



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8.054.137.2024
Warszawa, 03 lutego 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 7012 Pani Pauliny Matysiak, Posłanki na Sejm RP, z 19 grudnia br. w sprawie problemów z udostępnianiem danych przez przewoźników kolejowych w Polsce, przekazuję poniższą odpowiedź.

Na wstępie pragnę poinformować, że Ministerstwo prowadzi działania zarówno legislacyjne jak i operacyjne, mające wprowadzić do stosowania jednolite standardy wymiany danych wymienione w Rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2017/1926 z dnia 31 maja 2017 r. uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych, zmienionym rozporządzeniem nr 2024/490 (Rozporządzenie MMTIS).

Ponadto Ministerstwo koordynuje działania zmierzające do implementacji Dyrektywy 2023/2661 z dnia 22 listopada 2023 r., zmieniającej Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu, w tym projektuje przepisy służące stosowaniu Rozporządzenia MMTIS. Dodatkowo, w ramach Ministerstwa Infrastruktury funkcjonuje pełnomocnik ds. otwartości danych, który podejmuje działania mające na celu przede wszystkim realizację przepisów ustawy o otwartych danych i ponownym wykorzystywaniu informacji sektora publicznego¹. Ponadto dwa razy do roku do organów oraz jednostek podległych i nadzorowanych przez Ministerstwo kierowane są pisma promujące udostępnianie nowych zasobów w portalu dane.gov.pl wraz z deklaracją ich udostępniania przez poszczególne podmioty i ich późniejszą weryfikacją.

Jednocześnie informuję, że dla zwiększenia zasięgu nt. otwartych danych, na stronie Ministerstwa Infrastruktury publikowane są informacje o możliwości ponownego wykorzystania danych: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/ponowne-wykorzystanie-informacji-sektora-publicznego>

W Ministerstwie Infrastruktury są także prowadzone prace nad przygotowaniem projektu ustanowienia w pełni funkcjonalnego Krajowego Punktu Dostępu do danych o podróżach multimodalnych, w ramach którego będzie możliwość udostępniania wystandaryzowanych danych o podróżach i ruchu, jednak w pierwszym etapie wysiłki

¹ Dz. U. z 2023 r. poz. 1524.

projektowe skupią się na standaryzacji i integracji danych rozkładowych, w kolejnych zaś na danych w czasie rzeczywistym.

W kwestii infrastruktury krytycznej, obiekty i systemy kolejowe mogą być uznane za infrastrukturę krytyczną (IK) po dokonaniu identyfikacji systemów oraz wchodzących w ich skład powiązanych ze sobą funkcjonalnie obiektów, w tym obiektów budowlanych, urządzeń, instalacji, usług kluczowych dla bezpieczeństwa państwa i jego obywateli oraz służących zapewnieniu sprawnego funkcjonowania organów administracji publicznej, a także instytucji i przedsiębiorców, którą reguluje ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1166 oraz z 2015 r. poz. 1485) oraz wynikający z tej ustawy Narodowy Program Ochrony Infrastruktury Krytycznej (NPOIK).

W tym celu Rządowe Centrum Bezpieczeństwa (RCB), we współpracy z ministrami i kierownikami urzędów centralnych oraz przy wsparciu przedsiębiorców prywatnych, opracowało kryteria identyfikacji IK. Proces wyłaniania IK, wymienione kryteria oraz powstały w jego wyniku Jednolity wykaz obiektów, instalacji, urządzeń i usług wchodzących w skład infrastruktury krytycznej z podziałem na systemy stanowi informację o charakterze niejawnym i jest prawnie chroniony.

Zgodnie z zapisami NPOIK Minister Infrastruktury nie jest koordynatorem systemu IK, w którego skład wchodziłyby obiekty, urządzenia, instalacje i usługi SKM w Warszawie oraz nie posiada wiedzy dotyczącej innych koordynatorów właściwych w sprawie.

Natomiast, jak wynika z wyjaśnień przekazanych przez Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. (dalej SKM) w Warszawie, SKM odmówiła udostępnienia danych, powołując się na szereg przyczyn, również związanych z ochroną infrastruktury krytycznej. Wniosek, który otrzymała Spółka SKM został sformułowany w sposób, który wskazuje, że SKM miałyby udostępnić Wnioskodawcy pełne dane geolokalizacyjne wszystkich pojazdów SKM, oparte o system GPS, niezależnie od tego, czy pozostają w obiegu, czy poza nim.

Ponadto, jak wskazała Spółka SKM, w Warszawie przyjęto model organizacyjny, w ramach którego Zarząd Transport Miejskiego m.st. Warszawy (ZTM) jest organizatorem zintegrowanego transportu publicznego. W tym modelu to miasto stołeczne Warszawa udostępnia publicznie dane, w tym dane o lokalizacji pojazdów (w formule danych otwartych). Po stronie SKM (działającej na podstawie umowy wykonawczej zawartej z m.st. Warszawa) jest natomiast przekazywanie danych wyjściowych, które ZTM musi przygotować i dostosować do funkcjonalności właściwej do dalszego udostępnienia, celem wykorzystania na potrzeby informacji pasażerskiej.

Dane lokalizacyjne dotyczące ruchu tramwajów i autobusów w Warszawie są już udostępniane. Obecnie trwają prace nad rozszerzeniem tych danych o transport kolejowy, wykonywany przez SKM, co jest zdaniem Spółki SKM technicznie trudniejsze. Celem tych prac jest włączenie informacji o ruchu pociągów SKM do zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej, udostępnianej przez m.st. Warszawa. Spółka SKM zakłada, że podejmowane obecnie przez ZTM (z udziałem SKM) działania natury technicznej i informatycznej pozwolą na możliwie szybkie udostępnienie tych danych na zewnątrz.

Natomiast Spółka POLREGIO S.A. wskazała, iż nie posiada centralnego systemu do gromadzenia i przetwarzania danych o lokalizacjach pojazdów kolejowych. Dane o bieżącym położeniu pociągów, do których POLREGIO S. A. ma dostęp, mają charakter

niekompletny i rozproszony ze względu na ich zdywersyfikowanie w różnych systemach informatycznych, w zależności od producenta taboru, użytkowanych rodzajów Systemów Informacji Pasażerskiej (SIP) oraz w zależności od właściciela eksploatowanego przez POLREGIO taboru. Warty podkreślenia jest fakt, że znaczna część taboru, z którego korzysta POLREGIO S.A., nie stanowi własności Spółki. Spółka korzysta z taboru udostępnianego przez województwa, na rzecz których POLREGIO S.A. świadczy usługi przewozowe na podstawie zawartych umów o realizację publicznego transportu zbiorowego.

Ponadto systemy te umożliwiają dostęp tylko do bieżącej lokalizacji obsługiwanych pojazdów, ale z uwagi na, między innymi, uwarunkowania zawartych umów oraz fakt korzystania z pojazdów należących do samorządowych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, dane generowane przez te systemy nie są gromadzone i przetwarzane po stronie POLREGIO, a co za tym idzie - nie jest możliwe ich udostępnienie podmiotom zewnętrznym we wnioskowanej postaci.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.