

T. 3. 02. 2012r.



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Departament Infrastruktury

KIN-4101-01-01/2011
P/11/074

Warszawa, 19 stycznia 2012 r.

Zarząd
Polskie Koleje Państwowe S.A.
Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.), zwanej dalej ustawą o NIK, Najwyższa Izba Kontroli, Departament Infrastruktury, skontrolowała działania Polskich Kolei Państwowych S.A. (zwanych dalej PKP S.A. lub Spółką) w zakresie przygotowania do organizacji finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA - EURO 2012, realizowane w okresie od dnia 1 stycznia do dnia 5 grudnia 2011 r.

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 29 grudnia 2011 r., Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ustawy o NIK, przekazuje Zarządowi Spółki niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia skontrolowaną działalność, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości. Pozytywnie oceniono przygotowanie i realizację trzech z czterech, tzw. „ważnych dla EURO 2012”, zadań inwestycyjnych na dworcach kolejowych oraz trzech innych, ujętych w wykazie przedsięwzięć EURO 2012¹, a także realizację prac przygotowawczych i remontowych kilkunastu z 68 zadań zlokalizowanych na pozostałych dworcach.

Powyższa ocena ogólna wynika z następujących ocen częściowych:

1. W związku z organizacją EURO 2012, Spółka wyodrębniła 8 dworców kolejowych koniecznych do budowy, przebudowy lub remontu w latach 2007-2012. W odniesieniu do inwestycji realizowanych na 6 dworcach (poz.

¹ Wykaz przedsięwzięć Euro 2012 stanowi załącznik do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012 (Dz. U. Nr 8, poz. 52 ze zm.).

1-4 oraz 6-7 wykazu², zamieszczonego w przypisie nr 2) oraz na przystanku osobowym Stadion w Warszawie, wykonano zaplanowane do 30 listopada 2011 r. zadania, bez znacznych opóźnień w porównaniu do terminów ujętych w harmonogramach spółki PKP S.A.

1.1. Wyniki kontroli³ dla tzw. „ważnych” dworców kolejowych wskazują, że:

- Dla trzech inwestycji, tj. dworca we Wrocławiu i dwóch dworców w Warszawie (dw. Wschodni dla ruchu dalekobieżnego i dw. Centralny) nie występują - w świetle ustaleń kontroli - zagrożenia terminowej ich realizacji, czyli przed rozpoczęciem EURO 2012.

Na dworcu wschodnim w Warszawie, prace remontowe na obiektach przeznaczonych do obsługi ruchu podmiejskiego zostały zakończone. Budynek dworca został oddany do eksploatacji w III kwartale 2011 r. Przeprowadzone oględziny wykazały, że trwają dalsze prace na tym dworcu, w części przewidzianej do obsługi podróżnych w ruchu dalekobieżnym. Oddanie do użytkowania tej części dworca planowane jest na dzień 30 marca 2012 r.

Prace remontowe na dworcu Warszawa Centralna znajdują się w fazie końcowej. Zostały już wykonane prace przystosowujące dworzec do potrzeb osób niepełnosprawnych w zakresie ścieżek dla osób niewidomych (bez Galerii Zachodniej), dwóch wind z hali głównej na antresole zachodnią i wschodnią, rampy na schodach z galerii południowej do środkowej, drzwi przelotowych na poziomie "0" dla windy towarowej na peronie nr 3, pętli indukcyjnej dla osób niesłyszących przy stanowisku kasowym, okienka informacyjno - kasowego dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich oraz szczegółowych map dworca dla osób niewidomych. Po uzyskaniu zgody ZDM Warszawa (przed rozpoczęciem EURO 2012) planowane jest wykonanie rampy ze wschodniej części przejścia podziemnego pod skrzyżowaniem Al. Jerozolimskie/ul. Emilii Plater na poziom Galerii Południowej i wschodniej. Przekazanie do użytkowania ww. urządzeń przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z dworca, a wymiana pochylni ruchomych ułatwi również korzystanie z dworca osobom niepełnosprawnym oraz podróżującym z większym bagażem, w tym np. z rowerami i wózkami.

W świetle ustaleń kontroli, wg stanu na 30 listopada 2011 r., nie występują też zagrożenia w oddaniu do użytkowania dworca Wrocław Główny przed rozpoczęciem EURO 2012.

- W przyjętym harmonogramie prac dla zadania inwestycyjnego pn. „Zintegrowane Centrum Komunikacyjne Poznań Główny”, wskazano dzień 30 kwietnia 2011 r., jako termin uzyskania pozwolenia na budowę i wybudowanie obiektu w cyklu 12 miesięcy od tej daty. Faktycznie, pozwolenie na budowę uzyskano dopiero w dniu 4 sierpnia 2011 r., tj. trzy miesiące później, niż planowano.

² 1. Odtworzenie Zabytkowego Historycznego Kompleksu Dworca Wrocław Główny z przebudową kolejowej infrastruktury technicznej - 35,20%. 2. Budowa dworca kolejowego Kraków Główny zintegrowanego z miejskim transportem publicznym. 3. Przebudowa kompleksu dworcowego Gdynia Główna. 4. Modernizacja dw. Katowice Osobowa. 5. Budowa Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego dw. Poznań Główny - 16,20%. 6. Modernizacja dw. Warszawa Centralna - 80,00%. 7. Modernizacja dw. Warszawa Wschodnia - 49,00%. 8. Modernizacja dw. Warszawa Zachodnia, 9. Warszawa Stadion.

³ Wg stanu na koniec listopada 2011 r.

W świetle ustaleń kontroli, przyjęte terminy realizacji (przed rozpoczęciem EURO 2012) nie są możliwe do dotrzymania, pomimo podjętych działań przez wykonawcę.

NIK przyjmuje do wiadomości, wyjaśnienia Zarządu Spółki, w których stwierdzono, że inwestycja ta nie ingeruje w funkcjonowanie obiektu Dworca Głównego, Dworca Zachodniego oraz zmodernizowanego Dworca Letniego, które z powodzeniem zapewnią sprawną obsługą zwiększonych potoków podróżnych podczas EURO 2012. W celu przygotowania obecnego dworca Poznań Główny do ewentualnej obsługi podróżnych, PKP S.A. zamierza dodatkowo przeprowadzić jego lifting. Wykonanie remontu obecnego dworca nie wymaga przerwania robót budowlanych w obrębie Nowego Dworca Kolejowego dzięki czemu, w przypadku terminowej realizacji nowego obiektu, odprawa podróżnych będzie mogła być realizowana w obydwu budynkach dworcowych.

- W zakresie trzech projektów realizowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ)⁴ - w świetle ustaleń kontroli - nie występują zagrożenia związane z ich terminową realizacją, tj. przed rozpoczęciem EURO 2012. Jednakże z uwagi na skomplikowane warunki realizacji robót, a także uwzględniając fakt, że dworce we Wrocławiu i Gdyni są wpisane do rejestru zabytków, mogą zaistnieć zagrożenia, których na obecnym etapie prac nie można zidentyfikować.

1.2. Na trzech dworcach, z czterech pozostałych ujętych w wykazie przedsięwzięć EURO 2012, tj. Katowice, Kraków, Gdynia prace przebiegają zgodnie z harmonogramami. Natomiast modernizacja dworca Warszawa Zachodnia nie zostanie rozpoczęta przed EURO 2012. W związku z trudnościami w rokowaniach z Konsorcjum Nexity, PKP S.A. powróciła do negocjacji z firmami, które brały udział w I etapie. Ostatecznie w 2011 r., zakończone zostały negocjacje z potencjalnym Inwestorem - Konsorcjum HB Reavis i w dniu 16 czerwca 2011 r., zawarta została umowa. Zgodnie z jej postanowieniami dworzec zostanie wybudowany do końca 2014 r. Na obiekcie tym, do dnia 30 listopada 2011 r. nie rozpoczęto żadnych prac rozbiórkowych, jak i remontowych.

Ze złożonych w toku kontroli wyjaśnień przez Zarząd PKP S.A. wynika, że "Termin ten nie pozwala na zrealizowanie i oddanie tego dworca do użytkowania przed EURO 2012. Nie jest to możliwe również ze względu na decyzję o przełożeniu generalnych remontów peronów oraz tunelu dworca zachodniego przez PKP PLK S.A., a także konieczność uzyskania przez PKP PLK S.A. decyzji Wojewody Mazowieckiego w sprawie lokalizacji inwestycji, polegającej na modernizacji linii kolejowej na odcinku od stacji Warszawa Wschodnia do stacji Warszawa Zachodnia. W związku z wyżej przytoczonymi opóźnieniami oraz wobec faktu, iż aktualnie obsługa podróżnych w pełni realizowana jest w istniejącym dworcu od strony ul. Tunelowej, PKP S.A. koncentruje się na zapewnieniu uczestnikom EURO 2012 świadczenia usług o odpowiednim standardzie na dworcach Warszawa Centralna, Wschodnia i Stadion".

1.3. W wykazie przedsięwzięć, także w Master Planie opracowanym przez Spółkę PL.2012, nie ujęto modernizacji dworca kolejowego Warszawa Stadion. Jednakże, w ocenie NIK, jego modernizacja jest

⁴ Dotyczy dworców: Wrocław Główny, Kraków Główny, Gdynia Główna.

niezbędnym uzupełnieniem infrastruktury w otoczeniu budowanego Stadionu Narodowego w Warszawie.

W odniesieniu do realizacji tego projektu⁵ inwestor przyjął sposób jego realizacji polegający na wykonaniu projektów budowlanych i wykonawczych oraz realizacji robót budowlano-montażowych przez jednego wykonawcę wyłonionego w drodze postępowania przetargowego w trybie „projektuj-buduj”. Termin realizacji inwestycji został określony na 84 tygodnie, w których uwzględniono niezbędny czas na wykonanie przez wykonawcę projektów budowlanych wraz z uzyskaniem pozwolenia na budowę, projektów wykonawczych oraz realizację robót budowlano-montażowych zakończonych uzyskaniem pozwolenia na użytkowanie obiektu. W świetle ustaleń kontroli, dworzec ten będzie oddany do użytku w terminie, tj. przed rozpoczęciem EURO 2012. Według obowiązujących harmonogramów rozpoczęcie użytkowania planowane jest na dzień 22 lutego 2012 r.

1.4. W 2011 r. oddano do użytkowania 8 innych, nie ujętych w wykazie dworców PKP⁶. Na pozostałych 68 dworcach PKP trwają prace przygotowawcze i modernizacyjne z wykorzystaniem zarówno środków budżetowych jak i własnych (PKP S.A.)

2. Wyniki kontroli wskazują na niepełne wykorzystanie środków na realizację czterech „ważnych” inwestycji dworcowych określonych w wykazie przedsięwzięć EURO 2012, na niespełna 180 dni przed rozpoczęciem Mistrzostw. Procentowy udział poniesionych wydatków do końca listopada 2011 r. w całości planowanych nakładów, dla wymienionych czterech inwestycji, wynosił od 16,2% do 80% (por. przypis nr 2).

Ustalenia kontroli wskazują, że nie zostały w pełni wykorzystane środki UE z Funduszu Spójności, w ramach POIiŚ. Wykorzystanie środków pomocowych było mniejsze niż planowano. Dotyczyło to również stopnia wykorzystania środków własnych i budżetowych.

Z przyznanej na 2011 r. kwoty dotacji z przeznaczeniem na remonty dworców kolejowych w wysokości 163, 40 mln zł, wykorzystano 75,06 mln, tj. 47,17%⁷.

Niskie zaawansowanie finansowania robót budowlano-montażowych w „ważnych” inwestycjach dworcowych, wynikało z faktu, iż dla wykonanych robót około miesiąca trwało przygotowanie i sprawdzenie dokumentów rozliczeniowych (z uwagi na bardzo duży zakres robót i wielobranżowy charakter projektów, w szczególności we Wrocławiu) oraz umownego 60 dniowego terminu płatności faktur wykonawcy. Płatności za wykonane roboty następowały po upływie 3 miesięcy od zrealizowania robót.

W przypadku rozliczenia projektu o najwyższej wartości pn. „Odtworzenie Zabytkowego Historycznego Kompleksu Dworca Wrocław Główny z przebudową kolejowej infrastruktury technicznej”, część wykonanych robót o wartości około 40 mln zł nie została jeszcze rozliczona i zafakturowana. Wynikało to z faktu, że w kosztorysie ofertowym występują pozycje, gdzie jako „jednostka miary” jest „komplet” i zgodnie z umową można je rozliczyć po wykonaniu całości danych pozycji przedmiarowych.

⁵ Pn. „Przebudowa dworca kolejowego Warszawa Stadion”.

⁶ Dworce kolejowe: „Puszczykówko”, „Luboń”, „Wrocław Pracze”, „Wrocław Kuźniki”, „Wrocław Leśnica”, „Wrocław Mikołajów”, „Dworzec-Poznań Letni” oraz „Radomsko”.

⁷ Wg stanu na dzień 30 listopada 2011 r.

Przy inwestycjach kontynuowanych, i rozpoczętych w 2010 r. kulminacyjnym miesiącem pod względem fakturowania jest grudzień (m.in. ze względu na zakończenie robót budowlanych na 8 dworcach) na który przypada ponad 30 % wartości wszystkich otrzymanych faktur na płatności z budżetu państwa.

Izba przyjmuje do wiadomości wyjaśnienia Zarządu złożone w trybie art. 59 ust. 2 ustawy o NIK do protokołu kontroli, w których podano m.in., że:

- „w odniesieniu do każdej prowadzonej lub rozpoczynanej inwestycji z udziałem środków budżetowych ustalona zostaje z góry maksymalna kwota środków budżetowych na poszczególne zadanie inwestycyjne wynikająca z przyjętego programu inwestycji z uwzględnieniem wartości kontraktowej i z zachowaniem struktury finansowania zadania przyjętego ww. programem.
- poziom zaawansowania finansowego w trakcie prowadzenia procesu inwestycyjnego zawsze będzie niższy niż zaawansowania rzeczowego chociażby ze względu na fakt, że umowy na roboty budowlane nie przewidują płatności zaliczkowych, lecz faktury są wystawiane po częściowych odbiorach robót oraz weryfikacji wykonanego zakresu przez Nadzór Inwestorski”.

Niskie wykorzystanie środków przeznaczonych na inwestycje dworcowe - w świetle ustaleń kontroli i w ocenie NIK - może jednak skutkować niekompleksowym wykonaniem zadań inwestycyjnych.

3. Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia sposób realizacji 3 z 4 wniosków pokontrolnych zawartych w wystąpieniu pokontrolnym z dnia 28 grudnia 2009 r. (KKT-410-07-02/2010; P/10/073) skierowanym do Prezesa Zarządu PKP S.A. Wnioski te dotyczyły:

- zwiększenia nadzoru nad terminowym wykonywaniem przez wykonawców zadań inwestycyjnych, w zakresie rozwoju infrastruktury dworcowej i stacyjnej, w związku z przygotowaniem Polski do EURO 2012,
- analizowania zagrożeń terminowego realizowania inwestycji związanych z EURO 2012,
- kompleksowej realizacji prowadzonych inwestycji dworcowych i podejmowanie w tym celu działań z innymi podmiotami kolejowymi, zarządzającymi infrastrukturą na stacjach.

Wniosek czwarty pn. „Uporządkowanie terenu w okolicach i na dworcu PKP Warszawa Zachodnia, przy współudziale z innymi podmiotami kolejowymi oraz PKS i władzami Warszawy” nie został zrealizowany, z przyczyn niezależnych od PKP S.A, pomimo podejmowanych prób przez Spółkę.

Przedstawiając Zarządowi PKP S.A. powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

- Podjęcie działań mających na celu prowadzenie stałego nadzoru nad terminowym wykonywaniem przez wykonawców remontu infrastruktury dworcowej, w związku z przygotowaniem Polski do EURO 2012.

Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, zwraca się do Zarządu PKP S.A. o przedstawienie, w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosku oraz o podjętych działaniach na rzecz realizacji wniosku lub przyczynach niepodjęcia takich działań.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o NIK, w terminie 7 dni od dnia otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego przysługuje Zarządowi PKP SA prawo zgłoszenia na piśmie do Dyrektora Departamentu Infrastruktury NIK, umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków zawartych w tym wystąpieniu.

W razie zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z art. 62 ust. 2 ustawy o NIK, termin nadesłania informacji, o którym mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji Najwyższej Izby Kontroli.

DYREKTOR
Departament Infrastruktury
z up.

Andrzej Witkowski
Wicedyrektor