



Źródło: Najwyższa Izba Kontroli

Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica na terytorium Polski Lata 2016–2018 (do września)

Najwyższa Izba Kontroli

Warszawa, lipiec 2019 r.

01 Dlaczego podjęliśmy kontrolę?

Stan realizacji linii kolejowej Rail Baltica



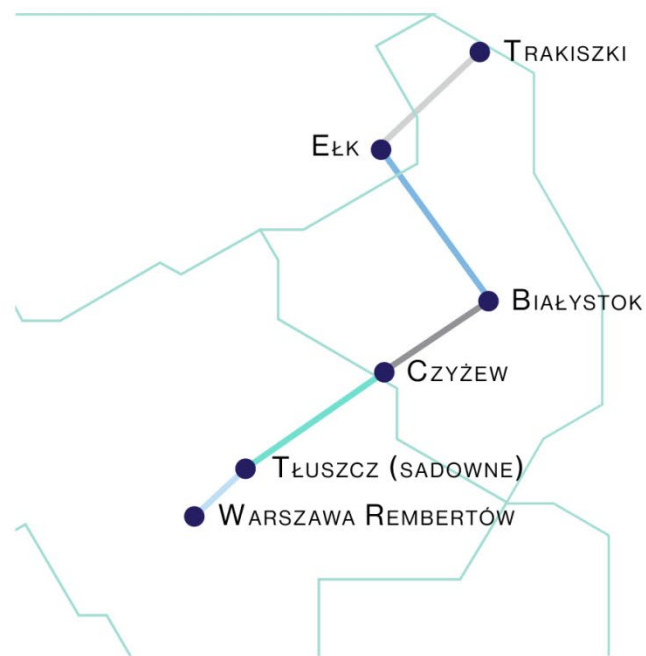
- Jednym z ważniejszych projektów w ramach TEN-T jest budowa linii kolejowej Rail Baltica łączącej Polskę z państwami bałtyckimi i Finlandią.

Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie wyników kontroli.

02 Dlaczego podjęliśmy kontrolę?

Realizacja projektów inwestycyjnych na magistrali E75

- odcinek zmodernizowany
- odcinek w trakcie modernizacji, zakończenie do 2020 r.
- odcinek w trakcie prac projektowych, zakończenie modernizacji do 2022 r.
- odcinek w trakcie prac projektowych, zakończenie realizacji do 2026 r.
- odcinek w trakcie prac przedprojektowych, planowana realizacja po 2023 r.



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie wyników kontroli.

- Zmodernizowana magistrala E 75 w północno-wschodniej Polsce może stanowić impuls do rozwoju całego regionu. Ważne jest aby projekt był realizowany w sposób gospodarny i rzetelny, przy uzyskaniu najlepszych efektów z poniesionych wydatków.

03 Co kontrolowaliśmy?

Celem kontroli było dokonanie oceny, procesu planowania i modernizacji polskiego odcinka międzynarodowej magistrali kolejowej E 75 (Rail Baltica), czy był on prowadzony w sposób efektywny i uwzględniał uwarunkowania międzynarodowe.

Ocenę w powyższej kwestii sformułowano po uzyskaniu odpowiedzi na pytania szczegółowe:

- Czy minister właściwy ds. transportu w sposób rzetelny i efektywny planował modernizację polskiego odcinka Rail Baltica?
- Czy modernizacja odcinka Warszawa-Białystok realizowana była zgodnie z założonym planem i w sposób skuteczny?
- Czy prace przygotowawcze do inwestycji na odcinku Białystok- granica z Litwą były realizowane zgodnie z założeniami?
- Czy minister właściwy ds. transportu prawidłowo realizował nadzór nad przygotowaniem i realizacją przez PKP PLK S.A. zadań inwestycyjnych na linii kolejowej E 75?

04 Kogo kontrolowaliśmy?

Kontrolę przeprowadzono w okresie od maja 2018 r. do września 2018 r. w:

- Ministerstwie Infrastruktury
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

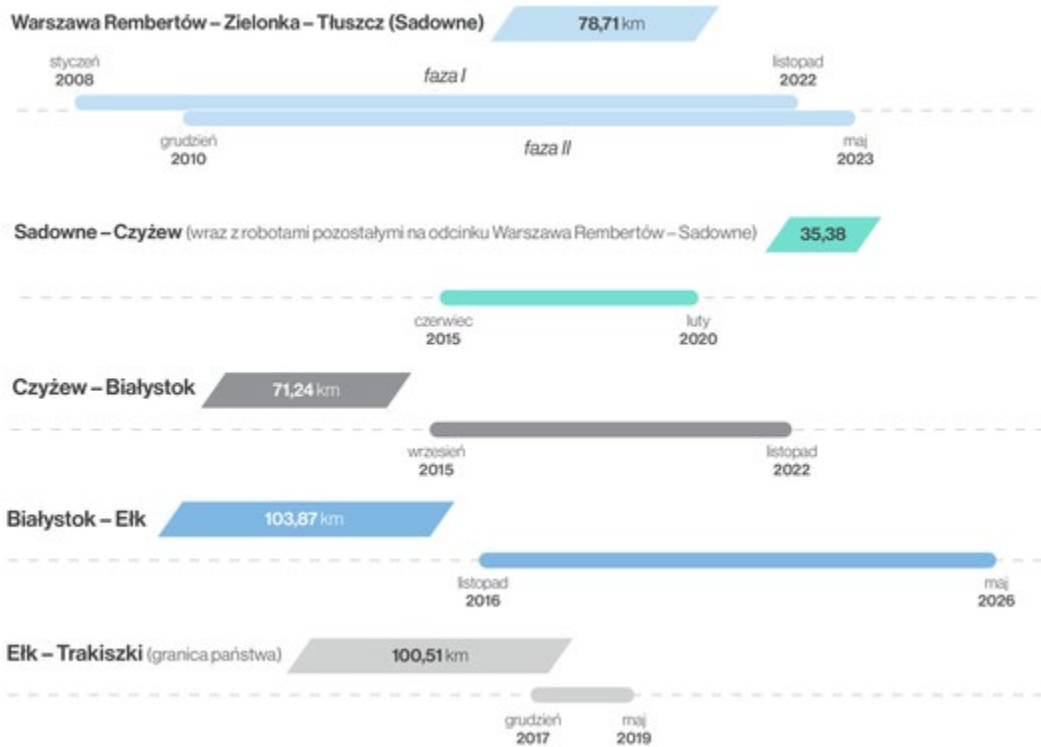
Stwierdzony stan – odcinki realizacyjne na magistrali E 75

(wg stanu na 30 czerwca 2018 r.)



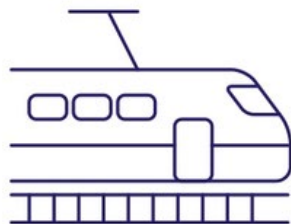
99
projektów

2 654 859 tys. zł

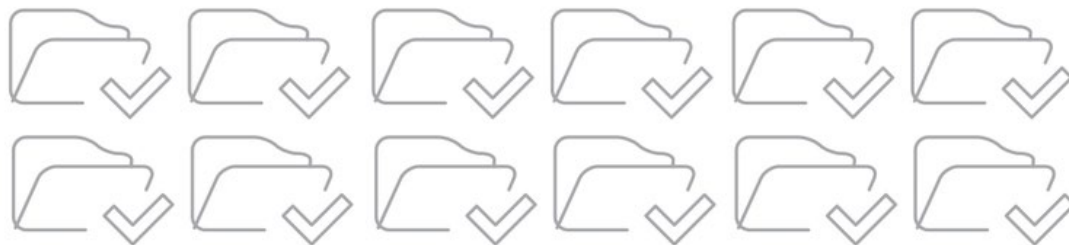


Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie wyników kontroli.

Stwierdzony stan – wartość inwestycji dotyczących modernizacji linii kolejowych wchodzących w skład E 75 (wg stanu na 30 czerwca 2018 r.)

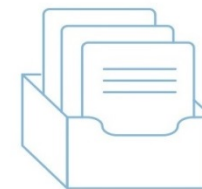


zakończono realizację 7 inwestycji
o łącznej wartości **41 146,6** tys. zł



do 2020 r. **zaplanowano** kolejnych sześć zadań
o łącznej szacunkowej wartości **2 963 669,1** tys. zł,

07 Stwierdzony stan – przygotowanie inwestycji



- Przygotowując inwestycje na magistrali E 75 – PKP PLK S.A. nie stworzyła spójnej koncepcji modernizacji poszczególnych odcinków całej magistrali obejmującej m.in. jednolite parametry techniczno-eksploatacyjne modernizowanych linii kolejowych, analizy obciążenia ruchem oraz analizy kosztów i korzyści.
- Sporządzone w ramach przygotowywanych inwestycji studia wykonalności odnosiły się tylko do wybranych odcinków E 75. Niedostateczne przygotowanie całości modernizacji E 75 było m.in. przyczyną powstania stwierdzonych przez NIK nieprawidłowości.

08 Stwierdzony stan – przygotowanie inwestycji cd.

- Przygotowując projekty budowlane PKP PLK S.A. brała pod uwagę wynikające z umów międzynarodowych wymagane parametry eksploatacyjne magistrali E 75 (Rail Baltica).
- Rzetelnie realizowała założenia przyjęte w trakcie prac przedprojektowych i na etapie tworzenia dokumentacji projektowej akceptowała wyłącznie odstępstwa pozwalające na podniesienie jakości projektowanej linii.
- Zgodnie z uregulowaniami wewnętrznymi dokonywała odbioru dokumentacji projektowej i przedprojektowej.

09 Stwierdzony stan – realizacja inwestycji

- Inwestycje realizowane na E 75 napotykały problemy skutkujące m.in. opóźnieniami w ich realizacji oraz zwiększeniem wydatków po stronie PKP PLK S.A. Opóźnienia i zwiększenie kosztów wynikały zarówno z przyczyn niezależnych od Spółki, jak i leżących po jej stronie.



Linia kolejowa nr 6 stacja Łochów i szlak Łochów-Sadowne zmodernizowana w ramach umowy z 2012 r.

Źródło: Materiały kontrolne NIK.

10 Stwierdzony stan – nadzór

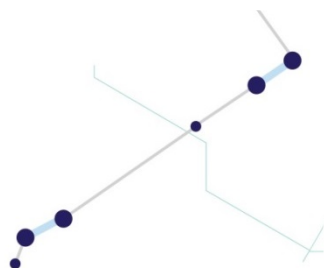
- Stwierdzone nieprawidłowości w zakresie przygotowania i realizacji inwestycji skutkujące m.in. opóźnieniami w ich realizacji oraz zwiększeniem wydatków po stronie PKP PLK S.A., świadczą o nieskutecznym nadzorze ze strony Zarządu Spółki na etapie planowania i przygotowania inwestycji.
- Minister Infrastruktury prowadził nadzór nad realizacją Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r., w tym nad inwestycjami na E75, w zakresie opisanym w tym dokumencie. Nadzór ten koncentrował się na globalnych wartościach realizowanych projektów i formalnych kwestiach realizacji KPK, w konsekwencji nie identyfikował występujących nieprawidłowości i ryzyk z nimi związanych.

11 Stwierdzony stan – dobre praktyki

Maksymalna prędkość na
zmodernizowanych odcinkach
w Polsce



Przygotowywana na zlecenie PKP PLK S.A. dokumentacja projektowa miała uwzględniać prędkości 160 km/h jako prędkość maksymalną i prędkość 200 km/h, jako prędkość docelową.



Działania prowadzące do roboczego podzielenia odcinka Czyżew-Białystok na pododcinki i opracowywanie przez wykonawcę projektów budowlanych z wyprzedzeniem w stosunku do terminów wynikających z umów.

12 Ocena ogólna

Uwzględniając pozytywne aspekty modernizacji magistrali kolejowej z Warszawy do Białegostoku i dalej do granicy państwa w Trakiszkach, Najwyższa Izba Kontroli stwierdza, że **proces planowania i modernizacji linii wchodzących w skład magistrali E 75 uwzględnił uwarunkowania międzynarodowe, a zastosowany wariant konstrukcyjny był zgodny ze specyfikacjami określonymi w podpisanych przez Polskę umowach międzynarodowych, choć odbiegał od założeń deklarowanych przez kraje bałtyckie.** Jednocześnie stwierdzamy, że planowanie i realizacja zadań inwestycyjnych na E 75 i na liniach towarzyszących nie było prowadzone w sposób efektywny.

13 Wnioski

NIK wnioskuje do:

Ministra Infrastruktury

- O rozszerzenie zakresu działań nadzorczych nad realizacją przez PKP PLK S.A inwestycji w ramach KPK.

Prezesa Zarządu PKP PLK S.A.

- O podjęcie działań mających na celu przeprowadzanie analiz i ustalania głównych założeń dla inwestycji w całym przebiegu modernizowanych tras kolejowych.
- Zwiększenie nadzoru na etapie przygotowania, planowania i projektowania inwestycji w celu uniknięcia zwielokrotniania kosztów i wydłużania terminu realizacji inwestycji.

14 Działania po kontroli

W związku z ustaleniami kontroli i stwierdzonymi nieprawidłowościami sformułowano ogółem 2 wnioski pokontrolne do PKP PKL S.A.

- Zwiększenie nadzoru na etapie planowania i projektowania inwestycji oraz na etapie tworzenia PFU.
- Dostosowanie postanowień obowiązujących w Spółce regulaminów do zmienionego trybu nadzoru nad przygotowaniem inwestycji.

Z otrzymanej odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne wynika, że PKP PLK S.A. podjęła działania na rzecz realizacji wniosków.



Źródło: Materiały kontrolne NIK.

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury