



**Najwyższa Izba Kontroli
Departament Komunikacji
i Systemów Transportowych**

Warszawa, dnia 15 stycznia 2010 r.

Zarząd Spółki

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

KKT- 410-07-02/2009
P/09/073

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (t. j. Dz. U. z 2007 r. nr 231 poz. 1701 ze zm.) zwanej dalej ustawą o NIK, Najwyższa Izba Kontroli - Departament Komunikacji i Systemów Transportowych - przeprowadziła w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (zwanej dalej Spółką lub PKP PLK S.A.) kontrolę *„Przygotowanie Polski do organizacji finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012”*.

Kontrola dotyczyła realizacji zadań budowlano - modernizacyjnych na liniach kolejowych zarządzanych przez Spółkę, które zgłoszone zostały do Master Planu inwestycji związanych z procesem przygotowań do organizacji EURO 2012 r. Zadania te miały charakter kwalifikujący je do grupy zadań pośrednio związanych z przygotowaniem do organizacji EURO 2012. Kontrolą objęto lata 2008 (IV kwartał) – 2009 (10 miesięcy).

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym bez zastrzeżeń w dniu 21 grudnia 2009 r., Najwyższa Izba Kontroli – Departament Komunikacji i Systemów Transportowych, stosownie do art. 60 ust. 1 ustawy o NIK, przekazuje niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działania Zarządu PKP PLK S.A. w zakresie wykonywania zadań inwestycyjno - modernizacyjnych na liniach kolejowych zarządzanych przez Spółkę, związanych z przygotowaniem do organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012 r., mimo stwierdzonych nieprawidłowości.

Przedstawiona ocena wynika z następujących ustaleń kontroli:

1. Realizacja większości zadań inwestycyjno - modernizacyjnych na liniach kolejowych zarządzanych przez Spółkę wytypowanych, jako zadania związane z procesem przygotowań do organizacji ww. Mistrzostw przebiegała w stopniu wynikającym z założeń Master Planu¹. Występujące na części zadań częściowych opóźnienia, w większości przypadków są możliwe do nadrobienia przed rozpoczęciem Mistrzostw.
2. Zmodernizowanych zostało 48,6% długości linii kolejowych zgłoszonych do Master Planu.
3. Na zmodernizowanych odcinkach linii kolejowych uzyskane zostały parametry eksploatacyjne (m.in. dot. prędkości kursowania pociągów) tworzące warunki dla skracania czasu przejazdu w połączeniach kolejowych pomiędzy miastami-gospodarzami rozgrywek.
4. Prowadzony jest ciągły monitoring przebiegu realizacji zadań w ww. obszarze.

Podstawę powyższej oceny ogólnej, stanowią następujące oceny szczegółowe:

1. Do Master Planu zgłoszone zostały przez PKP PLK S.A. zadania inwestycyjno - modernizacyjne na 9 liniach kolejowych². Inwestycje te dotyczyły 37 zadań częściowych obejmujących przede wszystkim odcinki szlaków kolejowych, a także stacje i przystanki kolejowe. Stwierdzono, że 25 zadań było w fazie wykonawstwa, a 12 na etapie przygotowania.

Według stanu na koniec października 2009 r. przy realizacji większości, tj. 23 spośród 37 zadań częściowych (62% tych zadań) nie było opóźnień w odniesieniu do terminów ujętych w harmonogramach ich realizacji.

Opóźnienia w stosunku do harmonogramów występowały na 14 zadaniach częściowych, z czego w 13 przypadkach (93%) nie miały one wymiaru, który wg ustaleń

¹ Master Plan spółki „PL. 2012.”, plan –harmonogram projektów infrastrukturalnych związanych z EURO 2012. Spółka „PL. 2012” - spółka, której Minister Sportu i Turystyki (Biuro do Spraw EURO 2012) powierzył zadania w zakresie koordynacji i przygotowań w ramach organizacji finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012.

² 232,0 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, linia nr 1 Warszawa - Łódź (Widzew), Linia średnicowa Warszawa Zach. – Warszawa Wsch., linia obwodowa Józefinów - Warszawa Gdańska, linia Warszawa - MPL Okęcie i linia Kraków -MPL Balice.

niniejszej kontroli, spowodowałby istotne zagrożenie dla wykonania ich przed rozpoczęciem turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012 r.

Opóźnienia dotyczyły przede wszystkim etapu prac przygotowawczych (10 zadań), pozyskania decyzji lokalizacyjnych i środowiskowych (4 przypadki), postępowań przetargowych (3 przypadki) oraz uzgodnień z władzami miast odnośnie zadań dotyczących obiektów stacyjnych (3 przypadki).

Opóźnienie w zakresie 14-go zadania (przygotowanie modernizacji odcinka Rzeszów – granica państwa na linii E 30) wynikało z braku odpowiednich źródeł finansowania tego przedsięwzięcia. Nastąpiło to w wyniku wykreślenia ww. zadania w 2009 r. z listy podstawowej projektów ustalonych do dofinansowania ze środków UE w latach 2007-2013. Przyczyną tego stanu było znaczne zwiększenie kosztów modernizacji w stosunku do wcześniej przewidywanych. Zgodnie z obecnie przygotowanymi kosztorysami realizacja tego projektu wyniesie około 3,5 mld zł netto, przy przewidywanej kwocie w wysokości 1,4 mld zł. Wg aktualnych decyzji, zadanie to w zakresie i w terminie zgłoszonym do Master Planu, tj. modernizacji pozwalającej m.in. na podwyższenie prędkości kursowania pociągów do 160 km/h) nie będzie obecnie realizowane.

Prowadzone są natomiast prace nad programem rewitalizacji ww. odcinka Rzeszów - granica państwa, w ramach którego planowane jest wykonanie - finansowanych ze środków budżetowych - prac naprawczych, w celu doprowadzenia stanu linii kolejowej do osiągnięcia prędkości 120 km/h.

W związku z ww. zmianami PKP PLK S.A. wystąpiła do spółki PL 2012 o usunięcie przedmiotowej inwestycji z Master Planu.

Zgodnie z informacją Ministra Sportu i Turystyki przedstawioną 30 marca 2009 r. Sejmowi RP³, na szczęblu podmiotów reprezentujących stronę polską oraz UEFA wybrane zostały inwestycje uznane, jako kluczowe dla organizacji finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012, do których, m.in. zaliczono 6 inwestycji zgłoszonych do Master Planu przez PKP PLK S.A. Inwestycje te obejmowały 4 linie kolejowe: Warszawa - Łódź, Warszawa - Gdynia, Warszawa - port lotniczy na Okęciu i Kraków - port lotniczy w Balicach oraz 2 przystanki kolejowe: Warszawa Stadion i Wrocław Stadion. Wg stanu na koniec października 2009 r. inwestycje te dotyczyły łącznie

³ Sprawozdanie z realizacji przedsięwzięć Euro 2012 oraz z wykonanych działań dotyczących realizacji przygotowań Polski do finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012™ (marzec 2008 r. -luty 2009 r.) - sprawozdanie przedstawiane Sejmowi przez Ministra Sportu i Turystyki na podstawie art. 6 pkt 2 ustawy z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 (druk Sejmowy nr 1859 datowany na 30 marca 2009 r.).

15 zadań. Z tej liczby na 9 realizowanych zadaniach (60%) nie występowały opóźnienia w odniesieniu do terminów ujętych w harmonogramach ich realizacji. Opóźnienia o charakterze możliwym do nadrobienia przed rozpoczęciem ww. Mistrzostw, występowały na 6 zadaniach realizacyjnych, tj.:

- linii nr 1 Warszawa - Łódź: odcinek Warszawa Zachodnia - Skierniewice, etap II, odc. A. Na opóźnienia wpłynęło długotrwałe pozyskiwanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz stanowiska Inicjatywy JASPERS w sprawie projekcji stawek dostępu w okresie 30 lat od zakończenia projektu;

- linia E65 Warszawa – Gdynia: na kontrakcie 8 (WPC Praga - Legionowo, stacja Nasielsk) jednym z 3 kontraktów dotyczącym prac realizacyjnych na LCS Nasielsk, na kontrakcie 1a (stacje: Gąsocin, Ciechanów i szlaki: Świercze - Gąsocin, Gąsocin - Ciechanów) jednym z 2 kontraktów dotyczącym prac realizacyjnych na LCS Ciechanów i na LCS Działdowo w zakresie prowadzonych prac przygotowawczych. Na opóźnienia wpłynęły zmiany w zakresie wprowadzonym aneksem do umowy z wykonawcą (odnośnie kontraktu 8) oraz długotrwałe przeprowadzanie przetargów odnośnie pozostałych 2 zadań realizacyjnych;

- linia Średnicowa, łącznie z przystankiem osobowym Warszawa Stadion. Na opóźnienia wpłynęły długotrwałe uzgodnienia w zakresie koncepcji programowo-przestrzennej oraz długotrwałe przygotowywanie dokumentacji projektowej.

- połączenie kolejowe Kraków Główny - Mydlniki - MPL Balice, etap I. Na opóźnienia wpłynęło długotrwałe przeprowadzenie przetargów..

2. Na koniec III kwartału 2009 r. wykonane zostały prace modernizacyjne na 477,5 km linii, tj. na 48,6% ze zgłoszonych przez PKP PLK S.A. do Master Planu zadań, obejmujących łącznie 982,2 km linii kolejowych.

Realizacja zadań w odniesieniu do upływu czasu (2009 r. jest w drugim roku realizacji 4,5-letniego Master Planu) związana jest z wysokim zaawansowaniem procesu przygotowawczo-realizacyjnego, w jakim znajdowało się szereg zadań cząstkowych na liniach kolejowych włączonych do Master Planu. M.in. 6,8% dotychczasowej realizacji zgłoszonych zadań stanowią dwa odcinki na linii E 20 (granica państwa – Rzepin i Mińsk Mazowiecki – Siedlce, liczące łącznie 67 km), które w okresie ich zgłaszania do Master Planu (w 2008 r.) znajdowały się w fazie finalnego rozliczania (od strony technicznej zadania te zrealizowane zostały w 2007 r.).

3. Na zmodernizowanych odcinkach linii kolejowych uzyskane zostały m.in. planowane parametry eksploatacyjne w zakresie wzrostu prędkości kursowania pociągów, w tym w większości (na 317 km – 66,5% wykonanych prace modernizacyjnych) odcinki te dostosowane zostały do szybkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich. Tym samym realizowany jest cel tworzenia warunków dla uzyskania poprawy jakości usług oferowanych transportem kolejowym, w zakresie skracania czasu przejazdu pociągów pasażerskich w połączeniach kolejowych pomiędzy miastami-gospodarzami rozgrywek.

4. Monitoring zadań zgłoszonych do Master Planu był realizowany w sposób ciągły przez Biuro Inwestycji Zespół ds. Euro 2012 poprzez stałe kontakty z dyrektorami zespołów projektowych i kierownikami kontraktów. Informacje przedstawiane były na bieżąco Członkowi Zarządu - Dyrektorowi ds. Inwestycji oraz dyrektorowi Biura Inwestycji. System monitorowania zakładał aktualizację Master Planu zasadniczo raz na kwartał.

Niezależnie od pozytywnie ocenionych działań, stwierdzono - w toku kontroli - również nieprawidłowości. Należały do nich opóźnienia występujące w zakresie przygotowywania i składania wniosków o dofinansowanie inwestycji ze środków europejskich na lata 2007-2013, odnośnie zadań zgłoszonych do Master Planu. Dotyczyło to 3 projektów, dla których określone zostały w pre-umowach daty gotowości Beneficjenta do przekazania wniosku o dofinansowanie do CUPT w 2009 r., tj.: 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. Występujące opóźnienia w ww. zakresie wynosiły od 3 do 6 miesięcy.

Główną przyczyną opóźnień w ww. zakresie było niezakończenie prac nad przygotowywaniem załącznika do wniosku o dofinansowanie pt: „Rezultaty studium wykonalności wraz z analizą kosztów i korzyści”. Stan ten wynikał m.in. z braku określenia stawek dostępu do infrastruktury kolejowej na kolejne lata objęte analizą kosztów i korzyści.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

- 1/. Doprowadzenie do zaktualizowania wykazu prac modernizacyjno-inwestycyjnych ujętych w Master Planie spółki „PL. 2012”, w zakresie realizacji zadania dot. modernizacji odcinka linii kolejowej Rzeszów - granica państwa.
- 2/. Objęcie szczególnym monitoringiem realizowanych przez PKP PLK S.A. zadań wybranych do grupy inwestycji kluczowych dla organizacji finałowego turnieju

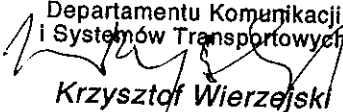
Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012, na których wystąpiły opóźnienia w stosunku do harmonogramów ich realizacji.

3/. Złożenie wniosków o dofinansowanie 3 projektów ze środków w których wystąpiły opóźnienia.

Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 62 ust.1 ustawy o NIK, zwraca się do Zarządu PKP PLK S.A. o przedstawienie, w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków oraz o podjętych działaniach 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 prawo zgłoszenia na piśmie do Dyrektora Departamentu Komunikacji i Systemów Transportowych 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 wyżej mowa, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji NIK.

DYREKTOR
Departamentu Komunikacji
i Systemów Transportowych

Krzysztof Wierzejski