po 2014 r. będą wynosić 48.000,0 tys. zł. Wysokość nakładów zaplanowanych do 2012 r. nie umożliwi realizacji w całości ww. zadania.</p> |
| 10 | Przebudowa ul. Obornickiej od ronda Obornickiego do wiaduktu nad torami | Wieloletni Program Inwestycyjny 2009-2013 Miasta (Wieloletni Program Inwestycyjny 2010-2014) | <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52) pn. Rozbudowa ul. Obornickiej (etap I od ronda Obornickiego do ul. Kurpińskiego i etap II od ul. Kurpińskiego do wiaduktu). Zmiana nazwy.</p> <p>Zadanie realizowane przez ZDM. Zatwierdzony budżet inwestycji ujętej w WPI 2009-2013 wyniósł 50.884,7 tys. zł. Ww. nakłady zostały zaplanowane do poniesienia do 2012 r.</p> | <p>W IV kwartale 2008 r. przygotowywany był przetarg na wykonanie projektu dokumentacji wykonawczej).</p> <p>Opracowanie koncepcji w styczniu 2008 r. (zgodnie z planem bazowym); opracowanie SIWZ w kwietniu 2009 r. (wg planu bazowego marzec 2009 r.); wybór projektanta w sierpniu 2009 r. (wg planu bazowego maj 2009 r.). Następne etapy zaplanowano w terminach zgodnych z planem bazowym, tj.: wykonanie projektu w sierpniu 2010 r., złożenie wniosku o wydanie decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej w sierpniu 2010 r., uzyskanie decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej w październiku 2010 r., ogłoszenie przetargu na wybór wykonawcy we wrześniu 2010 r., otwarcie ofert w październiku 2010 r., wybór wykonawcy w listopadzie 2010 r., zawarcie umowy z wykonawcą w listopadzie 2010 r., rozpoczęcie budowy w grudniu 2010 r., zakończenie budowy w marcu 2012 r., przekazanie do użytku w kwietniu 2012 r.</p> <p>W projekcie WPI 2010-2014 koszt zadania określono na kwotę 50.884,0 tys. zł. W</p> |

| | | | | |
|----|--|---|---|---|
| | | | | <p>projekcie tym napisano jednocześnie, że nakłady zaplanowane do 2010 r. wyniosą 1,500 tys. zł, a po 2014 r. będą wynosić 49.384,0 tys. zł. Nie zaplanowano nakładów na lata 2011-2012, co uniemożliwi realizację ww. zadania do EURO 2012. <i>Prace budowlane w ramach tej inwestycji zostały odłożone po roku 2014. Funkcję dojazdu na potrzeby EURO 2012 do Stadionu Miejskiego oraz parkingów P&R dla kibiców (patrz Mobility Concept) przejmie budowana przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Zachodnia Obwodnica Poznania (fragment Sil) oraz droga wojewódzka 307 (łącznie z ul. Bukowską na terenie Poznania)</i></p> <p>Według stanu na dzień 30 września 2009 r. nakłady poniesione na realizację inwestycji wyniosły 200 tys. zł, co stanowiło 0,39% wartości zadania (50.884,7 tys. zł).</p> |
| 11 | Zakup nowoczesnego niskopodłogowego taboru szynowego | | Zadanie jest realizowane przez MPK Sp. z o.o. (finansowane ze środków własnych MPK Sp. z o.o. i nie jest bezpośrednio finansowane z budżetu Miasta Poznania). | MPK zawarło z Centrum Unijnych Projektów Transportowych umowę dotyczącą zasad postępowania w celu przygotowania do realizacji projektu, umieszczonego na liście projektów indywidualnych w ramach POIiŚ, w listopadzie 2009 r. nastąpiło ostateczne rozstrzygnięcie procedur przetargowych i zawarto umowę na dostawę 40 szt. tramwajów niskopodłogowych, planowany termin dostawy pierwszego tramwaju wyznaczono na czerwiec 2011 r., a ostatniego tramwaju na marzec 2012 r. |
| 12 | Przebudowa węzła komunikacyjnego Rondo Kaponiera. | Wieloletni Program Inwestycyjny 2009-2013 Miasta (Wieloletni Program Inwestycyjny 2010-2014) | Zadanie jest realizowane przez ZDM Zatwierdzony budżet inwestycji ujętej w WPI 2009-2013 wyniósł 150.000,0 tys. zł. Ww. nakłady zostały zaplanowane do poniesienia do 2012 r. | <p>W IV kwartale 2008 r. trwało opracowywanie projektu dokumentacji wykonawczej.</p> <p>Rozpoczęcie procedur w listopadzie 2008 r. (wg planu bazowego wrzesień 2008 r.); ogłoszenie przetargu na wykonanie projektu w marcu 2009 r. (wg planu bazowego listopad 2008 r.); podpisanie umowy na prefinansowanie w styczniu 2009 r. (wg planu bazowego luty 2009 r.); wybór projektanta w sierpniu 2009 r. (wg informacji uzyskanej w ZDM), następne etapy zaplanowano w terminach: złożenie wniosku o uzyskanie decyzji środowiskowej w lutym 2010 r. (wg planu październik 2009 r.), uzyskanie decyzji środowiskowej w czerwcu 2010 r. (zgodnie z planem bazowym); złożenie wniosku o wydanie pozwolenia na budowę w czerwcu 2010 r. (wg planu styczeń 2010 r.); uzyskanie pozwolenia na budowę w sierpniu 2010 r. (zgodnie z planem bazowym); ogłoszenie przetargu na wykonanie zadania w lipcu 2010 r. (wg planu styczeń 2010 r.); wybór wykonawcy we wrześniu 2010 r. (zgodnie z planem bazowym); zawarcie umowy z wykonawcą we wrześniu 2010 r. (zgodnie z planem bazowym); rozpoczęcie prac budowlanych w październiku 2010 r. (wg planu bazowego kwiecień 2010 r.); zakończenie budowy w kwietniu 2012 r. (zgodnie z planem bazowym); uzyskanie pozwolenia na użytkowanie w maju 2012 r. (zgodnie z planem bazowym).</p> <p>W projekcie WPI 2010-2014 na wykonanie zadania zaplanowano poniesienie do 2012 r. nakładów wynoszących 150.000,0 tys. zł.</p> <p>Według stanu na dzień 30 września 2009 r. nakłady poniesione na realizację inwestycji wyniosły 185,4 tys. zł, co stanowiło 0,12 % wartości zadania (150.000,0 tys. zł).</p> |
| 13 | Przedłużenie linii | j.w. | | ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012 |

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | tramwajowej z pętli Zawady do stacji Poznań Wschód | | | |
|--|--|--|--|--|

Miasto Wrocław

| Lp. | Nazwa zadania | Nazwa dokumentu, z którego zadanie wynika | Zakres, sposób i termin realizacji zadania | Zaawansowanie zadania na zakończenie kontroli |
|-----|---|---|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Przebudowa ul. Lotniczej w ciągu drogi krajowej nr 94 we Wrocławiu - etap I | Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta | <p>Zadanie zostało rozpoczęte w sierpniu 2003 r. a zakończone w grudniu 2008 r. W dniu 19.02.2009 r. został podpisany protokół odbioru ostatecznego.</p> <p>Na zadanie przeznaczono 89.155 tys. zł, z czego wydatkowano 85.540 tys. zł a do wydatkowania pozostała kwota 92 tys. zł (nierozliczone 2 umowy). Miasto złożyło wnioski o dofinansowanie zadania ze środków Unii Europejskiej na kwotę 5.935 tys. zł (konkurs nie został jeszcze rozstrzygnięty).</p> <p>Droga składa się na całej długości z dwóch jezdni, z których każda posiada po 2 pasy ruchu, niezależnego torowiska tramwajowego (2 tory), znajdującego się między jezdniami, przedzielonego od obydwu jezdni pasami zieleni oraz ścieżki rowerowej.</p> <p>Przepustowość drogi wzrosła dwukrotnie, ponieważ w wyniku jej modernizacji do istniejącej jezdni z dwoma pasami ruchu, dobudowano drugą dwupasmową jezdnię.</p> | <p>Zadanie zakończone zgodnie z harmonogramem</p> <p>Wykonanie trwało 5 lat i 4 miesiące. Najdłuższymi etapami procesu inwestycyjnego było opracowanie projektu budowlanego (615 dni) i nabywanie nieruchomości na potrzeby inwestycji (938 dni), realizacja robót budowlanych (543 dni) a także przygotowanie zamówienia publicznego (425 dni).</p> <p>Termin opracowania projektu budowlanego zależny był od uzyskania decyzji lokalizacyjnych. Wydanie kompletu decyzji lokalizacyjnych (w dniu 15.12.2004 r. i 04.05.2005) pozwoliło na uzyskanie szeregu niezbędnych uzgodnień i zakończenia prac projektowych.</p> <p>Przedłużający się okres przygotowania zamówienia publicznego spowodowany był m.in. odwołaniami wykonawców biorących udział w postępowaniu przetargowym</p> |
| 2 | Przebudowa ul. Kosmonautów w ciągu drogi krajowej nr 94 we Wrocławiu | Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta | <p>Zadanie rozpoczęte w dniu 16.11.2007 r. (do 30.09.2009 r. upłynął 1 rok, 10 miesięcy i 14 dni).</p> <p>Wartość kosztorysowa zadania wyniosła 130.058 tys. zł, z czego wydatkowano do dnia 30.10.2009 r. 1.326 tys. zł</p> <p>Przewiduje się dofinansowanie inwestycji środkami z Unii Europejskiej (67.147 tys. zł) oraz środkami Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodno - Kanalizacyjnego - MPWiK (283 tys. zł).</p> | <p>Termin zakończenia zadania zaplanowano na grudzień 2011 r. Pierwotny termin zakończenia ustalono na grudzień 2010 r. Przesunięcie tego terminu o 12 miesięcy wynikało z niezależnego od Wrocławskich Inwestycji Sp. z o. o. (WI) - inwestora zastępczego wydłużenia się procedury uzyskania decyzji środowiskowej, przedłużenia prac na etapie opracowywania i akceptacji koncepcji programowo - przestrzennej oraz znacznego wydłużenia się okresu negocjacji z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) w sprawie określenia zasad wspólnej realizacji przedsięwzięcia.</p> <p>Zaawansowanie rzeczowe inwestycji na dzień 30.10.2009 r.: opracowanie dokumentacji projektowej i uzgodnienia z GDDKiA w toku, ogłoszenie przetargu planowane na IV kwartał 2009 r.</p> |

| | | | | |
|---|--|--|--|---|
| | | | | <p>Zagrożenia w terminowej realizacji zadania wynikają z możliwości wyższych wartości ofert przetargowych od kwoty przeznaczonej na zadanie przez Miasto, ewentualnego opóźnienia w uzyskaniu przez GDDKiA zmiany pozwolenia budowlanego na budowę węzła łączącego autostradowa obwodnicę Wrocławia (AOW) z ul. Kosmonautów, możliwości wydłużenia postępowania przetargowego na skutek wnoszonych protestów oferentów.</p> <p>Przed rozpoczęciem zadania nie przeprowadzono pomiarów ruchu, co uniemożliwia precyzyjne określenie wzrostu przepustowości drogi.</p> |
| 3 | Budowa połączenia portu lotniczego ze stadionem piłkarskim w ciągu drogi krajowej 94 | Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta | <p>Zadanie rozpoczęto w dniu 3.12.2007 r. (do 30.09.2009 r. upłynął 1 rok, 9 miesięcy i 28 dni).</p> <p>Wartość kosztorysowa inwestycji wynosi 326.820 tys. zł, z czego do sfinansowania ze środków Unii Europejskiej jest kwota 179.820 tys. zł. Do dnia 30.10.2009 r. wydatkowano 1.281 tys. zł.</p> | <p>Termin zakończenia wyznaczono na sierpień 2012, choć pierwotnie był to grudzień 2011 r.</p> <p>Przesunięcie terminu zakończenia inwestycji o 8 miesięcy wynikał z odstąpienia przez WI od umowy z poprzednim projektantem w związku z nieterminowym i wadliwym wykonywaniem przedmiotu umowy; spowodowało to konieczność przeprowadzenia ponownego postępowania przetargowego na opracowanie dokumentacji projektowej i automatyczne wydłużenie zaplanowanych terminów ponad termin Euro 2012. Jednakże budowa Al. Stabłowickiej, jako zasadniczego elementu połączenia Portu Lotniczego ze Stadionem Piłkarskim, zostanie zakończona przed tym terminem. Natomiast oś inkubacji (nowy przebieg drogi krajowej nr 94 z obejściem osiedla Leśnica), stanowiąca pozostałą część projektu, w sytuacji braku możliwości jej zrealizowania przed terminem Turnieju, zostanie oddana do tymczasowego użytkowania przed rozpoczęciem Turnieju.</p> <p>Zaawansowanie rzeczowe zadania na dzień 30.10.2009 r.: 03.03.2009 - ogłoszenie przetargu na wykonanie projektu budowlanego i zezwolenie na prowadzenie robót inżynierskich i drogowych, 07.05.2009 r. - otwarcie ofert, 25.05.2009 r. - podpisanie umowy z wykonawcą, termin zakończenia 04.2010 r. Prace projektowe w toku oraz ustalenia dotyczące zmiany zakresu zadania ze względu na przebieg inwestycji na terenie obszaru Natura 2000. Planowany termin rozpoczęcia prac budowlanych 05/06.2010 r. Planowane jest włączenie do ruchu trasy w maju 2012 roku jako jednego z 3 alternatywnych nowych dojazdów do Portu Lotniczego.</p> <p>ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012</p> |
| 4 | Budowa połączenia obwodnicy śródmiejskiej z portem lotniczym we Wrocławiu - etap I | Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta | <p>Zadanie rozpoczęto w dniu 24.06.2004 r. (do 30.09.2009 r. upłynęło 5 lat, 3 miesiące i 6 dni).</p> <p>Wartość kosztorysowa zadania to 56.650 tys. zł, z czego do 30.10.2009 r. wydatkowano 5.564 tys. zł. Miasto uzyskało zapewnienie sfinansowania inwestycji ze środków Unii Europejskiej w kwocie 18.003 tys. zł. Innym źródłem finansowania (poza budżetem Miasta) będą środki MPWiK (1.750 tys. zł).</p> <p>Przepustowość drogi zwiększy się dwukrotnie w wyniku</p> | <p>Termin zakończenia przewidziano na wrzesień 2010 r. a pierwotnie na marzec 2010 r. Przesunięcie tego terminu o 6 miesięcy wynikało z opóźnienia o 7 miesięcy w przekazaniu pełnej dokumentacji projektowej oraz z wydłużenia procedury przetargowej z uwagi na dużą ilość pytań oferentów. Najdłuższe czynności w procesie inwestycyjnym to opracowanie raportu o oddziaływaniu na środowisko (848 dni) i uzyskanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych (706 dni).</p> <p>Realizacja prac projektowych napotkała na przeszkodę w postaci odmowy uzgodnienia zaprojektowanego przejazdu kolejowego przez PKP. W przypadku braku uzgodnienia nie było możliwe dokończenie prac nad raportem</p> |

| | | | | |
|---|---|--|--|--|
| | | | <p>wybudowania drugiej jezdni (nie wykonano pomiarów ruchu przed rozpoczęciem zadania).</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52).</p> | <p>oddziaływania na środowisko (ROŚ) - nie był precyzyjnie określony jego zakres. W konsekwencji braku uzgodnienia prace projektowe zostały wstrzymane (włącznie z opracowaniem Raportu Oddziaływania na Środowisko) do czasu finalnego uzgodnienia proponowanych rozwiązań przez PKP. Spowodowało to wydłużenie prac nad ROŚ</p> <p>Zaawansowanie rzeczowe inwestycji na dzień 30.10.2009 r.: odebrano studium wykonalności projektu i projekt budowlany, otrzymano decyzję o pozwoleniu na budowę, podpisano w dniu 16.07.2009 r. umowę z wykonawcą robót budowlanych. Prace budowlane w toku.</p> <p>Zagrożenia w dotrzymaniu terminu realizacji zadania związane są z możliwością wystąpienia kolizji w przebiegu drogi z niezidentyfikowanymi w dokumentacji urządzeniami. Termin zakończenia zadania został ustalony z uwzględnieniem bufora czasowego, co powinno pozwolić na dotrzymanie tego terminu.</p> |
| 5 | Budowa połączenia obwodnicy śródmiejskiej z portem lotniczym we Wrocławiu - etap II | Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta | <p>Zadanie rozpoczęto w dniu 3.10.2005 r. (do 30.09.2009 r. upłynęły 3 lata, 11 miesięcy i 28 dni).</p> <p>Wartość kosztorysową zadania określono na kwotę 75.643 tys. zł, z czego do dnia 30.10.2009 r. wydatkowano 10.446 tys. zł. Miasto uzyskało zapewnienie sfinansowania inwestycji ze środków Unii Europejskiej w kwocie 18.006 tys. zł. Innym źródłem finansowania (poza budżetem Miasta) będą środki MPWiK (9.401 tys. zł).</p> <p>Po zrealizowaniu inwestycji przepustowość drogi zwiększy się dwukrotnie w wyniku wybudowania drugiej jezdni dwupasmowej.</p> | <p>Zakończenie zaplanowano na lipiec 2010 r. Pierwotny termin zakończenia (grudzień 2009 r.) przesunięto o 7 miesięcy. Zakładano rozstrzygnięcie przetargu i rozpoczęcie robót budowlanych jeszcze w 2008 r. Początkowo otwarcie ofert zaplanowano na 1.09.2008 r. Jednak w wyniku dużej ilości pytań oraz zmiany ustawy Prawa Zamówień Publicznych termin został przesunięty na 24.11.2008 r. a 16.12.2008 r. wyłoniono wykonawcę, co zostało oprotestowane przez dwóch oferentów. Zamawiający częściowo oddalił protesty, a częściowo przyjął. Odwołanie do Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych złożył jeden z oferentów (wyłoniony wykonawca). Protest został rozstrzygnięty na jego korzyść. Ostatecznie umowa z wykonawcą została podpisana 30.04.2009 r. Umowa przewiduje 15 miesięcy na zrealizowanie zadania. Tym samym na 30.07.2010 r. przypada termin zakończenia robót budowlanych. Najdłuższą trwającą czynnością realizowaną w ramach zadania było opracowanie projektu budowlanego (743 dni).</p> <p>Zaawansowanie rzeczowe inwestycji na dzień 30.10.2009 r.:</p> <p>Dokumentacja projektowa została przekazana w kwietniu 2008 r., Ogłoszenie przetargu na roboty budowlane: 25.07.2008 r., Otwarcie ofert: 24.11.2008 r., Podpisanie umowy z wykonawcą: 30.04.2009 r., Prace budowlane w toku.</p> <p>Zagrożenie terminowości wykonania zadania wynika z możliwości występowania złych warunków atmosferycznych przez długi czas, braków ze strony wykonawcy (wystarczająca kadra kierownicza i robotnicy, zastosowanie materiałów nie spełniających przyjętych parametrów, niewłaściwa koordynacja robót), opóźnień przy węźle AOW, wystąpienia niezidentyfikowanych sieci uzbrojenia lub obiektów archeologicznych, konieczności dokonania zmian w projekcie budowlanym.</p> |
| 6 | Budowa połączenia obwodnicy śródmiejskiej z | Wieloletni Program Inwestycyjny | <p>Inwestycję rozpoczęto w dniu 3.10.2005 r. (do dnia 30.09.2009 r. upłynęły 3 lata 11 miesięcy i 28 dni).</p> | <p>Termin zakończenia ustalono na kwiecień 2011. Pierwotny termin zakończenia (grudzień 2010 r.) został przesunięty o 4 miesiące na skutek opóźnień w opracowaniu dokumentacji projektowej w wyniku przedłużającej się procedury</p> |

| | | | | |
|---|---|--|---|--|
| | portem lotniczym we Wrocławiu- etap III | Miasta | <p>Wartość kosztorysową zadania określono na kwotę 24.001 tys. zł, z czego do dnia 30.10.2009 r. wydatkowano 601 tys. zł. Dofinansowanie środkami z Unii Europejskiej nie zostało ustalone. Będzie ono możliwe w przypadku ogłoszenia konkursu, dla którego zadanie będzie spełniało postawione wymogi.</p> <p>Po zrealizowaniu inwestycji przepustowość drogi zwiększy się dwukrotnie w wyniku wybudowania drugiej jezdni dwupasmowej.</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52).</p> | <p>wydania decyzji lokalizacyjnej. Najdłużej trwającą czynnością było opracowanie projektu budowlanego (639 dni).</p> <p>Długi okres opracowywania dokumentacji projektowej wynika m.in. z przedłużającej się procedury wydania decyzji lokalizacyjnej dla przedmiotowego zadania. Decyzja lokalizacyjna wydana została 1 kwietnia 2009 r. i dopiero wówczas wykonawca dokumentacji projektowej mógł przystąpić do końcowego etapu opracowywania dokumentacji.</p> <p>Zaawansowanie rzeczowe inwestycji na dzień 30.10.2009 r.: 31.12.2007 r. zawarto umowę z wykonawcą dokumentacji projektowej 01.04.2009 r. uzyskano decyzję lokalizacyjną</p> <p>Procedura wykupu nieruchomości w toku. Przewidywany termin ogłoszenia przetargu na wyłonienie wykonawcy robót budowlanych to IV kwartał 2009 r.</p> <p>Zagrożenia terminowej realizacji inwestycji dotyczą możliwości opóźnień w przygotowaniu dokumentacji projektowej, składania protestów na etapie wyłaniania wykonawcy robót budowlanych, ustalenia w przetargu wyższej ceny robót budowlanych od kwoty jaką Miasto może przeznaczyć na inwestycję, wystąpienia problemów z pozyskaniem gruntów pod budowę, wystąpienia konieczności prowadzenia prac archeologicznych, wystąpienia braku odpowiedniej kadry kierowniczej i robotników ze strony wykonawcy, wystąpienia złych warunków atmosferycznych w dłuższym okresie czasu, wystąpienia niezinventaryzowanych sieci uzbrojenia podziemnego oraz zastosowania materiałów złej jakości.</p> |
| 7 | Budowa północnej obwodnicy śródmiejskiej we Wrocławiu - etap I | Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta | <p>Zadanie rozpoczęto w dniu 3.11.2009 r. (do dnia 30.09.2009 r. upłynęły 3 lata, 10 miesięcy i 28 dni).</p> <p>Wartość kosztorysową zadania określono na kwotę 278.157 tys. zł, z czego do dnia 30.10.2009 r. wydatkowano 55.408 tys. zł. Miasto czyniło starania o dofinansowanie zadania kwotą 188.226 tys. zł ze środków Unii Europejskiej. Przedłużająca się procedura akceptacji wniosków o dofinansowanie, nie stanowi zagrożenia dla realizacji inwestycji, która zostanie sfinansowana ze środków Wrocławia. Dla zadania odnotowano też zaangażowanie środków MPWiK w wysokości 1.800 tys. zł.</p> | <p>Zakończenie zadania ustalono na luty 2011 r., zgodnie z pierwotnym harmonogramem. Najdłużej trwającą czynnością w procesie inwestycyjnym było przygotowanie zamówień publicznych na opracowanie projektu budowlanego (519 dni) i na roboty budowlane (517 dni).</p> <p>Zaawansowanie rzeczowe na dzień 30.10.2009 r.: Odebrano studium wykonalności projektu i decyzję lokalizacyjną. Zawarto umowę z wykonawcą w trybie „zaprojektuj i wybuduj”. Uzyskano pozwolenie na budowę. Roboty budowlane w toku.</p> <p>Zagrożenia terminowej realizacji inwestycji: możliwość wystąpienia błędów projektowych, nie zinventaryzowanych sieci instalacji podziemnych, niekorzystnych warunków atmosferycznych.</p> |
| 8 | System sterowania ruchem ITS - Wrocław (Inteligentny System Transportu) | Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta | <p>Inwestycja rozpoczęta w dniu 19.04.2007 r. (do dnia 30.09.2009 r. upłynęły 2 lata, 5 miesięcy i 11 dni).</p> <p>Wartość kosztorysową zadania określono na kwotę 70.765 tys. zł, z czego do dnia 30.10.2009 r. nie wydatkowano żadnej kwoty. Miasto planuje podjąć starania</p> | <p>Termin zakończenia ustalono na czerwiec 2013 r., choć pierwotnie - według stanu na grudzień 2008 r. był to wrzesień 2011 r.</p> <p>Rozbieżności w dacie planowanego zakończenia inwestycji między założeniami z 2008 r. (wrzesień 2011 r.) a obecnymi założeniami (czerwiec 2013 r.) wynikają stąd, że do września 2011 r. planuje się zakończyć przedsięwzięcia bezpośrednio</p> |

| | | | | |
|---|--|--|---|---|
| | | | <p>o dofinansowanie zadania kwotą 60.150 tys. zł.</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52) pn. Inteligentny System Transportu „ITS Wrocław”</p> | <p>związane z zabezpieczeniem EURO 2012 i skoordynowane z realizacją projektu „Zintegrowany System Transportu Szynowego” w części dotyczącej systemu sterowania ruchem i transportem zbiorowym (Podprojekt ZSTS). Zgodnie z nowym harmonogramem realizację Systemu ITS planuje się w dwóch podstawowych etapach:</p> <p>Etap I to przedsięwzięcia mające doprowadzić do zaprojektowania, budowy i funkcjonowania Systemu ITS do końca roku 2011 w zakresie wynikającym z Podprojektu ZSTS oraz Projektu ITS;</p> <p>Etap II to przedsięwzięcia mające doprowadzić do funkcjonowania Systemu ITS w pełnym zakresie do czerwca 2013 i ww. daty zgodnie z obecnie posiadana dokumentacją stanowią główne ramy harmonogramu realizacji Systemu ITS w zakresie zaproponowanym przez Wykonawcę dokumentacji przedprojektowej, tzn. rozszerzonym.</p> <p>Zaawansowanie rzeczowe inwestycji do dnia 30.10.2009 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przeprowadzono odbiór dokumentacji przedprojektowej, w tym m.in. programu funkcjonalno - użytkowego, studium wykonalności i wniosku o dofinansowanie ze środków strukturalnych Unii Europejskiej w ramach programu operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”. - 05.09.2009 r. opublikowano ogłoszenie o udzieleniu zamówienia publicznego w trybie dialogu konkurencyjnego. - 28.10.2009 r. zakończył się etap składania przez wykonawców wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu. Wnioski złożyło 7 firm. - trwała ocena stopnia spełnienia warunków postawionych przez zamawiającego w ogłoszeniu, dotyczących wiarygodności wykonawczej poszczególnych wykonawców. <p>Termin rozpoczęcia budowy/realizacji przewidziano na czerwiec 2010 r. II kwartał 2013 r. to termin zakończenia całości projektu. Na I kwartał 2012 r. przewidywane jest uruchomienie systemu w zakresie sterowania ruchem na głównych skrzyżowaniach Miasta oraz sterowania i monitoringu komunikacji zbiorowej w tym tramwaju plus.</p> <p>Zagrożenia w terminowej realizacji zadania wynikają z możliwości opóźnień wynikających ze stosowania prawa zamówień publicznych, nieuzyskania dofinansowania z Unii Europejskiej w planowanej wysokości oraz niewywiązywania się wykonawcy z terminów umownych.</p> |
| 9 | Zintegrowany system transportu szynowego w aglomeracji i we Wrocławiu - etap I | Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta | <p>Zadanie zostało rozpoczęte w dniu 1.01.2008 r. (do dnia 30.09.2009 r. upłynął 1 rok i 9 miesięcy.</p> <p>Wartość kosztorysowa zadania została określona kwotą</p> | <p>Termin zakończenia inwestycji przypada na marzec 2012 r. Według stanu na grudzień 2008 r. przewidywany termin zakończenia inwestycji przypadał na wrzesień 2011 r. (przesunięcie terminu o sześć miesięcy)</p> |

| | | | | |
|----|---|--|--|--|
| | | | <p>805.857 tys. zł, z czego do dnia 30.10.2009 r. wydatkowano 74.635 tys. zł. Miasto przewidziało dofinansowanie zadania kwotą 326.853 tys. zł środkami z Funduszu Spójności. Planowane jest także dofinansowanie zadania w kwocie 241.019 tys. zł ze środków Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego.</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52).</p> | <p>Zaawansowanie rzeczowe inwestycji na dzień 30.10.2009 r.: Projekt wkroczył w ostatnią fazę prac przygotowawczych. Równolegle do tych prac prowadzone były prace związane z realizacją poszczególnych zadań składowych projektu. Prace te były prowadzone zgodnie z opracowanym harmonogramem realizacji projektu i przebiegały bez opóźnień.</p> <p>W staraniach o dofinansowanie projektu nie zanotowano opóźnień. Zawarto pre - umowę dotyczącą dofinansowania projektu, który został umieszczony na liście projektów indywidualnych. Złożenie wniosku o dofinansowanie projektu jest planowane na I kwartał 2010 r. Termin podpisania umowy będzie uzależniony od tempa weryfikacji wniosku i uzyskania notyfikacji Komisji Europejskiej.</p> <p>Potencjalne zagrożenia związane z realizacją zadania wynikają z możliwości wystąpienia w toku prowadzonego przetargu na wyłonienie wykonawcy projektu i wykonawcy zadania, licznych pytań, protestów i odwołań.</p> |
| 10 | Przebudowa ul. Królewieckiej wraz z zagospodarowaniem terenu po północnej stronie stadionu piłkarskiego | Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta | <p>Zadanie zostało rozpoczęte w dniu 30.09.2007 r. (do dnia 30.09.2009 r. upłynęły 2 lata).</p> <p>Wartość kosztorysowa inwestycji została określona kwotą 692 tys. zł i w takiej wysokości poniesiono wydatki w 2008 r. Zadanie to od 2009 r. występowało jako część innego zadania (budowa infrastruktury drogowej w otoczeniu stadionu).</p> | <p>Pierwotny termin zakończenia inwestycji ustalono na kwiecień 2010 r., ale został on przesunięty do lutego 2011 r.</p> <p>Przesunięcie terminu zakończenia wynikało m.in. z: przedłużenia się procedury przetargowej w stosunku do zakładanego terminu z uwagi na oczekiwanie na rozstrzygnięcie sądowe - 2 miesiące, zmiany właściwości organu i procedury uzyskania pozwolenia na budowę dla ul. Drzymały z uwagi na wejście w życie ustawy o Euro oraz rozporządzenia z wykazem przedsięwzięć Euro, przedłużonego postępowania administracyjnego na wydanie decyzji środowiskowej - 1 miesiąc.</p> <p>Zaawansowanie rzeczowe inwestycji na dzień 30.10.2009 r.: Uzyskano decyzję środowiskową i decyzję lokalizacyjną. Ogłoszono przetarg na roboty budowlane z trybie „zaprojektuj i wybuduj” w dniu 14.01.2009 r. Otwarcie ofert - 03.04.2009 r. Podpisanie umowy z wykonawcą robót budowlanych - 17.09.2009 r.</p> <p>Zagrożenia terminowej realizacji inwestycji wynikają z możliwości wystąpienia trudności w pozyskaniu gruntów pod inwestycję lub prac dodatkowych na etapie budowy.</p> |
| 11 | Budowa infrastruktury drogowej w otoczeniu stadionu piłkarskiego we Wrocławiu | Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta | <p>Zadanie zostało rozpoczęte w dniu 30.09.2007 r. (do dnia 30.09.2009 r. upłynęły 2 lata).</p> <p>Wartość kosztorysową zadania określono na kwotę 52.128 tys. zł, z czego do dnia 30.10.2009 r. wydatkowano 2.682 tys. zł. Miasto zaplanowało dofinansowanie zadania kwotą 18.007 tys. zł ze środków Unii Europejskiej. W dniu 29.01.2008 r. podpisana została preumowa na dofinansowanie inwestycji w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007 - 2013, która przewidywała złożenie wniosku o dofinansowanie do dnia 30.09.2009 r.</p> | <p>Pierwotny termin zakończenia inwestycji ustalono na kwiecień 2010 r., ale został on przesunięty do lutego 2011 r.</p> <p>Przesunięcie terminu zakończenia wynikało z przyczyn wskazanych w punkcie 10.</p> <p>W trakcie kontroli NIK trwała procedura związana z podpisaniem aneksu do preumowy ze zmianą terminu złożenia wniosku na 30.11.2009 r. Przyczyną wniosku o zmianę tego terminu były trudności dotyczące nabycia nieruchomości prywatnych pod inwestycję.</p> <p>Zagrożenia terminowej realizacji inwestycji wynikają z możliwości wystąpienia trudności w pozyskaniu gruntów pod inwestycję lub prac dodatkowych na etapie</p> |

| | | | | |
|----|--|--|---|---|
| | | | Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52). | budowy. |
| 12 | Przebudowa ul. Lotniczej w ciągu drogi krajowej nr 94 we Wrocławiu - etap II | Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta | <p>Zadanie zostało rozpoczęte w dniu 30.09.2007 r. (do dnia 30.09.2009 r. upłynęły 2 lata).</p> <p>Wartość kosztorysowa zadania została określona kwotą 147.842 tys. zł, z czego do dnia 30.10.2009 r. wydatkowano 16.541 tys. zł. Inwestycja jest przewidywana do dofinansowania środkami z Unii Europejskiej w kwocie 79.787 tys. zł.</p> | <p>Pierwotny termin zakończenia inwestycji ustalono na wrzesień 2010 r., ale został on przesunięty na wrzesień 2011 r.</p> <p>Przesunięcie terminu zakończenia wynikało ze sporu kompetencyjnego pomiędzy Dolnośląskim Zarządem Melioracji i Urzędzeń Wodnych, a Regionalnym Zarządem Gospodarki Wodnej w zakresie właściwości organu do wydania decyzji pozwoleń wodno prawnych, co spowodowało zawieszenie dwóch postępowań związanych z przedmiotowym zadaniem i uniemożliwiło złożenie wniosku o decyzję ZRID (zezwolenie na prowadzenie robót inżynierskich i drogowych) w zakładanym terminie. Spór zakończył się wyrokiem NSA.</p> <p>W trakcie realizacji prac zawieszono prace projektowe z powodu wprowadzenia, nie przewidzianych wcześniej zmian w układzie komunikacyjnym ul. Kosmonautów sąsiadującej z przedmiotowym opracowaniem i mających wpływ na układ komunikacyjny przedmiotowego zadania. Prace projektowe zostały zawieszono na okres 1 miesiąca i 2 tygodni. O ten okres wydłużono czas realizacji dla dokumentacji projektowej. Ponadto w trakcie realizacji zamówienia 25 lipca 2008 r. weszła w życie ustawa o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz zmianie niektórych innych ustaw, co spowodowało konieczność uzyskania decyzji ZRID w miejscach przewidzianych w umowie decyzji pozwolenia na budowę.</p> <p>Zaawansowanie rzeczowe inwestycji na dzień 30.10.2009 r.: uzyskano decyzję środowiskową, odebrano studium wykonalności, podpisano umowę na wykonanie dokumentacji projektowej w dn. 10.06.2008 r. Termin zakończenia 01.10.2009 r., ogłoszono przetarg na roboty budowlane w dniu 24.07.2009 r., otwarcie ofert 30.10.2009 r. Planowany termin podpisania umowy z wykonawcą i rozpoczęcia prac budowlanych: styczeń 2010 r.</p> <p>Zagrożenie terminowej realizacji zadania było związane z możliwością wystąpienia wydłużenia procedury przetargowej, błędów w dokumentacji projektowej oraz konieczności wykonania dodatkowych prac.</p> |
| 13 | Budowa parkingu wraz z zagospodarowaniem na południe od drogi krajowej nr 94 pomiędzy rzeką Ślężą a linią kolejową | Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta | <p>Zadanie zostało rozpoczęte w dniu 30.09.2007 r. (do dnia 30.09.2009 r. upłynęły 2 lata).</p> <p>Wartość kosztorysowa zadania została określona na kwotę 10.183 tys. zł, z czego do dnia 30.10.2009 r. wydatkowano 161 tys. zł. Dla zadania nie przewidziano dofinansowania z innych źródeł, poza budżetem Miasta.</p> | <p>Pierwotny termin zakończenia inwestycji ustalono na październik 2010 r. Termin ten został przesunięty na sierpień 2011 r. (o 10 miesięcy). Nastąpiło także przesunięcie ogłoszenia przetargu na wykonanie dokumentacji, planowanego na marzec 2009 r. (do zakończenia kontroli NIK przetarg nie został ogłoszony)</p> <p>Zaawansowanie rzeczowe inwestycji według stanu na dzień 30.10.2009 r.: Wydano decyzję środowiskową. Trwały przygotowania do ogłoszenia przetargu na wykonanie dokumentacji projektowej. Zadanie przeniesione do realizacji w latach 2010 - 2011 w związku z harmonogramem prac pozostałych inwestycji w</p> |

| | | | | |
|----|--|--|--|---|
| | | | | <p>granicach Masterplanu (Stadionu, AOW, ul. Lotniczej, Drzymały i Królewieckiej).</p> <p>Zagrożenia terminowej realizacji zadania były związane z możliwością wystąpienia wydłużenia procedury przetargowej, błędów w dokumentacji projektowej, trudności w koordynacji robót z zadaniami realizowanymi w sąsiedztwie oraz dodatkowych prac budowlanych.</p> |
| 14 | Zagospodarowanie terenu wschodniego pomiędzy obszarem stadionu i rzeką Ślężą wraz z budową kładki. | Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta | <p>Realizacja zadania została rozpoczęta w dniu 30.09.2007 r. (do dnia 30.09.2009 r. upłynęły 2 lata).</p> <p>Wartość kosztorysowa zadania określono na 17.850 tys. zł, z czego do dnia 30.10.2009 r. wydatkowano 325 tys. zł. Dla zadania nie przewidziano dofinansowania środkami z Unii Europejskiej, natomiast dofinansowanie w kwocie 150 tys. zł nastąpi ze środków MPWiK.</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52).</p> | <p>Pierwotny termin zakończenia inwestycji ustalono na październik 2010 r. Termin ten został przesunięty na czerwiec 2011 r. (o 8 miesięcy).</p> <p>Zaawansowanie rzeczowe inwestycji na dzień 30.10.2009 r.: Wydano decyzję środowiskową. Ogłoszono przetarg na wykonanie dokumentacji projektowej w dniu 22.10.2008 r. Podpisanie umowy z wykonawcą (Biuro Projektowo - Badawcze PROMOST) - 10.02.2009 r. Termin wykonania projektu ustalono na I kwartał 2010 r. Ogłoszono przetarg na wykonanie skablowania linii energetycznej 110 KV. Podpisano umowę na skablowanie linii napowietrznej w otoczeniu stadionu w dniu 05.10.2009 r. Planowane ogłoszenie przetargu na realizację - I kwartał 2010 roku.</p> <p>Zagrożenia terminowej realizacji zadania były związane z możliwością wystąpienia wydłużenia procedury przetargowej, błędów w dokumentacji projektowej, trudności w koordynacji robót z zadaniami realizowanymi w sąsiedztwie oraz dodatkowych prac budowlanych.</p> |

Miasto Stołeczne Warszawa

| Lp. | Nazwa zadania | Nazwa dokumentu, z którego zadanie wynika | Zakres, sposób i termin realizacji zadania | Zaawansowanie zadania na zakończenie kontroli |
|-----|--|--|--|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Budowa ul. Tysiąclecia od węzła Żaba do ul. Grochowskiej | Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta Lista przedsięwzięć Miasta st. Warszawy związanych z przygotowaniem do EURO 2012 | <p>Realizacja trasy pozwoli na podniesienie jakości usług komunikacyjnych w dzielnicach. Poprawi połączenia pomiędzy dzielnicami oraz układem komunikacyjnym w kierunku centrum</p> <p>Planowany termin realizacji: 2007-2012</p> <p>Nazwa inwestora bezpośredniego: Miasto Stołeczne Warszawa. Nazwa inwestora zastępczego: Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych. Podstawowe źródła finansowania: budżet m. st. Warszawa</p> <p>Wartość kosztorysowa [w tys. zł] 8 230,7</p> | <p>Prace przygotowawcze. Realizowany jest etap projektowania przez Biuro Projektowe Transprojekt Gdańsk, pracownia projektowa Warszawa. Opracowano koncepcję programowo-przestrzenną i raport oddziaływania na środowisko. Występują protesty społeczne oraz problemy z uzgodnieniami przyjmowanych rozwiązań.</p> <p>Wycofanie z listy przedsięwzięć komunikacyjnych związanych z EURO 2012 w listopadzie 2009 r.</p> <p>ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012</p> |
| 2 | Budowa Trasy | Wieloletni Program | Celem projektu jest usprawnienia ruchu we wschodniej | Realizowany jest zakres związany z wykonywaniem projektu przez |

| | | | | |
|---|---|--|--|---|
| | Świętokrzyskiej od Wybrzeża Szczecińskiego do ul. Tysiąclecia | Inwestycyjny Miasta Lista przedsięwzięć Miasta st. Warszawy związanych z przygotowaniem do EURO 2012 | części miasta oraz stworzenie dogodnego powiązania międzydzielnicowego. Realizacja projektu wpłynie na rozwój zdegradowanych obszarów miasta położonych we wschodniej części miasta Planowany termin realizacji: 2007-2010 Nazwa inwestora bezpośredniego: Miasto Stołeczne Warszawa. Nazwa inwestora zastępczego: Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych. Podstawowe źródła finansowania: Budżet Miasta Stołecznego Warszawa Wartość kosztorysowa [w tys. zł] : 60 000 | firmę „BAKS” Sp. z o.o. Pozyskano prawomocną Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Prace projektowe, w odniesieniu do pierwotnych założeń, zostaną zakończone z nieznacznym opóźnieniem z powodu odwołań od decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Wycofanie z listy przedsięwzięć komunikacyjnych związanych z EURO 2012 w listopadzie 2009 r. ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012 |
| 3 | Budowa Trasy Świętokrzyskiej od ul. Tysiąclecia do ul. Zabranieckiej | Wieloletni Program Inwestycyjny Lista przedsięwzięć Miasta st. Warszawy związanych z przygotowaniem do EURO 2012 | Celem projektu jest usprawnienia ruchu we wschodniej części miasta oraz stworzenie dogodnego powiązania międzydzielnicowego. Realizacja projektu wpłynie stymulująco na rozwój zdegradowanych obszarów miasta położonych we wschodniej części miasta. Planowany termin realizacji: 2007-2012 Nazwa inwestora bezpośredniego: Miasto Stołeczne Warszawa. Nazwa inwestora zastępczego: Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych. Podstawowe źródła finansowania: Budżet Miasta Stołecznego Warszawa Wartość kosztorysowa [w tys. zł] : 150 732 | Realizowany jest zakres związany z wykonywaniem projektu przez firmę „BAKS” Sp. z o.o. Pozyskano prawomocną Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Prace projektowe, w odniesieniu do pierwotnych założeń, zostaną zakończone z nieznacznym opóźnieniem z powodu odwołań od decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Planowany termin zakończenia 28 lutego 2012 r. Inwestycja w fazie projektowania i przygotowania; stan zaawansowania rzeczowego ogółem 27%, w tym faza przygotowawcza 57% - prace opóźnione o 9 ca miesięcy. Ze względu na spowolnienie gospodarcze i zmniejszenie dochodów m. st. Warszawy, uchwałą nr LXII/1891/2009 Rady m.st. Warszawy z dnia 17.09.2009 r. to zadanie inwestycyjne zostało ograniczone w latach 2009 -2013 do realizacji fazy prac przygotowawczych. |
| 4 | Budowa obwodnicy śródmiejskiej od Ronda Wiatraczna do połączenia z dzielnicą Targówek | Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta Lista przedsięwzięć Miasta st. Warszawy związanych z przygotowaniem do EURO 2012 | Podstawowym celem projektowanego odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej jest zrealizowanie bezkolizyjnego połączenia komunikacyjnego warszawskich dzielnic Pragi Południe i Targówka ponad barierą, jaką stanowią tereny użytkowane przez PKP (31 istniejących torów kolejowych liniowych i stacyjnych). Projektowany układ komunikacyjny będzie umożliwił przeniesienie części ruchu z ulicy Radzymińskiej oraz rozładowanie ruchu na skrzyżowaniu Al. Solidarności i ul. Targowej. Realizacja trasy pozwoli na podniesienie jakości usług komunikacyjnych w dzielnicach Planowany termin realizacji: 2005-2012 Nazwa inwestora bezpośredniego: Miasto Stołeczne | Trwały prace projektowe realizowane przez DHV Polska sp. z o.o. Dnia 12.03.2009 roku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wydał Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia z rygiem natychmiastowej wykonalności. Uzgadniany był projekt budowlany. Przedłużające się procedury uzgadniania dokumentacji budowlanej spowodowały konieczność wydłużenia okresu realizacji prac przygotowawczych. Wycofanie z listy przedsięwzięć komunikacyjnych związanych z EURO 2012 w listopadzie 2009 r. ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012 |

| | | | | |
|---|---|--|--|--|
| | | | <p>Warszawa. Nazwa inwestora zastępczego: Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych. Podstawowe źródła finansowania: Budżet Miasta Stołecznego Warszawa</p> <p>Wartość kosztorysowa [w tys. zł] : 12 295</p> | |
| 5 | <p>Budowa Trasy Mostu Północnego od węzła z ul. Pułkową do węzła przesiadkowego Młociny</p> | <p>Wieloletni Program Inwestycyjny</p> <p>Lista przedsięwzięć Miasta st. Warszawy związanych z przygotowaniem do EURO 2012</p> | <p>Celem projektu jest uzyskanie dogodnego, nowego jakościowo i o dużej przepustowości połączenia drogowego w północnej części Warszawy. Trasa będzie jednym z kluczowych elementów podstawowej sieci arterii komunikacyjnych miasta; połączenie takie usprawni komunikację zbiorową i indywidualną.</p> <p>Planowany termin realizacji: 2002-2011</p> <p>Nazwa inwestora bezpośredniego: Miasto Stołeczne Warszawa. Nazwa inwestora zastępczego: Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych. Podstawowe źródła finansowania: Budżet Miasta Stołecznego Warszawa</p> <p>Wartość kosztorysowa [w tys. zł] : 105 000</p> <p>(80 000 budżet Miasta, 25 000 kredyt bankowy)</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52).</p> | <p>Trwały prace projektowe realizowane przez biuro projektowe Transprojekt Gdański sp. z o.o. Dnia 28/09/2009 została wydana decyzja zatwierdzająca projekt budowlany i udzielająca pozwolenie na budowę; kontynuowane jest wykonywanie dokumentacji wykonawczej i przetargowej. Zadanie realizowano zgodnie z założeniami.</p> <p>Termin zakończenia inwestycji 30 grudnia 2011 r. Zakończona faza projektowania i przygotowania; stan zaawansowania rzeczowego ogółem 69 %, w tym faza wykonawcza 0% - Rozpoczęcie prac wykonawczych od dnia 21 stycznia 2010 r.</p> |
| 6 | <p>Budowa Trasy Mostu Północnego od węzła z ul. Pułkową do węzła z ul. Modlińską</p> | <p>Wieloletni Program Inwestycyjny</p> <p>Lista przedsięwzięć Miasta st. Warszawy związanych z przygotowaniem do EURO 2012</p> | <p>Celem projektu jest uzyskanie dogodnego, nowego jakościowo i o dużej przepustowości połączenia drogowego w północnej części Warszawy. Trasa będzie jednym z kluczowych elementów podstawowej sieci arterii komunikacyjnych miasta, zapewniając dobre skomunikowanie lewobrzeżnej dzielnicy Bielany z prawobrzeżną dzielnicą Białołęka</p> <p>Planowany termin realizacji: 2007-2010</p> <p>Nazwa inwestora bezpośredniego: Miasto Stołeczne Warszawa. Nazwa inwestora zastępczego: Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych. Podstawowe źródła finansowania: Budżet Miasta Stołecznego Warszawa. Generalny lub wiodący wykonawca: POL-AQUA S.A</p> <p>Wartość kosztorysowa [w tys. zł] : 1 179 172</p> <p>Zadanie ujęte w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52).</p> | <p>Od 20/05/2009 prowadzone są prace budowlane. Od momentu rozpoczęcia prac związanych z wyborem wykonawcy prac projektowych w roku 2007, realizacja przebiegała zgodnie z przyjętymi założeniami.</p> <p>Termin zakończenia inwestycji 17 lutego 2012 r. Inwestycja w fazie wykonawczej; stan zaawansowania rzeczowego ogółem 61%, w tym fazy wykonawczej 11 % - prace wykonawcze opóźnione o ca 6 miesięcy.</p> |

| | | | | |
|---|--|--|---|---|
| 7 | Budowa Trasy Siekierkowskiej odc. IIC – skrzyżowanie drogi krajowej nr 2 z Trasą Siekierkowską | Wieloletni Program Inwestycyjny Lista przedsięwzięć Miasta st. Warszawy związanych z przygotowaniem do EURO 2012 | Celem projektu jest zapewnienie poprawy przepustowości skrzyżowania, upłynnienia przepływu ruchu drogowego oraz zmniejszenia uciążliwości komunikacyjnej w tym rejonie miasta. Ponadto inwestycja ochroni obszar centralny przed ruchem samochodowym tranzytowym. Planowany termin realizacji: 2004-2011 Nazwa inwestora bezpośredniego: Miasto Stołeczne Warszawa. Nazwa inwestora zastępczego: Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych. Podstawowe źródła finansowania: Budżet Miasta Stołecznego Warszawa. Generalny lub wiodący wykonawca: WARBUD S.A. Wartość kosztorysowa [w tys. zł] :292 636 (174.531 budżet Miasta, 118.105 inne środki) | Realizowane są prace budowlane. Wdrożona została tymczasowa organizacja ruchu, trwają prace związane z budową estakad oraz tuneli. Zakończono roboty gazowe, wodociągowe oraz ułożono kanalizację teletechniczną. Prowadzone prace budowlane przebiegają zgodnie z założeniami. Termin realizacji inwestycji 31 grudnia 2010 r. Inwestycja w fazie wykonawczej; stan zaawansowania rzeczowego ogółem 63%, w tym fazy wykonawczej 24 %, prace wykonawcze opóźnione o ca 3 miesiące. Nakłady poniesione od początku realizacji inwestycji 47.734.455 zł |
| 8 | Przebudowa ul. Św. Wincentego na odc. Rondo Żaba do ul. Głębockiej | Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta Lista przedsięwzięć Miasta st. Warszawy związanych z przygotowaniem do EURO 2012 | Projektowana ulica jako droga główna ruchu przyspieszonego (GP) będzie stanowić połączenie transportowe zapewniające dobre skomunikowanie dzielnicy Targówek, a w dalszej perspektywie także wschodniej części dzielnicy Białołęka, z pozostałymi dzielnicami. Ulica św. Wincentego stanowi jedną z promienistych tras wjazdowych do centrum miasta. Ponadto łączyć będzie, poprzez ulicę Głęboką, Obwodnicę Ekspresową z Obwodnicą Śródmiejską. Planowany termin realizacji: 2008-2012 Nazwa inwestora bezpośredniego: Miasto Stołeczne Warszawa. Nazwa inwestora zastępczego: Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych. Podstawowe źródła finansowania: Budżet Miasta Stołecznego Warszawa Wartość kosztorysowa [w tys. zł] : 9 863,2 | Kontynuowane były prace projektowe realizowane przez Biuro Projektowe Transprojekt Gdański Sp. z o.o. - została wykonana koncepcja programowa; 14.08.2009 został przekazany wniosek o wydanie decyzji środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Występowały problemy związane z protestami społecznymi oraz uzgodnieniami z konserwatorem zabytków. Wycofanie z listy przedsięwzięć komunikacyjnych związanych z EURO 2012 w listopadzie 2009 r. ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012 |
| 9 | Modernizacja Al. Jerozolimskich – budowa węzła Łopuszańska – Kleszczowa | Wieloletni Program Inwestycyjny Lista przedsięwzięć Miasta st. Warszawy związanych z przygotowaniem do EURO 2012 | Wartość kosztorysowa [w tys. zł] : 200 143 | Termin zakończenia 30 czerwca 2011 r. Inwestycja w fazie wykonawczej; stan zaawansowania rzeczowego ogółem 63%, w tym fazy wykonawczej 13 % - prace opóźnione o ca 5 miesięcy |

| | | | | |
|-----------|---|--|--|--|
| 10 | Budowa Trasy Krasieńskiego od Pl. Wilsona do ul. Budowlanej wraz z budową linii tramwajowej | Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta Lista przedsięwzięć Miasta st. Warszawy związanych z przygotowaniem do EURO 2012 | Planowany termin realizacji: 2007-2012 | Wycofanie z listy przedsięwzięć komunikacyjnych związanych z EURO 2012 w listopadzie 2009 r. ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012 |
| 11 | Budowa ul. Nowolazurowej | Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta | | Uchwała budżetowa Rada Miasta na 2009 r. podjęta w 2008 r. - ograniczenia finansowania inwestycji ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012 |
| 12 | Budowa obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od Ronda Wiatraczna do Ronda Żaba: II etap – odcinek od ul. Zabranieckiej do węzła Żaba | Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta | | Uchwała budżetowa Rada Miasta na 2009 r. podjęta w 2008 r. - ograniczenia finansowania inwestycji ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012 |
| 13 | Budowa al. Tysiąclecia na odcinku al. Stanów Zjednoczonych – ul. Wał Miedzeszyński | Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta | | Uchwała budżetowa Rada Miasta na 2009 r. podjęta w 2008 r. - ograniczenia finansowania inwestycji ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012 |
| 14 | Przebudowa ul. Prostej na odcinku od Ronda Daszyńskiego do Ronda ONZ | Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta | | Uchwała budżetowa Rada Miasta na 2009 r. podjęta w 2008 r. - ograniczenia finansowania inwestycji ZADANIE NIE ZOSTANIE ZREALIZOWANE PRZED EURO 2012 |