

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Realizacji Inwestycji
Zespół Projektu Unijnego 4/3/1
ul. Krótka 27A, 42-200 Częstochowa
tel. kom. + 48 664 972 943
sylwia.skwarczynska@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl

Częstochowa, 20.11.2020r.

IRRK 4/3/1-0815-POIiS 5.2-6/290/2020

Dot. budowa przejścia podziemnego w km 246,853

projekt POIiS 5.2-6 „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa – Zawiercie”

Sz. P. Grzegorz Makowski
Fundacja im. Stefana Batorego
Ul. Sapieżyńska 10a
00-215 Warszawa

Szanowni Państwo,

PKP PLK S.A., Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski, Zespół Kontraktu Unijnego IRRK4/3/1 działając zgodnie z zawartym Porozumieniem z dnia 08.11.2016r. zobowiązany jest poinformować Państwa o bieżącej sytuacji w związku z brakiem akceptacji przez Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowej wniosku dotyczącego budowy przejścia podziemnego w km 246,853 (stacja Poraj).

W dniu 11.01.2018r. do Zespołu Kontraktowego wpłynął wniosek nr IZIW-210-02/18 Zakładu Linii Kolejowych w Częstochowie dotyczące budowy przejścia podziemnego w stacji Poraj z argumentacją, że wybrany i realizowany wariant zawierający remont istniejącego przejścia kat. E w poziomie szyn nie spełnia wymagań dotyczących zachowania bezpieczeństwa oraz osiągnięcia parametrów wymaganych w Standardach Technicznych. Wniosek niezwłocznie został przekazany do Inżyniera Projektu.

Pismem MP/PKP/F8/jk/MO/263/18 z dnia 21.03.2018r. Inżynier Projektu przychylił się do stanowiska IZ Częstochowa i wyraził życzenie, aby Wykonawca przedłożył propozycję zmiany. Wstępny projekt Wykonawcy wpłynął w dniu 13.06.2018r. do którego Inspektorzy Nadzoru wnieśli zastrzeżenia jednocześnie rekomendując wariant II.

W dniu 05.07.2018r. odbyło się spotkanie na gruncie wraz z przedstawicielami władz gminy Poraj po którym pismem Wykonawcy znak: ZAW/2018/08/939/AS z dnia 20.08.2018r. zostały przekazane dwa warianty z prośbą o wybór jednego z nich. Inżynier w międzyczasie dwukrotnie wzywał Wykonawcę do zainicjowania zmiany w sprawie (pisma MP/PKP/B0/jk/MO/452/18 z dnia 16.07.2018r. oraz MP/PKP/B0/jk/MO/512/18 z dnia 01.08.2018r.). Po uwagach do wariantów projektów zostały wykonane kolejne (3 i 3A) i przekazane do opiniowania w dniu 25.10.2018r wraz z późniejszymi ponagleniami pismami znak: ZAW/2018/11/1568/KB z dn. 26.11.2018r. ZAW/2018/12/1688/KB z dn. 14.12.2018r. oraz ZAW/2018/12/1757/KB z dn. 28.12.2018r. Kolejny wariant nr 4 przekazany do uzgodnień w dniu 22.01.2019r. nie został zaakceptowany przez Użytkownika. Ostatecznie wszystkie strony uzgodniły, że realizowany będzie wariant II.

Propozycja Biura Projektowego, szacowany koszt robót oraz czas realizacji przekazane w dniach 16.04 oraz 15.05.2019r. zostały odrzucone pismem MP/PKP/B0/mg/MO/1849/19 z dn. 07.06.2019r.

Projekt budowlany konstrukcji został „zwolniony do realizacji” w dniu 27.09.2019r. przy piśmie MP/PKP/F0/jt/MO/2359/19, natomiast ostateczna wersja projektu wykonawczego ze względu na liczne błędy i uwagi została uzgodniona prawie pół roku później tj. 20.02.2020r. pismem MP/PKP/F0/jt/MO/2935, należy podkreślić, że procedowanie innych branż związanych z obiektem inżynieryjnym w km 246,853 trwało porównywalnie długo.

Po kolejnym upomnieniu przez Inżyniera na temat bezczynności Wykonawcy w przedłożeniu propozycji zgodnie z Warunkami Kontraktu, została złożona propozycja Wykonawcy nr 17/02/2020 pismem ZAW/2020/02/4573/KS z dn. 21.02.2020. Zamawiający nie zaakceptował w/w zmiany ze względu na przekroczony czas na ukończenie (umowy podstawowej), jednocześnie w piśmie IRRK4/3/1-0815-POLiS5.2-6/60/2020 zażądał w trybie pilnym przedłożenia propozycji, która spełnia wszystkie warunki formalne gdyż opieszałość Wykonawcy jest rażąca. Odpowiedź (ZAW/2020/02/4605/KS) z dnia 28.02.2020r. zawierała ponowny wniosek o wydłużenie etapów, który również nie został zaakceptowany przez Zespół Kontraktowy (pismo IRRK4/3-0815-POLiS5.2-6/7/2020 z dn. 11.03.2020r.). Kolejna korespondencja pomiędzy Stronami dotyczyła przedkładanych Propozycji, które w dalszym ciągu nie mieściły się w obowiązującym Harmonogramie Robót i zostały odrzucone zarówno przez Inżyniera Projektu jak i Zamawiającego. Pismem IRRK4/3/1-0815-POLiS5.2-6/105/2020 z dn. 17.04.2020r. Zespół wnioskował do Wykonawcy o przedłożenie takiego harmonogramu robót dla zakresu przedmiotowego przejścia, który dochowuje terminu umownego zakończenia robót. Taka propozycja została złożona 22.04.2020r. i wraz z jej akceptacją bez zbędnej zwłoki Zamawiający pismem RRK4/3-0815-POLiS5.2-6/107/2020 oraz korespondencją IRRK4/3-0815-POLiS5.2-6/143/2020 z dnia 03.06.2020r. wystąpił do Inżyniera o rekomendację w sprawie trybu wprowadzenia zmiany.

Z korespondencji wynika, że zalecaną ścieżką wprowadzenia zmiany jest przeprowadzenie postępowania zgodnie z trybem zamówienia z wolnej ręki zgodnie z art. 134 ust 6 pkt 3) ustawy Prawo zamówień publicznych.

Jak wynika z pisma ZAW/2020/06/5486/TH z dnia 28.06.2020r. dot. uzyskanych decyzji administracyjnych, Wykonawca robót uzyskał Pozwolenie na Budowę nr 1/Z/B-B/20 dla przejścia podziemnego w km 246,853 w stacji Poraj wydanego przez Wojewodę Śląskiego w dniu 15.01.2020r. Do dnia Wykonawca nie przedłożył powyższego dokumentu do Inżyniera projektu jak i Zamawiającego, co powinien zrobić zgodnie z Warunkami Kontraktu. Zażalenie uzyskanej decyzji zaniepokoiło stronę nadzorującą, co niezwłocznie zasygnalizowano Zespołowi Kontraktowemu korespondencją MP/PKP/B0/jt/MO/3537/20.

Dalszy przebieg wydarzeń i korespondencji przedstawia się następująco:

- Zespół po uzyskaniu niezbędnych dokumentów rozpoczął procedowanie Wniosku kolejno:

- 10.07.2020r. wysłanie do uzgodnienia przez Biuro ds. zamówień
- 10.07.2020r. wysłanie do uzgodnień w Regionie Śląskim
- 05.08.2020r. uzyskanie ostatecznego uzgodnienia w Regionie Śląskim
- 20.08.2020r. uzyskanie uzgodnienia Biura ds. zamówień
- 20.08.2020r. wysłanie do uzgodnień w centrali
- 28.08.2020r. uzyskanie ostatecznego uzgodnienia w centrali

- pismem IRRK4/3/1-0815-POLiS5.2-6/170/2020 z dnia 15.07.2020r. Poinformował wykonawcę o wszczęciu procedury uzyskania zgody na zaciągnięcie zobowiązania do świadczenia pieniężnego Spółki na zaprojektowanie i wykonanie przejścia podziemnego w km 246,853.
- MP/PKP/B0/mp/MO/3671/20 z dnia 30.07.2020r. Inżynier Projektu przekazał uszczegółowienie opinii własnej w zakresie spełnienia jednej z przesłanek wskazanej w korespondencji nr 3437
- IRRK4/3/1-0815-POLiS5.2-6/184/2020 03.08.2020r. Zamawiający wystąpił z prośbą do Inżyniera Projektu o wyrażenie opinii na temat wykonania robót w ramach zamówień logistycznych.
- ZAW/2020/08/5816/KS 13.08.2020 Zgodnie z ustaleniami ze spotkania z dnia 15.07.2020 r. Wykonawca przekazał zaktualizowaną wycenę Propozycji nr 17.
- **22.09.2020r. brak akceptacji przez Zarząd Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe wniosku Zespołu IRRK4/3/1 wniosku dotyczącego podjęcia uchwały w sprawie zaciągnięcia zobowiązania do świadczenia pieniężnego Spółki na zaprojektowanie i wykonanie przejścia podziemnego w km 246,853 na stacji Poraj linii nr 1 dla projektu POLiŚ 5.2-6 „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa – Zawiercie” (Protokół nr 43/2020 z posiedzenia Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A pkt 11)**
- ZAW/2020/09/6114/KS 28.09.2020 Prośba Wykonawcy o przedstawienie dalszych kierunków działań formalno- prawnych Zamawiającego oraz określenie działań Wykonawcy
- ZAW/2020/09/6127/KS 30.09.2020 Odpowiedź na pismo Zamawiającego
- ZAW/2020/10/6151/AW 05.10.2020 Odpowiedź w sprawie zarzutu rozpoczęcia robót bez uzgodnień
- ZAW/2020/10/6162/AW 06.10.2020 Informacja Wykonawcy o wstrzymaniu robót
- MP/PKP/B0/jt/MO/3924/20 06.10.2020 Stanowisko Inżyniera w sprawie korespondencji Wykonawcy ZAW/2020/10/6162/AW
- IRRK4/3/1-0815-POLiS5.2-6/229/2020 07.10.2020 Odpowiedź Zamawiającego na pismo Wykonawcy ZAW/2020/10/6151/AW
- Przekazane w dniu 12.10.2020 przez Wykonawcę za pismem nr ZAW/2020/10/6219/KS inwentaryzacji robót do dnia ich wstrzymania tj 06.10.2020r.
- 09.10.2020-13.10.2020r. przeprowadzenie audytu przez Wydział kontroli inwestycji Biuro Audytu i Kontroli w związku z rozpoczęciem przez Wykonawcę bez zgody Zamawiającego oraz Inżyniera Projektu robót budowlanych związanych z budową przejścia podziemnego.

Cały wykaz korespondencji w sprawie przejścia podziemnego w km 246,853 stanowi załącznik nr 1.

W dniu 05.11.2020r. odbyło się spotkanie Stron Kontraktu w celu przedstawienia możliwości rozwiązań budowy przejścia podziemnego w km 246,853. Zamawiający podtrzymuje, że Wykonawca dokonał samowolnego rozpoczęcia robót budowlanych na przejściu podziemnym w stacji Poraj bez wymaganej zgody Zamawiającego, która zgodnie z zapisami Umowy stanowi Polecenie Inżyniera podpisane przez uprawnione strony kontraktu tj. Zamawiającego, Inżyniera Projektu i Wykonawcę, a następnie podpisany Aneks do Umowy, jak również bez podpisania Umowy, gdyby zaistniał przypadek udzielenia przez Zamawiającego odrębnego zamówienia. Jednakże dla dobra interesu inwestycji, ale również publicznego zostało zaproponowane rozwiązanie rozliczające wykonane już roboty budowlane po cenach kontraktowych, a dalsza budowa po spełnieniu procedur wynikających z Kontraktu. W przypadku zgody

Wykonawcy na powyższe rozwiązanie możliwe będzie do rozważenia dokonanie zmiany wprowadzenie zmiany do Umowy w formie Aneksu do Umowy.

Informujemy ponadto o zmianach kadrowych w strukturach PKP PLK S.A.

Obowiązki Dyrektora Projektu pełni:

Pan Jan Maga
Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Joannitów 13
50-525 Wrocław
jan.maga@plk-sa.pl
tel. +48 71 717 3373
tel. kom. +48 784 066 302

obowiązki Kierownika Kontraktu pełni:

Pani Sylwia Skwarczyńska
p.o. Kierownika Kontraktu
PKP PLK S.A.
Centrum Realizacji Inwestycji
Region Śląski
ul. Krótka 27A
42-200 Częstochowa
sylwia.skwarczynska@plk-sa.pl
Tel: 505 457 601

O wszelkich działaniach oraz decyzjach Zespół Kontraktu będzie informować Państwa na bieżąco.

DYREKTOR PROJEKTU

Jan Maga

Opracowała:
Marta Koszyka Tel. 500 083 921

ZAW/2020/12/..6614/AW

Kraków, dnia 2.12.2020 r.

Fundacja im. Stefana Batorego
ul. Sapieżyńska 10a
00-215 Warszawa

Zadanie: Opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizację robót budowlanych w formule „Projektuj i Buduj” w ramach projektu POIiŚ 5.2-6 „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa - Zawiercie” (dalej: Zadania)

Umowa nr: 90/106/0072/17/Z/I z dnia 20.07.2017 r. (dalej: Umowa)

Dotyczy: Braku zawarcia aneksu w zakresie zleconych prac dodatkowych - budowy przejścia podziemnego w stacji Poraj w km 246,853 oraz braku procedowania Polecenia Zmiany w zakresie wykonania odwodnienia przejścia podziemnego w Częstochowie Raków.

ZGŁOSZENIE NADUŻYCIA

Szanowni Państwo,

działając w imieniu ZUE S.A. z siedzibą w Krakowie (dalej także jako Wykonawca), mając na uwadze fakt, że realizacja Zadania objęta jest koordynowanym przez Fundację „Paktem Uczciwości”, zwracamy się z prośbą o podjęcie interwencji w zakresie zaniechań Zamawiającego, które w ocenie Wykonawcy naruszają postanowienia zawartego Paktu Uczciwości. Ww. zaniechania dotyczą (1) niezawarcia, do dnia dzisiejszego, aneksu w zakresie zleconych (i częściowo wykonanych) prac dodatkowych - budowy przejścia podziemnego w stacji Poraj w km 246,853 oraz (2) braku wszczęcia procedury Zmiany zgodnie z Subklauzulą 13.3 Warunków Kontraktu w zakresie wykonania dodatkowego odwodnienia przejścia podziemnego w Rakowie co wstrzymuje realizację podstawowego zakresu prac określonego w PFU tj. wymiany nawierzchni przejścia.

1. Budowa przejścia podziemnego w stacji Poraj w km 246,853

Informacja o rezygnacji z modernizacji istniejącego przejścia w poziomie szyn (zgodnego z PFU) i zastąpienia go przejściem podziemnym została przekazana Wykonawcy przez Inżyniera Projektu w dniu 21.03.2018 r. za pismem MP/PKP/F8/jk/MO/263/18. Przedmiotowym pismem Inżynier Projektu wyraził życzenie otrzymania propozycji zmiany zakresu prac dotyczącego przejścia przez tory w km. 246,840 (stacja Poraj). W piśmie wskazano ponadto, że: *"Do Inżyniera Projektu wpłynął, za pośrednictwem Zamawiającego, wniosek wraz z uzasadnieniem Zakładu Linii Kolejowych w Częstochowie w sprawie zamiennego wykonania w miejscu określonym jw. w zamian za roboty objęte (PFU) budowę przejścia podziemnego z obsługą osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się oraz ścieżką rowerową w obrębie*

obsługi podróży. Zamawiający polecił dalsze procesowanie tego wniosku zgodnie z kontraktem." Do powyższego wniosku Inżynier Projektu przychylił się i zainicjował procedurę zmiany określoną w Subklauzuli 13.1 Warunków Szczególnych.

Inżynier Projektu oraz Zamawiający (Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski) oczekiwali jednak (przed ustaleniem kosztów realizacji ww. prac) wykonania dokumentacji projektowej umożliwiającej należytą ocenę przedłożonej oferty. Przy czym należy nadmienić, że Subklauzula 13.3 Umowy w punkcie (a) jednoznacznie wskazuje, że propozycja ma zawierać „*opis proponowanego opracowania projektowego i/lub pracy do wykonania i harmonogram jej realizacji*” a nie przedstawienia pełnej dokumentacji projektowej. Mając na uwadze sprawną realizację Zadania, pomimo odmiennego zdania co do niezbędnych do przygotowania dokumentów mających na celu sfinalizowanie ww. propozycji, Wykonawca przygotował kompletną dokumentację projektową (koncepcję, projekt budowlany, projekty wykonawcze) zgodnie z oczekiwaniami Zamawiającego i Inżyniera Projektu.

Wykonawca przygotował 5 wariantów koncepcji projektowej spośród której Przedstawiciele Zamawiającego wybrali jeden. Należy zaznaczyć, iż po otrzymaniu uwag i odbyciu spotkań zainteresowanych stron (uzgodnienia wymagały m.in. ustaleń z Gminą Miejską Poraj co nastąpiło w dniu 05.07.2018 r.) w dniu 20.08.2018 r. Wykonawca przekazał Inżynierowi Projektu dwie wersje koncepcji. Dopiero jednak w dniu 11.02.2019 r. (tj. po 6 miesiącach – pismo nr MP/PKP/B0/jt/MO/1251/19 z dnia 11.02.2019 r.) Wykonawca został poinformowany przez Inżyniera Projektu o wyborze przez Zamawiającego ostatecznej wersji koncepcji, którą był jeden z dwóch ww., przedstawionych pierwotnie, wariantów. Powyższe było spowodowane brakiem porozumienia co do kształtu i rozwiązań w zakresie przejścia podziemnego pomiędzy Zamawiającym, Inżynierem Projektu a Zakładem Linii Kolejowych w Częstochowie, a na co Wykonawca nie miał żadnego wpływu. Po wybraniu koncepcji Wykonawca przystąpił do prac projektowych. Całość dokumentacji projektowej była akceptowana przez Zamawiającego i Inżyniera Projektu, a także częściowo (tj. w zakresie projektu sytuacyjnego oraz projektu budowlanego uzgadniana z Gminą Miejską Poraj). Dokumentacja była przygotowywana sukcesywnie tzn.:

- a) w dniu 1.08.2019 r. przekazano projekt budowlany, który został zaakceptowany (zwolniony do realizacji) w dniu 27.09.2019 r. przez Inżyniera Projektu po wcześniejszej ocenie na ZOPI i uzgodnieniu przez Zamawiającego,
- b) po zaakceptowaniu przez Zamawiającego projektu budowlanego Wykonawcy przygotował wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę dla przedmiotowych prac. Decyzja o pozwoleniu na budowę została wydana przez Wojewodę Śląskiego w dniu 15.01.2020 r. (Decyzja nr 1/Z/B-B/20),
- c) w dniu 7.11.2019 r. przekazano projekt wykonawczy, który został zaakceptowany (zwolniony do realizacji) w dniu 20.02.2020 r. przez Inżyniera Projektu po wcześniejszej ocenie na ZOPI i uzgodnieniu przez Zamawiającego,
- d) w dniu 23.01.2020 r. przekazano projekty wykonawcze konstrukcyjne przejścia podziemnego, które zostały zaakceptowane (zwolnione do realizacji) w dniu 20.02.2020 r. przez Inżyniera Projektu po wcześniejszej ocenie na ZOPI i uzgodnieniu przez Zamawiającego,

- e) w dniu 06.02.2020 r. przekazano projekty małej architektury przejścia podziemnego, które zostały zaakceptowane (zwolnione do realizacji) w dniu 20.02.2020 r. przez Inżyniera Projektu po wcześniejszej ocenie na ZOPI i uzgodnieniu przez Zamawiającego,
- f) w dniu 06.07.2020 r. zostały zaakceptowane (zwolnione do realizacji) przez Inżyniera Projektu (po wcześniejszej ocenie na ZOPI i uzgodnieniu przez Zamawiającego) projekty budowlane - branża elektryczna.

Wstępna wycena prac oparta o założenia koncepcyjne została przekazana w dniu 15.05.2019 r. za pismem ZAW/2019/05/2746/KW wraz z załączonymi 3 ofertami uzyskanymi od potencjalnych podwykonawców prac inżynierskich (wykonania przejścia podziemnego, bez robót towarzyszących niezbędnych dla ich kompleksowego wykonania oraz kosztów prac projektowych). Inżynier Projektu wniósł jednak o przedstawienie szczegółowych wyliczeń. Wykonawca w odpowiedzi poinformował, że szczegółowa kalkulacja może nastąpić dopiero po sporządzeniu projektów wykonawczych, gdyż dopiero na tym etapie projektowania takowa będzie możliwa. W konsekwencji powyższego Propozycja Wykonawcy nr 17 została przekazana w dniu 21.02.2020 r. tj. niezwłocznie po zaakceptowaniu (zwolnieniu do realizacji) przez Inżyniera Projektu pismem MP/PKP/F1/jt/MO/2935/20 z dnia 20.02.2020 r. dokumentacji projektowej, tj. projektu wykonawczego przejścia podziemnego. Po wniesieniu przez Inżyniera Projektu uwag, w dniu 10.04.2020 r. Wykonawca przedłożył aktualizację ww. propozycji. Pismem z dnia 14.04.2020 r. Inżynier Projektu odrzucił propozycję Wykonawcy. Po otrzymaniu kolejnej wersji propozycji, pismem nr MP/PKP-/B0/jt/MO/3521/20 z dnia 25.06.2020 r., Inżynier Projektu poinformował Zamawiającego, że „przystąpił do weryfikacji kosztorysów będących załącznikami do tej Propozycji prowadząc, dla uproszczenia, korespondencję z Wykonawcą w formie elektronicznej dotyczącą zastrzeżeń do tych dokumentów. Inżynier Projektu sukcesywnie przekazuje Wykonawcy uwagi inspektorów Nadzoru właściwych branż”. Większość przedstawionych wycen dotyczących realizacji prac polegających na budowie przejścia podziemnego na stacji Poraj w km 246.853 została zaakceptowana przez Inżyniera Projektu w dniu 2.07.2020 r. za pismem MP/PKP/B0/jt/MO/3544/20 (w tym robót konstrukcyjnych, które są aktualnie wykonywane). W dniu 03.07.2020 r. rozpoczęto pozostałe negocjacje cenowe. Ostatecznie komplet wycen, w tym skorygowanych kosztorysów, zgodnie z prośbą Inżyniera Projektu, został przesłany w dniach 29.09.2020 r. (ZAW/2020/09/6119/KS) i 30.09.2020 r. (ZAW/2020/09/6125/KS). Zakres prac, biorąc pod uwagę fakt zaakceptowania projektów wykonawczych oraz wycen, został zatem w całości uzgodniony między stronami.

Równoległe lub w terminie późniejszym dokonywano dalszych ustaleń, w tym m.in.:

- 1) zaakceptowano opracowany zgodnie z żądaniami terminowymi Zamawiającego harmonogram realizacji prac przy budowie przejścia podziemnego w Poraju (pismo Zamawiającego nr IRRK 4/3/1-0815-POLiS 5.2-6/107/2020 z dnia 17.04.2020 r., pismo Wykonawcy nr ZAW/2020/04/5020/KS z dnia 22.04.2020 r., pismo Zamawiającego nr IRRK 4/3-0815-POLiS 5.2-6/13/2020 z dnia 09.06.2020, pismo Wykonawcy nr ZAW/2020/06/5438/KS z dnia 22.06.2020 r.),
- 2) w dniu 2.07.2020 r. odbyło się spotkanie z Dyrekcją PKP PLK S.A Centrum Realizacji Inwestycji Regionu Śląskiego, Kierownictwem Kontraktu, Inżynierem Projektu oraz Wykonawcą, na które Zamawiający zaprosił m.in. Prezesa Zarządu Wykonawcy, na którym Zamawiający apelował do Wykonawcy, aby realizować prace na stacji Poraj i prowadzić je

tak, aby dotrzymać planowanego terminu oddania linii do użytkowania, jak również deklarował przyspieszenie działań proceduralnych,

- 3) potwierdzono podstawę prawną do zlecenia Wykonawcy prac (opinia Inżyniera Projektu zawarta w piśmie z dnia 30.07.2020 r. nr MP/PKP/B0/mp/MO/3671/20),
- 4) zgłoszono zamiar rozpoczęcia robót z dnia 19.08.2020 r. a związanych z budową przejścia podziemnego w Poraju (podpisane przez Dyrektora Projektu ze strony Zamawiającego Panią Renatę Krok). Sam dziennik budowy „obity” jest zaś pieczęcią Zamawiającego – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski,
- 5) rozpoczęto prace, o których postępie na bieżąco informowano Zamawiającego i Inżyniera Projektu np. na Radach Budowy nr 47 i 48. O stanie robót bezpośrednio była również informowana Dyrektor Projektu Pani Renata Krok – np. wiadomość elektroniczna z dnia 15.09.2020 r. (Personel Zamawiającego kontrolował i kontroluje nadal przebieg prac),
- 6) na bieżąco dokonywano wpisów w dzienniku budowy, które były odbierane / akceptowane przez inspektora nadzoru inwestorskiego p. Lecha Marcisz (pracownika Inżyniera Projektu),
- 7) w dniu 08.09.2020 r. Inżynier Projektu pismem MP/PKP/B4/jt/MO/3824/20 zaakceptował plan BIOZ uwzględniający budowę przejścia w Poraju,
- 8) Wykonawca zgłaszał projekty oraz fakt zawarcia umów z podwykonawcami, co do których brak było sprzeciwu ze strony Zamawiającego (np. Zakład Robót Inżynieryjnych Henryk Chrobok i Hubert Chrobok sp. j., czy poprawiony (2-ga wersja) aneks nr 7 z Leszkiem Rajcą prowadzącym działalność gospodarczą pod firmą Leszek Rajca P.U.B. Rajca z siedzibą w Chrzanowie – głównym wykonawcą przejścia podziemnego na stacji Poraj),

W kontekście powyższego wskazać należy, że Zamawiający zapewniał Wykonawcę o zabezpieczeniu finansowania w kwocie 15 milionów złotych (notatka ze spotkania z dnia 15.07.2020 r. – błędna data „01.07.2020 r.” oraz pismo z nr IRRK 4/3/1-0815-POLiS 5.2-6/170/2020 z tego samego dnia) oraz informował o toczących się procedurach wewnętrznych mających potwierdzić dokonane ustalenia (również ww. notatka i pismo). Ponadto podczas spotkania kwartalnego w dniu 5.03.2020 roku informowano że „aneks jest procedowany i na pewno zostanie podpisany” i miało to nastąpić „najpóźniej do 30 czerwca br.” (Pakt Uczciwości spotkanie kwartalne 5/03/20). Z prowadzonej korespondencji oraz wzajemnych ustaleń wynikało zatem, że zawarcie aneksu i uzyskanie zgody Zarządu na realizację ww. prac będzie wyłącznie kwestią „techniczna”. W konsekwencji prace były prowadzone równolegle do toczących się (jak informowano Wykonawcę) procedur wewnętrznych Zamawiającego (co nie było dla Wykonawcy sytuacją niespotykaną, albowiem podobne uzgodnienia miały miejsce przy poprzednio procedowanych Poleceniach Zmiany).

Pomimo powyższych deklaracji i działań aneks do Umowy obejmujący budowę przejścia podziemnego w stacji Poraj w km 246,853 nie został do dnia dzisiejszego podpisany. Co więcej, z chwilą otrzymania informacji o rozpoczęciu audytu przez Wydział Kontroli Inwestycji PKP PLK S.A. (audyt dotyczył zlecenia Wykonawcy realizacji prac dodatkowych w zakresie przejścia podziemnego w Poraju) Wykonawca zaczął otrzymywać zarówno od Zamawiającego jak i Inżyniera Projektu informacje o rzekomym (1) braku wiedzy ze strony Zamawiającego prowadzonych pracach (np. pismo Zamawiającego IRRK 4/3/1-0815-POLiS 5.2-6/235/2020 z dnia 14.10.2020 r.) (2) braku wiedzy o wydaniu decyzji o pozwolenia na budowę dla prac w zakresie przejścia podziemnego w stacji Poraj w km 246,853 (co jest o tyle zaskakujące, że sam Zamawiający podpisywał zawiadomienie o rozpoczęciu robót budowlanych na podstawie ww.

decyzji – pismo Zamawiającego nr IRRK 4/3/1-0815-POLiS 5.2-6/229/2020 z dnia 07.10.2020 r.) czy też (3) prowadzeniu prac na własny koszt i ryzyko (np. pismo Inżyniera Projektu nr MP/PKP/B4/jt/MO/3924/20 z dnia 06.10.2020 r. oraz pisma Zamawiającego jw.). Wszystkie ww. twierdzenia spotkały się ze stanowczym sprzeciwem ze strony Wykonawcy. Na zadane pytania i żądania przekazania dokumentów potwierdzających ww. twierdzenia Zamawiającego i Inżyniera Projektu do dnia dzisiejszego Wykonawca nie uzyskał odpowiedzi.

Z chwilą uzyskania informacji o braku zgody korporacyjnej Zamawiającego tj. z dniem 6.10.2020 r. prace na przedmiotowym obiekcie inżynierskim zostały wstrzymane. Na dzień 8.10.2020 r. Inżynier Projektu zwołał komisję inwentaryzacyjną, która określiła zakres niezbędnych do wykonania prac zabezpieczających. Komisja nakazała kontynuację prac w zakresie określonym jako roboty zabezpieczające. Zgodnie z ustaleniami zapadłymi w trakcie ww. spotkania zwrócono się do projektanta w specjalności mostowej (mgr. inż. Jolanty Kaczmarek) w celu wydania opinii co do podjętych decyzji w zakresie niezbędnych do wykonania prac zabezpieczających. W dniu 13.10.2020 r. strony uzyskały opinię, która potwierdziła ustalenia komisji zawarte w ww. notatce. Z przedmiotowych dokumentów jasno wynika, iż z uwagi na trudne warunki gruntowe (ciągły napływ wód gruntowych oraz opadowych) oraz konieczność przywrócenia ruchu kolejowego niezbędne jest dokończenie konstrukcji żelbetowej. Niewykonanie przedmiotowych prac zabezpieczających może grozić zniszczeniem zrealizowanych robót (z uwagi na brak jej zabezpieczenia oraz napływ wód). Ponadto brak jest możliwości przywrócenia ruchu kolejowego do czasu zrealizowania robót stanu surowego (wbite ścianki szczelne nie są konstrukcyjnie przystosowane do utrzymania obciążenia generowanego przez ruch kolejowy i nasyp kolejowy). Wykonawca, zgodnie z ww. ustaleniami, kontynuuje prace zabezpieczające. Ich realizacja jest na bieżąco potwierdzana stosownymi wpisami do dziennika budowy dokonywanymi przez inspektora nadzoru inwestorskiego (pracownika Inżyniera Projektu - p. Lecha Marcisz). Zaznaczyć jednak należy, iż pomimo przesłania w dniu 14.10.2020 r. za pismem ZAW/2020/10/6232/KS wyceny już wykonanych prac, kosztorysów oraz szczegółowego zakresu niezbędnych do wykonania prac zabezpieczających brak jest odpowiedzi Zamawiającego w tym pilnym i istotnym temacie. Zamiast tego, pismem nr IRRK 4/3/1-0815-POLiS 5.2-6/267/2020 z dnia 4.11.2020 r. oraz na spotkaniu w dniu 5.11.2020 r. Wykonawca otrzymał bliżej niesprecyzowaną propozycję rozliczenia wykonanych dotychczas robót „po cenach kontraktowych”. W odpowiedzi, pismem z dnia 12.11.2020 r. nr ZUE/DPW/2020/007379 Wykonawca wskazał, iż przedłożone dotychczas kosztorysy zostały uzgodnione z Inżynierem Projektu i jako takie są one zgodne z Kontraktem a poszczególne składniki cenotwórcze (stawka r-g, narzuty, marża Wykonawcy, koszty ogólne Wykonawcy) są przyjęte w sposób analogiczny do poprzednio procedowanych i zaakceptowanych przez Zamawiającego Polecień Zmiany. Tym samym Wykonawca poinformował Zamawiającego, iż uważa uzgodnione wcześniej z Inżynierem Projektu i przekazane kosztorysy za zgodne z kontraktem. W przypadku zaś, gdyby Zamawiający miał zastrzeżenia do kwot ustalonych przez Personel Zamawiającego (Inżyniera Projektu) Wykonawca prosił o konkretne wskazanie tych wątpliwości/uwag albowiem ogólne określenie, iż prace należy wycenić „po cenach kontraktowych” nie pozwala na szczegółowe ustosunkowanie się przez Wykonawcę. Na powyższe pismo do dnia dzisiejszego Wykonawca nie otrzymał odpowiedzi i w dalszym ciągu prowadzi prace zabezpieczające. Do chwili obecnej Wykonawca zrealizował prace (tj. prace z zakresu podstawowego do czasu ich wstrzymania oraz

prace zabezpieczające) o łącznej wartości około 9.150.000,00 zł netto odpowiadającej około 65% łącznej zaakceptowanej wartości prac objętych Propozycją Wykonawcy nr 17.

Wykonawca wskazuje, iż wzajemne uzgodnienia Zamawiającego i Wykonawcy niejako „wymuszały” na Wykonawcy rozpoczęcie prac przed sformalizowaniem procedury zmiany Umowy. Z treści korespondencji (np. pismo Inżyniera Projektu nr MP/PKP-/B0/jt/MO/3185/20 z dnia 14.04.2020 r., pismo Zamawiającego nr IRRK 4/3-0815-POLiS 5.2-6/13/2020 z dnia 09.06.2020 r. gdzie wskazano, że „Zamawiający zwraca się o przedłożenie zaktualizowanego harmonogramu prac dla budowy przejścia, umożliwiającego podtrzymanie określonego w pierwotnym harmonogramie Czasu na Ukończenie, co warunkuje podjęcie przez Zamawiającego dalszych działań formalnych”) oraz informacji przekazywanych przez Zamawiającego wprost wynikało, że prace w zakresie budowy przejścia podziemnego na stacji Poraj w km 246,853 muszą zakończyć się przejezdnością linii nr 1 w nieprzekraczalnym terminie do dnia 29.12.2020 r., który to termin uwarunkowany jest uzgodnionymi zamknięciami torowymi oraz faktem rozpoczęcia przez Zamawiającego inwestycji na linii kolejowej nr 131. W konsekwencji harmonogram prac został przygotowany w taki sposób, aby w terminie Umownym (do końca grudnia 2020 r.) wykonane zostały wszystkie prace umożliwiające przejezdność linii (tj. cała konstrukcja przejścia podziemnego). Poza ww. termin wykraczały wyłącznie prace wykończeniowe.

W takich okolicznościach Wykonawca, działający w pełnym zaufaniu do Zamawiającego i jego przedstawicieli, stosownie do wyrażanych przez nich oczekiwań oraz rozumiejąc potrzebę wykonania prac w terminach kontraktowych (Zamawiającemu i jego Personelowi zależało w szczególności na wykorzystaniu przyznanych zamknięć torowych, uniknięciu w przyszłości robót traconych oraz niszczenia już wykonanych w ramach inwestycji prac; takie działania wpisywały się także w plan PKP PLK S.A. traktowania linii nr 1 jako obwodowej dla inwestycji planowanych na innych liniach, które mają ruszyć od dnia 30.12.2020 r.) rozpoczął na prośbę Zamawiającego ich wykonywanie. Wykonawca nie podejrzewał, że Zamawiający zmieni swoją decyzję i odmówi realizacji prac dodatkowych w zakresie budowy przejścia podziemnego w Poraju w uzgodnionym zakresie. Wykonawca nie podejrzewał również, że pomimo nakazania Wykonawcy kontynuacji prac w zakresie nazwanym „roboty zabezpieczające” Zamawiający przez 2 miesiące nie podejmie żadnej wiążącej decyzji w tym zakresie i nie będzie dążył do ich sformalizowania. Ponadto należy w tym miejscu zaznaczyć, iż Zamawiający nie rozliczając się z Wykonawcą z poprzednio zleconych i wykonanych prac (w tym dokumentacji projektowej dla przedmiotowego zakresu prac) „wymógł” na Wykonawcy wykonanie kolejnych prac tj. dokumentacji projektowej dla ww. „robót zabezpieczających” (nie uzgadniając ceny za przedmiotowe prace, jak również nie wydając Polecenia Zmiany). W ocenie Wykonawcy przedstawione powyżej działania i zaniechania ze strony Zamawiającego naruszają postanowienia Paktu Uczciwości, którego głównym celem miało być przeciwdziałanie nadużyciom w procedurach zamówień publicznych. Aktualnie zaś Zamawiający, wykorzystując swoją silniejszą pozycję z jednej strony (1) odmówił wydania Polecenia Zmiany i zawarcia aneksu w zakresie uzgodnionych wcześniej prac dodatkowych (budowy przejścia podziemnego w Poraju) oraz (2) nakazał Wykonawcy kontynuację prac w zakresie nazwanym „roboty zabezpieczające”, tj. wybudowania przejścia podziemnego w stanie surowym, co stanowi przeszło 80% całości prac, przy jednoczesnym (3) kwestionowaniu poprzednich, zaakceptowanych i uzgodnionych kosztorysów i jednoczesnym braku szczegółowego

wskazania zastrzeżeń oraz (4) niewykazywaniu zainteresowania w pilnym rozstrzygnięciu sprawy (przypomnieć należy, iż od czasu wstrzymania robót minęło już prawie 2 miesiące a prace mają zostać wykonane do dnia 29.12.2020 r.). Wykonawca de facto zatem finansuje z własnych środków realizację budowy przejścia podziemnego w Poraju co jest sytuacją nieakceptowalną i mającą niekorzystny wpływ na płynność finansową Wykonawcy (Koszt realizacji robót zabezpieczających zgodnie z treścią pisma ZAW/2020/11/6549/AW z dnia 23.11.2020 wynosi 12.051.112,22 zł netto, który uiścić musi samodzielnie Wykonawca między innymi zatrudnionym Podwykonawcom).

Opisane postępowanie Zamawiającego jest rażąco sprzeczne z obowiązkiem wzajemnej lojalności i dobrej wiary Stron kontraktu i krzywdzące w stosunku do Wykonawcy. Wykonawca ma w szczególności prawo działać w zaufaniu do tego, że Zamawiający i jego Personel (w tym Inżynier Projektu) przestrzegają nie tylko wymagań i regulacji prawnych, ale także wewnętrznych (korporacyjnych) procedur Zamawiającego. Należy w tym miejscu podkreślić, że za całość strony formalno-prawnej budowy przejścia podziemnego w stacji Poraj odpowiadał Zamawiający i jego Personel. Wykonawca krok po kroku negocjował z PKP PLK S.A. ceny w ramach formalnych wyznaczonych (pisemnie) przez Zamawiającego w konsultacji z Inżynierem Projektu i zgodnie z uwagami Zamawiającego i jego Personelu. Również obecnie ramy formalne postępowania w sprawie wyznacza w sposób arbitralny Zamawiający, który nakazał Wykonawcy kontynuację prac jako tzw. „robót zabezpieczających”, lecz nie sformalizował tego poprzez udzielenie dodatkowego zamówienia w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych lub zawarcie aneksu do Umowy.

Wykonawca wielokrotnie, pisemnie i ustnie, wzywał Zamawiającego do załatwienia sprawy. Niestety wszystkie wystosowane dotychczas przez ZUE S.A. wezwania do sfinalizowania procedury zmiany Umowy oraz rozliczenia zrealizowanych przez ZUE S.A. robót (m.in. pisma z dnia 02.11.2020 r. do Zarządu PKP PLK S.A., a także z dnia 09.11.2020 r. adresowane do Dyrektora Regionu Śląskiego PKP PLK S.A.) pozostały bezskuteczne.

2. Wykonanie odwodnienia przejścia podziemnego w Rakowie

Zgodnie z postanowieniami PFU określonymi w punkcie 6.4 [Obiekty inżynierskie] Wykonawca, w zakresie prac niezbędnych do wykonania w przejściu podziemnym na stacji w Rakowie w km 233,379, jest zobowiązany między innymi do wymiany nawierzchni w części przelotowej przejścia. W związku ze stałym zalewaniem przejścia wodami opadowymi w dniu 03.07.2020r. zostało zorganizowane w Biurze Inżyniera Projektu spotkanie przy udziale przedstawicieli Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów (dalej: MZDiT) mające na celu określenie rozwiązania projektowego odcinającego napływ wód opadowych do istniejącego przejścia. W ramach spotkania zobowiązano Wykonawcę do przedłożenia koncepcji projektowej oraz uzyskania uzgodnień z MZDiT zaproponowanych rozwiązań. Z uwagi na panującą na terenie kraju pandemię COVID-19 oraz ograniczony czas pracy przedstawicieli jednostek samorządowych, przedstawioną w miesiącu wrześniu 2020 r. koncepcja została zatwierdzona przez MZDiT w dniu 06.11.2020r. pismem WU.622.1.205.2020 i przekazana Inżynierowi oraz Zamawiającemu dnia 10.11.2020r. (pismo ZAW/2020/11/6458) z prośbą o ostateczne stanowisko. Do dnia dzisiejszego, pomimo wysłanego w dniu 26.11.2020r. za pismem ZAW/2020/11/6566/KS

kolejnego monitu nie otrzymał jednak ostatecznego stanowiska Zamawiającego co do realizacji (wszczęcia procedury zmiany Umowy) albo odstąpienia od realizacji przedmiotowych robót dodatkowych. Okoliczność ta jest o tyle istotna, iż w celu wykonania podstawowego zakresu prac w terminie Umownym Wykonawca musiał do nich przystąpić z dniem 30.11.2020 r. Zwłoka Zamawiającego w podjęciu decyzji uniemożliwia ich rozpoczęcie albowiem wykonanie robót nawierzchniowych przed wykonaniem nowego odwodnienia doprowadziłoby do ich zniszczenia (w przypadku wykonania ww. prac dodatkowych). Jednocześnie Wykonawca, biorąc pod uwagę przedstawione wyżej okoliczności związane z budową przejścia podziemnego w Poraju, nie rozpocznie żadnych prac do czasu otrzymania oficjalnej decyzji Zamawiającego co do ich realizacji lub odstąpienia od ich wykonania. **Tym samym Wykonawca stwierdza brak możliwości wykonania robót związanych z wymianą nawierzchni w terminie Czasu na Ukończenie z przyczyn nie stanowiących odpowiedzialności ZUE S.A**

Na podstawie zawartego w dniu 8 listopada 2016 r. *Porozumienia pomiędzy Fundacją im. Stefana Batorego i PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. w sprawie wdrożenia „Paktu Uczciwości” w ramach zamówienia publicznego, którego przedmiotem jest wykonanie robót wraz z projektowaniem na linii nr 1 Warszawa – Katowice na odcinku Częstochowa – Zawiercie* (dalej jako „Porozumienie”) ustalono, że celami działań realizowanych przez PKP PLK S.A. oraz Fundację im. Stefana Batorego jako Stron Paktu Uczciwości jest m.in. budowanie dobrej reputacji instytucji zamawiających (preambuła Porozumienia, akapit 5, pkt 5). Wszechstronne i obiektywne wyjaśnienie spornych kwestii, uczciwe rozliczenie za zrealizowane przez Wykonawcę prace dotyczące przejścia podziemnego na stacji Poraj, doprowadzenie do podjęcia przez Zamawiającego krytycznych dla możliwości ukończenia Kontraktu decyzji w przedmiocie odwodnienia przejścia podziemnego w Rakowie, bez wątpienia przyczynią się do realizacji tego celu. Nie jest również obojętnym, że obydwa poruszane zagadnienia mają ścisły związek z interesami społeczności lokalnych Poraja i Rakowa; w szczególności przejście podziemne w Poraju było wskazywane przez władze Poraja jako istotny z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu element inwestycji.

Zadaniem Fundacji im. Stefana Batorego jako Partnera Społecznego jest monitorowanie przestrzeganie przez Strony (tj. ZUE S.A. jako Wykonawcę, oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako Zamawiającego) standardów przejrzystości, rozliczalności i prawidłowości przy realizacji umowy o zamówienie publiczne. Jednocześnie celem Paktu Uczciwości jest zapobieganie nadużyciom w procedurach zamówień publicznych poprzez prowadzenie monitorowania. Zamawiający zadania publicznego zobowiązał się do umożliwienia monitorowania przez Fundację i zaangażowanych przez Fundację Konsultantów procesu realizacji Zamówienia (§ 2 ust 2 Porozumienia).

Jako Wykonawca w sposób partnerski i w dobrej wierze odpowiedzieliśmy na prośbę audytora PKP PLK S.A. o pomoc w udzieleniu odpowiedzi na pytania oraz przekazanie szerokiej dokumentacji kontraktowej dotyczącej budowy przejścia podziemnego na stacji Poraj. Niestety Zamawiający nie wykazał się wzajemnością w tym względzie i nie można powiedzieć, aby jego działania w stosunku do Wykonawcy miały na celu wspólne i rzetelne ustalenie obiektywnych faktów. W szczególności, mając na uwadze podnoszone obecnie przez przedstawicieli PKP PLK

S.A., również na spotkaniach w ramach „Paktu Uczciwości”, twierdzenia o tzw. „braku zgód korporacyjnych” ustalenia wymaga czy w związku z zainicjowaną przez Zamawiającego procedurą zmiany został złożony, pisemnie lub ustnie, wniosek o akceptację Zmiany do Umowy przez Zarząd PKP PLK S.A., a jeśli tak to kto i kiedy taki wniosek złożył, a także do kogo ów wniosek był adresowany? Równie istotne jest zapoznanie się przez bezstronnego obserwatora z wnioskami ze zleconego przez PKP PLK S.A. audytu wewnętrznego (zgodnie z § 5 ust. 1 pkt 6 lit. k do obowiązków Zamawiającego należy m.in. przekazywanie Fundacji – na każdym etapie – wyników kontroli wewnętrznej PKP PLK S.A.). Z punktu widzenia ZUE S.A. jako podmiotu pokrzywdzonego w zaistniałej sytuacji niezmiernie ważne jest także ustalenie kiedy i w jaki sposób Zamawiający zamierza zapłacić za zrealizowane przez ZUE S.A. prace (poleconą do wykonania dokumentację projektową, roboty dotyczące przejścia podziemnego w stacji Poraj dotychczas wykonane, w tym realizowane obecnie na polecenie Zamawiającego jako tzw. „roboty zabezpieczające”).

Wykonawca wskazuje, że chciałby uniknąć sytuacji, kiedy jedynym rozwiązaniem, jakie mu pozostanie będzie złożenie zawiadomienia o popełnionym przez Zamawiającego nadużyciu do Komisji Europejskiej jako instytucji finansującej pilotaż, która zdecydowała o objęciu pilotażem Paktu Uczciwości zadania publicznego dotyczącego kolei, jak i do właściwych krajowych organów kontrolnych, i wierzy, że przy dołożeniu dobrej wiary spór może zostać rzetelnie i obiektywnie wyjaśniony przez Strony przy udziale Fundacji w ramach Paktu Uczciwości.

Mając to na uwadze, jak i zważywszy na zobowiązania i uprawnienia wynikające z Porozumienia ZUE S.A. uznało, że podmiotem właściwym do bezstronnego i obiektywnego zbadania zgłaszanego przez ZUE S.A. nadużycia jest Fundacja. Zwracamy się tym samym z prośbą o przeanalizowanie przez Państwa poruszanych w niniejszym piśmie tematów i wyrażenie stanowiska w sprawie, oraz w miarę możliwości pomoc w konstruktywnym rozwiązaniu przez Strony zaistniałej sytuacji.

Jako załącznik do niniejszego pisma Wykonawca przekazuje wyłącznie najistotniejsze, według niego, dokumenty obrazujące chronologię ustaleń i działań stron. W przypadku konieczności przedstawienia dodatkowych dokumentów i / lub wyjaśnień Wykonawca gotów jest powyższe niezwłocznie przekazać. W razie jakichkolwiek pytań lub wątpliwości pozostajemy do Państwa dyspozycji.

Z poważaniem,

ZUE S.A.
Kierownik Kontraktu

Artur Węgrzorek

Załączniki:

1. pismo nr MP/PKP/F8/jk/MO/263/18 z dnia 21.03.2018 r.,
2. pismo nr ZAW/2018/08/939/AS z dnia 20.08.2018 r.,
3. pismo nr MP/PKP/B0/jt/MO/1251/19 z dnia 11.02.2019 r.,
4. pismo nr ZAW/2019/05/2746/KW z dnia 15.05.2019 r.,
5. pismo nr MP/PKP/F1/jt/MO/2935/20 z dnia 20.02.2020 r.,
6. pismo nr ZAW/2020/02/4573/KS z dnia 21.02.2020 r.,
7. pismo nr ZAW/2020/04/4953/KS z dnia 10.04.2020 r.,
8. pismo nr MP/PKP-/B0/jt/MO/3185/20 z dnia 14.04.2020 r.,
9. pismo nr MP/PKP-/B0/jt/MO/3521/20 z dnia 25.06.2020 r.,



10. pismo nr MP/PKP/B0/jt/MO/3544/20 z dnia 2.07.2020 r.,
11. pismo nr ZAW/2020/09/6119/KS z dnia 29.09.2020
12. pismo nr MP/PKP-B0/jt/MO/3896/20 z dnia 29.09.2020 r.,
13. pismo nr ZAW/2020/09/6125/KS z dnia 30.09.2020 r.,
14. pismo nr IRRK 4/3/1-0815-POLiS 5.2-6/107/2020 z dnia 17.04.2020 r.,
15. pismo nr ZAW/2020/04/5020/KS z dnia 22.04.2020 r.,
16. pismo nr IRRK 4/3-0815-POLiS 5.2-6/13/2020 z dnia 09.06.2020 r.,
17. pismo nr ZAW/2020/06/5438/KS z dnia 22.06.2020 r.,
18. zawiadomienie o zamiarze rozpoczęcia robót budowlanych z dnia 19.08.2020 r.,
dziennik budowy (stan na dzień 29.10.2020 r.),
20. notatka ze spotkania z dnia 15.07.2020 r. – błędna data „01.07.2020 r.”
21. pismo z nr IRRK 4/3/1-0815-POLiS 5.2-6/170/2020 z dnia 15.07.2020 r.,
22. pismo nr IRRK 4/3/1-0815-POLiS 5.2-6/235/2020 z dnia 14.10.2020 r.,
23. pismo nr IRRK 4/3/1-0815-POLiS 5.2-6/229/2020 z dnia 07.10.2020 r.,
24. pismo nr MP/PKP/B4/jt/MO/3924/20 z dnia 06.10.2020 r.,
25. notatka ze spotkania z dnia 8.10.2020 r.,
26. pismo ZAW/2020/10/6232/KS z dnia 14.10.2020 r. wraz z załącznikami,
27. pismo nr ZAW/2020/06/5495/KS z dnia 30.06.2020 r.
28. pismo nr IRRK 4/3/1-0815-POLiS 5.2-6/267/2020 z dnia 4.11.2020 r.
29. notatka ze spotkania z dnia 5.11.2020 r.
30. pismo ZUE/DPW/2020/007379 z dnia 12.11.2020 r.,
31. pismo ZAW/2020/11/6549/AW z dnia 23.11.2020
32. protokół z dodatkowej narady koordynacyjnej z dnia 03.07.2020 r.
33. pismo MP/PKP/B9/jt/MO/3775/20 z dnia 24.08.2020 r.,
34. pismo ZAW/2020/09/6104/AM z dnia 25.09.2020 r.,
35. pismo ZAW/2020/11/6401/KS z dnia 04.11.2020 r.,
36. pismo MP/PKP/F8/jt/MO/4070/20 z dnia 09.11.2020 r.,
37. pismo ZAW/2020/11/6458/KS z dnia 10.11.2020 r.,
38. pismo ZAW/2020/11/6566/KS z dnia 26.11.2020 r.

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

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.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Realizacji Inwestycji
Zespół Projektu Unijnego 4/3/1
ul. Krótka 27A, 42-200 Częstochowa
tel. kom. + 48 664 972 943
sylwia.skwarczynska@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl

Częstochowa, 07.12.2020r.

IRRK 4/3/1-0815-POIiS 5.2-6/310/2020

Dot. budowa przejścia podziemnego w km 246,853
projekt POIiS 5.2-6 „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa – Zawiercie”

Sz. P. Grzegorz Makowski
Fundacja im. Stefana Batorego
Ul. Sapieżyńska 10a
00-215 Warszawa

Szanowni Państwo,

PKP PLK S.A., Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski, Zespół Kontraktu Unijnego IRRK4/3/1 działając zgodnie z zawartym Porozumieniem z dnia 08.11.2016r, jak również przy uwzględnieniu pisma z dnia 3 grudnia 2020r. przedstawia wyjaśnienia dotyczące kwestii poruszonych w w/w piśmie

Ad.pkt.1. Obecny stan zabezpieczenia robót w Poraju nie gwarantuje bezpieczeństwa osobom postronnym w tym podróżnym korzystającym z peronu wyspowego. Wykonanie robót zabezpieczających zgodnie z notatką z dnia 08.10.2020r. pozwoli na zabezpieczenie tego obiektu przez dewastacją. Wykonawca zgodnie z ustaleniami zadeklarował przedstawienie Projektu robót zabezpieczających, który ma zawierać rozwiązanie bezpiecznego dojścia do peronu po dokonaniu otwarcia toru nr 1 (planowane otwarcie na 29.12.2020r). Pierwsza wersja przedłożonego projektu została odrzucona przez Komisję ZOPI, Protokołem nr 52 z dnia 19.11.2020r. Do dnia dzisiejszego Wykonawca nie przedłożył poprawionej wersji projektu robót zabezpieczających uwzględniającego sposób dojścia do peronu wyspowego w Poraju. Najlepszym rozwiązaniem pod względem bezpieczeństwa jest wykonanie przejścia podziemnego w pełnym zakresie zgodnie z dokumentacją projektową i oddanie obiektu do użytkowania. Decyzja dotycząca dalszych działań sprawie budowy przejścia podziemnego w stacji Poraj nie została podjęta do dnia dzisiejszego przez Zarząd Spółki PKP PLK S.A.

Ad.pkt.2. PKP PLK S.A., Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski, Zespół Kontraktu Unijnego IRRK4/3/1, mając na uwadze zarówno zakończenie kontraktu planowane na dzień 29.12.2020r. jak również bezpieczeństwo podróżnych korzystających z peronu w stacji Poraj wyraża zaniepokojenie obecną postawą Wykonawcy przedstawioną na Radzie budowy w dniu 02.12.2020r. (w której brał udział także przedstawiciel Fundacji Batorego) stwierdzając, iż odmawia wykonania dostosowania przejścia podziemnego do ruchu podróżnych w tym dla osób niepełnosprawnych. Zamawiający wystosował stosowne pismo do Wykonawcy przedstawiając swoje jednoznaczne stanowisko, iż Wykonawca ma zapewnić bezpieczne dojście do peronu w oparciu o aktualne przepisy

obowiązujące w tym zakresie. Uwzględnienie przedmiotowego zakresu robót Zamawiający oczekuje w projekcie robót zabezpieczających dla przejścia podziemnego w km 246,853, który powinien być przedłożony do weryfikacji w trybie pilnym.

Ad.pkt.3.

Pismem ZAW/2020/11/6586/AW z dnia 27.11.2020 Wykonawca przekazał harmonogram prac w zakresie budowy Przejścia podziemnego w stacji Poraj. Zgodnie z założeniami zakończenie robót konstrukcyjnych (prac zabezpieczających) oraz odtworzenie toru nr 1 nad linia r 1 umożliwiającego przejezdność ma nastąpić do dnia 29.12.2020r.

Obowiązującym harmonogramem robót na tym etapie akceptowanym przez Inwestora jest realizacja „projektu robót zabezpieczających” jak również wykonanie robót pozwalających na bezpieczne dojście podróżnych na peron mając na uwadze obowiązujące w tym zakresie przepisy, który to projekt obecnie jest na etapie oczekiwania przez Zamawiającego na poprawioną wersję uwzględniającą w/w.

Ad.pkt.4.

Decyzja dotycząca dalszych działań, wydania zgód korporacyjnych oraz sposobu finansowania budowy przejścia podziemnego w stacji Poraj nie została podjęta do dnia dzisiejszego przez Zarząd Spółki PKP PLK S.A. Zespół projektowy oczekuje na stosowne decyzje Zarządu w tej sprawie.

Ad.pkt.5. Odpowiedź jak w pkt. 4

Ad.pkt.6. W dniu 05.11.2020r. odbyło się spotkanie Stron Kontraktu w celu przedstawienia możliwości rozwiązań budowy przejścia podziemnego w km 246,853. Zamawiający podtrzymuje, że Wykonawca dokonał samowolnego rozpoczęcia robót budowlanych na przejściu podziemnym w stacji Poraj bez wymaganej zgody Zamawiającego, która zgodnie z zapisami Umowy stanowi Polecenie Inżyniera podpisane przez uprawnione strony kontraktu tj. Zamawiającego, Inżyniera Projektu i Wykonawcę, a następnie podpisany Aneks do Umowy, jak również bez podpisania Umowy, gdyby zaistniał przypadek udzielenia przez Zamawiającego odrębnego zamówienia. Jednakże dla dobra interesu inwestycji, ale również publicznego zostało zaproponowane rozwiązanie rozliczające wykonane już roboty budowlane po cenach kontraktowych, a dalsza budowa po spełnieniu procedur wynikających z Kontraktu. W przypadku zgody Wykonawcy na powyższe rozwiązanie możliwe będzie do rozważenia dokonanie zmiany wprowadzenie zmiany do Umowy w formie Aneksu do Umowy. Trwa procedowanie powyższego.

Ad.pkt.7. Umowa na nadzór inwestorski w tym dot. robót przejścia podziemnego w Poraju z obecnym Inżynierem Projektu kończy się z końcem roku 2020. Zamawiający na dzień dzisiejszy nie planuje zawierać Aneksu wydłużającego umowę na nadzór. Decyzja co do dalszego sprawowania nadzoru dla budowy przejścia w Poraju zapadną po podjęciu przez Zarząd decyzji co do dalszych działań i rekomendacji formy kontynuowania prac w sprawie przejścia podziemnego. Ewentualny nadzór pełnić mogą etatowi inspektorzy nadzoru pracujący w PKP PLK S.A. jak również inspektorzy Zakładu Lini Kolejowych w Częstochowie.

Ad.pkt.8. Decyzja pozwolenia na budowę na roboty dotyczące przejścia podziemnego w Poraju wydana przez Wojewodę Śląskiego z dnia 21 stycznia 2020r jest decyzją wiążącą w odniesieniu do budowanego przejścia podziemnego od dnia zgłoszenia robót budowlanych w Śląskim Wojewódzkim Inspektoracie Nadzoru Budowlanego do czasu przekazania obiektu do użytkowania.

Ad. pkt. 9. Obecny Wykonawca mając na uwadze zarówno otrzymane pozwolenie na budowę jak również zgłoszenie do Śląskiego Wojewódzkiego Nadzoru Budowlanego oraz wykonanie dokumentacji projektowej przyjętych nie powinien rozpoczynać robót budowlanych przed wydaniem stosownego Polecenia Zmiany przez Inżyniera Projektu podpisane przez uprawnione strony kontraktu tj. Zamawiającego, Inżyniera Projektu i Wykonawcę,

Audyt w dniach 9 – 13 października 2020r. był przeprowadzony przez Biuro Audytu i Kontroli PKP PLK S.A. Zespół kontraktowy nie posiada przedmiotowych dokumentów.

W załączeniu przesyłamy kopie wniosku o pozwolenie na budowę w Poraju złożonego przez Wykonawcę.

O wszelkich działaniach oraz decyzjach Zespół Kontraktu będzie informować Państwa na bieżąco.

DYREKTOR PROJEKTU

Jan Maja

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, 11 grudnia 2020 r.

Sz. P. Ireneusz Merchel
Prezes Zarządu
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

pismo dot.: Robót związanych z przejściem podziemnym w Poraju

Szanowny Panie Prezesie,

zwracamy się do Pana w związku z realizowanym przez Fundację monitoringiem zamówienia publicznego PKP PLK S.A. „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa-Zawiercie”, w ramach porozumienia z 8 listopada 2016 r. Zobowiązania stron w ramach porozumienia, zwanego dalej Paktem Uczciwości. Monitoring polega m.in. na wzajemnym komunikowaniu nieprawidłowości i nadużyć (lub ich podejrzeń), których konsekwencją mogą być nieuzasadnione koszty finansowe i szkody po stronie obywateli, których dotyczy wymieniona inwestycja.

W naszym przekonaniu, z sytuacją nieprawidłowości, a być może nadużycia mamy do czynienia w przypadku wstrzymanych robót przy przejściu podziemnym na stacji w Poraju. Mimo działań podejmowanych przez zespół projektowy PKP PLK S.A. i Inżyniera Kontraktu, polegających na zainicjowaniu polecenia zmiany w zakresie zastąpienia planowanego przejścia w poziomie szyn w Poraju przejściem podziemnym, Zarząd PKP PLK S.A. decyzją z 22 września br. nie wyraził zgody na te prace. Decyzja zapadła jednak w momencie, w którym generalny wykonawca ZUE S.A. rozpoczął już realizację przejścia podziemnego. Na podstawie naszych obserwacji i korespondencji kontraktowej, którą mieliśmy okazję się zapoznać uważamy, że wykonawca nie rozpocząłby prac, gdyby nie wcześniejsze, nieformalne uzgodnienia między stronami, zmierzające do wykonania przejścia podziemnego w ramach kontraktu podstawowego do 29 grudnia 2020 r. Taki wniosek płynął też z naszych rozmów z zespołem projektowym PKP PLK S.A., które odbyliśmy m.in. na spotkaniu kwartalnym 5 marca 2020 r. Ponadto zdążyły też zapaść pewne zgody korporacyjne, polegające m.in. na uzgodnieniu projektu wykonawczego przejścia podziemnego.

Od września br. Spółka PKP PLK S.A. nie podjęła żadnej innej decyzji w sprawie dalszych prac przy przejściu w Poraju, poza poleceniem zabezpieczenia dotychczas wykonanych przez wykonawcę robót. Wykonawca nie otrzymał też zapłaty za poniesione w związku z tym koszty. Mimo deklarowanych na spotkaniu kwartalnym 17 listopada br. przez przedstawicieli PKP PLK S.A. działań, zmierzających do szybkiego ustalenia kto, w jakim trybie i w jakim terminie dokończy budowę przejścia podziemnego w Poraju, do tej pory nie mamy na ten temat żadnych informacji. Natomiast 2 grudnia br. Wykonawca poinformował Fundację o tym, że aneks do umowy w zakresie zleconych prac dodatkowych przy przejściu podziemnym w Poraju nie został do tej pory zwarty, co w naszej ocenie jest co najmniej poważną nieprawidłowością, jeśli nie nadużyciem. W tym samym piśmie wykonawca podnosi jednocześnie, że brak formalnych decyzji Zamawiającego wstrzymywać będzie także prace przy wykonaniu odwodnienia przejścia podziemnego w Rakowie. Pismo to załączamy do Państwa wiadomości.

O rozmowę na temat zagrożeń dla prac kontraktowych prosiliśmy (w piśmie z 16 listopada br.) dyrektor Centrum Realizacji Inwestycji Jolantę Pawluk, która jest przedstawicielką PKP PLK S.A. odnośnie

Paktu Uczciwości z ramienia PKP PLK S.A.. Dotychczas jednak, mimo ponawianych prób skontaktowania się, Pani dyrektor nie odpowiedziała na naszą prośbę.

W związku sytuacją dotyczącą przejścia podziemnego w Poraj alarmujemy zarząd PKP PLK S.A. o niepokojącej nas sytuacji i **prosimy o rozmowę z przedstawicielami zarządu PKP PLK S.A. w przyszłym tygodniu**. Sprawa jest tym bardziej pilna, że do formalne zakończenie umowy przypada na 29 grudnia br.

Oceniamy, że w przypadku dalszego braku reakcji PKP PLK S.A. i unikania decyzji w sprawie przejścia w Poraju problem będzie narastał i może zaowocować poważnymi kosztami społecznymi, prawnymi i finansowymi takimi jak:

- brak dostępu podróżnych do peronów w Poraju, który miał być zapewniony po 29 grudnia 2020 r.;
- brak odbioru końcowego kontraktu 29 grudnia br. i wieloletni spór sądowy między ZUE S.A. a PKP PLK S.A. związany z naliczaniem kar z tego tytułu;
- zakwestionowanie rozliczenia środków unijnych, z których współfinansowane są prace na linii nr 1 Częstochowa-Zawiercie;

Ponadto prosimy o udostępnienie wniosku Zespołu IRRK4/3/1/ przekazanego Zarządowi Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dotyczącego podjęcia uchwały w sprawie zaprojektowania i wykonania przejścia podziemnego na stacji Poraj linii nr 1 dla projektu POIiŚ 5.2-6 „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa-Zawiercie” oraz treści protokołu nr 43/2020 z posiedzenia Zarządu 22 września 2020 r. w zakresie w jakim dotyczy ona tej sprawy.

Prosimy o udzielenie odpowiedzi na naszą prośbę najszybciej jak to możliwe, w terminie nie dłuższym niż 10 dni od dnia otrzymania niniejszego pisma, zgodnie z postanowieniami Paktu Uczciwości. Informujemy, że w przypadku braku reakcji zarządu PKP PLK S.A. na zgłoszony problem będziemy podejmować dalsze działania interwencyjne, do których uprawnia nas rola Partnera Społecznego w Pakcie Uczciwości.

Z wyrazami szacunku,



Grzegorz Makowski

Kierownik Projektu Pakty Uczciwości

– mechanizm obywatelskiej kontroli na rzecz ochrony funduszy UE

Fundacja im. Stefana Batorego

Do wiadomości:

1. Jan Maga, dyrektor projektu, PKP PLK S.A.
2. Mirosław Oleksy, Inżynier Projektu, MP-Mosty S.A.
3. Jolanta Pawluk, dyrektor Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK S.A.
4. Marcin Szymański, zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej
5. Artur Wieczorek, dyrektor Kontraktu, ZUE S.A.

Załączniki:

1. pismo ZUE S.A. do Fundacji im. Stefana Batorego z dnia 2 grudnia 2020 r. „Zgłoszenie nadużycia”

**Notatka ze spotkania Fundacji Batorego i jej konsultantów z przedstawicielami PKP
PLK S.A.: dyrektor Centrum Realizacji Inwestycji Jolantą Pawluk i zastępcą dyrektora
Centrum Realizacji Inwestycji Mirosławem Polem.
Rozmowa została przeprowadzona zdalnie dnia 17 grudnia 2020 r.**

Spotkanie odbyło się na prośbę Partnera Społecznego. Jednym z jej powodów było zakończenie pracy z dotychczasową dyrektorką projektu odpowiadającą za realizację zamówienia na roboty na linii kolejowej nr 1 między Częstochową a Zawierciem objętego Paktem Uczciwości i towarzyszące temu okoliczności oraz spór wokół realizacji przejścia podziemnego w Poraju, a także potrzeba omówienia potencjalnego konfliktu interesów.

1. Spór wokół realizacji przejścia podziemnego na stacji w Poraju.

Przedstawiciel Fundacji poprosił dyrektorkę Pawluk o wskazanie źródeł problemu dotyczącego niedokończonej budowy przejścia podziemnego na stacji Poraj, możliwości wyjścia z impasu oraz przyczyn zmiany dyrektorki projektu w PKP PLK S.A. Przytoczył, że na spotkaniu kwartalnym z partnerami Paktu Uczciwości, które odbyło się 17 listopada 2020 r. obserwator społeczny otrzymał informację, że rozmowy z Wykonawcą na ten temat są w toku, a decyzji jak dalej będzie procedowana sprawa robót w Poraju należy oczekiwać w najbliższych dniach.¹ Miesiąc później, na ostatniej radzie budowy 16 grudnia z wystąpień stron kontraktu wynikało, że nadal nie ma decyzji nawet co do sposobu zapewnienia przejścia do peronów w Poraju podróżnym. Do tej pory nie zostało też zawarte żadne porozumienie co do kwoty rozliczenia dotychczas wykonanych robót przy przejściu podziemnym w Poraju, których koszt Wykonawca wycenił wówczas na ok. 10 mln zł.

Dyrektorka Pawluk odniosła się do zadanych pytań, podkreśliła, że rozumie powagę sytuacji i wielostronne zobowiązania wynikające z Paktu Uczciwości. Zapewniła, że Partner Społeczny otrzyma odpowiedzi na wszystkie pisma, które zostały przesłane w ostatnim czasie do PKP PLK S.A. W swojej wypowiedzi podniosła następujące kwestie:

- a) Spółka dostrzega powagę sytuacji, czego dowodem jest audyt wewnętrzny zlecony w październiku br. przez prezesa Zarządu PKP PLK S.A. i zrealizowany przez Biuro Kontroli i Audytu. Dyrektorka Pawluk, która nie jest w tej materii osobą decyzyjną, zadeklarowała, że ustali w jaki sposób może zostać przekazany Fundacji protokół z audytu, o który zwróciła się na podstawie Paktu Uczciwości;
- b) Zarząd Spółki nie wstrzymywał decyzji w tej sprawie. Na podstawie dokumentów z 22 września br. przygotowanych przez Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski, Zarząd Spółki PKP PLK S.A. nie miał wystarczających przesłanek do usankcjonowania prac zrealizowanych oraz przyszłych na takich warunkach jakie przedstawił wnioskodawca (Zespół Projektowy) co było zgodne z oczekiwaniami ZUE S.A. Wniosek opiewał na 15 mln zł. Kwota została wskazana na podstawie wcześniejszych uzgodnień z byłą dyrektorką

¹ Notatka ze spotkania kwartalnego 17 listopada 2020 - http://paktuczciwosci.pl/wp-content/uploads/2021/01/Notatka-ze-spotkania-kwartalnego_17.11.20_OST.pdf [dostęp: 4 stycznia 2021]

projektu, która tym samym przekroczyła swoje kompetencje. Wykonawca twierdził, że posiada zgody, które pozwoliły mu rozpocząć prace, jednak zostały one wydane z przekroczeniem uprawnień dyrektor projektu. Zarząd Spółki polecił jednocześnie przeanalizowanie i przedstawienie możliwych wariantów w zakresie realizacji przejścia podziemnego biorąc pod uwagę, że roboty zostały już rozpoczęte bez uzyskania wcześniejszych zgód korporacyjnych oraz polecił przeprowadzenie kontroli,

c) Zwolnienie dyrektora Renaty Krok i kierownika Bartosza Pacy dokonało się w następstwie kontroli, przeprowadzonej w związku z nieprawidłowościami dotyczącymi procedury zmiany. Do czasu złożenia wniosku na posiedzenie Zarządu w dniu 22 września 2020 r. Zarząd nie miał wiedzy o tym, że przejście podziemne w Poraju jest budowane.

d) Na Zarządzie w dniu 03.11.2020 przedstawiono informację o dalszych możliwych krokach. Następnie w dniu 05.11.2020 odbyło się spotkanie z Wykonawcą, prowadzona była korespondencja, aby prace na przejściu w Poraju zostały rozliczone w cenach kontraktowych, jako roboty zamienne. Trzeba podkreślić, że w łączącej PKP PLK S.A. i ZUE S.A. umowie (PFU) przewidziane zostało przejście w poziomie szyn, a została zainicjowana budowa przejścia podziemnego, jako procedura zmiany

e) Ceny kontraktowe można odnieść do podobnych elementów w kontrakcie, ale w części trzeba było wycenić elementy przejścia, nie odnosząc się do kontraktu. Spółka ZUE S.A. nie zgodziła się na to. Aktualnie Wykonawca kontynuuje roboty zabezpieczające. Przejście jest już wykonane w niemal 90%. Podejmowane są dalsze rozmowy na najwyższym szczeblu o tym w jaki sposób rozliczyć te prace z wykonawcą. Nie jest kwestionowane to, że roboty zostały wykonane. Problemem jest w jaki sposób połączyć je z kontraktem lub czy w ogóle je łączyć z kontraktem, który ma się skończyć 29 grudnia br, gdyż zgodnie z obowiązującą umową, w zakresie rzeczowym jest przejście w poziomie szyn na stacji Poraj. Dotychczas informacje, które były przekazywane Zarządowi PKP PLK S.A. w kwestii realizacji przejścia w Poraju był niewystarczające do podjęcia decyzji o dalszym procedowaniu.

f) Ponieważ Wykonawca i Zamawiający nie mogą dojść do porozumienia w sprawie przejścia podziemnego, Zamawiający życzyłby sobie, aby wykonać w Poraju przejście w poziomie szyn i tym samym zakończyć kontrakt w terminie. Zamawiający twierdzi, że przejście należy potraktować jako roboty pozakontraktowe, na co nie chce zgodzić się Wykonawca. Marcin Waszak z Fundacji Batorego poinformował, że podczas rady budowy przedstawiciel ZUE S.A. sugerował, iż może zgodzić się na wybudowanie przejścia w poziomie szyn, ale z pewnością będzie to kosztowna budowa, jeżeli ma to zrobić w ciągu dwóch tygodni, a nie w normalnym trybie. Dyrektor Pawluk odniosła się do tej informacji mówiąc, że PKP PLK S.A. nie chce, aby zakończenie budowy przejścia podziemnego wpływało na umowę podstawową. Ale nie jest to takie proste i nie można dążyć do zakończenia umowy podstawowej bez rozważenia tematu zakończenia przejścia podziemnego. Dialog ze spółką ZUE S.A. został podjęty w kierunku wybudowania przejścia w poziomie szyn, gdyż jest to zawarte w kontrakcie. Mowa o dużych kosztach ze strony ZUE S.A. wpisuje się w tej sytuacji w strategię negocjacyjną Wykonawcy.

g) Na początku listopada 2020 prowadzone były rozmowy pomiędzy Wykonawcą i Zamawiającym na temat możliwości rozliczenia robót wykonanych i planowanych do kontynuacji po cenach kontraktowych. Ceny te różniły się od ceny 15 mln zł, z której ZUE

S.A. nie chce zejść. Wykonawca wycenił prace na podstawie umowy podwykonawczej i traktował te 15 mln zł jako kwotę wynegocjowaną i ustaloną, podczas gdy tak nie było. Problem aktualnie polega na uzgodnieniu płatności za roboty w Poraju. Natomiast przez upływ czasu Zamawiający traci możliwości prawne wykonania prac w ramach kontraktu. Wykonawca i Zamawiający póki co są na etapie negocjacji, szukając możliwości prawnych w kwestii zapłaty za roboty wykonane. I to jest sedno obecnego problemu: brak zgody co do finansów, upływ czasu i prace, które trwały jako zabezpieczające tak długo, że przejście jest już prawie wykonane i trzeba te roboty rozliczyć.

Następnie konsultant techniczny Kamil Baryła zadał pytanie o to, jaki jest w związku z tym impasem pomysł Zamawiającego na rozwiązanie problemu. Dyrektor Pawluk odpowiedziała, że PKP PLK S.A. cały czas prowadzi rozmowy z ZUE S.A. i ma świadomość impasu. Zamawiającemu zależy, aby kwestię przejścia w Poraju rozwiązać i zakończyć kontrakt w terminie. Rozmowy prowadzone są również na najwyższym szczeblu obu spółek. Dialog jest o tyle trudny, że każda ze stron mówi o innej kwocie i innych stawkach.

Grzegorz Makowski z Fundacji Batorego zadał pytanie, czy zaistniała sytuacja może mieć wpływ na rozliczenie przed Komisją Europejską. Dyrektor Pawluk odpowiedziała, że poza jej kompetencjami czy pełnomocnictwami jest deklaratywnie wypowiedanie się na ten temat. Jednak z perspektywy Spółki istnieje możliwość rozliczenia kontraktu bez uwzględniania przejścia podziemnego w Poraju. Chodzi o wyłączenie z rozliczenia wydatków, których nie można kwalifikować.

Kolejne pytanie od konsultanta technicznego dotyczyło szczebla na jakim prowadzony jest dialog między przedstawicielami Zamawiającego i Wykonawcy i czy jest to też szczebel zarządów? I czy planowane jest podpisanie aneksu do tej umowy, który pozwoli Wykonawcy nie wykonywać przejścia w poziomie szyn w Poraju? I czy w związku z tym PKP PLK S.A. planuje rozliczyć w 100% roboty budowlane objęte kontraktem, prowadzone do 29 grudnia?

Dyrektor Pawluk odpowiedziała, że dialog jest bardzo trudny. Istnieje duża rozbieżność jeśli chodzi o kwoty pomiędzy obiema stronami. Dialog prowadzony jest na poziomie kontraktu i na poziomie dyrekcji regionu, a pewnie będzie kontynuowany też na wyższym poziomie. W kwestii terminowego aneksu do umowy nie jest on wymagany, nawet jeśli roboty będą wychodziły poza 29 grudnia. Zamawiający chciałby, żeby wszystko, co może być odebrane, zafakturowane i rozliczone do 29 grudnia, było zrealizowane w tym terminie. Ale wiadomym jest, że rozliczenia będą trwały dłużej i jest to ujęte w harmonogramach - rozliczanie i fakturowanie planowane jest też na kolejne miesiące. Zamawiający będzie dążył do tego, aby wszystkie roboty, na które nie wpływa przejście podziemne w Poraju zostały rozliczone.

Konsultant techniczny Jakub Łoch wskazał, że mamy do czynienia z zamówieniem „projektuj i buduj”, a Wykonawca został poproszony o przygotowanie projektu budowlanego i uzyskanie pozwolenia na budowę, a zatem jest to więcej niż wynika z procedowania polecenia zmiany. Może być zrozumiałe podejście Wykonawcy twierdzącego, że ta procedura jest zamknięta. Ponadto z punktu widzenia interesu społecznego najlepszym rozwiązaniem jest, żeby ZUE dokończyło to przejście i aby było ono szybko dostępne dla podróżnych, ale gdzieś zabrakło tej decyzyjności. Czy nie było możliwe, żeby zarząd PKP PLK S.A. wydał decyzję kierunkową, kiedy Wykonawca ubiegał się o pozwolenie na budowę i została zainicjowana ta procedura?

Dyrektor Pawluk odpowiedziała, że ma świadomość, że zmiana została zainicjowana, zostało wydane pozwolenie na budowę. To spowodowało, że Wykonawca mógł uznać, że polecenie zostało wydane, ale odbyło się to z przekroczeniem kompetencji osób na projekcie. Nie została wskazana stawka tymczasowa na niekwestionowane zakresy, a na zakresy kwestionowane musiałyby zostać wskazana kwota sporna, nic takiego się nie wydarzyło. Brak było też działania po stronie inżyniera projektu, co także przyczyniło się do tego impasu. Podnosił on, że nie była to robota niezbędna, a robota poza umową. Ale trudno mówić, jakie inżynier powinien ponieść konsekwencje w związku z brakiem działania. Marcin Waszak z Fundacji Batorego wyraził zdziwienie, że przez blisko miesiąc ani Zamawiający ani inżynier nie mieli świadomości tego, że prace przy przejściu podziemnym w Poraju się rozpoczęły, co każe wątpić w skuteczność prowadzonego nadzoru nad robotami.

Zdaniem dyrektora Pawluka polityka korporacyjna PKP PLK S.A. jest jasno określona, podobnie jak kompetencje poszczególnych organów w zależności od uprawnień finansowych. Jedyną dopuszczalną zgodą w tej sytuacji była zgoda pisemna wydana przez organ posiadający określone kompetencje. Zmiana zainicjowana przez zakład w Częstochowie, była wyceniona na 5 mln zł co mieściłoby się w kompetencjach Regionu, .Stąd być może wkradło się zamieszanie. Wcześniej w wariantach studium wykonalności była mowa o przejściu podziemnym w Poraju, ale ze względu na wybór innego wariantu nie znalazło się to w zakresie umowy. Zgoda kierunkowa była możliwa, z powiadomieniem Zarządu, ale ostateczną zgodą jest jednak zgoda korporacyjna z zachowaniem procedur.

2. Potencjalny konflikt interesów między dyrektorem Zakładu Linii Kolejowych w Częstochowie a głównym projektantem ZUE S.A.

Dyrektor Mirosław Pol zadeklarował, że PKP PLK S.A. na pewno odniesie się do pisma Fundacji na temat zarządzania konfliktem interesów na kontrakcie z 15 grudnia 2020. Już teraz należy jednak stwierdzić, że w komisji przetargowej ważne jest kto pełni jaką rolę podczas procedury przetargowej. Zarząd Spółki w formie uchwały wydaje decyzje oraz upoważnienia odpowiednich osób do prowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia. Na tym etapie dyrektor ZLK p. Helmut Klabis nie był wskazany jako osoba, która mogłaby wykonywać jakiegokolwiek czynności w postępowaniu przetargowym. Kierownik Zamawiającego, ani osoby wyznaczone przez niego, komisja przetargowa, nie były powiązane w żaden sposób z wykonawcą lub osobami wskazanymi w ofercie wykonawcy. Ponadto każdy z członków komisji przetargowej podpisuje też oświadczenie o braku podstaw do wyłączenia z wykonywania powierzonej funkcji (np. konfliktu interesów).

Z informacji, które posiada Fundacja wynika, że dyrektor ZLK jest spokrewniony z pracownikiem wykonawcy. Na etapie oceny ofert, p. Kamil Klabis został wskazany przez ZUE S.A. jako projektant, ale nie był wskazany jako pracownik, gdyż pracował dla wykonawcy prawdopodobnie na podstawie umowy cywilno-prawnej. To, że pan Klabis był ujawniony w ofercie, nie powodowało, żeby komisja przetargowa nie mogła pracować normalnie, albo żeby wyciągnąć jakieś negatywne konsekwencje odnośnie wykonawcy. Dyrektor Helmut Klabis w żaden sposób nie brał udziału w postępowaniu przetargowym, nie podejmował też żadnych decyzji odnośnie tego wykonawcy.

Grzegorz Makowski wskazał, że ryzyko konfliktu interesów, o którym mówi pismo Fundacji dotyczy nie etapu przetargu, ale realizacji kontraktu i odbiorów wykonanych robót. Istnieje korespondencja kontraktowa podpisywana przez dyrektora Helmuta Klabisa. W związku z tym zadał pytanie, czy jakieś mechanizmy monitorujące zostały wprowadzone i czy w PKP PLK S.A. pochyłono się nad tym tematem? Dyrektor Pol poinformował, że w tej kwestii odpowiedź zostanie przekazana na piśmie, gdyż jest to dość szerokie zagadnienie. Na pewno było to analizowane i będzie brane pod uwagę. Trzeba mieć jednak świadomość, że prace nie są odbierane jednoosobowo, a przez powołany zespół. To komisja odbiorowa decyduje czy prace zostały odpowiednio wykonane. Nie można wykluczyć, że w takich komisjach biorą również udział osoby posiadające odpowiednie uprawnienia budowlane i za swoje działania ponoszą odpowiedzialność, w tym prawną m.in w świetle przepisów prawa budowlanego.

Podsumowując spotkanie dyrektor Pawluk zapewniła, że omawiane problemy będą jeszcze wyjaśniane w dalszej pisemnej korespondencji z Fundacją Batorego. Najbliższy zarząd PKP PLK S.A. zbierze się 22 grudnia br. i wówczas być może zostaną podjęte dalsze decyzje ws. przejścia podziemnego w Poraju. Na pewno planowane jest omówienie tematu sposobu rozliczenia robót, bo nie da się ich rozliczyć zgodnie z kontraktem i zakwalifikować jako zgodne z projektem. Z pewnością Spółka będzie dążyć do takiego rozstrzygnięcia, aby nie wchodzić z ZUE S.A. w konflikt, który spowoduje rozstrzygnięcia sądowe.

Przedstawiciele Fundacji podziękowali za spotkanie i zaznaczyli, że będą czekać na odpowiedzi pisemne Spółki oraz udostępnienie wyników audytu. Od tego czy i co otrzymają zależeć będą dalsze działania obserwatora społecznego oraz to w jaki sposób dyskutowane problemy zostaną opisane w końcowym raporcie z monitoringu.

Uczestnicy spotkania:

Ze strony Fundacji im. Stefana Batorego:

Kamil Baryła

Mirela Korsak-Koledzińska

Jakub Łoch

Grzegorz Makowski

Karolina Szymańska

Marcin Waszak

Ze strony PKP PLK S.A.:

Jolanta Pawluk

Mirosław Pol

Notatka po uwagach PKP PLK S.A. naniesionych w dniu 12.01.2021 r. ok. godz. 21.30

**Notatka ze spotkania specjalnego
z przedstawicielami Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej
w sprawie problemów występujących w pakcie uczciwości
(22.12.2020)**

W dniu 22 grudnia członkowie zespołu projektowego paktu uczciwości odbyli zdalną rozmowę z przedstawicielami Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych w celu omówienia zdarzeń na kontrakcie, które według obserwatora społecznego mogą stanowić zagrożenie dla terminowej realizacji inwestycji, a także prawidłowego wydatkowania środków.

Przedstawiciel Fundacji Batorego Marcin Waszak przedstawił krótko informacje, które obserwator społeczny posiada na temat niepokojącej go sytuacji. Zgodnie z informacjami przekazanymi na spotkaniu przez Fundację przejście podziemne w Poraju, według ostatnich doniesień Wykonawcy, zrealizowane jest już w 80%, a koszty, które poniósł Wykonawca zostały przez niego wycenione na około 12 mln zł. Zdaniem Fundacji zmiana przejścia w poziomie szyn zapisanego w PFU na przejście podziemne wydawała się uzasadniona i sprzyjająca podróżnym. Wykonawca miał czekać na uzyskanie zgody korporacyjnej w PKP PLK S.A. na rozpoczęcie budowy przejścia podziemnego w Poraju, potwierdzającej ustalenia z zespołem kontraktu. Zgoda nie została wydana ze względu na wątpliwości co do wyceny i trybu udzielenia zamówienia. Roboty zostały jednak w dużej części wykonane wcześniej stąd powstało pytanie na jakiej podstawie formalno-prawnej rozliczyć z wykonawcą koszty realizacji przejścia i jak je wycenić.

Następnie Pan Marcin Waszak przedstawił ryzyka, które identyfikuje Fundacja w związku z zaistniałą sytuacją:

- 1) Przejście podziemne nie będzie ukończone w terminie przewidzianym w kontrakcie (29 grudnia 2020 r.), w związku z czym PKP PLK S.A. próbuje uzgodnić z wykonawcą i inżynierem projektu wybudowanie przejścia naziemnego zgodnego z PFU, do którego dostęp miałyby też osoby niepełnosprawne. Na tym etapie w ramach prac zabezpieczających wykonawca wykonał wyłącznie tymczasowe dojście do peronu od strony budynku dworca. Przedstawiciele Fundacji posiadają informacje, że tymczasowe przejście ma szansę być odebrane do 29 grudnia. Nie będzie to jednak docelowe przejście w poziomie szyn spójne z PFU, co warunkuje odbiory końcowe i terminowe zakończenie kontraktu. Nastąpi wydłużenie całej inwestycji.
- 2) Brak pewności czy naziemne przejście otwarte dla podróżnych w Poraju po 29 grudnia będzie bardziej użyteczne i bezpieczne dla pasażerów, gdyż jego projekt nie został do tej pory zatwierdzony. Fundacja chciałaby aby inspektorat nadzoru budowlanego przyjrzał się zgodności przejścia z przepisami prawa i bezpieczeństwa użytkowania, kiedy już powstanie.
- 3) Zdaniem Fundacji w aktualnej sytuacji wydaje się, że ZUE znajduje się na uprzywilejowanej pozycji negocjacyjnej w stosunku do Zamawiającego. Wykonawca jest w stanie udowodnić, że posiadał zgodę na rozpoczęcie robót i ma podstawę do dochodzenia roszczeń wobec PKP PLK. Dlatego też inżynierowi projektu oraz spółce PKP PLK wydaje się dużo bardziej niż wykonawcy zależeć na tym, żeby kontrakt zakończyć do 29 grudnia 2020. Wykonawca podnosi, że jeśli ma obecnie wybudować przejście naziemne zgodne z PFU, to roboty te musi wycenić dużo drożej niż wówczas jeżeli miałyby je realizować w normalnym trybie i tempie.

4) Istnieją także obawy związane z tym jak długo będzie trwał stan tymczasowości na stacji Poraj. Nie wiemy kto roboty dokończy, w jakim trybie i za jaką kwotę. Tymczasowe przejście podziemne może spowolnić ruch pociągów na linii nr 1, które nie zatrzymują się na stacji Poraj oraz ograniczać dostęp do peronów osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. Być może w celu dokończenia docelowego przejścia w Poraju i/lub likwidacji tymczasowego przejścia konieczne staną się dodatkowe zamknięcia torowe bądź roboty o zwiększonym zakresie, generujące dalsze utrudnienia dla pasażerów.

Na tą chwilę są to przypuszczalne konsekwencje i pytania, które obserwator społeczny sygnalizuje Ministerstwu i CUPT jako instytucjom nadzorującym działania inwestora. Nie jest przesądzone, że spełnią się wszystkie najgorsze scenariusze.

Ponadto, zdaniem Fundacji niepokojącą okolicznością towarzyszącą sprawie Poraja jest niespodziewane usunięcie ze stanowiska dyrektora projektu Renaty Krok na dwa miesiące przed zakończeniem kontraktu. Z rozmowy z dyrektorem Centrum Realizacji Inwestycji Jolantą Pawluk dnia 17 grudnia przedstawiciele obserwatora społecznego dowiedzieli się, że pani Krok nadużyła swoich uprawnień ustalając z ZUE S.A. cenę za przejście w Poraju, której wysokość przekraczała jej kompetencje finansowe. Fundacja poprosiła PKP PLK S.A. o dostęp do wyników wewnętrznego audytu, w następstwie którego nastąpiło zakończenie współpracy z dyrektorem Krok. To nie pierwsza taka sytuacja na tym kontrakcie. Z niejasnych dla obserwatora społecznego powodów PKP PLK rozstała się przed podpisaniem umowy z ZUE z dyrektorem Andrzejem Soleckim, a później na etapie realizacji umowy z dyrektorem Józefem Gąsiorem. W opinii obserwatora społecznego zwalnianie osób w niewłaściwych dla inwestycji momentach nie służy jej przejrzystości ani nie odbija się dobrze na wykonywanych zadaniach.

Przedstawiciele Fundacji przypomnieli o istnieniu potencjalnego konfliktu interesów na kontrakcie, w ramach którego do tej pory PKP PLK nie przedstawiła działań monitorujących, mających na celu minimalizację ryzyk związanych z tym konfliktem. Na etapie przetargu odkryto, że dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Częstochowie p. Helmut Klabis jest spokrewniony blisko z projektantem ZUE p. Kamilem Klabisem. Helmut Klabis z ramienia użytkownika linii już w trakcie realizacji umowy podpisywał się pod korespondencją prowadzoną w ramach kontraktu, także w sprawie przejścia w Poraju.

Jarosław Orliński, dyrektor Departament Programów Infrastrukturalnych w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej (IZ POIiŚ) odpowiedział, że zarówno CUPT, jak i Instytucja Zarządzająca są zaniepokojone sposobem realizacji i rozliczania projektu. IZ wysłała pismo do PKP PLK S.A. z prośbą o wyjaśnienia dotyczące realizacji przejścia podziemnego. Jego realizacja nie została ujęta w umowie o dofinansowanie, a w kontrakcie pozostaje przejście w poziomie torów. Ministerstwo nie otrzymało wyjaśnień, o które prosiło w piśmie. Termin odpowiedzi minął na dzień przed spotkaniem z Fundacją. Obserwator społeczny poinformował, że również komunikacja Fundacji z PKP PLK jest utrudniona. Prośba o udostępnienie protokołu z audytu wewnętrznego zgodnie z paktem uczciwości padła ze strony obserwatora społecznego w listopadzie 2020, ale do tej pory PKP PLK go nie przekazała.

Dyrektor Orliński podkreślił, że dokonano weryfikacji wydatków. Niepełna realizacja projektu będzie z pewnością oznaczała brak refundacji przejścia w Poraju, wydatki nie zostaną certyfikowane do KE, jeżeli będą niezgodne z umową o dofinansowanie. Ponadto, Ministerstwo posiada informacje, że sprawa z budową przejścia podziemnego została zgłoszona do prokuratury przez PKP PLK S.A.

Zgłoszono przekroczenie uprawnień przez pracowników. Ministerstwo nie otrzymało żadnych dodatkowych informacji w tym zakresie z prokuratury lub CUPT.

Dyrektor Orliński zaproponował, aby został przeprowadzony niezależny audyt, którego podjęłaby się Fundacja lub działająca pod jej nadzorem firma. Najlepiej, aby nie było kolejny audyt PKP PLK czy z Ministerstwa. Dyrektor Orliński wyraził zdanie, że z pewnością należy podjąć zdecydowane działania, które być może zmotywują beneficjenta do lepszej współpracy w celu wyjaśnienia sprawy. Ponadto Ministerstwo wstrzymało certyfikację wydatków projektu do czasu wyjaśnienia wszystkich wątpliwości. Dyrektor Orliński zadeklarował pomoc Ministerstwa w zakresie prowadzenia audytu i zapewnił, że IZ będzie monitorowała, aby wszystkie dokumenty zostały udostępnione.

Dyrektor Piotr Lipiec poinformował, że CUPT zwróciło się do prokuratury w sprawie prowadzonego postępowania, jednak prawdopodobnie ze względu na wstępny etap postępowania informacje szczegółowe nie zostaną przekazane. CUPT po przeanalizowaniu umowy o dofinansowanie, na chwilę obecną, nie widzi przesłanek do aneksowania umowy o budowę przejścia podziemnego w Poraju, ale wstrzymuje się z decyzją do momentu poznania uzasadnienia stojącego za rozpoczęciem budowy.

Przedstawiciel Fundacji Batorego Grzegorz Makowski poinformował, że rzeczywiście Fundacja posiada środki i narzędzia do podjęcia bardziej wnikliwej obserwacji projektu, ale pozostaje kwestia omówienia z konsultantami prawnymi i technicznymi możliwości przeprowadzenia skutecznego audytu w sprawie Poraju. Przypomniwał, że pakt jest działaniem pilotażowym, polegającym właśnie na weryfikacji czy ponadstandardowe rozwiązania antykorupcyjne mogą być z powodzeniem wdrażane. Dodatkowo pakt uczciwości między Fundacją a Ministerstwem obowiązuje od dnia jego zawarcia do dnia wystawienia świadectwa przejęcia lub innego równoważnego dokumentu. Nie wiadomo, kiedy można się spodziewać wystawienia świadectwa przejęcia, istnieje pewne prawdopodobieństwo, że nastąpi to niebawem. Wówczas, aby Fundacja mogła zająć się audytem PKP PLK, konieczne będzie przygotowanie aneksu do obowiązującego paktu uczciwości i uzyskanie na to zgody PKP PLK. Działania w ramach audytu wykonywane poza paktem będą zdecydowanie trudniejsze. Ograniczenie czasowe nakłada też umowa z Komisją Europejską, która mówi o tym, że wszelkie działania merytoryczne w ramach paktu uczciwości należy wygasic z końcem września 2021 r.

Dyrektor Orliński poprosił o przesłanie przez Fundację pisma do Ministerstwa z prośbą o przedłużenie paktu uczciwości i z ewentualną deklaracją co do chęci i możliwości wykonania audytu. Pod koniec stycznia 2021 planowane jest spotkanie Ministerstwa z PKP PLK oraz Komisją Europejską, na którym zadeklarował promocję paków uczciwości. Na spotkanie będą także doproszeni przedstawiciele Fundacji. Dla Ministerstwa liczy się mocno to, aby paki uczciwości były realizowane w kolejnej perspektywie.

Zdaniem przedstawicieli Fundacji na kontrakcie można było obserwować sytuację, w której strony porozumiewały się między sobą mniej formalnie co do robót, zanim jeszcze zatwierdzono wszystkie zgody korporacyjne dla poleceń zmian. I zazwyczaj udawało się realizować zmieniony zakres projektu bez przeszkód. Po doświadczeniach z przejściem w Poraju wykonawca nie ufa już w zapewnienia zespołu PKP PLK i inżyniera projektu, domagając się formalnego zakończenia procedowania pozostałych poleceń zmian m.in. w zakresie odwodnienia przejścia w stacji Raków, przed przystąpieniem do robót. Ponieważ mamy do czynienia z niezrozumiałą opieszałością w procedowaniu i wydawaniu przez PKP PLK decyzji, jest to też czynnik opóźniający prace kontraktowe na ich ostatnim etapie.

Grzegorz Makowski z Fundacji Batorego zadał pytanie czy w związku z podniesionymi na spotkaniu "zarzutami" możliwe jest zakończenie kontraktu w planowanym terminie. Zastępczyni Dyrektora Departamentu Projektów Kolejowych w CUPT, Agnieszka Osiecka poinformowała, że dotychczas CUPT certyfikował wydatki i nie posiadał wiedzy na temat sporu dotyczącego przejścia w Poraju. W związku z tym Centrum uzależnia swoje decyzje od tego, co zostanie przekazane przez PKP PLK, a także jakie będą wydatki w kolejnych wnioskach.

Według dyrektora Orlińskiego spółka PKP PLK powinna wystąpić o wydłużenie projektu i poinformować CUPT dlaczego projekt nie został zrealizowany w przewidzianym umową terminie. Monika Nowikow z CUPT poinformowała, że aktualny termin realizacji umowy i kwalifikowania wydatków został określony do końca marca 2021. To jest termin zgodny z obowiązującym aneksem do umowy o dofinansowanie. PKP PLK w ostatnim czasie wystąpiła z prośbą o aneksowanie umowy i wydłużenie kwalifikowania wydatków do końca sierpnia 2021. We wniosku nie ma mowy o wydłużeniu kwalifikacji rzeczowej projektu. Nie było we wniosku żadnych informacji o realizacji kontraktu i ewentualnych opóźnieniach spowodowanych budową przejścia w Poraju. Natomiast umowa z wykonawcą robót kończy się w grudniu 2020 roku.

Przedstawiciel Fundacji, Marcin Waszak zadał pytanie o stan przygotowania paktów do nowej perspektywy POIiŚ. Dyrektor Orliński odpowiedział, że w kolejnym miesiącu rusza konsultacja umowy partnerstwa. Jest to dokument, który umożliwia proces konsultacji również innych programów. Na wiosnę planowane są konsultacje programu operacyjnego. Jest oczekiwanie, aby działanie paktów uczciwości zostało rozszerzone również na inne branże. Dyrektor Marcin Szymański poinformował, że od czasu ostatniego spotkania kwartalnego w listopadzie niewiele się zmieniło. Powstał projekt regulaminu konkursu dla organizacji monitorujących. Planowane są konsultacje z departamentem, który ma doświadczenie w realizacji tego typu konkursów. Następnie zostanie on przesłany do Fundacji z prośbą o sugestie. Równoległe prowadzone są rozmowy z Komisją Europejską. DG Regio wyraża zainteresowanie kontynuowaniem paktów w kolejnej perspektywie w Polsce, pozostaje kwestia w jakim zakresie czy formule. W styczniu Ministerstwo przekaże do Fundacji związane z tym dokumenty.

W spotkaniu uczestniczyli:

Po stronie Centrum Unijnych Projektów Transportowych:

- Małgorzata Bogusiewicz
- Piotr Lipiec
- Monika Nowikow
- Agnieszka Osiecka

Po stronie Fundacji im. Stefana Batorego:

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

Po stronie Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej:

- Jacek Horodko
- Ewa Krynicka
- Jarosław Orliński
- Paweł Sz wajgier
- Marcin Szymański
- Monika Stopa
- Katarzyna Zielinska-Heitkotter
- Tomasz Wolpe
- Michał Zalewski

Notatkę przygotowali: Karolina Szymańska, Marcin Waszak, 19.01.2021

Nr IRWW-0703-01/20

Warszawa, 23.12.2020 r.

Dot.: Robót związanych z przejściem podziemnym w Poraju

SZ. P.
Grzegorz Makowski
Kierownik Projektu Pakty Uczciwości
Fundacja Batorego
ul. Sapieżyńska 10a
00-215 Warszawa

Szanowny Panie,

Działając w imieniu PKP Polskie Linie Kolejowej S.A. (dalej: „PLK” lub „Spółka”) w odpowiedzi na Pana pismo z dnia 11 grudnia 2020r., które wywołane zostało zgłoszeniem ZUE z pisma znak: ZAW/2020/12/6614/AW z dnia 02.12.2020r., niniejszym pismem składamy wyjaśnienia oraz opis faktyczny sprawy związanej z budową dodatkowego przejścia pod torami w stacji Poraj.

Mając na uwadze wkład Fundacji Batorego w monitoring zamówienia publicznego w ramach zadania Opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizację robót budowlanych w formule projektuj i buduj w ramach projektu POLiŚ 5.2-6 „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa- Zawiercie” w ramach porozumienia z 8 listopada 2016 roku, liczymy na wsparcie działań naszej Spółki w rozwiązaniu sporu z wykonawcą. Jednocześnie już na wstępie chcielibyśmy wyjaśnić także, iż Spółka planowała przedstawić Fundacji Batorego pisemną informację na temat zaistniałej sytuacji, niemniej w pierwszej kolejności przystąpiła do odpowiednich działań w celu zapewnienia nieprzerwanej realizacji umowy oraz przedstawienia tej informacji w sposób rzetelny i wraz z propozycją możliwych rozwiązań. Z przykrością przyjęliśmy informację o zgłoszeniu ZUE do Fundacji Batorego, zwłaszcza, że Spółka dąży do polubownego rozwiązania sporu i w tym też zakresie prosi o wsparcie Fundacji Batorego, o czym mowa w dalszej treści niniejszej odpowiedzi.

Przedstawione przez ZUE S.A. stanowisko jest jednostronne i nie odzwierciedla faktycznych przyczyn problemów z rozszerzeniem zakresu inwestycji, bagatelizuje rolę umocowanych przedstawicieli wykonawcy w długotrwałym procedowaniu oraz pomija fakt przeszacowanej wyceny robót dodatkowych.

Spółka dokłada najwyższych starań, aby realizacja projektów rozbudowy i modernizacji linii kolejowych przebiegała szybko, sprawnie, z poszanowaniem prawa i interesu społecznego. Prace modernizacyjne na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa - Zawiercie, to duży projekt o wartości w prawie 500 milionów złotych, gdzie dobra współpraca pomiędzy

wykonawcą i zamawiającym doprowadzi do terminowego zakończenia prac i szybkiego oddania linii do użytku przewoźników kolejowych z pożytkiem dla pasażerów. Podnoszona w pismach ZUE S.A. kwestia związana z dodatkowym przejściem podziemnym w Poraju stanowi niewielką wartość prac w skali całego projektu i nie była przewidziana do realizacji w momencie podpisywania umów. Na zakres ten PLK nie uzyskała dofinansowania, a podjęte działania pozwoliły na zabezpieczenie finansowania z innego źródła.

Odnosząc się do przedmiotowego zakresu robót dodatkowych realizowanych przez ZUE S.A. związanych z przejściem podziemnym w Poraju, wskazujemy, że PLK dąży do rozwiązania sprawy zgodnego z prawem, pozwalającego na zaspokojenie interesów obu stron. Dlatego też nie godzimy się ze stwierdzeniem, że sytuacja z przejściem w Poraju wyczerpuje znamiona nadużyć, czy też ich próby nadużyć ze strony PLK.

ZUE w ramach zawartej z PLK umowy zobowiązane było wykonać na stacji Poraj przejście w poziomie szyn, kontrakt nie przewidywał innych rozwiązań technicznych. W trakcie realizacji umowy zainicjowana została zmiana rozwiązania technicznego polegająca na budowie przejścia podziemnego ze względu na lepszą funkcjonalność i podniesienie bezpieczeństwa.

Kwestią bezsporną jest okoliczność, iż przedmiotowe roboty związane z przejściem podziemnym w Poraju wykraczają poza zakres przedmiotowy łączącej strony umowy. Podjęte w 2018 roku procedury kontraktowe, z przyczyn niezależnych od PLK, nie zostały ukończone przed rozpoczęciem robót związanych z przejściem pod torami.

W związku z powyższym formalne uregulowanie kwestii związanych z ww. pracami i ich rozliczenie, w ocenie PLK powinno nastąpić niezależnie od realizacji i rozliczenia łączącego PLK i ZUE kontraktu.

PLK ma świadomość, że rozliczenie kontraktu głównego poddane jest reżimom dotyczącym wydatkowania środków unijnych, do których PLK się stosuje. Niemniej podkreślić należy, że prace związane z przejściem podziemnym w Poraju są robotami wykonanymi niezależnie od podstawowego kontraktu łączącego strony. W związku z tym rozwiązanie problemu dotyczącego wykonania i rozliczenia robót związanych z przejściem podziemnym w Poraju nie powinno mieć bezpośredniego wpływu na kwestie zasad i warunków rozliczenia kontraktu podstawowego. Niniejsze oznacza według Spółki, że kwestia rozliczenia środków unijnych nie jest zagrożona, bowiem prace wykonywane w ramach realizowanej umowy można zakończyć i rozliczyć zgodnie o obowiązującą Umowę o Dofinansowanie. Jednocześnie sporne prace na stacji Poraj, jako wykraczające poza umowę nie są objęte Umową o Dofinansowanie, będą finansowane z odrębnych środków i w związku z tym nie można rozważać rozliczenia tych robót w kategorii kwalifikowalności. Działania PLK związane z przejściem podziemnym w Poraju nie mogą, zatem stanowić jakiegokolwiek nadużycia, czy też nieprawidłowości w realizacji i rozliczeniu umowy z ZUE, gdyż ten zakres robót nie jest częścią obowiązującej obie strony umowy i jest inaczej rozliczany.

Wyjaśniamy, że osoby realizujące kontrakt z ramienia PLK podjęły działania dotyczące zlecenia ZUE powyższych prac, tj. robót związanych z przejściem podziemnym w Poraju. Uzgodnienia poczynione w ramach ww. działań nie uzyskały jednak uprzedniej legitymacji ze strony władz Spółki, a osoby reprezentujące PLK podjęły zobowiązania w jej imieniu z przekroczeniem swoich kompetencji i granic posiadanych pełnomocnictw.

PLK nie kwestionuje jednak okoliczności, iż dialog między PLK i ZUE dotyczący robót kwestii związanych z przejściem podziemnym w Poraju się toczył i nadal trwa. Podstawową kwestią sporną między stronami, wymagającą ustalenia jest wartość przedmiotowych robót.

PLK zaproponowała Wykonawcy rozliczenie dotychczas wykonanych robót po cenach kontraktowych i dokończenie prac po spełnieniu procedur wynikających z kontraktu, a w przypadku zgody Wykonawcy na powyższe rozwiązanie rozważenie możliwości dokonania zmian do umowy w formie aneksu do umowy. Budowa przejścia wyceniona została przez ZUE na kwotę 15 540 330,96 PLN, co znacznie przekracza szacunkowy koszt według pozycji kontraktowych lub stawek biuletynu SEKOCENBUD (BCD) dla III kwartału 2020 który wynosi ok. 8,5 mln.

PLK nie kwestionuje okoliczności, iż ZUE, powinien otrzymać wynagrodzenie za zrealizowane prace. Wynagrodzenie to powinno jednak odpowiadać faktycznej wartości tych robót. Brak zgody stron przede wszystkim w ww. kwestii nie pozwolił dotychczas rozwiązać przedmiotowej sprawy. PLK ze swojej strony gwarantuje zapłatę jednak w wysokości ustalonej w drodze negocjacji, nie wykluczając udziału niezależnego eksperta.

W tym też zakresie liczymy na współpracę z Fundacją Batorego w procesie rozwiązania przedmiotowej sprawy pomiędzy PLK a ZUE. Rozwiązania z udziałem Fundacji Batorego, w naszej ocenie, wymaga przede wszystkim kwestia ustalenia nadal spornej wartości przedmiotowych robót, a także możliwości formalnego rozwiązania sprawy budowy przejścia podziemnego w Poraju, jak i pozostałych spraw wiążących PLK i ZUE, a dotyczących sprawnego i właściwego sfinalizowania wiążącej je umowy.

PLK planuje powołanie specjalnej komisji negocjacyjnej w tej sprawie i w związku z tym zaprasza Fundację Batorego do udziału w pracy tej komisji, jako obserwatora. Liczymy na pozytywne rozpatrzenie naszej prośby i wskazanie osoby lub osób reprezentujących Fundację Batorego w komisji negocjacyjnej.

Jednocześnie wskazujemy, iż na Państwa wniosek w dniu 17 grudnia br. odbyło się spotkanie (wideokonferencja) z przedstawicielami Fundacji oraz PLK. Ze spotkania sporządzona zostanie notatka i wysłana stronom spotkania. Spółka rozpatrzy pod kątem formalnym i prawnym, Państwa prośbę o udostępnienie wniosku Zespołu IRRK4/3/1 przekazanego Zarządowi Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dotyczącego podjęcia uchwały w sprawie zaprojektowania i wykonania przejścia podziemnego na stacji Poraj linii nr 1 oraz treści protokołu nr 43/2020 z posiedzenia Zarządu 22 września 2020 w przedmiotowej sprawie. Jeśli udostępnienie wskazanych dokumentów będzie możliwe, to nastąpi to niezwłocznie.

I poważaniem,

DYREKTOR CENTRUM
Jolanta Pawluk
Jolanta Pawluk

Opracowała:
Monika Fajtysz tel. +48 797 305 401
Marta Koszyka, tel. 500 083 921

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, 7 stycznia 2021 r.

Sz. P.
Jolanta Pawluk
Dyrektor
Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK S.A.
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

pismo dot.: robót związanych z przejściem podziemnym w Poraju

Korespondencja związana:

1. Pismo PKP PLK S.A. IRRK 4/3/1-0815-POiIS 5.2-6/290/2020 z dnia 20 listopada 2020 r.
2. Pismo Fundacji Batorego z dnia 3 grudnia 2020 r.
3. Pismo PKP PLK S.A. IRRK 4/3/1-0815-POiIS 5.2-6/310/2020 z dnia 7 grudnia 2020 r.
4. Pismo Fundacji Batorego z dnia 11 grudnia 2020 r.
5. Pismo PKP PLK S.A. IRWW-0703-01/20 z dnia 23 grudnia 2020 r.

Szanowna Pani Dyrektor,

Mając na uwadze dotychczasową korespondencję oceniamy spór o przejście podziemne w Poraju jako wymagający zdecydowanych działań. Państwa inicjatywę powołania komisji negocjacyjnej odbieramy nie tylko jako wyraz dobrej woli i chęć rozwiązania tej sprawy w dialogu z Wykonawcą, ale też jako dążenie do ochrony interesu mieszkańców obszaru, którego dotyczy inwestycja, a także uniknięcia sytuacji, w której mogłoby dojść do utraty środków publicznych.

Deklarujemy niniejszym chęć udziału w komisji negocjacyjnej składającej się z przedstawicieli PKP PLK S.A. i ZUE S.A., w charakterze obserwatora, na podobnych zasadach jak miało to miejsce w przypadku udziału w pracach komisji przetargowej. Zaangażowanie w prace w komisji negocjacyjnej traktujemy też jako formę interwencji, o którą zwrócił się do nas Wykonawca w piśmie z 2 grudnia br. o zgłoszeniu nadużycia polegającego na zaniechaniach ze strony Zamawiającego w zakresie realizacji robót dodatkowych przy przejściu podziemnym w Poraju.

Do udziału w komisji negocjacyjnej ze strony Partnera Społecznego zgłaszamy wstępnie: Panią Mec. Mirelę Korsak-Koledzińską, Pana dr. Jakuba Łocha, Pana Marcina Waszaka oraz niżej podpisanego.

Jednocześnie widzimy konieczność ustalenia zasadniczych ram funkcjonowania komisji jeszcze przed jej powołaniem. Sądzymy, że należy m.in. określić cel powołania komisji negocjacyjnej, jej uprawnienia, skład i to jakie będzie umocowanie komisji względem podstawowego kontraktu. Status takiej komisji należy uzgodnić w naszej opinii przede wszystkim pomiędzy stronami kontraktu. Prosimy przede wszystkim o informację jaka będzie podstawa działania komisji, tj. jej umocowanie względem zapisów kontraktu podstawowego i ewentualnie innych dokumentów obowiązujących w Spółce PKP PLK. Będziemy też wdzięczni za informację o tym, czy mają już Państwo doświadczenie w prowadzeniu negocjacji w podobnym przedmiocie i formie.

Korzystając z okazji, prosimy dodatkowo o pilne ustosunkowanie się do naszej prośby dotyczącej udostępnienia ważnych dla sprawy przejścia podziemnego w Poraju dokumentów, tj.:

- 1) wniosku Zespołu IRRK4/3/1 przekazanego Zarządowi Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dotyczącego podjęcia uchwały w sprawie zaprojektowania i wykonania przejścia podziemnego na stacji Poraj linii nr 1;
- 2) treści protokołu nr 43/2020 z posiedzenia Zarządu 22 września w sprawie zaprojektowania i wykonania przejścia podziemnego na stacji Poraj linii nr 1;
- 3) protokołu z audytu przeprowadzonego przez Biuro Audytu i Kontroli PKP PLK S.A. w dniach 9-13 października 2020 r.

Z wyrazami szacunku,



Grzegorz Makowski

Kierownik Projektu Pakty Uczciwości

- mechanizm obywatelskiej kontroli na rzecz ochrony funduszy UE

Fundacja im. Stefana Batorego

Do wiadomości:

1. Jan Maga, Dyrektor Projektu, Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski
2. Artur Wieczorek, Dyrektor Kontraktu, ZUE S.A.



MINISTERSTWO
FUNDUSZY I POLITYKI REGIONALNEJ
DEPARTAMENT PROGRAMÓW
INFRASTRUKTURALNYCH

data: 11 stycznia 2021
znak sprawy: DPI-III.6642.1.2021.MZ
identyfikator kosztów: 1648779
telefon: 22 273 83 75
e-mail: Michal.Zalewski@mfipr.gov.pl

Pan
Grzegorz Makowski
Fundacja im. Stefana Batorego

Dotyczy: realizacji projektu nr POIS.05.02.00-00-0029/17 „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa–Zawiercie”

Szanowny Panie Dyrektorze,

w nawiązaniu do informacji przekazanych podczas spotkania, które odbyło się dnia 22 grudnia 2020 r. informuję, że IZ POIiŚ zwróciła się do CUPT z prośbą o wstrzymanie certyfikacji i refundacji dla projektu „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa–Zawiercie” do czasu wyjaśnienia wszelkich wątpliwości. Poza tym IZ POIiŚ wystąpiła również pisemnie do Rady Nadzorczej PKP PLK S.A. z tą informacją oraz z prośbą o objęcie szczególnym nadzorem realizacji ww. projektu.

Nasze szczególne zaniepokojenie wzbudziły sytuacje związane z:

1. Prowadzeniem prac budowlanych dotyczących przejścia podziemnego w Poraju.
2. Prowadzeniem prac na działkach w Myszkowie bez odpowiednich zgód właścicieli i zezwoleń administracyjnych.

Obecnie projekt znajduje się w końcowej fazie realizacji i przed jego zakończeniem powinny zostać wyjaśnione wszelkie wątpliwości związane z jego realizacją.



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, Wspólna 2/4, 00-926 Warszawa,
tel. 22 273 77 01, fax 22 273 89 09, www.gov.pl/fundusze-regiony,
www.funduszeuropejskie.gov.pl
Pismo spełnia zasady dostępności.

Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Minister Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej. Szczegółowe informacje dostępne są na stronie internetowej: <https://www.pois.gov.pl/strony/o-programie/zasady-przetwarzania-danych-osobowych-w-programie-infrastruktura-i-srodowisko-2014-2020/>

W związku z powyższym w nawiązaniu do ustaleń z poprzedniego spotkania liczymy na podjęcie przez Państwa działań, o które prosiliśmy podczas ww. spotkania oraz przedstawienie nam Państwa oceny ww. sytuacji.

Z poważaniem

Jarosław Orliński
Dyrektor Departamentu
/podpisano elektronicznie/

Potwierdzam zgodność kopii wydruku z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	1648779.4811550.3581013
Nazwa dokumentu	11-01-2021 do FSB.pdf
Tytuł dokumentu	11-01-2021 do FSB
Sygnatura dokumentu	DPI-III.6642.1.2021
Data dokumentu	2021-01-11
Skrót dokumentu	B9ACDC8C771E72E96B782ACB8543E16AFF90FE0A
Wersja dokumentu	1.8
Data podpisu	2021-01-11 14:05:32
Podpisane przez	Jarosław Orliński; Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej Dyrektor Departamentu
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego karta

EZD 3.100.1.1.32243

Data wydruku: 2021-01-11

Autor wydruku: Zalewski Michał (starszy specjalista)

**TAJEMNICA PRZEDSIĘBIORSTWA
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
jawne po odłączeniu załączników**

IROR.060.1.2021

Warszawa, 15 stycznia 2021 r.

Sz. P.
Grzegorz Makowski
Kierownik Projektu Pakty Uczciwości
– mechanizm obywatelskiej kontroli na
rzecz ochrony funduszy UE
Fundacja im. Stefana Batorego

Responsum Panie,

W odpowiedzi na Pana pismo z dnia 7 stycznia 2021 r. w sprawie udostępnienia dokumentów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w załączeniu przekazuję:

1. Wyciąg z protokołu nr 43 z posiedzenia Zarządu Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w dniu 22 września 2020 roku w Warszawie (Egz. Nr 2) wraz z wnioskiem skierowanym do Zarządu Spółki nr IRR4/3-0021-10/2020 w sprawie zaciągnięcia zobowiązania do świadczenia pieniężnego Spółki na zaprojektowanie i wykonanie przejścia podziemnego w km 246,853 na stacji Poraj linii nr 1 dla projektu POIiŚ 5.2-6 „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa – Zawiercie”.
2. Protokół z kontroli doraźnej dotyczącej realizacji prac przygotowawczych i budowlanych w zakresie podjęcia budowy przejścia podziemnego na stacji Poraj w km 246,853 linii nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice w ramach projektu POIiŚ 5.2-6 „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa – Zawiercie” bez uzyskania wymaganych zgód korporacyjnych.

Jednocześnie informuję, że przekazywane dokumenty stanowią Tajemnicę Przedsiębiorstwa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., tym samym na podstawie § 6 ust. 1 Porozumienia z dnia 8 listopada 2016 r. informacje w nich zawarte muszą być utrzymane w tajemnicy i nie mogą być ujawniane osobom trzecim w jakiegokolwiek formie.

Ponadto informuję, że korespondencja dotycząca poruszanej w Pana piśmie sprawy działań Zespołu do. kontynuowania rozmów z ZUE S.A. jest prowadzona odrębnie.

Załączniki:
zgodnie z treścią

J. Pawluk
DYREKTOR CENTRUM
Jolanta Pawluk
Jolanta Pawluk

Warszawa, 9 lutego 2021 r.

Sz. P. Maciej Nowak
Wiceprezes Zarządu
ZUE S.A.

Sz. P. Romuald Mądry
Zastępca Dyrektora
Centrum Realizacji Inwestycji
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

pismo dot.: zasad prowadzenia negocjacji ws. przejścia podziemnego w stacji Poraj

Szanowni Państwo,

Mając za sobą cztery posiedzenia zespołu negocjacyjnego PKP PLK S.A., w którym przedstawiciele Fundacji im. Stefana Batorego biorą udział jako obserwatorzy, chcemy raz jeszcze przedstawić i rozwinąć nasze postulaty odnośnie procedury polubownego rozwiązania sporu dotyczącego budowy przejścia podziemnego w miejscowości Poraj. Jest to jednocześnie spełnienie Państwa oczekiwań, sformułowanych na ostatnim spotkaniu 4 lutego.

Podobnie jak Państwo oceniamy, że dotychczasowe rozmowy nie przyniosły satysfakcjonujących rezultatów dla żadnej ze stron. Jesteśmy przekonani, że wynika to w głównej mierze stąd, iż przed pierwszym spotkaniem merytorycznym nie uzgodniono podstawowych zasad negocjacji i nie nakreślono choćby hipotetycznej ścieżki dojścia do kompromisu (mapy drogowej). Wydaje nam się, że podejście przyjęte przez PKP PLK S.A polegające na szczegółowej analizie (pozycja po pozycji) kosztorysów z kolejnych branż wprowadziło do rozmów wiele pobocznych wątków, nie będących kluczowymi z punktu widzenia rozwiązania tego sporu.

Sądzymy, że w pierwszej kolejności między stronami powinny zostać ustalone, albo zidentyfikowane jako rozbieżność kwestie fundamentalne. W naszej ocenie do takich zaliczają się przede wszystkim odpowiedzi na pytania o to:

- jakie podstawy formalnoprawne zostały przyjęte do podjęcia negocjacji: subklauzula 20.5 warunków szczególnych umowy, regulamin PKP PLK S.A., inne dodatkowe?
- czy wykonanie przejścia podziemnego jest traktowane jako element umowy podstawowej czy jako osobne zlecenie, a wobec tego na jakiej podstawie prawnej zostanie rozliczone?
- czy roboty będą traktowane jako roboty dodatkowe, roboty podobne czy może roboty zamienne?
- czy wyceny robót będą bazować na Żółtym FIDICU (ryczałt) czy na Czerwonym (kosztorysy obmiarowe)?

- czy do wyceny robót zostaną przyjęte teoretyczne cenniki czy rzeczywiste koszty poniesione przez Wykonawcę?

Ponadto przystępując do negocjacji nie uzgodniono ich podstawowych ram, co w naszej ocenie istotnie obniża ich efektywność. Przede wszystkim strony nie odpowiedziały sobie na takie pytania jak:

- jakie są zasady organizacji i przebiegu spotkań?
- czy strony przewidują, aby ustalić zasady negocjacji w zakresie wszystkich sporów powstałych na Kontrakcie czy tylko w zakresie przejścia podziemnego w stacji Poraj?

Odpowiedzi na powyższe pytania pozwoliłyby wyznaczyć ścieżkę dojścia do kompromisu. Jest on potrzebny zarówno jeżeli chodzi o uzgodnienie globalnej sumy za roboty przy przejściu podziemnym w Poraju, ale też zmianę Kontraktu w zakresie przejścia i wskazanie realnego terminu jego dokończenia.

Niekiedy odnosiliśmy wrażenie, że zespół negocjacyjny PKP PLK S.A. zbyt wielką wagę przywiązuje do szczegółowej wyceny robót na podstawie zewnętrznych źródeł, w oderwaniu od realnych kosztów przedstawionych i poniesionych przez generalnego wykonawcę. Przy tej okazji ujawniły się głębokie różnice między stronami w zakresie metodologii kosztorysowania czy przyjmowania różnych współczynników, które tworzyły kolejne płaszczyzny sporu i oddalały nas od przyjęcia kompromisowego rozwiązania. Tymczasem wydaje się, że zasady kosztorysowania powinny być uzgodnione przed przystąpieniem do wyceny spornych elementów. Zamiast tego są one de facto przedmiotem ciągłej dyskusji na każdym spotkaniu.

Rozmowom nie służył też sam tryb pracy nad kosztorysami, udostępnianie ich kolejnych wersji tuż przed spotkaniami, a potem długie ich referowanie, zabierające czas potrzebny na właściwe negocjacje, czyli rozmowę o konstruktywnych propozycjach i bieżącą wymianę opinii między obiema stronami. Strony powinny mieć czas przed kolejnymi spotkaniami na analizę swoich stanowisk i przygotowanie swoich pozycji negocjacyjnych.

W korespondencji mailowej z PKP PLK S.A. z 13 stycznia br. zaproponowaliśmy pewne warunki brzegowe funkcjonowania zespołu negocjacyjnego, które teraz, mając już przemyślenia wynikające z obserwacji chcielibyśmy powtórzyć, ale też rozwinąć i uściślić. Mianowicie:

1) W dotychczasowych spotkaniach pomijano dyskusję nad sprawami organizacyjnymi a tryb pracy zespołu był na bieżąco narzucany przez PKP PLK S.A.. Uważamy takie podejście za zniechęcające poszukiwania kompromisu. Jeżeli proces negocjacji ma się zakończyć powodzeniem, należy stworzyć takie warunki do rozmów, w których wszystkie ich strony traktowane są jako równorzędni partnerzy, a ich prawa są respektowane. Dlatego strony powinny umówić się wcześniej na przestrzeganie zasad organizacji spotkań. Mamy tu na myśli przede wszystkim nieuregulowane dotąd zagadnienia związane z proponowaniem agendy spotkań, terminem w jakim udostępniane są materiały omawiane na spotkaniach, zatwierdzaniem notatek i uwag do nich, czasem na wypowiedź przyznawanym stronom czy przerywaniem i przenoszeniem spotkań. Dostrzegamy w tym zakresie duże deficyty, które póki co świadczą o nierównym traktowaniu wykonawcy jako strony w sporze.

2) Sądzimy również, że rozmowy między stronami nie powinny być moderowane przez osobę reprezentującą jedną ze stron, a przez kogoś, kto nie jest bezpośrednio związany z Kontraktem. Wszak powszechnie znaną zasadą negocjacji jest zatrudnienie profesjonalnego facylitatora, który organizuje i porządkuje dyskusję i stara się łagodzić konflikty w trakcie

rozmów. Mając możliwość obserwacji dotychczasowych rozmów sądzimy, że dla ich pozytywnego zakończenia, wprowadzenie takiej osoby jest wręcz niezbędne.

3) Dostrzegamy ogólny problem w tym, że punktem wyjścia do prac zespołu negocjacyjnego stała się szczegółowa analiza kosztorysów. Wydaje nam się, że bardziej podstawową rzeczą, od której powinny zacząć się spotkania, jest określenie formalno-prawnej podstawy prowadzenia robót. Mamy wrażenie, że między stronami nie ma jednomyślności co do tego, czy roboty przy przejściu podziemnym w Poraju traktować jako roboty dodatkowe, zamienne czy też realizowane w ramach zamówienia podobnego. Jasna decyzja w tej sprawie pozwoliłaby zastosować obu stronom spójne podejście co do definicji robót zabezpieczających, metody wyceny czy wskazać na zależności między kontraktem podstawowym a pracami przy przejściu w Poraju np. w zakresie wysokości narzutu stosowanego przez ZUE.

4) Należałoby również uzgodnić zasady prowadzenia negocjacji, do których podstawą powinna być subklauzula 20.5 warunków szczególnych umowy. Dobrym punktem wyjścia jest jasne sformułowanie oczekiwań przez obie strony co do satysfakcjonującego je rozwiązania sporu. Propozycji obejmujących całościową zapłatę za roboty, formalno-prawną podstawę ich realizacji oraz rozliczenia i wdrożenia robót pozostałych do wykonania. Takie wyjściowe oczekiwania co do punktu dojścia nie były dotąd formułowane przez strony. Przyjęta logika rozmów polegająca na formułowaniu zarzutów do materiałów zastanych i nieustannym odnoszeniu się do nich hamuje obie strony przez formułowaniem bardziej konstruktywnych i perspektywicznych propozycji.

5) Znana musi być również perspektywa czasowa osiągnięcia kompromisu, która jest do zaakceptowania przez obie strony. Ustalenie harmonogramu pozostałych rozmów zdyscyplinuje obie strony do efektywniejszego zarządzania czasem na spotkaniach. Skłoni też do wyboru tematów priorytetowych dla dalszych negocjacji i odrzuceniu tych, które nie mają znaczenia dla zażegnania sporu. Nie można lekceważyć faktu, że im dłużej trwać będą rozmowy, tym bardziej oddala się w czasie moment dokończenia docelowego przejścia do peronów w stacji Poraj, na czym tracą będący bezpośrednimi odbiorcami inwestycji podróżni, a więc ogólnie rozumiany interes publiczny;

6) Uważamy także za niezbędne zaproszenie do spotkań przedstawiciela Inżyniera Projektu. Udział w negocjacjach osób, które wcześniej uczestniczyły w weryfikowaniu kosztów budowy przejścia podziemnego w Poraju i związanych z nim umów podwykonawczych, ułatwiłoby rozmowę na temat wyceny kosztów. Wiedza Inżyniera z placu budowy byłaby pomocna w ocenie, które wątpliwości zgłaszane do kosztorysów wykonawcy są faktycznie zasadne, a które z kosztów były nie do uniknięcia w warunkach budowy przejścia. Liczymy na to, że zewnętrzny, bardziej ekspercki głos przekona obie strony do zrewidowania obecnych stanowisk i ustąpienia z części swoich żądań.

Dodatkowo chcielibyśmy podzielić się refleksją na zasad funkcjonowania zespołu negocjacyjnego PKP PLK S.A.. To, że jest on organem powołanym przez PKP PLK S.A. i reprezentującym spółkę w negocjacjach, oznacza, że musi działać w sposób całkowicie przejrzysty i budzący zaufanie pozostałych uczestników spotkań. Ogólna informacja przesłana na prośbę Partnera Społecznego (zob. załącznik nr 1) nie jest wystarczająca do tego, aby stwierdzić czy rozmowy, których gospodarzem jest PKP PLK S.A., toczą się według jakiegoś sprawdzonego wcześniej w negocjacjach z wykonawcami scenariusza. Na dotychczasowych spotkaniach nie poświęcono czasu na dyskusję o celach działania zespołu czy wytycznych podręcznika

zarządzania procesami inwestycyjnymi z 2016 r., przywołanego jako podstawa powołania zespołu. Mamy poważne wątpliwości, czy obie strony rozumieją owe ogólne wytyczne w podobny sposób, ponieważ sami często mieliśmy problem z ich jednoznacznym odczytaniem, co sygnalizowaliśmy już w korespondencji mailowej. Nie wiemy, czy PKP PLK S.A. stosowała kiedykolwiek podobną procedurę na innych kontraktach i z jakim rezultatem. Nie rozumiemy w jaki sposób i przez kogo ma być formułowana rekomendacja do Zarządu PKP PLK S.A. o zaciągnięcie zobowiązań finansowych i jak ma wyglądać dalsza część negocjacji z wykonawcą po udzieleniu zespołowi negocjacyjnemu stosownych pełnomocnictw. Nie rozumiemy również jak i czy w ogóle zaproponowane podejście wpisuje się w subklauzulę 20.5 warunków szczególnych umowy.

Ponownie podkreślamy, że sprawy związane z funkcjonowaniem zespołu negocjacyjnego są kluczowe dla osiągnięcia porozumienia zamawiającego z wykonawcą. Widzimy potrzebę ich detalicznego przedyskutowania i wyjaśnienia wszystkich związanych z nim wątpliwości na najbliższym możliwym spotkaniu.

Jako Partner Społeczny monitorujący realizację inwestycji, ale też będąc żywotnie zainteresowanymi powodzeniem zapoczątkowanych przez Państwa negocjacji, liczymy na przeformułowanie spotkań negocjacyjnych. Mamy nadzieję, że nasze propozycje proponowane zasady zostaną przez Państwa wzięte pod uwagę, co w naszej ocenie przyczyniłoby się do osiągnięcia rezultatów satysfakcjonujących dla wszystkich stron.

Z wyrazami szacunku,



Grzegorz Makowski

Kierownik Projektu Pakty Uczciwości

– mechanizm obywatelskiej kontroli na rzecz ochrony funduszy UE

Fundacja im. Stefana Batorego

Załączniki:

1. Informacje nt. działania Zespołu negocjacyjnego PKP PLK S.A. – załącznik do e-mail-a Romualda Mądrego z 20 stycznia 2021

Do wiadomości:

1. Jolanta Pawluk, dyrektor Centrum Realizacji Inwestycji, PKP PLK S.A.

Nr IRZA.060.3.2021

Warszawa, 25.02.2021 r.

Dot.: zasad prowadzenia negocjacji ws. przejścia podziemnego w stacji Poraj

SZ. P.
Grzegorz Makowski
Kierownik Projektu Pakty Uczciwości
Fundacja Batorego
ul. Sapieżyńska 10a
00-215 Warszawa

Szanowny Panie,

Niniejszym składam odpowiedź na Pana pismo z dnia 9 lutego 2021 r.

Zdaniem Spółki rozmowy z ZUE przebiegały sprawnie i dążyły do wspólnych ustaleń. Na ostatnim spotkaniu ustalona została wartość bezsporna za budowę przejścia podziemnego w stacji Poraj. Wskazana została również wartość roszczeń spornych. Uzgodniona wstępnie została propozycja skierowania sprawy do Sądu Polubownego przy Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej (mediacja).

Przedstawiciele Fundacji im. Stefana Batorego zgodnie poinformowali, iż traktują takie rozwiązanie jako właściwe i je popierają.

Fakty te odzwierciedlone zostały w Notatce spisanej w dniu 18.02.2021 r. i podpisanej przez Strony.

Niezależnie od powyższego dziękuję za przekazanie swoich wątpliwości i propozycji procedowania rozmów z kontrahentem. Spółka, o ile zajdzie następnym razem taka potrzeba, nie wyklucza możliwości skorzystania z tych usprawnień.

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, 03 marca 2021 r.

Sz. P.
Romuald Mądry
Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK S.A.

pismo dot.: komisji negocjacyjnej ws. przejścia podziemnego w Poraju

Szanowny Panie Dyrektorze,


W odpowiedzi na Pana pismo z dnia 25 lutego br. pragnę uściślić, że nasze poparcie dla rozwiązań opisanych w notatce ze spotkania komisji negocjacyjnej ds. sporu o przejście podziemne w Poraju, z 18 lutego br. dotyczy wyłącznie kolejnego kroku na drodze negocjacji-mediacji, tj. podjęcia próby zawarcia ugody przed Sądem Polubownym przy Prokuraturii Generalnej RP. Pozostałe ustalenia między stronami po prostu przyjmujemy do wiadomości. W szczególności nie zajmujemy stanowiska co do kwoty bezspornej. Choć oczywiście cieszy nas, że w tym punkcie osiągnięto przynajmniej częściowe porozumienie.

Jednocześnie podtrzymujemy uwagi krytyczne co do samego procesu negocjacji. Przekazaliśmy je Państwu w piśmie z dnia 9 lutego br. i kilkakrotnie artykułowaliśmy w trakcie posiedzeń komisji. W naszej ocenie trwające od 8 stycznia do 18 lutego 2021 roku rozmowy prowadzone na podstawie subklauzuli 20.5 warunków szczególnych umowy nie gwarantowały stronom równych praw w procesie negocjacyjnym.

Jednocześnie niepokoi nas, że do tej pory nie znamy decyzji zarządu PKP PLK S.A. odnośnie skierowania sprawy do mediacji przed Prokuratorią Generalną RP. Zgodnie z ustaleniami na ostatnim spotkaniu komisji decyzja w tej sprawie miała zapaść w zeszłym tygodniu (licząc od daty niniejszego pisma). Brak decyzji PKP PLK S.A. w zakresie ukończenia prac związanych z przejściem podziemnym nie leży w interesie podróżnych korzystających z peronu na stacji w Poraju i jest zagrożeniem z punktu widzenia całości inwestycji. W tym przekonaniu utwierdza nas wizyta w Poraju w dn. 18 lutego br. Podróżni mogą korzystać jedynie z tymczasowego dojścia do peronu. Zmuszeni są iść kilkaset metrów nieutwardzoną, błotnistą drogą. Niektórzy, żeby dostać się na peron przeskakują więc tory w miejscach niedozwolonych. Wydłużający się czas oczekiwania na otwarcie przejścia podziemnego może doprowadzić do protestów mieszkańców, ale co najważniejsze rodzi ryzyko wypadku.

Prosimy zatem o informację, kiedy zarząd PKP PLK S.A. zatwierdzi skierowanie sprawy do mediacji, a przede wszystkim w jakim terminie Spółka planuje oddać do użytkowania przejście podziemne. Jednocześnie deklarujemy gotowość dalszej obserwacji rozmów między Zamawiającym i Wykonawcą przed Sądem Polubownym, jeśli tylko do nich dojdzie i taka formuła będzie mieścić się w ramach obowiązującego prawa.

Z wyrazami szacunku,



Grzegorz Makowski

Kierownik Projektu Pakty Uczciwości
– mechanizm obywatelskiej kontroli na rzecz ochrony funduszy UE
Fundacja im. Stefana Batorego

Do wiadomości:

1. Jan Maga, Dyrektor Projektu, Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski PKP PLK S.A.
2. Jolanta Pawluk, Dyrektor Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK S.A.
3. Artur Wieczorek, Dyrektor Kontraktu w ZUE S.A.

Warszawa, 12 marca 2021 r.

Sz. P. Jarosław Orliński
Dyrektor Departamentu Programów Infrastrukturalnych
Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej

pismo dot.: głównych problemów na projekcie „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa-Zawiercie”

Szanowny Panie Dyrektorze,

Odnosząc się do Państwa pisma z 11 stycznia br. i w nawiązaniu do naszego spotkania w dn. 5 marca br. przedstawiamy naszą ocenę kilku, w naszej opinii szczególnie istotnych, sytuacji dotyczących inwestycji objętej paktem uczciwości, które mogą mieć dalsze konsekwencje dla wydatkowania środków unijnych. Udostępniamy też dotychczasową korespondencję prowadzoną z PKP PLK S.A. we wspomnianych sprawach. Deklarujemy również gotowość do dalszych konsultacji.

1) Przejście podziemne w Poraju

Uzgodnienia między PKP PLK S.A. a ZUE, które doprowadziły do rozpoczęcia budowy przejścia podziemnego w sierpniu 2020 r., zostały zakwestionowane decyzją zarządu PKP PLK S.A. z 22 września. W konsekwencji wykonawca otrzymał polecenie wstrzymania prac i wykonania jedynie robót zabezpieczających. Decyzję o wstrzymaniu tych prac PKP PLK S.A. motywuje brakiem uzyskania zgód korporacyjnych w Spółce. Z kolei winą za powstały w związku z tym kryzys obarczono byłą dyrektor projektu panią Rentę Krok. Jednocześnie podstawa formalno-prawna zarówno do wszczęcia jak i rozliczenia wspomnianych robót do tej pory nie została przez Spółkę przedstawiona. Informacja o braku zgód korporacyjnych PKP PLK S.A. na roboty wycenione na 15 mln złotych netto została przekazana Wykonawcy w momencie, gdy roboty te były już zaawansowane. Wcześniejsze uzgodnienia, od momentu zainicjowania przez Inżyniera polecenia zmiany mającego doprowadzić do budowy przejścia, PKP PLK S.A. traktuje jako niezobowiązujące. Zapowiadany przez spółkę aneks do umowy z Wykonawcą, który włączyłby budowę przejścia podziemnego w Poraju do kontraktu podstawowego, nie został podpisany. Na tym tle, pod koniec 2020 roku zaostrzył się spór z Wykonawcą.

W styczniu 2021 roku Fundacja została zaproszona przez PKP PLK S.A. do obserwacji prac zespołu negocjacyjnego powołanego przez spółkę w celu polubownego rozwiązania sporu o zapłatę dotychczasowych kosztów budowy przejścia podziemnego w Poraju. Zespół działał do 18 lutego 2021 roku. Cel negocjacji został osiągnięty tylko częściowo. Uzgodniono jedynie wstępnie kwotę bezsporną w wysokości 10 384 388,36 złotych netto za wykonane dotąd prace. Wartość roszczeń spornych według deklaracji Wykonawcy z ostatniego spotkania wynosi 5 137 289,73 złotych netto. Strony nie doszły

natomiast do porozumienia w kwestii podstawy formalno-prawnej niezbędnej dla dokończenia i ostatecznego rozliczenia robót, czym zespół negocjacyjny działający w oparciu o podręcznik PKP PLK S.A. z 2016 r. też powinien się zająć. Z naszej perspektywy, z punktu widzenia transparentności rozstrzygnięcie tej właśnie kwestii byłoby zasadnicze. Nasze stanowisko mieliśmy też okazję kilkakrotnie wyartykułować w ramach prac zespołu negocjacyjnego.

W obliczu jedynie częściowego porozumienia na forum zespołu negocjacyjnego, dalsze rozmowy między Wykonawcą a Zamawiającym miały wejść w fazę mediacji przed Sądem Polubownym przy Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej, na co obie strony się zgodziły, a Fundacja poparła jako rozwiązanie potencjalnie najbardziej transparentne i dużo mniej kosztowne w porównaniu do postępowania sądowego. W ślad za tymi ustaleniami przedstawiciele spółki na ostatnim spotkaniu zespołu zapowiedzieli decyzję Zarządu PKP PLK S.A. w zakresie skierowania sprawy do mediacji. Ta jednak do tej pory nie nastąpiła. W piśmie z 3 marca do PKP PLK S.A. Fundacja wyraziła chęć dalszego udziału w tym procesie w roli obserwatora oraz ponowiła pytania zadawane od spotkania kwartalnego w listopadzie 2020 r. o to kto i kiedy dokończy budowę przejścia podziemnego.

Wizyta na stacji w Poraju, w dn. 18 lutego br. unaoczniała nam, że długa i błotnista droga do tymczasowego dojścia do peronu, z którego teraz korzystają pasażerowie, może w przyszłości doprowadzić do kolejnych problemów. Mamy tu na myśli zarówno ogólne niezadowolenie pasażerów z utrudnień na stacji jak również próby skracania sobie drogi do peronu zagrażające zdrowiu i życiu ludzi. Na [stronie](#) Paktu Uczciwości dostępne są dotychczasowe pisma i notatki Fundacji na temat przejścia podziemnego w Poraju.

Sprawa przejścia w Poraju, ze względu na stosunkowo dużą wartość nierozliczonych robót, zagrożenie dla bezpieczeństwa użytkowników stacji i w naszej ocenie nietransparentny proces decyzyjny jej dotyczący, wymaga interwencji, która wykracza poza kompetencje Fundacji wynikające z Paktu Uczciwości, na przykład w formie właściwych działań ze strony Ministerstwa.

2) Spór w sprawie odbiorów końcowych

Inżynier Projektu wydał w dniu 8 lutego 2021 r. Świadczenie Przejęcia Robót dla kontraktu „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa - Zawiercie”. Zdaniem PKP PLK S.A. decyzja ta jest bezpodstawna i nieważna, gdyż została podjęta bez udziału Zamawiającego i bez dokonania odbiorów końcowych. Inżynier Projektu z kolei argumentuje, że Wykonawca ukończył w terminie umówione prace w zakresie, który zapewnia użytkowanie linii kolejowej. Podpierając się orzecznictwem sądów Inżynier wskazuje, że w tych okolicznościach był zobowiązany wydać Świadczenie Przejęcia na wniosek Wykonawcy. Za protokół końcowy uznał jednostronnie podpisany przez Wykonawcę protokół odbioru końcowego. W jego przekonaniu winę za taki stan rzeczy ponosi Zamawiający, który uchylał się od dokonania odbioru końcowego nie mając ku temu podstaw prawnych. Zdaniem Inżyniera, spółka PKP PLK S.A. bezzasadnie wstrzymała prace Komisji Odbioru Końcowego pismem z dnia 12 stycznia 2021 r. Zamawiający natomiast wskazywał m.in., że do tej pory nie otrzymał właściwych dokumentów certyfikacji, nie została zakończona budowa wszystkich ekranów akustycznych oraz nie zostało wydane pozwolenie na budowę na prace przy ul. Towarowej w Myszkowie.

Konsekwencją sporu między Zamawiającym a Wykonawcą i Inżynierem Projektu na tym tle jest niepewność, czy faktycznie zakończenie kontraktu nastąpiło. To z kolei generuje kolejne wątpliwości związane z wysokością ewentualnych kar dla wykonawcy za przekroczenie terminu umowy i okresem rozliczenia środków unijnych. Obecnie Fundacja jest w trakcie przygotowywania własnej opinii prawnej w tej sprawie dot. prawomocność Świadczenia Przejęcia Robót. Zwróciło się o nią do Fundacji PKP PLK S.A.. Sami jednak oceniamy, że ze względu na wagę tego sporu, nasz głos w tej kwestii byłby konieczny. Poprosiliśmy też Spółkę o udostępnienie własnych analiz prawnych, którymi dysponuje PKP PLK S.A. Do dnia sporządzenia niniejszego pisma otrzymaliśmy jednak wyłącznie ogólne stanowisko spółki odpowiadające na argumenty podnoszone przez Inżyniera Projektu. W nim, co warto podkreślić, znalazło się stwierdzenie, że PKP PLK S.A. rozważa oskarżenie Inżyniera o działania na szkodę Spółki.

Ponownie, z uwagi na związane z tym ryzyko utraty dofinansowania ze środków unijnych i pojawiające się zarzuty o charakterze karnym wysuwane przez jedną ze stron wobec drugiej, stoimy na stanowisku, że w tej sprawie wymagana jest co najmniej interwencja ze strony Ministerstwa.

3) Roboty na prywatnej działce w Myszkowie

Podczas wizyty w rejonie inwestycji spotkaliśmy się z mężem właścicielki działki nr 70, która skarżyła się, że wykonawca w trakcie robót wszedł na jej teren bez pozwolenia i dokonał zniszczenia roślinności. Zostaliśmy poinformowani, że właściciele działki podtrzymują swoje stanowisko, że roboty zostały wykonane z naruszeniem własności prywatnej. Dodatkowo wyjaśniono nam, że kwota odszkodowania (400 tys. zł), wynika przede wszystkim z utraconych korzyści związanych z niemożnością wykorzystania terenu do prowadzenia działalności gospodarczej. Doprowadzić do tego miały szkody wyrządzone przez Wykonawcę. Podczas spotkania na działce w Myszkowie otrzymaliśmy też nowe materiały w sprawie, w tym opinię przyrodniczą, która wskazywała, iż zniszczeniu uległa część przyrody chronionej.

Fundacja analizuje dokumenty przekazane nam przez właścicielkę działki i kontynuuje korespondencję w tej sprawie z PKP PLK S.A. w celu ustalenia wszystkich szczegółów incydentu na działce nr 70 i upewnienia się, czy w trakcie realizacji robót i/lub w nadzorze nad nimi nie doszło do naruszeń i zaniechań po stronie Wykonawcy, Zamawiającego czy Inżyniera Projektu. Bez odpowiedzi pozostają póki co dwa ostatnie pisma Fundacji z 11 stycznia i 9 marca, które adresowaliśmy do PKP PLK S.A.. Jednocześnie Fundacja otrzymała też kolejne zapytania prasowe w tej sprawie od dziennikarzy lokalnych mediów. Przegląd związanej ze sprawą korespondencji i odpowiedzi Fundacji na zapytania Gazety Myszkowskiej jest dostępny pod [linkiem](#).

4) Zmniejszony zakres robót przy przejeździe przy ul. Partyzantów w Myszkowie

W następstwie otrzymanego zgłoszenia sygnalisty pod koniec 2020 r. stwierdzono, iż część prac związanych z korektą przebiegu ulicy i pracami pobocznymi na przejeździe kolejowo-drogowym w Myszkowie, wskazanych do wykonania w PFU, nie została zrealizowana. Mimo to roboty te zostały odebrane protokołem technicznym, a przejazd zmieniony na kategorię „B” oddany do eksploatacji. Jak tłumaczy Zamawiający ograniczony zakres prac był spowodowany koniecznością dostosowania rozwiązań projektowych do Obowiązującego Miejscowego Planu Zagospodarowania Terenu Miasta Myszków. Zmiana geometrii układu drogowego przy ul. Partyzantów według Zamawiającego z przyczyn prawnych nie była możliwa. W dniu 9 marca wysłaliśmy do PKP PLK S.A. kolejne pismo w tej sprawie próbując ustalić, dlaczego nie nastąpiła żadna zmiana Kontraktu, która dopuszczałaby niewykonanie przez Wykonawcę w tym miejscu wszystkich robót określonych w PFU. Korespondencja Fundacji w tej sprawie dostępna jest pod [linkiem](#).

W naszej wstępnej ocenie sprawa ta ma niestety potencjał do przekształcenia się w kolejny ostry spór, w dodatku sposób w jaki dokonano zmiany zakresu robót również oceniamy jako nietransparentny.

5) Aneks do Paktu Uczciwości

Odnosząc się do prośby Pan Dyrektora w sprawie przeprowadzenia tzw. „audytu” w oparciu o Pakt Uczciwości, obejmującego decyzję ws. robót przy przejściu podziemnym w Poraju pragnę zwrócić uwagę, że w obecnej sytuacji, ze względu na okoliczności opisane w punkcie [2] mogą istnieć wątpliwości prawne co do tego, czy porozumienie Fundacji z PKP PLK S.A. nadal obowiązuje.

Moment wydania Świadczenia Przejścia określający koniec społecznego monitoringu formalnie nastąpił. Jednocześnie jest ono podważane przez Spółkę, która jednakże zapewnia nas, że z tej właśnie racji nie ma podstaw do twierdzenia, iż Pakt Uczciwości przestał obowiązywać. Nie mając jednak pełnej jasności co do naszego statusu, nie podejmujemy w tym momencie działań w kierunku zaplanowania i przeprowadzenia audytu o jakim rozmawialiśmy z Panem Dyrektorem. Mamy nadzieję, że przynajmniej w tej kwestii uzyskamy jasność po ukończeniu naszej własnej analizy prawnej dotyczącej skuteczności

wydania Świadectwa Przejęcia Robót i otrzymaniu opinii prawnych PKP PLK S.A.. Jednocześnie informujemy do tej pory Spółka nie odpowiedziała na przygotowaną przez nas propozycję aneksu, który wydłużyłby prowadzony monitoring do 30 września 2021, czyli daty granicznej dla pilotażu określonej w umowie z Komisją Europejską. Stanowisko spółki w tej sprawie zostało nam przekazane w osobnej [korespondencji](#).

Uważamy, że aby Fundacja mogła podjąć bardziej zdecydowane działania w sprawie przejścia w Poraju, niezbędne jest wydłużenie Paktu Uczciwości do końca września już w tym momencie, bez względu na ewentualną skuteczność/bezskuteczność wystawienia Świadectwa Przejęcia. Da to właściwą podstawę działań w kilkumiesięcznej perspektywie oraz zabezpieczy przed ryzykiem podważania ich prawomocności z tytułu wydania Świadectwa Przejęcia Robót. **Powołując się na naszą rozmowę z 22 grudnia 2020 r. i oferowane przez Państwa wsparcie w zakresie doprowadzenia do przedłużenia paktu uczciwości, będziemy wdzięczni za zwrócenie się do PKP PLK S.A. z prośbą o sfinalizowanie aneksu.**

Kończąc, chcemy zwrócić uwagę na publikację Pulsu Biznesu „PKP PLK pod lupą prokuratury i CBA” z dn. 11 marca br. Ubolewamy, iż mimo prowadzonych od kilku miesięcy rozmów i korespondencji w temacie przejścia podziemnego w Poraju, nie otrzymaliśmy od żadnej ze stron informacji o nieprawidłowościach, o których w tekście wspomina członek Rady Nadzorczej PKP PLK S.A. Takiej informacji nie udzieliła nam Spółka, chociaż na podstawie paktu uczciwości ma taki obowiązek. Jest to kolejna taka sytuacja, z którą spotykamy się w ramach monitoringu. Obecnie jesteśmy w kontakcie z dziennikarzem Pulsu Biznesu, który poprosił nas o udzielenie komentarza do tej sprawy.

Z wyrazami szacunku,



Grzegorz Makowski
Kierownik Projektu Pakty Uczciwości
– mechanizm obywatelskiej kontroli na rzecz ochrony funduszy UE
Fundacja im. Stefana Batorego

IRMN1.060.9.2021

Warszawa, dnia 16.03.2021 r.

Sz. P. Grzegorz Makowski

**Fundacja im. Stefana Batorego
Ul. Sapieżyńska 10a,
00-215 Warszawa**

Szanowny Panie

W odpowiedzi na pismo z dnia 3 marca 2021 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji informuje:

Odnosząc się do Państwa opinii dotyczącej rozmów prowadzonych z ZUE S.A. na podstawie subklauzuli 20.5 Warunków Umowy, zwracam się o informację, co konkretnie mają Państwo na myśli w sformułowaniu braku zagwarantowania stronom równych praw w procesie negocjacyjnym. Tego typu zarzut nie został sformułowany nawet przez ZUE S.A. Takie stanowisko dziwi również ze względu na fakt, że Fundacja Batorego nie wzięła czynnego udziału w pracach zespołu negocjacyjnego i nie zapewniła udziału konsultanta technicznego w rozmowach dotyczących wyceny kosztorysowej. Dodatkowo należy podkreślić, że protokół podsumowujący prace zespołu został podpisany przez strony czynnie biorące udział w pracach zespołu, jak również przez Fundację Batorego.

Z poważaniem,

DYREKTOR CENTRUM

Jolanta Pawluk
Jolanta Pawluk

Opracowała:
Ewelina Banaszewska
Tel. 797 305 426

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, 17 marca 2021 r.

Sz. P.
Jolanta Pawluk
Dyrektor Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK S.A.
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Szanowna Pani Dyrektor,

Ustosunkowując się do pytania i stwierdzeń zawartych w Pani w piśmie z dn. 16 marca br. (IRM1.060.9.2021) odpowiadam:

1. **Kwestia braku gwarancji równych praw stron w ramach komisji negocjacyjnej ws. przejścia podziemnego w Poraju.** Ponownie podkreślam, że w dn. 9 lutego br., gdy trwały jeszcze prace komisji przesłaliśmy, również do Pani, obszernie pismo zawierające nie tylko nasze zastrzeżenia co do działania komisji, ale też propozycje usprawnienia jej funkcjonowania. Podsumowywało ono i rozwijało uwagi, które po części przedstawialiśmy od samego początku prac komisji. Przesyłam to pismo ponownie w załączeniu, ponieważ jest tam zawarta precyzyjna odpowiedź na Pani pytanie. W tym miejscu uwypuklę jedynie kilka aspektów funkcjonowania komisji, które w naszej ocenie istotnie uprzywilejowały Spółkę względem drugiej strony, a o których szerzej pisaliśmy we wspomnianym piśmie z dn. 9 lutego. Zalicza się do nich:

- brak jasnych reguł negocjacji – znanych i zaakceptowanych przez obie strony sporu, przed przystąpieniem do rozmów;
- pośpieszny tryb obradowania narzucany przez Spółkę, częstokroć uniemożliwiający przygotowanie się rozmów, dezorganizujący ich przebieg i powodujący dodatkowe napięcia, których i tak było nadto ze względu na zdalny tryb procedowania;
- brak neutralnego, niezaangażowanego po żadnej ze stron facylitatora prowadzącego spotkanie;
- brak reprezentanta Inżyniera Projektu;

Dodatkowo zwracam uwagę, że nasze zastrzeżenia przedstawione w piśmie z 9 lutego br., ale też formułowane kilkakrotnie w trakcie wcześniejszych spotkań, miały być przedmiotem dyskusji na spotkaniu komisji 12 lutego br. Propozycja ta została poparta przez przedstawicieli ZUE S.A. i nie została zanegowana przez dyr. Romualda Mądrego prowadzącego wszystkie spotkania. Niestety, w trakcie spotkania 12 lutego, na którym chcieliśmy podjąć dyskusję na temat kwestii podniesionych w piśmie z 9 lutego pan dyr. Mądry nie pozostawił na nią czasu. Z kolei następne spotkanie komisji 18 lutego dość niespodziewanie okazało się ostatnim. Do naszych uwag nie odnieśli się także Państwo w korespondencji.

Faktem jest, że na koniec prac komisji ZUE S.A. nie podniosła problemu braku równowagi stron w czasie negocjacji. Nie jest jednak to zaskakujące, wzięwszy pod uwagę, że w przeciwieństwie do Fundacji, ZUE S.A. sama pozostaje aktywną stroną trwającego wciąż sporu.

2. **Brak czynnego udziału Fundacji w pracach zespołu negocjacyjnego.** Sformułowana przez Panią supozycja jakoby Fundacja „nie wzięła czynnego udziału w pracach zespołu negocjacyjnego” jest całkowicie bezzasadna. Naszą aktywność dokumentują nagrania i notatki z posiedzeń komisji, a także obszerna korespondencja z tego czasu, kierowana również do Państwa. Owszem, przedstawiciele Fundacji nie byli równie aktywni co reprezentanci stron sporu. To oczywiste, zważywszy na to, że naszą rolą była obserwacja, i co z tego wynika, formułowanie propozycji dotyczących przede wszystkim przebiegu negocjacji, ewentualnie reagowanie na nieprawidłowości. I to właśnie czyniliśmy, zwracając się do Państwa wielokrotnie z postulatem ustanowienia jasnych reguł negocjacji, czy sygnalizując, iż dla pozytywnego ich zakończenia w pierwszej kolejności powinno się określić właściwe podstawy formalno-prawne dotyczące charakteru robót na stacji Poraj, czy metod ich kosztorysowania. Ubolewamy, że większość z naszych uwag i propozycji w tym zakresie nie została przez Państwa wzięta pod uwagę. Nie uwzględniali Państwo również propozycji naszych i ZUE S.A. dotyczących zmian w agendzie spotkań. Na część istotnych w naszej ocenie pytań nie udzielano nam odpowiedzi, np. w kwestii wysokości narzutu Wykonawcy akceptowanego przy poleceniach zmian.
3. **Nieobecność konsultanta technicznego w trakcie spotkań zespołu.** Już po pierwszym spotkaniu komisji, na którym niemal natychmiast przystąpiono do omawiania wyceny poszczególnych elementów kosztorysów, kategorycznie odmówiliśmy opiniowania uzgodnień (lub ich braku) w tym zakresie i powtarzaliśmy to stanowisko na każdym ze spotkań, na którym próbowano od nas uzyskać opinię w tym zakresie. Nie było naszą rolą występowanie jako konsultant, czy arbiter w kwestii wyceniania robót, w trakcie trwających rozmów. A temu komisja poświęcała najwięcej czasu. Z tego powodu, ale również z uwagi na konieczność racjonalnego gospodarowania ograniczonym budżetem monitoringu, konsultanci techniczni nie brali czynnego udziału w tych spotkaniach. Jednak po każdym spotkaniu komisji omawialiśmy z nimi ich przebieg m.in. pod kątem tego, czy w trakcie uzgodnień dotyczących wycen nie dochodzi do jakichś rażących nieprawidłowości, które powinni bylibyśmy zasygnalizować na kolejnych spotkaniach. Takie rażące nieprawidłowości dotyczące wycen w naszej opinii nie wystąpiły i dlatego też nie odnosiliśmy się do ustaleń stron w kwestii kosztorysowania poszczególnych pozycji, czy ustalenia kwot bezspornych i spornych, na czym komisja zakończyła swoją działalność.

Wskazuję przy tym, że jakkolwiek podtrzymujemy krytyczną ocenę przebiegu prac komisji negocjacyjnej wyrażoną w piśmie z dn. 9 lutego, to nie kwestionujemy treści protokołu podsumowującego jej ustalenia z dn. 18 lutego. Są to dwie odrębne kwestie. Podkreślając w piśmie do pana dyr. Mądrego, że popieramy wyłącznie kolejny krok „na drodze negocjacji-mediacji, tj. podjęcie próby zawarcia ugody przed Sądem Polubownym przy Prokuraturii Generalnej RP”, chciałem zaznaczyć to co przedstawiłem w pkt. 3 powyżej. Jako uczestnicy prac komisji w roli obserwatora, świadomie nie odnosiliśmy się do finansowych ustaleń między stronami. Mam nadzieję, że moje wyjaśnienia w tej kwestii będą wystarczające.

Kończąc ten wątek ponawiam prośbę o udzielenie informacji o zgodzie lub braku zgody Zarządu Spółki co do rozpoczęcia mediacji z ZUE S.A. ws. przejścia w Poraju przed Sądem Polubownym przy Prokuraturii Generalnej RP. Dodatkowo proszę o informację na temat weryfikowania, zmieniania, czy też przygotowywania nowych wersji notatek podsumowujących poszczególne spotkania komisji negocjacyjnej, protokołu podsumowującego jej pracę lub innych dokumentów dotyczących komisji. Z informacji otrzymywanych od ZUE S.A. wnioskujemy, że trwają takowe uzgodnienia. Jako uczestnicy prac komisji chcemy mieć możliwość odniesienia się do zmienionych notatek i protokołu – jeśli faktycznie są one zmieniane lub też jeśli powstają jakiegokolwiek nowe dokumenty dotyczące prac komisji, w których mieliśmy swój udział.

Ponawiam także prośbę przesłaną do Pani w dn. 15 marca br. o przekazanie następujących dokumentów:

- wniosku ZUE S.A. z dnia 11.01.2021 r. o wystawienie Świadczenia Przejęcia Robót - znak: ZAW/2021/01/6884/TF;
- pisma ZUE S.A. zawierającego wniosek o powołanie komisji odbioru końcowego dla całego zadania;
- potwierdzenia przez Inżyniera Projektu gotowości do odbioru robót;

- pisma PKP PLK-i o powołaniu komisji odbiorowej, znak IRRK 4/3/1-0815 POIIŚ 5.2-6/338/2020 z dnia 21.12.2020 r. lub jak podaje ZUE w swojej korespondencji pisma znak IRRK 4/3/1-0815-PNS 5.2-6/338B/2020 z dnia 29.12.2021 r.;
- jednostronnie podpisanych protokołów odbioru końcowego przekazanych do Zamawiającego wraz z Państwa pismem z dnia 8 lutego 2021 (znak: ZAW/2021/02/7056/MD);
- notatki lub protokołu dokumentującego przystąpienie Spółki do czynności odbioru;
- pisma Spółki z dnia 12.01.2021 r. informującego o wstrzymaniu prac.

Bez tych dokumentów nie będziemy mogli zrealizować Państwa prośby o przygotowanie opinii prawnej dotyczącej prawomocności Świadectwa Przekazania Robót.

Korzystając z okazji, ponawiam również prośbę sformułowaną w naszym piśmie z dn. 3 marca, tj. zaakceptowanie aneksu określającego termin zakończenia Paktu Uczciwości na dzień 30 września br..

Licząc na dalszą współpracę do końca pilotażu Paktu,

Z poważaniem,



Grzegorz Makowski

Kierownik Projektu Pakty Uczciwości

– mechanizm obywatelskiej kontroli na rzecz ochrony funduszy UE

Fundacja im. Stefana Batorego

Do wiadomości:

1. Arnold Bresh, członek zarządu w PKP PLK S.A.
2. Artur Wieczorek, Dyrektor Kontraktu w ZUE S.A.

Załączniki:

1. Pismo Fundacji Batorego do PKP PLK S.A. z 9 lutego 2021

IRMN1.060.10.2021

Warszawa, dnia 18.03.2021 r.

Sz. P. Maciej Nowak
ZUE S.A.
ul. Kazimierza Czapińskiego 3
30 – 048 Kraków

Sz. P. Grzegorz Makowski
Fundacja im. Stefana Batorego
ul. Sapieżyńska 10a
00 – 215 Warszawa

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji, w związku ze sporem dotyczącym budowy przejścia podziemnego w stacji Poraj pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a ZUE S.A. na tle realizacji Umowy Nr 90/106/0072/17/Z/1 z dnia 20.07.2017 r. w ramach projektu POLiŚ 5.2-6 „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa - Zawiercie” oraz w nawiązaniu do notatki z podsumowania prac zespołu negocjacyjnego z dnia 18 lutego 2021 r. (punkt 4), informuje, że Zarząd PKP PLK S.A. wyraził zgodę na rozpoczęcie etapu mediacji. W związku z powyższym podejmowane są w Spółce odpowiednie działania związane ze skierowaniem sprawy do mediacji.

DYREKTOR CENTRUM

Joanna Pawluk

Opracował:
Michał Wroński
Tel. 515 737 613

Warszawa, 23.03.2021 r.

IROP.060.5.2021

Sz. P. Grzegorz Makowski
Kierownik Projektu Pakty Uczciwości
Fundacja im. Stefana Batorego
ul. Sapieżyńska 10a
00 – 215 Warszawa

Szanowny Panie,

W odpowiedzi na Pana pismo z dnia 17 marca 2021 r., wskazuję, iż przyjmuję do wiadomości wyrażone stanowisko na temat przebiegu negocjacji, niemniej nie mogę z nim się zgodzić.

Zwracam uwagę, że PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji przekazywało Fundacji Batorego informacje na temat sposobu powołania Zespołu Negocjacyjnego, zasad jego działania oraz podstawy do wszczęcia negocjacji. W trybie subklauzuli 20.5. Umowy nr 90/106/0072/17/Z/I nie jest przewidziany udział dodatkowego podmiotu, który miałby negocjacje prowadzić (facylitatora). Zgodnie z treścią tej subklauzuli „Zamawiający i Wykonawca podejmą starania w celu rozstrzygnięcia wszelkich sporów powstałych pomiędzy nimi...”. Wobec treści tego postanowienia Zamawiający zainicjował te działania, zaś wobec faktu, iż przebieg rozmów był trudny, na ostatnim spotkaniu uczestnicy spotkania wyrazili pozytywne stanowisko odnośnie możliwości podjęcia mediacji. Co do braku udziału Inżyniera Projektu, należy podnieść, iż wobec zaistniałych obecnie okoliczności związanych z nieprawidłowym wydaniem Świadectwa Przejęcia, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji miało słuszne wątpliwości co do jego bezstronności. Natomiast podtrzymuję, iż udział konsultanta technicznego ze strony Fundacji Batorego mógł usprawnić przebieg rozmów.

Informuję, iż Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wyraził zgodę na przystąpienie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. do mediacji z ZUE S.A. przed Sądem Polubownym przy Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej, w związku ze sporem dotyczącym budowy przejścia podziemnego w stacji Poraj pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a ZUE S.A. W związku z powyższym podejmowane są w Spółce odpowiednie działania związane ze skierowaniem sprawy do mediacji do w/w Sądu Polubownego.

Odnosząc się do kwestii notatek - projekty notatek sporządzone przez PKP PLK S.A. były udostępniane (wraz z nagraniami ze spotkań) wszystkim osobom uczestniczącym w spotkaniach Zespołu z prośbą o przedstawienie uwag. Najważniejszym dokumentem, podsumowującym prace Zespołu Negocjacyjnego, jest notatka z podsumowania prac zespołu negocjacyjnego, sporządzona po spotkaniu w dniu 18 lutego 2021 r. Notatka ta została zaakceptowana i podpisana przez obie strony sporu.

Dokumenty, o które jest prośba w piśmie z dnia 17 marca 2021 r. zostały wysłane Państwu 18 marca 2021 r. Co do udostępnienia Fundacji opinii prawnych posiadanych przez Zamawiającego, wskazuję, że na ten moment nie jest to zasadne, gdyż mogłoby wpłynąć na Państwa stanowisko, należy natomiast dążyć do jak najbardziej bezstronnej oceny. Niemniej wyniki analizy powinny być Państwu znane. Jednocześnie wskazuję, że nie oczekujemy opinii prawnej, lecz Państwa odniesienia się / oceny okoliczności wystawienia Świadectwa Przejęcia przez Inżyniera na wniosek Wykonawcy.

Przechodząc do ostatniej kwestii poruszonej w Pana piśmie, czyli aneksu terminowego do Porozumienia między Fundacją im. Stefana Batorego i PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. w sprawie wdrożenia „Paktu Uczciwości”, należy odnieść się do jego treści i wskazać, że Porozumienie jest nadal ważne i obowiązujące. W związku z tym uważamy, że nie ma potrzeby zawierania aneksu do Porozumienia.

Z poważaniem

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, 16 lipca 2021 r.

Sz. P.
Jolanta Pawluk
Dyrektor Projektu
Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

pismo dot.: mediacji ws. przejścia podziemnego w Poraju

Korespondencja związana:

1. pismo PKP PLK S.A. IRMN1.060.10.2021 z dnia 18.03.2021

Szanowna Pani Dyrektor,

W związku z mediacją prowadzoną w sprawie przejścia podziemnego w Poraju przed Sądem Polubownym przy Prokuraturii Generalnej prosimy o udzielenie następujących informacji:

- 1) Czy postępowanie mediacyjne zostało już zakończone, jeśli tak to kiedy? Jeżeli nie, czy wiadomo ile jeszcze może potrwać?
- 2) Jeżeli mediacja zakończyła się, prosimy o informację jaki jest jej wynik i ostateczne ustalenia między PKP PLK S.A. i ZUE S.A.
- 3) Czy zakończenie mediacji i jej wynik ma wpływ na działania PKP PLK S.A. zmierzające do dokończenia budowy / oddania do użytkowania przejścia i ewentualnie w jakim terminie?
- 4) Czy PKP PLK S.A. zdecydowała jaki podmiot dokończy budowę przejścia podziemnego?

Z wyrazami szacunku,



Grzegorz Makowski

Kierownik Projektu Pakty Uczciwości

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

Do wiadomości: Artur Wieczorek, dyrektor kontraktu w ZUE S.A.

IRMN1.060.22.2021

Warszawa, dnia 20.07.2021 r.

Dot. Pismo w sprawie wyników mediacji

Sz. P. Grzegorz Makowski
Fundacja im. Stefana Batorego
ul Sapieżyńska 10a
00 – 215 Warszawa

W odpowiedzi na pismo z dnia 16 lipca 2021 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji informuje, że postępowanie mediacyjne przed Sądem Polubownym przy Prokuraturii Generalnej w sprawie przejścia podziemnego w Poraju nie zostało jeszcze zakończone. Mediacje są objęte poufnością. Po ich zakończeniu, jeżeli ich wynik nie zostanie objęty tajemnicą, prześlemy informację o ostatecznych ustaleniach pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i ZUE S.A.

Opracował:
Michał Wroński

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Realizacji Inwestycji
Zespół Projektu Unijnego 4/3/1
ul. Joannitów 13, 50-525 Wrocław
tel. kom. + 48 784 066 302
jan.maga@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl

Częstochowa, 23.08.2021r.

IRRK 4/3/1.217.350.2021.IRE-1764-I

Dot. przejścia podziemnego w stacji Poraj
projekt POIiŚ 5.2-6 „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa – Zawiercie”


Sz. P. Grzegorz Makowski
Fundacja im. Stefana Batorego
Ul. Sapieżyńska 10a
00-215 Warszawa

Szanowny Panie,

PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski Zespół Kontraktu Unijnego IRRK4/3/1 w odpowiedzi na Państwa interwencję z dnia 19.08.2021 r. dot. przejścia podziemnego w stacji Poraj pragnie poinformować, iż w dniu 19.08.2021 r. została uruchomiona procedura wyboru wykonawcy robót polegających na dokończeniu budowy przejścia podziemnego w trybie zapytania ofertowego zamkniętego zgodnie z Regulaminem Logistycznym udzielania zamówień przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Rozpoczęcie prac planowane jest na drugi tydzień września 2021 r. Zakończenie robót wraz z uzyskaniem pozwolenia na użytkowanie winno nastąpić do końca roku 2021.

Powodem wyboru nowego wykonawcy robót jest brak porozumienia Stron tj. PKP Polskie Linie Kolejowe oraz ZUE S.A. podczas trwania mediacji przed Sądem Polubownym przy Prokuraturii Generalnej RP. Strony nie doszły do porozumienia m.in. w kwestii dokończenia budowy przejścia podziemnego oraz innych istotnych aspektach, w tym: harmonogramu prac proponowanego przez ZUE, kwoty wynagrodzenia, wydłużenia Czasu na Ukończenie kontraktu głównego czy też terminu płatności należności.

W zawartej ugodzie została ustalona kwota obejmująca wynagrodzenie za wykonane roboty oraz przeniesienie praw autorskich, która stanowi całkowite zobowiązanie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wynikające z tytułu zawarcia ugody. Uwzględnia ona również udzielenie przez ZUE S.A. gwarancji (60 miesięcy) i rękojmi (24 miesiące), od dnia dokonania odbioru technicznego oraz eksploatacyjnego wykonanych robót budowlanych tj. od 29.12.2020 r.

Z-GA DYREKTORA
REGIONU ŚLĄSKIEGO
ds. projektów unijnych

Paweł Sarnacki

IRMN1.060.25.2021

Warszawa, dnia 14.09.2021 r.

Dot. Pismo w sprawie podpisania Umowy na dokończenie przejścia
podziemnego w Poraju

Sz. P. Grzegorz Makowski
Fundacja im. Stefana Batorego
ul Sapieżyńska 10a
00 – 215 Warszawa

W uzupełnieniu do pisma nr IRRK 4/3/1.217.350.2021.IRE-1764-I z dnia 23.08.2021 r. Centrum Realizacji Inwestycji informuje, że w dniu 14.09.2021 r. została podpisana z firmą Zakład Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu Sp. z o.o. umowa na dokończenie budowy przejścia podziemnego na stacji Poraj.

Informujemy jednocześnie, że na spotkaniu organizowanym przez Fundację Batorego w dniu 16 września w Poraju w sprawie przejścia podziemnego weźmie udział przedstawiciel PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., który przedstawi aktualny status budowy przejścia podziemnego na stacji Poraj.

Opracował:
Michał Wroński