

Treść odpowiedzi na interpelację radnego Krzysztofa Strzałkowskiego w sprawie działalności spółki Koleje Mazowieckie

Odpowiadając na Pana interpelację z 2 lutego br. (przekazaną pismem nr KS-BSS.0003.7.2020.AC Przewodniczącego Sejmiku Województwa Mazowieckiego z 6 lutego br.) w sprawie działalności Spółki „Koleje Mazowieckie – KM” (Spółka KM) poniżej przedstawiam odpowiedzi na poruszone w wystąpieniu zagadnienia.

Ad. 1 Stan zaawansowania projektów inwestycyjnych Spółki ze szczególnym uwzględnieniem inwestycji taborowych współfinansowanych ze środków europejskich. Przyczyny opóźnień w dostawie taboru kolejowego.

W dniu 17 stycznia 2018 r. Spółka KM zawarła z firmą Stadler Polska sp. z o.o. Umowę Ramową na dostawę 71 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT). Umowa przewiduje realizację dostaw pojazdów pięciocząłonowych i dwuczłonowych w sześciu transzach, odpowiednio po 6, 12 (I), 12 (II), 15 i 16 pojazdów pięciocząłonowych oraz 10 pojazdów dwuczłonowych. Spółka KM otrzymała dofinansowanie unijne łącznie na zakup 61 pięciocząłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych. Zakup 10 dwuczłonowych EZT pozostaje bez wsparcia unijnego i zrealizowany zostanie ze środków pochodzących z kredytu. W celu realizacji dostaw konieczne jest zawieranie Umów Wykonawczych do Umowy Ramowej.

Obecnie Spółka KM zawarła następujące Umowy Wykonawcze:

- na dostawę 6 pięciocząłonowych EZT (umowa zawarta w dniu 7 maja 2018 r.) – umowny termin dostaw pojazdów przypadał pomiędzy 7 listopada 2019 r. a 7 lutego 2020 r. Do dnia dzisiejszego, ze względu na niezyskanie przez producenta Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdy nie zostały dostarczone. Opóźnienie spowodowane jest przesunięciem w czasie opracowania dokumentacji niezbędnej do przedłożenia w celu uzyskania ww. Zezwolenia. Planowany termin dostaw wszystkich pojazdów określono – do 30 kwietnia 2020 r.
- na dostawę 12 pojazdów pięciocząłonowych EZT (I) (umowa zawarta w dniu 28 marca 2019 r.) – umowny termin dostaw pojazdów przypada pomiędzy 28 marca 2020 r. a 28 grudnia 2020 r. Przewidywane jest opóźnienie z powodu niezyskania przez producenta Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Opóźnienie spowodowane jest przesunięciem w czasie opracowania dokumentacji niezbędnej do przedłożenia w celu uzyskania ww. Zezwolenia. Dostawa ostatnich pojazdów powinna odbyć się w terminie.

W dniu 7 maja 2018 r. została zawarta Umowa Przedwstępna, w której określono terminy zawarcia pozostałych Umów Wykonawczych na dostawę 15 i 16 pojazdów pięciocząłonowych. Na 25 lutego 2020 r. zaplanowano zawarcie Umowy Wykonawczej na dostawę kolejnej transzy 12 pojazdów pięciocząłonowych (II). Podpisanie Umowy Wykonawczej na zakup 10 dwuczłonowych EZT planowane jest na czerwiec 2020 r. Zakup 10 dwuczłonowych EZT jest projektem komplementarnym do budowy bazy utrzymaniowo-naprawczej. Budowa bazy utrzymaniowo-naprawczej uwarunkowana jest zatem podpisaniem Umowy Wykonawczej lub Umowy Przedwstępnej na zakup 10 dwuczłonowych EZT. Zakończenie wszystkich dostaw planowane jest do dnia 30 czerwca 2022 r.

Ad. 2 Stan zaawansowania inwestycji związanej z budową bazy utrzymaniowo-naprawczej w Sochaczewie.

Celem projektu jest budowa bazy utrzymaniowo-naprawczej w Sochaczewie do wykonywania napraw taboru Spółki KM. Przedsięwzięcie ma na celu zabezpieczenie Spółki KM przed ryzykiem zewnętrznym oraz finansowym, w tym ryzykiem drastycznych zmian cen wykonywanych napraw, z powodu np. ograniczonego dostępu do baz utrzymaniowych na polskim rynku. W dniu 28.09.2018 r. z uwagi na brak ofert, Spółka KM unieważniła postępowanie przetargowe na „Zaprojektowanie i wybudowanie oraz eksploatacja hali utrzymaniowo-naprawczej pojazdów kolejowych w Sochaczewie (obejmującą świadczenie usług w poziomie utrzymania P4)”. Podjęta

została decyzja o wszczęciu prac mających na celu przeprowadzenie kolejnej procedury przetargowej PPP. W związku z decyzją powtórnego przeprowadzenia postępowania przetargowego PPP, zgodnie z art. 3a ust. 1 – 2 ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym zaszła konieczność przygotowania oceny efektywności przedsięwzięcia. W dniu 30 września 2019 r. zakończone zostały prace związane ze sporządzeniem oceny realizacji przedsięwzięcia w ramach PPP w porównaniu do efektywności jego realizacji w inny sposób, w szczególności przy wykorzystaniu środków publicznych. Wynik przeprowadzonych analiz wskazał, że bardziej efektywna ekonomicznie jest realizacja projektu z wykorzystaniem środków publicznych zgodnie z ustawą prawa zamówień publicznych, a nie w formule partnerstwa publiczno-prywatnego.

W ocenie efektywności rekomenduje się podział przedsięwzięcia i realizację w następującej konfiguracji:

1. Zamówienie na zaprojektowanie, wybudowanie i wyposażenie hali utrzymaniowo-naprawczej.
2. Zamówienie na świadczenie usług utrzymania w poziomach P3 – P5 taboru kolejowego Spółki KM.

Kluczową i najbardziej istotną kwestią jest zabezpieczenie środków finansowych na ten cel. Zapisy Umowy Ramowej zawartej z firmą Stadler Polska Sp. z o.o. (nr M-01-MEN-11/18) na dostawę elektrycznych zespołów trakcyjnych, zobowiązują Wykonawcę zamówienia do wykonywania napraw 71 EZT na poziomie utrzymania P1, P2 i P3 z opcją P4 na koszt Wykonawcy. Zgodnie z §10 ust. 4 Umowy Ramowej, Spółka KM może udostępnić odpłatnie swoje zaplecze techniczne do obsługi pojazdów pięcioczołowych, koszty dostosowania zaplecza będą pokryte przez Wykonawcę.

Mając na uwadze powyższe zasadna jest współpraca z firmą Stadler Polska Sp. z o.o. w zakresie dostosowania części terenu Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru Sochaczew do obsługi ww. pojazdów. Niezbędne jest wykonanie projektu zagospodarowania terenu inwestycyjnego dla dostosowania zaplecza, do budowy hali utrzymaniowo–naprawczej w Sochaczewie. Projekt zagospodarowania terenu będzie także podstawą do wykonania podziału pomiędzy Stadler Polska Sp. z o.o. i Spółką KM kosztów poszczególnych składników planowanego zagospodarowania terenu na użytkowanie. Na dzień 12 lutego 2020 r. w trakcie przygotowywania jest projekt zagospodarowania terenu inwestycyjnego.

Stan zaawansowania inwestycji związanej z budową bazy utrzymaniowo–naprawczej w Radomiu.

Budowa bazy utrzymaniowo-naprawczej w Radomiu umożliwi wykonywanie przeglądów w poziomie utrzymania P1 i P2 oraz przeprowadzanie napraw bieżących dla 10 szt. dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych. Spółka KM dysponuje gruntami przeznaczonymi pod budowę bazy utrzymaniowo-naprawczej w Radomiu na podstawie umowy dzierżawy pomiędzy Spółką KM a Gminą Miasta Radom, dotyczącą dzierżawy nieruchomości położonej w Radomiu oznaczoną jako działki nr 3/64 i 3/67 o łącznej powierzchni 10 770 m² oraz umową przeniesienia prawa użytkowania wieczystego gruntu na działkach 3/37, 3/41, 3/144, 3/145, 3/151 (łączna powierzchnia 3 442 m²).

Realizacja przedsięwzięcia zakłada:

- zaprojektowanie i budowę rozjazdu łączącego tor bocznicy planowanej bazy utrzymaniowo-naprawczej w Radomiu z torem nr 12 stacji Radom,
- dostosowanie aplikacji sterowania ruchem kolejowym stacji Radom oraz Lokalnego Centrum Sterowania Radom,
- kompleksową realizację inwestycji w systemie "zaprojektuj i wybuduj".

Brak możliwości pozyskania dofinansowania unijnego na zakup 10 sztuk dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz budowy bazy utrzymaniowo-naprawczej w Radomiu

oznacza, iż realizacja inwestycji sfinansowana zostanie ze środków zewnętrznych pochodzących z kredytu. Spółka KM posiada opracowany Program Funkcjonalno-Użytkowy dla inwestycji o nazwie *Zaprojektowanie i wybudowanie punktu utrzymania pojazdów kolejowych w Radomiu*.

Stan na dzień 12 lutego 2020 r.:

1. W dniu 18 lipca 2019 r. podpisane zostało porozumienie pomiędzy PKP PLK S.A. a Spółką KM w sprawie połączenia toru nr 12 stacji Radom z planowaną bazą utrzymaniowo-naprawczą Spółki KM.
2. W dniu 12 lutego 2020 r. podpisana została umowa wykonawcza na budowę rozjazdu łączącego tor planowanej bazy utrzymaniowo-naprawczej Spółki KM. w Radomiu z torem nr 12 stacji Radom.
3. W przygotowaniu jest zaproszenie na negocjacje w sprawie zmiany aplikacji Coammand C900 dla stacji Radom oraz LCS Radom (Lokalne Centrum Sterowania Radom).

Ad. 3 W załączeniu przekazuję:

- kopię informacji przedstawionej w dniu 10 grudnia 2019 r. na posiedzeniu Zarządu Województwa Mazowieckiego w sprawie wniosku Spółki „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. dotyczącego zmian w Taryfie Przewozowej oraz sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych.
- kopię informacji przedstawionej w dniu 7 stycznia 2020 r. na posiedzeniu Zarządu Województwa Mazowieckiego w sprawie podwyżki cen biletów na przejazdy pociągami Spółki „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.

Ad. 4 Informacja dotycząca stanu przygotowania projektu pn. „Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin” umieszczonego w Wykazie Projektów Pozakonkursowych dla RPO WM 2014 – 2020.

1. Pierwotna fiszka zgłoszeniowa projektu została złożona do Departamentu Rozwoju Regionalnego i Funduszy Europejskich w styczniu 2016 r. i zakładała następujące wartości:
 - a. Szacowany koszt całkowity projektu: 234 930 000 zł,
 - b. Szacowana wartość kosztów kwalifikowalnych: 191 000 000 zł,
 - c. Kwota dofinansowania z EFRR: 152 800 000 zł,
 - d. Wskaźnik całkowita długość nowych linii kolejowych – 6 km,
 - e. Planowana data złożenia wniosku o dofinansowanie - 04.2018 r.,
 - f. Planowany termin zakończenia realizacji projektu: 08.2020 r.
2. Zgodnie z pismem z dnia 5 kwietnia 2019 r., PKP PLK dokonało podziału pierwotnie planowanego projektu na dwa etapy.
3. Obecnie projekt jest w dalszym ciągu w trakcie przygotowania i po wszystkich zmianach wnioskowanych przez PKP, zakłada:
 - a. Szacowany aktualny koszt całkowity projektu: 92 788 893,16 zł,
 - b. Szacowana aktualna wartość kosztów kwalifikowalnych: 75 438 124,52 zł,
 - c. Kwota aktualnego dofinansowania z EFRR: 60 350 499,62 zł,
 - d. Wskaźnik produktu: całkowita długość nowych linii kolejowych – 0 km
 - e. Planowana data złożenia wniosku o dofinansowanie: II kwartał 2020 r.

Dotychczas nie został również złożony projekt wniosku do opiniowania w MJWPU, co uniemożliwia przekazanie oficjalnego Wezwania do złożenia właściwego wniosku o dofinansowanie.

 - f. Planowany termin zakończenia realizacji projektu: II kwartał 2023 r.

4. Etap I, jaki ma być zrealizowany w perspektywie finansowej 2014-2020 w ramach środków RPO WM, w ramach którego przewiduje się:
 - a. wykonanie dokumentacji projektowej dla całego Projektu, obejmującej projekty budowlane dla wszystkich branż wraz z pozyskaniem wszelkich decyzji administracyjnych pozwalających na realizację robót;
 - b. wykup gruntów niezbędnych do realizacji całego Projektu,
 - c. wykonanie części robót związanych z budową/przebudową nawierzchni torowej wraz z infrastrukturą techniczną/okołotorową na szlaku oraz w obrębie stacji, oraz likwidacją przejazdów w poziomie terenu poprzez budowę skrzyżowań dwupoziomowych oraz przebudowę/budowę układu drogowego,
 - d. zarządzanie i nadzór nad projektem oraz promocja w zakresie objętym Etapem I.
5. Etap II, jaki ma być realizowany w perspektywie finansowej 2021-2027 (z programu krajowego lub regionalnego), w wyniku którego będzie możliwe osiągnięcie wskaźnika całkowitej długości nowych linii kolejowych – 6 km.
6. Dodatkowo, PKP PLK pismem z dnia 09.09.2019 r., ws. zmniejszenia wartości projektu przekazały zaktualizowany Formularz projektu pozakonkursowego w zakresie wprowadzenia zmian dotyczących: zmniejszenia wartości całkowitej projektu z 104 988 798,92 zł do 92 788 893,16 zł, w tym wartości wydatków kwalifikowalnych projektu z 85 356 747,09 zł do kwoty 75 438 124,52 zł oraz wartości dofinansowania EFRR z 68 285 397,67 zł do kwoty 60 350 499,62 zł. Jednocześnie PKP zwiększyło wartości projektu pn. „Prace na linii Nr 28 Wieliszew – Zegrze” tj. wartości wydatków kwalifikowalnych do kwoty 44 995 601 zł oraz wartości dofinansowania EFRR do kwoty 35 996 480 zł. Zarząd Województwa Mazowieckiego w dniu 22.10.2019 r. zaakceptował zaproponowane zmiany.
7. PKP PLK. dokonała aktualizacji terminów realizacji Etapu I, z uwagi brak możliwości dochowania deklarowanego terminu dot. m.in. wszczęcia postępowania przetargowego na wykonanie dokumentacji projektowej dla przedmiotowego projektu, wynikającego z faktu, iż do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska wpłynęło:
 - a. odwołanie od Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 21.05.2019,
 - b. zażalenie Towarzystwa Ochrony Przyrody z dn. 21.06.2019r. na postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dn. 31.05.2019r. którym został nadany rygor natychmiastowej wykonalności Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach (DoŚU).

Odwołanie i zażalenie wraz z aktami sprawy zostały przekazane do Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. GDOŚ w dniu 13.09.2019 r. wydał postanowienie o utrzymaniu rygoru natychmiastowej wykonalności DoŚU oraz poinformował, że odwołanie od DoŚU zostanie rozpatrzone do 26.11.2019 r. W dniu 28.11.2019 r. GDOŚ przesłał Zawiadomienie o wydłużeniu terminu rozpatrzenia odwołania od Decyzji do 28.02.2020 r. Brak ostatecznej DoŚU uniemożliwia podjęcie dalszych kroków niezbędnych w procesie projektowym tj. złożenia wniosku o wydanie dla ww. inwestycji Decyzji o lokalizacji linii kolejowej, a w konsekwencji pozwolenia na budowę oraz wszczęcia postępowania na wykonanie dokumentacji projektowej.

Należy jednak zwrócić uwagę, że nawet w przypadku pozytywnego rozstrzygnięcia sprawy w GDOŚ, Towarzystwo Ochrony Przyrody może wnieść skargę do sądu administracyjnego, co może spowodować kolejne niedotrzymanie terminu przygotowania projektu i złożenia wniosku o dofinansowanie.

Dotychczas nie został złożony wniosek o dofinansowanie projektu w PKP PLK S.A. wpisanego do Wykazu Projektów Pozakonkursowych RPO WM 2014-2020, a co za tym idzie nie została podpisana umowa o dofinansowanie.