



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Gdańsku

LGD.411.004.03.2017
I/17/004

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Gdańsku
ul. Wały Jagiellońskie 36, 80-853 Gdańsk
T +48 58 768 36 00, F +48 58 768 36 05
lgd@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli I/17/004 – Bezpieczeństwo i płynność ruchu na przejeździe kolejowym w Gdańsku Oruni.

Jednostka przeprowadzająca kontrolę Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku

Kontroler Alicja Kosznik, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/87/2017 z dnia 07.07.2017 r.

(dowód: akta kontroli str. 1-2)

Jednostka kontrolowana Urząd Miejski w Gdańsku.

Kierownik jednostki kontrolowanej Paweł Adamowicz – Prezydent Miasta Gdańska.

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia¹, że Urząd podejmował i planował działania, w celu zapewnienia bezpieczeństwa i płynności ruchu na przejeździe w ciągu ul. Sandomierskiej w Gdańsku Oruni.

Miasto wystąpiło z wnioskiem o dofinansowanie z programu CEF projektu dotyczącego opracowania dokumentacji dla budowy bezkolizyjnego przekroczenia magistrali kolejowej E65 wraz z siecią dróg dojazdowych, który, ze względu na przyjęte w postępowaniu preferowanie rozwiązań multimodalnych, nie uzyskał finansowania.

W związku z pogarszającą się przepustowością przejazdu podjęto z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. rozmowy na temat wspólnej budowy skrzyżowań bezkolizyjnych w zamian za likwidację wybranych przejazdów kolejowo-drogowych linii kolejowej E 65 oraz 721.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Rozwiązania przyjęte przez zarządcę drogi w obowiązujących dokumentach dla ciągu komunikacyjnego linii kolejowej E 65 na odcinku Gdańsk Orunia.

Opis stanu faktycznego

Wykonawca „Studium wykonalności modernizacji linii kolejowej E65 Warszawa-Działdowo-Gdynia”² przekazał Urzędowi Miejskiemu w Gdańsku (korespondencja z dnia 22 grudnia 2003 r.), dokumentację w zakresie przewidywanych prac modernizacyjnych dotyczących obszaru skrzyżowań dróg z linią kolejową oraz wykaz przejazdów kolejowych położonych w obszarze gminy w celu ustosunkowania się do przedstawionych rozwiązań (głównie likwidacji przejazdów kolejowych i budowy nowych wiaduktów). W dokumentacji przewidziano zmianę istniejących czterech jednopoziomowych przejść pieszych na przejścia podziemne oraz zachowanie trzech istniejących jednopoziomowych przejazdów drogowych (w tym przejazdu w ciągu ulicy Sandomierskiej).

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie.

² Parsons Brinckerhoff sp. Z o.o. w Gdańsku.

Biuro Rozwoju Gdańska nie wniosło zastrzeżeń w odniesieniu do przedstawionych propozycji zmiany przejść dla pieszych w jednym poziomie na przejścia nad torami oraz pozostawienie istniejących przejazdów kat. A w obszarze miasta, informując jednocześnie o zamierzeniach komunikacyjnych w obszarze objętym projektem. Zgodnie ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego” oraz „Koncepcją układu ulicznego w rejonie węzła integracyjnego Czerwony Most” przewidziano cztery przekroczenia linii kolejowej przez trasy drogowe (Obwodnica Południowa – w rejonie Lipce, ul. Nowa Podmiejska, ul. Nowa 3-go Maja i ul. Nowa Toruńska) oraz dodatkowe przekroczenie kładką pieszą w rejonie węzła integracyjnego Czerwony Most³.

(dowód: akta kontroli str.3-9)

W kolejnych latach Biuro Rozwoju Gdańska prowadziło prace studialne nad wariantami bezkolizyjnego połączenia drogowego w Gdańsku Oruni, wskazując - jako rozwiązanie najlepsze - budowę pierwszej jezdni w ciągu tzw. ulicy Małomiejskiej, z włączeniami do istniejących ulic: Traktu Św. Wojciecha (po stronie zachodniej linii kolejowej) i Równej (po stronie wschodniej).

(dowód: akta kontroli str.10)

W obowiązujących dokumentach (Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Gdańska⁴, Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego Orunia rejon ulicy Trakt Św. Wojciecha i ulicy Gościnniej w Mieście Gdańsku⁵) w świetle ulicy Sandomierskiej nie przewidziano przejazdu bezkolizyjnego.

(dowód: akta kontroli str.11-35)

Według wyjaśnienia Prezydenta dla ciągu komunikacyjnego na linii kolejowej E 65 w obowiązujących dokumentach na odcinku Gdańsk Orunia wskazano dwa bezkolizyjne przekroczenia linii kolejowej E 65 (Obwodnica Południowa Gdańska – inwestycja zrealizowana oraz ul. tzw. Nowa Podmiejska, która zastąpi przejazd w ciągu ul. Sandomierskiej). Zgodnie z ww. wyjaśnieniem wskazanie tych dwóch elementów podstawowego układu transportowego nie wyklucza poszukiwania innych bezkolizyjnych przejazdów w obrębie Oruni (analiza zlecona przez Dyрекcję Rozbudowy Miasta Gdańska).

W ramach obecnie procedowanego Studium podtrzymywane jest przekroczenie linii kolejowej E 65 tzw. Nową Podmiejską.

(dowód: akta kontroli str.52,54-63)

Dla zadania „Modernizacja Linii kolejowej E 65 na odcinku Warszawa-Gdynia, etap I w Polsce” Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku wydał w 2008 r. cztery uzgodnienia w zakresie przebudowy układów drogowych w rejonie przejazdów kolejowych w liniach rozgraniczających ulic:

- Ukośna i Zamiejska oraz Rejtana, przy Torze (przebudowa układu drogowego w związku z likwidacją przejścia w poziomie szyn i budową w zamian przejścia podziemnego w km 323,085),
- Dworcowa-Plac Oruński (przebudowa układu drogowego w rejonie modernizowanego przejazdu przez torowisko kolejowe w ciągu ulic Dworcowa - Plac Oruński),
- Sandomierska (przebudowa układu drogowego w rejonie modernizowanego przejazdu przez torowisko kolejowe w ciągu ulicy Sandomierskiej).

³ Pismo Biura Rozwoju Miasta Gdańska z dnia 5.01.2004 r. – BRG/ZK/KW-114/JR/2003

⁴ Załącznik nr 1 do Uchwały Nr XVIII/431/07 Rady miasta Gdańska z dn. 20.12.2007.

⁵ Uchwała Nr XXXVII/1067/09 Rady Miasta Gdańska z dnia 25.06.2009 r.

Uzgodnienia dokumentacji projektowej obejmowały wymianę nawierzchni na przejeździe i podjazdach do przejazdu w km 325,3+86,15 linii kolejowej nr 9, urządzenia srk, elektryczne i telekomunikacyjne mieszczące się w obrębie przejazdu kolejowego w pasie drogowym ul. Sandomierskiej.

(dowód: akta kontroli str.38-51)

2.Pomiary natężenia ruchu drogowego.

Na zlecenie zarządcy drogi opracowano dokumentację:

- w kwietniu 2014 r. „Pomiar czasów zamknięcia zapór kolejowych oraz natężeń w przekroju na przejazdach kolejowych na ul. Sandomierskiej oraz ul. Gościnniej w Gdańsku Oruni” opracowaną przez firmę „Inżynieria Drogowa Trip mgr inż. Wojciech Kustra”;
- we wrześniu 2015 r.: „Pomiary czasu zamknięcia szlabanów na przejazdach kolejowych w ciągu ulicy Sandomierskiej i Smętnej w Gdańsku” opracowaną przez Fundację Rozwoju Inżynierii Lądowej.

„Pomiary czasów zamknięcia zapór kolejowych oraz natężeń w przekrojach w typowym dniu tygodnia”, przeprowadzone na ul. Sandomierskiej w dniach 9 - 10.04.2014 r. w godzinach 6.00 – 22.00 wykazały odpowiednio przejazd 2 839 i 3 054 pojazdów. Największą liczbę pojazdów (237P/h) odnotowano w godzinie szczytu popołudniowego (14.00 – 15.00). W opracowaniu zamieszczono szczegółowe dane dot. wielkości natężeń ruchu w przekroju na przejeździe kolejowym przy ul. Sandomierskiej oraz pomiary zamknięcia zapór tj. sumę czasu zamknięcia szlabanów w poszczególnych godzinach, średni czas zamknięcia oraz średni czas zamknięcia szlabanów w okresie 6.00 – 22.00 (0:25:05).

Badania czasu otwarcia i zamknięcia zapór kolejowych na przejeździe kolejowym na ul. Sandomierskiej przeprowadzone w dniach 29 i 30.09.2015 r. wykazały w tych dniach czas otwarcia zapór odpowiednio: 17:10:04 (71,5%) i 16:21:23 (68,2%) oraz czas zamknięcia zapór odpowiednio: 06:49:56 (28,5%) i 07:38:37 (31,8%).

(dowód: akta kontroli str.37)

Zgodnie z obowiązującymi w kontrolowanym okresie przepisami:

- zarządca drogi zobowiązany był do dokonania pomiarów natężenia ruchu drogowego nie rzadziej niż co 5 lat⁶;
- od dnia 15 listopada 2015 r. – na podstawie przepisu § 92 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych i ich usytuowanie⁷ zarządca drogi zobowiązany został do przeprowadzenia pierwszych pomiarów natężenia ruchu dla istniejących przejazdów kolejowo-drogowych zgodnie z wymaganiami określonymi w § 14 nie później niż po upływie roku od dnia wejścia w życie rozporządzenia⁸.

Pomiary ruchu drogowego przeprowadzone przez zarządcę drogi w ciągu ulicy Sandomierskiej w dniach 27 i 28 września 2016 r. wykazały średnie dobowe natężenie na poziomie 2607 pojazdów na dobę.

(dowód: akta kontroli str.52-54,236-238)

⁶ § 14 ust. 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26.02.1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 33, poz. 144 ze zm.) obowiązującego do dn. 14.11.2015 r.

⁷ Dz.U. poz. 1744

⁸ Do dnia 14.11.2016 r.

3. Kontrole wewnętrzne, zewnętrzne i audyty.

W kontrolowanym okresie Biuro Audytu i Kontroli Urzędu nie prowadziło kontroli ani audytów w zakresie bezpieczeństwa i płynności ruchu na przejeździe kolejowym w ciągu ulicy Sandomierskiej. W ww. zakresie nie podejmowano również kontroli zewnętrznych.

(dowód: akta kontroli str.36)

4. Działania planowane w celu poprawy płynności ruchu na przejeździe i współpraca z zarządcą kolei.

W związku z planami poprawy bezpieczeństwa ruchu na styku infrastruktury kolejowej z infrastrukturą drogową w dniu 22 sierpnia 2016 r. Gmina Miasta Gdańska podpisała z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie list intencyjny (dalej: „Porozumienie”) o współpracy w zakresie budowy wiaduktu drogowego nad linią kolejową nr 9 w Gdańsku w ciągu ulicy Nowej Podmiejskiej (dalej „inwestycja”), planując likwidację przejazdu kolejowego w ciągu ulicy Sandomierskiej.

Zgodnie § 1 Porozumienia strony postanowiły, że Miasto przy współpracy PKP PLK S.A. „doloży starań aby inwestycja mogła zostać sfinansowana z Programu CEF⁹ w ramach środków europejskich¹⁰ lub środków krajowych będących w dyspozycji ministra właściwego ds. transportu.

Miasto wskazano jako lidera inwestycji, a PKP PLK S.A. jako partnera. W Porozumieniu postanowiono, że Miasto wystąpi z wnioskiem o dofinansowanie z programu CEF na opracowanie kompleksowej dokumentacji projektowej w raz z materiałami niezbędnymi do złożenia wniosków o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia, w tym raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko oraz studium wykonalności.

W sytuacji zapewnienia finansowania inwestycji strony przewidziały podpisanie odrębnego porozumienia regulującego zasady jej realizacji oraz sposobu finansowania.

Ustalono, że po zakończeniu inwestycji obowiązki związane z zarządzaniem i eksploatacją powstałej infrastruktury drogowej (wiaduktu drogowego wraz z drogami dojazdowymi) będą należały do Miasta.

(dowód: akta kontroli str.148, 160-162)

Modernizacja linii kolejowej E 65 będącej ciągiem kolejowym o znaczeniu międzynarodowym¹¹ spowodowała konieczność podjęcia przez Miasto działań w zakresie bezkolizyjnego jej przekroczenia. Problem przejazdów przez linię kolejową w ciągu ulic Sandomierskiej i Smętnej istniał również w okresie modernizacji linii¹², nie zostały one jednak uwzględnione w zakresie zaplanowanych inwestycji w ramach modernizacji linii w związku z niespełnianiem warunków określonych dla zaprojektowania przejazdów bezkolizyjnych.¹³

Projekt pn. „Bezkolizyjne przejazdy przez magistralę kolejową E 65 w Gdańsku Oruni”¹⁴ zakładał opracowanie koncepcji oraz dokumentacji projektowej, środowiskowej i aplikacyjnej dla budowy bezkolizyjnego przekroczenia linii w rejonie ul. Sandomierskiej wraz z dokumentacją bezkolizyjnego jej przekroczenia w rejonie

⁹ Connecting Europe Facility – Instrument Łącząc Europę.

¹⁰ Priorytet „Safe and secure infrastructure, including safe and secure parking on the road corridor network” lub w ramach innych funduszy europejskich.

¹¹ Wyznaczona na podstawie europejskiej umowy o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC) i europejskiej umowy o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC)

¹² Realizowana w latach 2011-2014.

¹³ Przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dn. 20.10.2015 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie w przypadku budowy nowej linii kolejowej w obszarze zabudowanym nakładały obowiązek skrzyżowania wielopoziomowego.

¹⁴ Projekt o charakterze przygotowawczym.

ulicy Głuchej. W ramach Projektu przewidziano opracowanie: koncepcji oraz dokumentacji projektowej dla budowy bezkolizyjnego przekroczenia linii kolejowej E 65 w okolicy ulic Sandomierskiej i Głuchej, raportu oddziaływania na środowisko niezbędnego do uzyskania decyzji środowiskowej oraz dokumentacji aplikacyjnej dla budowy bezkolizyjnego przekroczenia linii E 65 w Gdańsku. Projekt zakładał: usprawnienie przejazdów kolejowych na linii E 65 w Gdańsku (a w konsekwencji na całej jej długości), zwiększenie poziomu bezpieczeństwa w transporcie drogowym i kolejowym poprzez budowę skrzyżowań bezkolizyjnych w Gdańsku Oruni, uzyskanie większej przepustowości układu komunikacyjnego w rejonie (korzystny wpływ na koszty eksploatacji pojazdów w stosunku do kosztów ponoszonych dotychczasowo w związku z korzystaniem z istniejących ulic) oraz poprawę przepustowości układu komunikacyjnego Trójmiasta (pozytywny wpływ na poprawę płynności ruchu w aglomeracji i w rejonie).

Harmonogram realizacji Projektu zakłada:

- przetarg na wybór wykonawcy opracowania dokumentacji – ogłoszenie przetargu na wybór wykonawcy koncepcji i dokumentacji projektowej, środowiskowej i aplikacyjnej – III kwartał 2017 r.;
- wybór wykonawcy dokumentacji – wybór wykonawcy koncepcji budowy multimodalnego węzła transportowego w Gdańsku Oruni wraz z drogą dojazdową i dokumentacji projektowej, środowiskowej i aplikacyjnej – I kwartał 2018 r.;
- uzyskanie koncepcji projektowej – odbiór koncepcji I kwartał 2019 r.;
- uzyskanie decyzji środowiskowej – I kwartał 2020 r.;
- uzyskanie dokumentacji projektowej – odbiór IV kwartał 2019 r.;
- uzyskanie dokumentacji aplikacyjnej – odbiór II kwartał 2020 r.;
- uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę – II kwartał 2020 r.

Całkowity koszt realizacji projektu¹⁵ w latach 2019-2020 określono w wys. 4 415 282, 82 zł, w tym 1 471 760,94 zł - w 2019 r. i 2 943 521,88 zł - w 2020 r. (wkład własny Miasta w wys. 50 %, tj. 2 207 641,41 zł.; z czego 735 880,47 zł w 2019 r. i 1 471 760,94 zł w 2020 r.).

W ramach dotychczasowych działań w trakcie opracowania jest analiza wariantów budowy bezkolizyjnego przekroczenia torów kolejowych w rejonie obszaru B (realizacja w IV kwartale 2017 r.).

Zgodnie z intencją Porozumienia Miasto przygotowało wniosek o dofinansowanie w ramach organizowanego przez Komisję Europejską konkursu z instrumentu CEF, złożony w listopadzie 2016 r. do preselekcji prowadzonej przez Ministerstwo Rozwoju. Wniosek został oceniony pozytywnie, co poskutkowało w kolejnym etapie złożeniem do Komisji Europejskiej w lutym 2017 r. wniosku pn. „Opracowanie dokumentacji dla budowy bezkolizyjnego przekroczenia magistrali kolejowej E 65 wraz z siecią dróg dojazdowych”¹⁶. Wniosek o dofinansowanie na opracowanie koncepcji oraz dokumentacji projektowej, środowiskowej i aplikacyjnej został oceniony pozytywnie przez Komisję Europejską w zakresie kryterium dojrzałości oraz znaczenia, nie uzyskał jednak wymaganej liczby punktów umożliwiającej podpisanie umowy na dofinansowanie¹⁷.

Opracowanie dokumentacji, niezbędne przy realizacji projektów inwestycyjnych planowanych do współfinansowania z funduszy unijnych, miało na celu umożliwienie Miastu przygotowanie się do realizacji inwestycji oraz prowadzenie z PKP PLK S.A.

¹⁵ Opracowanie koncepcji oraz dokumentacji projektowej, środowiskowej i aplikacyjnej.

¹⁶ Wniosek nr 27450150

¹⁷ Projekt zakładał głównie opracowanie dokumentacji dla bezkolizyjnego przejazdu (główny element zainteresowania Miasta), a nie multimodalnego centrum przesiadkowego, co spowodowało niską punktację w kryterium jakości.

rozmów nt. partycypacji w jej realizacji oraz ewentualnego zaangażowania partnerów.

(dowód: akta kontroli str.148-159)

W związku ze zwiększającym się ruchem na liniach E 65 i nr 721 (Gdańsk Płd. – Gdańsk Olszynka) na podstawie uchwały Rady Miasta Gdańska¹⁸ dokonano zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej, wprowadzając zadanie pn. „Opracowanie dokumentacji dla budowy bezkolizyjnego przekroczenia magistrali kolejowej E 65 wraz z siecią dróg dojazdowych”¹⁹, dla którego zabezpieczono środki w kwocie 2 207 642 zł , w tym w 2019 r. -: 735 881 zł i w 2020 r. – 1 471 761 zł. oraz zlecono Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska w dniu 20 lipca 2017 r., opracowanie ww. dokumentacji.

W przekazanym dokumencie inicjującym projekt (DIP) określono przewidywane terminy:

- opracowanie koncepcji i dokumentacji projektowej dla budowy bezkolizyjnych przekroczeń linii kolejowej E 65 w Gdańsku: opracowanie koncepcji projektowej – 31 maja 2018 r., opracowanie projektu budowlanego i uzyskania pozwolenia na budowę – 30 czerwca 2019 r.;
- opracowanie dokumentacji środowiskowej dla budowy bezkolizyjnego przekroczenia linii kolejowej E 65 w okolicy ul. Sandomierskiej: przygotowanie dokumentacji środowiskowej – 31 grudnia 2018 r., złożenie wniosku o wydanie oraz jej wydanie – 31 czerwca 2019 r.;
- opracowanie dokumentacji aplikacyjnej dla budowy bezkolizyjnego przekroczenia linii E 65 w okolicy ul. Sandomierskiej: opracowanie wniosku aplikacyjnego wraz ze studium wykonalności i niezbędnymi załącznikami – 31 grudnia 2019 r.

W DIP w opisie powiązań zadania z innymi zadaniami/projektami zapisano zobowiązanie uzgodnienia dokumentacji z PKP PLK S. A. jako zarządcą linii kolejowej E 65.

(dowód: akta kontroli str.148-149, 163-168)

W celu rozwiązania problemu budowy bezkolizyjnego przekroczenia linii kolejowej w Gdańsku Oruni Miasto prowadziło, w latach 2016-2017, korespondencję z Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa oraz Ministerstwem Rozwoju. Korespondencję w ww. sprawie kierowano również do Marszałka Województwa Pomorskiego i Wojewody Pomorskiego.

(dowód: akta kontroli str.148-208)

W dniu 7 lipca 2016 r. Miasto przekazało Ministerstwu Infrastruktury i Budownictwa wniosek aplikacyjny celem dokonania wstępnej oceny projektu dot. budowy bezkolizyjnego przejazdu linii kolejowej E 65 w rejonie ulicy Sandomierskiej, a w związku z pracami nad aktualizacją Krajowego Programu Kolejowego (dalej „KPK”) do 2023 r. w dniu 1 sierpnia 2016 r. zwróciło się do Ministerstwa o ujęcie projektu w aktualizowanym dokumencie.

(dowód: akta kontroli str.169-172)

W ocenie Ministerstwa, projekt nie kwalifikował się do ujęcia w KPK do 2023 r. bowiem procedowany wówczas list intencyjny w zakresie współpracy Miasta z PKP PLK S.A. ustanawiał Miasto liderem przedsięwzięcia, co przesądzało o zarządzaniu powstałej infrastruktury przez Miasto²⁰.

(dowód: akta kontroli str.173-177)

¹⁸ Uchwała Rady Miasta Gdańska nr XLI/1118/17 z dnia 29.06.2017 r.

¹⁹ Poz. 1.3.2.26.

²⁰ KPK obejmuje inwestycje w infrastrukturze będącej w zarządzie PLP PLK S.A.

Na etapie aktualizacji „Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą 2030)” Miasto zwróciło się, w październiku 2016 r., z prośbą do Ministerstwa Rozwoju o ujęcie zadania dot. budowy bezkolizyjnego przekroczenia linii kolejowej E 65 w Gdańsku Oruni na liście rezerwowej, uzyskując odpowiedź odmowną ze względu na ograniczoną pulę środków Funduszu Spójności w CEF, zarezerwowaną wyłącznie dla projektów zidentyfikowanych w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). Jednocześnie Ministerstwo przychyliło się do zasadności realizacji projektu, informując o możliwości realizacji w POiŚ 2014-2020 projektu multilokalizacyjnego polegającego m.in. na likwidacji miejsc niebezpiecznych na linii kolejowej realizowanym w trybie pozakonkursowym przez PKP PLK.S.A²¹ (beneficjent projektu – PKP PLK S.A).

(dowód: akta kontroli str.178-181, 206-208)

W korespondencji z dnia 21 czerwca 2017 r. Miasto zwróciło się do Prezesa Zarządu Spółki z prośbą o ujęcie projektu związanego z budową bezkolizyjnego przekroczenia linii kolejowej w dzielnicy Gdańsk Orunia jako projektu PKP PLK S.A., o wsparcie działań w poszukiwaniu źródła finansowania inwestycji z programów krajowych i środków unijnych oraz poprawę funkcjonowania aplikacji sterowania ruchem kolejowym na stacji Gdańsk Południowy²²

(dowód: akta kontroli str.182-183)

W celu usprawnienia komunikacji na obszarze Gdańska Oruni Miasto zleciło w dniu 29 kwietnia 2016 r. Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska opracowanie dokumentacji technicznej dla objazdu Bramy Nizinnej²³ oraz określenie harmonogramu realizacji inwestycji.

Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska, działając w imieniu i na rzecz Miasta, zawarła w dniu 17 listopada 2016 r. z Biurem Projektów Budownictwa Komunalnego S.A. w Gdańsku umowę na opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego dla zadania pn.: „Budowa objazdu Bramy Nizinnej”²⁴.

(dowód: akta kontroli str.148-150, 186-195)

Alternatywny przejazd m.in. dla służb ratunkowych z kierunku Głównego Miasta do dzielnicy Orunia stanowi przejazd przez ul Mostową oraz Równą.

(dowód: akta kontroli str.196-199)

W efekcie spotkania Zastępcy Prezydenta Miasta z Zarządem PKP PLK S.A. w dniu 1 sierpnia 2017 r. opracowano projekt kolejnego listu intencyjnego (dotyczącego likwidacji wybranych przejazdów kolejowo - drogowych i przejść dla pieszych w poziomie szyn na liniach kolejowych nr 721 i 9 w dzielnicy Gdańsk Orunia i budowy w zamian skrzyżowań bezkolizyjnych. Ustalono wstępnie, że inwestycje dotyczące likwidacji kolizyjnych przejazdów kolejowych (w ciągu ul. Sandomierskiej i Równej) wprowadzone zostaną do Krajowego Programu Kolejowego.

(dowód: akta kontroli str.148-149)

²¹ Aby budowa przejazdu mogła być sfinansowana ze środków UE w ramach POiŚ Beneficjentem projektu musi być PKP PLK.S.A - istnieć wówczas możliwość włączenia budowy przejazdu w zakres istniejącego już projektu „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap II – część wiaduktowa.”

²² W związku z nasileniem ruchu kolejowego wydłużył się czas zamknięcia rogatki na przejeździe kolejowym.

²³ Istniejący wąski przejazd przez Bramę stanowi ograniczenie dla samochodów ciężarowych.

²⁴ Podstawę realizacji zadania stanowiła specyfikacja istotnych warunków zamówienia publicznego z dnia 29 września 2016 r. sygn.. akt. I/PN/181/2016/TK oraz oferta Wykonawcy.

5. Skargi i wnioski w zakresie bezpieczeństwa i płynności ruchu.

W kontrolowanym okresie w Centralnym Rejestrze Skarg Urzędu nie odnotowano skarg i wniosków mieszkańców w sprawie bezpieczeństwa i płynności ruchu na przejeździe kolejowym w Gdańsku Oruni. W kontrolowanym zakresie do Urzędu w ww. zakresie wpłynęły cztery pisma Rady Dzielnicy Orunia-Św. Wojciech-Lipce (2016 r.) oraz wniosek do Bazy Priorytetów Inwestycyjnych dotyczący budowy bezkolizyjnego przejazdu kolejowego między ulicami Smętną i Niegowską (2014 r.).
(dowód: akta kontroli str.64-79)

6. Temat bezkolizyjnego przejazdu przez tory linii kolejowej E 65 w Gdańsku Oruni był w latach 2016-2017 pięciokrotnie przedmiotem posiedzeń Komisji Zrównoważonego Rozwoju Rady Miasta Gdańska²⁵ (dalej „Komisja”), która jednogłośnie podjęła i skierowała do Prezydenta Miasta Gdańska wnioski o:

- 1) podjęcie z PKP PLK rozmów w sprawie możliwości dostosowania istniejących przejść podziemnych, przecinających linię kolejową E 65 na obszarze dzielnicy Orunia, do realnych potrzeb osób niepełnosprawnych (istniejące pochylnie o nienormatywnie długich biegach i zwężeniach uniemożliwiają minięcie się dwóch wózków);
- 2) rozważenie możliwości rozwiązania problemu kolizyjności przejazdów między obszarami A (między ul. Sandomierską i Równą) i B (między ul. Smętną i Niegowską);
- 3) zakup kamery mobilnej na potrzeby monitorowania przejazdu kolejowego Sandomierska-Smętna;
- 4) spowodowanie wykonania ponownego badania ruchu kolejowego (tj. czasu zamknięcia rogatki i wyłączenia ruchu kołowego na przejazdach kolejowych przy ul. Sandomierskiej i Dworcowej) oraz przedstawienie mapy hałasu dla tych rejonów;
- 5) wykonanie badań natężenia hałasu w ciągu ulic: Zawiejskiej, Związkowej, Grabowej i Ramuła²⁶.

W odpowiedzi na przedstawione wnioski Prezydent poinformował wnioskodawcę, że:

Ad. 1) przejścia podziemne pod torami kolejowymi w dzielnicy Orunia zostały zaprojektowane zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami i zasadami projektowania obiektów inżynierskich. Na podstawie sporządzonych projektów budowlanych wydane zostały decyzje o pozwoleniach na budowę. Dla nowo wybudowanych przejść podziemnych Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Gdańsku wydał pozwolenia na użytkowanie. Długości pochylni wynikają z różnic poziomów do pokonania, a długości ich pojedynczych biegów w żadnym miejscu nie przekraczają wartości normatywnych. Pochylnie (wydzielone pasy ruchu dla osób niepełnosprawnych wyposażone w obustronne poręcze) zachowują na całych długościach stałą szerokość. Z uwagi na konieczność zachowania trwałości projektu unijnego oraz trudności związane z przebudową brak jest możliwości przebudowy przejść.

Ad. 2) na etapie badania różnych wariantów skomunikowania obszaru A i B dzielnicy Orunia wykonano i zaplanowano zadania:

- budowa wiaduktu w śladzie Nowej Podmiejskiej (etapowanie) – zaplanowano aplikowanie w ramach CEF na wykonanie dokumentacji projektowej oraz środowiskowej budowy bezkolizyjnego przekroczenia linii kolejowej E 65

²⁵ Posiedzenia w dniach 16.05, 23.06, 25.10.2016 r., 26.06.2017 r. oraz 25.09.2017 r. W okresie wcześniejszym Komisja nie zajmowała się ww. tematem.

²⁶ Wniosek z posiedzenia Komisji w dn. 25.09.2017 - odpowiedź na wniosek nie została jeszcze udzielona.

w okolicy ul. Sandomierskiej w Gdańsku. W lipcu 2016 r. zaplanowano złożenie do Ministerstwa Rozwoju wniosku o dofinansowanie wraz z opisem projektu, planowanych kosztów i harmonogramem. W przypadku pozytywnej rekomendacji ministerstwa w IV kw. 2016 r. planowano złożenie wniosku do Komisji Europejskiej;

- alternatywny dojazd przez Bramę Niziną – Dykcja Rozbudowy Miasta Gdańska przygotowuje postępowanie na wykonanie dokumentacji projektowej objazdu Bramy Nizinnej (planowane ogłoszenie - lipiec 2016 r.);
- analiza kolejnych wariantów przekroczenia linii kolejowej E 65 – przy współpracy Biura Rozwoju Gdańska przeanalizowano kolejne warianty budowy tuneli pod torami PKP na odcinku od ul. Sandomierskiej do ul. Niegowskiej (w załączeniu przekazano mapę z opisem analizowanych wariantów: tunele drogowe w rejonie ulic: Niegowskiej, Ukośnej, Bocznej, Grabowej, Równej, Smętnej, Dworcowej);
- aktualizacja Pre-Studium rozbudowy systemu kolei aglomeracyjnej w kierunku Tczewa (wspólnie z PKP Szybka Kolej Miejska S.A. zaplanowano aktualizację dokumentu „Wstępna analiza wykonalności (Pre-Studium) rozbudowy kolei aglomeracyjnej w kierunku Tczewa” z uwzględnieniem przejazdów bezkolizyjnych na przedmiotowym obszarze, prowadząc negocjacje dotyczące zakresu aktualizacji oraz porozumienia.

Ad.3) oba przejazdy kolejowe na odcinku Sandomierska-Smętna (Sandomierska/Przy Torze i Gościnnna/Smętna) objęte są monitoringiem wybudowanym i administrowanym przez PKP PLK. Zaplanowano podjęcie rozmów z PKP PLK w celu przyłączenia istniejącego monitoringu przejazdów kolejowych do miejskiego monitoringu wizyjnego. W celu zapewnienia bezpieczeństwa zasadnym byłaby instalacja 4 kamer (obrotowa i 360^o) na przejeździe Gościnnna/Smętna oraz 2 kamer stałopozycyjnych na przejeździe Sandomierska/Przy Torze na co w budżecie na 2017 r. nie przewidziano środków. Wraz z instalacją kamer miejskiego monitoringu wymagana jest budowa przyłączy zasilających oraz telekomunikacyjnych do punktu kamerowego.

Oba rozwiązania wymagają znacznych kosztów rozbudowy systemu (szacowany koszt budowy nowego systemu – ok. 150 tys. zł), a przyłączy od PKP wymaga dodatkowo dokonania niezbędnych uzgodnień, co na obecnym etapie nie pozwala na precyzyjne określenie kosztów połączenia obu systemów.

Ad.4) pomiary czasu zamknięcia rogatki na przejazdach kolejowych w ciągu ulic Sandomierskiej oraz Dworcowej przeprowadzone zostały we wrześniu 2017 r.

Z wyjaśnień Sekretarza Miasta wynika, że analiza ww. badań zostanie przekazana Komisji do końca października 2017 r.

Mapę akustyczną przekazano Komisji przy piśmie z dnia 24 lipca 2017 r.

W trakcie ostatniego posiedzenia Komisji Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych Urzędu przedstawił plany dotyczące bezkolizyjnych przejazdów kolejowych w Gdańsku Oruni:

- realizacja wiaduktu drogowego w ciągu ul. Nowej Podmiejskiej (wiadukt nad główną magistralą kolejową) – Miasto;
- w celu zapewnienia bezkolizyjnego przejazdu do obszaru B (za torami linii towarowej 721) – budowa wiaduktu kolejowego w ciągu ul. Równej (wiadukt pod torami, posiadający tzw. pełną skrajnię, umożliwiający przejazd służbom ratunkowym) – PKP PLK;

Ww. zamierzenia zostały przedstawione jako projekty komplementarne, realizowane równocześnie, powodujące likwidację pozostałych przejazdów kolizyjnych (w ciągu ul. Sandomierskiej, Smętnej i Niegowskiej) i realizację w zamian w tych miejscach bezkolizyjnych przejść dla pieszych wraz z doprowadzeniem do przystanków

SKM/PKP. W przedstawionej koncepcji Miasto w ramach środków własnych zleci opracowanie dokumentacji projektowej dla obu przejazdów drogowych (wiadukt drogowy nad główną magistralą – w ciągu Nowej Podmiejskiej oraz wiadukt kolejowy w ciągu ul. Równej) oraz będzie starało się o uzyskanie dofinansowania w ramach funduszu CEF na budowę wiaduktu w ciągu Nowej Podmiejskiej.

PKP ma podjąć starania odnośnie uzyskania dofinansowania w ramach POIiŚ na realizację bezkolizyjnego przejazdu w ciągu ul. Równej oraz o wpisanie budowy obu bezkolizyjnych przejazdów do Krajowego Programu Kolejowego.

Na linii nr 721 w ul. Przy Torze przebudowany zostanie obecny przejazd drogowo-kolejowy kat. B na przejście dla pieszych w poziomie szyn oraz zachowane zostanie przejście w poziomie szyn w odległości ok 70 m od obecnego przejazdu.

Przebudowa ww. przejazdu oraz realizacja dodatkowego przejścia dla pieszych w poziomie szyn w miejscu obecnego (nielegalnego) przejścia między ulicami Przy Torze i Równą planowana jest przez Zakład Linii Kolejowych w Gdyni.

Realizacja dojścia do nowego przejścia poza terenem kolejowym planowana jest przez Miasto.

W przedstawionej koncepcji w przyszłości Miasto w ramach dostępnych środków będzie mogło zrealizować wspólnie z PKP (lub samodzielnie) przejazd bezkolizyjny przez główną linię kolejową w rejonie ulic Boczna-Niegowska.

(dowód: akta kontroli str.80-147, 209-235)

W działalności Urzędu w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Gdańsku.

Gdańsk, dnia 26 października 2017 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Gdańsku

Dyrektor

Kontroler

Alicja Kosznik

Główny specjalista kontroli państwowej

Alicja Kosznik
.....
podpis

DYREKTOR DELEGATURY
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
w Gdańsku

Ewa Jasińska-Kluczek
.....
podpis

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

