

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY

(NR 232)

z dnia 29 kwietnia 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 232)

29 kwietnia 2026 r.

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

– Inteligentne miasta – informacja na temat wspierania rozwiązań *smart cities* przez instytucje.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marcin Pietruszewski** naczelnik Wydziału Doradztwa i Projektów Strategicznych w Departamencie GovTech Polska Ministerstwa Cyfryzacji wraz ze współpracownikami, **Piotr Kurkowski** pełniący obowiązki zastępcy generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, **Rafał Banaszkiewicz** dyrektor – pełnomocnik zarządu do spraw przygotowania inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami, **Marek Wójcik** zastępca dyrektora Biura Związku Miast Polskich, pełnomocnik Zarządu ZMP – ekspert ds. legislacyjnych oraz **Iwona Kalita** asystentka przewodniczącego Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak** i **Patrycja Wierzbicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł **Mirosław Suchoń (Centrum)**:

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Bardzo serdecznie witam również zaproszonych gości, w szczególności reprezentację generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, p.o. zastępcę generalnego dyrektora, pana Piotra Kurkowskiego. Witam bardzo serdecznie. Witam przedstawicieli PKP PLK, pana Rafała Banaszkiewicza, dyrektora – pełnomocnika zarządu do spraw przygotowania inwestycji, oraz pana Łukasza Waśniewskiego, zastępcę dyrektora Biura Strategii w PKP PLK.

Szanowni państwo, tematem dzisiejszego posiedzenia są inteligentne miasta – informacja na temat wspierania rozwiązań *smart cities* przez instytucje. Przedstawiają generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad, prezes zarządu PKP PLK SA oraz generalny dyrektor Lasów Państwowych. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę.

Szanowni państwo, wobec tego przejdziemy do realizacji. Wspomnę tylko, że w trybie przewidzianym w regulaminie Sejmu będziemy wносить o podjęcie działań dyscyplinarnych w stosunku do generalnego dyrektora Lasów Państwowych, dlatego że jego administracja przekazała, że tenże dyrektor nie weźmie udziału w dzisiejszym posiedzeniu, co jest w absolutny sposób sprzeczne z regulaminem Sejmu, więc podejmiemy odpowiednie czynności.

Bardzo serdecznie witam jednak nasze zaprzyjaźnione instytucje, które zawsze z przyjemnością gościmy, ponieważ wiele dobrego i wiele konkretnego mają nam do powiedzenia.

Wobec tego przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Bardzo proszę, może zaczniemy od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Bardzo proszę.

Pełniący obowiązki zastępcy generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad **Piotr Kurkowski**:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, realizując dyrektywę unijną z 2010 r., później zmienioną dyrektywą z 2024 r., realizuje Krajowy System Zarządzania Ruchem (KSZR), który został już częściowo wdrożony. W ramach etapu I KSZR zbudowaliśmy system centralny, który znajduje się w Warszawie na ulicy Płaskowickiej. Oprócz tego wybudowaliśmy centra lokalne: w Gdańsku, Warszawie, Łodzi, Katowicach i we Wrocławiu. Wcześniej, poza programem KSZR, było realizowane jeszcze centrum zarządzania ruchem w Lublinie. W ramach tego centrum na początku roku uruchomiliśmy system.

Zgodnie z dyrektywą unijną wszystkie autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi krajowe, na których ruch pojazdów jest większy niż 8,5 tys. pojazdów na dobę, powinien być objęty krajowym systemem informacji drogowej. I tak, w ramach tego krajowego systemu z jednej

strony mamy twardą infrastrukturę montowaną na drogach, którą państwo widziecie na co dzień. Mówimy o modułach VMS, czyli tych elementach, które nad autostradami, nad drogami ekspresowymi wyświetlają znaki zmiennej treści. W tej chwili są one powoli uruchamiane w trybie testowym. Już zaczynamy z tych znaków korzystać. Firmy, które montowały nam krajowy system podzielony na regionalne centra plus centrum krajowe, integrują te systemy za pośrednictwem sieci światłowodowej. W tej chwili to wszystko jest synchronizowane. Kończymy projekt i będziemy go uruchamiać.

W ramach tego systemu powstały systemy na 1,1 tys. km dróg i zamontowaliśmy prawie 3,5 tys. modułów. Oprócz systemów wyświetlania informacji dla kierowców są to również czujniki pogodowe, czujniki w nawierzchni, które liczą pojazdy, badają prędkość, natężenie ruchu. Badają na potrzeby zarządzania ruchem, zbierają dane na potrzeby dynamicznego systemu, bo ten system może mieć funkcjonalność polegającą na rejestrowaniu danych w trybie ciągłym dotyczącym ruchu, tak aby móc wyznaczać objazdy, w sposób automatyczny zbiera informacje o wypadkach, o kolizjach.

Tu jest kolejny slajd, który pokazuje, jak to wygląda od strony informatycznej. Oczywiście jest strona internetowa Krajowego Punktu Dostępowego, który jest ogólnie dostępny, więc wchodząc na stronę Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, wpisując zakładkę „Krajowy Punkt Dostępowy”, można wyświetlić sobie informacje, które aktualnie znajdują się w tym systemie.

Oprócz tego z tych danych korzystają popularne nawigacje samochodowe, które zbierają od nas dane. Taki jest też zapis dyrektywy unijnej, aby w jednym systemie DATEX... Jest określony, rozszerzony moduł informatyczny, który jest dostępny w całej Europie i rozpoznawany przez wszystkie nawigacje samochodowe i jednocześnie samochody, które są coraz bardziej wyposażone w elektronikę...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Przepraszam, panie dyrektorze.

Szanowni państwo, bardzo proszę, żebyśmy umożliwili panu dyrektorowi przedstawienie informacji. Dziękuję bardzo.

P.o. zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Piotr Kurkowski:

Oprócz tego wszystkie nawigacje, coraz bardziej rozbudowane systemy elektroniczne w samochodach – czy to osobowych, czy ciężarowych – również zbierają od nas dane i korzystają z systemu.

Oprócz 1,1 tys. km, które mamy dziś przyjęte, w ramach „Rządowego programu budowy dróg krajowych” wybudowanych mamy już 5,5 tys. km dróg ekspresowych i autostrad. Są tam montowane również urządzenia VMS, czyli wyświetlające informacje dla kierowców. Są moduły, które zbierają dane pogodowe, natężenia ruchu, czyli jest to dokładnie w takim samym systemie DATEX, w jakim mamy system centralny. W tej chwili, po zakończeniu etapu I KSZR, tego z oprogramowaniem, o którym mówiłem, będziemy sukcesywnie integrować wszystkie poszczególne systemy wyspowe, jak roboczo o nich mówimy. Tam, gdzie powstają elementy autostrad i dróg ekspresowych, sukcesywnie będziemy teraz spinać tę siatkę informatycznie. Mamy wybudowane twarde nawierzchnie, mamy zrobione drogi, czyli twardą infrastrukturę, mamy systemy wyspowe i będziemy spinać je światłowodami, żeby móc to zbierać z całych układów dróg, tak jak jest system TEN-T w Polsce. Żeby powoli wypełniać dyrektywę unijną, będziemy to integrować.

Dalej mamy pokazane informacje zbierane z poszczególnych modułów. Mamy schemat, który jest pokazany, czyli dane zbierane z poszczególnych dróg. Można je też zasilać z popularnych nawigacji samochodowych, tam, gdzie kierowcy informują o ostrzeżeniach. Do tej pory było tak, że popularni dostawcy usług nawigacji samochodowych oczekiwali od nas... Tzn. nieodpłatnie robimy przekazanie danych od nas do tych nawigacji, bo taki jest wymóg, natomiast w drugą stronę do tej pory te firmy oczekiwały od nas zapłaty. Powoli zaczynają się przełamywać do tego, żeby dane, które odnotowują kierowcy, przekazywać nam w czasie rzeczywistym. Jeżeli na dziś, korzystając z nawigacji, kierowcy informują użytkowników tych samych portali informacyjnych, że jest jakieś utrudnienie, że podjazd jest zatrzymany, to powoli zaczynamy dyskutować z tymi firmami, żeby informacje były przekazywane w systemie DATEX też w drugą stronę, z powrotem do nas. Zaczynają się pierwsze rozmowy na ten temat. Liczymy, że dla bezpieczeństwa kierowców dojdziemy do porozumienia i będą nam te dane przekazywać.

Jedną z funkcjonalności tego systemu jest wykrywanie pojazdów jadących pod prąd, zatrzymanych pojazdów, identyfikacja pieszych, szczególnie na autostradach czy drogach ekspresowych,

gdzie doszło do zatrzymania i ktoś opuścił pojazd. Takie informacje w obrębie działania tych systemów są wykrywane i od razu zgłaszane.

Ten system będzie również rozbudowany o ewidencję dróg, o pełną informację o geodezji, tak że oprócz modułów dla kierowców, dla służb czy dla samego zarządzania ruchem są też moduły związane z prowadzeniem drogi, czyli ewidencja dróg, plany remontów, utrudnień. Wszystkie te elementy będą wyświetlane u nas w portalu dla zarządcy drogi i zbierane na potrzeby zarządzania siecią drogową.

To, co wyświetla się w tej chwili, to jest właśnie to, co możecie państwo obejrzeć dzisiaj na portalu gov.pl. To jest to, do czego zobowiązała nas Unia Europejska, czyli zrobienie ogólnodostępnej informacji. Oczywiście Krajowy Punkt Dostępowy jest zbudowany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, niemniej jednak te dane w określonym systemie DATEX będą mogły być również zbierane przez zarządców innych dróg: dróg wojewódzkich, dróg powiatowych, dróg samorządowych, przy czym UE – zgodnie z dyrektywą – nakłada obowiązek wprowadzania danych tylko na 41 największych miejskich węzłach drogowych, a reszta jest dobrowolna. Jeżeli więc zarządcy dróg wojewódzkich rozbudowują na swoich drogach inteligentne systemy transportowe (ITS), będą mogli również przekazywać dane do systemu, aby wszyscy użytkownicy dróg mogli z tego korzystać.

Budując węzły na autostradach, mamy oczywiście wyprowadzony w ramach tych węzłów na łącznicach cały system tak, aby zbierać dane i informacje o ilości i natężeniu pojazdów wyjeżdżających i wjeżdżających na drogi wojewódzkie. Tam, gdzie mamy węzły, ten system również te dane zbiera i będzie liczył pojazdy na potrzeby ciągłego pomiaru natężeń ruchu, nawet pod analizę szczytów porannych, popołudniowych oraz okresowych, wakacyjnych przeciążeń. Tego typu informacje będziemy mieć zbierane.

Lublin, który był bardzo mocno zaawansowany już wcześniej, ma na przykład z miastem Lublin umówione organizacje ruchu. Gdyby na obwodnicy Lublina wystąpił wypadek, kolizja, wtedy jest możliwość uruchomienia systemu, który przekieruje ruch pojazdów wyznaczoną trasą przez miasto tak, aby w ruchu tranzytowym objechać korek. W zeszłym roku na obwodnicy Lublina były prowadzone ćwiczenia, które z jednej strony były ćwiczeniami służb ratowniczych, a z drugiej strony były testem działania takiego właśnie systemu. W związku z tym do Krajowego Punktu Dostępowego mogą podłączyć się również inni użytkownicy.

W tej chwili w Ministerstwie Infrastruktury procedowana jest zmiana ustawy o drogach publicznych, która przeniesie ostatecznie zapisy dyrektywy unijnej z 2024 r. na potrzeby rozwoju inteligentnych systemów transportowych. Jednym z tych rozszerzeń jest wymienienie 41 miejskich węzłów drogowych, które będą zobowiązane do objęcia systemem ITS.

Docelowo na pewno wprowadzenie takiego systemu zarządzania ruchem... Dziś wyświetlamy informacje dla kierowców. Te znaki mają charakter raczej informacyjny i sugerujący. W przypadku, kiedy na dalszym odcinku wystąpi kolizja, utrudnienie bądź jakiś zator, będzie można wyświetlać znaki, czyli zmniejszyć prędkość na kilka czy kilkanaście kilometrów przed utrudnieniem. Będzie można to ograniczenie prędkości wyświetlić tak, aby ktoś mógł dostosować prędkość jazdy do tego, aby w momencie, kiedy dojedzie w to miejsce, zator był już uprzątnięty. Będzie możliwość – i to już częściowo się dzieje – wyświetlania informacji o trudnych warunkach pogodowych, takich jak śliskość czy mgła. Wyświetlamy też informacje o zatorach, wypadkach, kolizjach, zatrzymanych pojazdach, co w przypadku dróg ekspresowych i autostrad poprawia bezpieczeństwo ruchu ze względu na to, że kierowca na kilka kilometrów przed jest ostrzeżony o tym, że występuje jakieś utrudnienie czy wypadek, co powinno wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

System działa, jest w tej chwili testowany. Z tego, co się orientujemy, Krajowy System Zarządzania Ruchem to na dziś największy system w Europie, jaki jest wprowadzony na sieci TEN-T. Dalej będzie rozbudowywany do poziomu 8 tys. km. Tak jak mamy program rozwoju sieci drogowej, w tym zakresie będziemy dobudowywać inteligentne systemy transportowe w ramach budowy nowych odcinków dróg ekspresowych i autostrad. Ma to też wpłynąć na optymalizację kosztów zarządzania drogami, ale jednocześnie planowania dróg, transportu.

Rozszerzenie DATEX również jest rozszerzeniem, które ma być dopasowane później do rozbudowy węzłów intermodalnych, różnego rodzaju transportu. Myślimy – i na pewno tak będzie – że również przy planowaniu transportów ciężarowych czy transportów pasażerskich w ruchu autokarowym te informacje będą od nas zbierane i wykorzystywane w planowaniu przejazdów.

Z mojej strony tyle. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Jeżeli dobrze rozpoznaję, to jest z nami też przedstawicielstwo Ministerstwa Cyfryzacji, tak? Państwo, że tak powiem, się nie zapowiedzieli – z reguły przedstawiciele rządu na posiedzeniach naszej Komisji siedzą tutaj – w związku z tym witam pana Marcina Pietruszewskiego, naczelnika wydziału w Departamencie GovTech Polska w Ministerstwie Cyfryzacji, i panią Annę Malinowską-Białą, radcę w tymże departamencie. Witam państwa bardzo serdecznie. Rozumiem, że państwo też mają nam do zaprezentowania jakąś informację. To zrobimy kółeczko.

Bardzo proszę, PLK.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Panie przewodniczący, a można zaproponować, żeby pytania do generalnej dyrekcji były teraz? Czy pan dopuści, czy nie? Pan dyrektor będzie potem wolny, może byśmy nie trzymali? Mam jedno króciutkie pytanie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pan dyrektor się nie spieszy. Spróbujmy, może część pańskich wątpliwości znajdzie swoje odzwierciedlenie w pozostałych informacjach.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Nie mam wątpliwości, to świetna prezentacja. Mam jedno pytanie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Chyba że pan poseł już nas opuszcza...

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Nie, nie, broń Boże. Będę z panem przewodniczącym do samego końca.

Głos z sali:

Mojego lub...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo mnie to cieszy, panie pośle.

Bardzo proszę.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu do spraw przygotowania inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe SA Rafał Banaszkiewicz:

Dzień dobry, panie przewodniczący.

Szanowni państwo posłowie i posłanki, w ramach naszych zadań zarządcy infrastruktury do hasła *smart cities* podeszliśmy trochę od strony pasażera, mieszkańca dużych aglomeracji, mniejszych aglomeracji, ale też oczywiście w powiązaniu z IT, bo nie mieliśmy jasno sprecyzowanej tematyki. O IT też moglibyśmy oczywiście dużo mówić. Generalnie nie wszyscy mogą prowadzić pociąg po naszej infrastrukturze, a my skupiliśmy się bardziej na naszych zadaniach odnośnie do infrastruktury.

Rola kolei z punktu widzenia pasażera, mieszkańca, jaką widzimy, jest oczywiście taka, że kolej jest transportem masowym z punktu widzenia przemieszczania się mieszkańców i największych potoków ruchu, szczególnie w korytarzach o wysokim zapotrzebowaniu. Jest integratorem transportu zbiorowego. Jak wiemy, stanowi kręgosłup dojazdów do miast i aglomeracji. Trójmiasto jest takim przykładem, że jest to sam kręgosłup, również Warszawa poprzez linię średnicową, też główne linie komunikacyjne, które planujemy i realizujemy.

Znaczenie organizatorów transportu publicznego jest powiązane z efektywnością kolei i tzw. *smart city*. Dla mieszkańca aglomeracji, mniejszych miejscowości liczy się czas dojazdu, rozkład jazdy, integracja przewozów i różnych rodzajów transportu publicznego. Oczywiście zostaje element zrównoważonej mobilności. Dużo mówimy o środowisku, o tym, jaka jest emisja CO₂, czy jesteśmy odpowiedzialni środowiskowo. Próbuje przedstawić tutaj na kilku zrealizowanych, horyzontalnie planowanych przykładach, jak widzimy to z punktu widzenia Polskich Linii Kolejowych jako zarządcy infrastruktury.

Pierwszy przykład. Zaczniemy od dużych tematów. Żeby mówić zwięźle, trzy główne węzły. Po pierwsze, Warszawski Węzeł Kolejowy. Nazywam to hasłem synergii kolei i rozwoju Warszawy i aglomeracji, ponieważ nie mówimy tylko o samym mieście, ale wiemy, co dzieje się obok Warszawy, jak rozbudowują się całe aglomeracje. Nasza zrealizowana i planowana infrastruktura

ma główne cele i założenia. To zwiększenie liczby pociągów, co przełoży się na wzrost pasażerów, czyli – tak jak mówił kolega – może mniej ludzi wybierze samochód i te systemy może i będą potrzebne, ale z punktu widzenia generacji niewykorzystywane. Następnie, to skrócenie czasu przejazdu, bo dzisiaj każdy liczy tak naprawdę czas *door-to-door* i interesuje go to, że wychodzi z domu i aplikacje, chociażby mapy Google'a, pokazują dojście do przystanku, czas dojazdu do dworca, czas podróży. Te systemy są więc oczywiście potrzebne. Później oczywiście chcemy, żeby była większa niezawodność przejazdu, podniesienie poziomu bezpieczeństwa. Bardziej jest to ważne dla nas, ale ważne jest również dla pasażera, który podróżuje. Następnie, to wzmocnienie roli kolei jako transportu niskoemisyjnego i oczywiście lepsza obsługa, jakość, komfort.

Dla pasażerów, którzy korzystają z kolei i innych rodzajów transportu, jednym z najważniejszych jest jednak integracja kolei z innymi środkami transportu. Przykładem, który moim zdaniem zawiera dużo elementów z tym związanych – też jeżeli chodzi o IT – jest zakończona przebudowa stacji Warszawa Zachodnia. Oprócz tego, że kompleksowo zmodernizowaliśmy dostęp dla pasażerów, czyli komfortowy dostęp do peronów, które są zadaszone, zrobiliśmy podziemny dworzec, który jest funkcjonalny z punktu widzenia punktów handlowych. Nawet korzystając z podróży, ludzie mogą załatwić swoje codzienne potrzeby. Bezpiecznie mogą się dostać na perony nawet osoby o ograniczonej możliwości poruszania. Tutaj wykorzystaliśmy system małej elektrowni, którą mamy na stacji Warszawa Zachodnia, poprzez zastosowanie na dachu paneli fotowoltaicznych, które zapewniają nam duży uzysk energii z punktu widzenia codzienności użytkowania. Staramy się obniżyć koszty utrzymania tego obiektu.

Na tym obiekcie mamy również wiele różnych powiązanych systemów typu system zarządzania budynkiem. Tak dzisiaj są realizowane nowe obiekty. System IT jest wykorzystywany bardziej z punktu widzenia zarządzania obiektem. Dzisiaj chcemy się skupić na punkcie widzenia pasażer – zarządca infrastruktury, a więc ważnym elementem na stacji Warszawa Zachodnia, co podkreślamy i co często zresztą jest prezentowane, była synergia inwestycji kolei z inwestycją miejską. Mam tutaj na myśli na przykład podziemny tramwaj, który już w niedalekiej przyszłości umożliwi przesiadki i wykorzystanie transportu publicznego. Nasz pasażer, mieszkaniec, który wykorzysta kolej, będzie mógł spokojnie przesiąść się do innego środka komunikacyjnego, nie wychodząc z obszaru dworca. To jest fajny element takich węzłów przesiadkowych, biorąc pod uwagę, że obok mamy dworzec PKS, który spełnia trochę inną rolę w zakresie dowozu pasażerów. Patrząc na to, że dworzec obsługuje dzisiaj 1,2 tys. pociągów i nawet 100 tys. osób, które z tego korzystają, można powiedzieć, że fajnie pełni rolę integratora. To jest temat, który przez lata realizowaliśmy i który zakończyliśmy.

Drugim takim węzłem będzie stacja Warszawa Wschodnia. Tu też jest integracja z tramwajem. Mamy podpisane porozumienie z miastem w zakresie skoordynowania pod stacją tramwaju, który będzie miał przystanki. Będzie można wyjść na perony. To element, który nie został wykonany przy drugiej linii metra. Tutaj w porozumieniu z m.st. Warszawa poprawiamy jakość dojścia na przykład do drugiej linii metra w aspekcie wykorzystania jak najszybszego dojścia do zmiany komunikacji. Oczywiście systemy IT będą tutaj zamontowane tak samo z punktu widzenia obsługi i zarządzania oświetleniem, ale to już mniej ingeruje i ma mniejszy wpływ na pasażera. Bardziej skupiamy się na roli dla pasażera. To, znowu, integrator transportu, o którym mówiłem na samym początku. Stacja Warszawa Wschodnia będzie integrowała również trzecią linię metra, jak i pętlę tramwajową, która już istnieje i poprawia ciągi komunikacyjne w Warszawie.

Tematem, który będzie na przyszłość, który już dzisiaj planujemy – horyzontalnie to jest gdzieś 2040 r. – jest przebudowa linii średnicowej, ale nie myślimy tylko o linii średnicowej jako stricte samej linii, ale o hubie przesiadkowym, patrząc na to, że jedna linia średnicowa nam nie wystarczy. Prawdopodobnie będzie druga dalekobieżna, jeszcze podmiejska, tak żeby Warszawa Centralna w przyszłości stała się hubem przesiadkowym w samym centrum Warszawy, która będzie integrować dworzec, komunikację miejską, tramwaje, autobusy i metro, wszystko połączone jak najlepszym powiązaniem, żeby mieszkaniec Warszawy czy mieszkaniec aglomeracji, dojeżdżając do Warszawy Centralnej, mógł w jak najlepszym czasie dostać się w każde miejsce Warszawy.

Efektem będzie punkt przecięcia trzech osi kolejowych o znaczeniu krajowym, metropolitalnym. To jest plan na przyszłość, czyli mamy element wykonany w ostatnich latach, przewidziany do realizacji, projektowany w ostatnich latach, czyli Warszawę Wschodnią, i Warszawę Centralną.

Wychodząc trochę poza Warszawę, temat, nad którym teraz pracujemy i który zaraz będziemy projektować, to jest drugi z dużych węzłów, tj. Wrocławski Węzeł Kolejowy. Tutaj tak samo, w porozumieniu z Portem Polska podzieliliśmy zadania między siebie, żeby nie skupiać się

tylko na kolei dużych prędkości i samym wjeździe do stacji, tylko patrzeć na to szerzej, z punktu widzenia pasażera i mieszkańca aglomeracji, oprócz dojazdu kolei dużych prędkości do samej stacji Wrocław Główny, a nie – tak jak było to planowane wcześniej – do peronów pocztowych obok Wrocławia Głównego. Dzisiaj integrujemy to wszystko w jednym miejscu. Tak samo, zwiększając przepustowość na całym wrocławskim węźle, umożliwiamy zwiększenie liczby pociągów całego węzła.

Jest to bardziej dedykowane kolejom regionalnym, aglomeracyjnym. Rodzi nam to dzisiaj możliwość współpracy z samorządami w zakresie budowy węzłów przesiadkowych w mniejszych miejscowościach, jak na przykład Wilkszyn, Maślice, czy we Wrocławiu, gdzie planowana jest pętla tramwajowa i gdzie już dzisiaj chcemy wspólnie z miastem planować i projektować węzeł przesiadkowy, gdyż wiemy, że wtedy lepiej patrzymy na synergię różnych inwestycji, tak żeby powiązać rozwój miasta, aglomeracji z funkcją zarządcy infrastruktury kolejowej, który daje narzędzia do tego, żeby później przewoźnicy i organizator transportu publicznego mogli z tego korzystać.

Następnym przykładem jest Poznański Węzeł Kolejowy. Tu też jesteśmy na etapie projektowania. W ostatnich miesiącach mocno współpracujemy z samorządem w zakresie tego, żeby poprawić komunikację, bo słyszymy w mediach, że funkcjonalność... Kto korzystał z Poznania Głównego, ten wie, że funkcjonalność dworca jest dobra tylko dla kilku peronów, nad którymi jest tzw. chlebak, a na resztę musimy chodzić przejściem podziemnym. Tutaj mamy już plan. Będziemy ogłaszać koncepcję na przebudowę dworca w powiązaniu ze zwiększeniem przepustowości całego Poznańskiego Węzła Kolejowego – to ten sam temat, co we Wrocławiu i w Warszawie: rozrost aglomeracji, czyli miejscowości przy Poznaniu – tak aby zapewnić jak najszybszy dojazd do centrum miasta i żeby dla pasażera, który wyjdzie w Poznaniu – bo ten dworzec będzie zlokalizowany odwrotnie niż na Warszawie Zachodniej, na płycie transferowej – ten układ komunikacyjny razem z zielenią i z funkcjonalnością był intuicyjny w zakresie przesiadek do komunikacji autobusowej, tramwajowej, by czytelne były również ciągi piesze, ponieważ z tej odległości mamy bliskie dojście do Międzynarodowych Targów Poznańskich czy centrum miasta.

Tutaj skupiliśmy się na trzech wybranych węzłach. Oczywiście to jeszcze temat Trójmiasta, nad którym też pracujemy, ale są też mniejsze przykłady powiązań, bliskości i wykorzystania kolei i komunikacji w mniejszych miejscowościach. To przykład Lubina na Dolnym Śląsku, w którym przez 30 lat nie było komunikacji, a w ostatnich latach została ona zmodernizowana i uruchomiona. Z tego, co pamiętam, jak patrzyłem na dane, teraz ponad 2 tys. osób korzysta codziennie z komunikacji. Co się wydarzyło? Obok są Polkowice, które mają chyba 17 tys. Samorząd, widząc to, już buduje węzeł obok dworca, który ma dużą liczbę pociągów zatrzymujących się i przejeżdżających przez tę miejscowość. Dzisiaj autobusy zbierają z pobliskich miejscowości i Lubina, dowożą mieszkańców Polkowic i innych miejscowości do węzła przesiadkowego, w którym mogą skorzystać z kolei i nawet w ciągu godziny znaleźć się w centrum Wrocławia, przyjechać do Lubina, bo wiemy, że tam jest siedziba KGHM, czy do Legnicy, gdzie jest duża strefa ekonomiczna. Tak naprawdę cała aglomeracja integruje się, robi się większa z punktu widzenia czasu przejazdu. Prędkość pociągów, czas ich przejazdu, a przede wszystkim rozkład jazdy, który umożliwia co godzinę czy co dwie godziny poza szczytem przejazd do większych miejscowości, odgrywa tutaj znaczącą rolę. To staje się atrakcyjne.

Kolejny przykład dobrej integracji komunikacji samorządowej autobusowej to Małopolska. Tutaj są pokazane mniej więcej mapy i to, jak autobusy dojeżdżają do głównych arterii linii komunikacyjnej. To też jest trochę sukces. To wpływa na sukces liczby pasażerów w publicznej komunikacji kolejowej. Bez tego nie byłoby tego sukcesu. Jest dobry rozkład jazdy, jest coraz więcej pociągów, ale jest to spowodowane tym, że ci pasażerowie dojeżdżają do większych węzłów komunikacyjnych autobusami czy innym środkiem transportu i generują sukces dla kolei. Widzimy efekty tej modernizacji. Takim przykładem jest też Łódzka Kolej Aglomeracyjna, gdzie znajdują się linie komunikacyjne, które dowożą pasażerów.

Żeby nie mówić tylko o samej twardej infrastrukturze... Mówimy o *smart city*, czyli musi być trochę o IT. System informacji pasażerskiej, który ciągle rozwijamy – ciągle pracujemy, żeby był jak najbardziej funkcjonalny – to oczywiście bieżąca, dynamiczna informacja o ruchu pociągów. Widzimy, że już dzisiaj nasi pasażerowie częściej korzystają z Portalu Pasażera, obserwują, czy pociąg jest opóźniony, czy przyjeżdża zgodnie z czasem. Ten temat ciągle rozbudowujemy, udostępniając też dane z Portalu Pasażera czy ze składów jazdy na przykład do lokali handlowych, które znajdują się na stacjach, żeby pasażer, czekając na pociąg, nawet w dużych

węzłach, mógł usiąść w restauracji i widzieć, czy pociąg jest opóźniony, czy przyjeżdża o czasie, mógł cały czas patrzeć na rozkład jazdy, a nie wychodzić i patrzeć na rozkład papierowy. Ciągłe ten system rozwijamy.

Ciągle pracujemy nad Centralnym Systemem Dynamicznej Informacji Pasażerskiej. Oczywiście mamy też elektroniczny System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, który nie jest jednak podłączony do centralnego, a tutaj mamy dane z rozkładu jazdy i na bieżąco zbiera on wszystkie informacje z punktu widzenia ruchu pociągów. Tak jak powiedział mój przedmówca, tak jak analizują ruch na trasie i można ściągać dane z punktu widzenia dojazdu do dużych węzłów, tak samo panujemy nad sytuacją i nad tym, jaki jest ruch pociągów, żeby ten system był udostępniany też w innych cyfrowych kanałach informacji, czyli: rozkład jazdy, bieżące opóźnienie, mapa prezentująca lokalizację pociągów. Ostatnio wprowadziliśmy wirtualne tablice dostępne przez kody QR. Widzimy więc, że w ostatnich latach to jest kluczem. Każdy chodzący ze smartfonem i korzysta z bieżącego tematu obsługi cyfrowej.

Co jest przykładem trochę z tym powiązanym? To już bardziej działka PKP Intercity. Każdy, kto kupuje bilet PKP Intercity w kanale sprzedaży, w aplikacji, może taniej kupić bilet na komunikację autobusową na przykład w Warszawie powiązany z biletem kolejowym. To jest taka funkcja, że na to masz jeszcze bonus za to, że wykorzystasz komunikację autobusową. Widać, że te systemy z punktu widzenia dostępności do publicznej komunikacji kolejowej zaczynają być coraz bardziej zintegrowane. Jak mówię, my odpowiadamy głównie za perony, infrastrukturę kolejową, ale to obserwujemy i dajemy dane z Portalu Pasażera, tak żeby te dane były jak najczęściej wykorzystywane.

Nad czym pracujemy? Pracujemy nad interfejsem Otwarte Dane Kolejowe, żeby udostępniać, umożliwiać integrację z systemami *smart city*, czyli informacje o ruchu pociągów tak naprawdę, wykorzystywanie danych na systemach zewnętrznych, to już powiedziałem, gdzieś tam w jakichś pomieszczeniach handlowych, które są blisko dworców, tak żeby ludzi zintegrować. Pewnie w przyszłości te tematy będą powiązane.

Tak jak mówiłem, jeżeli dzisiaj popatrzymy na przykład na aplikację z mapą, jak dojechać za pomocą komunikacji autobusowej, to już mamy informacje o tym, czy tramwaj jest opóźniony, ale wiemy, jaki jest czas przejazdu, bo są dane odnośnie do rozkładów jazdy. Zakładamy, że w przyszłości będzie możliwe, żeby w czasie rzeczywistym pojawiała się informacja, gdzie znajduje się pociąg. Jak mówię, pracujemy nad dalszą automatyzacją tej informacji, tak żeby to było jak najlepiej odbierane przez naszych klientów, czyli pasażerów korzystających z pociągów, a zatem również z infrastruktury kolejowej, którą zarządza PKP Polskie Linie Kolejowe.

Wydaje mi się, że na dzisiaj to chyba wszystko. Oczywiście wykorzystujemy w naszej pracy IT drony, ale to bardziej do weryfikacji infrastruktury kolejowej. Te systemy też rozpoznajemy, ale dzisiaj chcieliśmy skupić się na integracji i synergii pomiędzy mieszkańcem, pasażerem a zarządcą infrastruktury kolejowej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję.

Zgodnie z zapowiedzią, korzystając z obecności Ministerstwa Cyfryzacji, bardzo proszę o zaprezentowanie informacji z państwa strony.

Naczelnik Wydziału Doradztwa i Projektów Strategicznych w Departamencie GovTech Polska Ministerstwa Cyfryzacji Marcin Pietruszewski:

Ministerstwo Cyfryzacji wspiera rozwój rozwiązań *smart city* przede wszystkim w wymiarze cyfrowym, poprzez działania na rzecz rozwoju usług cyfrowych, wykorzystania danych, wzmacniania cyberbezpieczeństwa, budowania kompetencji cyfrowych oraz tworzenia przestrzeni współpracy między administracją publiczną, samorządami, nauką, organizacjami społecznymi i sektorem technologicznym. *Smart city* nie powinno być rozumiane wyłącznie jako zakup nowoczesnych urządzeń, czujników albo systemów infrastrukturalnych. Bezpieczne i skuteczne *smart city* wymaga uporządkowanych danych, interoperacyjnych systemów ochrony informacji, kompetentnych kadr oraz realnego rozpoznania potrzeb mieszkańców.

W ramach Departamentu GovTech Polska w Ministerstwie Cyfryzacji prowadzone są działania wspierające jednostki administracji publicznej, w tym jednostki samorządu terytorialnego, w identyfikowaniu potrzeb technologicznych, w promowaniu rozwiązań, w wymianie dobrych praktyk oraz organizacji warsztatów i hackathonów.

Ministerstwo prowadziło już konkretne działania w tym obszarze. Przykładem były warsztaty Design Thinking Smart City, których celem było szerzenie koncepcji *smart city* wśród jednostek samorządu terytorialnego, rozpowszechnianie dobrych praktyk oraz budowanie relacji między sektorem publicznym a prywatnym. Kolejnym przykładem było zaangażowanie ministerstwa w Smart City Expo Poland w 2025 r., gdzie ministerstwo współorganizowało bezpłatne warsztaty *smart city* dla jednostek samorządu terytorialnego. Na warsztatach zaprezentowano, jak skutecznie realizować projekty cyfrowe, od diagnozy i wspierania danych po konkretne wdrożenia i wewnętrzne procesy urzędowe. W warsztatach brało udział blisko 100 uczestników z całej Polski.

Ministerstwo Cyfryzacji wspiera także fundament bezpieczeństwa cyfrowego samorządów. Program „Cyberbezpieczny samorząd” – realizowany przez Centrum Projektów Polska Cyfrowa z partnerstwem NASK – ma na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa informacji jednostek samorządu terytorialnego poprzez wzmacnianie odporności oraz zdolności zapobiegania i reagowania na incydenty.

Ministerstwo chce także wzmacniać międzynarodową obecność polskich samorządów w obszarze *smart city*. Dlatego planujemy zaangażowanie w Smart City Expo World Congress w Barcelonie i zaproszenie jednostek samorządu terytorialnego do współtworzenia wspólnego stoiska, gdyż chcemy, aby była to przestrzeń prezentacji polskich doświadczeń, potrzeb i projektów, ale też miejsce rozmów z miastami, instytucjami i partnerami technologicznymi z innych państw. Z naszej perspektywy ważne jest, aby polskie samorządy nie tylko korzystały z zagranicznych doświadczeń, ale również pokazywały własne rozwiązania i budowały relacje, które mogą później przełożyć się na konkretne projekty.

Zaczelismy też organizować projekt Smart Village, ale nie wiem, czy... Bardziej o *smart city*, ale w Smart Village też już robimy projekty, prowadzimy warsztaty, zapraszamy jednostki samorządu do...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie dyrektorze, można powiedzieć trzy słowa o tym, co to jest, do kogo państwo to kierujecie.

Naczelnik wydziału w departamencie MC Marcin Pietruszewski:

Smart Village jest kierowane głównie do jednostek samorządu terytorialnego, ale zapraszamy też przedsiębiorców, uczelnie, żeby wymieniały doświadczenia, budowały kontakty. Jesteśmy pomostem, hubem między tymi instytucjami. Wspieramy działania w tym zakresie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję.

Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Myślę, że to bardzo interesujące prezentacje i informacje, w związku z tym dyskusja też pewnie będzie ciekawa.

Bardzo proszę, pan poseł Łukasz Kmita, który zgłaszał się jako pierwszy.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo przedstawiciele ministerstw, naszych instytucji rangi państwowej, szanowni państwo parlamentarzyści, wszyscy obecni, po pierwsze bardzo dziękuję za bardzo ciekawe prezentacje. Rzeczywiście musimy iść w duchu pewnego postępu i warto rozwijać usługi cyfrowe dla wszystkich użytkowników, bo myślę, że inteligentne systemy zarządzania ruchem to jest przyszłość.

Chciałem zapytać o pewną koncepcję i o to, czy jest ona realizowana na drogach krajowych w Małopolsce. Jedno pytanie jest do pana dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, a pozostałe do PKP PLK. Jeszcze jak byłem wojewodą, na odcinku przebudowanej Zakopianki – który miał być w planach – pomiędzy Szaflarami a Zakopanem był pomysł wprowadzenia inteligentnego systemu zarządzania ruchem. Na czym on miał polegać? Z racji terenowych nie ma tam możliwości budowy drogi dwujezdniowej, dwupasmowej, ale jedna z koncepcji mówiła wtedy o tym, że system ma być dynamiczny i polegać na tym, że w czasie obciążenia ruchem do Zakopanego na jezdni trzypasmowej dwa pasy są kierowane w kierunku Zakopanego. To dzieje się głównie w Azji. Dwa pasy ruchu są udostępniane kierowcom jadącym z Krakowa do Zakopanego, a w przypadku szczytu powrotnego dwa pasy ruchu w ramach jednej jezdni są udostępniane kierowcom, którzy jadą z Zakopanego do Krakowa. To taki inteligentny system sterowania ruchem, aby trochę zmieniać, trochę polepszać parametry przejeźdźności.

Czy planujecie państwo wdrażać takie rozwiązania na sieci dróg krajowych w Polsce? Jeśli dobrze wiem, chyba na północy, w Gdańsku jest taki system, tylko nie jestem przekonany, czy on działa na sieci GDDKiA. Gdybym uzyskał informację – jeśli nie teraz, to może w formie pisemnej – to byłbym wdzięczny.

Drugi wątek, przy którym wydaje mi się, że cały czas jest duże oczekiwanie społeczne, to ścisła współpraca po stronie PKP PLK z przewoźnikami kolejowymi. Już powiem, w jakim zakresie. Po pierwsze, gdy kupujemy bilet w aplikacji – bo myślę, że da się to zrobić dużo łatwiej niż w kasie – 15 minut czy pół godziny przed odjazdem pociągu pasażer otrzymuje informację, z którego peronu odjedzie pociąg, czy pociąg będzie miał opóźnienie. Wydaje się, że jest to bardzo ważne szczególnie przy przesiadkach. Minister Malepszak mówi, że dobrym rozwiązaniem jest takie skomunikowanie i fakt przesiadek na stacjach węzłowych, ale często jest tak, że z racji opóźnienia pasażerowie nie wiedzą, na który peron iść, denerwują się. Wydaje mi się, że system pewnej pomocy pasażerom w formie SMS, w formie wiadomości byłby ciekawym systemem, który warto byłoby wdrożyć na początek na przykład z PKP Intercity.

Muszę powiedzieć, że bardzo doceniam – ja je tak nazwałem – wirtualne wyświetlacze stacyjne, tylko że cały czas wydaje mi się, że ta informacja nie jest jeszcze spopularyzowana. Wydaje mi się, że szczególnie na mniejszych stacjach warto na całej infrastrukturze PLK – czyli na wiaduktach peronowych, na tablicach – umieszczać kody QR, bo przecież na stacjach, z których korzysta między 20 a 50 osób, nie ma sensu montować drogich systemów dynamicznej informacji pasażerskiej, które kosztują kilka milionów złotych, a zrobienie zdjęcia kodu QR i przeniesienie się do wyświetlacza stacyjnego tak naprawdę rozwiązuje problem. Oczywiście on nie rozwiązuje problemu osób, które mają problemy z usługami cyfrowymi, ale wydaje mi się, że warto postawić na informację. Dużo rzeczy zostało zrobionych, ale mam przekonanie, że nie wiedzą o tym nawet parlamentarzyści.

Ostatnio jechałem pociągiem do Zawiercia. Zawsze sprawdzam, jaki jest czas przejazdu, czy jest opóźnienie. Grupa parlamentarzystów z różnych opcji pytała mnie, jak w ogóle wejść na stronę Portal Pasażera i na wyświetlacze stacyjne. To była pewna nowość. Wydaje mi się, że jeśli na poziomie parlamentu, gdzie parlamentarzyści mają pewne informacje i są dostosowani do korzystania z usług cyfrowych, jest pewien problem, to warto przeprowadzić dużą, ciekawą kampanię promocyjną, bo systemy dotyczące wirtualnych wyświetlaczy stacyjnych to jest naprawdę ważna sprawa.

Wydaje mi się też, że ludzie dzisiaj szczególnie oczekują informacji, gdy pociąg jest opóźniony. Fajnie, bo w PKP Intercity od pewnego czasu są zapowiedzi mówiące o tym, że postój nie jest planowy, że pociąg ma opóźnienie, natomiast w przypadku osób z zagranicy, gdyby otrzymywały one SMS z informacją, że pociąg dojedzie do stacji docelowej z opóźnieniem 30 czy 40 minut, to inaczej można byłoby sobie zaplanować skorzystanie z komunikacji miejskiej. Wiem, że gdy wejdziemy na stronę PLK, na Portal Pasażera, to mniej więcej jest przewidywany czas przejazdu, ale, znów, to nie jest intuicyjne, to wymaga pewnego zaangażowania, a wydaje mi się, że nawet promocja państwa systemów, chociażby w PKP Intercity, naklejenie na oparciach kodów QR, wyjście z tą informacją do pasażerów jest bardzo potrzebne.

Wyrażam przekonanie, że ta praca – wykonywana wcześniej i teraz – mocno przybliżyła nas do jeszcze efektywniejszego korzystania z komunikacji kolejowej, ale zwracam uwagę na te newralgiczne kwestie, czyli chociażby kwestie dotyczące przesiadek, utraty skomunikowania, bo wiemy, że jeśli pociąg będzie miał opóźnienie, nie wiem, 30 minut, utraci się skomunikowanie, to informacja dla pasażera na przykład o tym, że następny pociąg będzie za 45 minut i pasażerowie mogą z niego skorzystać, oczywiście wymaga współpracy PKP PLK i Intercity, ale to byłoby dużo bardziej komfortowe. Być może na początek warto wdrożyć to w pociągach najwyższej kategorii, żeby sprawdzić działanie tych systemów, a potem przechodzić także do pociągów niższej kategorii.

Jeszcze raz dziękuję PLK za tę pracę. Ona jest zauważalna i myślę, że nie tylko w dużych miastach, ale i w mniejszych miejscowościach mieszkańcy cieszą się z systemów, które państwo montujecie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, jako kolejny zapisał się pan poseł Sławomir Zawislak. Bardzo proszę.

Posel Sławomir Zawiślak (Konfederacja_KP):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w moim stanowisku zabrzmiał też oczywiście potrzeba funkcjonowania zgodnie z realiami współczesnego życia, które się zmienia, także życia Polek i Polaków. Ono różni się od życia z XVIII i XIX w. Świat przyspieszył, natomiast w swoim stanowisku czy wypowiedzi chciałbym na początek zapytać, kto zgłosił ten temat do prac Komisji. Czy można uzyskać taką informację?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, to jest moja inicjatywa.

Posel Sławomir Zawiślak (Konfederacja_KP):

Rozumiem. Rozumiem, że jest to inicjatywa, która ma, że tak powiem, przyzwyczajając nas wszystkich do koncepcji funkcjonowania inteligentnych miast i wprowadzania rozwiązań zgłaszanych przez Unię Europejską, która na razie jest łaskawa i wskazuje nam obowiązkowy, ale ograniczony zakres tychże działań, w sytuacji, gdy mamy już pewne swoje doświadczenia, które są okazywane przez obywateli naszego kraju ponad podziałami politycznymi. Co prawda przykład referendum w Krakowie może nie dotyczyć bezpośrednio systemu inteligentnych miast, tylko bardziej strefy czystego transportu, ale także zarządzania komunikacją miejską w Krakowie. Okazuje się, że sytuacja jest taka, że pewne tematy należy dopracowywać pewnie jeszcze z innej strony.

Powiem w ten sposób, że zadam kilka pytań, które byłyby odpowiedzią chociażby na to, czy ktoś, kto wprowadza te systemy, przewidział sytuację, która będzie związana z black-outem czy z nagłym wyłączeniem z innego powodu wszystkich inteligentnych systemów. Jak wtedy zafunkcjonuje nasza komunikacja? Czy jesteśmy przygotowani na ryzyko takiej sytuacji? Czy w ogóle zostały zrobione obliczenia, które będą mówiły, że te inwestycje z powodów społecznych są zwrotne i mierzalne społecznie jako korzystne także z punktu widzenia ekonomicznego?

Świat się rzeczywiście zmienia, coraz więcej osób chodzi ze smartfonami, ale to jest też kwestia niejako wykluczenia społecznego. Podnoszę ten temat całkowicie świadomie, bo często korzystam z kolei i obserwuję to, co się na kolei dzieje. Na Zamojszczyźnie sytuacja jest taka, że są utrudnienia z połączeniami kolejowymi, jest gorsza jakość przewozów, wprowadzany jest stary tabor i wcale nie widać nowoczesnych systemów, które poprawiałyby jakość usług PKP. Myślę, że widać to także mimo tych systemów w systemie ogólnopolskim. Często korzystając z kolei, mocno i regularnie doświadczam faktu, że kolej spóźnia się z bardzo różnych powodów. Jak obserwuję – chyba że mam pecha – to nasila się to wręcz odwrotnie.

Jedno pytanie w związku z tym już zadałem. Jak długo trwa zwrot poniesionych finansów na te nowoczesne systemy i czy on jest w ogóle społecznie mierzalny? Kto ponosi ryzyko finansowe w przypadku niepowodzenia wprowadzanych projektów? Czy to budżet państwa, czy samorządy? Czy ogromne koszty wdrożenia infrastruktury inteligentnych miast są uzasadnione pod względem realnych korzyści dla mieszkańców? Czy miasta nie uzależniają się technologicznie od dużych firm, które wprowadzają te systemy? Często te systemy powodują większe koszty dla funkcjonowania mieszkańców, którzy muszą ponosić koszty wdrażania tych systemów czy ich obsługi.

Pytanie następne, też delikatne: czy wprowadzanie inteligentnych miast nie prowadzi do powstawiania miast nadzoru, które ograniczają anonimowość obywateli, dlatego że jest wszechobecny system monitoringu? Gdzie w ogóle przebiega granica między poprawą bezpieczeństwa a naruszeniem prywatności mieszkańców? Czy mieszkańcy mają realną kontrolę nad tym, jakie dane o nich są zbierane i jak są wykorzystywane? Ciekawi mnie w tej kwestii opinia Ministerstwa Cyfryzacji. Trochę cicho było to mówione, dokładnie nie słyszałem. Pan dyrektor pochwalił się jak z laurki zakresem działalności ministerstwa, ale, panie dyrektorze, czy ministerstwo robi takie analizy? Czy odbywa się debata społeczna w takich zakresach? Jakie ona przynosi opinie mieszkańców? Ciekawe byłoby, jak mieszkańcy wielkich miast i mieszkańcy pozostałego regionu naszego kraju te wszystkie rozwiązania... M.in. z części podniesionych przeze mnie powodów uciekają. Prosiłbym o odpowiedzi przynajmniej w najważniejszych zakresach moich konkretnych pytań.

Kończąc, chciałbym prosić też o wyrozumiałość pana przewodniczącego Komisji. W ogóle nie znam pana dyrektora Lasów Państwowych, ale czytając zakres jego czynności, nie mogłem się tam doczytać tego, w jaki sposób Lasy Państwowe mogą wpłynąć na rozwój inteligentnych miast, tak że nie wiem, dlaczego pan dyrektor został zaproszony. Być może uznał, że pilnowanie

czynności w zakresie dbałości o Lasy Państwowe jest jego podstawowym zakresem obowiązków. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Czy są jeszcze pytania z sali? Nie ma pytań.

Zanim więc oddam głos państwu, którzy są z nami, pozwolę sobie przedstawić kilka myśli i pytań czy refleksji. Tak, rzeczywiście, dzisiejsze posiedzenie prowadzimy z mojej inicjatywy. Szanowni państwo, inteligentne miasta potrzebują infrastruktury. Ta infrastruktura jest realizowana w wielu różnych miejscach, ale z kilku dyskusji, w których miałem okazję uczestniczyć, które obserwowałem, pojawiły się wątki dotyczące problemów z realizacją inwestycji związanych z lokalizowaniem różnych elementów inteligentnych miast w niektórych przestrzeniach zarządzanych przez instytucje publiczne.

Nie bez przyczyny jest tutaj Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, są Polskie Linie Kolejowe i nie bez przyczyny zostały zaproszone Lasy Państwowe, dlatego że część z komunikowanych przez rynek wyzwań związanych z lokalizowaniem jest związana właśnie z tymi instytucjami. Pewnie są to różne wyzwania, czasem bardzo niewielkie, czasem duże, ale kiedy widzę tutaj i z przyjemnością słucham GDDKiA czy PLK, to mam wrażenie, że państwo wiedzą, że jest coś takiego, że funkcjonujecie w tym obszarze i macie swoje rozwiązania, włączacie się w ten trend. Bardziej niepokoi mnie sytuacja, w której ktoś, kto powinien teoretycznie wiedzieć, że ma jakąś rolę do odegrania w danym obszarze, jeszcze tego nie zdiagnozował.

Od tego też są jednak posiedzenia Komisji. Oczywiście jestem bardzo wyrozumiały wobec różnego rodzaju sytuacji, natomiast chcę przypomnieć, panie pośle, że regulamin Sejmu w tej sprawie jest bezwzględny. Jeżeli Komisja zaprasza na swoje posiedzenie przedstawiciela tej czy innej jednostki, to ten przedstawiciel ma obowiązek wziąć udział w posiedzeniu, nawet jeżeli podczas tego posiedzenia miałby przedstawić informację taką, jaką pan poseł sugeruje, mówiąc, że dla nich nie jest to obszar, którym są jakoś szczególnie zainteresowani. Być może podczas posiedzenia Komisji usłyszeliby informacje, które skłoniłyby choćby do opracowania procedur umożliwiających miastom i innym podmiotom sprawne prowadzenie inwestycji na tym czy innym terenie, które umożliwiałoby zlokalizowanie infrastruktury, która jest potrzebna do tworzenia inteligentnych miast.

Myślę, że wszyscy zdajemy sobie sprawę, że inteligentne miasta to nie jest kwestia związana z jakąś inwigilacją, szkodliwością dla mieszkańców. Jest wręcz przeciwnie. Rozwiązania, które szeroko rozumiemy pod pojęciem inteligentnych miast, mają sprzyjać podnoszeniu komfortu życia mieszkańców, mają sprawiać, że miasto jest bardziej przyjazne, przewidywalne, przygotowane na różne scenariusze, ułatwia poruszanie się, ułatwia podejmowanie decyzji, ułatwia kształtowanie życia w taki sposób, żeby ten komfort był jak największy. To jest też oczywiście kwestia odporności na różne zagrożenia, ponieważ inteligentne miasta to także odporność na różnego rodzaju nieprzewidziane okoliczności, z którymi spotykamy się bardzo często.

Dlatego to są ważne rozwiązania. One mogą ratować życie. Mogą sprzyjać lepszemu zarządzaniu przestrzenią publiczną, lepszemu wykorzystywaniu potencjału, który funkcjonuje, który ma dana przestrzeń, miasto, ludzie, firmy. W związku z tym naprawdę trudno uznać, że jest to kwestia, obok której dzisiaj można przejść obojętnie, obok której jakakolwiek instytucja, gestor terenu, ktoś, kto dostarcza usługi miejskie, może przejść obojętnie. Dlatego to jest temat ważny i dlatego poruszamy go na posiedzeniu Komisji Infrastruktury.

Po tym krótkim wstępie, który, mam nadzieję, troszeczkę szerzej naświetlił panu posłowi ideę, która stała za dzisiejszym posiedzeniem, chciałbym zwrócić się z pytaniem zarówno do GDDKiA, jak i do PLK. Czy mają państwo procedury, które sprzyjają... Pewnie jest tak, że u was ten *focus* jest nastawiony do wewnątrz, czyli z racji prowadzonej działalności największą uwagę poświęcacie tym elementom, tym danym, tej infrastrukturze, która pozwala wam wykorzystać potencjał, który możecie włożyć do wspólnej bazy – tak to nazwijmy – żeby on był wykorzystywany przez obywateli, ale pytanie jest takie. Czy mają państwo jakieś procedury, które umożliwiają lokalizowanie infrastruktury, która ma służyć szeroko pojętym inteligentnym rozwiązaniom, zewnętrznym dostawcom? Na przykład GDDKiA funkcjonuje także w obszarze miejsc obsługi podróżnych. Pytanie, czy tutaj jesteście państwo otwarci i jak zapewnacie otwartość na przykład na instalacje masztów, które mają obsługiwać ruch telefonii komórkowej.

Podobne pytanie będę kierował do PKP PLK. Wiemy, że z tym dostępem jest problem, więc jest pytanie o to, czy tutaj są jakieś specjalne procedury, które to ułatwiają i umożliwiają. Jak wygląda współpraca z miastami może bardziej nawet PKP PLK niż GDDKiA ze względu na to, jak w jakim obszarze państwo funkcjonują. Czy tutaj są jakieś procedury? Wiem, że są państwo otwarci, ale warto czasem poinformować też o tym, jak traktują państwo sektor prywatny, czy są jakieś procedury, które tę współpracę wspierają.

Druga rzecz to dynamiczna informacja pasażerska. To już wchodząc bardzo szczegółowo. Tu oczywiście mamy problem z dostępnością online danych o bieżącym ruchu pociągów. Wiemy, że dzisiaj są to informacje przekazywane de facto w trybie ręcznym i wymagają zaangażowania pracowników na kolei, żeby te dane wprowadzać, a w związku z tym informacja pasażerska nie jest na bieżąco. W dużej mierze jest to pochodną problemów z wdrożeniem GSM-R, który tę informację informatyzuje. Pytanie natomiast jest takie. Czy rozważają państwo przyjęcie i zaadaptowanie do swoich systemów informacyjnych informacji generowanych przez operatorów kolejowych, przez spółki kolejowe? Dzisiaj lokomotywy wyposażone są w GPS. Tę informację na przykład Intercity może wystawić PKP PLK, żeby ona została zaadoptowana. Prawdopodobnie nie jest to jakaś wielka rewolucja. Myślę, że podobnie jest z pociągami, które kursują na liniach regionalnych. Nie czekając na inne rozwiązania, które pewnie będą wymagały czasu, być może moglibyśmy mieć w miarę sprawny, funkcjonujący system dynamicznej informacji odpowiadający temu, co realnie dzieje się na szlakach kolejowych.

Gdy ostatnio podróżowałem z Warszawy Centralnej, co innego było w aplikacji, co innego było komunikowane przez megafon, a jeszcze co innego było na wyświetlaczu. To oczywiście jest zrozumiałe, biorąc pod uwagę to, w jaki sposób dzisiaj ta informacja przebiega, natomiast pytanie jest o to, czy mogą państwo podjąć jakąś rozmowę przynajmniej z Intercity, które tę informację mogłoby wystawić online. To odnosi się później już do danych na tablicy itd.

Kolejna rzecz, o którą chciałem zapytać – to pytanie skieruję do Ministerstwa Cyfryzacji – czy rozważali państwo jakąś deregulację dotyczącą możliwości sprawnego instalowania różnych elementów, które są konieczne do budowania inteligentnych miast? Żeby dzisiaj instalować te różne elementy, trzeba dogadać się z gestorem. Wydaje się, że jest w interesie publicznym, aby to, co poprawia komfort życia mieszkańców, to, czego chcą dostarczać samorządy bądź samorządy we współpracy z różnymi podmiotami rynku, powinno mieć jakieś wsparcie i nie rozbijać się o takie czy inne nastawienie konkretnych podmiotów, które są gestorami terenów. Czy w związku z tym rozważali państwo jakąś deregulację, która umożliwiłaby prostsze podejście, coś w rodzaju specustawy? Rzucam temat, biorąc pod uwagę też to, co stoi u podstaw dzisiejszego posiedzenia. Na ten moment postawię kropkę.

Jeżeli będzie potrzeba, to oczywiście będzie druga runda, ale teraz pozwolę sobie przekazać głos. Może zaczniemy od Ministerstwa Cyfryzacji. Panie dyrektorze, bardzo proszę.

Radca w Departamencie GovTech Polska Ministerstwa Cyfryzacji Anna Malinowska-Biała:

Panie przewodniczący, pozwolę sobie odnieść się do pytania pana posła i odpowiedzieć, bo wywołał Ministerstwo Cyfryzacji do tablicy. Panie pośle, zapytał pan, czy MC prowadzi monitoring. W zasadzie nie zrozumiałam, o jakie dane z monitoringu chodzi, ale...

Poseł Sławomir Zawiślak (Konfederacja_KP):

Ja takiego pytania nie zadałem. Nie uważała pani.

Radca w departamencie MC Anna Malinowska-Biała:

Nie, bardzo uważałam. Mam bardzo dobrą pamięć. Było pytanie o to, czy prowadzimy dane z monitoringu osób, które są monitorowane. Było takie pytanie, możemy sobie później odsłuchać.

Poseł Sławomir Zawiślak (Konfederacja_KP):

Pani dyrektor, pytałem o zakres wolności obywatelskiej, która być może jest naruszana przez monitoring. Niech się pani przygotowuje do odsłuchiwania pytań na przyszłość.

Radca w departamencie MC Anna Malinowska-Biała:

Rolą Ministerstwa Cyfryzacji nie jest zbieranie danych z monitoringu. To po pierwsze. Żadna wolność obywatelska w tym zakresie nie jest naruszana. Jako mieszkanka wschodniej Polski mogę powiedzieć, że cała trakcja kolejowa i PLK były modernizowane m.in. przez działania Prawa i Sprawiedliwości. Były tam zakładane monitoringi. Państwu to nie przeszkadzało, więc teraz zarzuty pod tym adresem są naprawdę nie na miejscu.

Odnosząc się do tego, co mówi pan przewodniczący, nie zastanawialiśmy się nad specustawą, ale myślę, że to jest dobre rozwiązanie, więc na pewno prześlemy naszemu kierownictwu informację w tej sprawie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę...

Panie pośle, dopuszczę drugą rundę.

Poseł Sławomir Zawiślak (Konfederacja_KP):

Panie przewodniczący, prosiłbym teraz, bo po jakości odpowiedzi pani reprezentującej Ministerstwo Cyfryzacji rozumiem pana dyrektora Lasów Państwowych i to, dlaczego nie przyszedł. Równie dobrze pani dyrektor mogłaby nie przyjść, bo oprócz wycieczki politycznej było skrajne niezrozumienie pytań i nieodniesienie się do nich. W związku z tym nie będę miał już czasu tutaj siedzieć i słuchać tego typu wypowiedzi. Wobec tego o odpowiedzi na moje pytania z protokołu proszę Ministerstwo Cyfryzacji na piśmie. Dopilnuję, żeby do mnie przyszły.

Bardzo mi przykro, że rozmawiamy o bardzo poważnym problemie czy elemencie, który interesuje społeczeństwo polskie, a dzisiaj na posiedzeniu Komisji słyszę pytania osób publicznych o tym, żeby ułatwiać prywatnym firmom stawianie masztów na terenie kolejowym czy żeby wprowadzić specjalne ustawy, specustawy, które będą ułatwiały wprowadzenie inteligentnych miast. Proszę zapytać mieszkańców Krakowa, Warszawy i innych, czy tego chcą. Proszę na początku zrobić debatę publiczną, a nie stawiać takie warunki. Rozumiem, dlaczego dzisiaj powstało i jest prowadzone posiedzenie Komisji. Nie zgadzam się do końca z tym celem. Po jakości wypowiedzi pani dyrektor niestety nie spodziewam się lepszych wypowiedzi, dlatego serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, tutaj muszę stanąć w obronie pani dyrektor, dlatego że pani dyrektor bardzo wyraźnie powiedziała, że...

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Już nie słucha.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dlaczego pan wychodzi?

Poseł Sławomir Zawiślak (Konfederacja_KP):

Poprosiłem o odpowiedzi na piśmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale dlaczego pan wychodzi? Rozumiem, że prawda to nie jest coś, czego pan poseł słucha. Mówię to z przykrością, dlatego że padło tutaj bardzo wiele słów, o których jeżeli powiem delikatnie, że mijają się z prawdą, to wykażę się pewnie poziomem dyplomacji, który wykracza ponad standardowe, przyjęte w parlamencie poziomy. Apeluję więc do pana posła...

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Już go nie ma.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jednak zaapeluję do pana posła, aby na przyszłość bardziej szanować swoją możliwość wypowiedzi, ale także osoby, które biorą udział w posiedzeniu Komisji.

Bardzo proszę, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

P.o. zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Piotr Kurkowski:

Pierwsze pytanie dotyczyło możliwości wprowadzenia na Zakopiance ITS polegającego na zmianie liczby pasów ruchu w określonym kierunku w zależności od natężenia ruchu. Jest to rozwiązanie, które często jest stosowane w dużych miastach na zachodzie Europy. Jest to rozwiązanie, które sprawdza się zazwyczaj w ruchu miejskim, natomiast w ruchu tranzytowym, między jednostkami, dużymi ośrodkami mieszkaniowymi czy w trybie ruchu krajowego raczej nie stosuje się go ze względu na to, że część pasów w zależności od natężenia ruchu jest przewidziana do prowadzenia ruchu w różnych kierunkach. U nas zazwyczaj jest tak, że wyznaczeniem rozdzielania pasów ruchu w różnych kierunkach jest linia przerywana albo ciągła. Do tej pory mieliśmy tego typu rozwiązania tylko w sytuacji, gdy były tunele, które miały dwa pasy

ruchu w różnych kierunkach, i przewidywany był system ewakuacji polegający na tym, że jeżeli pojawił się zator, jeden pojazd się zatrzymał, to zatrzymywano ruch w jednym kierunku, a znaki zmiennej treści powodowały, że ruch był prowadzony w tym tunelu w jednym kierunku, ale tylko w zakresie ewakuacji.

Na dziś nie wiem o tym, aby na Zakopiance pracowano nad takim systemem. Jeżeli pan poseł pozwoli, to zasięgnę języka w oddziale w Krakowie i zobaczę, na jakim etapie i czemu zaprzestano takich analiz, czy czekają na uruchomienie systemu głównego, czy jest tak, że doszli do jakichś analiz, które wykluczają pod względem prawnym możliwość takiego rozwiązania. Uważam, że w przypadku prowadzenia ruchu poza miastami, w ruchu nieulicznym, to rozwiązanie jest dosyć ryzykowne pod względem bezpieczeństwa. Zobaczę, na jakim etapie zaprzestano dalszych analiz.

Było pytanie posła Sławomira Zawiślaka odnośnie do blackoutu. Wszystkie nasze centra zarządzania ruchem mają niezależny system awaryjnego zasilania. W związku z tym nie mamy tu jakiegoś problemu pod względem blackoutu. Do tego urządzenia, które są na sieci dróg, mają rozproszony system zasilania – pozwólcie, że nie będę opowiadał szczegółów na ten temat – niemniej jednak na dziś system informacji Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem, wszystkie nasze systemy ITS mają dzisiaj wspomagać ruch, czyli przede wszystkim zwiększać płynność ruchu, likwidować zatory na drogach, poprawiać bezpieczeństwo ruchu drogowego. Poprzez wprowadzenie płynności w ruchu mają z jednej strony zmniejszać zużycie paliwa, z drugiej strony poprawiać komfort podróżowania kierowców. Zmniejszenie zużycia paliwa to też poprawa jakości środowiska naturalnego, mniejsza emisja zanieczyszczeń do środowiska. To również optymalizacja kosztów utrzymania, kosztów podróży. Umożliwia to współpracę między zarządcami poszczególnych dróg.

Było też pytanie dotyczące ekonomii i stopy zwrotu tych systemów. Musimy pamiętać, że transport drogowy w Polsce to jest 7% PKB. W związku z tym systemy wprowadzane przez GDDKiA... Przede wszystkim kładziemy nacisk na rozwój twardej infrastruktury związanej z rozbudową dróg i poprawą infrastruktury drogowej, ale są to systemy, które są wspomagające. W związku z tym dzisiaj mają u nas marginalną wartość w całości realizacji zadań. Do tego krajowy system, który mamy wdrożony i który w tej chwili uruchamiamy, był dofinansowany z pieniędzy unijnych, z Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). W związku z tym państwo polskie pozyskało na to środki zewnętrzne.

Było też pytanie pana posła odnośnie do bezpieczeństwa i inwigilacji obywateli. Prawda jest taka, że tam, gdzie mamy wprowadzone na drogach krajowych systemy ITS, wykrywalność sprawców znacząco wzrasta. Jest też tak, że kolumny pojazdów, na przykład wojskowych, też są monitorowane za pośrednictwem naszych systemów przez jednostki wojskowe nadzorujące te przejazdy. Znacząco poprawiło się również bezpieczeństwo samych podróżnych w miejscach obsługi podróżnych (MOP), bo te systemy monitorowania zapewniają i poprawiają bezpieczeństwo, trochę też ograniczają tę pospolitą przestępczość na zasadzie okradania samochodów, kradzieży samochodów z MOP, ponieważ rejestracja pojazdów odbywa się na zasadzie monitoringu. Zgodnie z przepisami przez pewien czas oczywiście gromadzimy dane dotyczące przejazdu, a potem zgodnie z przepisami je nadpisujemy, po czym się kasują. Nie robimy jakichś rejestracji, które są nielegalne z punktu widzenia zarządzania informacją wizyjną.

Trzeba pamiętać, że systemy ITS będą dalej rozwijane pod względem monitorowania zajętości parkingów. To jest bardzo ważne pod względem czasu pracy kierowców, co przekłada się na bezpieczeństwo i komfort jazdy pracowników w transporcie ciężkim. Kierowcy mają narzucony przepisami obowiązek przerw w pracy. W związku z tym przy dobrym rozwinięciu Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem będziemy mieć podawane w Krajowym Punkcie Dostępu informacje o zajętości miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych. To też będzie poprawiało planowanie przejazdów.

System będzie też przewidywał zajętość i informowanie o dostępności stacji ładowania pojazdów dla elektromobilności. Poprawiamy elektromobilność i dane te będziemy mieli zawarte w systemie i będzie można przez stronę internetową to podejrzeć. Będzie to oczywiście w systemie DATEX, tak jak DATEX II, tak jak przetwarzamy wszystkie dane, więc miasta mogą te dane pozyskiwać od nas, jak i z powrotem je od nas odbierać. Na dziś przy obsłudze tego systemu mamy już ponad 1 tys. podmiotów prywatnych i publicznych, które pobierają od nas dane z systemu. Ta wymiana informacji cały czas jest prowadzona. Udostępniamy to zarówno prywatnym, jak i publicznym podmiotom.

Było pytanie pana przewodniczącego odnośnie do możliwości instalowania różnych urządzeń ITS w pasach drogowych dróg krajowych i autostrad. Jeżeli są elementy związane z zapewnieniem ciągu ruchu i poprawy bezpieczeństwa, to tu oczywiście na bieżąco prowadzimy współpracę z samorządami. Jeżeli była konieczność powiązania systemu, to – budując nasz system – występowaliśmy do zarządców dróg wojewódzkich czy miast na prawach powiatu o możliwość ustawienia pierwszych tablic na wjazdach na węzły drogowe autostradowe i dróg ekspresowych. Rozumiem, że jeżeli w drugą stronę, od naszych systemów miasta będą chciały dalej powiązywać systemy ITS i tworzyć pewną ciągłość, to system DATEX pozwoli nam to synchronizować, ale jednocześnie będziemy pozwalać ustawiać w naszych pasach drogowych te elementy ITS, których będzie wymagał system miejski, dróg wojewódzkich czy innych dróg samorządowych. Nie zamykamy się na tę możliwość.

Wielokrotnie prowadzone były dyskusje – również w Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii – odnośnie do możliwości montażu wież telekomunikacyjnych w pasach drogowych dróg krajowych i autostrad. Na dziś jest tak, że państwo polskie przez 22 lata członkostwa w Unii Europejskiej wydało 240 mld zł na drogi. Mamy bardzo dobry, rozwinięty system dróg krajowych i autostrad. Dzisiaj, kiedy mamy wizyty gości z zagranicy, z Niemiec, z Litwy, zachwycają się tym, jak w Polsce udało się rozwinąć system dróg.

Dzięki budowie dróg ekspresowych i autostrad udało nam się wyprowadzić ruch drogowy tranzytowy poza jednostki miejskie. Tam, gdzie jest droga obudowana infrastrukturą niefrogową, są zjazdy, liczne elementy, prowadzenie przez ścisłą zabudowę. Chodzi przede wszystkim o to, żeby dalej utrzymać mobilność i niezależność w pasach drogowych autostrad. Nasze pasy drogowe są atrakcyjne zarówno dla energetyków, jak i dla telekomunikacji i teletechniki, ponieważ mamy uregulowane grunty prowadzone praktycznie przez terytorium całej Polski w wielu kierunkach. Zgodnie z przepisami mamy budowane kanały technologiczne, gdzie ruch tranzytowy światłowodów powinien być zaciągany, natomiast jeżeli chodzi o budowę wież, to musielibyśmy mieć doprecyzowane przepisy, które pozwalałyby nam na przykład w obrębie węzłów czy w obrębie miejsc obsługi podróżnych na lokalizowanie tego typu infrastruktury. W zeszłym roku z Urzędem Regulacji Energetyki podpisaliśmy porozumienie w zakresie budowy miejsc do ładowania pojazdów z firmami, które budują stacje ładowania pojazdów, i te procedury będziemy im ułatwiali. Tak samo, jeżeli chodzi o operatorów sieci energetycznej...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Czyli nie tylko tam, gdzie są stacje?

P.o. zastępcą generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Piotr Kurkowski:

Tak, tak, tak. W związku z tym tam, gdzie jest konieczność, gdzie jest ekonomiczne uzasadnienie budowy stacji ładowania pojazdów, będziemy współpracować, począwszy od operatora, który ma dostarczyć linię energetyczną, poprzez operatora, który dzierżawi miejsce do ładowania pojazdu, stawia ładowarkę i obsługuje. Gdyby w zakresie budowania masztów telefonii byłoby podobne porozumienie, bylibyśmy skłonni do tego, żeby pokryć siatkę dróg krajowych i autostrad dobrym pokryciem zasięgu telefonii komórkowej, ale musiałoby to być na tyle doprecyzowane, żeby nie odbyło się ze szkodą dla infrastruktury, którą mamy i której musimy przede wszystkim bronić. Jak przeczytacie państwo ustawę o drogach publicznych, to zauważycie, że jeden z pierwszych czterech obowiązków zarządcy drogi to jest ochrona infrastruktury drogowej. W związku z tym jak niepodległości bronimy możliwości rozwojowych pasa drogowego, niemniej jednak grunty – szczególnie w okolicach węzłów czy MOP – mamy na tyle rozbudowane, że nie musimy wchodzić w przepisy, które na przykład pozwalają budować jakąkolwiek infrastrukturę wsporczą, niezwiązaną z prowadzeniem ruchu bezpośrednio przy jezdni.

Mamy też strefy wolne od przeszkód, które w przypadku jakichś zdarzeń drogowych tworzą miejsce buforowe do wyhamowania pojazdów. Nie chcielibyśmy pozwalać na legalizację przepisów do lokowania jakichś konstrukcji wsporczych, masztów, anten czy innych rzeczy bezpośrednio przy drodze. Dlatego myślę, że idąc z duchem cyfryzacji, trzeba byłoby wypracować takie przepisy, które z jednej strony pozwalałyby lokować tego typu urządzenia, a z drugiej strony chroniłyby naszą infrastrukturę. Musimy patrzeć na to, że rozwój dróg krajowych, który jest obecnie – oddajemy ok. 400 km dróg ekspresowych i autostrad rocznie – to są wydawane miliardy złotych. Na zadaniach, gdzie oddajemy to do ruchu, mamy również gwarancje. W związku z tym mamy też zapisy umów w okresie gwarancyjnym, które trwają po 10 lat, i zależy nam na tym, żeby te gwarancje utrzymać.

Myślę, że dyskusja na ten temat musiałaby być bardzo mocno wyważona. Powinniśmy tak określić te przepisy, żebyśmy inną infrastrukturą... Na pewno w ślad za telekomunikacją zaraz przyjdą energetycy, farmy wiatrowe i każde inne. Były takie pomysły. Pamiętam, kiedy procedowaliśmy ustawę, były pomysły, żeby na MOP lokować wiatraki, niemniej jednak nie odzegnujemy się od elektromobilności czy od ekologicznych źródeł energii. W MOP mamy wbudowane tego typu ogniwa fotowoltaiczne, aby zmniejszyć zużycie energii na potrzeby zarządzania drogami.

Myślę, że z mojej strony to chyba wszystko. Odpowiedziałem na zadane pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie panu dyrektorowi dziękuję. Muszę powiedzieć, że idea tego posiedzenia Komisji w 100% znajduje odzwierciedlenie w pańskich słowach. Myślę, że z racji tego, w jaki sposób była budowana infrastruktura, pewnie część tych gruntów graniczy z gruntami Lasów Państwowych. Tutaj postawię kropkę, dlatego że to jest jeden spójny mechanizm, który gdzieś tam powinien funkcjonować, po to żeby zapewniać możliwość cyfryzacji różnych obszarów. Tu postawię kropkę.

Poproszę o odpowiedź również PKP PLK.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Rafał Banaszkiewicz:

Szanowni państwo, odpowiem na pytanie pana posła Łukasza Kmity odnośnie do kodów QR i wirtualnych tablic. Faktycznie są dane informacje na wszystkich stacjach, ale może musimy jeszcze bardziej popracować nad informacją i komunikacją. Dzisiaj skupiamy się na naszym głównym temacie, jakim jest bezpieczny przejazd, żeby informować, bo mimo mocnej kampanii społecznej dalej są przypadki mieszkańców korzystających z aut, które mimo zabezpieczeń przejazdów nagle pojawiają się przed pociągami, ale z tym tematem na pewno wrócę do firmy, bo dużo osób to wykorzystuje, faktycznie może musimy popracować nad kampanią dedykowaną informacji.

Była mowa o biletach i informacji. Moim zdaniem to jest też kwestia powiązania sprzedaży aplikacji. Teraz patrzę na informacje i KOLEO czy PKP Intercity już dzisiaj na bieżąco podają opóźnienie pociągów. Na przykład pociąg do Krakowa zamiast o godzinie 17.49 będzie o godz. 17.52, jeżeli chce się kupić przez KOLEO, i to widać w czasie rzeczywistym. Jest więc kwestia informacji dla klientów. Wydaje mi się, że to jest dobry pomysł, bo sam często z tego korzystam i fajnie byłoby to otrzymywać, tylko że to jest też kwestia tego, czy chcemy zostawiać swoje numery telefonu w aplikacji, żeby ktoś dzwonił. Czasami zostawiamy tylko maila, a nie zostawiamy informacji odnośnie do prywatnego telefonu, a to jest też dostęp do swoich danych. Z tym musimy się jakoś pogodzić, akceptując na przykład aplikację. Uważam, że pomysł jest całkiem trafiony, bo – jak widać – jeżeli mamy na bieżąco informacje w aplikacji PKP Intercity czy KOLEO, to ten temat może działać. Zakładam, że infrastruktura w najbliższym czasie i tak samo aplikacja umożliwią taką komunikację z klientem podróżującym koleją.

Było pytanie o skomunikowania. Moim zdaniem one działają coraz lepiej, nawet pomiędzy przewoźnikiem takim jak PKP Intercity a przewoźnikami regionalnymi, szczególnie jeżeli chodzi o ostatnie przejazdy. Ostatnio kilka razy osobiście korzystałem z przesiadek: czy to w Koluśkach, czy we Wrocławiu, a ostatnio nawet w Gdyni Głównej. Gdy pociąg jest chwilę opóźniony, często nasi dyżurni ruchu kierują go na ten sam peron, jak nie ma dużego ruchu, żeby pasażerowie się przesiedli. To tzw. *door to door*. To jest ten klucz, żeby mimo opóźnień zminimalizować opóźnienia pociągu, żeby destynacja docelowa wybrana przez pasażera była jednak przez niego osiągnięta.

Była informacja i pytanie o blackout. Podobnie jak koledzy z generalnej dyrekcji, w zakresie systemów prowadzenia ruchu pociągów mamy zabezpieczenie podwójnego zasilania, czyli UPS. W zakresie informacji pasażerskiej mimo komunikacji elektronicznej zawsze i tak mamy plakatowe rozkłady jazdy, do których jesteśmy zobowiązani obecnymi przepisami, a więc ten temat już dzisiaj działa.

Odpowiem na pytanie przewodniczącego w zakresie, po pierwsze, GPS i systemów. Jestem teraz na stronie Portal Pasażera. Mamy wersję beta z pociągami na mapie, gdzie dla niektórych można pokazać lokalizację GPS. U przewodników, którzy udostępniają nam sygnał z danych GPS, można odczytać, gdzie ten pociąg się znajduje już dzisiaj. To jest fakt, że to jest kwestia korelacji i rozmów z przewoźnikami. Do tego tematu możemy wrócić, bo muszę u nas, w spółce,

uszczegółowić informację o tym, jak to się odbywa, ale ten temat chcemy wykorzystywać, nawet patrząc wewnątrz, z punktu widzenia prowadzenia prac.

Dążymy do tego, żeby prace w torach były prowadzone przy utrzymanym ruchu pociągów, nawet z punktu widzenia bezpieczeństwa pracowników realizujących pracę, żeby wykorzystując GPS na lokomotywach, system był wykorzystywany też z punktu widzenia bezpiecznej informacji o zbliżającym się pociągu, bo mimo tego, że pracownicy oczywiście mają rozkład jazdy, czasami pociąg może być opóźniony. Mają oczywiście połączenie z posterunkiem ruchu, bo każdy przejazd – oprócz czujników na posterunkach ruchu i w naszych systemach ewidencji pracy eksploatacyjnej (SEPE) – jest zawsze odwzorowany. Oczywiście wprowadzamy GSM-R i trzeba jeszcze bardziej w czasie rzeczywistym pokazywać, gdzie ten pociąg jest, ale możemy uszczegółowić odpowiedź o tym, jak to się odbywa dzisiaj. Wiemy, że już udostępniamy to na mapach w czasie rzeczywistym.

Było jeszcze pytanie o infrastrukturę zewnętrzną na terenach kolejowych. Powiem tak. Infrastruktura kolejowa, co pokazywały ostatnie czasy, stanowi infrastrukturę krytyczną. My odpowiadamy za bezpieczeństwo na terenach kolejowych i bardziej skupiamy się na zabezpieczeniu naszej infrastruktury kolejowej, żeby funkcjonowała bezpiecznie z punktu widzenia przewożenia pasażerów. Trudno dzisiaj sobie wyobrazić, żebyśmy wyrażali zgodę dla wszystkich podmiotów zewnętrznych w pobliżu linii kolejowych na montaż swoich instalacji, do których, jak mówię, mają dostęp. Oczywiście zdarzają się takie sytuacje za zgodą lokalnego zakładu linii kolejowej, to tak samo nasze podmioty, z którymi współpracujemy, ale do tego tematu mogę się odnieść. Dzisiaj patrzmy na to, żeby zabezpieczyć infrastrukturę kolejową, żeby ona funkcjonowała bezpiecznie z punktu widzenia wzmożonego ruchu pociągów, jego rozwoju. Na to pytanie mogę odpowiedzieć szczegółowo, jeszcze konsultując to z naszymi ekspertami w spółce.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

To poproszę. Bardzo bym prosił.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Rafał Banaszkiewicz:

To mniej więcej chyba wszystkie pytania. To na to pytanie, panie przewodniczący, odpowiemy z punktu widzenia...

Było jeszcze o współpracy z samorządami. Wczoraj i w tamtym tygodniu osobiście byłem na Dolnym Śląsku, rozmawialiśmy z samorządowcami. Tam, gdzie widzimy jakiś sygnał, patrząc na inteligentne miasta nie tylko przez pryzmat IT, ale i przez pryzmat ich rozwoju jako lokalnych ojczyzn, rozmawiamy tak, żeby nasza infrastruktura, którą przygotowujemy, korelowała z rozwojem i lokalnymi planami czy strefami ekonomicznymi, które mają być uruchomione, żeby nasza infrastruktura, która powstanie w najbliższych latach i zostanie zaprojektowana, dawała możliwość jej rozwoju: czy to włączenia bocznice, czy to powiązania, czy to przyszłych przystanków, jak będą zlokalizowane miejscowe plany.

Teraz są plany ogólne, gdzie widzimy, że na przykład za 10 lat, bo proces inwestycyjny i samo projektowanie trwa od 4 do 5 lat, patrząc na decyzję środowiskową i później na cały proces realizacyjny... Niejednokrotnie już patrzmy na to, w którym kierunku rozwijają się dane rejonu zlokalizowane obok głównych kolejowych ciągów komunikacyjnych, żeby samorząd już dzisiaj rezerwował miejsce na przykład na przystanki czy dodatkowe mijanki, które nie utrudnią nam przepustowości, bo kluczem z punktu widzenia zarządcy infrastruktury jest to, żeby przepustowość była jak największa, nie tyle żeby pociągów od razu było jak najwięcej, tylko żebyśmy mieli odporność na zakłócenia, bo nierzadko zdarza się jakaś awaria taboru, który musi się zatrzymać, żebyśmy w tym momencie mieli możliwość wyprzedzania tych pociągów, żeby minimalizować opóźnienia na sieci.

Może akurat pan poseł miał pecha. Wczoraj podróżowałem, zrobiłem 1 tys. km i akurat moje pociągi, którymi podróżowałem, przyjeżdżały o czasie. Minutę spóźniłem się do Warszawy, wracając z Wrocławia, ale biorąc pod uwagę liczbę pociągów, szczególnie obecnie, dzisiaj można powiedzieć, że punktualność jest coraz większa, patrząc na liczbę pociągów na sieci, która codziennie jest uruchamiana przez wszystkich przewoźników na infrastrukturze zarządzanej przez Polskie Linie Kolejowe. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Jeszcze dopytam. Państwo wystawiają informacje o ruchu pociągów, nie wiem, na przykład dla operatorów map, które są dostępne w Internecie, czy nie?

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Rafał Banaszkiewicz:

Panie przewodniczący, musiałbym zobaczyć, bo na Google'u tego nie widać, ale widzę, że KOLEO, czyli operator, który sprzedaje bilety, czy PKP Intercity mają tę informację, że pociąg...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Właśnie.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Rafał Banaszkiewicz:

To jest to, co powiedziałem – nawet w prezentacji, jak przedstawiałem – że mamy otwarte interfejsy, że pracujemy nad otwartymi interfejsami celem opublikowania informacji związanych z ruchem pociągów. Nad tym tematem pracujemy. Zakładam, że to jest problem już nie tylko samych rozkładów jazdy, ale też kwestia otwartych interfejsów do danych, które możemy udostępnić, tzw. otwartych danych kolejowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Zanim oddam głos, tylko dopytam. Czyje jest KOLEO? To jest prywatne, prawda?

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Rafał Banaszkiewicz:

Prywatne.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Wydaje mi się, że w przypadku KOLEO jest tak, że przewoźnicy wystawiają swoje informacje z GPS do tej firmy, a ona je agreguje u siebie w aplikacji. Pytanie jest takie: czy mapy są pochodną GPS od przewoźników, czy tego, co jest w mapach u państwa?

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Rafał Banaszkiewicz:

Tak, mamy to na podstawie danych z pociągów. Dzisiaj mamy na mapie ruch pociągów albo jest agregowany...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Portal Pasażera jest państwa?

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Rafał Banaszkiewicz:

Albo jest z GPS, jeżeli pociąg ma.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Bo tu, jak się klinie...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie, nie, jeszcze niedawno ta mapa nie działała, przynajmniej u mnie w iPhonie.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Rafał Banaszkiewicz:

To jest wersja beta, dlatego że my udostępniamy ten temat...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

OK. To jest to super temat. Będzie posiedzenie Komisji Infrastruktury i państwa zaprosimy. Naprawdę, żeby znaleźć...

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Rafał Banaszkiewicz:

Panie przewodniczący, jak będziemy mieć agendę, to na pewno się przygotujemy. Jeżeli mógłby, to jeszcze zastępca dyrektora Biura Strategii dokończy moją wypowiedź.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę. To jest naprawdę mega krok do przodu. Jeżeli to będzie działało też w aplikacji i na bieżąco, w czasie rzeczywistym, to muszę powiedzieć, że pasażerowie po prostu państwa ozłocą.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Tylko muszą się o tym dowiedzieć.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, muszą się o tym dowiedzieć.

Bardzo proszę. Pan poseł Zawisłak poszedł, a tu, proszę, takie ciekawe informacje.

Zastępca dyrektora Biura Strategii PKP Polskie Linie Kolejowe SA Łukasz Waśniewski:

Jeśli chodzi o pozycję pociągów na mapie Portal Pasażera, jeśli nie ma danych z GPS, to pokazujemy je na mapie poprzez nasze systemy, które na bieżąco, na kolejnych postępkach ruchu

odznaczają, że pociąg się pojawił. W obszarach miejskich typu Warszawa, gdzie od przystanków jest dosyć gęsto, ta informacja wbrew pozorom jest bardzo wiarygodna. Jeśli jest GPS, to wtedy będzie pokazywał w czasie rzeczywistym, natomiast jeśli nie ma, to to, jak pociąg porusza się po sieci, obrazujemy w tym systemie. Nie jest więc tak, że to jest teoretyczny rozkład jazdy, tylko jest to w miarę przybliżona rzeczywista pozycja pociągu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Może tak, panie pośle: zgłasza się pan do wypowiedzi?

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Tak.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę – proszę uruchomić mikrofon – i pan Marek Wójcik.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Króciutko. Muszę powiedzieć, że to bardzo fajnie działa. Ja też pierwszy raz zapoznałem z pociągami na mapie, z symulacją ruchu pociągów, a uważam, że jestem dość dobry, jeśli chodzi o kwestie informatyczne w PLK.

Jakie natomiast jest jeszcze oczekiwanie? Wydaje mi się, że są dwa tematy. Po pierwsze, nie może być tak, że w Warszawie Centralnej dwie minuty przed odjazdem pociągu z – założmy – peronu 3 toru 6 nie wyświetla się informacja, że pociąg odjedzie. Bardzo często jest tak, że na tablicach na poziomie dworca czy na poziomie zero jest informacja, a jak zjedziemy na dół, to pasażerowie są zdezorientowani, bo nie wyświetla się komunikat. Na 10 przypadków miałem 5 takich przypadków. Dotyczy to tylko Warszawy Centralnej. Nie wiem, jaki jest problem.

Chciałbym też zwrócić uwagę na jedną rzecz. Pociągi z zagranicy – szczególnie Chopin, który jedzie z południa do Warszawy – notowały spore opóźnienia, a opóźnienia są podawane wyłącznie wtedy, jak pociąg przekroczy polską granicę. Jest to pewien problem. Pytanie, czy można pracować nad takimi rozwiązaniami, żeby jak jest opóźniony dwie godziny czy półtorej godziny, jak to opóźnienie jest znaczące dla pasażera – przy 15 minutach można mieć nadzieję na to, że ten pociąg skróci czas przyjazdu – pasażerowie widzieli w systemach, że pociąg jest w sposób znaczący opóźniony, tak jak w przypadku ruchu pociągów krajowych. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję.

Bardzo proszę, jeszcze pan Marek Wójcik, Związek Miast Polskich. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Biura Związku Miast Polskich, pełnomocnik Zarządu ZMP – ekspert ds. legislacyjnych Marek Wójcik:

Dziękuję.

Panie przewodniczący, panowie posłowie – bo zostaliście już, panowie, tylko we dwójkę – szanowni państwo, Marek Wójcik, Związek Miast Polskich.

Dziękuję za podjęcie tej tematyki i dziękuję za deklarację kontynuacji. Tylko zasygnalizuję pewne kwestie, nie rozwijając ich, i zadam jedno pytanie, moim zdaniem kluczowe dla tej tematyki.

Bardzo dziękuję za kooperację z samorządami. Panowie, którzy prezentowaliście materiał dotyczący dróg, jak i dotyczący kolei, to podkreślaliście. My to zauważamy, jesteśmy za to wdzięczni, jak taka w końcu jest idea *smart city*.

Chciałbym natomiast zasygnalizować kwestię bezpieczeństwa tej infrastruktury w sytuacjach kryzysowych, ot, chociażby zabezpieczenia energii elektrycznej, która będzie te systemy ubezpieczała. Nie oczekuję odpowiedzi, tylko sygnalizuję to, o czym można byłoby porozmawiać. Podobnie była mowa o pewnej koordynacji działań. Dziś są przepisy prawne – jak mówię, nie chcę tego rozwijać – które wręcz eliminują możliwość dostosowania różnych form transportu tak, żeby podróżnik mógł skorzystać z jednego i z drugiego. Niestety są takie przeszkody prawne. Służę przykładami, jak będzie taka potrzeba.

Chciałem prosić o rozważenie także w przypadku dróg krajowych i autostrad informowania poprzez istniejące nośniki o odcinkowych pomiarach ruchu. Większość kierowców sygnalizuje, że tych odcinkowych pomiarów przybywa, i nie wie, w którym miejscu jaka prędkość jest obowiązująca. Niektórzy na wszelki wypadek jadą o wiele wolniej, niż mogliby, a nawiasem mówiąc, to wcale nie gwarantuje płynności ruchu, a wręcz odwrotnie. W związku z tym sygnalizuję. Gdyby można było wykorzystać ten instrument, to byłoby bardzo dobrze.

Nawiązując też do tego, o czym przed chwilą pan mówił, tzn. do planów zagospodarowania przestrzennego, informuję, że w tej chwili na finiszu prac jest nowa ustawa o transporcie zbiorowym. Ona, że tak powiem, zrewolucjonizuje planowanie w zakresie transportu zbiorowego, przenosząc większość obowiązków na samorząd województwa, więc to aż prosi się o to, aby pewne systemy informatyczne wspierały tego typu działania.

Chciałem zadać jedno pytanie, korzystając z państwa obecności. Jak mi wiadomo z ostatniego przekazu, jeżeli chodzi o kolejną perspektywę europejską na lata 2028–2034, będziemy mieli do czynienia z jednym programem narodowym i będziemy mieli do czynienia ze zjawiskiem, które upoważnia mnie do wystąpienia z tym pytaniem. Otóż zapowiada się, że do pojedynczego, drobnego projektu będziemy musieli zaplanować wszystkie przedsięwzięcia, które będą realizowane w tej perspektywie. Mówiąc krótko, w 2027 r. wszystkie te przedsięwzięcia – jak pojedyncza droga, którą chcemy zrealizować w pojedynczym mieście – będziemy musieli zaplanować precyzyjnie, szczegółowo do najniższego poziomu tak, aby można było potem otrzymać na nie środki. Te środki będą nam przekazywane wtedy – takie mają być kamienie milowe – kiedy zrealizujemy 95% projektów. Wyobraźcie sobie, to tak, jakbyście państwo zdawali w szkole egzamin i dopiero kiedy uzyskacie 95 punktów, dostaniecie tróję. Tak to wygląda.

Opowiadam o tym, bo chciałem zapytać, jak państwo przewidujecie i czy wiecie już, czy toczą się jakieś prace nad zagwarantowaniem środków finansowych w kolejnej perspektywie europejskiej na to, co dobrze robicie. Czy w tej chwili ktoś już pracuje, ktoś już to zauważa? Czy możemy liczyć na to, iż te dobre projekty będą miały wsparcie zewnętrzne na to, żeby je rozwijać – nie ukrywam, że chcę tu uwzględnić także nasz interes samorządowy – m.in. na interoperatywność, na konsolidację tzw. systemów krajowych z naszymi, lokalnymi? Myślę, że o tym warto rozmawiać z wyprzedzeniem. Stąd pozwalam sobie na to pytanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Zagraniczne informacje dotyczące ruchu to problem dla wszystkich nas, którzy mieszkamy w obszarach przygranicznych. Nie wiem, czy da się coś z tym zrobić, bo to niestety jest wyzwanie wielowymiarowe także dlatego, że trudno określić ostateczne opóźnienie. Jeżeli na przykład dojeżdża do Bohumína z jakimś czasem, w Bohumínie nie czeka, tylko jedzie, to okazuje się, że na stosunkowo krótkim kilometrażu nadrabia. Jestem z południa, mieszkam blisko granicy, więc wiem, na czym polega problem. Wydaje mi się, że to pewnie będzie trudne także z punktu widzenia operacyjnego, już pomijając wymianę informacji. Kiedyś nawet rozmawialiśmy. Może ktoś by na to patrzył i wprowadzał do polskiego systemu, po prostu, ale to znowu jest odpowiedzialność za dane itd. Gdyby panowie byli uprzejmi się odnieść...

Co do pytania pana Marka Wójcika, tak przyszło mi do głowy, że możemy zrobić posiedzenie Komisji w tej sprawie. Byliśmy w kontakcie z szefową tej komisji, bo przypominę, że gdzieś w okolicach kwietnia 2025 r. w Polsce, w Lublinie – też brałem udział – miała miejsce jedna z konferencji, na których planuje się sposób wydatkowania, finansowanie budżetu i zasady, więc ta praca trwa. Wydaje mi się, że to jest dobry moment, żeby z jednej strony zaprosić nasze ministerstwo, z drugiej strony może zwrócić się do Komisji Europejskiej z prośbą o to, żebyśmy w parlamencie mogli taką debatę odbyć. To zapisuję.

Nie wiem, czy panowie są w stanie, bo merytorycznie zajmują się trochę innymi tematami, ale spróbujmy. Bardzo proszę.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Rafał Banaszkiewicz:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, odnośnie do informacji pasażerskiej na Warszawie Centralnej, faktycznie ona działa trochę inaczej niż na Warszawie Zachodniej, gdyż tam nie mamy jeszcze systemu centralnej informacji pasażerskiej i mogą być opóźnienia. Po modernizacji – może wcześniej – ten system będzie zrealizowany i będzie działał tak jak na Warszawie Zachodniej, gdzie w czasie rzeczywistym, nawet jak przyjeżdżamy, można zobaczyć, że jest

minuta opóźnień, i to jest wskazywane na tablicach informacyjnych. Z tym tematem też wrócę do spółki.

Odnosnie do pociągów przyjeżdżających z zagranicy, możemy odpowiedzieć na tę informację szczegółowo, bo sam często spotykam się z tym tematem, wracając z Poznania do Warszawy. Nie zawsze dowiadujemy się za granicą, jak opóźnione są na przykład te Berliny, które jeżdżą do Warszawy.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Kolejowo z Niemcami jest problem.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Rafał Banaszkiewicz:

To wiemy, ale to tak samo gdzieś ta informacja... Po prostu to jest pewnie...

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Mamy kolej lepszą niż w Niemczech.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Rafał Banaszkiewicz:

Opóźnienia czasami się zdarzają, ale fakt jest taki, że byłoby fajnie, gdyby ta informacja była w czasie rzeczywistym, bo wtedy można sobie zaprojektować i zorganizować inną podróż, biorąc pod uwagę, że pociąg od granicy do Poznania czy od granicy południowej w kierunku Krakowa czy Katowic – jak Chopin – jedzie jednak kawałek i ma kawałek do przebycia. W tym temacie na pewno się wypowiemy.

Co do przygotowania do następnej perspektywy, nie ma jeszcze szczegółowych wytycznych. My dzisiaj... Ja osobiście razem z Biurem Strategii spółki często rozmawiamy z samorządami i przygotowujemy się na projekty regionalne. Nawet ostatnio miałem spotkanie w Głogowie odnośnie do tego, gdzie jest integracja kolei z węzłami przesiadkowymi, z przebudową infrastruktury kolejowej, z parkingami, gdzie widać synergię powiązania na przykład z infrastrukturą pasażerską i dedykowaną. Widać, że projekty są spójne. Ostatnio prowadzimy takie rozmowy też na Warmii i Mazurach odnośnie do przywrócenia ruchu pociągów do Mrągowa. Wiemy, że tam też samorząd ma jakieś plany odnośnie do centrum przesiadkowego, integracji i komunikacji autobusowej.

Prowadzimy je dzisiaj, aby być przygotowanym na te wytyczne. Jeżeli one pojawią się, to na pewno jako spółka z punktu widzenia swoich zadań chcemy być tak przygotowani, żeby oprócz dużych inwestycji, jeżeli mówimy o węzłach, które pokazywaliśmy: warszawskim, wrocławskim, poznańskim, trójmiejskim, w zakresie rozbudowy i poprawy przepustowości... Chodzi już nie tylko o pasażerów w miejscowości, ale również o infrastrukturę dedykowaną pociągom towarowym i rozwojem portów strategicznych dla rozwoju kraju i wpływu na PKB: Gdynia, Gdańsk, Szczecin, Świnoujście. Chcemy być przygotowani na nową perspektywę, ale w korelacji z infrastrukturą przygotowaną przez samorządy – żeby znaleźć tę synergię i podbić projekty unijne.

Jak jednak mówię, dopóki nie będziemy mieć wytycznych, trudno tutaj być... Wiadomo, że często musimy mieć decyzję środowiskową, jakiś pomysł na to. Często niektóre obszary już próbujemy umieścić w planach ogólnych, rozmawiając z samorządami – widzimy, że te inwestycje już dzisiaj wydają się zasadne – żeby być jak najbardziej przygotowanym do realizacji, bo jednak patrząc na to, że perspektywa wydaje się długa... Biorąc jednak pod uwagę, że czas przygotowania dokumentacji, pozyskania decyzji administracyjnej, a następnie jej realizacji w przypadku infrastruktury kolejowej, z oczekiwaniem utrzymania ruchu kolejowego, ciągle rośnie, będzie to wymagało czasu, dobrej organizacji i przygotowania się do tych prac. Jako spółka mamy więc na to widok i perspektywę, bo bardzo liczymy na to, że ona wpłynie na dalszy rozwój infrastruktury kolejowej w naszym kraju.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Czy pan dyrektor? Bardzo proszę.

P.o. zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Piotr Kurkowski:

Panie przewodniczący, krótko. Integracja między poszczególnymi krajami członkowskimi w systemach ITS – czy to kolejowych, czy to drogowych – wynika bezpośrednio z dyrektywy 2023/2661. To jest dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z 22 listopada 2023 r. Jest to dyrektywa odnośnie do systemów ITS, która podaje konkretne zasady wprowadzania i to, co poszczególne państwa członkowskie mają zrobić w poszczególnych latach. Jednocześnie stąd wynika nasz

system i protokół danych, który jest przesyłany. Ma on być czytany przez wszystkie systemy na terenie Europy. Mówi jednocześnie o integracji po pierwsze wewnątrz, między krajami unijnymi, a z drugiej strony między różnymi źródłami transportu. De facto pasażer na terenie Unii Europejskiej powinien mieć możliwość zaplanowania trasy przejazdu, gdzie będzie zmieniał intermodalnie różne środki transportu: wsiądzie gdzieś w autobus, przejedzie, wsiądzie w pociąg, przejedzie jakąś linią autokarową, dalej przez pociąg i będzie zmieniał z punktu A do punktu B. Założenia dyrektywy są takie, że wskazując sobie na mapie dwa punkty w różnych miejscach, powinien mieć wyświetlone, jak tam dojechać, jak zmienić środek transportu, a przy okazji układa się też transport towarowy, intermodalny, bo przecież tu wchodzi również porty morskie, przeładunek, transport drogowy, kolejowy. Cała dyrektywa o tym mówi.

Dyrektywa nakłada na państwa przy Komisji Europejskiej tworzenie takich zespołów, które występują do opiniowania i opracowania specyfikacji technicznych do poszczególnych rozwiązań. Przedstawiciele generalnej dyrekcji są na stałe oddelegowani do tych komisji i tam współpracują. Przyznam szczerze, zostałem zainspirowany przez dzisiejsze posiedzenie do tego, abyśmy zapytali sąsiadów, na jakim są etapie i jaka byłaby ewentualna możliwość integracji naszych systemów z ichniejszymi, żeby zobaczyć, jak to działa. Na dziś myślę, że każde państwo wewnętrznie próbuje zintegrować ten system i rozbudować na swojej sieci, bo to wyzwanie jest potężne, ale być może trzeba już zacząć pytać, jak jest u nich, jak oni dochodzą, żeby później ta integracja nie wymagała wprowadzania zmian czy przebudowy tego, co już się zrobiło.

Jeżeli chodzi o wyświetlanie informacji o odcinkowych pomiarach ruchu czy fotoradarach, jest strona prowadzona przez CANARD, gdzie wszystkie tego typu odcinkowe pomiary ruchu czy fotoradary są odnotowane, natomiast wszystkie aplikacje – płatne czy bezpłatne – wyświetlają informacje o tym, jaka jest dozwolona prędkość na danym odcinku. Ba, jest nawet tak, że ta, z której korzystam – nie chciałbym tu robić lokowania produktu – wyświetla, czy jestem po dobrej, czy po złej stronie mocy. W związku z tym wiem, że to już działa. Kiedyś była natomiast prowadzona dyskusja na temat tego, czy na znakach informujących o fotoradarze czy odcinkowym pomiarze ruchu informować, jaka jest dozwolona prędkość. Wiem, że toczą się dyskusje na ten temat. Ministerstwo Infrastruktury pracuje nad rozporządzeniem i ustawą o znakach i sygnałach, tak że być może rzeczy w tym zakresie będziemy mieli uzupełnione. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję.

Szanowni państwo, dziękuję za tę dyskusję. Rzeczywiście zostaliśmy z panem posłem Kmitą we dwójkę, ale wydaje mi się, że dyskusja była tego warta, zwłaszcza że na końcu pojawiły się też konkretne wnioski i, myślę, inspiracje dla nas na kolejne posiedzenia Komisji, ważne zwłaszcza w kwestiach środków unijnych, związane też z przygotowaniem do wydatkowania. Pan dyrektor mówił o możliwości porozumienia. To też jest zadanie dla Komisji.

Bardzo serdecznie dziękuję wszystkim państwu. Dziękuję za udział przedstawicielom Ministerstwa Cyfryzacji. Dziękuję przedstawicielom generalnej dyrekcji. Dziękuję przedstawicielom peelki, PKP PLK SA. Bardzo serdecznie dziękuję. Mamy doskonałe relacje, więc, że tak powiem, jesteście po imieniu.

Szanowni państwo, zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Bardzo państwu dziękuję. Dziękuję również naszemu wspólnemu sekretariatowi, który wspierał nas tu przez cały dzień.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Informuję, że protokół z załączonym pełnym zapisem przebiegu będzie wyłożony w Kancelarii Sejmu w siedzibie Komisji. Bardzo serdecznie dziękuję. Życzę dobrego popołudnia.