



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

Warszawa, dnia 18 lutego 2011 r.

Zarząd Spółki

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

KKT-4101-05-01/2010
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 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (zwanej dalej Spółką lub PKP PLK S.A.) 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 bez zastrzeżeń w dniu 3 lutego 2011 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 skontrolowaną działalność, mimo stwierdzonych nieprawidłowości.

Podstawę powyższej oceny ogólnej, stanowią następujące oceny szczegółowe:

1. Wg stanu na koniec 2010 r., w zakresie zadań budowlano - modernizacyjnych na liniach kolejowych zarządzanych przez Spółkę, Master Planem Spółki PL.2012¹ objęte były inwestycje na 8 liniach kolejowych² (zmniejszenie liczby linii w porównaniu z rokiem ubiegłym wynika z połączenia 2 z 9 zadań wg ubiegłorocznego podziału zadań liniowych).³ Inwestycje na tych liniach dotyczyły 42 zadań częściowych obejmujących przede wszystkim odcinki szlaków kolejowych, a także stacje, przystanki kolejowe oraz w przypadku linii E 65 kontrakty na kolejne części odcinków kolejowych.

Z zadań tych - do kluczowych (krytycznych) projektów infrastrukturalnych dla organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012 w części dotyczącej Polski - zaliczone zostały⁴ inwestycje na 4 zadaniach liniowych, tj. na E 65 (Warszawa – Gdynia), E 59 (Wrocław – Poznań), Warszawskim Węźle Kolejowy i linii Warszawa - MPL Okęcie, obejmujące 16 zadań częściowych. Natomiast do kategorii projektów infrastrukturalnych ważnych dla organizacji ww. Mistrzostw zakwalifikowane zostały inwestycje na 2 zadaniach liniowych, tj. na: E 20 i E 30, dotyczące 22 zadań częściowych.

W toku niniejszej kontroli stwierdzono, że spośród 38 zadań częściowych - łącznie w kategoriach projektów kluczowych i ważnych - znaczna ich część (23 zadania) została już wykonana, a zakończenie pozostałych 15 zadań (9 kluczowych i 6 ważnych), wg stanu na koniec 2010 r. zaplanowane zostało przez Spółkę na okres przed rozpoczęciem Mistrzostw.

2. Ustalenia kontroli wskazują jednak, że spośród pozostałych do realizacji 15 częściowych zadań kluczowych i ważnych realizacja tylko 4 (26,7 %), w tym 2 kluczowych

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

² na linii E 65 Warszawa – Gdynia (wybrane odcinki o łącznej długości 208,6 km), na linii E 20 gr. państwa / Kunowice - Terespol / gr. Państwa (wybrane odcinki o łącznej długości 182,2 km, na linii E 59 Wrocław – Poznań (wybrane odcinki o łącznej długości 58,0 km), na linii E30 Zgorzelec – Medyka (wybrane odcinki o łącznej długości 277,0 km), linia nr 1 Warszawa - Łódź (Widzew), Elementy Warszawskiego Węzła Kolejowego, linia Warszawa - MPL Okęcie i linia Kraków -MPL Balice.

³ 2 zadania: Linia średnicowa Warszawa Zach. – Warszawa Wsch. oraz linia obwodowa Józefinów - Warszawa Gdańska połączone zostały w 1 zadanie Elementy Warszawskiego Węzła Kolejowego.

⁴ Wg podziału przedsięwzięć EURO 2012 na kategorie kluczowe, ważne i pozostałe w Sprawozdaniu z realizacji przedsięwzięć EURO 2012 oraz z wykonanych działań dotyczących realizacji przygotowań Polski do finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012TM (grudzień 2009 r. - czerwiec 2010 r.) z lipca 2010 r. opracowanego przez Ministra Sportu i Turystyki w związku z dyspozycją art. 6 pkt 1 ustawy 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). Pierwszy podział przedsięwzięć EURO 2012 na kategorie krytyczne, ważne i pozostałe przedstawiono w sprawozdaniu Ministra Sportu i Turystyki dla Rady Ministrów w styczniu 2010 r.

i 2 ważnych, planowana jest (wg stanu z końca 2010 r.) w terminach i zakresach zakładanych w 2009 r. Z pozostałych do realizacji 11 (73,3 %) zadań:

- 3 (2 kluczowe i 1 ważne) planowane są do zakończenia w zakresie mniejszym od pierwotnie przewidzianego do realizacji pod kątem EURO 2012, ale umożliwiającym funkcjonalność modernizowanych części infrastruktury transportowej w trakcie Mistrzostw,
- na 2 zadaniach (1 kluczowego i 1 ważnego) występowało istotne zagrożenie dotrzymania terminu ich realizacji, związane z nieustalonym dla nich finansowaniem, a planowany wg stanu na koniec 2010 r. termin ich zakończenia w maju 2012 r. nie daje już rezerwy czasowej do ich ukończenia przed terminem rozpoczęcia Mistrzostw,
- na 6 zadaniach (4 kluczowych i 2 ważnych) wystąpiły w odniesieniu do stanu z 2009 r., wielomiesięczne przesunięcia planowanego terminu zakończenia (od 1,5 do 14 miesięcy), ale jeszcze na terminy dające rezerwy czasowe na zrealizowanie zadań przed rozpoczęciem Mistrzostw.

2.1 Planowana częściowa realizacja odnosi się do:

- jednego zadania na linii E 65 (kluczowa) – kontrakt 1b na LCS Ciechanów. Kontrakt ten obejmuje: stacje (Konopki, Mława) oraz szlaki (Ciechanów - Konopki, Konopki - Mława). Do czerwca 2012 r. planowane jest wykonanie 95% robót szlakowych w stopniu umożliwiającym prowadzenie ruchu pociągów z prędkością 120 km/h. Na ograniczenie zakresu inwestycji wpłynęło opóźnienie spowodowane rozpatrywaniem odwołań oferentów, w związku z przeprowadzonym postępowaniem przetargowym;
- jednego zadania na linii E 59 (kluczowa) – zadanie na odcinkach Wrocław - Skokowa i Żmigród - granica województwa dolnośląskiego. Ze zgłoszonych do modernizacji (w związku z EURO 2012) linii kolejowych o długości 47,09 km, do czerwca 2012 r. planowane jest wykonanie modernizacji na 29 km (tj. na 61,6%), w tym: na 12 km dla obydwu torów szlakowych, na 15,1 km dla jednego z torów szlakowych i na 1,9 km toru stacyjnego. Na pozostałych torach tego zadania przewidywane jest zawieszenie bądź nierozpoczynanie robót na czas EURO 2012. Na sytuację tę wpłynęły przedłużające się czynności administracyjne związane z uzyskaniem decyzji lokalizacyjnych, pozwoleń na budowę oraz rozpatrywanie odwołań zgłoszonych w związku z prowadzonym postępowaniem przetargowym;
- jednego zadania na linii E 30 (ważna) – stacja Leśnica, na której przewidywana jest modernizacja w części umożliwiającej funkcjonalność w trakcie EURO 2012. Na

sytuację tę wpłynęła konieczność dokonania zmian w dokumentacji, z uwagi na wpisanie całej stacji do rejestru zabytków.

2.2 Zagrożenie realizacji związane z nieustalonym finansowaniem inwestycji odnosi się do: stacji Warszawa Wschodnia w zadaniu Elementy Warszawskiego Węzła Kolejowego (projekt kluczowy dla EURO 2012) oraz części zachodniej stacji Poznań Gł. na linii E 20 (projekt ważny dla EURO 2012), na których zaplanowana została modernizacja w zakresie m.in. układu torowego i peronów. Obydwa zadania znajdują się na etapie przygotowania z planowanym (wg stanu na koniec 2010 r.) terminem zakończenia w maju 2012 r.

2.3 Przesunięcia planowanych terminów zakończenia inwestycji na późniejsze (w odniesieniu do stanu z 2009 r.), jednakże na terminy dające jeszcze rezerwy czasu na zakończenie inwestycji przed rozpoczęciem Mistrzostw, odnoszą się do:

- dwóch zadań na linii E 65 (kluczowa), tj.:

- kontraktu 3b (obejmującego modernizację szlaków) na LCS Nasielsk (przesunięcie planowanego terminu zakończenia zadania z 31.10.2010 r. na 15.07.2011 r., tj. o 8,5 miesiąca) w związku z niezakończeniem modernizacji mostu nad rzeką Narew (szlak Nowy Dwór Mazowiecki – Modlin), z powodu wysokiego stanu wody na Narwi powstałego wskutek długotrwałej powodzi,
- kontraktu na LCS Tczew (przesunięcie planowanego terminu zakończenia zadania z 15.12.2010 r. na 31.08.2011 r., tj. o 8,5 miesiąca) w związku ze zmianą harmonogramu budowy wiaduktu kolejowego w Pszczółkach);

- jednego zadania w projekcie kluczowym Elementy Warszawskiego Węzła Kolejowego, tj. przystanku osobowego Warszawa Stadion. Przesunięcie planowanego terminu zakończenia zadania z 31.05.2011 r. na 31.07.2011 r. (o 14 miesięcy) nastąpiło w związku z późnym uzyskaniem decyzji administracyjnych. Należy jednak zauważyć, że na tym zadaniu możliwe jest wystąpienie utrudnień na etapie realizacji robót budowlanych związane z wystąpieniem przeszkód w uzbrojeniu terenu, które dotychczas nie zostały zinwentaryzowane;

- jednego zadania (zadanie 2) na linii Warszawa - MPL Okęcie (kluczowa), tj. budowy łącznicy do lotniska Okęcie od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie. Wg stanu na koniec 2009 r. zakończenie tego zadania zaplanowane zostało na czerwiec 2011 r., a wg stanu na koniec 2010 r. zakończenie tego zadania planowane jest w listopadzie 2011 r., tj. później o 5 miesięcy.

- jednego zadania na linii E 20 (ważna), tj. część wschodniej stacji Poznań Główny. Przesunięcie planowanego terminu zakończenia zadania z 15.11.2009 r. na 31.12.2011 r. (o ponad 2 lata). Na przesunięcie terminu wpłynęło m.in. wstrzymanie prac budowlanych na okres roku, w związku z brakiem uzgodnień pomiędzy PKP S.A. a UM Poznań w kwestii budowy budynku dworca.
 - jednego zadania na linii E 30 – stacja Brzeg (ważna). Planowany termin zakończenia zadania przewidywany na 03.12.2010 r. przesunięto na 31.03.2011 r. (o ok. 4 miesiące). Przyczyną tego stanu były długotrwałe czynności administracyjne dot. uzgodnień dokumentacji, uzyskania pozwolenia na budowę oraz realizacji robót „na zgłoszenie” dla wyodrębnionych obiektów.
3. Wg danych Spółki na koniec 2010 r., zakończone zostały prace modernizacyjne na 572,25 km linii zgłoszonych do Master Planu, tj. na 57,3% ich długości. W porównaniu ze stanem z końca 2009 r. długość lini modernizowanych pod kątem EURO 2012 uległa zwiększeniu z 982,2 km do 999,1 km. Stan ten był wynikiem zwiększenia długości linii o zrealizowany odcinek Mińsk Mazowiecki - Siedlce na linii E 20 oraz zmniejszenia zakresu modernizacji na linii średnicowej w Warszawie i zmniejszenia o zmodernizowane tory stacyjne stacji Gdynia Główna na linii E 65. Odcinek Mińsk Mazowiecki – Siedlce jest trzecim odcinkiem, który w okresie zgłaszania zadań do Master Planu (w 2008 r.) znajdował się w fazie finalnego rozliczania a od strony technicznej zrealizowany został w 2007 r. Poprzednie dwa odcinki dot. linii E 20: granica państwa – Rzepin i Mińsk Mazowiecki – Siedlce, ujęte w danych dotyczących stanu z końca 2009 r.
4. W toku kontroli ustalono, że pomimo upływu niespełna roku od przeprowadzenia zmian w strukturze organizacyjnej Spółki (m.in. w Centrali Spółki w Warszawie oraz utworzeniu nowej jednostki organizacyjnej Centrum Realizacji Inwestycji w Warszawie) nie dokonano aktualizacji decyzji określającej skład powołanego w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Komitetu Sterującego, utworzonego w związku z przygotowaniem do EURO 2012. Powoduje to, że w składzie tego Komitetu nadal występują przedstawiciele nieistniejących już komórek organizacyjnych Spółki.
5. Ustalenia kontroli wskazują, że w 2010 r. PKP PLK S.A. wywiązywała się z obowiązku przekazywania do instytucji i podmiotów związanych z organizacją UEFA EURO 2012 wymaganych raportów i sprawozdań z realizacji zgłoszonych przez Spółkę zadań związanych z EURO 2012.

6. Stwierdzono, iż Zarząd PKP PLK S.A. zrealizował wszystkie wnioski pokontrolne przedstawione w wystąpieniu po poprzedniej kontroli NIK nt. „Przygotowania Polski do organizacji finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012”, przeprowadzonej w końcu 2009 r.

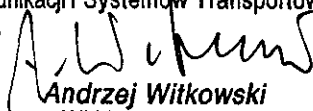
Przedstawiając powyższe oceny i uwagi Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

- 1/. Zaktualizowanie (wg stanu z końca 2009 r.) szacowanych efektów w zakresie skrócenia czasu jazdy pomiędzy miastami gospodarzami Mistrzostw, w związku ze zmianami dotyczącymi, planowanej wg stanu z końca 2010 r., częściowej realizacji zadań (wymienionych wyżej w punkcie 2.1 wystąpienia).
- 2/. Objęcie szczególnym monitoringiem realizowanych przez PKP PLK S.A. zadań wybranych do grupy inwestycji kluczowych i ważnych dla organizacji finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012, na których wystąpiły zagrożenia realizacji związane z nieustalonym jeszcze finansowaniem (wymienione wyżej w punkcie 2.2) oraz zadań, na których wystąpiły przesunięcia planowanego terminu zakończenia (wymienione w punkcie 2.3).
- 3/. Dostosowanie danych dot. powołanego w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Komitetu Sterującego w związku z EURO 2012, do aktualnej organizacji Spółki.

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 bądź o działaniach podjętych w celu 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 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
z up. 
Andrzej Witkowski
WICEDYREKTOR