

**Notatka z 5. spotkania kwartalnego  
(Warszawa, 30.09.2019)**

W Warszawie, 30 września 2019 r. odbyło się spotkanie kwartalne, w którym udział wzięli przedstawiciele Fundacji im. Stefana Batorego i jej konsultantów, PKP Polskich Linii Kolejowych, ZUE S.A. (Wykonawcy), MP Mosty (Inżyniera Projektu), Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Na spotkaniu poruszono, zgodnie z wcześniej zaanonsowaną agendą, następujące tematy:

**1. Kontynuacja rozmowy na temat działań podjętych przez PKP PLK, CUPT oraz Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju w związku ze zgłoszeniem problemu robót realizowanych bez pozwolenia na budowę – w kontekście pisma Fundacji do PKP PLK S.A. z 9 sierpnia br., a także przygotowywanych przez CUPT i Ministerstwo własnych opinii i stanowisk**

W momencie spotkania, wszystkie etapy realizacji inwestycji mają pozwolenia na budowę – ostatnie zostało wydane 23 sierpnia 2019 r. Fundacja podtrzymuje swoje stanowisko, że doszło do nieprawidłowości w tym zakresie. PKP PLK nie odpowiedziało jednak na zapytanie Fundacji z 9 sierpnia o konkretne działania kontrolne i organizacyjne, które miały zostać podjęte w związku z zasygnalizowanym problemem.<sup>1</sup> Obecni na spotkaniu przedstawiciele PKP PLK nie potrafili powiedzieć, kiedy taka odpowiedź będzie wystosowana.

Głos w tej sprawie zabrało MiiR, które dotąd nie wydało oficjalnego stanowiska. Przedstawiciele Ministerstwa przyznali jednak, że z perspektywy MiiR na pewno doszło do naruszenia prawa, bo realizowane były roboty bez wymaganego pozwolenia na budowę. Pozostaje jednak pytanie czy naruszenie miało charakter formalny, tj. czy doszło do nieprawidłowości w rozumieniu przepisów UE (zgodnie z definicją do zaistnienia nieprawidłowości nie wystarczy samo naruszenie przepisów prawa). Odbyły się spotkania z odpowiednim departamentem w Ministerstwie Inwestycji i Rozwoju, a także Głównym Urzędem Nadzoru Budowlanego, których konkluzje potwierdzają, że prace na kontrakcie powinny być realizowane na podstawie pozwolenia na budowę. Ponadto przedstawiciele Ministerstwa podnieśli kwestię nowelizacji art. 30 ust. 2 prawa budowlanego, w którym aktualnie znajduje się zapis o konieczności dołączenia decyzji środowiskowej do zgłoszenia robót. Prawdopodobnie, gdyby taki obowiązek był wyrażony w przepisach wprost od samego początku, cała sytuacja nie miałaby miejsca. Przedstawiciele Ministerstwa poinformowali, że spotkali się również z właściwym Wojewódzkim Inspektorem Nadzoru Budowlanego, a także organem odpowiedzialnym za wydanie decyzji czyli śląskim Urzędem Wojewódzkim, tak aby decyzja na ostatni odcinek została wydana w pełnej świadomości i wiedzy o sytuacji (tj. o fakcie, że część prac objęta wnioskiem o wydanie PnB została już zrealizowana).

Z ww. organami prowadzone były rozmowy na temat tego, w jaki sposób zalegalizować rozpoczętą budowę. Wiadome jest, że na realizację robót nie było pozwolenia, więc konieczne jest stwierdzenie czy prace były realizowane zgodnie z przepisami ochrony środowiska. We wrześniu Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego wszczął postępowania kontrolne. Ponadto zostały wszczęte trzy kontrole doraźne poszczególnych części inwestycji. Na razie jest to informacja robocza, ale z tego co wiadomo śląski WINB potwierdził, że część robót była realizowana bez pozwolenia na budowę. Natomiast nie dopatrzył się innych naruszeń w zakresie prawa budowlanego czy prawa ochrony środowiska, więc można zakładać, że jest to naruszenie formalne. Wszczęte w związku z tym zostało postępowanie administracyjne z art. 50 prawa budowlanego. Przedstawiciel MiiR wyraził nadzieję, że jeżeli wszystkie roboty zostały wykonane zgodnie ze sztuką budowlaną i nie zostaną stwierdzone żadne nieprawidłowości, to postępowanie administracyjne

<sup>1</sup> Pismo Fundacji Batorego do PKP PLK z 9 sierpnia 2019 r. - [http://paktuczciwosci.pl/wp-content/uploads/2019/10/Sz.-P.-J.-Pawluk\\_09.08.19.pdf](http://paktuczciwosci.pl/wp-content/uploads/2019/10/Sz.-P.-J.-Pawluk_09.08.19.pdf) [dostęp: 30.10.2019]

powinno zostać umorzono. Wyniki postępowania będą znane prawdopodobnie w październiku [na moment sporządzenia niniejszej notatki nadal ich nie poznaliśmy – przyp. red.].

Przedstawiciel CUPT podkreślił, że Prawo budowlane jest tak skonstruowane, żeby ostatecznie doprowadzić do zgodności stanu inwestycji z prawem. Nigdzie nie jest określony czas, w którym muszą zostać wydane pozwolenia. Ponadto CUPT poprosiło beneficjenta o oficjalną informację na piśmie o wszczęciu postępowania kontrolnego oraz o jego zakończeniu. Wówczas podejmie decyzję co robić dalej z wnioskami o płatność. Oczekuje również przekazania oficjalnego stanowiska od WINB, dotyczącego postępowania legalizacyjnego, a także protokołów kontroli. Do tej pory wydatki za roboty prowadzone na zgłoszenie pozostają wstrzymane.

Wykonawca poinformował, że nie dostał dotąd informacji o tym, że zostało wszczęte postępowanie administracyjne, ale ponieważ jest to sprawa z września, być może informacja nie została jeszcze do niego przesłana. Inżynier Projektu stwierdził również, że nie posiada żadnej informacji o kontroli dedykowanej robotom na zgłoszenie. Poinformował natomiast, że na 9 października przewidziana jest kontrola nadzoru budowlanego dotycząca ekranów akustycznych.

Przedstawiciele Fundacji Batorego poprosili o przekazanie ww. dokumentów oraz opinii prawnej w formie pisemnej, którą przedstawił CUPT ws. realizacji robót na zgłoszenia. Poinformowali, że Fundacja nadal oczekuje odpowiedzi Dyrektora Centrum Realizacji Inwestycji Jolanty Pawluk odnośnie deklarowanych działań kontrolnych w spółce, o których mowa w piśmie z 30 maja 2019 r. Poproszono przedstawiciela PKP PLK o interwencję w tej sprawie.

## **2. Przypadek braku terminowej wypłaty z faktur VAT przedstawionych Zamawiającemu przez Wykonawcę**

Wykonawca przesłał do PKP PLK faktury za prace realizowane na monitorowanym kontrakcie, a także na innym kontrakcie, na łączną kwotę ponad 10 mln zł. Termin płatności FV upłynął, a środki te z PKP PLK nie zostały przekazane. Na monitorowanym kontrakcie termin zapłaty został już przekroczony o 10 dni, na drugim kontrakcie wypłata części należnej płatności opóźniona jest o 4 dni. Wykonawca nie otrzymał żadnej informacji o powodzie nieuregulowania płatności. W związku z powyższym rozważa zawieszenie realizacji robót. Pojawiły się pytania o przyczyny braku wypłat: czy jest to reakcja na sytuację poruszaną w punkcie pierwszym? Czy jest to chwilowy brak płynności, czy zachodzą tu jakieś inne okoliczności?

Przedstawiciel CUPT-u wskazał, że na pewno nie jest to kwestia środków z Ministerstwa, gdyż są one refundowane *ex post* lub zaliczkowane. Poprosił o wyjaśnienie sytuacji i ma nadzieję, że znajdzie ona swój pozytywny finał. Przedstawiciel PKP PLK poinformował, że jest to prawdopodobnie problem techniczny i nie ma związku z prowadzeniem kontraktu. Wskazał również, że według jego wiedzy pełne kwoty zostały zaakceptowane.

## **3. Działania Wykonawcy w związku ze zmianą decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie ekranów akustycznych. Korespondencja ws. zaniechania przekazania modelu akustycznego**

Wykonawca skierował do PKP PLK S.A. prośbę o udostępnienie edytowalnej wersji modelu akustycznego przygotowanego na potrzeby raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, aby porównać go ze swoim modelem. Ponieważ PKP PLK S.A. odmówiła przekazania modelu, ZUE S.A. zwróciła się w dniu 14 sierpnia br. do PKP PLK S.A. z wnioskiem o udostępnienie informacji w trybie dostępu do informacji publicznej. Swoje działania Wykonawca uzasadnił tym, że dotychczas przedstawiane przez niego modele akustyczne były przez PKP PLK S.A. odrzucane, więc aby przygotować model, który zostanie zaakceptowany

musi porównać swój model z modelem, którym posługuje się PKP PLK S.A.. Według opinii Wykonawcy beczynność PKP PLK S.A. polegająca na nieudzielaniu informacji publicznej to celowe działanie Zamawiającego mające na celu zmuszenie go do budowy ekranów akustycznych, a później dochodzenie przez niego odszkodowania z tego tytułu w sądzie.

Przedstawicielka Biura Ochrony Środowiska PKP PLK S.A. poinformowała, że Wykonawca wystąpił z dwoma wnioskami o udostępnienie informacji publicznej – o przekazanie wyników obliczeń oraz edytowalnej wersji modelu akustycznego. Podkreśliła, że Wykonawca przystępując do przetargu dysponował dokumentacją środowiskową i zgodnie z nią miał zaprojektować i wybudować ok. 4,5 km ekranów akustycznych, których koszt zdaniem Zamawiającego to ok. 10 mln złotych, a których Wykonawca nie ma zamiary wykonać. Przedstawicielka PKP PLK S.A. podkreśliła, że na linii nr 1 prowadzony jest ruch powyżej 30 tys. pociągów rocznie, więc jest to linia zaliczona do obiektów szczególnie niekorzystnie oddziałujących na środowisko. W związku z powyższym, wskazane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach środki minimalizujące w postaci ekranów akustycznych są adekwatne do stwierdzonego negatywnego oddziaływania na środowisko i muszą zostać wybudowane. Zdaniem PKP PLK S.A. Wykonawca próbuje za wszelką cenę zmienić decyzję środowiskową nie mając ku temu żadnych argumentów merytorycznych.

Przedstawicielka PKP PLK S.A. stwierdziła ponadto, że Wykonawca przedstawił model akustyczny, który zawierał liczne błędy m.in. błędne odwzorowanie wysokościowe terenu wraz z linią kolejową, tj. zakładał, iż linia kolejowa znajduje się w wykopie, co jest niezgodne ze stanem faktycznym w danej lokalizacji. Zdaniem PKP PLK S.A. Wykonawca zamiast przygotować prawidłowy materiał, zażądał udostępnienia modelu PKP PLK S.A. w trybie dostępu do informacji publicznej. W opinii PKP PLK S.A. model akustyczny nie jest informacją publiczną i PKP PLK S.A. nie ma obowiązku go udostępniać, zwłaszcza, że w ocenie Zamawiającego zestaw niezbędnych danych do obliczeń został udostępniony Wykonawcy, podobnie jak wyniki obliczeń, a zgodnie z zapisami dokumentacji przetargowej w przypadku konieczności przygotowania dokumentacji środowiskowej Wykonawca powinien sam model akustyczny na potrzeby tej dokumentacji wykonać. Ponadto w dokumentacji przetargowej nie było wskazane, że Zamawiający udostępni tego rodzaju materiały, bowiem wówczas inni Wykonawcy mogliby domagać się przekazania takich danych przy przygotowywaniu oferty. Zdaniem PKP PLK S.A. zachodzi duże ryzyko, że na etapie analizy porealizacyjnej, której obowiązek wykonania wynika z decyzji środowiskowej zostaną stwierdzone przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku i wtedy konieczna będzie budowa ekranów za dodatkowe środki.

Przedstawiciel ZUE S.A. w odpowiedzi stwierdził, że przygotowana na potrzeby zmiany decyzji środowiskowej i złożone w RDOŚ w Katowicach dokumentacja nie była przygotowana nieudolnie, jak twierdzi PKP PLK S.A., a została przez RDOŚ odrzucona, gdyż PKP nie udzieliło Wykonawcy odpowiedniego pełnomocnictwa. Zdaniem Wykonawcy pełnomocnictwo nie wyłączało jednak możliwości złożenia dokumentacji. Nawiązując z kolei do kwestii modelu akustycznego, Wykonawca podkreślił, że Zamawiający oraz Wykonawca mogą posiadać różne dane. Według ZUE S.A. w wyniku realizacji prac budowlanych zmienił się np. poziom nasypów kolejowych i może odbiegać od wysokości, która została założona przez PKP PLK S.A. i tym samym wpłynąć na ostateczny wynik obliczeń. W związku z powyższym Wykonawca wystąpił z wnioskiem o udostępnienie modelu akustycznego przez Zamawiającego, aby porównać go ze swoim modelem. Ponadto w projekcie pojawiło się szereg zmian już na etapie dokumentacji przetargowej, która zawierała w niektórych miejscach inny zakres prac niż decyzja środowiskowa. Podkreślił, że mimo stwierdzonych różnic PKP PLK S.A. nie daje ZUE S.A. szansy działania poprzez zmianę decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, gdzie w trakcie postępowania o jej wydanie można byłoby poinformować społeczeństwo o aktualnym zakresie projektu.

W odpowiedzi przedstawicielka Biura Ochrony Środowiska PKP PLK S.A. zadała pytanie, czy projekt budowlany zawiera rozwiązania służące ograniczeniu hałasu i w jaki sposób zostały one uwzględnione w wydanych już pozwoleniach na budowę. Przedstawiciel ZUE odpowiedział, że na zakres ekranów przygotowywane są oddzielne projekty budowlane i jeżeli będzie konieczność ich wybudowania to zostanie złożony odrębny wniosek o wydanie pozwolenia na budowę. Po ostatniej weryfikacji Wykonawca potwierdził, że na odcinku ok. 300 metrów będzie konieczne wykonanie ekranów. Zwrócił też uwagę, że brak zgody Zamawiającego na zmianę decyzji środowiskowej nie pozwala Wykonawcy na zastosowanie innych nowoczesnych środków ochrony przed hałasem jak np. niskie ekrany. Przedstawicielka PKP PLK S.A. odpowiedziała, że ww. rozwiązanie jest znane w Spółce, m.in. z kontaktów z czeskim zarządcą infrastruktury kolejowej. Zauważyła, że niskie ekrany są budowane w Czechach jedynie przy liniach jednotorowych i nie będą miały jej zdaniem zastosowania przy linii nr 1 (linia dwutorowa, ruch powyżej 30 tys. pociągów rocznie).

Przedstawicielka ZUE wróciła jeszcze do tematu dostępu do informacji publicznej i przypomniała, że odpowiadając na zapytanie Wykonawcy o udostępnienie modelu akustycznego PKP PLK S.A. stwierdziła, że nie widzi potrzeby udzielania takiej informacji. W kolejnym piśmie natomiast poinformowała, że nie udzieli takiej informacji, gdyż nie jest to informacja publiczna. Zgodnie z przepisami prawa wniosek o informację publiczną nie podlega ocenie pod kątem „potrzeby Strony do pozyskania takiej informacji”, ani „potrzeby udzielenia takiej informacji”. Zastosowanie takiego kryterium przez PKP PLK S.A. i na tej podstawie dokonanie odmowy udostępnienia informacji publicznej jest zatem sprzeczne z ustawą o dostępie do informacji publicznej. W ustawie o dostępie do informacji publicznej, do oceny czy mamy do czynienia z informacją publiczną mają zastosowanie kryteria podmiotowe i przedmiotowe i jeżeli są one spełnione, to informacja jest uznawana za informację publiczną. Według ZUE S.A. odpowiedź PKP PLK S.A. jest wyłącznie jednozdaniowa i nie spełnia wymogów decyzji o odmowie udostępnienia informacji publicznej.

Konsultant techniczny Fundacji wskazał, że jeżeli PKP PLK S.A. wykonała model akustyczny samodzielnie, co zostało przez Spółkę potwierdzone, to jest to tym bardziej informacja publiczna, gdyż nie ma tutaj mowy o prawach autorskich jak w przypadku modelu wykonanego przez firmę zewnętrzną. Zadał również pytanie dlaczego PKP PLK S.A. nie chce zgodzić się na zmianę decyzji środowiskowej, gdyż mogła się przecież zdarzyć sytuacja, iż ta decyzja zawiera wymagania oparte na błędnych przesłankach. Wykonawca chce to teraz sprawdzić i nie może zrozumieć, dlaczego PKP PLK S.A. nie wyraża na to zgody. Przedstawicielki PKP PLK S.A. wskazały, że istnieje ryzyko, że w wyniku zmiany decyzji środowiskowej może okazać się konieczne wybudowanie np. dwukrotnie większej liczby ekranów i wówczas Wykonawca może złożyć do PKP PLK S.A. roszczenie. Według konsultanta technicznego, jeżeli zaistnieje taka sytuacja, to „nowe” ekrany zostaną wybudowane przez Wykonawcę za dodatkowe pieniądze. Wskazał jednak, że budowa dodatkowych ekranów w trakcie realizacji inwestycji jest i tak tańszą opcją dla inwestora niż ich wykonanie po jej zakończeniu. Zadał również pytanie co w sytuacji, kiedy był błąd, ale w drugą stronę i ekranów powinno być mniej? Przedstawicielki PKP PLK S.A. stwierdziły, że domagają się jedynie realizacji wymogów decyzji środowiskowej, a Wykonawca nie przekazał informacji o tym, że ekrany nie są potrzebne. Ponadto nie zakładają, że ekranów może być mniej. Pytanie rodzi natomiast fakt, że odwzorowanie położenia linii kolejowej w terenie różni się w materiałach PKP PLK S.A i Wykonawcy, mimo iż zostały zakupione w tej samej jednostce geodezyjnej. Według Konsultanta opracowanie modelu akustycznego to bardzo indywidualna sprawa i każdy robi go inaczej, dlatego tak istotnym jest udostępnienie modelu PKP PLK S.A. Wykonawcy, aby mógł je porównać. Przedstawiciel ZUE S.A. zwrócił też uwagę, że w wyniku realizacji projektu zmieniły się m.in. parametry układu torowego, co może wpłynąć na ostateczną liczbę ekranów akustycznych. Przedstawiciele Fundacji skłaniają się ku twierdzeniu, że informacja na temat modelu akustycznego jest informacją publiczną, i jeżeli tak, to powinna zostać przekazana Wykonawcy, tak jak każdemu obywatelowi.

Przedstawiciel Fundacji, w nawiązaniu do kilkakrotnie wspomnianych przez Wykonawcę zmian w zakresie projektu w stosunku do tego co zostało określone w decyzji środowiskowej, zadał pytanie, czy w związku z rozbudową stacji Częstochowa Towarowa będzie potrzebna zmiana decyzji środowiskowej? Reprezentant ZUE S.A. odpowiedział, że zapisy decyzji środowiskowej w kwestii przebudowy układu torowego stacji są na tyle ogólne, że zmiana decyzji środowiskowej nie będzie wymagana.

Przedstawicielka CUPT zapytała o to w jaki sposób na etapie przetargu Wykonawca wycenił wykonanie ekranów? W odpowiedzi ZUE S.A. przypomniało, że na środki ochrony przed hałasem zostało przewidzianych 20 tys. zł. Było to przedmiotem postępowania przed KIO, która w swoim wyroku zaznaczyła, dzieląc ówczesne stanowisko Zamawiającego, że ekrany mają być budowane w ostateczności, a Wykonawca może wybrać sposób ochrony przed hałasem.

Przedstawiciel MIiR podkreślił, że z perspektywy Ministerstwa istotne jest, czy te 4,5 km ekranów było elementem programu funkcjonalno-użytkowego. Przedstawiciel CUPT-u podkreślił, że taka jest istota „projektuj i buduj”, że dajemy wykonawcy możliwość zaprojektowania i wykonania prac w nieco innym wariantcie, niż przewidziany na etapie studium wykonalności. Wykonawca próbuje wykazać, że środki przyjęte w decyzji środowiskowej są nadmierne w stosunku do obecnej sytuacji. W związku z tym, w interesie wszystkich stron powinno być, aby mu umożliwić ich weryfikację.

W podsumowaniu dyskusji przedstawiciele Fundacji stwierdzili, że nadal istnieje spór pomiędzy Wykonawcą a Zamawiającym, który wynika przede wszystkim z braków opracowanej przez Zamawiającego dokumentacji przetargowej. Według przedstawicielki PKP PLK S.A. sporu nie ma, a jedynie brak merytorycznej dyskusji pomiędzy stronami. Dodała, że wierzy, że Zamawiający i Wykonawca spotkają się gdzieś po środku.

#### **4. Perspektywy waloryzacji umowy - punkt dołączony na prośbę Wykonawcy**

Przedstawiciel ZUE S.A. zadał pytanie czy MIiR zmieniło może w jakiś sposób podejście do kwestii waloryzacji zawartych już umów? Wykonawca poinformował, że skierował sprawę do sądu i czeka na wyznaczenie terminu. Dodał, że ma informację, że wiele firm składa roszczenia o waloryzację zgodnie z kontraktem i że są one odrzucane, gdyż PKP PLK S.A. uważa, że Wykonawcy źle liczą waloryzację.

Przedstawiciele MIiR podkreślili, że z pewnością decydują tu szczegółowe zapisy kontraktowe, ale na ten moment jest to słuszna ścieżka, i jak na razie jedyna. Jeżeli wykonawca jest w stanie na kontrakcie publicznym wykazać, że zaistniały przesłanki z art. 144 PZP, to racjonalny zamawiający powinien to rozważyć. Należy się wówczas zastanowić czy istnieje ścieżka do zmiany umowy. Jeżeli nie ma to miejsca, to zapewne sądy będą rozstrzygać sprawy. Przedstawiciel CUPT-u podniósł, że takie było też stanowisko ministra Adamczyka, który oświadczył, że problemu waloryzacji nie można rozwiązać systemowo, dlatego pozostaje ścieżka indywidualna. Waloryzacja kontraktowa może dotyczyć nowych kontraktów w oparciu o koszyki dóbr - pozostałym pozostaje złożenie roszczeń uzasadnionych niemożnością przewidzenia zmiany cen.

Przedstawiciel Fundacji zadał pytanie, czy podniesienie płacy minimalnej, zapowiadanej przez rząd, może stanowić okoliczność, która będzie miała wpływ na realizację kontraktu, a także na roszczenia dotyczące podniesienia kwoty kontraktowej. Wykonawca odpowiedział, że roszczenie takie zapewne zostanie złożone, ale kwestia udowodnienia i wyliczenia tych wzrostów jest osobną sprawą. Zmiana płacy minimalnej jest wskazana jako powód, dla którego Wykonawca może wystąpić o uzasadnione roszczenie. Inżynier Projektu wskazał, że warunki umowy pozwalają Wykonawcy na złożenie przynajmniej wniosku o waloryzację, z uwagi na siłę wyższą, np. zmianę praw czy właśnie płacy minimalnej.

## **5. Informacja o Nagrodzie Europejskiego Rzecznika Praw Obywatelskich dla paktów uczciwości i planie przedłużeniu monitoringu**

Przedstawiciel Fundacji przekazał informację o nagrodzie jaką otrzymały od Europejskiego Rzecznika Praw Obywatelskich pakty uczciwości. Doceniono w ten sposób niecodzienną współpracę organizacji pozarządowej, instytucji publicznych i firm w walce z korupcją oraz w celu podnoszenia społecznego zaufania do sposobu wydawania środków publicznych.<sup>2</sup>

Poinformował także o decyzji Komisji Europejskiej o przedłużeniu finansowania paktów uczciwości do końca 2021 roku. Fundacja nie dostała jeszcze formalnego aneksu do obecnej umowy na monitoring, prawdopodobnie nastąpi to w listopadzie.

## **6. Informacja o planach działań Fundacji Batorego do końca 2019 r.**

Fundacja kontynuuje spotkania z lokalną społecznością. Jej przedstawiciele uważają, że ich formuła zastosowana w Słowiku sprawdziła się i daje możliwość kontaktu z mieszkańcami, których bezpośrednio dotyczy inwestycja. Kolejne spotkanie odbędzie się 24 października w Myszkowie<sup>3</sup> i podobnie jak w Słowiku zostanie zorganizowane z pomocą lokalnej organizacji pozarządowej.

W planach jest też warsztat o typowych nieprawidłowościach spotykanych w projektach infrastrukturalnych, który służyć ma także przedyskutowaniu metodologii monitoringu. Przedstawiciele Fundacji poinformowali również o innych wydarzeniach, w których będą brali udział i informowali o Pakcie Uczciwości. Jedno z nich to spotkanie organizowane przez MIiR 15 października, skierowane do beneficjentów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.<sup>4</sup>

Do przyszłego spotkania kwartalnego planowane jest przygotowanie raportu z pierwszej fazy monitoringu. Wówczas przedstawiciele Fundacji zaproszą do dyskusji nad jego treścią.

Opracowanie i redakcja: Karolina Szymańska, Marcin Waszak  
19.11.2019 r. Warszawa

<sup>2</sup> <http://paktuczciwosci.pl/homenews/pakty-uczciwosci-otrzymaly-prestizowa-nagrode/> [dostęp: 3.10.2019]

<sup>3</sup> <http://paktuczciwosci.pl/bez-kategorii/za-nami-spotkanie-w-myszkowie/> [dostęp: 30.10.2019]

<sup>4</sup> <http://paktuczciwosci.pl/homenews/pakt-uczciwosci-w-nowym-poiis-bardzo-mozliwe/> [dostęp: 30.10.2019]