



**Najwyższa Izba Kontroli**  
**Delegatura w Warszawie**

Warszawa, 18 luty 2011 r.

**Pan**  
**Michał Marzec**  
**Naczelnny Dyrektor**  
**Przedsiębiorstwa Państwowego**  
**„Porty Lotnicze”**  
**w Warszawie**

P/10/072  
LWA-4101-32-03/2010

**WYSTĄPIENIE POKONTROLNE**

Na podstawie art. 2 ust. 1 *ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli*<sup>1</sup>, zwanej dalej ustawą o NIK, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie skontrolowała działania Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” – Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina w Warszawie (zwanego dalej PPL) 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 27 stycznia 2011 r. Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 *ustawy o NIK*, przekazuje Panu Dyrektorowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia skontrolowaną działalność, mimo stwierdzonych nieprawidłowości .

1. Realizowane przez Porty Lotnicze przedsięwzięcia stwarzają, w ocenie NIK, przesłanki do wykonania zobowiązań wynikających z tzw. umowy lotniskowej zawartej

---

<sup>1</sup> Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.

2 maja 2007 r. z UEFA. W raporcie z grudnia 2009 r.<sup>2</sup> (po wizytacji z końca października) UEFA oceniła, że projekty realizowane w porcie charakteryzują się niskim poziomem ryzyka niepowodzenia (kolor zielony). UEFA za największe ryzyko uznała pozyskanie finansowania dla projektu „Modernizacja nawierzchni lotniskowych i drogowych”, jednakże, według stanu na 31 listopada 2010 r., zadanie to było zaawansowane w stopniu następującym: wykonanie robót – 60% i wykorzystanie środków finansowych – 39,2 mln zł (53,3%). Jednocześnie, po przebudowie skrzyżowania pasów startowych, przepustowość lotniska wzrosła do 41<sup>3</sup> operacji lotniskowych na godzinę. Spełnienie wymogów UEFA w zakresie obsługi ruchu pasażerskiego, tj. utrzymania takiej przepustowości w cyklu 10 godzinnym, będzie możliwe po przeprowadzeniu zmian organizacyjnych (procedur) ruchu na płycie lotniska.

2. Porty Lotnicze, w uzgodnieniu z UEFA, zaktualizowały w IV kwartale 2009 r. indykatywną listę zadań realizowanych w ramach przygotowań Portu do EURO 2012.

Na liście umieszczono trzy zadania, tj.: „Dokończenie budowy Terminala 2”, „Modernizacja nawierzchni lotniskowych i drogowych” i „Budowa układu drogowego dla Terminala 2”, mających na celu zwiększenie możliwości operacyjnych Portu, a także poprawę komfortu obsługi pasażerów. Wszystkie ww. zadania są realizowane w całości ze środków własnych, a planowany koszt ich realizacji wynosi 185 928 tys. zł.

Powyższe zadania w sprawozdaniach Ministra Sportu i Turystyki z realizacji przedsięwzięć EURO 2012 oraz z wykonanych działań dotyczących realizacji przygotowań Polski do finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012, przedstawianych w 2010 r. Radzie Ministrów i Sejmowi, zostały określone jako „ważne” w przygotowaniach Polski do EURO 2012.

Zaawansowanie finansowe realizacji ww. inwestycji wyliczone na podstawie poniesionych wydatków na 31 grudnia 2010 r. wynosiło 75 162 tys. zł, co stanowiło 40,4% ogólnej kwoty planowanych wydatków. Stan zaawansowania rzeczowego dwóch pierwszych zadań na koniec 2010 r., w ocenie NIK, nie stwarza zagrożenia zakończenia ich realizacji przez rozpoczęciem turnieju. Stwierdzono jednak opóźnienia w realizacji robót w stosunku do przyjętych szczegółowych rzeczowych harmonogramów.

Według stanu na koniec 2010 r., w przypadku zadania „Dokończenie budowy Terminala 2, opóźnienie w realizacji robót Pirsu Centralnego wynosiło 20%, w tym w zakresie robót elektrycznych 44%, Pirsu Południowego 10%, w tym robót

---

<sup>2</sup> Z wyjaśnień Pełnomocnika Naczelnego Dyrektora ds. EURO 2012 wynika, że innych raportów UEFA w okresie objętym kontrolą nie było.

<sup>3</sup> Wartość szczytowa.

wykończeniowych 17%, drogi technicznej przed Pirsem Południowym 62%, a na budowie przepompowni ścieków komunalnych 21%. Należy zaznaczyć, że ww. opóźnienia na koniec grudnia uległy dalszemu zwiększeniu w stosunku do stanu na 29 listopada 2010 r. W następstwie wydłużenia czasu ukończenia inwestycji o 30 dni, umowny termin zakończenia realizacji inwestycji ulegnie przesunięciu do 4 kwietnia 2011 r., a cena kontraktowa wzrośnie o 307,5 tys. zł.

Opóźnienia w realizacji robót w stosunku do harmonogramu wynikały m.in. z powodu nieterminowego dostarczania przez Inwestora dokumentacji, zwłoki w podejmowaniu decyzji dotyczących rozwiązań technicznych i architektonicznych.

W ocenie NIK opóźnienia w realizacji inwestycji w znacznej mierze były spowodowane brakiem dostatecznego nadzoru PPL nad wywiązywaniem się Inżyniera Kontraktu z obowiązków umownych.

Ponadto raporty Inżyniera Kontraktu były niekompletne i nie zawierały wymaganych w umowie:

- wyjaśnień dotyczących przebiegu robót w zakresie opóźnień w stosunku do terminów zawartych w harmonogramie,
- oceny postępu robót w stosunku do harmonogramu i wynikających z tej oceny wniosków w stosunku do podmiotów uczestniczących w realizacji inwestycji,
- oceny otrzymywanych od wykonawcy raportów z realizacji robót.

W przypadku zadania „Modernizacja nawierzchni lotniskowych i drogowych” sporządzony harmonogram był niezgodny z zawartą 29 czerwca 2010 r. umową z konsorcjum wykonawców Budimex S.A., w zakresie daty zakończenia przedmiotu zamówienia, co uniemożliwiło dokonanie oceny rzeczowego stanu zaawansowania robót na koniec 2010 r. Zgodnie z umową i protokołem przekazania terenu budowy, realizacja zadania powinna zostać zakończona do 5 września 2011 r., natomiast w harmonogramie rzeczowo-finansowym stanowiącym załącznik do umowy podano termin 31 maja 2011 r. Należy nadmienić, że PPL nie posiadało danych dotyczących rzeczowego zaawansowania robót na koniec 2010 r., natomiast zaawansowanie finansowe wynosiło 69% w stosunku do planowanego w harmonogramie wykonania w 2010 r.

Nieterminowa budowa przez PKP PLK tunelu kolejowego spowodowała niedokończenie realizacji zadania „Budowa układu drogowego dla Terminala 2” polegające

na przerwaniu budowy drugiej jezdni ul. Gordona Bennetta<sup>4</sup> na odcinku przebiegu tunelu kolejowego oraz drogi wjazdowej i zjazdowej, stanowiących połączenie z trasą N-S. Ponadto z tego tytułu PPL poniosły dodatkowe koszty w kwocie 29,0 tys. zł, na wykonanie robót zabezpieczających i oznakowania drogowego.

W związku z planowanym przez PKP PLK terminem odbioru technicznego tunelu kolejowego w połowie listopada 2011 r. istnieje realne zagrożenie niedokończenia zadania przed rozpoczęciem Mistrzostw Europy UEFA EURO 2012. W przypadku niedokończenia zawieszonych robót przed terminem rozpoczęcia Mistrzostw, dotychczas wykonany odcinek jezdni w ocenie NIK, w okresie trwania turnieju, nie poprawi transportu kołowego do Terminala.

3. PPL zrealizowało wprowadzić wnioski pokontrolne sformułowane po kontroli NIK przeprowadzonej w 2009 r., jednak pomimo niedokończenia zadania „Budowa układu drogowego Terminala 2”, w odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne<sup>5</sup>, Pan Dyrektor poinformował NIK, że powyższa inwestycja została zakończona i oddana do użytku zgodnie z harmonogramem, co w świetle ustaleń kontroli nie było zgodne ze stanem faktycznym

4. Powołany przez Pana Dyrektora Zespół ds. EURO 2012 rzetelnie informował UEFA EURO 2012, Spółkę PL.2012 oraz Ministerstwo Infrastruktury i Ministerstwo Sportu i Turystyki o postępie prac przygotowawczych i stopniu realizacji inwestycji, z wyjątkiem jednego przypadku. Dotyczył on poinformowania Spółki PL.2012 o zakończeniu w marcu 2010 r. realizacji inwestycji „Budowa układu drogowego dla Terminala 2”, która na tej podstawie zamieściła w Master Planie PL.2012 informację o zakończeniu jej realizacji, podczas gdy faktycznie w podanym terminie zrealizowano część inwestycji, a nie całe zadanie.

5. Zespół Zadaniowy ds. EURO 2012 na podstawie wymagań systemu raportowania UEFA Airport Tracker opracował harmonogram przygotowań PPL do EURO 2012. W harmonogramie zostały ujęte wszystkie zadania wynikające z umowy lotniskowej, zawartej przez PPL z UEFA. Zadania te dotyczyły m.in. wsparcia organizacyjnego,

---

<sup>4</sup> Aneks nr 3 z dnia 21.09.2009 r. do umowy z dnia 25.06.2008 r. ograniczono pierwotny zakres robót II etapu do wybudowanie jezdni o długości ok. 362 m, tj. do trasy przebiegu tunelu kolejowego. Zawieszono dokończenie jezdni ul. Gordona Bennetta o dł. ok. 64 m oraz budowę drogi wjazdowej i zjazdowej zapewniających połączenie MPL z trasą N-S. o łącznej długości ok. 264 m. Dokończenie tych robót będzie wymagało przeprowadzenie procedur etapu przygotowawczego i wykonawczego.

<sup>5</sup> Pismo PPL/N/EURO2012/0708-8/21/10 z 12 maja 2010 r. w odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne LWA-410-41-04/2009 z 17 marca 2010 r.

transportu, obsługi kibiców, zapewnienia warunków pracy dla mediów i są realizowane zgodnie z harmonogramem. Między innymi rozpoczęto opracowywanie:

- koncepcji zapewnienia w Okresie Dostępności wystarczającej liczby przedziałów czasowych (slotów) na starty i lądowania dla wszystkich lotów oraz wystarczającej liczby miejsc postojowych dla samolotów przywożących i odwożących uczestników rozgrywek,
- planu operacyjnego i awaryjnego na czas trwania mistrzostw, które zakładają m.in. zwiększenie liczby miejsc postojowych samolotów z 87 do 132.

Koncepcja sposobu zwiększenia miejsc postojowych została 9 listopada 2010 r. pozytywnie zaopiniowana przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej.

Zespół ds. EURO 2012 na bieżąco uczestniczył w spotkaniach inicjowanych przez UEFA, UEFA LOC, Spółkę PL.2012 oraz Miasto Stołeczne Warszawa.

**6.** NIK pozytywnie ocenia powołanie pod przewodnictwem Pełnomocnika Naczelnego Dyrektora ds. EURO 2012 grupy Warsaw Airport Forum mającej na celu koordynację przygotowania Portu Lotniczego do obsługi kibiców podczas Euro 2012. W pracach Forum uczestniczą przedstawiciele instytucji biorących udział w obsłudze ruchu statków powietrznych i pasażerów, tj. Policji, Służby Granicznej, Urzędu Celnego, agentów obsługi naziemnej, Polskich Linii Lotniczych LOT, Polskiej agencji Żeglugi Powietrznej i Portów wspomagających (Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta oraz Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o.).

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

1. Podjęcie działań zapobiegających dalszym przesunięciom terminu zakończenia budowy Terminala 2 i zapewniających zakończenie robót w ustalonym terminie.
2. Nawiązanie ściślejszej współpracy z PKP PLK i GDDKiA, celem realizacji zaniechanych robót przy budowie układu drogowego do Terminala 2, w terminie umożliwiającym zakończenie robót przed rozpoczęciem turnieju UEFA EURO 2012.
3. Sprostowanie informacji do Spółki PL.2012 o zakończeniu w marcu 2010 r. budowy układu drogowego do Terminala 2.

Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 62 ust. 1 *ustawy o NIK*, zwraca się do Pana Dyrektora o przedstawienie w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków, bądź 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 daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego przysługuje Panu Dyrektorowi prawo zgłoszenia na piśmie do dyrektora Delegatury NIK w Warszawie 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 NIK.