

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI CYFRYZACJI, INNOWACYJNOŚCI
I NOWOCZESNYCH TECHNOLOGII
(NR 39)**

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY
(NR 70)**

z dnia 4 grudnia 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii (nr 39)

Komisji Infrastruktury (nr 70)

4 grudnia 2024 r.

Komisje: Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii oraz Infrastruktury obradujące pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska-2050-TD)**, przewodniczącego Komisji Infrastruktury, oraz posła **Bartłomieja Pejo (Konfederacja)**, przewodniczącego Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii, zrealizowały następujący porządek dzienny:

- przedstawienie przez ministra infrastruktury pana **Dariusza Klimczaka** szczegółowej informacji na temat stanu prac nad cyfryzacją kolei w kontekście Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym. W szczególności wnosimy, aby przedmiotowe wystąpienie obejmowało w szczególności informacje na temat:
 1. Realizacja i wdrożenie projektu GSM-R
 2. Informacje dotyczące wdrażania technicznej specyfikacji interoperacyjności „Sterowanie”
 3. Harmonogram migracji z analogowego systemu VHF 150 MHz do cyfrowego GSM-R.

W posiedzeniu udział wzięli: **Michał Gramatyka** sekretarz stanu w Ministerstwie Cyfryzacji, **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Paweł Buc** zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej wraz ze współpracownikami, **Szymon Tyburski** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Ignacy Góra** prezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Piotr Kubicki** i **Marcin Mochocki** członkowie zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami, **Joanna Lech** dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych wraz ze współpracownikami, **Marek Pawlik** zastępca dyrektora ds. Interoperacyjności kolei w Instytucie Kolejnictwa, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, **Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji Pro Kolej, **Piotr Nowicki** wiceprezes Piasczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowej – Grupa W7, **Jarosław Kasperski** i **Jakub Kołpa** członkowie zarządu Nokia Solutions and Networks sp. z o.o., **Mariusz Zawisza** prezes zarządu Herkules SA w restrukturyzacji oraz **Janusz Zubrzycki** członek Komisji Rewizyjnej Stowarzyszenie Ekonomiki Transportu.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Maciej Krawczyk**, **Magdalena Krzymowska**, **Jolanta Osiak**, **Jakub Sindrewicz** i **Patrycja Wierzbicka** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dzień dobry. Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii. Witam bardzo serdecznie panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości, szczególnie witam pana ministra Piotra

Malepszaka, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, wraz ze współpracownikami. Witam pana ministra Michała Gramatykę, sekretarza stanu w Ministerstwie Cyfryzacji, wraz ze współpracownikami. Witam pana prezesa Ignacego Górę, prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, wraz ze współpracownikami. Witam pana Pawła Buca, zastępcę dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej, wraz ze współpracownikami. Witam panów członków zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA, pana Piotra Kubickiego oraz pana Marcina Mochockiego, wraz ze współpracownikami. Witam panią Joannę Lech, dyrektora w Centrum Unijnych Projektów Transportowych, wraz ze współpracownikami. Witam pana Szymona Tyburskiego doradcę prawnego w Departamencie Infrastruktury w Najwyższej Izbie Kontroli. Witam pana Leszka Miętka, prezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce. Witam pana Jakuba Majewskiego, prezesa zarządu Fundacji Pro Kolej. Witam pana Marka Pawlika, zastępcę dyrektora do spraw interoperacyjności kolei w Instytucie Kolejnictwa, wraz ze współpracownikami. Witam pana Piotra Nowickiego wiceprezesa Piaseczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowej Grupa W7. Witam pana Jarosława Kasperskiego oraz pana Jakuba Kołpę, członków zarządu Nokia Solutions Networks spółka z o.o. Witam pana Mariusza Zawiszę, prezesa zarządu Herkules Spółka Akcyjna w restrukturyzacji. Witam pana Janusza Zubrzyckiego reprezentującego Stowarzyszenie Ekonomiki Transportu oraz pana Ryszarda Kaczoruka, byłego członka rady nadzorczej PKP PLK SA.

Szanowni państwo, na podstawie listy obecności stwierdzam kworum.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów przekazany 22 listopada 2024 r. Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie przedstawienie przez ministra infrastruktury, pana Dariusza Klimczaka, szczegółowej informacji na temat stanu prac nad cyfryzacją kolei w kontekście Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym. W szczególności wnosimy, aby przedmiotowe wystąpienie obejmował w szczególności informacje na temat, po pierwsze realizacji i wdrożenia projektu GSM-R, po drugie informacje dotyczące wdrożenia technicznej specyfikacji interoperacyjności „Sterowanie” i po trzecie harmonogram migracji z analogowego systemu VHF 150MHz do cyfrowego GSM-R.

Szanowni państwo, ponieważ posiedzenie zwołano w trybie art. 152 ust. 2, nie ma możliwości zmiany, uzupełnienia czy też wniosków dodatkowych do porządku posiedzenia – w związku z tym przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Bardzo proszę przedstawiciela wnioskodawców, panią poseł Paulinę Matysiak, o przedstawienie wniosku.

Poseł Paulina Matysiak (Razem):

Dziękuję. Dzień dobry. Ja nie będę przedłużać. Pan przewodniczący odczytał wszystko, co było zawarte we wniosku. Jesteśmy ciekawi tej informacji, ona jest niezwykle ważna...

Coś tutaj jakiś pogłos jest...

W każdym razie ja od razu też deklaruje, że będę chciała się zapisać do pytania.

I druga rzecz. Myślę, że to są sprawy, które mają niezwykle dużą wagę, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam bardzo, czy nasze służby techniczne mogą tutaj uspokoić sytuację?

Proszę kontynuować...

Poseł Paulina Matysiak (Razem):

Dobrze. Spróbujmy z tym...

Tak. Teraz jest lepiej.

Nie będę robiła wprowadzenia. Wszyscy jesteśmy ciekawi informacji, która została już odczytana przez pana przewodniczącego. Z pewnością temat jest niezwykle ważny, także jeżeli chodzi o bezpieczeństwo na kolei. Od razu tutaj wskaże, że na sali jest także pan Leszek Miętek. W ostatnim czasie była pikietą pod Ministerstwem Infrastruktury, która właśnie dotyczyła bezpieczeństwa kolei. I też uczulam parlamentarzystów, nie tylko z Komisji Infrastruktury, ale także z Komisji Cyfryzacji w tym temacie. Mam nadzieję, że ten temat jeszcze w pytaniach i w głosach strony społecznej wybrzmi. I tak jak

mówiłam, będę chciała się zapisać do pytania. Czekamy na informacje ze strony spółki, ze strony pana ministra i ja osobiście też liczę na ciekawą dyskusję. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję. Szanowni państwo, w związku z tym przekazuję głos panu ministrowi. Panie ministrze, bardzo proszę o przedstawienie informacji. Oczywiście, jeżeli będzie potrzeba skorzystania również z informacji przekazywanej przez współpracowników, proszę o sygnalizowanie i będę udzielał głosu stosownie do potrzeb. Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Dzień dobry. Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowne prezydium, Szanowna Komisjo, szanowni państwo, kilka słów wstępu ode mnie, biorąc pod uwagę temat, w sprawie którego się spotykamy, którego dotykamy ponownie – ponieważ ten temat już był w tym roku przedmiotem dyskusji w Komisji i Infrastruktury – chciałbym przypomnieć pewne kwestie zasadnicze dotyczące tego kontraktu, tej inwestycji. W kwestiach szczegółowych, w kwestiach kontraktowych, w kwestiach prowadzonych mediacji oddam głos prezesowi Mochockiemu, w kwestiach technicznych przekażę głos prezesowi Kubickiemu.

Szanowni państwo, mówimy objęciu blisko 14 tys. km linii kolejowych kontraktem zabudowy systemem GSM-R systemu, który pozwala ogólnie na znaczące zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, pozwala na zabudowę systemu cyfrowego, ponieważ w obecnej sytuacji na zdecydowanej większości, na prawie wszystkich liniach opieramy się na systemie łączności analogowej. Temat, który został zapoczątkowany ogłoszeniem przetargu w 2015 r., temat, który został sfinalizowany na etapie podpisania umowy w marcu 2018 r., temat, który powinien być zakończony kontraktowo do maja 2023 r. Podkreślam te kwestie, ponieważ mówimy o sytuacji, gdzie dawno powinniśmy kontraktowo mieć to zadanie zakończone. A po pięciu latach od podpisania umowy mieliśmy około pięćdziesięcioprocentowe zaawansowanie realizacji kontraktu. I tutaj też warto wspomnieć o generalnie całościowym prowadzeniu tego kontraktu przez PKP Polskie Linie Kolejowe w tych ostatnich latach, bo wspominaliśmy – i to też podkreślałem – o jakości zarządzania tym kontraktem, jakości zarządzania, którego emanacją było chociażby wielokrotne, bardzo częste zmienianie prowadzących ten kontrakt – w postaci osób na stanowiskach dyrektorów realizujących ten projekt, zastępców dyrektorów. To też bardzo wyraźnie sygnalizowało problemy z nowością, jaka pojawiła się w PKP PLK i taką nowością, nie tylko od strony technicznej albo i przede wszystkim od strony technicznej, realizacji czegoś, czego na kolei w tak masowym zakresie, który dzisiaj musimy wdrażać, nigdy nie było – i trzeba to sobie też jasno powiedzieć – z problemami z jakością tych osób, które zarządzały, też z problemami z jakością wiedzy, którą trzeba pozyskać, żeby taki kontrakt realizować w obszarze, w którym kolejarze zarządzający innymi zadaniami, takimi ściśle z obszaru infrastruktury, twardej infrastruktury kolejowej, wcześniej nie mieli do czynienia. I z tego też względu wynikały stopniowo narastające opóźnienia w realizacji tego kontraktu. Przejdziemy do części prezentacyjnej. Poproszę, w pierwszej kolejności zacznie prezes Kubicki, następnie prezes Mochocki i będziemy tak uzupełniać tę prezentację o poszczególne elementy w niej zawarte, związane, tak jak wspomniałem, w części ze sprawami czysto technicznymi – na jakim etapie jesteśmy, jeśli chodzi o dzisiejszą sytuację szerzej, a szerzej prezes Mochocki w kwestiach kontraktowych i mediacji prowadzonej przed Prokuraturą Generalną. Poproszę o rozpoczęcie prezentacji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Panie prezesie, bardzo proszę.

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Piotr Kubicki:

Dzień dobry, panowie posłowie. Na początku postaramy się troszkę przypomnieć, co to jest system ERTMS w takim półtoraminutowym filmie o tym systemie, żeby przejść później płynnie do prezentacji. Pozwolimy poznać holistykę tego systemu, bo to nie jest proste. Poproszę o włączenie filmu.

I poprosiłbym o rozpoczęcie prezentacji.

Panie przewodniczący, ja pozwoliłem sobie ze względu na prezentację przesunąć te punkty w odwrotności, że najpierw o migracji z VHF do GSM-R ze względu na wiek tego projektu – i będziemy coraz młodsze rzeczy dokładać.

Poprosiłbym o pilota... Dziękuję.

Harmonogram dzisiejszego spotkania mniej więcej będzie wyglądał tak, że najpierw przedstawimy status migracji analogowego systemu VHF do cyfrowego GSM-R. Później przejdziemy do statusu realizacji wdrożenia projektu GSM-R, płynnie później przejdziemy do postępu wdrażania technicznych specyfikacji interoperacyjności „Sterowanie” i będzie czas na podsumowanie.

Przed chwilą państwo, posłowie i senatorowie widzieli system ERTMS w postaci filmu. Ja chwilę o nim opowiem – z czego się składa? On się składa z masztu takiego samego, jak państwo często widzicie podczas podróży samochodem na wakacje. Takie maszty stoją wzdłuż dróg – to są maszty telefonii komórkowej. PKP PLK też takie maszty wzdłuż linii kolejowych buduje. To jest ta część radiowa. Następnie składa się z tej części ETCS-owej. ETCS – tak żeby państwo zrozumieli – to jest taki autonomiczny tempomat, który mamy w samochodach. Koleje też mają takie tempomaty, zabudowane w swoich EZ-ach, w swoich elektrowozach, które korzystając z systemu radiowego, określają swoją pozycję. I ten automatyczny tempomat powoduje to, że pociągi płynnie zwalniają, płynnie zwiększają prędkość. I oczywiście te potoki są coraz szybsze i coraz bezpieczniejsze.

Harmonogram statusu migracji z analogowego VHF do cyfrowego GSM-R. Aktualnie na całej sieci PKP PLK działa system z lat siedemdziesiątych XX wieku, system analogowy, który obejmuje osiem kanałów radiowych. Kanały od 1 do 7 to są nasze kanały użytkowe, z których korzystają kolejarze w całej Polsce i ci w PLK oraz ci kolejarze, którzy korzystają z naszych torów i z ruchu kolejowego – czyli mówię tutaj o przewoźnikach. Kanał numer 8 to jest ten słynny kanał ratunkowy, służący do wywołania radio-stopu w razie potrzeby. Sprzęt, który używamy na naszej sieci, jest używany w pociągach – to jest ten pośrodek. Widzicie państwo radiotelefon pociągowy. Później po lewej stronie to są systemy radiowe, które są w naszych obiektach typu MSC, LSC – to są już do zarządzania ruchem kolejowym przez dyspozytorów. No i ręczne urządzenie, takie walkie-talkie, którego używają pracownicy PKP PLK, utrzymując sieci kolejowe. W sieci mamy z podziałem na naszych pracowników i użytkowników zewnętrznych około 40 tys. tego typu urządzeń.

Wspominałem o radio-stopie – to jest system z lat osiemdziesiątych, który został wtłoczony, uruchomiony po bardzo słynnej katastrofie kolejowej pod Otłoczynem 19 sierpnia 1980 r. System ten pracuje z nami do dnia dzisiejszego i jest jedynym takim naszym wsparciem w systemie analogowym, który nas zabezpiecza przed złymi decyzjami w systemie ruchu kolejowego. Niestety ten system jest otwartym systemem. Może do tego systemu każda osoba wejść i każda osoba może go wywołać. Jest on analogowym systemem, więc musimy jak najszybciej z punktu widzenia holistyki systemów cyfrowych przejść na systemy cyfrowe i pożegnać się z tym systemem, bo już nie jest adekwatny do dzisiejszych czasów.

Jak wygląda projekt migracji? My w PKP PLK, drodzy posłowie i senatorowie, mówimy tak, że mamy GSM-R-a starego i GSM-R-a nowego. To, co widzicie państwo na mapie, to jest ten GSM-R stary, który był budowany linia po linii. Wtedy linia nr 9, nr E20, E30, 1 i 7. I tyle GSM-R-a mamy fizycznie zabudowanego na liniach Polskich Linii Kolejowych.

Aktualnie planujemy nowy zarząd – bo tego nikt nie zrobił w historii PKP PLK i trzeba to powiedzieć jasno... Od 2011 roku te GSM-R-y były sukcesywnie odpalane, ale dopiero ten zarząd podjął decyzję o wtłoczeniu obserwowanej łączności na linii nr 9 – to tam, gdzie jest strzałka. Aktualnie podpisaliśmy z przedstawicielami Nokii dodatkowe zadanie związane z rehominingiem, czyli z migracją z centrali starej do nowej, tak żeby to wszystko po prostu homogenicznie działało. I doprowadzimy do tego, że na tych liniach po wielu latach wreszcie będzie łączność radiowa, czyli pociągi będą korzystały z GSM-R-a w łączności zamkniętej. Ale to dotyczy GSM-R-a tego starego, którego tutaj widzimy na tych liniach. To nie dotyczy tego GSM-R-a, w sprawie którego się tu dziś spotykamy, żeby rozmawiać o kontrakcie, który obejmuje całą Polskę.

Po tej łączności obserwowanej, która będzie trwała mniej więcej po zakończeniu rehomingu... Około maja, to się skończy. Trzy miesiące testów i we wrześniu, między wrześniem a październikiem planujemy potocznie, jak to się mówi w inżynierii radiowej, odpalić projekt on-air do użytku przez przewoźników. To tak wygląda, jeżeli chodzi o nasz plan tej cyfrowej łączności.

Status realizacji wdrożenia projektu GSM-R – tego dużego. Jeszcze tutaj na chwilę, w tym dużym GSM-R-ze pokazywane są przez PKP PLK k kwoty i daty, kiedy pierwsza linia nastąpiła... W 2011 roku była pierwsza linia – to był tak zwany odcinek testowy Legnica-Węgliniec-Pilawa Dolna. Później mieliśmy E65 Warszawa-Gdynia, później Kunowice-Terespol, później Warszawa Zachodnia-Koluszki-Łódź Widzew i na końcu Legnica-Wrocław. I to są aspekty takie z tego starego GSM-R-a z kwotami, które państwo tu widzicie, i daty dopuszczenia przez UTK.

A teraz już ten duży, GSM-R. Historia projektu to jest ogłoszenie przetargu w 2015 r. Rozstrzygnięcie przetargu – 2017. Podpisanie w 2018 przez konsorcjum części związanej z częścią pierwszą i drugą sieci teletransmisyjnej – realizacja 62 miesiące. Mieliśmy po drodze w 2018 i 2019 r. trzy aneksy. Później 5 lat realizacji. No i miało się to wszystko skończyć rzeczywiście, tak jak minister Piotr Malepszak mówił, w 2023 r., w maju. Nie skończyło się to. Tak to wygląda z punktu widzenia holistyki całej sieci. Widzicie państwo punkty masztów, które obejmują teren całej Polski. Sieciowe wdrożenie obejmuje 13 tys. km linii będących w zarządzaniu PKP PLK i jest realizowane w ramach projektów budowy infrastruktury ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych PKP PLK w ramach ERTMS-u. I obejmują one te 1500 zielonych punkcików – to są właśnie obiekty radiowe, o których wspominałem, czyli te wieże telekomunikacyjne – i 14 500 linii OTK, czyli światłowodów. Bo do tych wież telekomunikacyjnych musimy doprowadzić teletransmisję, czyli system, który dostarczy medium do nich. I całość powoduje, że system GSM-R jest komplementarny.

Wartość kontraktu na tamten czas wynosiła 2,6 mld zł. Umowę podpisano w 2018 r. O większości rzeczy związanych ze sporem i z tym, co się dzieje w Prokuraturii Generalnej, nie możemy tutaj z państwem na ten temat rozmawiać, bo są objęte tajemnicą. Ale wartość sporu to jest około 3 mld zł – bo to jest informacja publiczna.

Jeżeli chodzi teraz o status, to status nie jest zbyt imponujący, bo mamy wybudowane 47% wież radiowych, 73% kabli światłowodowych. Budżet w konsumpcji wynosi 70,24% konsumpcji. Projekt praktycznie stoi od ponad dwóch lat. Wszystko, co się odbywa e Prokuraturii, zahamowało ten proces budowlany. Dla nas, dla ludzi cyfryzacji, dla ludzi telekomunikacji, którzy pojawili się w PKP PLK to jest najważniejszy projekt – żeby on wrócił i doprowadził do bezpiecznej radiołączności, tak jak na poziomie e-voice'u, czyli rozmowy pomiędzy pojazdem a dyżurnymi ruchu. A także części datowej, czyli tego wysyłania tych rozkazów po TCS-ie się z balisty pomiędzy RBC, czyli takim centrum zarządzania ruchem kolejowym.

Postęp w temacie wdrażania technicznej interoperacyjności sterowania oddam prezesowi Mochockiemu. Prezes Mochocki, troszkę więcej o tym opowie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Oddaję głos panu prezesowi w celu kontynuacji. Bardzo proszę.

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Marcin Mochocki:

Dzień dobry. Szanowne Komisje, szanowni państwo, jeszcze nawiązując do tematu mediacji GSM-R, oczywiście pierwotna umowa zawarta w 2018 r. została zawarta w reżimie Prawa zamówień publicznych, w związku z czym mediacje, które prowadzimy z udziałem Prokuraturii, także toczone są w reżimie Prawa zamówień publicznych. Dyskutujemy z naszymi partnerami z konsorcjum dwa obszary, czyli kwestię technologiczną i cały obszar technologiczny. Mówimy o projekcie, którego specyfikacja była pisana w latach 2016–2017. Kontrakt zawarty w roku 2018. Mamy rok 2024. Planowana realizacja praktycznie do końca następnej perspektywy unijnej, więc mówimy o projekcie, który ma już swoje lata i o technologii, która żyje – w związku z czym wraz z przebiegiem tego projektu też obszary niedookreślone i obszary, które uległy zmianie w trakcie trwania kontraktu,

muszą być ponownie zdefiniowane i zaakceptowane przez obie strony. A druga strona to jest oczywiście obszar finansowy – tu też PKP PLK jako zamawiający publiczny działający w reżimie zarówno finansów publicznych, jak i Prawa zamówień publicznych także w tych mediacjach musi się poruszać w określonych kategoriach i w określonych uzasadnieniach co do możliwych modyfikacji pierwotnego kontraktu i pierwotnych warunków określonych w tymże postępowaniu.

Obecnie z czynnym udziałem mediatorów wyznaczonych przez Prokuraturę Generalną jesteśmy wspólnie z konsorcjum na etapie wymiany informacji w zakresie... Ten obszar technologiczny co do zasady w dużym obszarze, można powiedzieć, pomiędzy stronami jest uzgodniony – choć istnieją jeszcze pewne obszary dyskusji. Natomiast najtrudniejszym elementem wydaje się obszar finansowy, gdzie tak jak powiedziałem, jako zamawiający publiczny, wszelkie uzgodnienia prowadzimy także w tymże reżimie, z poszanowaniem dyscypliny finansów publicznych.

Teraz, przechodząc do sekcji wdrażania specyfikacji sterowania w Polsce – mówimy o systemie ETCS poziom pierwszy, ETCS poziom drugi. Do ETCS-u poziom drugi wymagane jest funkcjonowanie systemu GSM-R. W Polsce sukcesywnie od kilkunastu lat wdrażany jest system ETCS. Obecnie w funkcjonowaniu jest około 600 km ETCS-u poziomu pierwszego. Jeszcze do niedawna w Polsce funkcjonował też na Centralnej Magistrali Kolejowej na linii nr 4 pomiędzy Warszawą, Krakowem a Katowicami ETCS poziom pierwszy. Natomiast obecnie trwa proces inwestycyjny mający na celu dostosowanie systemów sterowania ruchem kolejowym do poziomu drugiego. ETCS poziom drugi umożliwia prowadzenie ruchu pociągów z prędkością powyżej 160 km/h, co obecnie jest wykorzystywane wyłącznie na linii nr 9, czyli pomiędzy Warszawą a Gdańskiem.

Realizowane obecnie są także kontrakty dotyczące dalszej rozbudowy i wdrożenia ETCS na kolejnych liniach, w szczególności liniach będących w sieci bazowej TEN-T. Największy kontrakt obecnie w realizacji to wdrożenie ETCS-u na linii E20, czyli linii najbardziej znanej – pomiędzy Warszawą a Poznaniem, ale rozciągającej się od granicy z Niemcami do granicy z Białorusią, z Poznaniem i Warszawą po drodze. Wdrażane są także projekty ETCS-ów na wspomnianej przeze mnie linii Centralnej Magistrali Kolejowej czy na liniach, gdzie modernizacja właśnie się kończy – takich jak Warszawa-Białystok czy Warszawa-Lublin.

Należy tutaj przy tej mapce jednak zaznaczyć, że wszystkie te projekty dotyczą ETCS-u poziomu drugiego, to znaczy do jego funkcjonowania potrzebny jest działający system GSM-R – gdzie na tych liniach, które są pokazane jako linie w budowie, ten system GSM-R-u tej starszej kategorii, o której wspominał prezes Kubicki, jest dostępny wyłącznie na linii E20 do końca tego roku. Do końca tego roku ten system ETCS będzie uruchamiany na niektórych odcinkach, w szczególności pomiędzy Poznaniem a zachodnią granicą.

Do 2050 roku planowane wdrożenie oczywiście na całej sieci bazowej i kompleksowej TEN-T – to jest około 10 tys. km. Obecnie koszt wdrażania 1 km ETCS poziomu drugiego – tutaj mówimy oczywiście bez GSM-R-u – to jest około 600 tys. zł.

Kolejne elementy to są slajdy dotyczące podsumowania, natomiast dużo z tych kwestii padło już we wcześniejszym momencie. Oczywiście bez działającego systemu GSM-R mówimy o braku możliwości wdrożenia nadrzędnych systemów sterowania ruchem kolejowym, takich jak ETCS poziom drugi. To zachowanie obecnych systemów radiołączności analogowej, która, jak zaznaczył prezes Kubicki, jest możliwa do naruszenia przez strony trzecie... To są wreszcie ryzyka związane z dofinansowaniem unijnym udzielonym przez odpowiednie instytucje unijne dotyczące wdrażania projektów ETCS-owych. Zwykle w takich projektach rozliczenie następuje z uruchomieniem funkcjonowania całości systemu ETCS – tak jak powiedziałem, na dla ETCS-u poziomu drugiego to uruchomienie finalne nie jest możliwe bez systemu GSM-R.

Mówimy oczywiście także o braku możliwości podnoszenia prędkości na liniach takich jak CMK, gdzie planowane jest wdrożenie prędkości do 250 km/h – gdzie infrastrukturalnie cała reszta, bez tego systemu sterowania ruchem, będzie gotowa w marcu 2025 r.

Tak że, podsumowując tę dyskusję, absolutnie jako zarządca infrastruktury nie widzimy przyszłości bez wdrożenia systemu GSM-R-owego. Natomiast jedynym pytaniem

pozostaje sposób i model tego wdrożenia. Oczywiście podstawowym scenariuszem, który zakładamy i który prowadzimy do tej pory jest znalezienie porozumienia z dotychczasowym wykonawcą. Wierzmy, że to porozumienie uda się wypracować, mimo że te mediacje trwają przed Prokuraturą już około półtora roku. Obecny zarząd w tych mediacjach czynnie uczestniczy od kwietnia 2024 roku. Wierzę, że w wielu miejscach jesteśmy znacząco dalej w rozmowach. Niektóre elementy tej ugody są właściwie pomiędzy stronami ustalone. Natomiast to porozumienie na pewno jeszcze na dzisiaj nie jest wypracowane. Natomiast tak jak powiedziałem, to jest podstawowy model, który zakładamy na dzisiaj. Liczymy, że z naszymi partnerami to porozumienie w reżimie poszanowania dyscypliny finansów publicznych i Prawa zamówień publicznych uda się zbudować. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Czy ze strony resortu infrastruktury jeszcze jakieś informacje? Rozumiem, że to... Panie ministrze, proszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, to jest krok, który w polskim kolejnictwie musimy wykonać. On jest bardzo silnie powiązany z innymi elementami, które chcemy wdrażać, między innymi z zakupami taboru, szczególnie tego taboru, który będzie stanowił konkurencję dla innych systemów transportowych, taboru, który teraz kupuje Intercity, który planuje w przyszłym roku kolejne przetargi. Przy braku tego systemu pozostaniemy z prędkością 160 km/h na polskiej sieci. Ale to nie jest najistotniejszy element. Nawet jeśli byśmy pozostali z tą prędkością, to to jest element braku rozwoju, braku skracania czasu przejazdów, braku poprawy przepustowości. Ale kluczowym elementem jest bezpieczeństwo – zarówno od czynników zewnętrznych, jak i to bezpieczeństwo związane z ciągłym poleganiem na percepcji maszynisty, który prowadzi 300, 500, 1000 ton masy, wiezie czasem setki, czasem nawet ponad 1000 osób. I wszystko albo prawie wszystko w systemie oparte jest na jego percepcji, odczytywaniu sygnałów, które mijają, dźwięków, które dochodzą do kabiny, związanych z komunikacją, z dyżurnym ruchem, z innymi pociągami. I, biorąc pod uwagę ten element technologiczny, jesteśmy ostatnim krajem, który posiada – na poważnej kolei, na dużej kolei, na kolei, która wozi setki milionów pasażerów i setki milionów ton towarów – analogowe systemy łączności i nie posiada systemów nadrzędnych. Posiada w ograniczonej bardzo skali, między innymi na linii numer 9, ale nie posiada szerokiego systemu, który dawałby znacznie większe bezpieczeństwo, komfort pracy maszynisty i bezpieczeństwo prowadzenia ruchu pociągów.

Padło hasło radio-stop. Tutaj w 2022 i w 2023 r. mieliśmy bardzo szeroki problem związany z włączaniem przypadkowym, także przez osoby trzecie, tego systemu. No to już jest skansen, jeśli chodzi o technologie, skansen, jeśli chodzi o możliwości podłączania się pod system kolejowy osób trzecich – i w konsekwencji wstrzymywania ruchu pociągów, bo do takich sytuacji dochodziło.

Kluczowa kwestia po naszej stronie właściwie w tych rozmowach – i to już zostało też powiedziane – to jest po prostu porozumienie, którego dzisiaj nam brakuje, w kwestiach, mówiąc kolokwialnie, zgodności papierów i kwestii dogadania się co do warunków finansowych, dokończenia tego kontraktu z całym konsorcjum. Tutaj nie ukrywam, że też bardzo mocno te 8 miesięcy nowego zarządu też dało nam taki bardzo wyraźny pogląd, że patrzymy na publiczne pieniądze, patrzymy, w co inwestujemy, patrzymy, jakie są efekty tych inwestycji. Ten kontrakt jest jednym z wielu elementów bardzo rzetelnego przyglądania się, jak wydajemy publiczne pieniądze. Po prostu chcemy, żeby efekty były jasno adresowane, jeśli chodzi o inwestycje – czy to inwestycje za miliardy, czy to inwestycje za miliony, takich inwestycji mamy dziesiątki. I w tym aspekcie, mówiąc wprost jeszcze raz, musimy mieć zgodność w papierach.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Bardzo proszę o zabranie głosu pana ministra Michała Gramatykę z Ministerstwa Cyfryzacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Cyfryzacji Michał Gramatyka:

Bardzo dziękuję za udzielenie głosu. Szanowni panowie przewodniczący, Wysokie Komisje, ja chciałem zwrócić uwagę na jeszcze jeden aspekt tych spraw, który omawiamy. Mianowicie pierwszy raz...

Nie wiem, co się dzieje...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Może kolejny mikrofon będzie łaskawszy?

Sekretarz stanu w MC Michał Gramatyka:

Prawdopodobnie te mikrofony są analogowe i dlatego tak działają...

Pierwszy raz zdarzyło się chyba...

Posel Grzegorz Napieralski (KO):

Może tu będzie lepiej, panie ministrze?

Sekretarz stanu w MC Michał Gramatyka:

Gdzie mi tam do prezydium... Nie śmiałbym tam siadać...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Złośliwość rzeczy martwych...

Sekretarz stanu w MC Michał Gramatyka:

Kontynuując przerwany wątek, chciałem bardzo podziękować panu ministrowi Malepszakowi, ale też zarządowi PKP PLK, dlatego że chyba pierwszy raz w historii Rzeczypospolitej zdarzyło się, że podejmowane są działania na styku tych dwóch Ministerstw. Jak państwu wiadomo, jednym z zadań Ministerstwa Cyfryzacji jest zlikwidowaniem białych plam, czyli takich miejsc w Polsce, gdzie nie ma dostępu do sieci, nie tylko szerokopasmowej sieci, ale często nie ma też dostępu do tej podstawowej sieci GSM. Takie miejsca są nawet na najbardziej przepustowych polskich liniach kolejowych, na przykład na Centralnej Magistrali Kolejowej. Inicjatywa podjęta przez zarząd PKP PLK, której, jak rozumiem, pobłogosławił pan minister Malepszak, polega na tym, że rozmawiamy, jesteśmy po kilku spotkaniach z operatorami, żeby operatorzy, którzy budują w Polsce sieci radiowe, mogli w ograniczonym zakresie korzystać z infrastruktury służącej kolejom. Nie chodzi o to, żeby mieszać dwa systemy. Bardziej chodzi o to, żeby tam, gdzie to jest możliwe i tam, gdzie kolej widzi taką przestrzeń, można było instalować nadajniki tradycyjnych sieci. A to spowoduje – z dużą dozą pewności można to stwierdzić – skokowy wzrost jakości sieci na głównych liniach kolejowych w Polsce, w szczególności na tych liniach, na których funkcjonuje już system GSM-R. Wszyscy operatorzy komercyjni planują swoją sieć. Ten proces jest dość rozciągnięty w czasie. On wymaga stworzenia specjalnej siatki radiowych połączeń. W kilkudziesięciu punktach, tam gdzie funkcjonuje system GSM-R, jest możliwe osiągnięcie synergii pomiędzy tą infrastrukturą, która już istnieje, a tą infrastrukturą, którą planują do oddania operatorzy.

W połączeniu z aukcjami na pasmo wysokich częstotliwości, na pasma 5G – niektóre z tych aukcji zostały już rozstrzygnięte, niektóre będą rozstrzygnięte w pierwszych miesiącach 2025 roku – powinno to doprowadzić do takiej sytuacji, że na głównych liniach kolejowych w Polsce będziemy mieli niezakłócony zasięg, że będzie można rozpocząć rozmowę w umownej Warszawie, a zakończyć tę rozmowę na przykład w Gdyni i ta rozmowa nie zostanie przerwana. Wszyscy ci, którzy podróżują pociągami, wiedzą, że dzisiaj taka sytuacja jest dość trudna do osiągnięcia, że niezależnie od sieci te telefony mają takie miejsca, że się po prostu wylogowują. To jest związane też z możliwością wezwania, pomocy, z możliwością prowadzenia rozmów, uzyskania dostępu do sieci internetowej. Pierwszy raz zdarzyło się, że udało się nam połączyć siły i to jest z mojego punktu widzenia powód do ogromnego szacunku i wobec pana ministra, i wobec zarządu PKP PLK. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję panie ministrze.

Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Jako pierwsza zapisała się pani posłanka Paulina Matysiak. Bardzo, proszę o podnoszenie rąk – kto z pań posłanek i panów posłów chce się jeszcze zapisać do dyskusji. A teraz oddaję głos pani poseł. Bardzo proszę.

Posel Paulina Matysiak (Razem):

Bardzo dziękuję. Mam pakiet pytań. Dziękuję za tę prezentację i za pakiet informacji, i przybliżenie nam też, co się wydarzyło w ciągu ostatnich paru miesięcy – bo faktycznie na początku tego roku widzieliśmy się i rozmawialiśmy na ten temat.

Przede wszystkim jak wygląda sytuacja? Czy w standardzie jest budowa całej sieci telekomunikacyjnej w jednym rzucie? Generalnie jakby można było też opowiedzieć, jak wygląda sytuacja budowy takich skomplikowanych systemów u operatorów? Czy buduje się go etapami, czy buduje się go w całości? U nas ta decyzja dotyczyła budowy sieci GSM-R od razu w całości. Czemu nie myślano o tym, żeby to zrobić regionami albo jakimiś obszarami? Z czego wynika opóźnienie też w realizacji tego projektu? Czy inne realizacje inwestycji w spółce PKP PLK miały wpływ na realizację programu GSM-R? Jeżeli tak, to jakie?

Kolejna rzecz. Była mowa też o kwestiach finansowych i dużych środkach. Czy związku z tak dużą kwotą kontraktu projekt GSM-R był traktowany priorytetowo w spółce PKP PLK? A jeżeli nie był, to dlaczego? Prosiłabym tutaj o uzasadnienie. Czy w ramach prowadzenia kontraktu, gdy już było widać i pojawiały się problemy z realizacją, można było w jakikolwiek sposób usprawnić realizację tego projektu? Jeżeli tak, to w jaki sposób? I dlaczego nie zostały wprowadzone takie rozwiązania? Też mam pytanie o to, dlaczego dopiero teraz powstał protokół ustaleń technicznych, a nie wcześniej? I też co jest takiego istotnego w tym dokumencie, co może po prostu usprawnić realizację projektu?

I jeszcze jedno pytanie, może takie dodatkowe – kiedy już będziemy mogli korzystać z tej sieci? Jeżeli będzie sieć zabudowana GSM-R, jak będzie to wyglądało w kontekście odrębności, na przykład kolei historycznych, turystycznych, okazjonalnych? Mam tu na myśli prowadzenie ruchu bez ETCS-u dla takich pojazdów historycznych. Czy jest konieczność wyposażania ich w radia GSM-R? To jest po prostu kosztowne. I pewnie pan minister i zarząd spółki zdają sobie sprawę, że bardzo często to przewyższa możliwości finansowe muzeów czy organizacji pozarządowych. Czy tutaj jest w ogóle planowane w takim zakresie wsparcie, albo w postaci dotacji, albo w postaci na przykład wynajmu urządzeń od PKP PLK, żeby po prostu nie wykreślić możliwości prowadzenia takich przewozów? One już teraz mają miejsce. Pytanie, co po zabudowaniu sieci GSM-R-em? To wszystko z mojej strony. Będę zobowiązana za odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Jako kolejny zgłosił się pan przewodniczący Stanisław Lamczyk, bardzo proszę.

Posel Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panowie ministrowie, szanowni państwo, GSM-R, później ETCS to bezpieczeństwo pasażerów i bezpieczeństwo właśnie Polaków. W ostatnim czasie dużo jest incydentów i rzeczywiście mamy szczęście, że nie doszło do jakichś właśnie wypadków. Bo te ostatnie lata, jak właśnie rządził PiS, pod względem bezpieczeństwa na kolei zostały zignorowane. Jakiś brak wyobraźni i brak kompetencji. Ja, będąc w Senacie, pisałem wielokrotnie do odpowiedzialnego za system ministra Bittela – dlaczego nie stworzono serwisu, dlaczego interfejsu wspólnego dla wszystkich operatorów? Założmy, odpowiedź była żadna...

Rzeczywiście, jeżeli weźmiemy pod uwagę raport NIK-u, to on stwierdza, że zamawiający, czyli PKP PLK, nierzetelnie przygotował przedmiot zamówienia i nieskutecznie monitorując postęp prac, zaplanowała prowadzenie robót bez prawa do dyspozycji nieruchomości. W czasie, gdy przerwano te prace w 2022 r., nadajników miało być 1306, a wykonano tylko 678. Podobnie, jeżeli chodzi o właśnie kilometry – miało być 1565 km, a wykonano tylko 765 km. Rzeczywiście problem jest właśnie duży. Myślę, że właśnie teraz zarówno PLK, jak i Ministerstwo poradzi sobie z tymi problemami. Ale mówię, ten czas jest zmarnowany. Moglibyśmy jeździć z większą prędkością. W tej chwili rzeczywiście, jak pan minister mówił, nie możemy w systemie analogowym

160 km/h przekroczyć. Jedynie te linie, które są – Warszawa-Gdynia czy dalej Legnica... Ale też ja jeżdżę pociągiem i wiem, że nie do końca dobrze działały te lokalne centra sterowania. Też jest zanik sygnału i właśnie jest hamowanie. Chociażby w ostatnim czasie też opóźnienia były po pół godziny. Dlatego nie jest to łatwe, ale też wydaje mi się, że powinniśmy w jakiś sposób mieć własny serwis, żeby za każdym razem nie dzwonić czy do Thalysa czy Bombardiera. Również wspólny interfejs, który by obsługiwał zarówno jeden system, jak i właśnie drugi system. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Jako kolejny zgłosił się pan przewodniczący Grzegorz Napieralski. Bardzo proszę.

Poseł Grzegorz Napieralski (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Ja na początku może mniej merytorycznie. Cieszą mnie słowa pana przewodniczącego Lamczyka, który krytycznie się wypowiada o rządach Prawa i Sprawiedliwości, bo faktycznie, z tego, co słyszymy, to tak naprawdę wtedy powstały te wszystkie zapóźnienia. I też do pani poseł Matysiak, do wnioskodawcy – wszystkie pani pytania powinny być do pani kolegów i koleżanek z PiS-u, a nie do nas tutaj. Bo jak słyszymy, to wtedy te wszystkie rzeczy się wydarzyły. Żałuję, że pani wtedy o to nie pytała, tylko teraz zwołuje to posiedzenie. To przykre, bo mówimy teraz nawet nie tyle o systemach, tylko mówimy tak naprawdę o bezpieczeństwie. Nie wiem, na ile o tym bezpieczeństwie możemy rozmawiać, bo jest otwarte posiedzenie Komisji. Ale to, o czym mówili szczególnie panowie prezesi, dla mnie jest po prostu groźne i bardzo niebezpieczne.

Nie wiem, czy powinniśmy o takich rzeczach tutaj rozmawiać, bo to jest po pierwsze – bezpieczeństwo pasażerek i pasażerów, którzy wsiadają do pociągu, jadą z miejsca A do miejsca B. Po drugie – bezpieczeństwo dotyczące zagrożeń, które mamy od rozpoczęcia regularnej wojny obok naszej granicy, czyli na terenie Ukrainy i w ogóle bezpieczeństwo, które wynika dzisiaj tak naprawdę z całej zmiany geopolitycznej na świecie.

To, o czym mówił pan prezes, który odpowiada za kwestie cyfryzacji, czy jakby tej nowoczesności w PKP, mnie absolutnie naprawdę dzisiaj przeraziło. Ja bym chciał, jeżeli mogę, zadać pytanie tak w prosty sposób. Wyjaśnijmy. To, że taki system ma być wprowadzony, ja rozumiem. Że taki system powinien działać, to ja jestem absolutnie za. Tylko proszę nam tak dokładnie wytłumaczyć, kiedy rozpoczął się cały ten proces, rok po roku, kiedy był rok ogłoszony przetarg, kiedy był przetarg rozstrzygnięty? Powiedźcie nam, co się stało, że pojawiała się nazwa firmy – nie będę wymieniał – czyli potentata, który w tej technologii nie jest przecież jakiś niezorientowany... To jest firma, która na rynku działa. Nie chcę być tutaj odebrany jako lobbysta, ale ta nazwa się pojawiła. Jest potentat, który ma to zrobić – to co się stało, że to nie działa? Dzisiaj, po tym, co mówicie, wsiąść do pociągu, to naprawdę jest postawa bohaterska. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo. Ale to...

Poseł Paulina Matysiak (Razem):

Jedno zdanie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Pani poseł, jedno zdanie sprostowania.

Poseł Paulina Matysiak (Razem):

Tak. Chciałabym powiedzieć panu przewodniczącemu Napieralskiemu, że tak zwani moi koledzy z PiS-u są tak samo pana kolegami, tak samo jak pan jest moim kolegą, tak jak inni parlamentarzyści z innych klubów też są moimi kolegami i koleżankami.

Tematem interesowałam się też w poprzedniej kadencji i wydaje mi się, że to kto jest...

Poseł Grzegorz Napieralski (KO):

Widać nieskutecznie, pani poseł, bo nic nie zadziało.

Posel Paulina Matysiak (Razem):

I myślę, że to, kto jest odpowiedzialny, zostanie wyjaśnione. I ci, którzy przyczynili się do takich opóźnień, zostaną za to rozliczeni. Natomiast temat jest niezwykle istotny.

I jeszcze jedna rzecz – proszę nie straszyć pasażerów tym, że powinni bać się wsiadać do polskich pociągów.

Posel Grzegorz Napieralski (KO):

Panie przewodniczący, mogę?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Tak, tak. Sprostowanie.

Posel Grzegorz Napieralski (KO):

Króciutko się odniosę.

Po pierwsze, pani poseł, nie rozumiem, dlaczego panią tak zabolalo to o tych kolegach i koleżankach z PiS-u... Rozumiem, że coś jest na rzeczy. Natomiast my właśnie na ten temat rozmawialiśmy, pani poseł, i ja rekomendowałem całkowicie inne rozwiązanie w tej sprawie, dotyczące bezpieczeństwa naszych obywateli i obywateli – żeby nie robić z tego żadnego show, tylko żeby podejść do tego bardzo propaństwowo. No ale pani wybrała show... OK, ma pani do tego absolutne prawo. Znacząca kwestia jest naprawdę superważna i bardzo poważna – to, o czym rozmawiamy. I moje podziękowania dla pana ministra, dla panów prezesów, że jesteście tutaj dzisiaj i o tym mówicie. Bo to jest naprawdę poważna sprawa, mówimy o naszym bezpieczeństwie. I naprawdę, pani poseł, bardzo gryzę się w język, żeby nie powiedzieć za dużo, bo wszyscy nas oglądają. Ale trzeba też powiedzieć, że naprawdę jesteśmy dzisiaj w bardzo trudnym momencie – w bardzo trudnym momencie i bardzo opóźnieniu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Czy ktoś z pań posłanek bądź panów posłów?

Bardzo proszę, pan poseł Bartosz Zawieja.

Posel Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, europejski plan wdrożenia ETCS obowiązuje od prawie 7 lat. On był bardzo, jakby to powiedzieć, zasadniczy. Niemniej zakładał, że w Polsce tym systemem zostanie objęte prawie 2800 km torowisk czy tras, magistral kolejowych wchodzących w skład transeuropejskich sieci transportowych. Wiemy, dysponując danymi, że udało się to mniej więcej w jednej piątej. I ja mam pytanie, czy jest jakiś pomysł, aby przyspieszyć wdrażanie chociażby w tych dwóch transeuropejskich korytarzach, czyli w sieci TINA, Bałtyk-Adriatyk czy Bałtyk-Morze Północne? Czy w ramach, jak gdyby wydatkowania tych środków... Najprawdopodobniej – tak się domyślam – to są dotacje z Funduszu Spójności, ewentualnie z instrumentu CEF „Łącząc Europę”. Czy na tej kanwie Polska – co tu dużo mówić, mam tu na myśli oczywiście poprzedników – straciła jakieś środki zewnętrzne przyznane chociażby w ramach CEF? Czy zostały podjęte działania, aby z naszymi krajami partnerami z Unii Europejskiej zawierać jakieś porozumienia w sprawie wdrożenia tego systemu czy przyspieszenia tych prac? Mam tu głównie na myśli Czechy i Niemcy. Jeżeli mogę prosić o odpowiedź. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję. Czy są chętne panie posłanki bądź panowie posłowie? Nie widzę. Wobec tego...

Jeszcze pan poseł. Bardzo proszę, pan poseł Lamczyk.

Posel Stanisław Lamczyk (KO):

Mam pytanie właśnie do pana ministra. Wiadomo, że Unia Europejska uruchomiła tak zwaną kopertę dodatkowych pociągów nocnych. I wiem, że one wszystkie ze względów bezpieczeństwa omijają Polskę. Jadą przez Niemcy, jadą przez Czechy. Czy to jest spowodowane tym, że właśnie nie mamy zarejestrowanego tego GSM-R właśnie w Unii Europejskiej?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, Szanowni państwo, bardzo proszę o zabranie głosu pana Leszka Miętka, Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce. Bardzo proszę.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Dziękuję. Szanowne panie, panowie posłowie, dziękuję za zwołanie tego posiedzenia Komisji. Myślałem, że będziemy rozmawiali merytorycznie. Ale myślę, że ten aspekt polityczny nie będzie, jak gdyby podbijany tu jako piłeczka – bo rozmawiamy o niezwykle poważnej sprawie, czy miliardy, które są wdrażane w inwestycje infrastrukturalne w polską kolej, zostaną zmarnotrawione i Polska kolej zatrzyma się na poziomie kolei drewnianej, czy też będzie rozwój. Kluczem do rozwoju jest system bezpieczeństwa ruchu kolejowego. To opatrność, która nad nami czuwa, powoduje, że do tej pory nie doszło do poważnej katastrofy kolejowej. Bo to nie jest zwykły biznes jakiś, że trzeba postawić maszty i radiołączność. My tutaj rozmawiamy – i mówię to jako maszynista – o bezpieczeństwie ruchu kolejowego. Przedłużanie tego o półtora roku w Prokuraturii to jest igranie z ogniem. To wypowiedzieliśmy jasno na demonstracji przed Ministerstwem Infrastruktury. I chcę wyjaśnić, żebyście państwo tego nie upolityczniali, że to nie była demonstracja przeciwko rządowi, tylko była w sprawie. My jako maszyniści tam protestowaliśmy przeciwko zagrożeniom bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Bo mamy coraz więcej bodźców, coraz wyższą prędkość, coraz więcej pociągów. I nieuniknione jest popełnienie błędu ludzkiego, a bez przeskoczenia tego GSM-R my nie zrobimy kroku do przodu. I dla jasności jeszcze powiem, że w cywilizowanych kolejach europejskich jest ten system już od dawna i za chwilę będzie przestarzały. I my za chwilę będziemy budowali przestarzały system – jak była odbudowywana historyczna sieć trakcyjna na modernizowanej linii do Gdyni i do Katowic, gdzie 3 kV odbudowano historyczną sieć, kiedy cała Europa już jeździła na prądzie zmiennym. Tak samo tutaj. Tylko że problem polega na tym, że prawdopodobnie – nie jestem ekspertem – w okolicach roku 2030 ten system już będzie przestarzały i trzeba będzie wejść w nowy system. Ale w nowy system nie wejdzie się bez budowy tego. I to nie są tylko pieniądze, szanowni państwo. I chciałbym, żeby parlamentarzystki i parlamentarzyści również to zrozumieli, że tutaj rozmawiamy – i ja dziękuję za tę diagnozę, bo pan minister i zarząd PLK jasno zdiagnozowali – w jakiej jesteśmy w tej chwili sytuacji. Tylko ja się pytam, kiedy my z tym ruszymy? Od słów do czynów. I po to była ta demonstracja.

Ja nie chcę nikogo straszyć. My w ten zimny dzień, 20 listopada, kiedy protestowaliśmy o to bezpieczeństwo ruchu kolejowego, jako maszyniści nie żartowaliśmy. Bo czujemy się zagrożeni. I chcę powiedzieć, że jeżeli sprawy nie będą szły do przodu, to wykorzystamy zapisy Kodeksu pracy, które mówią o tym, że pracownik ma prawo odmówić pracy, która zagraża jego zdrowiu lub życiu. I my to zrobimy, jeżeli nie będzie konkretów. A zdaje się sprawy przyszłości tego systemu mają się rozstrzygnąć do końca tego roku. W związku z powyższym bardzo serdecznie apeluję, żeby wszystkie siły polityczne, parlamentarne, biznesowe, które mogą zrobić cokolwiek, żeby ten system ruszył w końcu i ruszyły te roboty budowlane, które to wprowadzają, żeby to uczynili. I wszystkie ręce na pokład, bo to nie jest tylko system GSM-R. To jest życie i zdrowie ludzkie. Ja nie chcę, żebyśmy się tutaj spotkali za jakiś czas i rozmawiali o gigantycznej katastrofie kolejowej. Bo jeśli chodzi o Psary, to mielibyśmy z tym do czynienia.

I niestety, panie pośle, dużo jest racji, że są zapóźnienia, że to poprzednicy, ale poprzednikom jakoś się udało bez tej katastrofy. A gdyby tu doszło do katastrofy, to niestety wszystko spadnie na tych, którzy dzisiaj rządzą. I taki mamy problem. To jest problem do zrobienia.

Jeszcze chcę wyraźnie powiedzieć o jednej rzeczy, z którą szanowne posłanki i posłowie... A to jest związane z analogową łącznością radiową na kolei. Ja nie mogę się z tym przebić od 2017 r. Wtedy wojny na Ukrainie jeszcze nie było. A dzisiaj mamy zagrożenia sabotażu, wojnę na Ukrainie, a szanowni państwo, mamy przepisy i regulacje, które każą maszyniście powiadamiać drogą radiową dyżurnego ruchu o tym, że on przewozi materiały niebezpieczne – jeszcze mówi, w którym wagonie. No to jest czysta instrukcja dla terrorystów. Oni słyszą, w którym wagonie, w którym pociągu. To, że mogą

uruchomić radio-stop, kiedy chcą, to już zademonstrowali. Wystarczy kupić sobie system z tą częstotliwością i radio-stop... I oni sobie zatrzymają ten pociąg w miejscu, gdzie będą chcieli i zrobią ten sabotaż. Na litość boską, ja już nie wiem... W parlamencie już któryś raz o tym mówię. Zróbmy coś. Informacja o ładunkach niebezpiecznych powinna pójść szyfrowaną informacją dyspozytorską, a nie otwartą radiołącznością pociagową, którą wszyscy słyszą.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie przewodniczący, panie prezesie, myślę, że...

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Już kończę, dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo serdecznie. Szanowni państwo, ja też zachęcam do tego, żeby tych informacji, które można w obszarze, powiedziałbym, posiedzenia otwartego, rzeczywiście tutaj używać... Natomiast te, które mogą mieć charakter taki, powiedziałbym, nie do końca jawny czy też nie do końca jest pożądane, aby pojawiały się jakoś przestrzeni publicznej, żeby może na inne okazje zachować. Bo ja się zgadzam z tym, że wniosek nam sytuację skomplikował. Zarówno Komisja Infrastruktury, jak i Komisja Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii miały w planie rozmowy i posiedzenie na ten temat. Zresztą nasza Komisja już miała. Natomiast raczej nie w tej formie, z uwagi na materię, w której się to odbywa. Ale mamy taką formułę, jaką mamy, więc też zachęcam czasami do powściągnięcia nie merytorycznych informacji, tylko takich, powiedzmy, które niekoniecznie muszą ujrzeć za każdym razem światło dzienne.

Ja rozumiem, że pan przewodniczący Napieralski jeszcze chciał się tutaj jakoś odnieść, tak? Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Grzegorz Napieralski (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Ja chciałem przewodniczącemu Miętkowi podziękować za to wystąpienie. Bo jakby był bardziej szczegółowy, jeżeli chodzi o to, co dzieje się tak naprawdę na kolei niż ja. Ja nie jestem kolejarzem. Jeżeli chodzi się o ruch kolejowy czy w ogóle infrastrukturę, to się na tym nie znam. Natomiast od iluś lat zajmuję się kwestiami nowych technologii, cyfryzacji. Jeżeli chodzi o takie systemy, to w miarę pojęcie mam. I stąd też absolutnie rozumiem powagę tej sprawy. Dzisiaj, kiedy mówimy o tak zwanym cyberbezpieczeństwie w różnych innych materiałach, wiemy dokładnie, jakie to jest ważne na każdym poziomie naszego życia. Od edukacji, urzędów... Można by to tak było wymieniać... I tak samo jest oczywiście z koleją, z lotnictwem, z każdym innym miejscem, gdzie chodzi o bezpieczeństwo Polek i Polaków czy w ogóle obywateli i obywateli.

Naprawdę z dużą powagą... OK, byłem krytyczny i polityczny w stosunku do naszych poprzedników. Faktycznie. No bo jeżeli się słyszy o 2017 r. i pan przewodniczący to potwierdza – jako osoba, która jest w środku, nie jest we władzach kolei, tylko jest jako związkowiec – to samo, co słyszeliśmy od panów prezesów i od pana ministra, to znaczy, że gdzieś ten problem poważny powstał i zaniechanie zostało stworzone przez poprzednią ekipę rządzącą. I to jest duży problem.

Natomiast po wystąpieniu pana przewodniczącego ja się bardzo głęboko zastanawiam... Bo rozumiem, że taka rozmowa, czy ta dyskusja polityczna powinna się odbyć, bo trzeba jak najszybciej podjąć bardzo poważne kroki w tej materii. I zastanawiam się teraz nad formułą. I tu mój wniosek do pana przewodniczącego nad formułą, jak taką dyskusję przeprowadzić? Nie wyobrażam sobie, szczególnie teraz, po tym, co pan przewodniczący powiedział, żebyśmy tak szczerze o tym rozmawiali. No bo nie możemy moim zdaniem. Tak mi się wydaje. Proszę mnie poprawić, mogę być w błędzie. To powinno być albo na zamkniętym posiedzeniu Komisji lub utajnionym dwóch Komisji, albo na jakimś specjalnym spotkaniu w Ministerstwie. Być może dwóch przewodniczących Komisji – akurat jest opozycja i jest koalicja rządowa – z przedstawicielami zarządu kolei, z przedstawicielami związków zawodowych... Tu już nie znam się na tym, jaki to powinien być skład. Ale żeby jak najszybciej ten problem rozwiązać w kontekście choćby tego,

o czym mówił przewodniczący Miętek, co dzieje się dzisiaj za granicą, na Ukrainie i tych przewozów, o których pan mówił. Nie chcę tego powtarzać. Zatem naprawdę problem jest o tyle poważny, że zastanawiam się, panie przewodniczący, co z tym fantem zrobić dzisiaj w ramach połączonych Komisji. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję...

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Jeżeli pan pozwoli, jedno słowo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo proszę.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

To, co powiedziałem o tym informowaniu przez maszynistę dyżurnych ruchu, to jest fakt powszechnie znany. To nie jest żadna tajemnica. Jest powszechnie znany.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, myślę, że tak jak prosiłem... Są informacje gdzieś tam obecne w przestrzeni publicznej. To nie są pewnie informacje objęte jakąś klauzulą – więc tu nie chodzi o złamanie tych czy innych przepisów. Raczej chodzi o zdrowy rozsądek i powiedziałbym, dobrze pojętą higienę w zakresie bezpieczeństwa informacji – do czego państwa zachęcam.

Widzę, że chęć zabrania głosu zgłasza pan minister. Bardzo proszę, pan minister Piotr Malepszak. Panie ministrze, oddaję panu głos.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, tak w odpowiedzi do pana przewodniczącego Napieralskiego – statystyka pokazuje, że dzisiaj znacznie większe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego stanowią uczestnicy innych systemów transportowych, głównie systemu drogowego. Dzisiaj mamy rosnący problem bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych i głównie w tym aspekcie obawiamy się o taki codzienny problem. Codzienny problem uczestników ruchu drogowego, którzy powodują 99% zdarzeń na przejazdach. Ale dlatego obawiamy się o rosnący wpływ na system kolejowy, ponieważ to już coraz częściej nie są ciężkie lokomotywy – 100–120 ton, które poradzą sobie z każdym pojazdem drogowym – tylko coraz częściej są to lekkie pojazdy w postaci elektrycznych zespołów trakcyjnych, w których jest ogromne zagrożenie dla bezpieczeństwa maszynistów i pasażerów. Takie zdarzenie mieliśmy też w tym roku.

Stąd pod kątem statystyki chciałbym podkreślić, że zagrożenie realne, codzienne płynie głównie od systemu drogowego i bezpieczeństwa na tym styku kolejowo-drogowym. I to jest temat, którym też się mocno zajęliśmy w Ministerstwie Infrastruktury i też planujemy zmieniać legislację w tym obszarze. Bo – tu podkreślam – to jest codzienna statystyka. To są codzienne zdarzenia.

Ostatnio takie istotne zdarzenie z wjazdem ciężarówki. Kierowca spanikowany, nie wiedzący, jak się zachować i pociąg uderzający z prędkością 50 km/h. Pociąg, w którym maszynista ucieka z kabiny pojazdu, żeby się ratować. Tak że nie chciałbym, żebyśmy, szanowni państwo, dyskutowali o kwestiach, czy pociągi są bezpieczne w Polsce, czy są niebezpieczne, bo statystyka jasno potwierdza, że podróżowanie koleją w Polsce jest bezpieczne. I to są liczby wielokrotnie lepsze pod względem bezpieczeństwa niż chociażby w systemie drogowym, w którym codziennie w Polsce ginie statystycznie sześć osób. Także tutaj nie chciałbym, żebyśmy brnęli w taką narrację, że system w Polsce jest niebezpieczny, bo możemy dochodzić do niewłaściwych wniosków. Mamy wyszkolonych maszynistów, wyszkolonych dyżurnych ruchu, osoby prowadzące ruch pociągów. Ten system jest bezpieczny i tak mało mamy zdarzeń w systemie kolejowym... Zdarzeń, o których pewnie przez wiele godzin mógłby też prezes Urzędu Transportu Kolejowego mówić. Ale chcemy iść dalej. Chcemy te parametry poprawiać, chcemy eliminować każde zagrożenie, chociaż oczywiście wiemy dobrze, że nie wyeliminujemy każdego. A najtrudniej jest nam eliminować zagrożenia płynące właśnie z tego styku kolejowo-drogowego. Bo tam mamy kompletną czasem nieprzewidywalność uczestników ruchu

drogowego i zachowania wręcz absurdalne – zachowania powodowane dzisiaj w jednej trzeciej przez kierowców zawodowych i to nas bardzo niepokoi. Bo najbardziej doświadczeni powinni zachowywać się wzorowo, a powodują największe zagrożenie, dlatego że prowadzą ciężkie pojazdy. To jest problem. Dlatego chciałbym, żebyśmy naszą dyskusję stricte związali z tym, co dzisiaj się dzieje w realizacji kontraktu, który ma zwiększać bezpieczeństwo, i poprawiać kwestię zabezpieczeń, i spowodować, że polska kolej w tym obszarze komunikacji, łączności wejdzie na zupełnie inny poziom.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Są jeszcze dwie osoby zapisane do dyskusji. Bardzo proszę, pan prezes Ignacy Góra.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, pan minister mówił także o bezpieczeństwie. Krajowa władza bezpieczeństwa mogłaby mówić długo... Rzeczywiście mogłaby mówić długo... Natomiast ja bym chciał państwu powiedzieć, dlaczego wdrożenie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym jest bardzo ważne i musi być przeprowadzone w stosunkowo krótkim czasie. I też chciałbym trochę powiedzieć o takim mierniku, który charakteryzuje poziom bezpieczeństwa polskiego systemu kolejowego. Rzeczywiście jest dokładnie tak, jak powiedział pan minister Malepszak – ten wskaźnik bezpieczeństwa za rok 2023 wynosił 1,89, co mniej więcej znaczy, że wydarzyło się w 2023 roku około dwóch wypadków na jeden milion przejechanych pociągokilometrów. I jakbym tak miał to porównywać do roku 2022, 2024 – bo już też coś wiemy i prognozujemy – to mniej więcej to jest tak: 1,89, 1,99, 2,1 i poniżej. To jest dobry wskaźnik, jeżeli chodzi o miernik wypadkowości.

Natomiast, szanowni państwo, w tych wszystkich wypadkach są takie, które stanowią rzeczywiście bardzo duże zagrożenie. I to bardzo duże zagrożenie związane jest z tym, że od szeregu lat maszyniści przejeżdżają obok semafora ustawionego na sygnał „Stój”. I to jest problem, który związany jest z tym, że każdy z nas popełnia pewne błędy. Trochę mówił tutaj o tym pan prezydent Miętek. Maszyniści są przebudzcowani, odbierają bardzo dużo sygnałów. Natomiast w pewnych okolicznościach rzeczywiście nie reagują na ten semafor, który wskazuje sygnał „Stój” i niestety obok takiego semafora przejeżdżają. Ja bym chciał państwu podać trzy cyfry, które obrazują ten stan rzeczy – czyli takie zdarzenia polegające na przejechaniu obok semafora ustawionego na sygnał „Stój”. W 2022 r. było 34, w 2023 – 43, a w 2024 już 40 – a nie mamy jeszcze pełnego roku. Proszę państwa, i teraz powinniśmy się zastanowić nad tym – co zrobić, żeby ci maszyniści nie przejeżdżali obok tych semaforów ustawionych na sygnał „Stój”.

Proszę państwa, takim właśnie rozwiązaniem jest wspomaganie pracy człowieka, wspomaganie pracy maszynisty. Czyli maszynista oczywiście jako człowiek... Każdy z nas popełnia błędy. Muszą być jakieś urządzenia, które właśnie tą pracę wspomagają. I takim urządzeniem jest Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym – czy to poziomu drugiego, czy to poziomu pierwszego, czy też tego najniższego, Limited Supervision. I teraz padały tutaj sformułowania, że rzeczywiście mamy krajowy program wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym, ale nie wiem, czy ktoś z państwa zwrócił uwagę, kiedy my zgodnie z tym krajowym programem wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym mamy tą inwestycję zakończyć. Proszę państwa, padło 10 tys. km linii w 2050 r. W 2050 r... A my z zagrożeniami mamy do czynienia tutaj i teraz. Ja nie muszę państwu tłumaczyć, czym może się zakończyć przejechanie obok semafora ustawionego na sygnał „Stój” w niesprzyjających okolicznościach. Ano może zakończyć się tym, że po prostu dwa pociągi się zderzają. Niesprzyjające to są takie, że jeden przejeżdża obok semafora, a drugi stoi za tym semaforem. O skutkach materialnych czy też ludzkich nie muszę państwu mówić, chociażbym mógł.

I dlatego dwie rzeczy są bardzo ważne, szanowni państwo. Wspomaganie pracy człowieka, między innymi maszynisty – chociaż nie tylko maszynisty, również dyżurnego ruchu – musi odbywać się na całej sieci kolejowej i cała sieć kolejowa musi być wyposażona w Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym różnych poziomów. Ja nie chcę tutaj przesądzać, dyskutować. Są eksperci, oni potrafią to określić, jaka linia kolejowa,

w jaki poziom systemu ETCS ma być wyposażona. To jest pierwsza sprawa. A druga sprawa jest taka, że na pewno nie możemy z tym czekać do 2050 r. Te prace muszą być przyspieszone i muszą obejmować całą sieć kolejową. To wszystko. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Do głosu zgłosił się pan Jarosław Kasperski reprezentujący Nokię. Bardzo proszę.

Proszę wcisnąć zielony przycisk po prostu.

Członek zarządu Nokia Solutions and Networks sp. z o.o. Jarosław Kasperski:

Dobrze.

Głos z sali:

Philips, nie Nokia...

Członek zarządu Nokia Solutions and Networks sp. z o.o. Jarosław Kasperski:

Philips, nie Nokia, tak... Dziękuję bardzo.

Dzień dobry państwu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam, mam zgłoszenie – Nokia Solutions and Networks sp. z o.o. Coś się nie zgadza?

Członek zarządu Nokia Solutions and Networks sp. z o.o. Jarosław Kasperski:

Zgadza się wszystko.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję. Proszę bardzo.

Członek zarządu Nokia Solutions and Networks sp. z o.o. Jarosław Kasperski:

Jarosław Kasperski, jestem członkiem zarządu Nokii. Z wielu względów chciałem wziąć udział i zabrać głos.

Po pierwsze, reprezentuję Nokię jako spółkę bardzo zainteresowaną i wdrażającą GSM-R w Polsce już od nastu lat w tej chwili. Reprezentuję lidera konsorcjum również, który buduje i wdraża ten system w Polsce. Przypomnę tylko, że my wdrożyliśmy system GSM-R na ponad 110 tys. linii kolejowych. On jest wszędzie. W Unii Europejskiej jest wszędzie. Jesteśmy tutaj ostatnią, tak jak pan minister powiedział, czarną plamą w tej całej strukturze. Nie jesteśmy interoperacyjni. Bezpieczeństwo to kolejna rzecz. Chciałbym również zabrać głos, dlatego że ja miałem przyjemność wdrażać wszystkie te dotychczasowe linie, które mi są znane i mógłbym pewnie kilometrów ich podać państwu... I obiekty, które tam zostały wybudowane. Również z trzeciego powodu... Mimo że reprezentuję Nokię jestem z rodziny kolejarzy. Wychowałem się w bloku kolejowym. Mój dziadek pracował na kolei, moja mama pracowała na kolei, moi wujkowie, ojciec chrzestny. Wszyscy pracowali na kolei. Ja się wychowałem również w sąsiedztwie maszynistów i całej rzeszy kolejarzy. Ten temat mi jest bardzo bliski, chociaż mama zawsze powtarzała: „Nie idź na kolej”. Ale kolej sama mnie dopadła.

Natomiast to ja bym chciał powiedzieć? Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, takie firmy technologiczne jak Nokia – i jest to głos Nokii – patrzą na Polskę i jej rozwój z podziwem. Na współpracę z PKP, również z Państwem Polskim patrzą strategicznie i długoterminowo. Nie wiem, czy państwo wiecie, ale Nokia jest największą firmą fińską w Polsce, zatrudnia ponad 8 tys. ludzi. Mamy olbrzymie centra R&D tutaj, w których powstają produkty na cały świat, nie tylko na Polskę, ale również na cały świat – również i te dla polskich kolei. Jesteśmy liderem w GSM-R, w przyszłym FRMCS, 5G, 6G. I to częściowo powstaje w Polsce. Tak jak mówię, 8 tys. ludzi.

Prowadzimy rozmowy z PKP PLK. W zasadzie ja to liczę od walentynek 2022, dlatego że to był moment, w którym przedstawiliśmy kompleksowe rozwiązanie PKP PLK wyjścia z kryzysu i rozwiązania problemów, zwłaszcza technicznych. To był luty 2022. Dzisiaj jesteśmy... Za taki dobry miesiąc miną nam 3 lata od momentu, kiedy złożyliśmy propozycję rozwiązań. Od maja, tak jak tutaj, prezes Mochocki wspominał, prowadzimy również mediacje pod egidą Prokuratury Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej. Również z nową ekipą od mniej więcej kwietnia-marca bieżącego roku. Do dzisiaj te rozmowy nie

przyniosły takich wymiernych rezultatów. Co jest ważne w tej naszej współpracy? Bo jako Nokia patrzymy na tą współpracę z Polską i z PKP PLK, jak powiedziałem, strategicznie, długoterminowo. Ale tutaj jest to chyba istotne – patrzymy partnersko. Jak państwo się domyślacie, mogliśmy odejść od tego stołu. Mieliśmy już wiele powodów, żeby odejść. Ale my nie odchodzimy od tego stołu, dlatego że chcemy razem z państwem, z Państwem Polskim, z operatorem, z zarządcą infrastruktury, PKP PLK i ze wszystkimi uczestnikami dokończyć tą inwestycję i uczynić nasze koleje bezpiecznymi. Co jest bardzo ważne w tym wszystkim w kontekście tego świata dzisiejszego, który nas otacza? Jesteśmy aktywnym partnerem technologicznym Unii Europejskiej i NATO. Ten projekt może mieć znaczenie strategiczne również dla naszej obronności. A współpraca z Nokią nie jest obarczona ryzykami, jakie niesie za sobą uzyskanie technologii o strategicznym znaczeniu z innych części świata – chciałbym, żeby to też wybrzmiało tutaj. Tak jak powiedziałem, mimo wielu przeszkód realizacyjnych nie odeszliśmy od stołu. Cały czas liczymy... Natomiast czas nie jest z gumy i jest to bardzo istotny element, żeby te rozmowy zakończyć możliwie jeszcze w tym roku. Proszę sobie wyobrazić, że w ciągu tego okresu budowy GSM-R złożyliśmy 2400 roszczeń. Rozwiązanych zostało 100 problemów. Czyli mówimy o 2300 przeszkodach, które nadal istnieją. My w tej chwili oczywiście mamy ze stroną PKP PLK pomysł i rozwiązanie, natomiast brakuje jeszcze domknięcia kwestii finansowych, żeby projekt ruszył z kopyta.

Kiedyś ktoś powiedział, że ta inwestycja – to już sobie zacytuję – „jest tak rozległa, że nie da się je policzyć na taczki”. Nie chcę tutaj przywoływać osoby, ale to była dość istotna osoba w naszych rozmowach. Skoro tak, to nie da się takich mediacji zakończyć w taki sposób, przeliczając to wszystko na te przysłowiowe taczki. My też rozumiemy, że wszystko musi odbyć się z poszanowaniem Prawa zamówień publicznych, ale prawda jest taka, że dziś księgowi nie rozwiążą tego kontraktu. Dlatego prosimy o uwzględnienie celu gospodarczego, czyli realizacji systemu potrzebnego PKP PLK i Polsce. Troszkę zmiany podejścia. Jak powiedziałem, nie da się tego przeliczyć na taczki, nie da się tego księgowo po prostu do bólu rozwiązać. Też uważam, że ten czas nam ucieka. Jak powiedziałem, cała Europa już jeździ na systemie cyfrowym od lat. Polska cały czas się dobija. I wydaje mi się, że dla dobra tej inwestycji, która jest realizowana 13 500 km, ale tak naprawdę oddziałuje na całą sieć – dlatego że w tej chwili ta inwestycja oddziałuje na wszystkie inwestycje, które są w PKP PLK – dla naszego dobra i cyfryzacji polskich kolei, tego bezpieczeństwa, musimy dokonać co tej transformacji cyfrowej w ciągu najbliższych pięciu lat. Nie mamy czasu. To nie chodzi wyłącznie tutaj o środki unijne i pewne graniczne daty – bo to jest część, która nie jest nam znana jako dostawcy, wykonawcy. Ale podejrzewam, że jest to strategicznie ważne. Bardzo istotną też rzeczą jest, żebyśmy przygotowali pole pod przyszłość technologii. Bo GSM-R to nie jest tylko sama technologia, to jest cała infrastruktura, którą dostarczamy w ramach tego projektu i ta infrastruktura dopiero pozwoli nam cyfryzować kolej i wdrażać kolejne jego wydania w formie FRMCS i tak dalej. A decyzje muszą zapaść już dzisiaj. Niestety nie mamy tutaj dużego komfortu pracy. Trudno mi sobie wyobrazić rozmowy przez kolejny rok na ten sam temat, dlatego że my tego czasu nie mamy. Ja traktuję ten projekt trochę jak papierek lakmusowy zdolności Polski do zwiększenia naszego bezpieczeństwa. Oby się nie okazało na progu polskiej prezydencji, że bezpieczeństwo to w naszym przypadku, jak gdyby puste polityczne hasło. Mam nadzieję, że do tego nie dojdzie. A my jako Nokia jesteśmy gotowi dokończyć dla dobra nas wszystkich ten projekt i przystąpić do jego budowy tak szybko, jak to możliwe, gdy tylko dopniemy rozmowy. Mam nadzieję, że jeszcze w tym roku. I na to liczę i o to też proszę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo. Jako kolejny zgłosił się pan przewodniczący Stanisław Lamczyk. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Jeszcze jedną sprawę chciałbym poruszyć. Przede wszystkim dla pana ministra – żeby sprawdził tą sprawę. Mianowicie 16 grudnia 2016 r. zmieniono rozporządzenie odnośnie do obiektów obronnych. I tutaj chcę powiedzieć, że z infrastruktury

krytycznej wyrzucono systemy sterowania ruchem kolejowym. Wygląda na to, że to było zrobione pod jakiś przetarg. Firma, która wygrała przetarg, nie miała uprawnień do infrastruktury krytycznej i to zmieniono. Dlatego jest prośba, jeżeli to wyrzucono, żeby to zrobić i naprawić ten błąd. Tutaj do pana członka zarządu z Nokii – myślę, że właśnie przyspieszymy to w jakiś sposób. Nie chcę obiecywać, ale chyba Komisja złoży pismo do Rady Ministrów. Bo to jest naprawdę bezpieczeństwo Polaków, towarów i życie ludzi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Jako kolejna zgłosiła się pani posłanka Barbara Oliwiecka. Bardzo proszę.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, chciałam zwrócić uwagę jeszcze na jeden wątek i być może to też jest ważne. Oczywiście, że wszyscy wiemy, że chodzi o bezpieczeństwo pasażerów, chodzi o bezpieczeństwo towarów, po prostu o bezpieczeństwo państwa.

Natomiast też takie mam pytanie – o ile przy wdrożeniu Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym może wzrosnąć przepustowość linii kolejowych? To też jest bardzo istotne. Czy są takie badania? Czy państwo wiecie? Bo to też jest bardzo namacalna korzyść dla pasażerów, dla firm – a mamy z tym chyba cały czas problem.

Drugie moje pytanie. Chodzi o wsparcie finansowe przy wdrażaniu tego systemu. W jakim zakresie korzystamy ze środków unijnych? Jakie to są procentowo kwoty? Na ile to będzie obciążać budżet państwa? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Bardzo dziękuję, pani poseł. I prosimy o odpowiedź panów prezesów.

Członek zarządu PKP PLK SA Piotr Kubicki:

Dobrze. Postarałem się większość tych pytań zapisać. W większości rzeczywiście, to są pytania stricte techniczne, takie telekomunikacyjne. Także po kolei, zachowam parytet. Pierwsze pytanie zadała pani poseł Matysiak – czy to zostało gdzieś na świecie wykonane w jednym kawałku. Pani poseł, mam dla pani złe wiadomości. Nigdzie na świecie nikt nie wpadł na taki pomysł, żeby to wykonać w jednym kawałku. Standardowo sieci telekomunikacyjne, sieci krytyczne buduje się systemem line, by-line, obszarowo. To był duży błąd. Duży błąd. Tą żabę musimy zjeść, tą żabę musimy naprawić. Cyfryzacja to nie tylko członek zarządu, ale to są też ludzie, którzy przyszli do PLK, porzucając projekty międzynarodowe i krajowe u innych operatorów telefonii komórkowej. My jesteśmy gotowi, jak wróci projekt na plac budowy, żeby zrobić go roll-outem. Bo tutaj pani pyta, w jaki sposób, o jakich usprawnieniach myślimy, o jakich priorytetach. Przede wszystkim takie systemy buduje się systemem roll-outowym. Tak się w PLK nie budowało.

Ja już to wytłumaczę, panie ministrze. To jest jakby taki proces, który jest ciągły, czyli od momentu, kiedy jest uzgadniania dokumentacja techniczna, to nie ma postoju. A w PLK był postój. Tylko zaraz po uzgodnieniu dokumentacji technicznej idą projekty budowlane, PNB, czyli pozwolenie na budowę i momentalnie w tym samym czasie zamawia się wieże, zamawia się fundament. I momentalnie w tym samym czasie też się kopie światłowody. I my jesteśmy podczas wydzielania takiego biura projektów cyfrowych w centrum realizacji inwestycji, od prezesa Marcina Mochockiego – i się przygotowujemy do tego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo. Tylko ja mam prośbę, żebyśmy globalnie na końcu odpowiedzieli na wszystkie pytania. Czy są jeszcze jakieś inne pytania?

To bardzo proszę, pan przewodniczący Bartłomiej Pejo.

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, takie spostrzeżenie i w odpowiedzi na opinię pana ministra. Szanowni państwo, całe szczęście, że brak tego systemu nie ma odzwierciedlenia w statystykach i w wypadkach. Oczywiście dostrzegamy wszyscy tę kwestię wypadków na przejazdach i przed chwilą z panem przewodniczącym rozmawiałem. Ustaliliśmy,

że chcielibyśmy zwołać takie posiedzenie dotyczące już stricte właśnie niebezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. Szanowni państwo, te dane, które były dzisiaj przedstawiane, są wprost zatrważające. Musimy jak najszybciej podejść do tej problematyki. Pan prezes powiedział – w ciągu pięciu lat. Ja myślę, że zdecydowanie szybciej, jeśli to jest oczywiście realne. Było na wdrożenie tego systemu przeznaczone kilka lat. Z tych danych wynika, że trzy razy były podpisywane aneksy. No i nie mamy nic tak naprawdę, system nie został wdrożony. Zatem też, jak myślę, tutaj w porozumieniu dwóch Komisji z panem przewodniczącym podejmiemy kroki takie, aby jak najszybciej jakieś stanowisko Komisji wypracować i podjąć się rozmów z ministerstwem. Na ile będziemy w mocy, będziemy celować do tego, aby rozwiązać tę sytuację jak najszybciej i naszej strony, przedstawicieli Komisji, przynajmniej naszą opinię w tej kwestii wyrazić.

Ze swojej strony bardzo dziękuję za te zatrważające dane, ale na pewno niezwykle nam wszystkim potrzebne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. I jeszcze ja na koniec pozwolę sobie na kilka słów refleksji. Bo rzeczywiście kontrakt jest krytyczny z wielu względów. Bezpieczeństwo, o którym tutaj była mowa, odmieniane przez wszystkie przypadki, to jest to, co nas na pewno wszystkich łączy i powoduje, że patrzymy na ten system nie tylko od strony czysto biznesowej związanej z efektywnością działania kolei, ale również, a może przede wszystkim, od strony właśnie dotyczącej bezpieczeństwa. Możliwość wykorzystania w jeszcze większym zakresie infrastruktury kolejowej w sposób bezpieczny dzięki wdrożeniu tego systemu jest czymś, co, wydaje mi się, jest kluczowe z punktu widzenia możliwości wzrastania ruchu kolejowego, nie tylko pasażerskiego przecież, ale także ruchu towarowego. Tutaj mamy bardzo dobrą prezentację. Panie ministrze, bardzo dziękuję za te informacje, które zostały przekazane. Dziękuję również w spółce. Brakowało nam w przeszłości takich dokumentów, które by pokazywały też jakby mapę drogową dotyczącą tej sprawy.

I muszę powiedzieć, że nie da się tu uciec od polityki. Skoro kontrakt został zawarty w 2018 r., to ja pytam, co przez te lata się działo? Gdzie była rada nadzorcza? I proszę tego nie brać jako jakiś przytyk polityczny, ale ja się zastanawiam, co robiła rada nadzorcza, skoro jeden z kluczowych kontraktów spółki nie funkcjonował tak, jak powinien funkcjonować. Przejrzałem sobie dzisiaj – panie ministrze, muszę to powiedzieć – skład tej rady nadzorczej. Są tam dzisiaj osoby, które były w 2018 roku, czyli pewnie przez cały ten okres były w organie, który miał nadzorować działalność spółki. Nie wiem... Pewnie trzeba się temu przyjrzeć. Ja rozumiem, że to są osoby też delegowane z jednego czy z drugiego ministerstwa. Ale nie może być tak, że te same osoby, które w organie nadzorczym, który powinien nadzorować tę spółkę, nie sprawdziły się, dzisiaj funkcjonują w tym organie. Po prostu organ nadzorczy w mojej ocenie w przypadku tego kontraktu nie zadziałał. Bardzo proszę o informację, czy w związku z tak rażącym w mojej ocenie prowadzeniem kontraktu zostały skierowane jakieś zawiadomienia do prokuratury? Bo to jest kluczowa sprawa. Jeżeli mamy tak wielki kontrakt, mamy po drodze wiele zmian i po sześciu czy siedmiu latach od uruchomienia tego kontraktu procent zaawansowania to jest około 50%, to jest dramat. To pokazuje, że przez poprzednie lata po prostu w PKP PLK nie przyłożono należytej wagi do tego, żeby ten kontrakt działał w taki sposób, żeby zapewnił płynność. Oczywiście, szanując tutaj zdanie przedstawicieli wykonawców – szanowni państwo, nigdy wina nie jest po jednej stronie. Zatem pytanie, co się takiego stało, że globalna firma, która wykonuje kontrakt w sprawach, na których się zna, nie była w stanie dopiąć tego w taki sposób, że osiągnięto poziom tylko 50%? Rozumiem, że są różne przeszkody, ale wydaje mi się, że gdzieś zabrakło w ciągu tego czasu kontraktu i po jednej i po drugiej stronie jakiegoś takiego przywiązania do sprawczości, do efektywności. No nie wierzę w to, żeby w innych państwach takie sytuacje miały miejsce. Nasze prawo oczywiście jest skomplikowane, ono z jednej strony w tej sferze zamówień publicznych umożliwia przeciąganie w nieskończoność różnego rodzaju żądań, oczekiwań i tak dalej, ale z drugiej strony koniec końców cierpią na tym wszystkim klienci. Myślę, że dla nikogo nie jest dobrą informacją – ani dla PKP,

ani dla wykonawcy – że ten kontrakt po prostu wlecze się tak, jak nie powinien. Dla PKP, które z jednej strony jest spółką wykonującą PKP PLK, dbającą o infrastrukturę, ale z drugiej strony też dla wykonawcy, który jak rozumiem wiąże z naszym rynkiem jakąś przyszłość. Tutaj z jednej i z drugiej strony musi to być takie postępowanie, które będzie efektywne.

Rozumiem, że sprawy gospodarcze nie są do końca przedmiotem tego posiedzenia Komisji. Rozumiemy, że tam jest pewnie wiele rzeczy, które wymagają jakby domówienia się. Natomiast Polska, nasze państwo, musi mieć sprawny system zapewniający bezpieczeństwo i efektywność na kolei. I tego od państwa oczekujemy. To są bardzo duże pieniądze, to są bardzo duże środki, zasoby położone na to, żeby to zadziałało. Myślę, że dzisiaj z naszego posiedzenia musi płynąć do państwa taki komunikat, że w tej sprawie wszyscy muszą wykazać maksimum dobrej woli. Wszyscy muszą wykazać maksimum dobrej woli – rozumiemy, nadzór nie był taki, jak powinien, być może przedmiot umowy nie został należycie opisany, być może pojawiły się na etapie wykonawczym... Też, prowadząc inwestycje, wiem, jak to wygląda. Być może pojawiły się różnego rodzaju przeszkody. No ale to nie może być powodem tego i skutkiem takiej sytuacji nie może być to, że Polska zostanie skansenem kolejowym. Tej sytuacji po prostu nie akceptujemy. Myślę, że to jest czas najwyższy do tego, żeby ten kontrakt po prostu ruszył do przodu.

Ja też obserwowałam tutaj salę. Może moje przemówienie powinno być bardziej polityczne. Bo widzę z tych osób, które się podpisały pod wnioskiem o zwołanie dzisiejszego posiedzenia Komisji, jest chyba tylko jedna pani. Przepraszam. Pani poseł i pan poseł, którzy zostali tutaj z nami. A reszty nie ma. Ja się nie dziwię, że nie ma części z nich, bo po prostu między innymi oni za ten kontrakt odpowiadali. Polityczną odpowiedzialność ponosi poprzednia władza, która nie dowiozła tej sprawy, która od 2018 r. robiła wszystko, żeby ten system nie zadziałał – i to też trzeba bardzo wyraźnie powiedzieć. To jest przedmiot, szanowni państwo... Przepraszam za taki polityczny wtór, ale muszę to powiedzieć – ten wniosek o zwołanie dzisiejszego posiedzenia Komisji i brak obecności posłów PiS to jest przejaw politycznej hipokryzji osób, które były w Ministerstwie, były ministrami, kiedy ten kontrakt rozpoczynał swój bieg i kiedy był realizowany. I te osoby do tej spółki również delegowały nadzór, który to nadzór nie działał. I dzisiaj oczywiście musimy się z tym zmierzyć. I bardzo dziękuję panu ministrowi i spółce za to, że państwo się z tym mierzyacie – jak, słucham, mam wrażenie, że profesjonalnie i to dobrze.

Natomiast pytanie jest takie – dokąd to wszystko prowadzi i na ile możemy wierzyć tutaj w ten harmonogram, który został rozpisany dotyczący wdrożenia systemu. Ten 2050 r. – też zwróciłem na to uwagę – to jest bardzo daleko. Czy nie da się tego jakoś przyspieszyć?

I takie konkretne pytanie. Zauważyłem, że na CMK to wdrożenie jest planowane do roku 2030. Natomiast CMK od strony infrastruktury ma być gotowa w 2025 r. do tego, żeby jechać z prędkością powyżej 200 km/h. Tak zrozumiałem informację, którą państwo przekazali. W związku z tym pytanie jest takie, czy w tych przesunięciach nie podjąć decyzji – bo widzę, że tu są inne linie na pomarańczowo – żeby jednak włączyć w ten proces, skoro będzie linia gotowa... Jedną z kluczowych linii komunikacyjnych, czyli CMK. Żeby jednak włączyć to w taki sposób, żeby system zaczął działać nie do 2030 r., tylko tak szybko, jak to jest możliwe.

Szanowni Państwo, przepraszam za tę może przydługą i taką w części polityczną refleksję, ale naprawdę trudno spokojnie siedzieć i spokojnie rozmawiać o sprawie, która jest po prostu w ten sposób jest załatwiana i dotarła do tego miejsca, w którym jest. Dziękuję bardzo.

Panie ministrze, oddaję panu głos. Bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Oczywiście jeżeli będzie potrzeba skorzystania ze wsparcia współpracowników, to również proszę o to, aby sygnalizować. Panie ministrze, oddaję panu głosu.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Kilka wątków, które się pojawiły, takich luźno związanych z ETCS, na które bym chciał szybko odpowiedzieć. W pozostałych kwestiach przekazuje głos panom prezesom.

Nocne pociągi to oczywiście nie jest kwestia ETCS. To są pomysły, które się pojawiają w przestrzeni kolejowej innych krajów. Najbardziej aktywni są w tym obszarze Austriacy, najlepiej sobie z tym radzą. My też mamy nocne pociągi kursujące po kraju. Kluczem jest tutaj – albo kolejnym etapem – rozwój połączeń międzynarodowych. My dzisiaj raczej bazujemy na tym, że rozwijamy siatkę połączeń międzynarodowych pociągów dziennych. I ta oferta też ulega w grudniu wzmocnieniu w tym obszarze. Także tych tematów nie będziemy łączyć.

Cieszę się z deklaracji – wrzucę ten jeden punkt – dotyczącej posiedzenia Komisji w sprawie sytuacji na przejazdach kolejowo-drogowych. Bo tutaj, panowie przewodniczący, naprawdę rośnie problem. Rośnie problem kierowców zawodowych. I to nas najbardziej w tym obszarze niepokoi. Bo tak jak powiedziałem...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie ministrze, to jeszcze tylko dopytam, czy jest analiza dotycząca kierowców zawodowych, jaka to jest grupa?

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Tak jak powiedziałem, 30% wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Tak, tak. Ale grupa tych sprawców – czy ona została jakoś zanalizowana, czy nie mamy konkretnych danych, co to są za pojazdy, skąd one są?

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, nie mam szczegółów. Mam taką ogólną liczbę, jeśli chodzi... To, co podkreśliłem – są to kierowcy ciężkich pojazdów drogowych, które naturalnie są już nie tylko zagrożeniem dla kierowcy czy nawet pasażerów... Bo ostatnio mieliśmy taką sytuację – kierowca i pasażer... Ale przede wszystkim dla maszynistów i pasażerów pociągów. Destrukcja w ruchu kolejowym po takich sytuacjach idzie z reguły w tysiące minut, czasem w dziesiątki tysięcy minut na ruchliwych liniach.

Jeśli chodzi o pozostałe kwestie dotyczące CMK i pozostałych pytań, oddam głos kolegom. Co do CMK mamy pewien pomysł. Faktycznie wykonane prace za ponad 1 mld zł, dostosowujące ten podstawowy ciąg kolejowy do prędkości 250 km/h – i nie spozytujemy tych twardych działań w infrastrukturze związanej z torami, z siecią trakcyjną, z obiektami, jeśli nie zbudujemy wcześniej GSM-R, który umożliwi uruchomienie ETCS poziomu drugiego. Bo ETCS poziomu pierwszego na tej linii już wyłączamy i w grudniu przestaniemy na tej linii jeździć z prędkością powyżej 160 km/h.

Zostawiam pozostałe kwestie dotyczące odpowiedzi na pytania kolegom.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Panie prezesie, oddaję panu głos. Proszę bardzo.

Członek zarządu PKP PLK SA Piotr Kubicki:

Czyli wróć do odpowiedzi dla pani poseł Matysiak. Już tylko sobie przewinę, bo tego troszkę mamy. Zaczęliśmy o tym jednym rzucie – to już wyjaśniłem. Później płynnie przeszedłem do tematu tego roll-outowego.

Zatrzymaliśmy się na poziomie projektu. To jest po prostu taka zmiana totalna holi styki myślenia w zarządzaniu projektami cyfrowymi. Tego w PLK nie było. PLK będzie musiała się temu poddać, bo inaczej się nie da. Technologie są technologiami skończonymi. Świat cyfrowy nie polega na tym, że jakiś komputer jest produkowany na 25–30 lat i będziemy czekać 25–30 lat, żeby to było. My musimy zmienić myślenie. I ci ludzie, którzy się pojawili teraz w PLK, zespół ludzi, przygotowują takie myślenie. Musimy do tego podejść w taki. Sposób – właśnie tego roll-outu telekomunikacyjnego. Jak z panami z Nokii dojdzie do porozumienia i wrócimy, to my będziemy całkowicie inaczej budować ten projekt. Bo inaczej się po prostu nie da. Musimy go budować roll-outem. Tak budują operatorzy telefonii komórkowej na całym świecie i tak budują też operatorzy systemów krytycznych na całym świecie. Bo te technologie, które są przygotowane przez dostawców z całego świata, mają swój skończony czas. Zatem rzeczywiście tempo budowy przez PLK, przez poprzedników, było nieakceptowalne, niemożliwe do zrobienia w tym tempie.

Wracając dalej do pani pytań – to pytanie historyczne z pojazdami – tutaj sobie to pytanie pani poseł zapiszemy i wrócimy do pani, gdyż musimy przeanalizować odpowiedź, żeby była profesjonalna i jak najbardziej ważna dla pani.

Jakie widzimy usprawnienia? Przede wszystkim widzimy na tym poziomie zarządzania takimi projektami. Tutaj widzimy potrzebę. Tak jak wspominałem, jesteśmy podczas tworzenia tego biura cyfrowego, gdzie tam będzie coraz więcej ludzi, nie kolejarzy, ale ludzi, którzy takie projekty cyfrowe wdrażali w innych branżach. Bo tak naprawdę cyfryzacja kolei jest bardzo podobna do cyfryzacji innych systemów. To są serwery, to jest oprogramowanie, to jest hardware, software, to są różne skomplikowane procesy, które odbywają się pomiędzy softem i hardwarem. Jak pani poseł mnie zapyta, czy kolejarze to potrafią robić? Nie. Nie potrafią tego robić. Musimy się tego nauczyć na nowo, żeby to po prostu poszło do przodu.

Idąc dalej... Jak kogoś pomine... Postaram się po kolei pójść od góry, jak zapisałem pytania.

Pytanie było od pana prezydenta – czy system GSM-R nie jest przestarzały, czy nie powinien być od razu FRMCS? Panie prezydencie, nie jest przestarzały, bo jest jedynym systemem działającym na świecie, jeżeli chodzi o system transmisyjny. Natomiast my już myślimy w PLK o FRMCS. Żeby powstał FRMCS, musi być zbudowany GSM-R. GSM-R musi wrócić na plac budowy, gdyż musimy wykorzystać te maszty i światłowody do radioplanowania pod FRMCS. Tu chciałem pana uspokoić, że samo wybudowanie GSM-R spowoduje to, że my będziemy wstępnie przygotowani do FRMCS-a. Oczywiście do FRMCS-a będziemy potrzebowali dwa razy tyle masztów, ale mamy pewne plany dzięki współpracy z Ministerstwem Cyfryzacji, dzięki współpracy z operatorami, żeby wykorzystać maszty, proszę państwa, które stoją wzdłuż torów do FRMCS. Do FRMCS nie będziemy budować masztów. Te maszty już stoją. Tylko poprzez systemy radioplanowania, poprzez systemy radiolączności wykorzystamy te maszty – oczywiście tam, gdzie będzie można je wykorzystać – przy tym FRMCS.

Pan prezydent też apelował o systemy. Rzeczywiście z punktu widzenia tych systemów my jeździmy na systemie analogowym. Taki system zastaliśmy i było zaplanowane przełączenie. Bo to pytanie łączy się z pytaniem pani poseł Oliwieckiej. Byliśmy przygotowani – jakbyśmy zgodnie z planem zrobili GSM-R jako PKP PLK, to w następnym roku mieliśmy zaplanowane przełączenie sieci VHF – switch off, czyli wyłączenie jej – i przejście do GSM-R. Ale niestety nie będziemy mogli tego zrobić z punktu widzenia zaszłości w tym projekcie. W temacie TWR to tutaj odpowiedź damy na piśmie do pana prezydenta, więc nie będziemy na razie tego poruszać.

Idąc dalej, odpowiedź na pytanie pana posła Napieralskiego, kiedy i co się stało w tym projekcie? W tym projekcie stało się tyle, że po prostu był budowany sposobem tak zwanym kolejowym. Kolejowe projekty głównie składają się – tak jak prezes Nokii pozwolił sobie zażartować – z betonu, stali i kruszywa. Rzeczywiście projekty cyfrowe nie składają się z betonu, stali i kruszywa. To są skomplikowane systemy, gdzie musimy jakby zmienić holistykę myślenia przy produkcji takich systemów, przy ich wykonywaniu i wdrażaniu. Polegliśmy trochę na implementacji tych systemów w PLK, ale odrobiliśmy zadanie domowe. Pojawili się ludzie, którzy potrafią to zadanie domowe odrobić. No i przygotowujemy się do powrotu na budowę, aby zrobić to już w troszkę innym rozdaniu.

Idziemy dalej. Pan poseł Lamczyk pytał o wykonanie. To jakby łączy się, bo ja już kilka razy odpowiadałem, w jaki sposób to wykonanie chcemy zrobić po nowemu. Jeżeli chodzi o po staremu, nie chciałbym pastwić się nad poprzednikami i zostawić to.

Pan pytał też o interfejsy. Po 10 latach wróciliśmy do UIC, takiej organizacji światowych kolei, gdzie wspólnie z inżynierami i technikami z całego świata będziemy pracować nad rozwiązaniami pod FRMCS, pod tę część telekomunikacyjną.

Jest z nami dyrektor Wulgaris, nowy dyrektor Biura Automatyki, który też pracuje nad tematami interfejsów. Ja bym mu na chwilę tylko oddał głos. Jakbyś, Piotrek, wsparł mnie w tematach EULYNX-a i tego, co będziemy z kolegami z Europy robić w temacie interfejsów. Wy tłumacz, poproszę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę.

Dyrektor Biura Automatyki w PKP Polskie Linie Kolejowe Piotr Wulgaris:

W temacie europejskiego interfejsu cyfrowego jest takie stowarzyszenie, taka grupa EULYNX przy gremiach europejskich zajmujących się koleją. Poszczególne państwa Unii Europejskiej sukcesywnie wstępują do tego konsorcjum EULYNX-owego. Na przykład w najbliższym czasie wstępuje Litwa, Łotwa, Estonia – to z tytułu budowy Rail Baltici. Wstępuje również Hiszpania. I co warto zaznaczyć, od 1 stycznia również jednym z konsorcjantów EULYNX-owych – jest to dość osobliwa sytuacja – nie będziemy my jako Polska, ale CPK. Bo CPK, budując linię dużych prędkości, chce zastosować ten interfejs.

Co on takiego daje? Dzisiaj mamy często taki problem, że dostawca... Dzielimy jakąś linię kolejową i najpierw robimy inwestycję na jednej części, potem na drugiej albo powstaje nam styk dwóch linii i na jednej buduje swoje systemy firma A, a na drugiej firma B. I sprawia to nam problem na tym styku. I my jako zarządca infrastruktury niestety musimy ponosić bardzo duże koszty z tytułu zgrania tych dwóch interfejsów dwóch różnych producentów. Interfejs EULYNX-owy jest uniwersalnym interfejsem, który jest jakby odgórnie narzucony każdemu wykonawcy. On musi zastosować ten interfejs, nie może stosować swoich. Co to daje? Pełną transparentność. I nie będzie sytuacji, które dzisiaj bywają – że jeden wykonawca mówi, że jego urządzenia nie są w stanie dogadać się z urządzeniami tej drugiej firmy, co generuje opóźnienia, dodatkowe koszty, roboty dodatkowe. Mamy w przyszłym tygodniu we wtorek w naszej siedzibie PKP PLK spotkanie z przedstawicielami konsorcjum EULYNX-owego. Podjęliśmy taką decyzję, że nawiążemy rozmowy i chcemy ten interfejs EULYNX-owy też na naszej sieci sukcesywnie implementować. Jesteśmy na dobrej ku temu drodze. To będzie wymagało od nas olbrzymiego też wysiłku technicznego. Będziemy musieli wspierać również jako PKP PLK – każdy z zarządców wspiera rozwój EULYNX-u, więc musimy też tutaj wykształcić sobie kadry i mieć swojego przedstawiciela przy tym Komitecie EULYNX-owym, przy gremiach kolejowych Europy.

Członek zarządu PKP PLK SA Piotr Kubicki:

Dziękuję, Piotrze, za odpowiedź.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo. Czy pan prezes będzie kontynuował? Proszę bardzo.

Członek zarządu PKP PLK SA Piotr Kubicki:

Czwarte pytanie od posła Lamczyka było związane z tymi obiektami obronnymi. I tutaj pozwolimy sobie odpowiedzieć na piśmie. Musimy się przygotować szerzej, aby odpowiedź była jak najbardziej...

Idąc dalej, pan poseł Bartosz Zawieja – nie pomyliłem nazwiska – pytał o porozumienia techniczne z innymi operatorami. I tutaj mamy podpisane, potwierdzam, umowy roamingowe już z Niemcami. Czyli przewoźnicy wyjeżdżający składem poza granice Polski w kierunku Niemiec korzystają – uwaga – za darmo z sieci GSM-R po drugiej stronie granicy. Tak samo przewoźnik niemiecki, jakby do nas wjechał – bo to jest jakby na poziomie unijnym ustawione. W temacie Czech skończyliśmy umowę, podpisaliśmy, są ostatnie testy i za chwilę też pociągi do Czech, które będą wjeżdżały z GSM-R-em zabudowanym na pokładzie, będą mogły z tego GSM-R na poziomie Czech korzystać.

Idąc dalej – pani poseł Oliwiecka pytała, jak to zwiększy przepustowość. Systemy cyfrowe powodują to, że przede wszystkim pociągi są bezpieczne. To, co prezes Góra mówił o tak zwanych spadach, o przejechaniach semaforów... Przy systemach ETCS poziomu drugiego, w ogóle przy systemach cyfrowych praktycznie mamy takiego trochę ojca stróża, który się nazywa komputer, który nam ten błąd wybacza i po prostu pociąg zaczyna automatycznie hamować. Tutaj, jeżeli chodzi o tematy związane z bezpieczeństwem, to jest bezsprzeczne. Jeżeli chodzi o przepustowość, to tę przepustowość zwiększa o około 20%. Przy tych systemach cyfrowych, które są zaimplementowane na liniach kolejowych te pociągi jeżdżą szybciej, bezpieczniej i jest większy potok tych pociągów.

Pociąg automatycznie dodaje gazu, automatycznie przyspiesza. Tak to się odbywa. To samo, co w autonomicznym tempomacie na autostradzie – jak używamy w samochodach.

Jeśli chodzi o wsparcie finansowe – pani poseł pytała, jakie tutaj było wsparcie finansowe – około 51% przy GSM-R dostaliśmy z unijnych środków.

Odpowiadając na pytania pana przewodniczącego Suchonia o rażące prowadzenie kontraktu i czy zostały wtłoczone jakieś tematy związane z zawiadomieniem do służb – jak przyszlismy do zarządu, naszym podstawowym celem było to, żeby projekt wrócił jak najszybciej na plac budowy. I ten cel jest nadrzędny. Jeżeli chodzi o zawiadomienia i takie różne rzeczy, to będzie krok nr 2. Na razie po prostu najważniejszą rzeczą jest, żeby się porozumieć z generalnym wykonawcą i żeby ten projekt wrócił na plac budowy. Bo w tym projekcie historię choroby to ja już znam. Tylko po prostu musi wrócić na plac budowy.

Jeżeli chodzi o CMK, tutaj minister mnie poprosił o odpowiedź – rzeczywiście na CMK GSM-R w tym dużym kontrakcie jest gotowy. Tam brakuje tylko jednego maszty. Ale żeby uruchomić ETCS, musimy to zrobić roll-outem. Bo systemem kolejowym nie damy rady tego zrobić do 2025 r. Musimy to po prostu zrobić takim sposobem troszkę cyfrowym. Tylko musimy się porozumieć z kolegami z Nokii, żeby to mogło nastąpić. 90%. GSM-R na CMK jest gotowe. Musimy właściwie 10% tylko zrobić. Plus oczywiście prace związane z automatyką kolejową, które wykonuje inna firma w tym momencie na tej linii.

Pan minister Gramatyka pytał o wsparcie z operatorami i przyszłość cyfryzacji. I wspominał o tym tutaj... Jest to jakby nieuniknione w temacie FRMCS, czyli tego systemu przyszłości. My to rzeczywiście w PLP PLK i z kolegami z Ministerstwa Cyfryzacji i z Ministerstwa Infrastruktury już robimy. Te rozmowy trwają. To przede wszystkim da pasażerom dostęp do sieci internetowej i pokładowego wifi. Skończy się raz na zawsze mówienie o tym, że w pociągu nie ma zasięgu. Ale to chwilkę jeszcze potrwa. Dajcie nam, panowie, jeszcze troszkę czasu, bo to są kwestie legislacyjne, kwestie umów i wpuszczenia operatorów nasze maszty.

Idąc dalej, tutaj poseł Napieralski pytał, kiedy i co się stało. To jest chyba ta sama odpowiedź, co dla posła Lamczyka. Poczekamy, aż wróci ten projekt.

Dobrze. Tutaj to mamy... Odpowiedzieliśmy. Wiesz co, Marcin, jakbyś tutaj jeszcze tylko odpowiedział na te kwestie związane z finansami przy sieciach TEN-T i funduszami CEF.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, panie prezesie.

Członek zarządu PKP PLK SA Marcin Mochocki:

Wydaje mi się, że są dwie albo trzy kwestie, które padały w pytaniach. Było pytanie o kalendarium przetargu. Przetarg został ogłoszony pod koniec 2015 r. Przetarg był ogłoszony w formule przetargu ograniczonego. To znaczy, że ten etap ogłoszony na koniec 2015 r., polegał wyłącznie na zakwalifikowaniu danych firm czy danych konsorcjów do postępowania. Faktyczny opis przedmiotu zamówienia, czyli faktyczny zakres techniczny projektu, został udostępniony w drugiej połowie 2016 r. – oczywiście dla konsorcjów, które zostały zakwalifikowane do drugiego etapu postępowania. Reszta kalendarza, łącznie z podpisaniem umowy, była udostępniona w prezentacji.

Jeśli chodzi o finansowanie projektu, początek finansowania projektu, to są środki z perspektywy 2014–2020, środki z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Z uwagi na brak zakończenia projektu projekt został poddany tak zwanemu fazowaniu, czyli rozdzieleniu finansowania pomiędzy dwie perspektywy unijne – przy założeniu wypracowania rozwiązania, które przejdzie także autoryzację przedstawicieli CUPT, czyli jednostki, która w Polsce odpowiada za akceptację umów o dofinansowanie, ale też wszelkich aneksów do umów czy ich zgodność po prostu z przepisami prawa i związku z tym możliwość kwalifikowania do środków unijnych. Finansowanie dokończenia projektu planowane jest z funduszy FEnIKS-owych, czyli następcy Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko z poprzedniej perspektywy unijnej.

Jeśli chodzi o utratę części finansowania z niektórych projektów, które były dedykowane do wdrożenia ETCS, to jak najbardziej takie zagrożenie, ryzyko czy właściwie już fakt, można powiedzieć, zaistnienia takiego zdarzenia, występuje. Przywołany na mapce

w czasie prezentacji projekt wdrożenia ETCS na wybranych liniach kolejowych w Polsce nie będzie mógł być w całości skonsumowany. Zakończenie kwalifikowalności tego projektu to 2024 r. Zakończenie rozliczenia to 2025 r. Na niektórych liniach ta infrastruktura jest gotowa, ale z uwagi na brak wdrożenia GSM-R nie jest możliwe osiągnięcie rezultatu projektu, czyli przedstawienie Komisji Europejskiej funkcjonującego systemu ETCS. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie ministrze, czy to wszystkie odpowiedzi na ten moment? Tak.

Będziemy mieli drugą rundę. Jako pierwszy zgłosił się pan poseł Lamczyk. Bardzo proszę.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, pytanie do pana dyrektora Wulgarisa. Mianowicie ten interfejs jest bardzo istotny. Wiemy z doświadczenia na Pomorzu – jeżeli założymy jeden system wchodzi w drugi – był Bombardier i Thalys. Za każdą wiązkę Thalys chciał 10 mln zł. Oczywiście pan prezes Góra nam pomógł tutaj w tym dużo. Ale to właśnie podraża wszystkie przetargi. I dlatego, żeby tutaj się spać jak najlepiej, być może trzeba sięgnąć tutaj do polskich patentów. Bo są polskie patenty, które się sprawdzają gdzieś tam dalej, ale u nas one nie są brane pod uwagę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Zgłosił się pan przewodniczący Pejo. Bardzo proszę.

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Panie ministrze, ja dwa krótkie pytania. Bardziej do pana prezesa może to pytanie – ile może trwać to wpuszczenie operatorów na maszty kolei, o których pan prezes wspominał?

Drugie pytanie. Czy te środki, które były przedstawiane, środki europejskie – ponad 50%, jak zrozumiałem, środków europejskich jest przeznaczonych na realizację wdrożenia tego systemu – zostały na chwilę obecną, na dzień dzisiejszy, rozliczone, czy to rozliczenie jest w trakcie? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Czy są jeszcze pytania ze strony państwa posłów? Nie widzę.

To ja jeszcze dwa pytania. Nawijając do CMK, w którym rozkładzie jazdy mogłyby pojawić się efekty związane z przyspieszeniem? Czy to jest możliwe w 2025 r., czy w 2026? Jak państwo to oceniają?

I drugie. Panie prezesie, oczywiście ja bardzo cenię takie, powiedziałbym, praktyczne podejście do zadań i powrót na plac budowy jest kluczowy. Niemniej jednak trudno mi wyobrazić sobie sytuację, w której osoby, które dopuściły się być może złamania prawa – a na pewno, co widać po skutkach, nie działały na korzyść spółki, a być może wprost przeciwnie... Jednak oczekiwałbym jakiegoś zamknięcia tego tematu. I pytanie jest takie – czy jest jakiś komitet audytu albo jakiś audyt wewnętrzny? A może w grupie PKP są jakieś tego rodzaju instytucje, które mogą prowadzić działania związane z wyjaśnieniem? No bo trudno mi wyobrazić sobie, że za tego rodzaju obsuwę w kontrakcie nie ma winnych. Trudno mi sobie to wyobrazić. Oczywiście to pewnie nie tylko PKP PLK. Pewnie rada nadzorcza PKP, może nadzór ministerialny, a być może wszyscy ci, którzy przeznaczali na to środki, nie dochowali należytej staranności. Trudno mi wyobrazić sobie taką sytuację, że przechodzimy do porządku dziennego nad tak wielkimi opóźnieniami, nieprawidłowościami w tak potężnym i ważnym dla naszego państwa kontrakcie. Dlatego bardzo bym prosił o jakąś taką informację pogłębioną. Czy w ogóle państwo tego... Nie wiem... Nie macie państwo jakichś służb wewnętrznych? Służby wewnętrzne chyba nie zadziałały za dobrze w poprzedniej perspektywie, więc być może trzeba je na nowo powołać. Albo pytanie do pana ministra – czy w tej sprawie ministerstwo zamierza podjąć jakieś działania, które by wyjaśniły jaki był mechanizm, kto zawiął? Czy można w ogóle wskazać jedną grupę, czy to były procedury, czy brak nadzoru, czy brak nadzoru ministerialnego? Bo jeżeli patrzę, że w ramach rady nadzorczej jest przedstawiciel jednego czy drugiego ministra, to jednak to nie jest taka, powiedziałbym,

prosta sprawa. Pytanie, co się takiego zadziało, że ten kontrakt wygląda tak, jak wygląda. Powiem szczerze, trudno mi przyjąć takie stanowisko, że nic z tym nie robimy.

Bardzo dziękuję. Czy są jeszcze...? Pani poseł Matysiak, bardzo proszę.

Poseł Paulina Matysiak (Razem):

Chciałam poruszyć jeszcze dwie kwestie dla pewnego porządku i dla pewnej uczciwości zaznaczyć, że na sali nie ma nie tylko posłów Prawa i Sprawiedliwości, ale innych posłów z innych klubów, którzy także podpisali się pod tym wnioskiem. I warto zaznaczyć, że to posiedzenie Komisji zostało zwołane na wniosek posłów tak naprawdę wszystkich ugrupowań politycznych – bo sprawa jest po prostu poważna i czekamy na informacje i wyjaśnienia.

Druga kwestia. Padł wniosek dotyczący... Znaczący wniosek... Taka pewnie propozycja wyrażona przez posła Napieralskiego, że tak naprawdę potrzebowalibyśmy posiedzenia za zamkniętymi, utajnionymi Komisji Infrastruktury i Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii. Czy takie posiedzenie się odbędzie, a jeżeli tak, to kiedy? To jest pytanie do panów przewodniczących. Mam nadzieję, że uzyskam odpowiedź.

Trzecie pytanie do przewodniczącego Suchonia. Myślę, że już po wypowiedziach panów ministrów i przedstawicieli spółki nie będę mogła go zadać. Kiedy zostanie wznowione posiedzenie Komisji Infrastruktury dotyczące problemów z pojazdami Impuls produkowanymi przez firmę Newag SA? Bo przypomnę, że to posiedzenie zostało przerwane i mamy do niego wrócić. Kiedy nastąpi ten powrót? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Wznowienie posiedzenia nastąpi w stosownym czasie.

Natomiast czy są inne głosy, pytania z sali? Nie widzę.

W związku z tym oddaję głos panu ministrowi. Bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi.

Oczywiście, jeżeli będzie potrzeba skorzystania z pomocy współpracowników, to proszę o sygnalizowanie.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Skorzystam. W kolejności odpowiemy na te pytania, począwszy od interfejsów. Bo to jest faktycznie temat europejski związany z powiązaniem systemów różnych producentów. My jesteśmy jak najbardziej pod tym względem bardzo specyficzni, mamy systemy przeplatane na jednej linii, mamy mieszankę producentów. W innych krajach te kwestie rozwiązuje się w inny sposób. Poproszę tutaj dyrektora Wulgarisa czy prezesa Kubickiego krótką odpowiedź w kwestii interfejsów i powiązań między różnymi producentami.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Proszę, panie prezesie.

Członek zarządu PKP PLK SA Piotr Kubicki:

W temacie interfejsów mamy taki może nie pomysł, tylko rozwiązania, które są po prostu u innych zarządców infrastruktury – żeby przygotować z jeden-dwa przetargi na umowach ramowych, gdzie to nie firma budowlana będzie za nas wybierała system sygnalizacyjny, tylko to my będziemy decydować jako zarządca infrastruktury, co na danej linii jest nam najbardziej potrzebne, co będzie rozmawiało interfejsami z innymi systemami nadrzędnymi czy też podrzędnymi. Tak, żeby ta sieć cyfrowa – bo to są sieci cyfrowe – była homogeniczna, działała bez przerwy, bez usterek, żeby były dostępne części. I planujemy takie działania zrobić.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Jeśli chodzi o Centralną Magistralę Kolejową i ten temat najbardziej zaawansowany, w naszej ocenie możliwość wykorzystania parametrów twardej infrastruktury i jeżdżenia z prędkością powyżej 200 km/h to na dzisiaj najwcześniej grudzień 2026.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Trzymamy kciuki, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Nie ukrywam, panie przewodniczący, że już kilka lat temu prognozowałem, że to nie będzie wcześniejszy termin – biorąc pod uwagę moje obserwacje i rozwój tej sytuacji związanej z kontraktem na GSM-R. Niestety.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, mam wrażenie, że dobrnęliśmy do brzegu.

Jeszcze jedno na koniec. Pani poseł, wszystkim nam dobrze by zrobiła obecność posłów z PiS-u, bo być może wytłumaczyliby nam, dlaczego przez 8 lat doprowadzili kontrakt do takiego stanu, jaki mamy dzisiaj. I nie ma co bronić przegranej sprawy, bo to są byli ministrowie, którzy nadzorowali. PKP PLK i mieli wystarczająco dużo narzędzi do tego, żeby sprawować w tej sprawie właściwy nadzór. Oni tego nie zrobili i nie dziwię się, że ich tu nie ma. Natomiast myślę, że dla wszystkich nas ta lista podpisana przez nich jest po prostu dowodem takiej politycznej hipokryzji. No ale to już zostawię do oceny tym, którzy będą oceniać.

Szanowni państwo, panie ministrze, bardzo dziękuję za przedstawioną informację. Na pana ręce składam podziękowanie dla wszystkich państwa, którzy wzięli udział w dzisiejszym posiedzeniu i te merytoryczne kwestie zaprezentowali. Dziękuję wszystkim państwu za udział. Dziękuję przedstawicielom naszych partnerów społecznych, wykonawcom.

Zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji.

Zamykam wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii. Informuję, że protokół z posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariatach Komisji w Kancelarii Sejmu. Życzę państwu dobrego popołudnia bądź też wieczoru.