

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 194)
z dnia 4 grudnia 2025 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 194)

4 grudnia 2025 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska2050)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja ministra infrastruktury na temat działalności podległych instytutów oraz perspektyw rozwoju tych jednostek.

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, dr hab. inż. **Janusz Bohatkiewicz** dyrektor Instytutu Badawczego Dróg i Mostów wraz ze współpracownikami, **Marcin Ślęzak** dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego, **Bogdan Rosa** zastępca dyrektora ds. nauki Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowego Instytutu Badawczego wraz ze współpracownikami, **Elżbieta Janiszewska-Kuropatwa** wiceprezes Zarządu Głównego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Przemysłu Materiałów Budowlanych, prof. dr hab. inż. **Leszek Rafalski** sekretarz naukowy Instytutu Kolejnictwa.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Katarzyna Dudek** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości, w szczególności pana ministra Stanisława Bukowca, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, panią Annę Kowalczyk, zastępcę dyrektora Departamentu Transportu Drogowego, pana Bartosza Jabłonkę, zastępcę dyrektora Departamentu Transportu Drogowego. Witam pana Grzegorza Kuczaję, radcę w Departamencie Dróg Publicznych. Witam panią Aleksandrę Jivan-Coteti, naczelnik wydziału w Departamencie Dróg Publicznych. Witam bardzo serdecznie. Witam pana Karola Przeździeckiego, naczelnika wydziału w Departamencie Kolejnictwa w MI oraz pana Tomasza Weneckiego, zastępcę dyrektora Departamentu Gospodarki Wodnej.

Szanowni państwo, niezwykle serdecznie witam przedstawicieli instytutów badawczych, które są nadzorowane przez Ministerstwo Infrastruktury, w szczególności pana dr hab. inż. Janusza Bohatkiewicza, dyrektora Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, pana profesora instytutu. Witam bardzo serdecznie zastępcę dyrektora IBDiM, panią Aleksandrę Skorupską. Witam zastępcę dyrektora ds. nauki w Instytucie Meteorologii i Gospodarki Wodnej w Państwowym Instytucie Badawczym, pana Bogdana Rosę. Witam pana Krzysztofa Adamika, dyrektora Centrum Hydrologiczno-Meteorologicznej Sieci Pomiarowo-Obserwacyjnej PIB. Bardzo serdecznie witam... Czy dotarł pan prof. Ślęzak? Jeszcze nie, ale witam pana prof. Marcina Ślęzaka, dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego. Witam panią Elżbietę Janiszewską-Kuropatwę, wiceprezes Zarządu Głównego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Przemysłu Materiałów Budowlanych. Serdecznie witam również pana Leszka Rafalskiego, sekretarza naukowego Instytutu Kolejnictwa.

Mam nadzieję, że wszystkich państwa wymieniałem i powitałem. Jeżeli nie, to prawdopodobnie wynika to z problemów na linii korespondencji, dlatego że ta lista z państwem, których mamy zaszczyt dzisiaj gościć, wynika właśnie ze zgłoszeń na posiedzenie Komisji.

Przedmiotem posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja ministra infrastruktury na temat działalności podległych instytutów oraz perspektyw rozwoju tych jednostek. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie słyszę uwag.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, jeżeli można.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Zgłasza się pan... Bardzo proszę.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardziej z obowiązku. Czy pan przewodniczący może zastanowić się nad zaproszeniem posłów, abyśmy mieli poczucie, iż wypełniono podstawowy obowiązek, jakim jest kworum na posiedzeniu Komisji? Wydaje się, że tego kworum nie ma. Nie chcę jeszcze składać wniosku o sprawdzenie kworum, ale za chwilę go złożę. Bardzo proszę o to, aby pan przewodniczący zmobilizował koleżanki i kolegów parlamentarzystów do obecności na posiedzeniu Komisji, ponieważ omówienie tego tematu tylko w gronie zaproszonych gości nie do końca wypełnia cel i potrzeby zwołania tego posiedzenia Komisji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

To jest bardzo ważne posiedzenie Komisji. Zaraz oczywiście roześlemy SMS-ową informację do wszystkich członków naszej Komisji po to, żeby mogli przybyć na nasze posiedzenie. Myślę, że to jest znakomita okazja, po pierwsze, do przedstawienia pełnej informacji, które instytucje działają w ramach Ministerstwa Infrastruktury. Jest to bardzo ważne, dlatego że te instytucje są z reguły wiodącymi jednostkami badawczymi w swoich dziedzinach, pracują na rzecz państwa, pracują na rzecz obywateli. Warto, żeby – przynajmniej raz na cztery lata – Komisja Infrastruktury zapoznała się z dorobkiem, ale i, co ważniejsze, z planami rozwoju, dlatego że to warunkuje również jakość zarządzania naszym państwem.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dlatego uważam, panie przewodniczący, że moja propozycja jest jak najbardziej zasadna.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie przewodniczący, naprawdę zachęcam pana do wsłuchania się w słowa pana ministra, któremu zaraz oddam głos. Tak jak powiedziałem, SMS-owa informacja zostanie wysłana do państwa posłów.

Szanowni państwo, bardzo serdecznie witam więc przedstawicieli naszych instytucji badawczych. Jestem niezwykle dumny z tego, że możemy gościć państwa w murach parlamentu i w ramach posiedzenia Komisji Infrastruktury wsłuchać się w państwa działalność i plany na przyszłość.

Jest z nami pan minister Stanisław Bukowiec, o czym już informowałem. Panie ministrze, oddaję panu głos i bardzo proszę o informację.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Dziękuję uprzejmie. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, wszyscy zaproszeni goście, zgodnie z obwieszczeniem ministra infrastruktury z 16 lutego 2024 r. w sprawie wykazu jednostek organizacyjnych podległych ministrowi infrastruktury lub przez niego nadzorowanych ministrowi infrastruktury podlegają cztery instytucje badawcze, tj. Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie, Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie, Instytut Kolejnictwa w Warszawie i Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowy Instytut Badawczy. Tylko IMGW ma statut państwowego instytutu badawczego, gdyż wykonuje m.in. zadania państwowej służby hydrologiczno-meteorologicznej oraz państwowej służby ds. bezpieczeństwa budowli piętrzących.

Chciałbym jednak poinformować Wysoką Komisję, że obecnie w resorcie infrastruktury trwają prace nad nadaniem Instytutowi Badawczemu Dróg i Mostów statusu państwowego instytutu badawczego. Dotychczasową działalność instytutu pozytywnie oceniła Komisja Ewaluacji Nauki, dając zielone światło do rozpoczęcia tego procesu. Docelowo w perspektywie wieloletniej, ale również kontynuując już tak newralgiczną działalność w kontekście infrastruktury drogowej i mostowej, jednocześnie stojąc na progu nowych wyzwań, planuje się powierzenie i IBDiM-owi realizacji zadań, które obecnie w ogóle nie są realizowane albo których realizacja nie przynosi oczekiwanych skutków.

Wśród nich należy wymienić w szczególności: pełnienie doradztwa, w tym wykonywanie analiz, ocen i opinii, w sprawach dotyczących dróg na rzecz ministra właściwego ds. transportu, a także na rzecz ministra obrony narodowej w zakresie przygotowania dróg na potrzeby obrony państwa oraz zarządców dróg publicznych w sytuacjach nadzwyczajnych, w szczególności o wysokim stopniu skomplikowania; gromadzenie i udostępnianie danych o całej sieci drogowej, zarówno samorządowej, jak i zarządzanej przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (obecnie każdy z blisko 3 tys. zarządców odpowiada tylko za swoją sieć dróg); tworzenie i opiniowanie wzorców standardów dotyczących przygotowania inwestycji w zakresie dróg

publicznych w celu wdrażania nowych technologii sprzyjających optymalizacji procesu zarządzania drogami; reprezentowanie państwa w organizacjach międzynarodowych w zakresie dotyczącym dróg oraz pełnienie roli krajowej jednostki wzorcującej sprzęt wykorzystywany w drogownictwie (obecnie w kraju nie ma takiej jednostki).

Chciałbym podkreślić, że Instytut Badawczy Dróg i Mostów jest obecnie kluczowym instytutem nadzorowanym przez ministra infrastruktury, biorąc pod uwagę wyzwania wynikające z rozwoju infrastruktury drogowej oraz celów, jakie są jej stawiane, zarówno cywilnych, jak i związanych z bezpieczeństwem państwa.

W tym kontekście chciałbym również podkreślić, że w 2024 r. IBDiM odegrał kluczową rolę w reagowaniu na skutki powodzi, która dotknęła południowe części Polski. Instytut bezzwłocznie został zaangażowany do oceny stanu infrastruktury drogowej i mostowej oraz wsparcia procesu jej zabezpieczenia i odbudowy, zapewniając pełną mobilizację kadrową i sprzętową. Łącznie przeprowadzono setki kontroli popowodziowych. Do końca 2024 r. oceniono ponad 470 obiektów mostowych oraz ok. 280 odcinków dróg. O szczegółach w tym temacie będzie mówił – o to proszę – pan dyrektor, pan prof. Janusz Bohatkiewicz, natomiast w tym kontekście, w kontekście IBDiM-u będę wdzięczny Wysokiej Komisji za wsparcie resortu w działaniach mających na celu nadanie IBDiM-owi statusu państwowego instytutu badawczego.

Jeżeli chodzi o drugi z instytutów, Instytut Transportu Samochodowego, prowadzi on działalność naukowo-badawczą od ponad 70 lat. Jest jednym z najważniejszych ośrodków naukowych. Współpracuje zarówno z krajowymi, jak i z międzynarodowymi instytucjami oraz organizacjami. Działalność instytutu obejmuje różnorodne dziedziny, takie jak bezpieczeństwo ruchu drogowego, ochrona środowiska, informatyzacja transportu, a także ekonomika transportu drogowego. W 2013 r. powstało Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, funkcjonujące w strukturach ITS-u, które zajmuje się zbieraniem, gromadzeniem, analizowaniem i upowszechnianiem danych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Instytut jest mocno zaangażowany również w prace legislacyjne. W przypadku ostatniej ustawy, która została przyjęta i podpisana przez pana prezydenta, to właśnie ITS przygotował analizę związaną z bezpieczeństwem dzieci i młodzieży. Mówimy o obowiązkowych kaskach do 16. roku życia. Z danych, które przedstawia obserwatorium działające w ramach ITS-u – w oparciu również o dane Policji – mogą państwu przekazać, że wyniki bezpieczeństwa ruchu drogowego za ostatnie 10 miesięcy tego roku w porównaniu do roku ubiegłego mają pozytywny trend. O 15% zmniejszyła się liczba osób, które poniosły śmierć na naszych drogach.

W 2015 r. powołano w instytucie Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych. To jednostka wspierająca mobilność osób z dysfunkcjami ruchu. Instytut bada również wpływ transportu samochodowego na klimat i środowisko, szczególnie w zakresie emisji spalin, hałasu oraz wibracji.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, jeśli pan przewodniczący pozwoli, teraz oddałbym głos szefom poszczególnych instytutów – zarówno Instytutowi Transportu Samochodowemu, jak i Instytutowi Badawczemu Dróg i Mostów, Instytutowi Kolejnictwa i Instytutowi Meteorologii i Gospodarki Wodnej – tak, aby szefowie tych instytutów przedstawili szczegółową informację na temat prowadzonej przez siebie działalności.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję. Zgodnie z rekomendacją pana ministra zaczniemy od Instytutu Transportu Samochodowego, panie profesorze. Dyrektor Marcin Ślęzak, bardzo proszę.

Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego Marcin Ślęzak:

Panie przewodniczący, panie ministrze, trudno w kilku słowach przedstawić całą działalność, ale postaram się to zrobić. Pan minister wprowadził w tematykę. Są w zasadzie cztery filary, którymi instytut się zajmuje: bezpieczeństwo w transporcie, ruchu drogowym, oddziaływanie na klimat i środowisko, informatyzacja transportu i ekonomika transportu drogowego. Żeby nie omawiać bardzo szczegółowo, powiem o kilku elementach.

Pan minister wspominał o Polskim Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. To jest jedyne miejsce w Polsce, gdzie od 30 lat zbieramy wszystkie dane o wypadkach drogowych i możemy w różny sposób te dane analizować. Zakładamy teraz włączenie elementów sztucznej inteligencji do analizy tych bogatych zbiorów.

W zakresie tego obszaru, bezpieczeństwa, duży obszar to jest edukacja dzieci i młodzieży. To jest też kwestia Zintegrowanego Systemu Kwalifikacji i trenera BRD, który został w instytucie

uruchomiony, czyli certyfikacji, która umożliwia rozpoznawanie czy uznawanie tych kwalifikacji w całej Europie. Instytut prowadzi różnego rodzaju studia podyplomowe: bezpieczeństwo ruchu drogowego, rzeczoznawstwo samochodowe, psychologia transportu, bezpieczeństwo ruchu drogowego czy teoria i praktyka kształcenia i egzaminowania kierowców. To są też badania homologacyjne i techniczne, w tym certyfikacja urzędów do diagnostyki pojazdów czy szkolenia zaplecza technicznego motoryzacji, na przykład diagnostów. To w instytucie od 25 lat funkcjonuje największa organizacja zrzeszająca stacje kontroli pojazdów – pod patronatem ITS-u – obejmująca ok. 500 stacji kontroli pojazdów. To z niej, zresztą z inicjatywy ITS-u, powstała nieco mniejsza Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów.

Oczywiście modernizujemy zaplecze badawcze pod kątem zaawansowanych systemów, które pojawiają się teraz w pojazdach, żeby je oceniać. Badamy materiały konstrukcyjne. Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych, które funkcjonuje od 10 lat, o których wspominał pan minister, to też jedyna placówka w Polsce, która pełni rolę ośrodka informacyjnego, ale też wypożyczalni dla osób niepełnosprawnych pojazdów z różnego rodzaju adaptacjami pod kątem prowadzenia. Szeroko rozumiana dostępność transportowa to też jest więc element, którym się zajmujemy.

W zakresie oddziaływania na środowisko oczywiście posiadamy hamownie podwoziowe, silnikowe, więc badamy emisje: emisje spalin, ale i emisje spoza układu wydechowego, na przykład pył z opon, hamulców, nawierzchni. Analizujemy też cykl życia pojazdów elektrycznych. Zajmujemy się paliwami alternatywnymi, technologiami wodorowymi.

Myślę, że w zakresie informatyzacji warto wspomnieć o katalogu marek i typów pojazdów. To jest ważny komponent systemu CEPiK 2.0. To w ITS-ie wprowadzane są dane ze świadectw homologacji z całej Europy. W oparciu o te dane trafiają do wszystkich wydziałów komunikacji i znajdują się potem na dowodach rejestracyjnych. W zakresie informatyzacji warto też wspomnieć o projekcie DARTS, dlatego że jest to projekt zamawiany przez Ministerstwo Infrastruktury, finansowany przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju, a dotyczy bazy scenariuszy drogowych dla pojazdów do trenowania algorytmów percepcji w pojazdach autonomicznych i systemach wspomagających kierowcę. Obszar autonomii jako cyfryzacji jest więc jednym z elementów zainteresowania.

W instytucie powstało też Centrum Kompetencji Pojazdów Autonomicznych i Połączonych jako naturalne wsparcie resortu i wsparcie rządu w zakresie doradztwa merytorycznego. Stanowi również zaplecze zadania, które zostało powierzone w tym projekcie, które czeka na podpis pana prezydenta, w zakresie koordynatora krajowego prac badawczych.

Zorganizowaliśmy wiele konferencji autonomicznych. Pierwsza była AV Poland w 2017 r., tak że już od wielu, wielu lat zajmujemy się tym obszarem. W badaniach technicznych pojazdów warto też wspomnieć, że przygotowujemy nową wersję oprogramowania – bo dostarczamy też oprogramowanie dla stacji kontroli pojazdów do ewidencji badań – już wykorzystaniem komponentów sztucznej inteligencji.

Czwartym obszarem jest ekonomika transportu drogowego. Tu instytut w skromnym zakresie analizuje koszty funkcjonowania firm transportowych, wpływ inwestycji na tabor zautomatyzowany i bezemisyjny. Instytut pełni też rolę krajowej centralnej jednostki w zakresie oceny kompetencji zawodowych w transporcie, certyfikacji przewoźników. Od wielu, wielu lat pod nadzorem komisji, której przewodniczącym jest zawsze przedstawiciel ministra infrastruktury, przeegzaminowanych zostało kilkadziesiąt tysięcy przewoźników. Można więc powiedzieć, że dzięki tym pracom instytut dostarcza rzetelnych danych, analiz wspierających rozwój nowoczesnego, efektywnego, zrównoważonego transportu.

Oczywiście warto jeszcze wspomnieć o międzynarodowej współpracy tych grup. Jest duża. To jest CEE CER, IRTAD, CCCAM, ECTRI, CITA. Nie będę tego wymieniał, żeby nie przedłużać spotkania, ale rzeczywiście ta współpraca – i tutaj, i w Genewie, i w Brukseli, również w obszarach homologacji dopuszczenia pojazdów – jest dosyć intensywna.

Podsumowując, ITS to lider bezpieczeństwa ruchu drogowego, wiodące centrum badań pojazdów, lider mobilności autonomicznej połączonej, lider ekologii transportu, autorytet w analizach ekonomicznych transportu, promotor edukacji transportowej i innowator w dziedzinie danych transportowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie profesorze. O przedstawienie informacji jako kolejnego poproszę pana prof. Janusza Bohatkiewicza, dyrektora Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. Panie profesorze, bardzo proszę.

Dyrektor Instytutu Badawczego Dróg i Mostów dr hab. inż. Janusz Bohatkiewicz:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, nie wiem, czy mogę prosić o uruchomienie prezentacji. Mam krótką prezentację, osiem slajdów, tak że postaram się w dużym skrócie przedstawić działalność Instytutu Badawczego Dróg i Mostów.

Jestem z panią dyrektorką Aleksandrą Skorupską. Od niedawna jesteśmy w instytucie kadrami zarządzającą, bo 27 lutego objąłem stanowisko dyrektora IBDiM-u. W tym roku instytut obchodzi 70-lecie swojego powstania. Pozwólcie państwo, że w krótkiej prezentacji przedstawię to, co było realizowane, co jest realizowane, jakie są plany, o których już wspomniał pan minister.

Przede wszystkim w ubiegłym roku ze względu na różnego rodzaju uwarunkowania – i w kraju, i geopolityczne, i inne – troszkę przekształciliśmy historię naszej misji. Naszą misją nadal jest prowadzenie zaawansowanych badań naukowych i prac wdrożeniowych na rzecz rozwoju infrastruktury drogowej i mostowej, bezpieczeństwa publicznego i obronności we współpracy z administracją. Tutaj głównie chodzi nam o współpracę z administracją samorządową, sektorem nauki, gospodarki i siłami zbrojnymi Rzeczypospolitej.

Chcemy przedstawić kilka liczb. Obecnie w instytucie są zatrudnione 143 osoby. Są to głównie specjaliści różnych branż, różnych zawodów oraz administracja. Jesteśmy zlokalizowani w czterech miejscach: w Warszawie, która jest oczywiście tym miejscem, gdzie jest główna siedziba instytutu; we Wrocławiu, razem Instytutem Kolejnictwa; w Kielcach, gdzieś jest ośrodek związany z badaniem mostów; w Inowrocławiu, gdzie odbywają się testy zderzeniowe i badanie m.in. barier drogowych, słupów oświetleniowych. Mamy 13 laboratoriów, w tym 12 laboratoriów akredytowanych przez Polskie Centrum Akredytacji. Mamy 12 zakładów naukowych. Posiadamy kategorię naukową A.

Strategiczne kierunki rozwoju i działalności na lata 2024–2028, które przedstawiliśmy w ubiegłym roku radzie naukowej i panu ministrowi, to głównie poprawa bezpieczeństwa użytkowników infrastruktury. Tutaj głównie zajmujemy się, jak ją nazywamy, twardą infrastrukturą, czyli drogą i jej otoczeniem, po części kwestiami kierowcy.

Dwa bloki związane z zagadnieniami związanymi ze sprawami zrównoważonego rozwoju i ochroną środowiska to gospodarka obiegu zamkniętego i recyklingu materiałów. Głównie chodzi o gospodarkę materiałów, w której przywracamy do życia w ramach systemów recyklingu. Zrównoważona ochrona środowiska w infrastrukturze to również kwestia emisji, ale i obniżenie śladu węglowego, a także to, co wprowadziliśmy w ubiegłym roku, czyli wykorzystanie sztucznej inteligencji i obróbka bardzo dużych danych masowych związanych nie tylko ruchem drogowym, ale głównie ze stanem nawierzchni.

Projekty badawcze, jakie realizujemy obecnie i realizowaliśmy, to projekty europejskie związane z innowacyjnymi usługami kolejowymi i rewitalizacją linii regionalnych. To sześć projektów, również europejskich, dotyczących głównie korozji. To programy krajowe, w zasadzie wszystkie ich rodzaje, poczynając od Rozwoju Innowacji Drogowych, przedsięwzięcie wspólnie finansowane przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju i Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. To także dwa programy „Gospostrateg”. O jednym z nich za chwileczkę jeszcze powiem. To także projekty z przedsiębiorstwami, firmami, innymi organizacjami, a także uczelniami. W różnych projektach pozyskaliśmy w sumie ok. 120 mln zł w dofinansowania, z czego w instytucie pozostaje ok. 50 mln zł. Oczywiście są to dane z dużego wielolecia. W tej chwili współfinansowanych jest ok. 200 projektów.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Przepraszam, panie profesorze. Bardzo proszę panów posłów na końcu stolika. To naprawdę przeszkadza, zarówno panu profesorowi, ale też w odbiorze informacji. Zachęcam do wsłuchania się w przedstawianą informację. Bardzo proszę, panie profesorze, o kontynuowanie.

Dyrektor IBDiM dr hab. inż. Janusz Bohatkiewicz:

Projekty badawcze w trakcie realizacji, jakie wykonujemy w tej chwili, to trzy grupy zadań. To bezpieczeństwo ruchu drogowego i organizacja ruchu. Tutaj jesteśmy odpowiedzialni za nowy projekt rozporządzenia i wytyczne rekomendowane przez ministra infrastruktury

w zakresie znaków, sygnałów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Już niedługo skończymy, a w zasadzie już skończyliśmy analizę dotyczącą kosztów wypadków drogowych dla Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Oprócz tego realizujemy duży projekt, tzw. „Gospostrateg”, związany z automatycznym wążeniem pojazdów w ruchu. Chodzi o przeciążenie pojazdów ciężarowych i kwestie ochrony nawierzchni przed destrukcją związaną z tego typu pojazdami. Trzy projekty, o których już wspomniałem, to Rozwój Innowacji Drogowych, przedsięwzięcie wspólne Narodowego Centrum Badań i Rozwoju oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Tam byliśmy odpowiedzialni... W zasadzie te projekty zostały przekazane. W tej chwili są w fazie odbioru. Są związane z diagnostyką mostów, wykorzystaniem destruktu asfaltowego oraz kwestiami geologii i geotechniki, co dzieje się we współpracy z Akademią Górniczo-Hutniczą w Krakowie.

To, co chcielibyśmy podkreślić, o czym powiedział pan minister, to udział instytutu w ubiegłym roku w operacji „Feniks”. Zostaliśmy oddelegowani przez pana ministra do zadań związanych z oceną skutków powodzi zarówno w zakresie odcinków dróg, jak i mostów. Dane, jakie możemy podać, te najbardziej ogólne, są takie, że w okresie ok. trzech miesięcy, ale i później, bo niektóre informacje spływają do nas w zasadzie do dziś... To ok. 1044 odcinki dróg i mostów, gdzie w bardzo krótkim czasie w zasadzie na miejscu trzeba było oszacować, ocenić – zwłaszcza w przypadku obiektów mostowych – czy ruch powinien być przywrócony, czy powinien być ograniczony. To również doradztwo dedykowane przede wszystkim samorządom, ale i przy okazji generalnej dyrekcji i PLK w zakresie funkcjonowania mostów po przejściu fali powodziowej.

Obecnie w przygotowaniu i w gotowości do działań mamy w instytucie kilka projektów. Po pierwsze, zgłosiliśmy chęć udziału w projekcie pilotażowym odnośnie do pojazdów długich 25,25 m. Jest to w trakcie procedowania. Bierzymy udział w przygotowaniach do tzw. Tarczy Wschód, tutaj głównie z punktu widzenia wzmocnienia infrastruktury drogowej, chodzi o nośność dróg, jak i wytypowanych obiektów mostowych. Tutaj są prowadzone rozmowy i analizy. To także jeden projekt badawczy, co do którego niedawno złożyliśmy bezpośrednio do Brukseli wnioski w zakresie projektów obronnych. To projekt złożony z austriackim instytutem badawczym i uniwersytetem w Berlinie, dotyczący odporności stalowych mostów na działania wojenne i obciążenia wybuchowe. Zgłosiliśmy również akces czy gotowość do działań w zakresie operacji „Horyzont”. Chodzi o monitoring kluczowych obiektów na liniach kolejowych, o mosty i wiadukty. Przygotowujemy się także do startu w trzech konkursach na projekty badawcze Unii Europejskiej w ramach programu „Horyzont”. Dotyczą one mikromobilności, a dwa projekty związane są z trwałością i odpornością infrastruktury drogowej.

Podobnie jak inne instytuty, jesteśmy członkiem różnych gremiów i stowarzyszeń. To m.in. europejskie stowarzyszenia instytutów badawczych, europejskie laboratoria akredytowane i kwestie bezpieczeństwa ruchu. Od ubiegłego roku podpisaliśmy dwa porozumienia. To porozumienie z Uniwersytetem w Houston, a myślę, że w przyszłym roku będziemy w stanie podpisać również porozumienie z MIT w Stanach Zjednoczonych. Podpisaliśmy również porozumienie z kazachskim instytutem badawczym. Chodzi tutaj o badania pełnoskalowe czy o współpracę w zakresie badań pełnoskalowych związanych ze zmianami ze względu na klimat, jaki jest w Kazachstanie.

To natomiast, do czego dążymy w tej chwili, przy czym prosimy o poparcie, to uzyskanie statusu państwowego instytutu badawczego. Założyliśmy pięć grup zadań dla nas. Pierwsze jest doradztwo techniczne na rzecz administracji rządowej i – głównie – samorządowej oraz Sił Zbrojnych RP. W zakresie sił zbrojnych to sytuacje kryzysowe, gdzie właśnie w trakcie operacji „Feniks” współpracowaliśmy głównie z Wojskami Obrony Terytorialnej i dowództwem Sił Zbrojnych RP – a tak naprawdę z saperami – w zakresie analiz obiektów. Drugi punkt to jest centrum wiedzy technicznej i technologicznej w zakresie dróg oraz mostów, czyli wzorce i standardy rekomendowane przez ministra infrastruktury. Trzeci punkt to centralna informacja o sieci dróg publicznych na potrzeby całej administracji drogowej i branży drogowej. Kolejny punkt to wzorcowanie sprzętu drogowego. Faktycznie nie ma ośrodka w kraju, w którym pomiary choćby równości i innych elementów związanych z drogami powinny być porównywane, wzorcowane do sprzętu, który jest do tego przystosowany. Niedawno doszedł też element związany z możliwością zajęcia się zabytkami i historią drogownictwa. W tej chwili jest to w zakresie działań Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

W zasadzie to tyle. Bardzo dziękuję za uwagę. Jeśli będą pytania, to bardzo chętnie odpowiem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie profesorze. Może jako kolejny Instytut Kolejnictwa. Jak rozumiem, sekretarz naukowy pan Leszek Rafalski, tak? Bardzo proszę.

Sekretarz naukowy Instytutu Kolejnictwa prof. dr hab. inż. Leszek Rafalski:

Dzień dobry, panie przewodniczący. Dzień dobry państwu. Jestem upoważniony przez pana Andrzeja Massela, dyrektora instytutu, do przedstawienia krótkiej informacji o Instytucie Kolejnictwa.

Na początek troszeczkę historii. Instytut nawiązuje do tradycji tzw. Referatu Doświadczalnego Ministerstwa Kolei Żelaznej, który powstał w 1923 r. Na środkowym zdjęciu na dole widzicie państwo dedykowane prof. Cieczottowi, który był twórcą tego referatu, zdjęcie z odcinka Wilno – Grodno, gdzie pociągi już przed wojną jechały 100 km/h. To jest taka, powiedzmy, tradycyjna rzecz.

Formalnie instytut powstał 1951 r., czyli liczy ponad 70 lat. W 1958 r. nazwa została zmieniona na Centralny Ośrodek Badań i Rozwoju Techniki Kolejowej. W 1986 r. nastąpiła kolejna zmiana, na Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa, ale od 2010 r. jest to już Instytut Kolejnictwa.

Posiadamy własny tor doświadczalny do badań w Żmigrodzie, co jest bardzo cenne. Podstawowa działalność to oczywiście inicjowanie i prowadzenie badań naukowych związanych z kolejami. W strukturze instytutu działają trzy zakłady badawcze, cztery laboratoria, ośrodek jakości certyfikacji oraz właśnie ośrodek toru doświadczalnego w Żmigrodzie. Posiadamy akredytację PCA w różnych sprawach i badaniach oraz notyfikację Komisji Europejskiej.

Unikalnymi możliwościami instytutu jest tor doświadczalny. Jest to jeden z ośmiu okręgów badawczych na świecie. Można na nim wykonywać różnego rodzaju badania związane z kolejami: badania dynamiczne, hamulcowe, przechodzenie taboru przez łuki odwrotne o małych promieniach, badania zderzeniowe – kilka takich badań było przeprowadzonych na początku lat 90. – badania hałasu oraz oddziaływania na przytorowe urządzenia sterowania ruchem, a także badania zakłóceń. Przy tym odcinku jest również siedziba filii Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. Jest tam część mostowa i kruszywowa. Jest to bardzo cenna możliwość badawcza Instytutu Kolejnictwa, która jest w pełni wykorzystywana.

Instytut współpracuje z przemysłem, ze wszystkimi producentami taboru kolejowego, jak na przykład Pesa, Newag. Na tym torze doświadczalnym prowadzone są badania związane z certyfikowaniem tych pojazdów, ale również badania naukowe z dopracowywaniem różnych rozwiązań, na przykład związanych z bezpieczeństwem maszynisty, czyli odpowiednią konstrukcją pociągu, aby podczas zderzenia kabina maszynisty nie była naruszona.

Pracujemy na rzecz Ministerstwa Infrastruktury. Wykonujemy opracowania, ekspertyzy wspierające działania resortu. Wspieramy MI również w zakresie planu transportowego dotyczącego krajowych międzynarodowych przewozów kolejowych i opiniujemy różnego rodzaju projekty aktów prawnych, które się pojawiają i dotyczą kolejnictwa. Współpracujemy z Urzędem Transportu Kolejowego. Jest to stała, bieżąca współpraca w zakresie bezpieczeństwa, interoperacyjności kolei. To też opiniowanie różnych prawnych dokumentów wydanych przez prezesa UTK. Na szczęście niezbyt często jesteśmy uczestnikami Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, ale wykonujemy też ekspertyzy powypadkowe, szczególnie związane z konstrukcjami nawierzchni i pojazdów.

Jeśli chodzi o 2024 r., wykonaliśmy ponad 600 różnego rodzaju prac. Szczególnie interesujące są projekty związane z tzw. programem BRIK. Jest to program finansowany przez NCBiR i PKP PLK. Tutaj został opracowany energooszczędny system elektrycznego ogrzewania pojazdów, mobilny system do radiograficznej kontroli szyn i innowacyjne rozwiązania umożliwiające realizację badań defektoskopowych szyn przy prędkości 60–120 km/h. Ten trzeci projekt jest jeszcze w trakcie realizacji. Jeśli chodzi natomiast o europejskie projekty badawcze, to tu również jest kilka przykładów, jak „Zrównoważony ekologiczny system kolejowy” i inne projekty, które prowadzimy wspólnie z innymi ośrodkami w Europie.

Prowadzimy działalność certyfikacyjną. W 2024 r. w instytucie opracowano ponad 250 certyfikatów i 40 krajowych ocen. Prowadzimy działalność inspekcyjną, czyli ocenę na przykład funkcjonalności różnych organizmów, podmiotów. W 2024 r. sporządziliśmy 16 raportów z oceny bezpieczeństwa.

Co jest istotnego w perspektywie? To sprawa tzw. Poligonu FRMCS, czyli Future Railway Mobile Communication System. To międzynarodowy bezprzewodowy standard komunikacji

kolejowej. Na torze w Żmigrodzie rozpoczęliśmy przygotowania wyposażenia, które będą służyły temu systemowi bezprzewodowej komunikacji kolejowej. Prowadzimy badania związane z automatycznym prowadzeniem pociągu. To są tzw. zasady mCBTC, czyli automatyczny system sterowania pociągiem. Prowadzone są próby na metrze warszawskim oraz pilotażowy projekt na linii WKD, czyli Warszawskiej Kolei Dojazdowej.

Dużo zagadnień związanych z cyberbezpieczeństwem w transporcie szynowym jest przedmiotem prac badawczych w Instytucie Kolejnictwa. Na przykład wspólnie z NASK, czyli Naukową i Akademicką Siecią Komputerową, prowadziliśmy audyt bezpieczeństwa PKP PLK. Zostały przedstawione zalecenia poprawy bezpieczeństwa. Z inicjatywy instytutu zostało utworzone tzw. stowarzyszenie, można powiedzieć, porozumienie, ISAC-Kolej, czyli porozumienie 14 podmiotów – 2 instytutów i 12 podmiotów – związanych z transportem kolejowym. Chodzi o wymianę doświadczeń w zakresie cyberbezpieczeństwa. Przygotowane zostały pewnego rodzaju dokumenty, wytyczne dotyczące cyberbezpieczeństwa pasażerów w transporcie kolejowym.

Najważniejsze wydarzenia z tego roku? Z okazji stulecia prowadzenia w Polsce kolejowych prac badawczych w lutym została przygotowana i zrealizowana konferencja naukowa, w której brali udział prezesi, członkowie podmiotów kolejowych, przewoźników, ministerstwa, uczelni wyższych i jednostek naukowych. W wyniku tej konferencji wydana została monografia pt. „Systemowe podejście do badań kolejowych na przykładzie 100 lat polskich doświadczeń, 1924–2024” pod redakcją naukową prof. Marka Pawlika.

W tym roku we wrześniu braliśmy też udział w TRAKO w Gdańsku. Było przygotowane wspólne stoisko z Ministerstwem Infrastruktury, Urzędem Transportu Kolejowego, Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Zorganizowana została debata pt. „Wdrażanie sprzętów cyfrowych w transporcie towarowym – jak, kiedy i za czyje pieniądze?” oraz „Debata Infrastrukturalna”.

Jeśli chodzi o podsumowanie naszej działalności, to już od dłuższego czasu instytut prowadzi badania w takich dwóch obszarach. Pierwszy to zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, czyli cyberbezpieczeństwo, bezpieczeństwo pożarowe, szereg innych zagadnień. Wdrożenia są tutaj realizowane. Drugi obszar to rozwój transportu kolejowego generalnie. Takim przykładem naszych działań jest opracowanie 32 tomów dokumentów do przetargów związanych z Centralnym Portem Komunikacyjnym. Zostały one zakończone w 2023 r. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo uprzejmie dziękuję za przedstawione informacje. Jako ostatni głos zabierze... Teraz pytanie: Kto z Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowego Instytutu Badawczego? Będzie to pan dyrektor...

Zastępca dyrektora ds. nauki Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowego Instytutu Badawczego Bogdan Rosa:

Rosa.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Pan dyrektor Rosa, dobrze. Panie dyrektorze, bardzo proszę.

Zastępca dyrektora ds. nauki IMGW – PIB Bogdan Rosa:

Dzień dobry państwu. Bardzo dziękuję za zaproszenie. Może zacznę od naszej działalności i struktury, od naszych celów.

IMGW pełni państwową służbę hydrologiczno-meteorologiczną – nazywamy to w skrócie PSHM – oraz państwową służbę ds. bezpieczeństwa budowli piętrzących. Oprócz tych głównych zadań finansowanych z budżetu państwa instytut prowadzi również działalność naukową w dwóch dyscyplinach: inżynieria środowiska i nauki o ziemi. Z budżetu państwa na zasadzie odrębnej umowy IMGW prowadzi również osłonę morską transportu i gospodarki oraz realizuje osłonę lotnictwa cywilnego na terenie Rzeczypospolitej. Ponadto realizujemy szereg innych zleceń, zadań, dostarczając dane i produkty m.in. Siłom Zbrojnym RP, Państwowemu Gospodarstwu Wodnemu Wody Polskie oraz innym podmiotom na zasadzie umów dwustronnych.

Jeśli chodzi o naukę, bo ja akurat reprezentuję pion naukowy, to aktualnie działalność naukowa IMGW wygląda tak, że jest 38 etatów, pracowników, którzy są zatrudnieni na stanowiskach naukowych i badawczo-technicznych. W ostatnim roku pracownicy publikowali 40 publikacji naukowych, 7 artykułów w czasopiśmie za aż 200 punktów oraz 9 artykułów

w czasopiśmie za 140 punktów. Realizujemy projekty zewnętrzne, m.in. z programów Narodowego Centrum Nauki: OPUS, NCBiR: Hydrostrateg II oraz Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego, z budżetu Unii Europejskiej: projekt FEnIKS, Interreg Polska-Saksonia, Digital Europe oraz FENG, oraz ze środków zagranicznych, m.in. SI Baltic Sea.

Oprócz tego realizujemy kilka istotnych perspektywicznych kierunków badań naukowych, które skupiają się m.in. na badaniu zmiany i zmienności klimatu w zakresie detekcji oraz działań adaptacyjnych i mitygacyjnych, rozwoju dynamicznych modeli meteorologicznych oraz rozwoju prognoz hydrologicznych w oparciu o modelowanie dynamiczne. Jeśli więc chodzi o projekty wewnętrzne finansowane ze środków subwencji oraz funduszu badań własnych, to mamy odpowiednio: 17 projektów ze środków subwencji i 9 projektów z funduszu badań własnych.

Aktualnie IMGW posiada kategorię B+ w dwóch dyscyplinach: inżynieria środowiska oraz nauki o ziemi, co pozwala nam nadawać tytuły, uprawnienia stopnia doktora oraz doktora habilitowanego w obu dyscyplinach. W bieżącym roku instytut przeprowadził trzy postępowania o nadanie stopni naukowych. Dwa zakończyły się nadaniem stopnia naukowego doktora – jeden z nich to jest właśnie mój doktorant, który obronił pracę z wyróżnieniem – i jedną habilitacją pracownika Instytutu Meteorologii. Obecnie instytut przygotowuje się do ewaluacji jakości działalności naukowej za lata 2025... Mamy nadzieję, że nie tylko uda nam się utrzymać kategorię B+ w obu dyscyplinach, ale także że polepszy się nawet do kategorii A.

Jeśli chodzi o przygotowanie prognoz pogody, to nie możemy tutaj działać w izolacji, więc musimy być członkami różnych europejskich i światowych organizacji. Taką podstawową jest WMO, czyli World Meteorological Organisation. W strukturze WMO jest stały przedstawiciel. To akurat jestem ja. Celem WMO jest oczywiście standaryzacja prowadzenia badań i opracowania produktów. Oprócz tego jesteśmy również członkami EUMETSAT-u, europejskiej organizacji, która dostarcza ważne dane satelitarne, które są asymilowane do numerycznych modeli prognoz pogody. Jesteśmy też członkiem EUMETNET-u, czyli kolejnej organizacji europejskiej, która porządkuje współdzielenie danych pomiarowych.

Aktualnie naszym głównym, istotnym celem jest wstąpienie do ECMWF-u, czyli Europejskiego Centrum Średnioterminowych Prognoz Pogody. To powinno podnieść jakość prognoz średnioterminowych o dekady. Aktualnie ta sprawa wygląda tak, że zakończyło się przygotowanie w Ministerstwie Infrastruktury i pełna dokumentacja trafiła do Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Prowadzimy aktywny dialog z przedstawicielami ECMWF-u. Oprócz tego współpracujemy z innymi konsorcjami, takimi jak COSMO czy ACCORD. To pozwala nam na użytkowanie modeli numerycznych do opracowania operacyjnych numerycznych prognoz pogody.

Jeśli chodzi o działalność PSHK-u, to wykonujemy pomiary i obserwacje hydrologiczne oraz meteorologiczne. Jak to wygląda w liczbach? Stan sieci na dzień 30 czerwca 2025 r. jest taki, że mamy 64 stacje synoptyczne, 253 stacje klimatologiczne, 736 stacji opadowych, 8 meteorologicznych stacji specjalnych, 954 stacje hydrologiczne, 10 radarów systemu POLRAD oraz 10 stacji systemu do wykrywania wyładowań atmosferycznych sieci PERUN... aktualnie 13. Dyrektor służby obserwacyjno-pomiarowej uaktualnił tę informację. Dziękuję.

Jeśli chodzi o opracowanie prognoz, bo to jest jeden z głównych celów istnienia IMGW, w ciągu pierwszego półrocza opracowaliśmy ponad 15 tys. prognoz meteorologicznych, ponad 1 tys. innych prognoz dla odbiorców statutowych, prawie 4 tys. synoptycznych prognoz stanu wody i prawie 500 tys. numerycznych prognoz hydrologicznych.

Jak to wygląda, jeśli chodzi o sprawdzalność naszych prognoz? Jeśli chodzi o prognozy od dwóch do pięciu dni, terminowość to jest prawie 100%, bo 99,6%, sprawdzalność to jest 90%, kompletność to jest 100%, wartość miernika wiarygodności wyniosła 97,5%. Jeśli chodzi o sprawdzalność prognoz hydrologicznych, to na 24 godziny to jest 99,6%, na 48 godzin jest to 98,9%, a na 72 godziny też blisko 100%, bo 98,4%.

To w takim telegraficznym skrócie, jak wygląda działalność IMGW.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję. Oczywiście gratulujemy też tytułu naukowego.

Szanowni państwo, przechodzimy do dyskusji. Otwieram dyskusję. Bardzo proszę o zgłaszanie się chętnych do zabrania głosu. Zanim ten las rąk się pojawi, chciałbym poruszyć dwie rzeczy.

Po pierwsze, Instytut Badawczy Dróg i Mostów stara się o to, żeby zostać państwowym instytutem badawczym. Chciałem prosić o przybliżenie, na jakim to jest etapie i co może zrobić

Komisja Infrastruktury, żeby państwa wspomóc. Możemy oczywiście wystąpić z dezyderatem, ale czy tutaj z państwa strony byłaby szansa na to, żeby w roboczym kontakcie pozyskać informacje, które przyczynią się do sformułowania takiego dezyderatu?

Moje drugie pytanie jest w kierunku Instytutu Kolejnictwa. Otóż czy analizowali państwo bądź proponowali jakieś rozwiązania, które mogłyby pomóc monitorować stan sieci kolejowej? Mówię oczywiście w kontekście poprzedniego ataku terrorystycznego, który miał miejsce. Pytanie jest takie: Czy istnieją rozwiązania, które w miarę sprawnie można byłoby wdrożyć, żeby ten monitoring był jeszcze szerszy? A może już coś w tej sprawie zostało zrobione?

To byłyby pytania ode mnie. Czy są inne pytania? Widzę, że pan przewodniczący Stanisław Lamczyk ma pytania. Bardzo proszę.

Szanowni państwo, najpierw przeprowadzimy tę krótką debatę, a później pozwolę sobie oddać głos państwu reprezentującym instytuty. Bardzo proszę, pan przewodniczący Stanisław Lamczyk.

Posel Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, oczywiście mam pytania w tonacji, w jakiej mówił pan przewodniczący, ale mam też pytania odnośnie do wdrażania innowacji.

Jak Instytut Kolejnictwa patrzy, obserwuje, analizuje innowacje, jakie się pojawiają, pojawia się dużo innowacji kolejowych. W jaki sposób do tego podchodzicie? W poprzedniej kadencji, jak była sprawa interfejsu sterowania ruchem kolejowym, był problem pomiędzy Thalesem, Bombardierem i każdy później chciał mieć za dostęp do jednego interfejsu po 10 mln zł. To były duże pieniądze. Wtedy wyszliśmy jako Politechnika Gdańska z propozycją badawczą polskiego interfejsu. To nie doszło do finału. Polskie Linie Kolejowe odpowiedziały wręcz, że niestety będą mieli swój program, będą go wdrażały, ale ten program nigdy się nie pojawił i polskiego interfejsu nie mamy, a wiem, że inne szanujące się kraje mają interfejs i w jakiś sposób na tym ruchem panują. To jest jedna sprawa, bardzo istotna.

Druga sprawa. Na rynku światowym czy europejskim pojawiają się jakieś trendy. W tej chwili są to na przykład lokomotywy z własnymi bateriami, z własnymi magazynami energii. To jest teraz trend na Zachodzie. Siemens czy inni to promują, bo jednak okazuje się, że ta energia ze słońca, która ładuje się po drodze, czyli OZE, sprawia, że w eksploatacji te pojazdy są tańsze. Rozmawiałem na targach w Gdańsku z Newagiem czy z Pesą. Oni nie byli zainteresowani wejściem, bo mają portfel zamówień, i im się nie dziwię. Mówią, że jak marszałek złoży zamówienie na 10 sztuk, to mogą się przymierzyć. Uczelnie mają natomiast zrobione badania i z chęcią wdrażałyby te pomysły. Jak to funkcjonuje teraz, jak można byłoby ten pilotaż zrobić, żeby można było pójść w tym kierunku? To jest jedna sprawa.

Teraz zwracam się do Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. Chiny czy Stany budują te drogi, tę kolej na słupach, na estakadach. Mówi się, że to jest droższe, ale buduje się szybciej. Czy sugerujecie państwo, że można by podjąć u nas taką inicjatywę? Można by zrobić jakąś pilotażową trasę, żeby przygotować ten właśnie kierunek. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu. Jako kolejny głos zabierze pan poseł Jerzy Polaczek. Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni goście, koleżanki i koledzy, mam jedno pytanie do reprezentacji Instytutu Kolejnictwa w kontekście zagadnień dotyczących bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Jak wiadomo, w Polsce są stosowane dwa systemy zajętości torów, które automatycznie wykrywają, czy dana sekcja toru jest zajęta przez tabor, czy jest wolna. Jak wiemy, u nas stosuje się najczęściej dwa główne rodzaje technologii. Jedna to jest technologia w postaci obwodów torowych, a druga to są tzw. liczniki osi, które mogą zastępować obwody torowe. I jeden, i drugi system informuje dyżurnego ruchu o stanie torów. Systemy te są podstawą do automatycznego sterowania ruchem kolejowym, w tym również sygnałami na semaforach.

W związku z tym chciałbym poprosić o odpowiedź na następujące pytania. Który system w ocenie Instytutu Kolejnictwa jest lepszy w podejściu do bezpieczeństwa kolejowego? Pytanie drugie: Czy IK przeprowadził bądź widzi potrzebę przeprowadzenia analizy zmiany i oceny ryzyka zamiany tego systemu torowego na system liczników osi? Pytanie trzecie: Czy w ocenie IK w systemie zajętości torów kolejowych zastosowaniem liczników osi może być taki przypadek, gdy przy braku tego przysłowiowego kawałka szyny dyżurny ruchu tego nie widzi i pociąg może

jechać dalej? Jeśli mogę prosić o merytoryczną odpowiedź również na piśmie na adres mailowy, to będę wdzięczny, a tutaj mam prośbę o ewentualnie jedną generalną odpowiedź na pytanie co do zasady.

Ostatnie zagadnienie kieruję do przedstawicieli Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej. Nie wchodzę teraz w kwestie naukowe itd., ale chciałbym zapytać, jakie koszty Polska Agencja Żeglugi Powietrznej poniosła w 2024 r. z tytułu usługi przesyłu danych, które są później podstawą operowania ruchem lotniczym w Polsce. Jakie są szacunkowe koszty roczne tej usługi, którą państwo realizują konkretnie na rzecz PAŻP, przynajmniej, jeśli chodzi o 2024 r.?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze... Bardzo proszę, pani wiceprezes Zarządu Głównego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Przemysłu Materiałów Budowlanych, pani Elżbieta Janiszewska-Kuropatwa. Bardzo proszę.

Wiceprezes Zarządu Głównego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Przemysłu Materiałów Budownictwa Elżbieta Janiszewska-Kuropatwa:

Dziękuję bardzo. Elżbieta Janiszewska-Kuropatwa, wiceprezes SITPMB. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałam zadać pytanie z punktu widzenia inżynierskiego.

Działając w nadzorze, w swoim czasie mieliśmy bardzo bogatą współpracę z instytutami. Myślę, że ona jest kontynuowana, ale interesuje mnie kwestia, czy i w jakim stopniu instytuty są zaangażowane w badania związane z oceną stanu technicznego bezpieczeństwa infrastruktury. Instytut Badawczy Dróg i Mostów wystawił sobie pomnik, bo widać, jakie są drogi, wiadukty itd., ale z drugiej strony mamy tutaj do czynienia z przeciążonym ruchem, jesteśmy praktycznie krajem tranzytowym. To, z czym się spotykamy – to zwłaszcza te długie pojazdy, które są przeładowane, to, jak one szaleją – to w końcu jest kwestia oceny, środków i zaangażowania, zapewnienia właściwej nawierzchni, właściwej wytrzymałości naszych obiektów infrastruktury.

Druga kwestia dotyczy Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej. W swoim czasie był ośrodek technicznej kontroli zapór. Czy on w ogóle funkcjonuje? Czy ta działalność jest kontynuowana? On był bardzo zasłużony i zaangażowany w ocenę stanu bezpieczeństwa budowli hydrotechnicznych stale piętrzących wody. Na przykład przygotowywany był raport – nawet wspólnie z nadzorem, bo robiliśmy wspólne kontrole – ocena stanu bezpieczeństwa tych obiektów, a trzeba powiedzieć, że w przypadku zapór czy tych obiektów hydrotechnicznych po to, żeby dokonać oceny stanu technicznego bezpieczeństwa, są wykonywane określone badania przemieszczenia dna itd. z wykorzystaniem nurków. Bardzo prosiłabym o odpowiedź na pytanie o stopień zaangażowania instytutów w ocenę i zapewnienie tym samym stanu bezpieczeństwa, właściwego stanu technicznego infrastruktury. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Jeszcze ja pozwolę sobie sformułować pytanie do pana prof. Marcina Ślęzaka, dyrektora ITS-u.

Panie dyrektorze, niedawno Komisja w bardzo szybkim tempie przyjęła przepisy dotyczące pojazdów zautomatyzowanych. Instytut będzie pełnił rolę koordynatora krajowego. Miejmy nadzieję, że pan prezydent po refleksji podpisze ten projekt ustawy, tę ustawę, która trafiła do niego na biurko, i rzeczywiście tak będzie. Mam pytanie o to, czy instytut jest do tego we właściwy sposób przygotowany, panie profesorze.

Jeszcze zgłasza się pan poseł Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Korzystając z obecności kierownictw instytutów badawczych, które są nadzorowane i współpracują z Ministerstwem Infrastruktury, doceniając ich naukowy i praktyczny wkład dla przemysłu, dla sektora infrastruktury – mówię to również jako były minister transportu – na kanwie dzisiejszego posiedzenia będę rekomendował panu przewodniczącemu, aby w przyszłym roku podkreślić tę rolę instytutów badawczych, które są dzisiaj zaproszone. Myślę, że w planie pracy na pierwsze i drugie półrocze przyszłego roku powinniśmy rozważyć wizytację raz na kwartał w poszczególnych instytutach po to, aby kompleksowo również na miejscu zapoznać się z funkcjonowaniem tych podmiotów. One spełniają bardzo ważną, długofalową funkcję – również usługową – dla państwa i dla inwestycji drogowych, kolejowych, dla funkcjonowania bezpiecznego lotnictwa, dla budownictwa itd. Wskazuję to publicznie. Będę to rekomendował panu przewodniczącemu na piśmie, ale korzystam z okazji, że dzisiaj procedowane jest posiedzenie,

za które zresztą dziękuję. Taki jest mój głos na kanwie problematyki, która do tej pory została zaprezentowana przez szefów tych instytucji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Panie pośle, od razu się odniosę, dlatego że nasza Komisja, Komisja Infrastruktury, jest jedną z tych komisji, które czerpią z tej wiedzy, organizując wyjazdowe posiedzenia w wielu miejscach w Polsce, w wielu instytucjach, i muszę powiedzieć, że nawet tutaj, w Warszawie, byliśmy w Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych, która jest producentem dokumentów, dostawcą systemów teleinformatycznych i dokumentów ważnych z punktu widzenia obszaru ruchu drogowego czy uprawnień do kierowania pojazdami. Powiem zupełnie otwarcie. Była nas chyba trójka czy czwórka posłów. Cenię ten wniosek, natomiast na posiedzeniu w województwie wielkopolskim było w porwach siedmiu posłów. Na posiedzeniach w województwie pomorskim było trochę lepiej, ale mam głębokie przekonanie, że tę rekomendację należałoby w pierwszej kolejności zwrócić i przedstawić państwu posłom po to, żeby brali udział w tych obszarach, które organizujemy.

Nie mówię tego bez przyczyny. My oczywiście jesteśmy gotowi i to oceni prezydium. W tej sprawie decyzje są kolegialne. Wydaje mi się natomiast, że podstawową wartością, którą powinniśmy jako Komisja prezentować, jest jednak wartość związana z szacunkiem dla gospodarzy. Jeżeli Komisja jest w wąskiej delegacji, angażując gospodarzy i miejsce, to trudno mówić o dyskusji. Pan poseł sformułuje taki wniosek, prezydium go oczywiście bardzo dokładnie rozpozna, natomiast myślę, że trzeba tej pracy wewnątrz Komisji, do czego zachęcam wszystkich państwa posłów, którzy tutaj są, chociaż akurat moi współprezydanci zawsze na tych posiedzeniach są. Chcę też powiedzieć, że nawet jeżeli to jest, powiedzmy, wąska liczbowo, to zawsze jest to delegacja bardzo mocna, jeżeli chodzi o merytorykę i wpływy. Staramy się szanować naszych znakomitych gospodarzy.

Wracając do meritum, chyba nie widzę więcej zgłoszeń. Bardzo proszę w takim razie może w takiej kolejności: Instytut Badawczy Dróg i Mostów, później Instytut Kolejnictwa, Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej i Instytut Transportu Samochodowego. Panie profesorze, bardzo proszę.

Dyrektor IBDiM dr hab. inż. Janusz Bohatkiewicz:

Dziękuję. Postaram się odpowiedzieć w kolejności zadawanych pytań. Jeżeli mógłbym, to prosiłbym o wsparcie przy pierwszym pytaniu Departament Dróg Publicznych odnośnie do kwestii naszych starań o status państwowego instytutu badawczego.

Tak jak podawałem w trakcie prezentacji, sytuacja geopolityczna i generalnie stany kryzysowe takie jak powódź wykazały to, że jesteśmy potrzebni dla bardzo krytycznej infrastruktury, jaką są obiekty. O ile odcinek drogi możemy odbudować dosyć szybko, o tyle z obiektami inżynierskimi typu mosty, wiadukty nie jest już tak szybko. Ponadto jest historia związana ze wspomaganiami samorządów. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest moim zdaniem dobrze zorganizowaną jednostką i ma zaplecze informacyjne i inne. Bylibyśmy w stanie bardzo wspomóc zwłaszcza przy zmianach przepisów, które w tej chwili pojawiły się w zakresie wiedzy inżynierskiej, wiedzy technicznej. Minister infrastruktury wydał szereg materiałów związanych z wiedzą techniczną. Część tych materiałów jest dosyć duża, powstawała przez ostatnie lata w samym instytucie albo braliśmy udział w ich przygotowaniu.

Myślę natomiast, że samo procedowanie związane z powstaniem instytutu badawczego to zmiana w ustawie o drogach publicznych, gdzie muszą być zapisane zadania instytutu. Wtedy również na samym posiedzeniu Rady Ministrów musi być rozporządzenie, które powołuje instytut jako państwowy instytut badawczy.

Nie wiem, czy mógłbym jeszcze prosić pana Grzegorza Kuczaję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie profesorze, po rundzie odpowiedzi ze strony instytutów przekażę głos ministerstwu.

Dyrektor IBDiM dr hab. inż. Janusz Bohatkiewicz:

Dobrze. Drugie pytanie było związane z budową dróg na wiaduktach i estakadach.

Rzeczywiście w różnych krajach jest bardzo różnie. Choćby u naszych południowych sąsiadów, w Czechach, na Słowacji możemy zobaczyć więcej tych estakad. Jest to też pewnego rodzaju tradycja budowania, ale i prędkość budowania, koszty, natomiast zwróciłbym uwagę później na kwestie utrzymaniowe takich obiektów. One są troszkę trudniejsze niż w przypadku klasycznej

budowy, jak i konieczności uwzględniania uwarunkowań geologicznych, które mamy w różnych miejscach w kraju. To jest niezwykle ważne. Zwróciłbym też uwagę na różnice w przypadkach kolei i dróg. Kolej ma o wiele bardziej restrykcyjne parametry geometryczne do projektowania, mniejsze pochylenia, większe łuki poziome, które powodują, że ta budowa może być o wiele bardziej opłacalna, natomiast niewątpliwym plusem budowy na estakadach i na wiaduktach jest zajęcie terenu i pozostawienie tego terenu do większej dyspozycji w samym otoczeniu. Z własnej praktyki mogę powiedzieć, że tego typu rozwiązania powstają w kraju, m.in. w terenach chronionych, w obszarach Natura 2000. Sam spotkałem się i miałem okazję zalecać tego typu rozwiązania. Nie wiem, czy jeszcze w jakiś sposób pogłębiać tę odpowiedź.

Pytania pani prezes były związane ze stopniem i oceną bezpieczeństwa. Sam instytut zajmuje się kwestiami trwałości, można powiedzieć, w różnych elementach infrastruktury drogowej i mostowej. Znowu nawiążę do tego, że o ile generalna dyrekcja w tym momencie jest mocniej zorganizowana, ma swoje laboratoria, może prowadzić prace diagnostyczne, oceny stanu nawierzchni, o tyle trudniej jest w kwestiach samorządu. To jest jedno. Tak naprawdę instytut występuje w bardziej ekstremalnych, trudnych sytuacjach. To szybka ocena kwestii w trakcie powodzi czy, teraz, nasza gotowość w przypadku operacji „Horyzont”. Faktycznie jesteśmy natomiast wyposażeni i działamy generalnie w zakresie nawierzchni, bo w tej chwili wykonujemy również oceny stanu nawierzchni lotniskowych ze względu na wyposażenie, dlatego że mamy i urządzenia, w których jesteśmy w stanie generować duże siły nacisku. W tej chwili jest wykonywana ekspertyza chyba na dwóch czy trzech lotniskach, łącznie z lotniskiem w Radomiu, gdzie miał miejsce ten nieszczęśliwy wypadek. Tam też analizujemy kwestie nawierzchniowe. Jesteśmy więc bardziej po stronie sytuacji trudnych czy ekstremalnych.

Jesteśmy wyposażeni. Mamy jedno urządzenie spośród kilku w Europie do badania stanu nawierzchni i pośrednio oceny bezpieczeństwa tej nawierzchni w Europie. To urządzenie przygotowane i używane za pana dyrektora Rafalskiego. W tej chwili instytut wykonuje prace w ramach tzw. systematycznych kampanii przeglądowych dla dwóch samorządów wojewódzkich: województwa śląskiego i warmińsko-mazurskiego. Tyle na temat nawierzchni.

Jest jeszcze kwestia badania materiału, a konkretnie barier ochronnych, które są non stop doskonałe. Tak jak wcześniej wspominałem, to jest tzw. twarda infrastruktura i w zakresie tego się poruszamy. Tor zderzeniowy w Inowrocławiu wykonuje w tej chwili ok. 80 – może nawet troszkę więcej – zderzeń z dostarczającymi nam przez producentów barierami ochronnymi, które później, jeżeli uzyskują pozytywną ocenę, są wykorzystywane, wbudowywane na drogach czy przy drogach.

Wiceprezes ZG SIiTPMB Elżbieta Janiszewska-Kuropatwa:

...jako wytyczne do przepisów techniczno-budowlanych?

Dyrektor IBDiM dr hab. inż. Janusz Bohatkiewicz:

Tak. Tzn. akurat z tym nie jest tak prosto jak z barierami, ale w tej chwili w ramach prac, które prowadzimy, związanych z wytycznymi, z wzorcami i standardami, te kwestie również zostały uwzględnione. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie profesorze. Tak jak zapowiedziałem, bardzo proszę Instytut Kolejnictwa.

Sekretarz naukowy IK prof. dr hab. inż. Leszek Rafalski:

Postaram się odpowiedzieć, jeśli będę potrafił, na wszystkie pytania. Może tak. Jeśli chodzi o pytanie pana przewodniczącego Lamczyka, ogólnie jest tak, że powstają różne rozwiązania krajowe, natomiast często jest tak, że brakuje nam silnego wdrożenia, czyli od prototypu do wdrożenia jest problem, a firmy typu Newag czy Pesa takich kłopotów raczej nie mają, ponieważ mają pewne środki na własne badanie. Rozwiązaniem byłoby tworzenie wspólnych projektów. Dlatego tworzymy poligony FRMCS w Żmigrodzie. Będzie można sprawdzać, badać różne rozwiązania. Tu współpracujemy z Ministerstwem Infrastruktury, żeby można było doprowadzić do takiego rozwiązania i żeby można było różne rozwiązania, na przykład łącznościowe, sprawdzić i wybrać te, które są. Oczywiście na końcu wybierają struktury PKP, bo one decydują o tym, że to jest dla nich dobre, pasujące i oczywiście jakoś zasadne ekonomicznie.

Jeśli chodzi o pytania Jerzego Polaczka, to z mojej wiedzy wynika, że technologia obwodów torowych może być wykorzystana do różnych innych rzeczy. Została wykorzystana na przykład

do systemu oblodzeniowego na kolei, ponieważ zrobiono symulację przepływu prądów i to dawało możliwość takiego działania, że można było odpowiednio sterować i pozbywać się oszronienia lub oblodzenia. Liczniki osi już nie bardzo można wykorzystać, bo one nie mają takiego rozwiązania, ale myślę, że te trzy, cztery pytania postaram się skonsultować z moimi kolegami specjalizującymi się w zagadnieniach bezpieczeństwa i zajętości torów. Oczywiście odpowiemy mailowo na pocztę elektroniczną.

Elżbieta Janiszewska-Kuropatwa zapytała, czy sami zajmujemy się badaniami bezpieczeństwa. Raczej nie. Tworzymy narzędzia. Tworzymy narzędzia do badania bezpieczeństwa, na przykład...

Wiceprezes ZG SIiTPMB Elżbieta Janiszewska-Kuropatwa:

Technicznego?

Sekretarz naukowy IK prof. dr hab. inż. Leszek Rafalski:

Tak, technicznego. To na przykład urządzenie do badania szyn metodą utradźwiękową, które z prędkością 60–120 km/h pozwala sprawdzić, czy nie ma mikropęknięć, pęknięć itd. Rozwiązanie polega nam, że w ramach projektu z POIR-u we współpracy z jedną z firm opracowaliśmy to, zostało to wdrożone na PKP PLK i na podstawie umowy licencyjnej odpowiednio podpisane. Sami tego nie wykonujemy, ponieważ, jak powiedział dyrektor Bohatkiewicz, jesteśmy od takich szczególnych rzeczy: nie od rutynowych badań, tylko raczej od tworzenia dobrych metod badawczych, konsultowania badania w terenie, ale nie samemu.

Czy było coś jeszcze? Z grubsza notowałem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Tak. Gdyby udało się na piśmie to, co tam ewentualnie można, pogłębić, to prosilibyśmy.

Sekretarz naukowy IK prof. dr hab. inż. Leszek Rafalski:

Jasne, tak, tak, dla Jerzego Polaczka. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę, Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej. Bardzo proszę, pan dyrektor.

Dyrektor Centrum Hydrologiczno-Meteorologicznej Sieci Pomiarowo-Obserwacyjnej w Instytucie Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowym Instytucie Badawczym Krzysztof Adamik:

Dzień dobry. Dziękuję za zadane pytania. Odnosnie do pytania od pana posła Polaczka, w tym momencie nie jesteśmy w stanie podać dokładnej kwoty, tym bardziej że padło pytanie o koszty po stronie PAŻP, natomiast w zakresie umowy pomiędzy PAŻP i IMGW dotyczącej meteorologicznej osłony lotnictwa cywilnego, w zeszłym roku była to wynikająca z umowy kwota ok. 80 mln zł. W tym roku jest nieco więcej.

Drugie pytanie zostało zadane przez panią profesor. Tak, Centrum Technicznej Kontroli Zapór funkcjonuje w strukturach IMGW. Dotyczy wykonywania badań i pomiarów pozwalających na opracowanie oceny stanu technicznego i stanu bezpieczeństwa budowli piętrzących oraz opracowanie oceny stanu technicznego i stanu bezpieczeństwa wałów przeciwpowodziowych.

Wiceprezes ZG SIiTPMB Elżbieta Janiszewska-Kuropatwa:

Przepraszam, a czy są te raporty roczne przekazywane?

Dyrektor CHMSPO w IMGW – PIB Krzysztof Adamik:

Tak, już mówię. W 2025 r. oceny stanu technicznego i stanu bezpieczeństwa wykonano dla 651 km wałów przeciwpowodziowych, znajdujących się w granicach administracyjnych RZGW w Gdańsku, Gliwicach, Poznaniu, Krakowie, Rzeszowie, Warszawie, Lublinie oraz Wrocławiu.

Do tych zadań należy również prowadzenie bazy danych dotyczących budowli piętrzących. Jest to zadanie realizowane na podstawie art. 377 ust. 1 pkt 3 ustawy – Prawo wodne. Dodatkowo jest to opracowywanie w oparciu o wykonane oceny stanu technicznego i stanu bezpieczeństwa budowli piętrzących raportu o stanie bezpieczeństwa tych budowli. To też jest zadanie realizowane na podstawie art. 377 ust. 1 pkt 4 ustawy – Prawo wodne. Następnie, to analiza i weryfikacja wytycznych w zakresie wykonywania badań, pomiarów i oceny stanu technicznego i stanu bezpieczeństwa budowli piętrzących w oparciu o aktualną wiedzę techniczną. Zadanie realizowane jest na podstawie art. 370 ust. 1 pkt 5 ustawy – Prawo wodne. Kolejnym zadaniem jest organizowanie szkoleń i seminariów dotyczących bezpieczeństwa budowli piętrzących. To zadanie również jest realizowane na podstawie art. 377 ust. 1 pkt 6 ustawy – Prawo wodne.

Jeszcze kończąc temat seminariów, to 3 oraz 10 kwietnia 2025 r. odbył się cykl seminariów poświęconych zagadnieniu bezpieczeństwa obiektów hydrotechnicznych zorganizowany przez Centrum Technicznej Kontroli Zapór. Podczas seminariów zostało wygłoszonych 11 referatów dotyczących przedmiotowego bezpieczeństwa budowli piętrzących. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo uprzejmie dziękuję. Jako ostatni Instytut Transportu Samochodowego. Bardzo proszę, panie profesorze.

Dyrektor ITS Marcin Ślęzak:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, przede wszystkim muszę powiedzieć, że doceniam poselską inicjatywę ponownego zgłoszenia tego projektu w zakresie autonomizacji i automatyzacji transportu. Rzeczywiście poszło to w bardzo krótkim tempie, ale jednocześnie z wypełnieniem wszystkich etapów, które są właściwe dla projektu poselskiego. Na podstawie mojego doświadczenia muszę przyznać, że ten projekt był projektem bardzo, bardzo długo negocjowanym ze środowiskiem, które zajmuje się testowaniem technologii autonomizujących. Tych spotkań w Ministerstwie Infrastruktury było kilka, jeżeli nie kilkanaście. Wiem, że pan przewodniczący też przychylił się do wielu postulatów środowiska, żeby te przepisy jeszcze udoskonalić i zderegulować w stosunku do tych, które obowiązują. W efekcie mamy projekt, który czeka na podpis pana prezydenta. Mogę państwu powiedzieć, że według rozeznania Instytutu Transportu Samochodowego jest to projekt najbardziej liberalny, jeżeli chodzi o kwestie testowania technologii automatycznych i autonomizujących w Europie. Jeżeli więc wejdzie, to będzie to naprawdę duży sukces i duża ulga dla polskich przedsiębiorców.

Jak jesteśmy przygotowani jako ITS? Tutaj mamy dwie płaszczyzny. Pierwsza jest płaszczyzna merytoryczna, druga jest płaszczyzna organizacyjna. Autonomią instytut merytorycznie zajmuje się już od wielu, wielu lat, poczynając od wielu projektów, ale też konferencji, jak AV-POLAND, o której wspominałem w ramach swojej pierwszej wypowiedzi. Pierwsza była w 2017 r., czyli wtedy, kiedy wszyscy mówili elektromobilności. Teraz mówię już o autonomii. Potem był projekt „Gospostrateg”, którego liderem było Ministerstwo Infrastruktury, AV PL ROAD, projekt „Polska droga do autonomizacji transportu”, w ramach którego przygotowywaliśmy pewne wytyczne tego, jak proces wdrożenia automatyzacji w Polsce powinien wyglądać, w efekcie czego w ITS-ie powstało Centrum Kompetencji Pojazdów Autonomicznych i Połączonych. Od kilku lat to ono stanowi podstawowe merytoryczne zaplecze dla działalności, którą mamy pełnić jako krajowy koordynator prac badawczych. Merytorycznie jesteśmy więc do tego przygotowani.

Organizacyjnie, ponieważ działalność związana z wydawaniem zezwoleń, nadzorowaniem tego procesu jest działalnością quasi-administracyjną, mamy tutaj podobne doświadczenie w zakresie certyfikacji przewoźników drogowych. Tam mamy proces bardzo szczegółowo uregulowany, z odwołaniami, z zapewnieniem pełnej transparentności tego procesu i dużą liczbą podmiotów. Tak jak wspominałem, to kilkadziesiąt tysięcy przeegzaminowanych osób. Mamy doświadczenia w zakresie zarządzania dużymi procesami administracyjnymi, więc nie przewiduję tutaj problemów. Wydaje mi się, że skala będzie zdecydowanie mniejsza, aczkolwiek jaka, zobaczymy dopiero wtedy, gdy te przepisy wejdą w życie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie profesorze. Jest też z nami pani dyrektor Anna Kowalczyk, która w kwestii pojazdów autonomicznych, też w kwestii tej ustawy, bardzo ciężko pracowała. Bardzo dziękuję, pani dyrektor.

Teraz Departament Dróg Publicznych, bardzo proszę. Pan dyrektor Grzegorz Kuczaj, bardzo proszę.

Radca w Departamencie Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Grzegorz Kuczaj:

Dzień dobry państwu, Grzegorz Kuczaj, Departament Dróg Publicznych. Odnośnie do przygotowania do nadania Instytutowi Badawczemu Dróg i Mostów statusu państwowego instytutu badawczego chcę powiedzieć, że w resorcie mamy przygotowany projekt dwóch aktów.

Pierwszy jest projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych, który określi zadania służby, którą instytut miałby realizować. Projekt ten jest przygotowany od dłuższego czasu. Nie ukrywam, że przed wprowadzeniem projektu do wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów blokowała nas jedna kwestia. Jak pewnie się państwo domyślają, są to kwestie finansowe. Negocjacje z ministrem finansów trwały długo, niestety nie przyniosły oczekiwanych skutków.

Nie mamy zgody na zwiększenie czy pozyskanie dodatkowych środków, więc zdecydowaliśmy się procedować ten projekt. Będziemy po prostu szukać środków i zapewniać je z tej części budżetowej, którą dysponuje minister infrastruktury. W tej chwili, jeśli chodzi o projekt ustawy, jesteśmy tuż przed wpisaniem czy złożeniem wniosku o wpis do wykazu prac legislacyjnych.

Będą to dwa akty. Drugi to projekt rozporządzenia Rady Ministrów, który nada sam statut instytutowi Państwowego Instytutu Badawczego. Podobnie ten projekt... Chcemy, aby te dwa akty były procedowane razem, więc myślę, że na przełomie roku zwrócimy się z wnioskiem o wpis. Przyznam szczerze – myślę, że pan minister też by tak myślał – że wsparcie zaproponowane przez pana przewodniczącego w formie dezyderatu byłoby dla nas w tym momencie bardzo dobre, bo to pomogłoby nam pójść z tym tematem dalej, tak że bylibyśmy bardzo, bardzo wdzięczni, gdyby taki dezyderat udało się przegłosować.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję. To mam prośbę i od razu propozycję, żebyśmy w ramach korespondencji przygotowali... Myślę, że państwo nas wspomogą, jeżeli będzie trzeba. Pan profesor też kiwa głową, więc myślę, że wszystko zmierza w dobrym kierunku. Oczywiście będziemy nad tym procedować. Myślę, że przyjmijemy i też będziemy zabiegać o to, żeby był on życzliwie rozpatrzony.

Szanowni państwo, nie widzę więcej zgłoszeń. W związku z tym zamykam dyskusję. Bardzo serdecznie dziękuję za obecność naszym partnerom z ministerstwa, państwu dyrektorom. Dziękuję za obecność wszystkim przedstawicielom instytutów, kierownictwu, panom profesorom, doktorom, dyrektorom, kierownikom, koordynatorom. Serdecznie dziękuję za obecność również naszym partnerom społecznym, którzy zawsze są z nami w tych ważnych sprawach. Życzę państwu dobrego popołudnia.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu.