

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