



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.054.11.2024.JS.3  
Warszawa, 07 lutego 2025

**Pan**  
**Szymon Hołownia**  
**Marszałek Sejmu**  
**Rzeczypospolitej Polskiej**

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 6926 Posłanki na Sejm RP Pani Aleksandry Karoliny Wiśniewskiej w sprawie bezpieczeństwa systemu sterowania ruchem kolejowym w Polsce oraz zaniedbań w procesie jego cyfryzacji i modernizacji, poniżej przedstawiam stosowne wyjaśnienia w odniesieniu do poniżej przedstawionych pytań:

**Pyt.1** Jakie działania planuje Ministerstwo Infrastruktury w celu przyspieszenia cyfryzacji systemu sterowania ruchem kolejowym oraz wdrożenia ERTMS na wszystkich kluczowych trasach kolejowych, w tym na korytarzach towarowych?

**Pyt.2** Czy obecny rząd planuje przeprowadzenie audytu działań poprzednich władz w zakresie modernizacji infrastruktury kolejowej i wykorzystania środków unijnych przeznaczonych na ten cel? Jeśli tak, kiedy można spodziewać się jego wyników?

**Pyt. 3** Jakie kroki podejmowane są w celu doraźnego zabezpieczenia polskiego systemu kolejowego przed zagrożeniami hybrydowymi, w tym nieuprawnionym użyciem sygnału „radio stop” oraz otwartym dostępem do informacji dotyczących przewozu towarów wysokiego ryzyka?

Na wstępie pragnę podkreślić, że Ministerstwo Infrastruktury traktuje kwestie realizacji inwestycji wdrożenia systemów ERTMS/ETCS i GSM-R z najwyższym priorytetem, mając świadomość ich kluczowego znaczenia dla rozwoju polskiej infrastruktury kolejowej, w tym zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

W odpowiedzi na pytanie pierwsze informuję, że wychodząc naprzeciw wymaganiom wspólnotowym Unii Europejskiej, w Ministerstwie Infrastruktury w czerwcu 2024 r. opracowano i wdrożono *Krajowy Plan Wdrożenia Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie”*, który będąc skorelowanym z *Krajowym Programem Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)* (dalej „KPK”), zapewnia dalsze finansowanie projektów budowy systemu ERTMS w Polsce. Plan ten jest jednym z narzędzi wdrażania interoperacyjności systemu kolei oraz określa w szczególności strategię oraz harmonogram wdrażania systemu ETCS na polskiej sieci kolejowej na liniach wchodzących w skład transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).

Odnosząc się do drugiego pytania, należy podkreślić, że inwestycje realizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej „PKP PLK S.A.” lub „Spółka”), dotyczące wdrożenia systemów ERTMS/ETCS i GSM-R są bezpośrednio monitorowane nie tylko przez Ministerstwo Infrastruktury, ale również przez inne jednostki, w tym Centrum Unijnych Projektów Transportowych (dalej: CUPT) czy Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej (dalej: MFiPR).

Każda z ww. instytucji prowadzi monitoring realizacji wdrożenia systemu ERTMS/ETCS i GSM-R, w zakresie swoich właściwości, i tak CUPT jako instytucja pośrednicząca w realizacji inwestycji, monitoruje postęp prac, analizuje wszelkie raporty dotyczące wdrażania tych systemów oraz odpowiada za nadzorowanie umów o dofinansowanie oraz kontrolowanie wskaźników produktu określonych w tych umowach. MFiPR jako organ odpowiedzialny za koordynację i dystrybucję funduszy unijnych, odgrywa istotną rolę w monitoringu postępów, efektywności i zgodności projektów z zasadami wykorzystania środków zgodnymi z unijnymi oraz krajowymi wytycznymi.

Regularnie przeprowadzane są spotkania robocze z udziałem przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury i Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, CUPT, PKP PLK S.A. oraz innych przedstawicieli zainteresowanych stron, mające na celu identyfikację ewentualnych problemów i wprowadzenia działań naprawczych.

Ministerstwo Infrastruktury na podstawie otrzymywanych z PKP PLK S.A. raportów prowadzi monitoring wszystkich inwestycji ujętych w *KPK*, ze szczególnym uwzględnieniem systemów ERTMS/ETCS i GSM-R, w którym to prowadzona jest analiza wykonania wskaźników rzeczowych i finansowych oraz monitoruje zgodność realizacji inwestycji z planami i zobowiązaniami wobec Unii Europejskiej.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że kluczowym elementem działań nadzorczych prowadzonych przez PKP PLK S.A. jest analiza zgodności postępu inwestycji z harmonogramem oraz jakość realizowanych prac. W przypadku wykrycia nieprawidłowości, podejmowane są działania korygujące, w tym dodatkowe audyty oraz kontrole na placach budowy. Spółka przeprowadza audyty wewnętrzne, w tym o charakterze inwestycyjnym związane m.in. z identyfikowanym postępowaniem prac/opóźnieniami na projekcie GSM-R. Ponadto Spółka analizuje możliwość i tryb zlecenia audytu realizacji projektu GSM-R w szczególności podejmowanych decyzji i czynności menadżerskich w poprzednich latach realizacji umowy i w tym celu rozważa zakres potencjonalnego audytu.

Odnosząc się do ostatniego pytania, należy zauważyć, że w celu zniwelowania nieuprawnionego użycia sygnału A 1r „Alarm” przy użyciu Radio-stop w ramach umowy na „Modernizację kolejowej sieci radiołączności VHF 150 MHz zarządzanej przez PLK S.A. – etap I”, PKP PLK S.A. zakupiła 500 sztuk zestawów radiotelefonów posiadających możliwości techniczne modyfikacji sygnału „Alarm” chroniące przed nieuprawnionym użyciem. Obecnie trwają prace obejmujące dostawę i instalację urządzeń na posterunkach ruchu.

W 2025 r. Spółka we współpracy z dostawcami rozwiązań łączności radiowej, planuje rozpocząć analizę dotyczącą możliwości zmodyfikowania sygnału „Radio-Stop” na trudniejszy do zasymulowania przez osoby nieuprawnione. Po pozytywnych testach

oraz po przeprowadzonych konsultacjach z przewoźnikami, rozwiązanie będzie mogło być zaimplementowane na liniach kolejowych.

Jednocześnie należy podkreślić, że każdy przypadek nieuprawnionego użycia sygnału „Alarm” jest zgłaszany do Urzędu Komunikacji Elektronicznej, Straży Ochrony Kolei oraz Policji. Służby te prowadzą działania mające na celu ustalenie lokalizacji nadawania sygnału oraz osób za to odpowiedzialnych.

*Z wyrazami szacunku,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:  
z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Piotr Malepszak  
Podsekretarz Stanu