

## **Notatka z 7. spotkania kwartalnego (17.11.2020 r.)**

Spotkanie kwartalne odbyło się w formie zdalnej, za pośrednictwem komunikatora internetowego. Udział wzięli przedstawiciele Fundacji im. Stefana Batorego i jej konsultantów, PKP Polskich Linii Kolejowych (Zamawiającego), ZUE S.A. (Wykonawcy), MP Mosty (inżyniera projektu), Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Lista osób, biorących udział w spotkaniu została zamieszczona na końcu notatki.

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

### **1. Budowa przejścia podziemnego w Poraju - uzgodnienia między Wykonawcą i Zamawiającym, stan robót, perspektywa zakończenia.**

Przedstawiciel Fundacji przedstawił pokrótce jakie informacje posiada obserwator społeczny na temat procedowania polecenia zmiany dot. przejścia podziemnego w Poraju i zapytał strony kontraktu o aktualny stan prac.

Przedstawiciel Zamawiającego poinformował, że Wykonawca rozpoczął roboty bez pozwolenia wydane przez inżyniera projektu. Aktualnie prace zostały wstrzymane. Zamawiający planuje w przeciągu najbliższych dni podjąć decyzję czy roboty w Poraju dokończy aktualny Wykonawca, czy zostanie wybrany nowy. Przedstawiciel Wykonawcy w odpowiedzi poinformował, że realizacja robót jest dokumentowana, a ich zakres był znany już od 2018 roku. Brak jest polecenia inżyniera, ale istnieje obszerna korespondencja pomiędzy stronami, która jasno wskazuje, że była wyrażona w sposób dorozumiany zgoda na prowadzenie robót i obie strony miały świadomość ich prowadzenia. Prace rozpoczęły się po podpisaniu przez Zamawiającego zawiadomienia o zamiarze rozpoczęcia robót budowlanych i na podstawie wzajemnych ustaleń Stron. Aktualnie na stacji Poraj trwają prace żelbetowe. Prace wykończeniowe w przejściu podziemnym nie będą wymagały zamknięć. Aktualnie ruch pieszych odbywa się dojściem tymczasowym od strony nieczynnego toru nr 1 i 103. Z uwagi na zakończenie prac na etapie robót zabezpieczających nie będzie możliwości dojścia osób do peronu poprzez przejście podziemne.

Przedstawiciel Fundacji zadał pytanie o to, kiedy ma powstać przejście podziemne? Czy są już jakieś plany, albo wiadomo kiedy zapadnie decyzja, w jaki sposób prace mają zostać dokończone? Przedstawicielka PKP PLK S.A. wskazała, że spółka rozmawia z wykonawcą m.in. na temat tego jak rozliczyć wykonane roboty i jak je zakończyć. Rozmowy są w trakcie, więc nie ma jeszcze konkretnych terminów. W ubiegłym tygodniu PKP PLK S.A. otrzymały projekt robót zabezpieczających i dalsze działania będą podejmowane w zależności od wniosków inżyniera.

Konsultant techniczny Fundacji dopytywał o źródła problemu, skoro prace projektowe zostały zwieńczone wydaniem decyzji o pozwolenie na budowę i część robót już wykonano. Zadał też pytanie o standardy w spółce lub ewentualne zapisy umowne, które zakazywałyby

wykonawcy prowadzenia prac innych niż w kontrakcie, ewentualnie dopuszczalyby je dopiero od dnia podpisania aneksu lub polecenia zmiany. Zadał również pytanie, czy Zamawiający planuje aneks do kontraktu, w którym ujęte zostanie, że wykonawca nie ma obowiązku budować przejścia w poziomie szyn. Przedstawiciel PKP PLK S.A. odpowiedział, że jeżeli chodzi o procedury, to te wyglądają następująco: wykonawca musi uzyskać zgodę korporacyjną zarządu spółki, następnie musi nastąpić wydanie polecenia zmiany przez inżyniera i podpisanie aneksu. Roboty zostały wstrzymane, bo wymagane procedury nie zostały zachowane. W związku z tym PKP PLK S.A. są na etapie podejmowania decyzji, w jaki sposób procedować dalej.

Konsultant techniczny Fundacji zadał pytanie, czy była jakaś czynność lub informacja, która świadczyłaby o tym, że Wykonawca nie działa zgodnie z kontraktem? Przedstawiciel Zamawiającego odpowiedział, że czym innym jest zainicjowanie zmiany, a czym innym realizacja zmiany. Wszystkich obowiązują wewnętrzne procedury PKP PLK S.A. i te procedury nie zostały zachowane.

Przedstawiciel ZUE S.A. wskazał, że w opinii wykonawcy procedura dot. zaprojektowania i wyceny robót wskazana przez inżyniera projektu została zachowana. Do ZUE S.A. inżynier projektu wystąpił o przedstawienie propozycji zgodnie z kontraktem, którą w odpowiedzi na to wystąpienie Wykonawca przygotował. W tym czasie była ona procedowana przez organy wewnętrzne PKP PLK S.A. - Komitet Inwestycyjny i Dział Prawny. Ponadto Wykonawca miało liczne zapewnienia ze strony Zamawiającego (w tym o zapewnieniu finansowania – zabezpieczeniu środków w kwocie 15 mln złotych), że to jest tylko formalność, m.in. o tym, że akceptacja zarządu jest jednoznaczna i za chwilę aneks z ZUE S.A. zostanie podpisany. Wykonawca działał więc w dobrej wierze i w zaufaniu do licznych zapewnień Zamawiającego. Na etapie rozmów z zarządem Regionu Śląsk PKP PLK S.A., podczas spotkania we Wrocławiu w lipcu 2020 r. Wykonawca podkreślał, że temat musi zostać formalnie zamknięty. Zamawiający wskazywał, żeby roboty rozpocząć jak najszybciej, bo prace musiały się zakończyć w terminie kontraktowym, do 29 grudnia br. Wykonawca podkreślił, że gdyby ze strony Zamawiającego nie było żadnych dokumentów ani deklaracji, to na pewno by tych robót nie rozpoczął. Wykonawca wskazuje, że realizacja prac przez niego była zatem rezultatem zabiegów podejmowanych przez Zamawiającego i inżyniera projektu, które doprowadziły do wytworzenia po stronie Wykonawcy przekonania, iż sfinalizowanie transakcji na budowę przejścia podziemnego w stacji Poraj ma charakter tylko techniczny i jest kwestią czasu.

W odpowiedzi przedstawiciel PKP PLK S.A. wskazał, że nikt nie kwestionuje faktu, że zmiana została zainicjowana. Jednak inżynier nie uzgodnił kosztów, nie ma zgody korporacyjnej, nie zostało wydane polecenie zmiany i nie był też podpisany aneks, czyli nie zostały dochowane obowiązujące procedury. Wykonawca wskazał, że koszty wykonania przejścia podziemnego zostały między stronami uzgodnione. Jest pismo inżyniera projektu wyszczególniające, które elementy z propozycji wykonawcy inżynier projektu akceptuje w myśl procedur, które wcześniej były realizowane na kontrakcie, czyli w zakresie stawek, ofert. Były elementy sporne na około 1,5 mln zł, w tym koszty finansowe, które w świetle notatki Zamawiający zobowiązał się, że pokryje jeśli określona zostanie ostateczna wartość ceny. W tym 1,5 mln to był koszt robót branżowych torowych, elektrycznych oraz związanych z zabezpieczeniem sieci trakcyjnej przed kradzieżą i z przebudową kabli zewnętrznych gestorów sieci. Pojawiły się uwagi do robót, które w fazie dalszych rozmów z

inżynierem zostały wyjaśnione. I efektem tego, 30 września br. Wykonawca przekazał propozycję uwzględniającą uwagi inżyniera i wyjaśnienia, więc nie można powiedzieć, że koszty nie zostały określone ponieważ przekazano komplet wycen i kosztorysów dla budowy całego przejścia podziemnego w Poraju uwzględniających uwagi Inżyniera.

Konsultant techniczny zadał następnie pytanie, co by się stało, gdyby Wykonawca nie rozpoczął prac i korporacyjne procedury pozwoliłyby inżynierowi dzisiaj podpisać polecenie zmiany dotyczące tej stacji? Zastanawiał się czy działania Wykonawcy nie były na korzyść inwestycji i PKP PLK S.A.. Przedstawiciel PKP PLK odpowiedział, że na całym etapie inicjowania zmian i przedstawiania propozycji, Wykonawca twierdził, że roboty, które są niezbędne do wykonania w przejściu podziemnym w Poraju będą wychodziły poza termin realizacji kontraktu podstawowego, na co Zamawiający nie mógł się zgodzić. Nic nie stoi na przeszkodzie, gdyby dziś były zgody korporacyjne, żeby te roboty mógł wykonać obecny wykonawca, jeśli można byłoby je zlecić w terminie późniejszym, w zależności od otrzymanych zamknięć torowych. Wykonawca wskazał, że z jego perspektywy inaczej to wyglądało bowiem pierwotnie przedstawił dwie wersje realizacji przejścia:

1. Roboty pod torem 1 i 2 wykonane zostaną w 2020 r., tak żeby skończyć kontrakt i puścić ruch do 29 grudnia, następnie przez kolejne 3 miesiące realizować roboty wykończeniowe, które nie mają wpływu na ruch.

2. Prace zostaną przeprowadzone po terminie obowiązującym w kontrakcie.

Druga opcja była wielokrotnie, stanowczo, odrzucana przez Zamawiającego i inżyniera. Argumentem było to, że linia nr 1 od 1.01.2021 jest linią obwodową dla innych kontraktów i to był jedyny warunek, który limitował możliwość realizacji tych robót. Ten warunek został spełniony i prace rozpoczęto w takim terminie, by do 29 grudnia zapewnić przejezdność linii kolejowej. Ponadto Zamawiający zaakceptował harmonogram robót uwzględniający ich zakończenie do dnia 29 grudnia 2020 r. Wykonawca ze zdziwieniem przyjmuje, że ktoś próbuje wskazać, że to nie zostało uzgodnione.

Przedstawiciele Fundacji wskazali, że uzyskanie zgód korporacyjnych w PKP PLK S.A. trwa bardzo długo. Rozmowy toczą się od 2018 r., tymczasem na niespełna dwa miesiące przed zakończeniem kontraktu ciągle nie ma jasności co do zakresu robót. Dodatkowo rozwiązanie problemu utrudnia fakt, że spółka rozstała się z dotychczasową dyrektorką kontraktu Renatą Krok, która brała udział we wszystkich ustaleniach wspomnianych przez Wykonawcę. Z perspektywy obserwatora społecznego jest to niezrozumiałe, dlaczego zmiana dyrektorki kontraktu następuje w krytycznym momencie realizacji kontraktu, tuż przed zakończeniem robót. Fundacja zwróciła się z prośbą o spotkanie w tej sprawie z dyrektorką Centrum Realizacji Inwestycji Jolantą Pawluk. Nadal nie jest bowiem jasne z czego wynika problem i czy zostanie on wyjaśniony. Być może jego przyczyny zostały zbadane w ramach wewnętrznego audytu PKP PLK S.A. z października br., o wyniki którego Fundacja także poprosi.

Pojawiło się pytanie, czy strony planują podpisać aneks do umowy na budowę przejścia podziemnego w Poraju, a także co się musi stać, żeby taki aneks podpisać. Dlaczego zgody korporacyjnej na wydanie tego polecenia zmiany nadal brakuje i co w zasadzie nie pozwala PKP PLK S.A. tej zgody udzielić? Przedstawicielka PKP PLK S.A. wskazała, że w spółce obowiązują kompetencje finansowe i ta wartość projektu była w kompetencjach zarządu, pomijając, że to był zakres nie objęty umową podstawową. Zgoda zarządu w formie uchwały musi być wydana przed wydaniem poleceniem zmiany. Następnie polecenie zmiany

podpisują wszystkie strony, zgodnie z umową. Kolejnym krokiem jest podpisanie aneksu. Na wspólnym spotkaniu w lipcu br. zostało ustalone, że zmiana będzie procedowana w ramach zamówienia podobnego, które polega na tym, że wykonawca dostaje zaproszenie do negocjacji i dopiero po zakończeniu negocjacji zostaje podpisana stosowna umowa na ten zakres. To nie zostało sfinalizowane. Przedstawiciel ZUE S.A. odparł, że negocjacje były prowadzone, 2 lipca br. po spotkaniu, i jest z tego również notatka. Wskazał również, że negocjacje nie zostały zakończone tylko w zakresie spornym, tzn. 1,5 mln zł, o których była mowa wcześniej, a nie w zakresie, który został już przez inżyniera kontraktu zaopiniowany. PKP PLK S.A. odpowiedziały, że negocjacje nie zostały zakończone i umowa nie została podpisana m.in. z powodu wątpliwości Inżyniera projektu co do tych 1,5 mln zł, które były kwestią sporną. Najpierw musi nastąpić zgoda zarządu PKP PLK S.A., później odbywają się negocjacje. Te negocjacje, ponieważ nie było zgody zarządu, nie zostały zakończone. W efekcie nie było ani wydania polecenia zmiany przez inżyniera ani podpisanego aneksu.

Dyskusja toczyła się też wokół pytania kiedy powinna nastąpić zgoda korporacyjna na roboty dodatkowe. Konsultant techniczny Fundacji zasugerował, że ponieważ mamy do czynienia z formułą projektuj i buduj, zgoda korporacyjna powinna pojawić się już w momencie, kiedy inżynier poprosił Wykonawcę o przygotowanie projektu. Zastanawiał się zatem, czy takie działanie, nieoparte zgodą korporacyjną, było niezgodne z wewnętrznymi procedurami PKP PLK S.A. Przedstawiciele PKP PLK S.A. podkreślili, że mieliśmy do czynienia jedynie z zainicjowaniem polecenia zmiany. Inżynier wystąpił o przedstawienie propozycji, jednak polecenie zmiany nie zostało sfinalizowane. Konsultant techniczny Fundacji odparł, że czym innym jest przedstawienie propozycji, a czym innym jej wybór, który zresztą nastąpił, wskazanie konkretnego wariantu, przygotowanie konkretnego projektu budowlanego i uzyskanie pozwolenia na budowę. Inżynier sprowokował wykonawcę do działania, już w ramach formuły projektuj i buduj, i nastąpiło to bez zgody korporacyjnej. Przedstawiciel PKP PLK S.A. odpowiedział, że do zainicjowania zmiany nie jest potrzebna zgoda korporacyjna. Jest ona wymagana w momencie zaciągnięcia zobowiązania. Na całym etapie procedowania tej inicjatywy zostało ustalone, że Zamawiający zapłaci Wykonawcy za wykonanie dokumentacji projektowej. Konsultant techniczny zadał następnie pytanie, do którego momentu trwa zainicjowanie zmiany przy kontrakcie typu projektuj i buduj. Przedstawiciel PKP PLK S.A. odpowiedział, że zgodnie z przepisami, do momentu wydania polecenia zmiany przez inżyniera i podpisania przez strony. Z kolei według Wykonawcy jest to moment, w którym zostanie przedstawiona przez wykonawcę pierwsza propozycja.

Inżynier projektu poinformował na koniec, że w ubiegłym tygodniu PKP PLK S.A. otrzymała projekt robót zabezpieczających, obecnie analizuje ten dokument. Zamawiający wdrożył procedurę, materiały Wykonawcy będą procedowane w komisji ZOPI, zostanie też określony zakres robót niezbędnych do zabezpieczenia przejścia, związanych z wymaganiami prawa budowlanego, bo przejście trzeba zabezpieczyć. Na pewno na początku kolejnego tygodnia (23.11.2020 r.) zakres robót niezbędnych zostanie określony. Natomiast jaki będzie dalszy bieg postępowania to określi Zamawiający w trakcie negocjacji z Wykonawcą. Pierwotne założenie było takie, że przejście w Poraju zostanie wykonane w całości w marcu lub kwietniu 2021 r. Priorytetem było wykonanie kontraktu podstawowego. Wykonanie przejścia zostało rozciągnięte na przyszły rok i nie koliduje z wykonaniem robót podstawowych. Inżynier podkreślił, że otwartą kwestią jest wykonanie zmiany subklauzuli 13.1 umowy dot. zainicjowania zmiany. Pochodną tej klauzuli jest wykonanie zobowiązania określonego w klauzuli 13.3 i do tego punktu strony kontraktu nie doszły. Poprzednia dyrektor kontraktu



podjęła próbę zamiany podstaw prawnych wykonania tych robót, zarząd PKP PLK S.A. jednak nie przyjął jej koncepcji. Być może należało kontynuować prace wynikające z klauzuli 13.1., później 13.3 i zakończyć je poleceniem zmiany.

Pojawia się pytanie czy brak przejścia nie będzie kolidował z możliwością użytkowania na pozostały zakres. Inżynier odpowiedział, że przygotowuje się do ostatecznego odbioru, w terminie 29.12.2020 r. Wykonanie przejścia pod torem 1 i 2, zabezpiecza w całości zobowiązania wynikające z kontraktu podstawowego. Pozostałe roboty inżynier potraktuje jak niemające wpływu na podstawowe prace. Przejście w Poraju nie jest elementem kontraktu głównego - jest to robota dodatkowa, zamienna. Na Poraj zostało wydane odrębne pozwolenie na budowę, niekolidujące z głównymi. Pod koniec listopada wykonawca wystąpi do Inżyniera o zwołanie Odbioru Końcowego.

## **2. Roboty awaryjne na prywatnej działce w Myszkowie - roszczenia właścicieli, zainteresowanie mediów lokalnych, proces uzyskiwania zgód na wejście na teren w kontekście harmonogramu inwestycji.**

Przedstawiciele obserwatora społecznego zadali pytanie dlaczego przez 5 miesięcy awaryjne roboty przy wymianie kabla w Myszkowie podjęte w marcu br. na prywatnej działce nie figurowały w raportach tygodniowych, miesięcznych wykonawcy i dlaczego Fundacja Batorego nie została o poinformowana o tym problemie? Co więcej, o robotach nie został powiadomiony ani Zamawiający ani inżynier kontraktu. Gdyby nie inne organy, jak RDOŚ, czy burmistrz Myszkowa, a przede wszystkim dziennikarz Gazety Myszkowskiej, to do dnia dzisiejszego prawdopodobnie Fundacja nie dowiedziałaby się o prowadzeniu robót bez zezwolenia na wejście na teren i zgłoszonych szkodach w tamtejszej roślinności. Przedstawiciele Fundacji wskazali, że ponieważ sprawa stała się medialna, dogłębne wyjaśnienie sprawy leży w interesie wszystkich stron paktu, tym bardziej, że zanoszą się na kolejne publikacje w lokalnych mediach.

Wszyscy są raczej zgodni, że roszczenia są trochę naciągane. Prawo do działki zostało bowiem nabyte już po rozpoczęciu robót. Właścicielka nie zgłosiła się wcześniej z roszczeniami bezpośrednio do wykonawcy. Wysłała skargi do prokuratury, policji na to, że wykonawca wszedł na teren bez niezbędnych zgód. Postępowanie zostało zawieszono ze względu na brak podstaw prawnych, a właściciel działki nie wykazał szkody.

W trakcie spotkania wykonawca oznajmił, że otrzymał właśnie pierwsze oficjalne roszczenie od kancelarii prawnej, która reprezentuje właścicielkę. Pojawia się w nim żądanie zapłaty 400 tys. zł za szkody na działce (wcześniej właścicielka oczekiwała najpierw 15 tys. zł, później 30 tys. zł za działkę, która kosztowała 8 tys. zł.), w tym 60 tys. zł tytułem utraty finansowania na restrukturyzację gospodarstwa. Wykonawca zwrócił się z prośbą do przedstawicieli Ministerstwa, aby sprawdzili czy właścicielka działki numer 70 rzeczywiście wystąpiła z wnioskiem o restrukturyzację. Pismo zostanie przekazane na pewno do biura prawnego ZUE S.A. i biura prawnego podwykonawcy - KZA. Wykonawca rozważa również zgłoszenie sprawy do prokuratury, gdyż według niego jest to próba wyłudzenia.

Wykonawca wskazał, że informacja o robotach w Myszkowie była wprowadzana do raportów dziennych pod nazwą prac na terenie budowy, a nie robót awaryjnych. Podwykonawca próbował kontaktować się z właścicielami działek, na których miały być wymieniane kable. Z

ówczesną właścicielką działki nr 70 nie udało się skontaktować. Sprawa na razie utknęła. Pismo RDOŚ zostało przekazane do burmistrza. Wykonawca nie zgadza się na zapłatę odszkodowania. Dziennikarz Gazety Myszkowskiej miał namawiać wykonawcę, aby temat uciszyć i zapłacić właścicielom.

Wykonawca wskazuje na to, że zarzuty, które pojawiły się w gazecie to szkalowanie Zamawiającego i Wykonawcy. Nie są poparte żadnymi dokumentami i wiedzą. Niebawem wykonawca spodziewa się decyzji ULLK dot. ul. Towarowej w Myszkowie. Urząd zadeklarował wydanie decyzji w tygodniu pomiędzy 16 a 20 listopada. Procedura uzyskania pozwoleń na budowę została rozpoczęta. Brakuje jedynie dokumentu ULLK, to pozwoli na wydanie pozwolenia. Po uzyskaniu dokumentów wykonawca będzie się kontaktował z gazetą i żądał sprostowania.

Przedstawicielka PKP PLK S.A. zadała Wykonawcy pytanie co tak naprawdę było problemem w związku z roszczeniami właścicielki działki? Reprezentant ZUE S.A. odpowiedział, że właściciele kupili działkę już po tym jak były tam przeprowadzone roboty i chcieli wyłudzić od Wykonawcy odszkodowania. Przedstawiciel Wykonawcy był przesłuchiwany przez policję w Myszkowie. Otrzymał informację, że osoby, które złożyły skargę zakupiły też inne działki w okolicy za kwotę znacznie poniżej ceny rynkowej. Istnieje więc prawdopodobieństwo, że działania właścicieli były celowe. W momencie, kiedy nie otrzymali od ZUE S.A. odszkodowań, postanowili nagłośnić sprawę.

Przedstawiciel Fundacji zadał pytanie, jak Zamawiający ocenia postępowanie Wykonawcy w kontekście sprawy Myszkowa, w tym sposób przeprowadzenia robót awaryjnych, informowanie o nich i czynności podjęte w zakresie uzyskania niezbędnych pozwoleń. Czy taki sposób działania nie narusza ustaleń pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą? Dyrektor projektu PKP PLK S.A. zapowiedział, że odpowie na wszystkie pytania związane ze sprawą Myszkowa udzieli w prowadzonej na ten temat z Fundacją korespondencji<sup>1</sup>.

### **3. Przedłożenie do Naczelnego Sądu Administracyjnego przez Fundację *amicus curiae* dot. skargi Wykonawcy na nieudostępnienie edytowalnej wersji modelu akustycznego.**

Przedstawiciel Fundacji poinformował o złożonej dnia 5 listopada 2020 r. do Naczelnego Sądu Administracyjnego opinii Fundacji (*amicus curiae*) w kwestii zasadności skargi ZUE S.A. na nieudostępnienie przez PKP PLK S.A. edytowalnej wersji modelu akustycznego w ramach dostępu do informacji publicznej *amicus curiae*. Konsultantka prawna podkreśliła, że w całym postępowaniu obserwatora społecznego nie chodzi o to, żeby stawać po którejś ze stron, a jedynie o jawność życia publicznego i prawo do informacji publicznej, wartości bliskie misji Fundacji. Nie wiadomo, kiedy zapadnie wyrok II instancji w tej sprawie.

Przedstawicielka PKP PLK S.A. oświadczyła, że *amicus curiae* udostępnione wcześniej partnerom projektu nie zmienia stanowiska Zamawiającego. PKP PLK S.A. podtrzymuje, że informacja, której zażądał Wykonawca nie jest informacją publiczną, co potwierdza wyrok

<sup>1</sup> Pismo Fundacji im. Stefana Batorego ws. prowadzenia prac budowlanych wzdłuż linii kolejowej nr 1 w Myszkowie z 16 listopada 2020 - [http://paktuczciwosci.pl/wp-content/uploads/2020/09/Sz.P.-J.-Maga\\_16.11.2020.pdf](http://paktuczciwosci.pl/wp-content/uploads/2020/09/Sz.P.-J.-Maga_16.11.2020.pdf) [dostęp: 4 stycznia 2021 r.].

WSA, przyjęta przez PKP PLK S.A. praktyka działania i merytoryczne podejście do zagadnienia.

#### **4. Publikacja raportu z monitoringu z etapu przetargu.**

Przedstawiciele Fundacji Batorego poinformowali, że prace nad raportem z pierwszego etapu monitoringu dobiegają końca. Dłużej niż przewidywano zajął etap konsultacji z partnerami paktu. Ten proces trwał około 2 miesięcy i z tego wyniknęło opóźnienie. Aktualnie na ukończeniu są prace edytorskie. Wkrótce ukaże się również raport w wersji angielskiej. Zasugerowano, że raport mógłby wnieść wartość dodaną do prac Forum Inwestycyjnego PKP PLK S.A.. Przedstawiciele obserwatora społecznego zadeklarowali chęć rozmowy z członkami Forum - wykonawcami na ten temat, które może przynieść obopólną korzyść. Będą chcieli przekonać dyrektora Jolantę Pawluk, szefującą pracom Forum Inwestycyjnego, aby takie spotkanie zorganizować.

W 2021 roku planowana jest publikacja raportu końcowego z monitoringu. W pierwszej połowie roku obserwator społeczny planuje przedstawić szkic raportu końcowego i zwrócić się z prośbą do partnerów paktu o jego skonsultowanie. Przedstawiciele Fundacji zaapelowali, aby odbyło się to w krótszym czasie aniżeli w przypadku pierwszego raportu.

#### **5. Prace przygotowawcze nad wdrożeniem paktów uczciwości do Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w nowej perspektywie finansowej.**

Przedstawiciele Fundacji poprosili przedstawicieli Ministerstwa o informację jaki jest aktualny stan prac nad wdrożeniem paktów uczciwości do POLiŚ i realna perspektywa realizacji tych planów.

Przedstawiciel Ministerstwa wskazał, że prace prowadzone są dwutorowo. Ministerstwo zwróciło się do Komisji Europejskiej z pytaniem, czy KE jest zainteresowana kolejnymi paktami w Polsce. Jeszcze tego samego dnia przyszła odpowiedź, że plany kontynuacji paktów w Polsce budzą duże zadowolenie, ale konieczne są jeszcze rozmowy z DG Regio na ten temat. Jak podkreślił przedstawiciel Ministerstwa najkorzystniej byłoby, gdyby inicjatywa została organizowana przez Komisję Europejską, gdyż dla Ministerstwa będzie to nowa rzecz.

Jeśli KE nie będzie widziała takiej możliwości, prawdopodobnie Ministerstwo zdecyduje się zlecać prowadzenie monitoringu na podstawie otwartych konkursów. Projekty dokumentów podstawowych już są przygotowane. Na tym etapie forma przetargów została odrzucona, żeby sposób naboru był jak najbardziej niezależny i przejrzysty.

Ministerstwo podkreśla również, że kontakt z Komisją Europejską wynikał właśnie z tego, że po stronie Ministerstwa jest wola kontynuacji paktów. W strategii KE jest również napisane że sama Komisja jest zainteresowana kontynuacją, dlatego pojawiło się pytanie o formę. Przedstawiciele Ministerstwa czekają na odpowiedź ze strony Komisji czy to KE zajmie się koordynacją, czy jednak poszczególne państwa członkowskie. Wciąż nie jest znany kształt przyszłego POLiŚ, a ważne jest, żeby pakt rozpoczął się jak najszybciej. Zapytano jednak Instytucje Pośredniczące czy są w stanie wskazać projekty, które mogłyby być objęte paktami. Po stronie Ministerstwa jest oczekiwanie, żeby kolejnymi paktami zostały też objęte

inwestycje PKP PLK S.A. Ministerstwo liczy również na wsparcie ze strony Fundacji m.in. przy organizacji konkursu. Przedstawiciele Fundacji podziękowali za podjęcie inicjatywy i zadeklarowali, że będą wspierać wszystkie działania Ministerstwa w kierunku realizacji paktów w przyszłości.

## **6. Sprawy inne – pytania od konsultantów Fundacji.**

### **a) Termin zakończenia inwestycji.**

Obserwator społeczny zadał pytanie, czy przedstawiciele Zamawiającego i Wykonawcy są w stanie potwierdzić, że inwestycja zostanie zakończona do 29 grudnia 2020 r.? Czy może widzą jakieś ryzyka? Inżynier projektu zadeklarował, że termin 29 grudnia 2020 r. jest terminem nienaruszalnym. Przedstawiciel Wykonawcy poinformował, że dokłada starań, aby dotrzymać terminu. Covid-19 znacznie uszczupla jednostki odbiorowe i wykonawcze, ale póki co jest bardzo duża szansa, że roboty zostaną wykonane w terminie. Konsultant techniczny obserwatora społecznego poddał jednak w wątpliwość możliwość dotrzymania terminu. W Myszkowie nie ma pozwoleń na budowę, trwają starania o decyzję lokalizacyjną. Pojawia się więc pytanie, które roboty, w ocenie wykonawcy i inżyniera, będą wykonane do 29 grudnia, a które nie. Zadał również pytanie o harmonogram, który uwzględni wykonanie wszystkich robót np. w Myszkowie.

Przedstawiciel ZUE S.A. wskazał, że jeśli chodzi o 29 grudnia, to mowa jest o puszczeniu ruchu po torze 1. i 2. - to są roboty zasadnicze, cel kontraktu i kamienie milowe. Mogą pojawić się drobne niedociągnięcia, ale nie limitują one eksploatacji linii i wydania świadectw, co jest najważniejsze. Na ul. Towarowej w Myszkowie wykonawca chce przystąpić do realizacji robót jeszcze w tym roku. Jeśli warunki pogodowe nie przeszkodzą wykonawca ułoży masę na tej drodze. Przekazany przez wykonawcę harmonogram zakłada zakończenie prac do 29 grudnia. Strony umowy i inżynier projektu zgadzają się z podejściem, że 29 grudnia ma być spełniony warunek przejezdności, żeby można było przyjąć roboty. Strony nie zakładają, że 29 grudnia będzie wykonany kompletny zakres rzeczowy kontraktu.

Inżynier projektu poinformował, że decyzja lokalizacyjna i ewentualne pozwolenie na budowę dotyczy ulicy, która jest zlokalizowana w pobliżu głównych prac kontraktowych - nie dotyczy natomiast torów 1 i 2. Roboty na ulicy nie mają z kontraktem wiele wspólnego, mimo że są w nim ujęte. Jeżeli wykonawca jest w stanie pozyskać pozwolenie na budowę, to wykonanie 1000 m drogi w określonym standardzie nie jest problemem. Warunkiem wydania świadectwa przejęcia jest wykonanie robót pozwalających na w pełni bezpieczne użytkowanie zakresu kontraktu i do tego strony zmierzają. Można spokojnie przyjąć, że roboty mają szansę być wykonane do 29 grudnia. Należy jednak podkreślić, że mowa jest o podstawowym kontrakcie. Istnieje coś takiego jak roboty, usterki pozostające do wykonania, a które nie mają znaczenia dla przedmiotu zamówienia np. to jest ul. Towarowa, roboty dookólne, prace porządkowe. Takie roboty są na kontraktach, ale nie mają wpływu na użytkowanie.

### **b) Roszczenia Wykonawcy**

Konsultant techniczny zadał pytania dotyczące roszczeń przedstawionych przez wykonawcę, tzn. czy strony kontraktu są w stanie powiedzieć czy powiadomienia o roszczeniach będą miały wpływ na realność terminu 29 grudnia, a także wynagrodzenie dla



wykonawcy? Inżynier projektu odpowiedział, że złożonych zostało ponad 70 roszczeń. Kilka z nich jest zakończonych, kilka wycofanych przez wykonawcę. Istnieje również 4 czy 5 raportów inżyniera, które zamykają roszczenia, ale wykonawca ma zawsze prawo pójść na drogę sądową. Pozostałe roszczenia są otwarte. Żadne z roszczeń nie zostało doprecyzowane co do zakresu finansowego. Wykonawca powtórzył roszczenia przejściowe, informując, że ostateczna wartość roszczeń zostanie ustalona, w momencie, kiedy ustanie ich przyczyna. Inżynier projektu ma nadzieję, że w związku ze zbliżającym się zakończeniem kontraktu wykonawca przyjrzy się zakresom roszczeniom, być może niektóre wycofa, niektóre dookreśli. Inżynier nie spodziewa się, aby były to roszczenia czasowe, z uwagi na stan zaawansowania robót i odbiorów. Wykonawca z kolei wskazał, że część roszczeń skierowana zostanie na drogę sądową, co do innych będzie się zastanawiał nad ich zakończeniem. Podkreślił, że często te elementy roszczeń związane ze zmianą przepisów i na etapie realizacji nie przeszkadzają, ale na etapie końcowym Zamawiający może domagać się, aby prace zostały wykonane zgodnie z nową instrukcją. Roszczenia będą analizowane i do końca roku będzie znana ich ostateczna forma.

### **c) Kary dla wykonawcy**

Konsultant techniczny Fundacji zapytał też na jakim etapie są rozmowy o karach dla Wykonawcy? Obserwator społeczny nie otrzymał korespondencji dotyczącej kar za zwłokę w wykonaniu poszczególnych etapów prac. W raportach inżyniera jest natomiast mowa o takich karach. Inżynier potwierdził, że kary umowne są pokazywane w raportach inżyniera i dotyczą etapów 4 i 8, które jeszcze formalnie nie zostały zakończone. Możliwe, że przy okazji odbioru eksploatacyjnego zostaną zakończone, ale to zależy od wykonawcy i raportów, które złoży. Za niewykonanie etapu w określonym czasie, ale dotrzymanie całości projektu można odstąpić od naliczania kar umownych.

### **d) Planowane polecenia zmian**

Ostatnie pytania konsultanta technicznego Fundacji dotyczyło katalogu zmian, które obok przejścia podziemnego w Poraju mają jeszcze zostać wprowadzone do kontraktu. Inżynier projektu poinformował, że katalog potencjalnych zmian nie jest jeszcze zamknięty, ale to bezpieczny temat, bo do wydania nadal są pieniądze w ramach kwoty warunkowej. Na pewno w planach są trzy polecenia zmiany. Dotyczyć będą następujących zakresów: 1. roboty dodatkowe polegające na ociepleniu budynku, w tym wymianie okien w strażnicy przejazdowej w Myszkowie; 2. wymiana systemu monitoringu sieci trakcyjnej na inny niż określony w PFU; 3. ocieplenie nastawni w Częstochowie i prace naprawcze w związku z pęknięciem konstrukcji budynku. Środki na te cele są zabezpieczone i prace mają szansę być wykonane do 29 grudnia 2020 r. Konsultant techniczny dopytał przy tym czy na wszystkie trzy zakresy należy pozyskać zgody korporacyjne w PKP PLK S.A.? Inżynier kontraktu odpowiedział, że tych kwestii to nie dotyczy, ale ponieważ są to sprawy dość drobne spodziewa się, że po zakończeniu procedury negocjacyjnej, związanej z ustaleniem ceny, prace będą prowadzone. W zakresie trzech poleceń zmian wykonawca czeka na stanowisko zamawiającego. Oprócz Poraja są to roboty związane z odwodnieniem przejścia podziemnego w Rakowie i wymianą monitoringu sieci trakcyjnej w Myszkowie. To zostanie dopiero dookreślone przez Zamawiającego czy i w jakiej formie te prace będą realizowane.

Przedstawiciel Fundacji Batorego podziękował za wypowiedzi i obiecał, że rozmowy i korespondencja w kwestii harmonogramu, roszczeń i innych tematów poruszonych na

spotkaniu będzie kontynuowana. Znajdujemy się bowiem z bardzo wrażliwym momencie inwestycji, czyli ostatniej fazie realizacji kontraktu.

**Uczestnicy spotkania:**

Ze strony Centrum Unijnych Projektów Transportowych:  
Monika Nowikow

Ze strony Fundacji im. Stefana Batorego:

Kamil Baryła  
Mirela Korsak-Koledzińska  
Jakub Łoch  
Grzegorz Makowski  
Karolina Szymańska  
Marcin Waszak

Ze strony Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej:

Ewa Krynicka  
Jacek Horodko  
Marcin Szymański  
Tomasz Wolpe

Ze strony MP Mosty:

Mirosław Oleksy

Ze strony PKP PLK S.A.:

Jerzy Dul  
Marta Koszyka  
Bożena Kozmowska  
Jan Maga  
Ewa Makosz  
Sylwia Skwarczyńska

Ze strony ZUE S.A.

Michał Dyśko  
Joanna Nowak  
Marek Tarach  
Artur Wieczorek

Notatkę przygotowali: Karolina Szymańska, Marcin Waszak, 04.01.2021