

5.02.2026

Stanowisko PBDiM Mińsk Mazowiecki

Z zaskoczeniem i niedowierzaniem przyjęliśmy wczoraj informację o rozwiązaniu z PBDiM kontraktu na budowę tunelu średnicowego w Łodzi. Kontrakt zrealizowaliśmy w 71,3%. Prace tunelowe wykonaliśmy w 84%. Zbudowaliśmy 4 małe tunele i większość dużego dwutorowego tunelu. Wybudowaliśmy dwa z trzech podziemnych przystanków. Powstała komora Odolanowska, gdzie małe tunele o średnicy 7 metrów łączą się z dużym, o średnicy 13 metrów. W znacznym stopniu zaawansowania jest komora końcowa przy dworcu Fabrycznym.

Z pełnym zaangażowaniem PBDiM realizował zadanie w Łodzi, inwestując w projekt własne środki -ponad pół miliarda złotych. Do dziś PLK S.A. nie zapłaciła nam za szereg zadań zrealizowanych lata temu. Nie doczekaliśmy się także uczciwej waloryzacji kontraktu. Propozycja w ramach mediacji stanowiła 5 % wartości naszych roszczeń objętych mediacjami. Mimo to wierzyliśmy w dobrą wolę zamawiającego, solidarność i wspólny cel – zakończyć pierwszy tego typu projekt w kraju. Tunel, który połączy Polskę.

Sprzęt, zespół, a także liczne firmy podwykonawcze były gotowe, by dokończyć inwestycję. Wszystko wskazuje na to, że zabrakło jedynie dobrej woli po stronie zamawiającego.

Ponosimy konsekwencje nieudolności i braku doświadczenia zamawiającego, który na wstępnych etapach tej inwestycji doprowadził do bardzo wielu błędów w dokumentacji, które przyczyniły się do wielu późniejszych wydarzeń w trakcie budowy w tym wydłużenie realizacji o ponad 5 lat.

Decyzja PLK S.A. to także ogromna strata dla mieszkańców Łodzi i regionu, którzy nie doczekają się w najbliższych latach zakończenia tej inwestycji. Zadanie to realizowane przez inne podmioty będzie także kilkukrotnie droższe, niż gdyby wykonał je PBDiM. Zapłacimy za to wszyscy – podatnicy.

Bardzo nam przykro także z powodu losu mieszkańców kamienic z al. 1 Maja i ul. Próchnika. Tylko nasza firma dbała o realizowanie płatności za hotele czy relokacje dla mieszkańców. Inwestor nie dołożył do tych działań ani złotówki, do samego końca oczekując od PBDiM ponoszenia kosztów poza kontraktowych.

Wobec powyższego, w imieniu Spółki zapowiadamy podjęcie wszystkich prawem przewidzianych środków, zmierzających do wykazania bezzasadności odstąpienia przez PKP PLK SA od realizacji Kontraktów, jak również do uzyskania od Inwestora wszelkich należnych nam roszczeń, łącznie z odzyskaniem całości zainwestowanych w ratowanie Kontraktu środków, jak również z roszczeniami odszkodowawczymi związanymi z prowadzeniem mediacji przez PKP PLK SA w złej wierze.

Prawdziwymi intencjami Zamawiającego było prowadzenie rozmów mediacyjnych, bez zamiaru zawarcia ugody, jedynie po to by zyskać czas na przygotowanie odstąpienia od Umowy i wprowadzenie nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym (której zgodność z Konstytucją RP będzie

przedmiotem badania przez Trybunał Konstytucyjny), mające umożliwić mu przejęcie maszyny drążącej TBM.

Podkreślić należy, że Zamawiający świadomie rezygnuje ze scenariusza zakończenia budowy tunelu w ciągu 10 miesięcy od deklarowanego przez Wykonawcę wznowienia prac. Mamy przy tym nadzieję, że PKP PLK SA jest świadome negatywnych skutków podjętej przez siebie decyzji w tym decyzji finansowych.

Dalej wskazać należy, że przedstawiciel Inwestora - pan Marcin Mochocki, pełniący funkcję członka zarządu ds. inwestycji podczas obrad sejmowej Komisji Infrastruktury (nr 134) w dniu 26 czerwca 2025 r. wprost przyznał, że przyczyną obecnej sytuacji są (cyt.):

- *Natomiast spółka PKP PLK nie jest wyspecjalizowaną jednostką prowadzącą prace budowlane i nie odpowiada za samą technologię prowadzenia prac.*
- *Sposób budowy Łodzi Fabrycznej w roku 2015 – usytuowanie tego przystanku oraz niwelety usytuowania torów kolejowych – też wpływał w oczywisty sposób na uwarunkowania projektowe związane z realizacją tunelu średnicowego, a przede wszystkim na głębokość przebiegu tunelu pod zabudową Łodzi.*
- *Na budowie jako strona kontraktu występuje także firma Safege, która jest inżynierem kontraktu. Inżynier kontraktu pełni funkcję reprezentowania inwestora na budowie, sprawdza i zatwierdza dokumentację przygotowaną przez wykonawcę oraz jest odpowiedzialny za akceptację techniczną i finansową prac realizowanych przez generalnego wykonawcę.*
- *Teraz, w związku z wydarzeniami na placu budowy, w tym katastrofą, napotkaną anomalią gruntową i brakiem możliwości realizacji prac przez dużą tarczę, ten termin na pewno ulegnie zmianie. Natomiast dzisiaj nie jest jeszcze złożony finalny wniosek dotyczący zmiany terminu. Zmieniony harmonogram także nie jest jeszcze zaakceptowany. Będzie on zaakceptowany dopiero wtedy, kiedy zakończą się wszystkie prace związane z możliwością bezpiecznego wznowienia drążenia pod zabudową Łodzi.*
- *W trakcie tych kilku lat realizacji kontraktu faktycznie wystąpiło bardzo wiele zdarzeń, które przyczyniły się do tego, że jego realizacja jest obecnie mocno opóźniona w stosunku do pierwotnych planów. (...) Jako pierwszy z punktów wskazanych jako przyczyna podpisania aneksów, wymieniony jest wydłużony termin uzyskiwania decyzji administracyjnych. (...).*
- *Tak jak wspominałem na początku, jest to pewnie jeden z bardziej skomplikowanych albo najbardziej skomplikowany pod kątem technologicznym kontrakt. Jest to związane właśnie z tym, że wydaje się, iż jest to jedyny w Polsce projekt budowy tunelu o bardzo dużej średnicy pod zabudową miejską, która była zresztą budowana wiele, wiele lat temu. Obowiązywały wtedy pewnie inne standardy budowlane czy techniczne niż te, które są stawiane przed budynkami realizowanymi współcześnie.*
- *Przedłużany na skutek następujących wydarzeń czas trwania kontraktu wpływa oczywiście na budżet i na koszt jego realizacji. Przypominam, że kontrakt podpisano w 2017 r., a jesteśmy obecnie w roku 2025. W międzyczasie wystąpiły takie zdarzenia, jak epidemia koronawirusa czy inwazja Rosji na Ukrainę. (...)*
- *Na pewno są to też jedne z nielicznych takich mediacji w historii kraju, jeśli weźmiemy pod uwagę skalę projektu i skalę mediacji. Zamknięcie tych mediacji planujemy na drugą połowę 2025 r.*

- Natomiast w takiej sytuacji, jaka zaistniała na obszarze ul. Próchnika i al. 1 maja, te wzmocnienia nie spełniły swojej roli z uwagi na trafienie na przywołaną już wcześniej przez wykonawcę anomalię gruntową związaną z kurzawką.

W tym miejscu należy również przytoczyć zapisy z decyzji PINB z dnia 15 maja 2025 nr 336/2025 o której wspomniana Zamawiający na temat przyczyn katastrofy budowlanej cyt: „Nie bez znaczenia pozostaje fakt przyjętej trasy tunelu, średnicy tarczy, rzędnych poziomu posadowienia przelotowych i wyjściowych. Organem właściwym do przeprowadzenia weryfikacji zgodności i prawidłowości prowadzonych robót związanych z budową tunelu na odcinku linii kolejowej 550 (oś 23) od km 1+129,32 do km 2+065,48 – pomiędzy komorą Polesie i komorą Śródmieście, jest Łódzki Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego”.

21 kontroli ŁWINB w zakresie poprawności robót budowlanych, także tych związanych z zabezpieczeniem budynków nie wykazały niezgodności. Tożsame dotyczy inżyniera kontraktu, który nie wstrzymywał robót z wyniku ich wadliwości.

Tym samym twierdzenia zawarte w oświadczeniach PKP PLK SA o odstąpieniu od Kontraktu nie odpowiadają prawdzie i wskazują raczej na inne motywy kierujące Zamawiającym. Wydaje się, że gdyby Zamawiający przygotował Inwestycję w sposób prawidłowy, a w toku realizacji Kontraktu współpracował z Wykonawcą i podejmował decyzje w sposób racjonalny, celowy, a także uzasadniony gospodarczo i prawnie, realizacja całości robót kontraktowych została by już dawno zakończona, a mieszkańcy Łodzi mogliby korzystać z „łódzkiego metra”.

Niestety, Zamawiający podjął inną decyzję i w chwili obecnej musi zmierzyć się z jej skutkami.

Z perspektywy Wykonawcy, podwykonawców i wszelkich podmiotów i osób, które były zaangażowane w realizację Kontraktu powstają znaczące ryzyka niewypłacalności, zaistnienia "efektu domina", polegającego na utracie płynności finansowej podwykonawców, dostawców, usługobiorców, zleceńobiorców i innych kooperantów Spółki na wielu inwestycjach, realizowanych w całym kraju - szczególnie firm lokalnych, silnie uzależnionych od jednego projektu, utraty specjalistycznych kadr wykorzystywanych do tej pory na potrzeby realizacji Kontraktu, w tym specjalistów z zagranicy, rozpadu zespołów inżynierskich i wykonawczych, a także przerwania ciągłości prac nad jednym z najbardziej złożonych projektów tunelowych na świecie. Z uwagi na naruszenie przez PKP PLK SA wszelkich możliwych zasad współpracy, jak również bezzasadnej próby przerzucenia na Wykonawcę odpowiedzialności za niedokończenie mediacji, poddajemy pod szczególną rozagę uważne i wnikliwe śledzenie przez media dalszych losów budowy, kosztów jej ukończenia, jak również wszelkich – bezpośrednich i pośrednich – konsekwencji wczorajszej decyzji władz PKP PLK SA.