

ul. Sapieżyńska 10a
00-215 Warszawa
tel. 22 536 02 00
fax 22 536 02 20
batory@batory.org.pl
www.batory.org.pl

Warszawa, 3 grudnia 2020 r.

Sz. P. Jan Maga
Dyrektor
Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski
PKP Polskie Linie Kolejowa S.A.

pismo dot.: Robót związanych z przejściem podziemnym w Poraju

Szanowny Panie Dyrektorze,

Dziękujemy za wyjaśnienia przesłane w piśmie z 20 listopada 2020 r., w ślad za dyskusją o wstrzymaniu prac przy przejściu podziemnym w Poraju, którą odbyliśmy na spotkaniu kwartalnym 17 listopada. Odtworzony przez państwa proces prac nad poleceniem zmiany dot. obiektu w Poraju pokazuje, że rozmowy na ten temat trwają bardzo długo, od początku 2018 roku, i towarzyszy im liczna korespondencja. Mimo to, choć został niecały miesiąc do zakończenia prac objętych kontraktem na modernizację linii kolejowej Częstochowa – Zawiercie, wciąż nie znamy odpowiedzi na podstawowe pytania, mianowicie: **w jakim trybie PKP PLK S.A. zleci wykonanie rozpoczętych robót w Poraju, jak długo potrwać, ile będą kosztować, nie jest też przesądzone czy dokończy je obecny generalny wykonawca?** W informacjach medialnych dystrybuowanych przez spółkę w zeszłym roku znajdują się zapowiedzi wskazujące na zakończenie budowy przejścia w 2020 r. (<https://www.plk-sa.pl/biuro-prasowe/informacje-prasowe/wiedenska-linia-czestochowa-zawiercie-dostepniejsza-dla-pasazerow-4193/>). Przejście jest niewątpliwie oczekiwaną społecznie inwestycją, gdyż ma zapewniać większe bezpieczeństwo dla obsługi podróżnych, a także uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych i rowerzystów. Co więcej, zgodnie z treścią korespondencji jaką uzyskaliśmy od Państwa 4 grudnia 2018 r. niewykonanie przejścia podziemnego i pozostawienie przejścia w poziomie szyn uniemożliwi osiągnięcie parametrów wymaganych w Standardach Technicznych (Pismo PKP PLK z S.A. 4 grudnia 2018 r., http://paktuczciwosci.pl/wp-content/uploads/2019/02/Ad_pismo_nr_1_Odpowiedz_PKP_PL_z_dn_4_12_2018.pdf).

Na spotkaniu kwartalnym, które miało miejsce 5 marca 2020 r. (Notatka ze spotkania kwartalnego w dniu 5 marca 2020 r. - http://paktuczciwosci.pl/wp-content/uploads/2020/04/Notatka-Spotkanie-Kwartalne_05.03.20_OST.pdf), byliśmy informowani przez przedstawicieli PKP PLK, że wykonanie przejścia podziemnego w Poraju zostanie ostatecznie uwzględniony w aneksie nr 3 do umowy z Wykonawcą. Wspomniany aneks miał być podpisany do końca czerwca br., natomiast roboty zrealizowane w ramach terminu określonego w umowie podstawowej do końca 2020 r. Trudno nam zrozumieć co zaszło w ostatnich miesiącach, że zapowiedzi złożone na marcowym spotkaniu kwartalnym nie zostały spełnione.

Jak Pan Dyrektor słusznie zauważył, pozwolenie na budowę na obiekt w Poraju zostało wydane w styczniu 2020 r. Na przeszkodzie w rozpoczęciu robót nie stały zatem zgody administracyjne. Jednak sam nadzór Inwestora nad procesem uzyskiwania pozwolenia budzi nasz zastrzeżenia. Z korespondencji wynika, że Zamawiający nie miał od Wykonawcy bieżących informacji na temat złożenia wniosku i uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę. Co więcej, przedstawiciel Partnera Społecznego uczestniczący w radzie budowy 22 stycznia 2020 r. otrzymał wówczas informację od dyrektora kontraktu, że wniosek o wydanie pozwolenia na budowę na zakres robót, który miał być objęty aneksem nr 3 został dopiero złożony, podczas gdy stosowna decyzja była już wtedy wydana. Później Zamawiający i Inżynier Projektu byli zaskoczeni faktem realizowania robót związanych z budową przejścia podziemnego w Poraju z dniem 26 sierpnia br., chociaż na zawiadomieniu o ich rozpoczęciu do śląskiego wojewódzkiego inspektora nadzoru budowlanego widnieje podpis ówczesnej dyrektora projektu. Nawet jeżeli podpis ten został złożony *in blanco*, osoby odpowiadające za prawidłowe wykonanie umowy musiały być świadome krótkiej perspektywy rozpoczęcia robót i powinny o niej pamiętać w trakcie działań kontrolnych na placu budowy i w bieżącej komunikacji z wykonawcą.

Ponadto istnieją przesłanki jednoznacznie wskazujące na to, że Wykonawca miał prawo działać w przekonaniu, że PKP PLK S.A. zgodziła się na rozpoczęcie i realizację Robót, biorąc pod uwagę chociażby fakt zatwierdzenia projektu budowlanego czy podpisana przez dyrektora kontraktu w sierpniu powiadomienia o rozpoczęciu robót budowlanych w Poraju. Może zatem prowokować do roszczeń stanowisko PKP PLK S.A. zakładające rozliczenie dotychczas wykonanych robót przez wykonawcę po cenach kontraktowych, bez uwzględnienia wcześniej prowadzonych z wykonawcą negocjacji cenowych oraz przedstawionej przez niego wyceny całości prac na 15 milionów złotych.

W naszej opinii Zamawiający nie powinien przenosić na wykonawcę ryzyka uzyskania lub nie zgód korporacyjnych na zmianę kontraktu przy tego typu współpracy (komunikacji) jaka miała miejsce pomiędzy stronami kontraktu.

Niestety również w przypadku inicjowania zmiany w sprawie przejścia w Poraju, podobnie jak to miało miejsce z robotami prowadzonymi na zgłoszenie czy awaryjną wymianą kabla w Myszkowie, dostrzegamy te same zaniedbania, problemy w komunikacji między stronami umowy oraz niedostateczny nadzór nad robotami w terenie.

W ramach wyjaśnienia powyższej sytuacji prosimy o odpowiedzi na jeszcze kilka pytań:

- 1) Czy obecny stan zabezpieczenia robót w Poraju gwarantuje bezpieczeństwo osobom postronnym i zapewnia ochronę dotychczas wykonanych obiektów przed dewastacją?
- 2) Jakie działania podejmuje Inwestor, aby od początku roku 2021 było możliwe bezpieczne korzystanie z peronu w Poraju przez pasażerów?
- 3) Jaki jest aktualnie obowiązujący Inwestora harmonogram prac nad przejściem podziemnym w Poraju?
- 4) Jakie środki finansowe PKP PLK planuje przeznaczyć na budowę przejścia podziemnego w Poraju i czy będą to środki pochodzące z funduszy UE?
- 5) Jaka kwota zostanie zapłacona wykonawcy (i w jakim trybie) za dotychczas wykonane roboty przy przejściu podziemnym w Poraju i czy będą to środki pochodzące z funduszy UE?

6) W jakim trybie, w jakim terminie i komu PKP PLK S.A. zamierza zlecić dokończenie robót przy przejściu podziemnym w Poraju?

7) Czy i jaką kwotę PKP PLK S.A. zamierza przeznaczyć na nadzór inżynierski nad robotami w Poraju oraz innymi robotami, które będą realizowane po 29 grudnia 2020 r. i czy będą to środki pochodzące z funduszy EU? Kto będzie pełnił nadzór inżynierski nad robotami w Poraju oraz na jakiej podstawie?"

8) Czy decyzja o pozwoleniu na budowę wydana przez Wojewodę Śląskiego 21 stycznia 2020 r. pozostaje wiążąca w odniesieniu do wariantu przejścia podziemnego, które PKP PLK S.A. obecnie zamierza realizować?

9) Czy Wykonawca powinien rozpocząć wykonywanie prac projektowych (projekt budowlany / projekt wykonawczy) na zakres przejścia podziemnego w Poraju przed wydaniem polecenia zmiany?

Ponadto prosimy, na podstawie §5 pkt 1 ppkt 6k Paktu Uczciwości, o udostępnienie wyników audytu zrealizowanego w dniach 9-13 października 2020 r. oraz wszystkich innych audytów, przeprowadzonych przez Biuro Audytów i Kontroli PKP PLK S.A., których przedmiotem były prace na linii nr 1 na odcinku Częstochowa-Zawiercie.

Wnosimy też o udostępnienie kopii wniosku o pozwolenie na budowę na roboty dotyczące przejścia podziemnego w Poraju złożonego przez wykonawcę.

Prosimy o udzielenie odpowiedzi na w/w pytania w terminie nie dłuższym niż 10 dni od dnia otrzymania niniejszego pisma, zgodnie z postanowieniami Paktu Uczciwości.

Z wyrazami szacunku,



Grzegorz Makowski

Kierownik Projektu Pakty Uczciwości

– mechanizm obywatelskiej kontroli na rzecz ochrony funduszy UE Fundacji im. Stefana Batorego

Do wiadomości:

1. Artur Wieczorek, dyrektor Kontraktu, ZUE S.A.
2. Mirosław Oleksy, Inżynier Projektu, MP Mosty S.A.