



**Wiceprezes
Najwyższej Izby Kontroli
Jacek Kościelniak**

Warszawa, dnia 2 lutego 2010 r.

**Pan
Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury**

P/09/073
KKT-410-07-03/2009

Szanowny Panie Ministrze,

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 Ministerstwie Infrastruktury (zwanym dalej Ministerstwem lub MI) kontrolę „Przygotowanie Polski do organizacji finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012”. Kontrolą objęto działalność Ministerstwa - w okresie od 1 grudnia 2008 r. do 15 listopada 2009 r. - w zakresie realizacji zadań pośrednio związanych z przygotowaniem Polski do organizacji turnieju.

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli, podpisanym w dniu 19 stycznia 2010 r., Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ust. 1 ustawy o NIK, przekazuje Panu Ministrowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia - pomimo stwierdzonych nieprawidłowości - działania Ministerstwa w zakresie tworzenia warunków dla rozwoju infrastruktury komunikacyjnej, w związku z przygotowaniem Polski do EURO 2012.

Powyższa ocena wynika z następujących ustaleń kontroli:

- 1) Prace o charakterze legislacyjnym zaawansowane były w stopniu niezbędnym do zapewnienia sprawnego wykonywania zadań w zakresie przygotowania i realizacji inwestycji transportowych.
- 2) Podejmowano w MI, szereg skutecznych działań, mających na celu zapewnienie niezbędnych środków na finansowanie zadań z zakresu rozwoju infrastruktury komunikacyjnej oraz sprawnej obsługi transportowej.
- 3) Działania dotyczące finansowania i nadzorowania przedsięwzięć związanych z przygotowaniem do EURO 2012, w zakresie rozbudowy infrastruktury, koordynowane były zgodnie z założeniami wynikającymi z zakresu zobowiązań Polski wobec UEFA.

Podstawę powyższej oceny ogólnej, stanowią następujące oceny szczegółowe:

1. Pozytywnie oceniono podejmowanie inicjatyw legislacyjnych, mających na celu likwidację barier w zakresie budowy infrastruktury transportowej i usprawnienia procesu inwestycyjnego. W wyniku przedstawienia przez Ministra projektów aktów prawnych,

w okresie objętym kontrolą, uchwalone zostały przez Sejm cztery następujące ustawy, które weszły w życie w 2009 r.:

a. ustawa z dnia 6 grudnia 2008 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych¹, celem której jest usprawnienie procedur związanych z realizacją inwestycji dotyczących linii kolejowych o państwowym znaczeniu. Na jej podstawie nastąpi przejęcie dotychczasowych zadań ministra właściwego do spraw transportu przez zarządcę narodowej infrastruktury kolejowej, tj. przez PLK S.A., w zakresie występowania z wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowych, jak również wypłaty odszkodowań za wywłaszczone nieruchomości przeznaczone pod inwestycje kolejowe,

b. ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub na usługi², regulująca zasady wyboru podmiotu, któremu zostanie przyznana koncesja na usługi lub na roboty budowlane. W jej postanowieniach przewidziano uproszczoną i bardziej elastyczną procedurę wyboru koncesjonariusza. Postanowienia ustawy mają umożliwić ponadto realizację przedsięwzięć z udziałem kapitału prywatnego,

c. ustawa z dnia 22 maja 2009 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw³. Celem jej była zmiana dotychczasowego sposobu finansowania inwestycji dotyczących dróg krajowych. Wprowadzono na jej podstawie nowy elastyczny i bezpieczny model finansowania dróg krajowych przy jednoczesnym zapewnieniu efektywnego wykorzystania środków finansowych Unii Europejskiej, przewidzianych na budowę dróg o najwyższym standardzie,

d. ustawa o zmianie ustawy o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 oraz ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji lotnisk użytku publicznego⁴. Zmiany ustawy z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012⁵ mają głównie na celu doprecyzowanie obowiązujących przepisów oraz ich częściową zmianę, która będzie eliminowała bariery prawne spowalniające cykl inwestycyjny. Ponadto regulacja ta wprowadza możliwość wyboru trybu przygotowania inwestycji zgodnie z wolą inwestora, co również skutkować ma przyspieszeniem procesu realizacji inwestycji dotyczących infrastruktury niezbędnej do przeprowadzenia turnieju EURO 2012.

Ponadto jeden projekt ustawy o zmianie ustawy Prawo lotnicze⁶, był w toku prac parlamentarnych. Przepisy tej ustawy mają na celu zapewnienie optymalnych możliwości dla rozwoju lotnisk użytku publicznego, ochrony gruntów pod te lotniska oraz uwzględnienia tych obiektów w procesie planowania i zagospodarowania przestrzennego. Dwa projekt ustaw zostały przyjęte przez KRM lub KERM, tj.:

- projekt ustawy o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw. Potrzeba wprowadzenia rozwiązań przewidzianych w tej ustawie, wynika z konieczności usprawnienia procesu inwestycyjnego w budownictwie,
- projekt ustawy o wspieraniu usług i sieci szerokopasmowych w telekomunikacji. Celem tego projektu jest zapewnienie rozwoju dostępu do telekomunikacji, przy czym szczególne działania nakierowane są na dostęp szerokopasmowy oraz likwidację wykluczenia cyfrowego geograficznego i socjalnego.

¹ Dz. U. z 2009 r. Nr 1, poz. 3.

² Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101.

³ Dz. U. z 2009 r. Nr 86, poz. 720.

⁴ Dz. U. z 2009 r. Nr 161, poz. 1281.

⁵ Dz. U. Nr 173, poz. 1219, z późn. zm.

⁶ Pierwsze czytanie odbyło się w dniu 2 lipca 2009 r. Projekt został przekazany do Podkomisji Infrastruktury, gdzie nadal trwają prace.

2. Pozytywnie zostały ocenione też działania Ministerstwa, w zakresie współpracy zarówno z Ministerstwem Rozwoju Regionalnego (MRR), Ministerstwem Finansów, jak też z marszałkami województw i z prezydentami miast, w których planowane są rozgrywki EURO 2012. W wyniku działań MI i współpracy z instytucjami państwowymi i samorządowymi oraz z beneficjentami realizującymi inwestycje infrastrukturalne, ostatecznie uzgodnionych zostało 81 projektów⁷ o łącznej szacowanej wartości ponad 83 mld⁸ zł. Znalazły się one na zaktualizowanej liści projektów związanych z przygotowaniem Polski do EURO 2012 w zakresie infrastruktury finansowanych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). W tej liczbie znajduje się:

- 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,
- 9 projektów lotniskowych, o szacowanej wartości 3 738 mln zł,
- 8 dotyczy dworców kolejowych, o szacowanej wartości 4 004 mln zł,
- 1 zakupu taboru kolejowego o szacowanej wartości 1 354 mln zł.

Współpraca MI z MRR i Ministerstwem Finansów dotyczyła przede wszystkim zapewnienia finansowania dla projektów, uruchomienia środków z rezerwy celowej i przenoszenia ich do odpowiednich działów w przypadku braku środków na realizację inwestycji.

3. Najwyższa Izba Kontroli zauważa poważne zaangażowanie Ministerstwa w proces tworzenia warunków do finansowania oraz realizacji dużej liczby projektów inwestycyjnych, w związku z przygotowaniem Polski do EURO 2012. Należy jednak stwierdzić, że ustalenia kontroli wskazują, iż stopień zaawansowania realizacji wielu projektów w 2009 r., budzi obawy co do terminowej i kompleksowej ich realizacji w I półroczu 2012 r., tak by mogłyby one być wykorzystane podczas EURO 2012. Dotyczy to w szczególności modernizacji niektórych dworców kolejowych i odcinków linii kolejowych, budowy autostrad i modernizacji niektórych odcinków dróg szybkiego ruchu (ekspresowych kategorii „S”) oraz infrastruktury lotniczej.

3.1. Departament Kolejnictwa MI oraz PKP S.A. przygotowały wykaz 32 dworców kolejowych⁹, które zostały objęte planem przebudowy finansowanym ze środków własnych PKP S.A. oraz środków budżetu państwa. Inwestycje te obejmują dworce znajdujące się w ciągach linii kolejowych tworzących dojazd do miast gospodarzy EURO 2012 i nie będą włączone do listy projektów transportowych, która obejmuje modernizację dworców w miastach gospodarzach EURO 2012.

Ustalenia kontroli wskazują, że dotychczasowe przepisy nie przewidywały możliwości finansowania ze środków publicznych modernizacji dworców kolejowych, a spółka PKP S.A. nie dysponowała odpowiednio dużymi środkami na ten cel. Możliwość taka powstała po przyjęciu *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*, która określiła, iż ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane wydatki na budowę lub przebudowę dworców kolejowych w zakresie bezpośrednio związanym z obsługą podróżnych.

Jednakże, z uwagi na relatywnie późny termin wejścia w życie omawianej ustawy oraz napięty plan wydatków, w budżecie państwa na 2009 r., nie zostały zabezpieczone środki finansowe na tego typu zadania i możliwe będzie ich finansowanie z tego źródła dopiero od

⁷ Po ich zaktualizowaniu w lipcu 2009 r.

⁸ wg stanu na koniec lipca 2009 r.

⁹ 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*.

2010 r. W budżecie na 2010 r. przeznaczono 103 mln złotych na realizację zadań modernizacyjnych 32 dworców kolejowych, w związku z EURO 2012.

Modernizacja 3 dworców (Wrocław Gł., Kraków Gł. i Gdynia Gł.), realizowana jest w ramach POIiŚ, natomiast pozostałe dworce modernizowane będą w kolejnych latach z dotacji budżetowych i ze środków własnych PKP S.A.

W ramach POIiŚ na lata 2007-2013 PKP S.A. przewiduje do realizacji trzy projekty indywidualne związane z dostosowaniem publicznej infrastruktury technicznej dworców kolejowych do obsługi finałowego turnieju EURO 2012, tj.: „Odtworzenie Zabytkowego Historycznego Kompleksu Dworca Wrocław Główny z przebudową kolejowej infrastruktury technicznej” - POIiŚ 7.1-27, „Budowa dworca kolejowego Kraków Główny zintegrowanego z miejskim transportem publicznym” (POIiŚ 7.1-28), „Przebudowa kompleksu dworcowego Gdynia Główna” (POIiŚ 7.1-38).

Na część inwestycji zgłoszonych do Master Planu spółki PL.2012, w związku z przygotowaniem do EURO 2012, zapewnione zostało finansowanie z różnych źródeł w momencie ich rozpoczynania, natomiast w pozostałych przypadkach złożonych zostało do Ministerstwa Rozwoju Regionalnego w listopadzie 2009 r., 14 wniosków o zapewnienie finansowania projektów POIiŚ ze środków rezerwy celowej budżetu Państwa na lata 2010-2012, w tym 8 wniosków dotyczy projektów bezpośrednio związanych z EURO 2012.

W przypadku modernizacji 3 dworców finansowanych w ramach POIiŚ, uzyskane zostały w 2009 r. tzw. decyzje środowiskowe, wykonane zostały dokumentacje projektowe, w przypadku dworca w Gdyni - w dniu 29 września 2009 r. podpisano umowę na wykonanie dokumentacji projektowej. Z ustaleń kontroli wynika, że dla tych dworców planowanie jest rozpoczęcie robót budowlanych w okresie styczeń - marzec 2010 r.

W przypadku dworców finansowanych z budżetu państwa (Warszawa Wschodnia i Stadion) uzyskane zostały w 2009 r. tzw. decyzje środowiskowe, wykonano dokumentacje projektowe, a przetargi będą ogłoszone w I kwartale 2010 r. Ostatecznie planowany jest termin podpisania umów na początku 2010 r., a rozpoczęcie prac modernizacyjnych od marca do kwietnia 2010 r.

Ustalenia kontroli wskazują, że odnośnie pozostałych dworców warszawskich planowana jest:

- modernizacja Dworca Centralnego, która będzie przeprowadzona w ograniczonym zakresie (przy wydatkach na modernizację w kwocie około 100 mln złotych, wyłącznie ze środków PKP S.A.), a prace modernizacyjne obejmą jedynie dostosowanie obiektu do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz prace porządkowe i zagospodarowanie antresoli,
- w przypadku planowanej modernizacji Dworca Zachodniego w 2009 r. prowadzone były negocjacje z inwestorem w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Jednak, jak wskazują ustalenia kontroli, nie zostanie on w pełni zmodernizowany przed rozpoczęciem Mistrzostw Euro 2012.

Według ustaleń kontroli, rozpoczęcie modernizacji dworca w Poznaniu przewidywane jest z opóźnieniem. Nie wyłoniono dotychczas inwestora w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego i jeśli proces wyłonienia inwestora prywatnego nie zostanie szybko zakończony, to dworzec nie zostanie w pełni zmodernizowany w zakładanym terminie, tj. przed rozpoczęciem EURO 2012. W takim przypadku PKP S.A. planuje przeprowadzenie jedynie prac podstawowych.

Ustalenia kontroli wskazują ponadto, że w przypadku pozostałych dworców których modernizacja finansowana będzie z dotacji budżetowych, w pierwszych miesiącach 2010 r. planowane jest ogłoszenie przetargów i otwarcie ofert, jednakże w przypadku 10 dworców jeszcze nie ustalono nawet terminów ogłoszenia przetargów.

3.2. Z ustaleń kontroli wynika, że w dniu 31 lipca 2009 r. zakończona została okresowa aktualizacja listy projektów indywidualnych dla POIiŚ¹⁰, w wyniku której do listy dla sektora transportu kolejowego dodano dwa projekty, tj: „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia – obszar LCS Działdowo” oraz „Prace przygotowawcze dla modernizacji linii kolejowej E 65 Grodzisk Mazowiecki - Katowice - Zebrzydowice/Zwardoń - granica państwa - faza II”.

Ponadto na wniosek Ministra Infrastruktury, z listy dla sektora transportu kolejowego przesunięto na listę podstawową projekt „Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków – Rzeszów, etap III”, a na listę rezerwową przesunięto 7 innych projektów¹¹, natomiast z przedsięwzięć inwestycyjnych wydzielono 9 projektów kolejowych w zakresie prac przygotowawczych¹².

Ponadto podzielono 3 projekty kolejowe w następujący sposób:

A. „Modernizacja linii E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia” – na listę wpisanych zostało 6 projektów (w tym jeden przygotowawczy), obejmujących inwestycje zarówno przewidywane do realizacji w ramach POIiŚ, jak i niezrealizowane w ramach Funduszu Spójności 2004-2006:

- a. „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia - obszar LCS Ciechanów”;
- b. „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia - obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia”;
- c. „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia - obszar LCS Iława, LCS Malbork”;
- d. „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia - w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego”;
- e. „Modernizacja linii kolejowej E 65/CE 65 na odcinku Warszawa - Gdynia – prace przygotowawcze;
- f. „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia - obszar LCS Działdowo”.

B. „Modernizację linii Warszawa – Łódź, etap II” podzielono na 3 projekty:

¹⁰ Wykaz inwestycji kolejowych mających związek z realizacją turnieju finałowego EURO 2012 zawierają: Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 października 2007 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012; Lista projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko; Master Plan spółki PL.2012, która koordynuje i nadzoruje przedsięwzięcia przygotowawcze do Euro 2012 w Polsce.

¹¹ „Modernizacja linii E 65/C-E 65 na odcinku Katowice - Czechowice Dziedzice –Zebrzydowice”; „Modernizacja linii E 65/C-E 65 na odcinku Czechowice Dziedzice - Bielsko Biała – Zwardoń”; „Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Odcinek Opole - Gliwice – Zabrze”; „Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Odcinek Rzeszów – granica Państwa”; „Modernizacja linii kolejowej Psary – Kraków (odcinek Psary – Kozłów oraz odcinek Kraków Batowice – Kraków Główny)”; „Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice”; „Modernizacja linii E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I. Odcinek Suwałki – Trakiszki – granica z Litwą”.

¹² „Modernizacja linii kolejowej E 65/CE 65 na odcinku Warszawa – Gdynia; „Prace przygotowawcze dla modernizacji linii kolejowej E 65 Grodzisk Mazowiecki - Katowice - Zebrzydowice/Zwardoń - granica państwa - faza II”; „Modernizacja linii kolejowej E 20/CE 20 na odcinku Siedlce - Terespol, etap II ; „Modernizacja linii kolejowej E 30 , etap II, odcinek Zabrze - Katowice – Kraków; „Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS w Polsce na odcinku Legnica - Węgliniec - Bielawa Dolna - w części ETCS II”; „Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie - Radom”; „Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa - Białystok – granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów - Zielonka - Tuszcz (Sadowne)”; „Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice”; „Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa)”.

- a. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Skierniewice”;
 - b. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot B – odcinek Łódź Widzew – Łódź Fabryczna ze stacją Łódź Fabryczna oraz budową części podziemnej dworca Łódź Fabryczna przeznaczonej dla odprawy i przyjęć pociągów oraz obsługi podróżnych”;
 - c. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot C – pozostałe roboty”.
- C. Zadanie p.n. „Poprawa dostępu kolejowego do lotnisk regionu poprzez zakup taboru oraz modernizacja bocznicy kolejowej i budowa stacji/przystanku kolejowego na terenie Portu Lotniczego w Modlinie” zostało podzielone na 2 projekty:
- a. „Modernizacja bocznicy kolejowej ze stacji kolejowej Modlin do Portu Lotniczego w Modlinie oraz budowa stacji/przystanku kolejowego na terenie Portu Lotniczego w Modlinie”;
 - b. „Zakup taboru kolejowego do obsługi portów lotniczych i przewozów aglomeracyjnych w korytarzu linii E-65 oraz aglomeracji warszawskiej”.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia przygotowanie do realizacji inwestycji w zakresie modernizacji większości odcinków linii kolejowych. Jednakże w przypadku 6 zadań zawansowanie prac nie przekracza 50%. Najmniejsze zaawansowanie występuje na linii Rzeszów-granica państwa (14%) oraz połączeniu kolejowym Kraków Gł.-Mydlniki-MPL Balice, etap I (27%). Głównymi przyczynami było: w pierwszym przypadku - ograniczenie finansowania kosztów związanych z realizacją projektów na początku 2009 r., a w drugim - protesty, które wpłynęły od firm przystępujących do przetargu.

Mniej korzystnie przedstawia się zaawansowanie realizacji zadań modernizacyjnych linii kolejowych. Na 14 zadaniach¹³, występują opóźnienia w realizacji, w tym w 4 przypadkach opóźnienia te zostały zakwalifikowane jako krytyczne¹⁴.

Najwyższa Izba Kontroli, pozytywnie ocenia działania podejmowane w MI w 2009 r., których celem było ustalenie kolejowych połączeń alternatywnych do dróg, jako wariantu awaryjnego, na wypadek zagrożenia realizacji inwestycji drogowych na trasach Poznań - Gdańsk i Warszawa - Wrocław. Realizacja tego wariantu rozwoju sieci linii kolejowych, wspólnie z istniejącymi zmodernizowanymi bądź planowanymi do modernizacji połączeniami - w świetle ustaleń kontroli - mogą utworzyć sieć sprawnej komunikacji kolejowej między miastami w których przewidziane są rozgrywki EURO 2012.

Jednakże w celu zapewnienia sprawnej komunikacji między tymi miastami w czasie trwania mistrzostw i wykorzystania wariantu awaryjnego dla potrzeb EURO 2012, konieczne jest przeprowadzenie rewitalizacji, tj. poprawy stanu technicznego linii i podniesienie prędkości do 120 km/h dla odcinków na liniach kolejowych: Włoszczowa Północ – Opole Gł. i Poznań Gł. – Tczew. Rewitalizacja pozwoliłaby na skrócenie o ok. 1,5 godziny czasu przejazdu z Warszawy do Wrocławia i także o ok. 1,5 godziny z Poznania do Gdańska. Ze względu na fakt, że wymienione linie - jak dotychczas - nie są ujęte w planach inwestycyjnych PKP PLK S.A. na lata 2007-2015 i nie mają zabezpieczonego finansowania, istnieją zagrożenia, czy wariant awaryjny może być zrealizowany do czasu rozpoczęcia EURO 2012.

3.3. W MI i w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) w okresie objętym kontrolą realizowany jest Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 (zwany dalej Programem), który przyjęty został w dniu 25 września 2007 r. Natomiast inwestycje drogowe istotne dla organizacji EURO 2012 zostały wymienione w „Harmonogramie przedsięwzięć infrastrukturalnych związanych z organizacją UEFA EURO 2012”-Master Plan.

¹³ wg stanu na 31 października 2009 r.

¹⁴ status wg Spółki 2012.

W 2009 r. zostały oddane do eksploatacji 2 odcinki o łącznej długości 71,3 km dróg krajowych (bez obwodnic i wzmocnień, tj. Autostrada A-4 Zgorzelec – Krzyżowa (dł. 51,4 km, oddana do ruchu 14 sierpnia 2009 r.) oraz A-4 Wielicka – Szarów (dł. 19,9 km, oddana do ruchu 30 października 2009 r.)

W budowie¹⁵ znajdowały się zadania o łącznej długość ponad 370 km¹⁶, a na etapie procedury przetargowej dot. wyboru wykonawcy robót znajdują się następujące zadania o łącznej długość około 480 km:

- A1 Toruń – Stryków lata realizacji 2009-2011/2012,
- A4 Kraków – Tarnów ,
- A4 Tarnów – Rzeszów,
- A4 Rzeszów – Jarosław,
- A-18 Olszyna – Golnice, przebudowa jezdni południowej o długości,
- Budowa drogi ekspresowej S-2 w Warszawie, odc. w. Konotopa – w. Puławska wraz z odc. w. Lotnisko – Marynarska odc. Konotopa – Lotnisko,
- Droga ekspresowa S-5 Gniezno – Poznań odc. Gniezno - Czachurki i odc. Czachurki – Kleszczewo,
- Droga ekspresowa S-7 Gdańsk (w. Południowy) – Koszwały,
- Budowa drogi ekspresowej S-8/S-7 węzeł Opacz – węzeł Paszków wraz z powiązaniem z dk. Nr 7 w węźle Magdalenka,
- Budowa zachodniej obwodnicy Poznania w ciągu S-11 i S-5 , odc. węzeł Złotowo – w. Rokietnica o długości.

Ponadto, na etapie prac przygotowawczych, w tym opracowywania dokumentacji i uzyskiwania pozwoleń, trwały czynności dotyczące 4 zadań o długości 116,3 km¹⁷.

Należy zwrócić uwagę, że pomimo ujęcia w Programie i prowadzenia przez GDDKiA prace przygotowawczych, w tym mających na celu uzyskanie niezbędnych decyzji administracyjnych oraz finansowania wykonawstwa, m.in. drogi. ekspresowe S3, S5 i S8 oraz S17 (ważne dla obsługi EURO 2012) - nie zostaną wybudowane przed rozpoczęciem EURO 2012. Stan ten wynika z faktu, że w Programie na lata 2008-2012 oprócz inwestycji ujętych w Master Planie znajdują się równie istotne, z punktu widzenia komunikacji międzyregionalnej, zadania. Wśród nich wymienione drogi: S3, S5, S8 i S17. Z uwagi na obowiązujące jeszcze do niedawna prawo w zakresie przygotowania budowy dróg związane z ochroną środowiska, procedury związane z przygotowaniem budowy trwały bardzo długo. Dopiero od połowy 2008 r., gdy dokonano zmian w przepisach, doszło do przyspieszenia prac przygotowawczych.

3.4. Ustalenia kontroli wskazują, że inwestycje planowane, bądź realizowane w zakresie rozwoju infrastruktury portów lotniczych mają służyć długofalowym celom, a fakt organizacji mistrzostw EURO 2012 wpłynął jedynie na decyzje o przyspieszeniu realizacji niektórych z nich. Są to projekty spójne do całości programu inwestycyjnego polskich portów lotniczych.

¹⁵ Wg danych MI - stan na 30 listopada 2009 r. (wejście na plac budowy).

¹⁶ A1 Nowe Marzy – Toruń, lata realizacji 2008-2011/2012, A1 Pyrzowice – Maciejów – Sośnica, A1 Sośnica – Gorzyczki, lata realizacji 2007-2011, A2 Świecko – Nowy Tomyśl – podpisano umowy dotyczące finansowania budowy i eksploatacji, planowany termin oddania do użytku to 30 listopada 2011 r., A4 Jarosław – Korczowa o długości 47 km – podpisano umowy z wykonawcami robót, rozpoczynają się prace budowlane, Budowa obwodnicy Wrocławia, w trakcie budowy, planowany termin oddania do ruchu 2011 r., Budowa drogi ekspresowej S-2 w Warszawie, odc. W. Konotopa – w. Puławska wraz z odc. W. Lotnisko – Marynarska odc. Marynarska – Lotnisko – Puławska, Droga ekspresowa S-8 Konotopa – Powązkowska, w. Konotopa – Powązkowska, Budowa zachodniej obwodnicy Poznania w ciągu S-11 i S-5, odc. węzeł Swadzim – węzeł Głuchowo o długości .

¹⁷ Droga ekspresowa S-5 Nowe Marzy – Bydgoszcz, S-5 Bydgoszcz – Żnin, S-8 ul. Gierdziejowskiego i ul. Piastowska w Warszawie, budowa zachodniej obwodnicy Poznania w ciągu S-11 i S-5 odc. Rokietnica – Swadzim ..

Port Lotniczy (PL) w Warszawie przy obecnej infrastrukturze - według ustaleń kontroli - jest w stanie obsłużyć dodatkowy ruch pasażerski generowany podczas EURO 2012. Ustalenia kontroli wskazują, że inwestycje w PL Warszawa mają zabezpieczenie finansowe i w części istotnej dla EURO 2012 realizowane są zgodnie z harmonogramem.

Inwestycje w 3 portach lotniczych charakteryzują się wysokim ryzykiem terminowej realizacji, a jedynie dla PL Warszawa - ryzyko inwestycji oceniane jest jako niskie. Ustalenia kontroli wskazują, że opóźnienia wynikają m.in., ze względu na problemy z zabezpieczeniem finansowania przez poszczególne PL.

W PL Gdańsk, wybrany został wykonawca nowego terminalu, rozstrzygnięty też został przetarg na wykonawcę drogi kołowania (DK). Planowane jest oddanie nowego terminala do eksploatacji w marcu 2012 r., a DK w styczniu 2012 r.

W PL Poznań w celu dotrzymania terminu przeprowadzenia istotnego dla obsługi turnieju zadania budowy terminala pasażerskiego, podzielono je na dwa etapy:

- pierwszy, związany z zapewnieniem odpowiedniej przepustowości podczas turnieju i dotyczyć będzie budowy terminala przylotowego;
- drugi, który realizowany będzie już po EURO 2012, podczas którego przewidywana jest rozbudowa i zmiana funkcji na terminal odlotowy.

Zgodnie z planem, rozpoczęcie użytkowania terminala przylotowego ma nastąpić w marcu 2012 r. Według danych na koniec listopada 2009 r. w PL Poznań dla całości inwestycji przygotowywany jest raport oddziaływania na środowisko oraz wszczęto postępowanie wyboru wykonawcy studium wykonalności dla projektu „Rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej” finansowanego ze środków UE w ramach POIiŚ. Zakładany termin złożenia wniosku o dofinansowanie to połowa 2010 roku.

Z materiałów kontroli MI wynika, że w 2009 r. nastąpiło przyspieszenie prac inwestycyjnych w PL Wrocław. Rozpoczęto tam w dniu 31 sierpnia 2009 r. budowę nowego terminala, a prace przebiegają zgodnie z przyjętym harmonogramem. PL Wrocław uzyskał Zintegrowaną Decyzję Środowiskową obejmującą zakres wszystkich realizowanych inwestycji. Złożono również wniosek do CUPT o pozyskanie środków w ramach POIiŚ. Termin zakończenia inwestycji planowany jest na marzec 2011 r.

Z ustaleń kontroli wynika, że zmiany w terminach realizacji poszczególnych etapów inwestycji w stosunku do terminów przyjętych w pierwotnym harmonogramie, zostaną zrównoważone poprzez skrócenie zakładanych wcześniej marginesów czasowych na poszczególnych etapach prac. W przypadku niezrealizowania inwestycji na czas, wykorzystane zostaną rozwiązania tymczasowe. Obsługa dodatkowego ruchu generowanego przez turniej odbywać się będzie dodatkowo w terminalu General Aviation (dawny terminal pasażerski) i w oparciu o lotniska wsparcia.

Za pozytywne uznać należy, że na wypadek niezrealizowania planowanych (niezakończenia części kluczowych) inwestycji, opracowano w resorcie MI plany awaryjne, tzw. plan B. Zgodnie z jego założeniem, wykorzystane zostaną rozwiązania tymczasowe pozwalające na zwiększenie przepustowości lotnisk, w tym z wykorzystaniem lotnisk wspomagających. Takie działania pozwolą na spełnienie wymogów dotyczących zdolności obsługi dodatkowego ruchu pasażerskiego generowanego przez EURO 2012.

4. Z ustaleń kontroli wynika, że zagrożenia co do terminowej i kompleksowej realizacji wielu zadań inwestycyjnych oraz zakończenia budowy w I półroczu 2012 r., w celu sprawnej obsługi podróży w związku z EURO 2012, wynikają też z faktu, że proces pozyskiwania środków UE na finansowanie projektów, wymienionych w pkt. 2 niniejszego wystąpienia przebiega niezadowolająco. Według stanu na koniec listopada 2009 r. spośród ponad 80 projektów, wnioski o dofinansowanie złożone zostały do CUPT na: 3 projekty lotniskowe, 3 kolejowe, 6 drogowych i 2 projekty miejskie. Złożone wnioski o potwierdzenie wkładu finansowego i przekazane do Komisji Europejskiej, dotyczą jedynie jednego projektu kolejowego i 4 projektów drogowych. Podpisane zostały umowy o dofinansowanie

w przypadku 2 projektów drogowych i złożone zostały 2 wnioski o płatność na projekty drogowe, na łączną kwotę ponad 2 mld zł.

Przedstawiając Panu Ministrowi powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

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

Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, zwraca się do Pana Ministra o przedstawienie, w terminie 21 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o NIK, w terminie 7 dni od dnia otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego przysługuje Panu Ministrowi prawo zgłoszenia na piśmie do Kolegium 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 uchwały Kolegium NIK.

2 pawaśnicu

