

ÓSMY ETAP WDRAŻANIA PAKTU UCZCIWOŚCI. PODSUMOWANIE

1.07. 2020 r. – 31.12.2020 r.

Wzmoczony monitoring na ostatniej prostej

Rok 2020 miał być ostatnim rokiem prowadzenia robót w ramach zamówienia na modernizację linii kolejowej między Częstochową a Zawierciem. Końcowy etap inwestycji, który obejmuje odbiór robót, jest potencjalnie najbardziej narażony na pojawienie się nieprawidłowości. Z tego względu obserwator społeczny zintensyfikował swoje działania monitorujące. Była to także odpowiedź na niepokojące sygnały otrzymywane od mieszkańców.

a) Zgłoszenia nieprawidłowości

We wrześniu dziennikarz lokalnej gazety zgłosił do Fundacji Batorego sprawę bezprawnego przeprowadzenia przez wykonawcę robót awaryjnych na prywatnej działce w Myszkowie. Roboty polegające na wymianie starego kabla miały odbyć się bez wymaganych pozwoleń i spowodować dewastację zieleni na tym terenie. W odpowiedzi na zgłoszenie rozpoczęto rozmowy z wykonawcą i zamawiającym, a także prowadzono osobną korespondencję mającą na celu wyjaśnienie wszystkich okoliczności zdarzenia. Dziennikarzowi została przekazana informacja o tym na czym polega pakt uczciwości, jaka jest w nim rola Fundacji i jakie jest jej stanowisko wobec zgłoszonego problemu. Informacja ta była obszernie cytowana w artykule, który ukazał się w Gazecie Myszkowskiej oraz w Kurierze Zawierciańskim najpierw w wersji papierowej, a później na stronach internetowych obu mediów. Sprawa okazała się niejednoznaczna bowiem pewne fakty wskazywały na to, że jej nagłośnienie ma na celu wymuszenie na wykonawcy wypłaty odszkodowania właścicielce, która weszła w posiadanie działki już po przeprowadzeniu rzeczonych robót. Jednocześnie wiele do życzenia pozostawia postawa wykonawcy i zamawiającego, którzy wcześniej nie poinformowali Fundacji o problemie. Przy okazji okazało się również, że na czas nie zostały uzyskane decyzje administracyjne, które uprawniałyby wykonawcę do wejścia na teren działki [\[KORESPONDENCJA\]](#).

W grudniu poprzez skrzynkę sygnalizującą na stronie paktuczciwości.pl, Fundacja otrzymała anonimową wiadomość o wystąpieniu niezgodności między dokumentacją przetargową a tym jakie prace zostały do tej pory zrealizowane na przejeździe w Myszkowie. Sygnał został przekazany stronom kontraktu i Fundacja oczekuje na wyjaśnienia [\[KORESPONDENCJA\]](#).

b) Problemy z przejściem podziemnym i wydłużenie kontraktu

Do tej pory najpoważniejsze konsekwencje dla kontraktu przyniosła budowa przejścia podziemnego w stacji Poraj. Budowa przejścia była planowana od 2018 r., kiedy ze strony użytkownika linii kolejowej padł postulat, aby zastąpić nim pierwotnie przewidziane w dokumentacji przetargowej przejście naziemne. Przejście podziemne miało poprawić bezpieczeństwo pasażerów, a także zapewniać możliwość korzystania z niego osobom niepełnosprawnym i rowerzystom. Na rozpoczęcie robót nie wyraził jednak zgody korporacyjnej zarząd PKP PLK S.A., gdyż wynegocjowana z wykonawcą cena przejścia podziemnego (15 mln złotych) nie miała pokrycia w źródłach finansowania. Mimo to, zanim zarząd PKP PLK S.A. wypowiedział się w tej sprawie, wykonawca rozpoczął budowę przejścia. Jako powód wskazywał, że cena i konieczność wcześniejszego rozpoczęcia robót została uzgodniona z zespołem kontraktu PKP PLK S.A. i inżynierem projektu. Udostępniona Fundacji korespondencja potwierdzała prowadzenie takich negocjacji. W efekcie PKP PLK S.A. zakończyła współpracę z kierownictwem projektu z uwagi na przekroczenie przez nich uprawnień.

Nierozwiązany pozostaje problem rozliczenia robót, które zostały wykonane w ponad 80%, a także ich wpływu na odbiory końcowe i umowę o dofinansowanie. Kwestie te były poruszane z inicjatywy Fundacji na spotkaniu

kwartalnym w dniu 17 listopada [\[NOTATKA\]](#), a także w późniejszych bilateralnych rozmowach z dyrekcją PKP PLK S.A. i Ministerstwem. W piśmie z 2 grudnia dyrektor kontraktu ZUE S.A. zgłosił Fundacji nadużycie polegające na nieprzygotowaniu aneksu do umowy z wykonawcą, zatwierdzającego zlecenie robót dodatkowych. Z powodu braku docelowego przejścia do peronów w Poraju nie został przeprowadzony odbiór końcowy, który według planów miał nastąpić do 29 grudnia 2020 roku. Od tej pory podróżni mogli korzystać wyłącznie z tymczasowego przejścia naziemnego. Spór między wykonawcą a zamawiającym o zapłatę za niedokończone roboty przy przejściu podziemnym jest obecnie prowadzony z udziałem powołanego przez PKP PLK S.A. zespołu negocjacyjnego. Na zaproszenie spółki przedstawiciele Fundacji uczestniczą w jego pracach w charakterze obserwatora. W reakcji na zgłoszony przez Fundację problem zdecydowane decyzje podjęło Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, które poinformowało o wstrzymaniu certyfikacji i refundacji dla inwestycji PKP PLK S.A.. Jednocześnie dyrektor Departamentu Programów Infrastrukturalnych zwrócił się do Fundacji z prośbą o podjęcie działań wyjaśniających i przedstawienie własnej oceny sytuacji [\[KORESPONDENCJA\]](#).

Moment zakończenia monitoringu inwestycji został określony w pakcie uczciwości jako moment wystawienia Świadectwa Przejścia dla Robót, co do tej pory nie nastąpiło. W razie wystąpienia konieczności przedłużenia paktu uczciwości ze względu np. na negocjacje w sprawie przejścia w Poraju, PKP PLK S.A. deklarowała, że jest otwarta na podpisanie aneksu do paktu uczciwości. Wolę przedłużenia paktu wyraziło też Ministerstwo.

c) Inne działania

Fundacja nie zaprzestała pytać PKP PLK S.A. także o inne aspekty inwestycji, którym regularnie się przygląda. W grudniu Fundacja skierowała do nowego dyrektora kontraktu PKP PLK S.A. pisma w sprawie opóźnionych płatności [\[KORESPONDENCJA\]](#), kar dla wykonawcy [\[KORESPONDENCJA\]](#), ostatniego etapu realizacji kontraktu [\[KORESPONDENCJA\]](#), ekranów akustycznych [\[KORESPONDENCJA\]](#) oraz decyzji lokalizacyjnych i pozwoleń na budowę [\[KORESPONDENCJA\]](#). Jej przedstawiciele brali także, w formie zdalnej, udział w radach budowy.

Wykonawca, po niekorzystnym dla siebie wyroku I instancji w sprawie skargi na bezczynność PKP PLK S.A., która nie udostępniła edytowalnej wersji modelu akustycznego wykonawcy w drodze wniosku o informację publiczną, odwołał się do Naczelnego Sądu Administracyjnego. Dnia 5 listopada Fundacja złożyła do sądu opinię konsultantki prawnej (*amicus curiae*) wskazującą, że model zgodnie z prawem o informacji publicznej należy ujawnić. Opinia została dołączona do akt sprawy, obecnie trwa wyznaczenie terminu rozprawy.

Dzielenie się doświadczeniami z pilotażu

Fundacja zakończyła prace nad raportem z monitoringu z etapu przetargu [\[PUBLIKACJA\]](#). Raport był wielokrotnie konsultowany z przedstawicielami PKP PLK S.A. i Ministerstwa, których uwagi w większości zostały uwzględnione. W publikacji oznaczono zdania odrębne zgłoszone przez PKP PLK S.A.. Raport został wydany w wersji polskiej i angielskiej wraz z infografikami ilustrującymi najważniejsze wnioski i rekomendacje.

Fundacja zaczęła prowadzić rozmowy z Departamentem Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, które podejmuje działania na rzecz stosowania paktów uczciwości przez beneficjentów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w nowej perspektywie finansowej Unii Europejskiej. Ministerstwo przygotowało pierwsze propozycje dokumentów dotyczących naboru na organizacje monitorujące, o których rozmawiało z Fundacją. Rozpoczęły się również rozmowy między Fundacją a DG Regio o nawiązaniu współpracy z innymi instytucjami zarządzającymi funduszami unijnymi w Polsce w celu popularyzacji paktów uczciwości.

Komunikacja i promocja

Fundacja zorganizowała dwa seminaria online z możliwością zadawania pytań panelistom poprzez portale Facebook oraz YouTube. Wydarzenie 15 lipca poświęcone było realizacji zamówień publicznych w warunkach pandemii Covid-19, o czym opowiadał m.in. prezes Urzędu Zamówień Publicznych [\[RELACJA\]](#). Tematem seminarium 26 października były natomiast granice jawności zamówień i praktyka stosowania w tym obszarze

prawa o informacji publicznej [\[RELACJA\]](#). Wśród panelistów obu wydarzeń znaleźli się eksperci prawni, aktywiści społeczni i doradcy pracujący na rynku zamówień. Przy okazji pierwszej dyskusji został też przygotowany i promowany tekst Fundacji o prewencji nadużyć w zamówieniach okresu pandemii w świetle rozwiązań międzynarodowych. Nową formą komunikowania doświadczeń z pilotażu paktu stały się podcasty z cyklu „pACT RIGHT. Podcast o uczciwości”. Pierwszy odcinek opublikowany 24 września poświęcony był genezie projektu w Polsce i dotychczasowym rezultatom pracy obserwatora społecznego [\[PODCAST\]](#). W grudniu nagrano kolejny o ograniczeniach prawa do informacji publicznej w zamówieniach [\[PODCAST\]](#).