PRZEWODNICZĄCY
RADY MIASTA I GMINY
WRONKI
ul. Ratuszowa 5, 64-510 WRONKI

Wronki, 22 marca 2022 r.

Or. 1510.3.2022

Sz. P.
Bartosz Sobański
Przewodniczący Komisji
Skarg, Wniosków i Petycji
Rady Miasta i Gminy Wronki

Dot. skargi na bierną postawę Burmistrza Miasta i Gminy Wronki w zakresie zadań związanych z organizacją ruchu drogowego i bezpieczeństwa obywateli.

Dnia 14 marca 2022 r. do Rady Miasta i Gminy Wronki wpłynęło pismo mieszkańca gminy Drawsko dotyczące bezpieczeństwa na wskazanych przejazdach kolejowych.

Na podstawie § 106c ust. 1 statutu Miasta i Gminy Wronki (Dz. Urz. Woj. Wlkp. z 2003 r. Nr 20 poz. 340 ze zm.) przekazuję przedmiotowe pismo Komisji Skarg, Wniosków i Petycji Rady Miasta i Gminy Wronki. Zadaniem Komisji będzie wstępne rozpatrzenie zarzutów przedstawionych w piśmie w zakresie skargi na bierną postawę Burmistrza Miasta i Gminy Wronki i przygotowanie Radzie stanowiska w tej sprawie w formie projektu uchwały na najbliższą sesję Rady, planowaną na dzień 31 marca 2022 r.

PRZEWODNICZĄCY RADY
Piotr Rzyski

Do wiadomości:

Urząd Miasta i Gminy Wronki | ul. Ratuszowa 5, 64-510 Wronki | tel.: +48 67 254 53 00, fax: +48 67 254 53 28 | poczta@wronki.pl, www.wronki.pl

D 1502.22

URZĄD MIASTA I GMINY
WRONKI 5
Data 14. 03. 2022 wpł.
L. dz. ..... Nr .....
Zał. ..... Znak akt. .....

boi@wronki.pl

Od: rada@wronki.pl
Wysłano: poniedziałek, 14 marca 2022 08:31
Do: 'boi wronki.pl'
Temat: FW: linia kolejowa 351 - przejazdy
Załączniki: załącznik 2.zip; załącznik 4 przej 60 poc rob 060322.webm; załącznik 1 pismo DTK.pdf; załącznik3 mokrz koparka 200222.webm; mi 110322.doc

UMiG Wronki
Ratuszowa 5, 64-510 Wronki
4797.22.DK
Wpłynęło dn. 14-03-2022
Przyjęto przez : Klaudia Kudlińska

Pozdrawiam,
Paulina Sulicka
Inspektor ds. obsługi Rady i jej organów
Urząd Miasta i Gminy Wronki
ul. Ratuszowa 5
64-510 WRONKI
Tel. 67 25 45 316

Administratorem Państwa danych osobowych jest Burmistrz Gminy Wronki. Pełna informacja dotycząca przetwarzania Państwa danych znajduje się pod adresem: https://bip.wronki.pl/content.php?cms_id=5931||m=29

Przesłana wiadomość może zawierać informacje o charakterze poufnym przeznaczone wyłącznie dla adresata wiadomości. Zabrania się wykorzystywania, rozpowszechniania bądź dystrybucji przez inne osoby i/lub organizacje różne od wyszczególnionych. W przypadku omyłkowego otrzymania tej informacji, prosimy o natychmiastowe poinformowanie nadawcy i usunięcie otrzymanej poczty. Wiadomość została sprawdzona przez system antywirusowy przed wysłaniem z systemu.

From:
Sent: Friday, March 11, 2022 2:12 PM
To: skargi.wnioski@mi.gov.pl
Cc: skargi@ms.gov.pl; kontakt@mswia.gov.pl; kontakt@kprm.gov.pl; rada@wronki.pl; skarga@po.policja.gov.pl; pkbwk@mswia.gov.pl
Subject: linia kolejowa 351 - przejazdy

Dzień dobry.

Proszę przekazać zgodnie z właściwością.

Dziękuję

PS.: Wskazanym adresatom wysłano również wersję papierową.

Pęckowo, 11 marca 2022 r.

Pan

Andrzej Adamczyk

Minister Infrastruktury

ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

i inni, w ostatniej części wywołani

Szanowny Panie Ministrze,

zechce Pan łaskawie uzyskać wyjaśnienia niejakiego Merchela Ireneusza, jakie ów przez ostatnie trzy lata nabył i posiada zdolności oraz chęci do opanowania skandalicznego postępowania pracowników poznańskich struktur danej mu w zarząd firmy?

W ramach zachęty można rzeczonemu, wraz z materiałem pomocniczym:

https://www.facebook.com/WronieckiBazar/posts/4360549790712268

przedstawić krótki test „okolicznościowy":

Jak ma się zachować kierowca, który, zbliżając się do widocznego na filmie, oznakowanego w następujący sposób przejazdu:

zobaczy czerwone światła na sygnalizatorach?

*a) zatrzymać się rozejrzeć i jechać dalej, ponieważ **sygnalizacja jest niesprawna**.*

*b) zatrzymać się i czekać na pociąg, ponieważ, **wbrew zapewnieniom PLK, wyrażonych za pomocą znaków drogowych, sygnalizacja jednak jest sprawna** i za chwilę zaczną opadać rogatki, ponieważ zbliża się pociąg,*

c) zadzwonić do wróżki, sekretariatu Jaśnie Pana Prezesa, lekarza psychiatry lub farmaceuty, celem uzyskania wyjaśnień, bo kto wie, a nuż to próba wyłudzenia, a w krzaczorach czai się jakiś patrol i szuka jelenia do dwóch tysięcy mandatu wlepienia.

Przedstawiony w linkowanym wpisie stan trwa od ponad miesiąca!

Dziś rzecz już nawet nie w tym, że ktoś, kiedyś nie pomyślał i owe znaki ustawił. W firmie zarządzanej przez I. Merchela, problemem nie do pokonania jest zapewnienie rzetelności nadzoru i kontroli wszystkich szczebli kadrowej drabiny PLK, które, zarówno podczas zamykania toru, jak i później, przez tak długi okres, nie potrafiły poważnego błędu wykryć. A kontroli robót budowlanych i innych, związanych z bezpieczeństwem, w tym czasie, w dokumentacji odnotowanych zostało zapewne – niech zgadnę – co najmniej kilkanaście.

Nie potrafiły, a właściwie, wcale nie zamierzały.

Ponad dwa tygodnie temu, Pani Redaktor Naczelna Wronieckiego Bazaru (WB) przedstawiła ww. materiał PLK, celem „odniesienia się". Opublikowany zaś został poprzedniej niedzieli. Wśród subskrybentów portalu WB jest wielu pracowników spółki kierowanej przez I. Merchela. Nie ma wątpliwości, że, niezależnie od (nie)wykonanych zadań własnych, i tą drogą, z treścią wpisu zdążyli się zapoznać.

W załączniku 1 znajdują się: film oraz zdjęcia wykonane na przestrzeni ostatnich tygodni – ostanie przed trzema dniami.

Jak widać, ruchu w interesie absolutnie brak. Wprowadzające w błąd znaki drogowe, niewzruszenie tkwią tak, jak je przed miesiącem umieszczono, zaś osygnalizowania zamkniętego toru, konsekwentnie, dotąd nie zamontowano, pomimo że pociągi i maszyny robocze wykonawców robót poruszają się po nim nieustannie (załączniki 2 i 3).

Co ciekawe, sygnalizacje na dwóch pozostałych przejazdach na szlaku Wronki – Miały (usytuowane w kilometrach: 52 i 55) mające ten sam status, co wymienione we wskazanym na wstępie materiale (zdemontowane czujniki pociągu w zamkniętym torze), **nie zostały przez PLK uznane za uszkodzone**.

Przyczyn takiego zróżnicowania, wyjaśnienia podjąć się nawet nie próbuję. Niewątpliwie, musi jest ono efektem zastosowania jakiejś doktryny filozoficznej, logicznie spójnej dopiero na poziomie nieosiągalnym dla zwykłego zjadacza chleba.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK), kilka lat temu, po jednym ze zdarzeń – a jakże – na prowadzonej przez poznańskich specjalistów PLK, budowie, na której kierujący jadącym po zamkniętym torze pojazdem kolejowym nie zastosował się do obowiązującego ograniczenia prędkości na przejeździe i uderzył w samochód, wystosował zalecenie, poparte decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, by dany przejazd, pod kątem kategorii, traktować jako jedną, spójną całość.

Jak widać, I. Merchel wraz z ekipą, mają to w głębokim poważaniu. Na przejazdach kategorii B i C szlaku Wronki – Miały, czujniki pociągu w zamkniętym torze zostały zdemontowane. Można powiedzieć, że przejazdy te zdegradowano do kategorii D, **ale tylko jakby w połowie**.

Może zatem, sygnalizatory drogowe oraz znaki B-20 „stop", należałoby ustawić w międzytorzu?

Brak osygnalizowania zamkniętego toru, które maszynistom i operatorom maszyn roboczych przypominać miałoby o konieczności zmniejszenia prędkości w tych miejscach, ryzyko wystąpienia kolejnego, podobnego do wyżej wspomnianego zdarzenia, z pewnością wydatnie zmniejsza.

Znów, proszę nie pytać „jak". Filozofia...

Co przedstawiono w materiałach opublikowanych na portalu WB w październiku ub. roku:

https://wronieckibazar.pl/list-otwarty-roberta-minge-do-burmistrza/?fbclid=IwAR0LgLSKS_70ZapQxuamo9xyDoCyl6WdXEarVM6RSthzW7fmqiV5tDLa-k

nie pierwszy to przejaw karygodnej, rażącej bezczelności PLK i lekceważenia kwestii bezpieczeństwa użytkowników dróg.

Nie pozostaje zatem nic innego, jak odtrąbić spory sukces I. Merchela w zakresie (dez)organizacji nadzoru i kontroli nad budowlanym procesem, całej rzeszy wysoce kwalifikowanych i takoż opłacanych kadr poznańskiego regionu centrum realizacji inwestycji oraz zakładu linii kolejowych. Jak wcześniej wspomniano, sukces nieprzypadkowy – niewątpliwie, wytrwale, w pocie czoła wypracowany.

Po trzech latach takich nieustannych wysiłków, osiągnęły owe elity poziom doskonałości, nad którym zapanowania, wymieniony na wstępie, postawiony na ich czele człowiek – co z całą mocą należy zaakcentować – potrzeby nie widzi już najmniejszej.

Ponieważ jednak natura nie znosi próżni, znalazł sobie zajęcie zastępcze. I tak oto, od półtorej roku, razem z niejakim Breschem Arnoldem, tytułowanym Dyrektorem ds. Inwestycji, **wytrwale poszukują dowodów** na moją dywersyjno-insynuacyjną działalność w zakresie ujawniania im mimowszystkowykwitów tego bagna. Efekty – jak wyżej – żadne. Dotąd sąd, do którego złożyli pozew, nie otrzymał nic poza aksjomatami, czy też może dogmatami, które streścić można słowami „ kłamie, bo rzeczywistość jest inna".

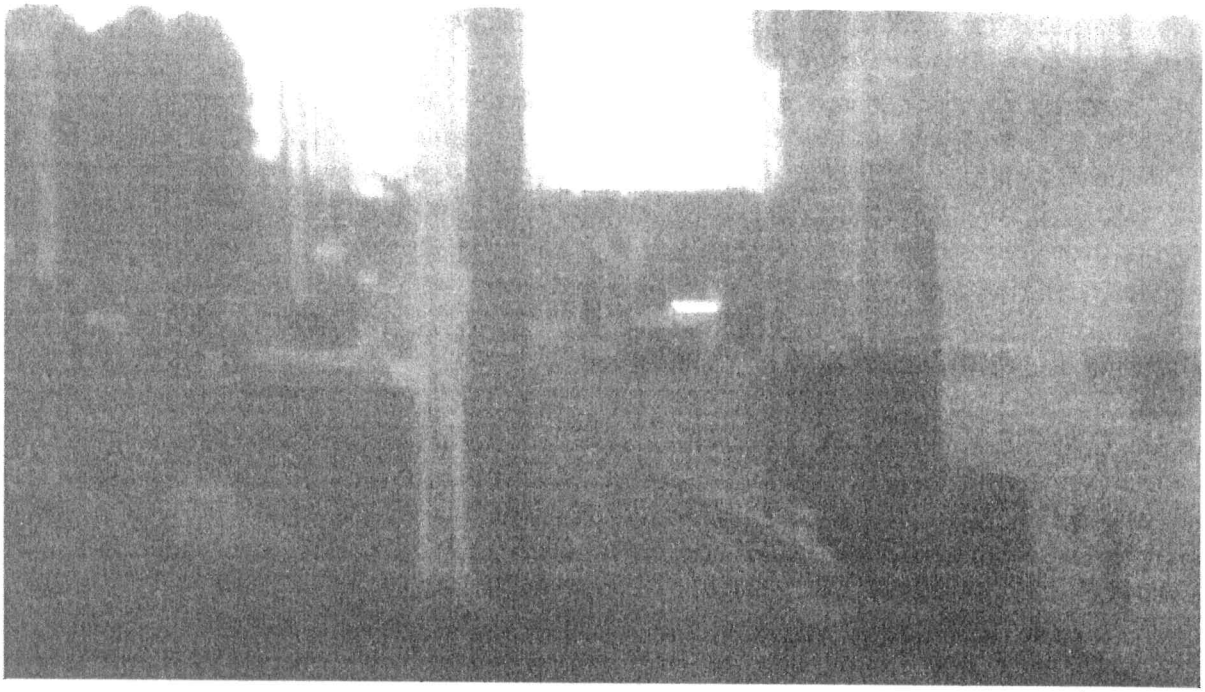
Jaka to rzeczywistość? Jak wygląda? W którym wymiarze obaj od dawna się kręcą? Odpowiedzi brak.

Pewne wskazania dać może film z załącznika 2, przedstawiający zarejestrowane przed dwoma tygodniami, na przystanku osobowym Mokrz, nikłe w zasadzie przejęcie zbliżającym się pociągiem, wykonującego bez jakiegokolwiek nadzoru, roboty w skrajni czynnego toru, operatora koparki.

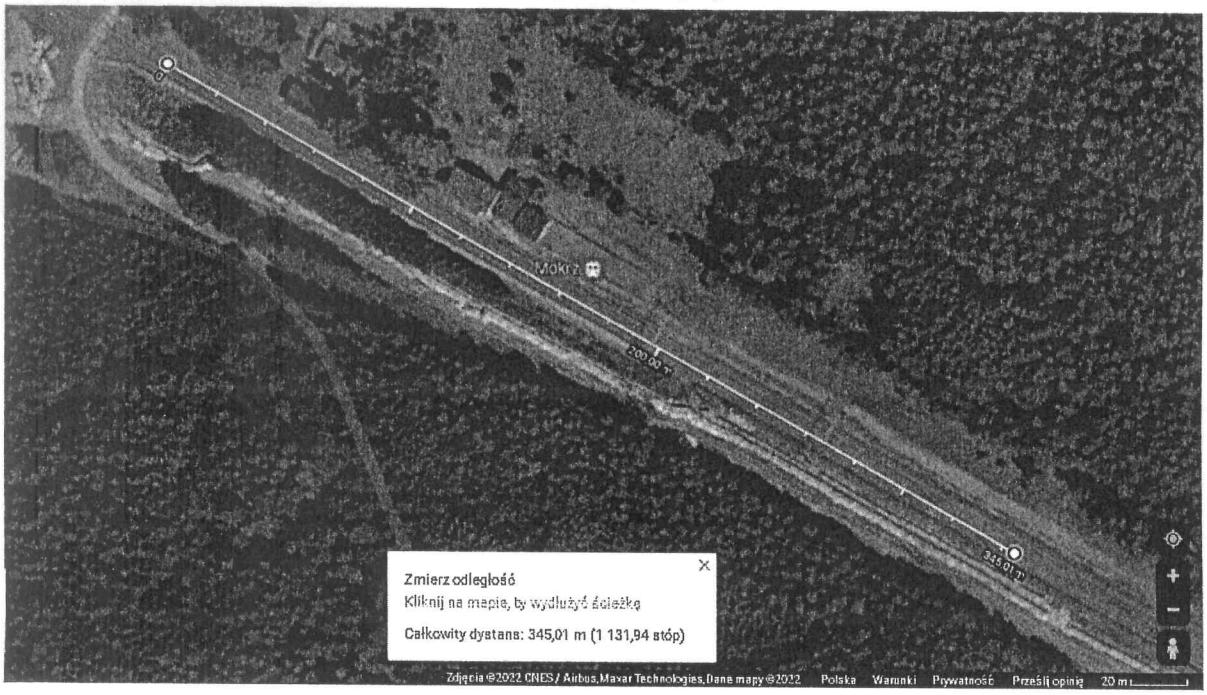
Screen z nagrania:

Podczas przejazdu następnego pociągu, spółki Intercity, który nie ma planowego postoju w Mokrzu, było podobnie.

Niewyraźnie, bo w znacznym powiększeniu, jednak ramię pracującej koparki widoczne:



Dystans między ową maszyną i czołem pociągu oraz widocznym również na pierwszym planie, betonowym słupem trakcyjnym przedstawia się mniej więcej tak:



Pełną swobodę w naruszaniu zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego, daną przez PLK wykonawcom robót budowlanych, obrazuje także film z załącznika 3 – „złapany" przed trzema dniami, na nieosygnalizowanym od strony zamkniętego toru i z niedziałającą sygnalizacją, przejeździe w km 60, skład do oczyszczania tłucznia, który zgodnie z formalnymi procedurami powinien przed nim zatrzymać się i kontynuować jazdę dopiero po zabezpieczeniu ruchu drogowego przez uprawnionego pracownika.

Jeśli PLK po raz kolejny zechcą przedstawiać tłumaczenia w stylu *„bezpieczeństwo priorytetem; prowadzimy intensywne działania; ich wynikiem są setki albo – niech będzie – dziesiątki stwierdzonych nieprawidłowości (a przecież, jeśli poważnie podchodzą do nadzoru i kontroli, zastosowanie prostego przyłożenia przedstawionych tutaj – nie chwaląc się wcale – osiągnięć, do liczby przedmiotowych czynności służbowych, wszystkich, procedurami SMS wskazanych pracowników PLK, jasno wynika, że mniej więcej tyle ich powinno być, prawda?"*, należy zapytać, co w takim razie firma Strabag oraz jej podwykonawcy, robią jeszcze na kontrakcie?

W ramach konkluzji, proszę o ocenę, czy przedstawione fakty wskazują **jeszcze** na obficie sprzyjające szczęście w napotykaniu zdarzeń niezwykle rzadkich, które – co za pech – mimo upływu lat, wciąż umykają oczom tabunów PLK-owskich kontroli, czy też, **już,** na powszechny, wieloletni, przez zaniedbanie zapuszczony – pora rzecz nazwać po imieniu – burdel, jaki tam panuje?

Wyniki rozważań prosiłbym przedstawić w możliwie krótkim czasie, w formie umożliwiającej zaprezentowanie ich przed sądem. Z uwagi na wspomniane, mizerne efekty poszukiwań prawdy, po drugiej stronie, niewątpliwie mogą one pomóc w wydaniu obiektywnego orzeczenia.

Ponadto, jeśli stwierdzi Pan, że to „już", proszę wskazać, kto może tę stajnię Augiasza niezwłocznie i skutecznie posprzątać?

Czas wydaje się ku temu najwyższy. Zawartość rozlewa się bowiem po całej kolejowej sieci, niosąc poważne, a nawet już tragiczne skutki.

Okazja zaś zbliża się odpowiednia. Konferencja Forum Bezpieczeństwa Kolejowego już za dni parę. Przedstawiciel ministerstwa, Pan Andrzej Bittel został zaproszony do wystąpienia w jej ramach.

Uważam, że jako tzw. sygnalista, czyli – w prostych, żołnierskich słowach – kapuś pospolity, również mógłbym do udziału, np. w roli baby z brodą, i prezentacji gdzieś w okolicy ostatniego epizodu ww. *event*-u, którego tytuł brzmi wręcz jak zaproszenie, śmiało aspirować.

Nie sądzę jednak, by organizator wraz prelegentem, byli tym pomysłem zachwyceni. Ryzyko, iż kilka koronowanych kolejowych głów, zmuszonych do tolerowania obecności, w formule odbiegającej od wściekłego, co najwyżej pianę z pyska toczącego, zamkniętego w klatce, a jeszcze lepiej – słoju z formaliną – psa, musiałoby wówczas, w ramach protestu i obaw przed wysypką bądź inną zarazą, z uświetnienia Swoją Osobą imprezy zrezygnować względnie przedwcześnie ją opuścić, jest realne.

Inaczej mówiąc, nie o to chodzi by z/ na gali robić skandalik. Jednakowoż, tak czy inaczej, do uczestników, i nie tylko, najprawdopodobniej „po", dotrzeć spróbujemy.

Ok., do brzegu. Skoro plany na najbliższy tydzień zostały nakreślone, pozostaje kilka spraw porządkowych:

1. Wyjaśnień – jak sadzę przed organem kontrolnym, tj. Radą Miasta i Gminy Wronki – oraz przedstawienia ich lokalnej społeczności wymaga **konsekwentnie bierna postawa** „właściwego miejscowo" burmistrza w zakresie opisanych w art. 7 ust.1 p. 2) i p. 14) ustawy o samorządzie gminnym, zadań związanych z organizacją ruchu drogowego i bezpieczeństwa obywateli.

   Jeśli Rada nie uważa się za kompetentną do wykonania tego rodzaju zadania, należy przekazać je właściwemu organowi.

Kadr z filmu:

To właśnie zgłoszeń o tego rodzaju nieodpowiedzialnych, kretyńskich zachowaniach w torach, na które – skoro do znudzenia, po raz n-ty przypomnę – po ponad trzech latach rzekomo nienagannie prowadzonej i wzorowo nadzorowanej inwestycji natknąć się można praktycznie w każdych, dowolnie wybranych: miejscu i chwili, Jego Ekscelencja Prezes wraz z Dyrektorem od Inwestycji, z podziwu godną konsekwencją, do wiadomości przyjąć nie zamierzają, a wręcz przeciwnie – zarzuty, iż świadomie i z premedytacją nie podejmują żadnych owocnych działań dla ich eliminacji, nazywają insynuacjami i szkalowaniem.

Panie Ministrze,

zupełnie poważnie proszę o zastanowienie się, jaka jest możliwość, że, sporadycznie dziś już w okolicy, przejazdem zaledwie goszcząc, dwa razy pod rząd natrafić można na tego rodzaju incydenty?

Przy czym, uwzględnić należy kontekst, tj. wielokrotne przywoływanie prezesa oraz jego świty do zachowania choćby minimum przyzwoitości w wypełnianiu obowiązków, a także, co oczywiste, opisane w linkowanych materiałach z portalu Wroniecki Bazar, wyczyny, będące na te wezwania, jednoznacznie, wraz z upływem czasu, z coraz wyżej środkowym palcem uniesionym, stanowisko PLK określającą, odpowiedzią.

Mimo to, zrozumiałym jest, że istnieje, wynikająca z obiektywizmu, potrzeba zapoznania się ze stanowiskiem drugiej strony. Zwracam jednak uwagę na konieczność zachowania odrobiny krytycyzmu wobec, jak by to określić, oszczędnego operowania prawdą, na jakie zdarza się w wyjaśnieniach zarządzanej przez I. Merchela firmy trafić. Przykładem niech będzie pismo DTK-4.051.8.2021.DB.2, z dnia 29 marca 2021 r. (załącznik 4). Nie ma wątpliwości, iż powstało ono poprzez kopiowanie i wklejanie sporych fragmentów twórczości PLK.

Że insynuacja? Skądże znowu. Dowody zawartego tam fałszu skondensowanego znajdują się w posiadaniu, wymienionego w p. 3 wyliczenia na końcu niniejszego pisma, organu.

Chyba że obaj wspomniani panowie operują inną definicją tego pojęcia. Przywoływanie w pozwie, w charakterze *corpus delicti* mej zbrodni, materiałów, choć przecedzonych, wciąż jednak o charakterze autodenuncjacyjnym, mogłoby taką ewentualność sugerować.

2. Kwestie szeroko zamkniętych oczu funkcjonariuszy wronieckiej policji (obrazek z przejazdu 53, sprzed dni trzech):

wespół z szamotulską prokuratorią, szczegółowiej poruszone zostaną w kolejnym wystąpieniu. Wyjaśnienia tychże przyjąć można zatem wówczas – hurtem.

3. Pan Przewodniczący PKBWK raczy natomiast dla opinii publicznej przygotować opracowanie nt. działań, jakie przedsięwziął po uzyskaniu w październiku ub. roku informacji zawartej w obszernie przedłożonych mu materiałach, o niebezpiecznych incydentach na jednym z przejazdów usytuowanych na linii kolejowej nr 351, skutków tych działań i dlaczego były tak znikome, żeby nie powiedzieć, żadne.

Dziękuję za czas poświęcony na lekturę.

Do wiadomości:

- Sąd Okręgowy w Poznaniu – wraz z odpisem,
- Kancelaria Prezesa Rady Ministrów – wersja elektroniczna,
- Minister Sprawiedliwości, Prokurator Generalny – wersja elektroniczna,
- Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji – wersja elektroniczna,
- Rada Miasta i Gminy Wronki – wersja elektroniczna,
- Komendant Wojewódzki Policji w Poznaniu – wersja elektroniczna,
- Przewodniczący PKBWK – wersja elektroniczna,

Załączniki w formie elektronicznej:

1. Zdjęcia nieprawidłowego oznakowania przejazdów w km 53, 59 i 60 linii kolejowej nr 351, a także braków osygnalizowania zamkniętego dla przebudowy toru nr 1,
2. Film z zarejestrowaną pracą nienadzorowanej koparki na przystanku Mokrz, w trakcie zbliżania się pociągu pasażerskiego,
3. Film ukazujący nieprawidłową procedurę pokonywania przejazdu w km 60, przez maszynistę pociągu roboczego.
4. Kopia pisma DTK-4.051.8.2021.DB.2, z dnia 29 marca 2021 r.

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 29 marca 2021 r.

Departament Kolejnictwa

Znak sprawy: DTK-4.051.8.2021.DB.2

Pan

Szanowny Panie,

W odpowiedzi na Pana pismo przesłane drogą elektroniczną do wiadomości Kancelarii Prezesa Rady Ministrów w dniu 3 marca 2021 r., a następnie przekazane przez Kancelarię do Ministerstwa Infrastruktury, w sprawie uszkodzenia w dniu 1 marca 2021 r. sygnalizacji na przejeździe kolejowo-drogowym w miejscowości Ordzin, przedstawiam poniższe.

Z informacji przedstawionych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: Spółka) wynika, że przedmiotowy przejazd kolejowo – drogowy zakwalifikowany do kategorii C, zlokalizowany jest w km 44,640 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny.

Linia kolejowa na tym przejeździe krzyżuje się z drogą powiatową nr 1850 P. Przejazd objęty jest pracami modernizacyjnymi realizowanego zadania pn. „Projekt i zabudowa urządzeń sterowania ruchem i sygnalizacji oraz urządzeń kolejowej sieci telekomunikacyjnej na odcinku Poznań Główny – Wronki" (LCS Poznań Główny III) w ramach projektu „Prace na linii kolejowej E 59 Poznań Główny – Szczecin Sąbie", które mają również na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami. Docelowo na przejeździe zostanie podniesiona kategoria przejazdu z kategorii C do kategorii B, z jednoczesną zabudową nowych urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego wykonanych w nowej technologii, która gwarantować będzie najwyższy poziom niezawodności, co przełoży się na podwyższenie poziomu bezpieczeństwa w obrębie przejazdu.

Obecnie przejazd wyposażony jest w urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej starszej generacji typu SPA-1 posiadające „Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego" nr U/2001/0221 wydane w dniu 21 września 2001 r. przez Głównego Inspektora Kolejnictwa na czas nieokreślony (bezterminowy).

W dniu 1 marca 2021 r. o godzinie 16.25 na przedmiotowym przejeździe kolejowo-drogowym wystąpiła usterka urządzeń SSP spowodowana pracami modernizacyjnymi realizowanymi przez wykonawcę modernizacji linii firmę Budimex S.A.

Niezwłocznie po wystąpieniu usterki pracownicy pionu utrzymania Zakładu Linii Kolejowych w Poznaniu osygnalizowali przejazd od strony drogi i toru zgodnie z załącznikiem nr 4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1744, z późn. zm.) oraz przystąpili do lokalizacji zaistniałej usterki. Zgodnie z procedurami oraz wymaganiami ww. rozporządzenia, w celu zachowania bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego oraz użytkowników przejazdu wprowadzone zostało także ograniczenie prędkości dla czoła pociągu do 20 km/h w strefie przejazdu. W trakcie lokalizacji usterki stwierdzony został uszkodzony kabel pomiędzy szafą aparatową a czujnikiem na przekazanym wykonawcy placu budowy. O tym fakcie został poinformowany wykonawca robót i inspektor nadzoru, którzy podjęli dalsze działania.

W dniu 2 marca 2021 r. o godzinie 11.13 po naprawie uszkodzonego kabla przez wykonawcę robót, przywrócono prawidłowe działanie urządzeń i odwołano wprowadzone obostrzenia.

Należy zwrócić uwagę, że zgodnie z postanowieniami, sporządzonego na potrzeby wykonywania prac obok czynnej infrastruktury kolejowej *Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót*, usuwanie usterek w czynnej infrastrukturze przekazanej pod teren budowy i spowodowanych przez wykonawcę robót, leży w obowiązku wykonawcy. Oznacza to, że z chwilą protokolarnego przejęcia przez wykonawcę placu budowy to na nim ciąży odpowiedzialność za bezpieczeństwo oraz szkody powstałe na ww. terenie. Podkreślić także należy, że pracownicy Spółki pełnią nadzór nad czynną infrastrukturą także w czasie wykonywania robót.

Jednocześnie informuję, że w okresie od 1 stycznia 2019 r. do 1 marca 2021 r. na przedmiotowym przejeździe kolejowo-drogowym wystąpiło 18 usterek. Podkreślić należy, że wzmożenie nadzoru przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nad pracami inwestycyjnymi przyniosło rezultaty w postaci znacznego spadku usterek generowanych w trakcie realizacji robót. Z analizy usterkowości na tym przejeździe wynika, że w 2019 r. zrejestrowano 11 usterek związanych z prowadzoną modernizacją, w 2020 r. nie wystąpiła żadna usterka natomiast w pierwszym kwartale 2021 r wystąpiła 1 usterka.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Tomasz Rurka

Zastępca Dyrektora

Informacja na temat przetwarzania danych osobowych

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), informuję, że:

1) administratorem Pana danych osobowych jest Minister Infrastruktury z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, zwany dalej „Administratorem danych";
2) Pana dane osobowe przetwarzane będą w celu rozpatrzenia Pana skargi w trybie przewidzianym w ustawie z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.), zgodnie z § 8 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 stycznia 2002 r. w sprawie organizacji przyjmowania i rozpatrywania skarg i wniosków (Dz. U. Nr 5, poz. 46);
3) podstawą przetwarzania Pana danych osobowych jest konieczność wypełnienia obowiązków prawnych ciążących na Administratorze danych wynikających z ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego oraz rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 stycznia 2002 r. w sprawie organizacji przyjmowania i rozpatrywania skarg i wniosków;
4) Administrator danych przewiduje możliwość powierzenia przetwarzania danych innym podmiotom świadczącym na rzecz Administratora danych usługi z zakresu IT;
5) podanie danych osobowych jest dobrowolne, ale konsekwencją niepodania danych byłoby pozostawienie skargi bez rozpoznania zgodnie z § 8 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 stycznia 2002 r. w sprawie organizacji przyjmowania i rozpatrywania skarg i wniosków;
6) posiada Pan prawo do:
   - żądania dostępu do treści swoich danych osobowych, ich sprostowania lub ograniczenia przetwarzania,
   - wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych w zakresie w jakim przetwarzanie nie wynika z obowiązku prawnego ciążącego na Administratorze danych,
   - wniesienia skargi do organu nadzorczego - Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
7) Pana dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu;
8) Pana dane osobowe w zakresie rozpatrywania skargi, będą przechowywane przez Administratora danych przez okres niezbędny do załatwienia sprawy, a następnie przez okres 25 lat, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. z 2020 r. poz. 164), po tym czasie wraz z dokumentacją zostaną przekazane do właściwego archiwum państwowego jako materiał archiwalny;

dane kontaktowe do Inspektora ochrony danych w Ministerstwie Infrastruktury: Inspektor ochrony danych, Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, adres e-mail: inspektor.RODO@mi.gov.pl. Z Inspektorem ochrony danych można się kontaktować we wszystkich sprawach dotyczących przetwarzania przez Administratora danych Pana danych osobowych oraz korzystania z praw związanych z tym przetwarzaniem danych.