



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

Warszawa, dnia 2 marca 2011 r.

**Zarząd Spółki
Polskie Koleje Państwowe S.A.
w Warszawie**

KKT-4101-05-02/2010
P/10/072

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, 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, zrealizowane w latach 2009 (IV kwartał) - 2010.

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 16 lutego 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, mimo stwierdzonych nieprawidłowości. Pozytywnie oceniono przygotowanie i realizację 6 z 8 ważnych (tzw. „kluczowych”) zadań inwestycyjnych¹ na dworcach kolejowych oraz

¹ Wymienionych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 29.12.2009r., w sprawie wykazu przedsięwzięć EURO 2012 (Dz. U. Nr 8., poz.52 ze zm.). W 2010 r. Minister Sportu i Turystyki, upoważniony przez Prezesa Rady Ministrów do koordynowania działań niezbędnych do przygotowania, organizacji i promocji EURO 2012 dokonał podziału przedsięwzięć związanych z organizacją EURO 2012 na kluczowe (krytyczne), ważne oraz pozostałe. Pięć dworców uznanych zostało przez Ministra Sportu i Turystyki w styczniu 2010 r. za ważne dla organizacji EURO 2012 (w Poznaniu, Wrocławiu, Warszawie Centralnej, Wschodniej i Zachodniej) a trzy dworce uznane zostały za pozostałe (Kraków, Katowice, Gdynia). Nieujęty został w zadaniach związanych z EURO przez Ministra Sportu i Turystyki, dworzec kolejowy Warszawa Stadion, którego modernizacja w ocenie NIK jest jednak niezbędnym uzupełnieniem infrastruktury w otoczeniu budowanego Stadionu Narodowego w Warszawie.

realizację prac przygotowawczych i remontowych kilkunastu z 34 zadań zlokalizowanych na pozostałych dworcach.

Powyższa ocena ogólna wynika z następujących ocen cząstkowych:

1. Spółka, w związku z organizacją EURO 2012, wyodrębniła 8 dworców kolejowych² koniecznych do budowy, przebudowy lub remontu w latach 2007-2012. W odniesieniu do inwestycji realizowanych na 6 dworcach (poz. 1-4 oraz 6-7 wykazu zamieszczonego w przypisie nr 2) w 2010 r., wykonano zaplanowane do 31 grudnia 2010 r. zadania, bez znacznych opóźnień w porównaniu do terminów ujętych w harmonogramach spółki PKP S.A. Ustalenia te wskazują, że na obecnym etapie prac, ryzyko nieterminowego wykonania wymienionych 6 inwestycji - jest niskie.

Wyniki kontroli wskazują także, że w zakresie prowadzonych 3 projektów realizowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ)³ - wg stanu na koniec 2010 r. - 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, nie można wykluczyć powstania zagrożeń, których na obecnym etapie prac nie można zidentyfikować.

Ustalenia kontroli wykazały, że na 2 dworcach (Poznań i Warszawa Zachodnia) do końca 2010 r. nie rozpoczęto zarówno żadnych prac rozbiórkowych, jak i remontowych. W związku z faktem, iż do rozpoczęcia EURO 2012 pozostało około 400 dni, to w świetle ustaleń kontroli ryzyko niezrealizowania prac inwestycyjnych na tych dworcach w planowanym terminie jest wysokie.

- W przypadku przedsięwzięcia EURO 2012, pn. Zintegrowane Centrum Komunikacyjne Poznań Główny, zawarto w dniu 28 czerwca 2010 r. umowę inwestycyjną pomiędzy PKP S.A. a konsorcjum Trigranit, w ramach której zostanie wybudowany nowy obiekt dworcowy. W przyjętym przez strony harmonogramie wskazano dzień 30 kwietnia 2011 r. dla uzyskania pozwolenia na budowę i wybudowanie obiektu w cyklu 12 miesięcy od tej daty. W świetle ustaleń kontroli,

² 1.Odtworzenie Zabytkowego Historycznego Kompleksu Dworca Wrocław Główny z przebudową kolejowej infrastruktury technicznej- 16,98%, 2. Budowa dworca kolejowego Kraków Główny zintegrowanego z miejskim transportem publicznym- 5,20%, 3. Przebudowa kompleksu dworcowego Gdynia Główna-9,00 %, 4. Modernizacja dw. Katowice Osobowa - 3,00%, 5.Budowa Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego dw. Poznań Główny- 0,70%, 6.Modernizacja dw. Warszawa Centralna-8,76%, 7. Modernizacja dw. Warszawa Wschodnia-10,00%, 8.Modernizacja dw. Warszawa Zachodnia-0,00% oraz Warszawa Stadion- 2,85%. W procentach podano udział poniesionych wydatków do końca 2010 r. w całości planowanych nakładów

³ dotyczy dworców: Wrocław Główny, Kraków Główny, Gdynia Główna.

przyjęte terminy realizacji (przed rozpoczęciem EURO 2012) nie są możliwe do dotrzymania. NIK przyjmuje do wiadomości, że w przypadku braku zaawansowania inwestycji na poziomie gwarantującym realizację dworca, w planowanym terminie, zabezpieczono w umowie przeprowadzenie kosztem inwestora prac modernizacyjnych w istniejącym obiekcie dworca Poznań Główny.

- W przypadku budowy dworca Warszawa Zachodnia przyczyną niedotrzymania przyjętego harmonogramu były rozbieżności przy negocjowaniu umowy inwestycyjnej pomiędzy PKP S.A. a Nexity oraz kryzys na rynku nieruchomości a także obostrzenia przy udzieleniu kredytu. Przeciagające się negocjacje nie rokowały zawarcia umowy w zaplanowanym terminie na warunkach zabezpieczających interes PKP S.A. i pośrednio Skarbu Państwa. Negocjacje zostały zakończone dopiero w styczniu 2011 r. Izba przyjmuje do wiadomości informacje Zarządu Spółki, że jest możliwe zawarcie w marcu 2011 r. umowy na realizację inwestycji na dworcu Warszawa Zachodnia ze Słowacką firmą HB Reavis. Jednakże w ocenie NIK nie ma realnych możliwości oddania do eksploatacji nowego dworca przed rozpoczęciem EURO 2012.

NIK zwraca uwagę, że lokalizacja stacji pasażerskiej i dworca Warszawa Zachodnia jest znacząca dla obsługi ruchu pasażerskiego w węźle warszawskim. Jest ona stacją początkową i końcową dla pociągów na kierunku wschodnim i północnym, będzie też ona miejscem przesiadkowym z transportu autobusowego, zarówno międzynarodowego, jak też krajowego - dalekobieżnego i podmiejskiego. Stacja ta będzie obsługiwała też podczas EURO 2012, podróżnych udających się do Centrum Prasowego EURO 2012, mieszczącego się nieopodal dworca w obiektach EXPO XXI przy ul. Prądzyńskiego. Duże potoki podróżnych mogą się przemieszczać tunelem od Al. Jerozolimskich poprzez Dworzec PKS i łącznik do ul. Tunelowej i dalej do ul. Prądzyńskiego.

Stan zagospodarowania południowej strony stacji Warszawa Zachodnia zależy nie tylko od PKP S.A., lecz również od właściciela kilkuhektarowego obszaru dworca autobusowego PKS Warszawa Zachodnia. Rewitalizacja obszaru dworca autobusowego niewątpliwie poprawiłaby pośrednio również wizerunek PKS Warszawa i pośrednio również PKP S.A. i m.st. Warszawy.

Izba przyjmuje do wiadomości, informacje Zarządu PKP S.A., że z uwagi na wysoce niezadowalający stan pawilonu dworcowego przy ul. Tunelowej oraz istniejącej infrastruktury, będącej własnością PKP S.A., zostaną podjęte prace

remontowe na tym terenie, które obejmą również przejścia podziemne. Prace mające na celu poprawę stanu i wyglądu tej części dworca kolejowego Warszawa Zachodnia, zostaną zakończone do kwietnia przyszłego roku, tj. przed rozpoczęciem EURO 2012.

2. Na podstawie wyników kontroli negatywnie oceniono niepełne wykorzystanie środków na realizację 8 inwestycji dworcowych określonych w wykazie przedsięwzięć Euro 2012 oraz na przebudowę dworca Warszawa Stadion, na półtora roku przed rozpoczęciem EURO 2012. Procentowy udział poniesionych wydatków do końca 2010 r. w całości planowanych nakładów, dla wymienionych 9 inwestycji, wynosił od 0% w przypadku dworca Warszawa Zachodnia, do 16,98% dla dworca Wrocław Główny (por. przypis nr 1).

Ustalenia kontroli wskazują, że w sposób niepełny (do kilkunastu procent) wykorzystano środki UE z funduszu spójności, w ramach POIiŚ. Nieznaczne wykorzystanie środków UE było mniejsze niż planowane, tak jak również w przypadku środków własnych

Przyczynami niskiego wykorzystania środków finansowych - w świetle ustaleń kontroli - było:

- w przypadku środków UE, przeznaczonych na realizację trzech projektów przebudowy dworców w ramach POIiŚ, późne podpisanie (w drugiej połowie roku) umów o dofinansowanie projektów pomiędzy Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) a PKP S.A.⁴ oraz złożoność procedur Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, związanych z pozyskaniem środków finansowych. Należy podkreślić, że przygotowanie wniosków o płatność i uzyskanie dla nich akceptacji było realizowane w terminie 60 dni.
- w przypadku środków z dotacji budżetowej (dla projektów przebudowy dworców: Kraków Główny, Gdynia Główna, Warszawa Wschodnia i Warszawa Stadion) późniejsze, niż planowano, podpisanie umów na wykonanie robót budowlano-montażowych i nadzór inwestorski. Było to spowodowane przedłużającym się przetargiem, z uwagi na rozpatrywanie wniesionych protestów i odwołań. Dla inwestycji w Krakowie wystąpiła także konieczność przeprowadzenia kontroli ex-ante przez Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych przed zawarciem umowy z wykonawcą robót.
- przeprowadzenie w 2010 r. na dworcach, niskokosztowych robót budowlano-montażowych polegających na demontażu sieci i urządzeń oraz rozbiórkach i wyburzeniach.

⁴ Dla Wrocławia Głównego umowa została podpisana w dniu 19.08.2010r., dla Krakowa Głównego w dniu 16.09.2010r., a dla Gdyni Główniej - w dniu 18.11.2010 r.

Nieznaczące wykorzystanie środków pochodzących zarówno z UE, jak i środków własnych, było mniejsze niż planowano. Niskie wykorzystanie środków przeznaczonych na kluczowe inwestycje dworcowe - w świetle ustaleń kontroli - może skutkować nieukończeniem w terminie tych inwestycji bądź ich niekompleksowym wykonaniem.

3. W wykazie przedsięwzięć oraz w sprawozdaniu (także Masterplanie opracowanym przez Spółkę PL.2012) nie ujęto modernizacji dworca kolejowego Warszawa Stadion. Jednakże jego modernizacja - w ocenie NIK- jest niezbędnym uzupełnieniem infrastruktury w otoczeniu budowanego Stadionu Narodowego w Warszawie.

W odniesieniu do projektu pn. „Przebudowa dworca kolejowego Warszawa Stadion” 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 tygodni, 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. Teren i usytuowany na nim obiekt dworca został już przekazany wykonawcy przez Spółkę.

NIK przyjmuje do wiadomości zapewnienie Zarządu, że z uwagi na prostą formę architektoniczną oraz niewielką kubaturę obiektu, przebudowa dworca zostanie zrealizowana w przewidzianym terminie, a planowany zakres rzeczowy inwestycji zapewni prawidłową obsługę podróżnych podczas EURO 2012. Jednakże z uwagi na fakt, że jak dotychczas - nie rozpoczęto nawet prac rozbiórkowych - istnieje zagrożenie terminowej i kompleksowej realizacji tej inwestycji.

4. W świetle wyników kontroli negatywnie oceniono przyjęte rozwiązania dotyczące sposobu zarządzania i sprawowania nadzoru nad infrastrukturą, na wszystkich stacjach pasażerskich, w tym również na remontowanych dworcach. Ustalenia kontroli wskazują, że infrastruktura niezbędna do kompleksowej obsługi podróżnych na stacjach należy do 6 różnych podmiotów⁵. W związku z powyższym, zarówno planowanie, jak i realizacja inwestycji jest prowadzona oddzielnie przez każdą ze spółek. Stan ten utrudnia prowadzenie prac modernizacyjnych a zwłaszcza ich kompleksowe wykonanie.

⁵ PKP S.A.- oddział Dworce Kolejowe i oddział Nieruchomości (do dnia 1 listopada 2010 r., PKP PLK S.A., PKP Energetyka S.A., PKP Informatyka S.A., PKP Telekomunikacja S.A. Przewoźnicy: PKP Intercity S.A., Przewozy Regionalne sp. z o.o., Koleje Mazowieckie sp. z o.o.

W powyższej sytuacji, na podkreślenie zasługują podejmowane działania Zarządu, których celem jest zharmonizowanie robót, na etapie planowania i realizacji, w obszarach wspólnych (stycznych) dla PKP S.A. i PLK S.A. Zawarły one porozumienia określające zasady współdziałania i zobowiązania stron przy realizacji dwóch projektów przebudowy dworca kolejowego we Wrocławiu i Krakowie. Na zasadzie wzajemnych uzgodnień doprowadzono do realizacji robót modernizacyjnych tunelu pod peronem IV oraz inwestycji polegającej na przebudowie peronów I do IV w Katowicach oraz wiaty i podejść na perony we Wrocławiu..

Należy nadmienić, że obowiązujące akty prawne, a w szczególności Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10.08.2001 r., w sprawie szczegółowych zasad obsługi podróżnych na liniach kolejowych, formułują jedynie wymagania i obowiązki dla przewoźników kolejowych i innych przedsiębiorców wykonujących usługi w zakresie obsługi podróżnych.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia sposób realizacji 3 wniosków pokontrolnych zawartych w wystąpieniu pokontrolnym z dnia 28 grudnia 2009 r. (KKT-410-07-01/2009; P/09/073) skierowanym do Prezesa Zarządu Polskich Kolei Państwowych S.A. Wnioski te dotyczyły uzgadniania ze Spółką PL 2012 harmonogramów wykonania poszczególnych inwestycji, w odniesieniu do zakresu wymaganych działań oraz ujednolicenia terminów ich realizacji, bieżącego przekazywania informacji dotyczących zmian terminów określonych w harmonogramach Spółki 2012 oraz rozważenia, w przypadku braku możliwości realizacji zadań przy udziale partnera zewnętrznego, alternatywnego sposobu sfinansowania przygotowania dworców kolejowych Poznań i Warszawa Zachodnia lub innego sposobu przygotowania dworców do turnieju ME w piłce nożnej EURO 2012.

Przedstawiając Zarządowi PKP S.A. powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o podjęcie działań mających na celu:

1. Zwiększenie nadzoru nad terminowym wykonywaniem przez wykonawców zadań inwestycyjnych, w zakresie rozwoju infrastruktury dworcowej i stacyjnej, w związku z przygotowaniem Polski do EURO 2012.
2. Analizowanie zagrożeń terminowego realizowania inwestycji związanych z EURO 2012.
3. Kompleksową realizację prowadzonych inwestycji dworcowych i podejmowanie w tym celu działań z innymi podmiotami kolejowymi, zarządzającymi infrastrukturą na stacjach.

4. Uporządkowanie terenu w okolicach i na dworcu PKP Warszawa Zachodnia, przy współdziale z innymi podmiotami kolejowymi oraz PKS i władzami Warszawy.

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 wniosków oraz o podjętych działaniach na rzecz realizacji wniosków 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 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 mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji Najwyższej Izby Kontroli.

DYREKTOR DEPARTAMENTU
Komunikacji i Systemów Transportowych
z up.


Andrzej Witkowski
WICEDYREKTOR