Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.054.3.2025
Warszawa, 30 maja 2025

Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na oświadczenie, złożone przez Senatora Tadeusza Jarmuziewicza na 27. posiedzeniu Senatu w dniu 22 stycznia 2025 r., w sprawie prac nad cyfryzacją infrastruktury kolejowej, nr 636, przedstawiam poniżej informacje.

Zapewniam, że dla Ministerstwa Infrastruktury projekt zabudowy GSM-R ma kluczowe znaczenie dla funkcjonowania krajowej infrastruktury kolejowej, a jego dalsza realizacja jest niezbędna do osiągnięcia zakładanych celów rozwoju infrastruktury kolejowej przy zachowaniu najwyższych standardów prowadzenia ruchu, w tym ruchu towarowego.

Powyższe inwestycje realizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowa S.A. (dalej „PKP PLK S.A." lub „Spółka") są bezpośrednio monitorowane nie tylko przez Ministerstwo Infrastruktury, ale również przez inne jednostki, w tym Centrum Unijnych Projektów Transportowych (dalej: CUPT), które pełni istotną rolę w nadzorze nad wydatkowaniem środków unijnych oraz postępem prac. CUPT jako instytucja pośrednicząca w realizacji tych inwestycji, monitoruje postęp prac oraz analizuje wszelkie raporty dotyczące wdrażania tych systemów. Co więcej, CUPT odpowiada za nadzorowanie umów o dofinansowanie oraz za kontrolowanie wskaźników produktu określonych w tych umowach. Regularnie przeprowadzane są spotkania robocze z udziałem przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury i Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej (dalej: MFiPR), CUPT, PKP PLK S.A. oraz innych zainteresowanych stron, mające na celu identyfikację ewentualnych problemów i wprowadzanie działań korygujących.

MFiPR, jako organ odpowiedzialny za koordynację i dystrybucję funduszy unijnych, odgrywa istotną rolę w monitorowaniu postępów, efektywności i zgodności projektów z zasadami wykorzystywania środków. MFiPR pełni rolę zarówno organu nadzorczego, jak i koordynującego oraz wspierającego. Celem działań MFiPR jest zapewnienie wykorzystywania funduszy w sposób przejrzysty, efektywny i zgodny z unijnymi oraz krajowymi wytycznymi.

Ministerstwo Infrastruktury regularnie otrzymuje raporty dotyczące stanu realizacji inwestycji, a także organizuje spotkania z zarządem PKP PLK S.A., w trakcie których analizowane są napotkane trudności oraz podejmowane są decyzje dotyczące działań naprawczych. Podjęta została również decyzja o zwiększeniu częstotliwości nadzoru.

W strukturach Ministerstwa funkcjonuje zespół, który prowadzi bieżący monitoring wszystkich inwestycji objętych Krajowym Programem Kolejowym, ze szczególnym

uwzględnieniem systemów ERTMS/ETCS i GSM-R. Zespół prowadzi analizę wskaźników rzeczowych oraz monitoruje zgodność realizacji inwestycji z planami i zobowiązaniami wobec Unii Europejskiej.

Kluczowym elementem działań nadzorczych prowadzonych przez PKP PLK S.A. jest analiza zgodności postępu inwestycji z harmonogramami oraz jakość realizowanych prac.

W przypadku wykrycia nieprawidłowości lub opóźnień, podejmowane są działania korygujące, w tym dodatkowe audyty oraz kontrole na placach budowy. Każda z inwestycji objęta jest nadzorem, zarówno pod względem technicznym, jak i finansowym. W przypadkach, gdy zidentyfikowane zostaną zagrożenia związane z terminowym ukończeniem prac lub niewykonaniem określonych etapów, Spółka przeprowadza kontrole ad hoc, mające na celu szybkie wyjaśnienie problemów oraz opracowanie planu naprawczego.

W ramach intensyfikacji nadzoru nad inwestycjami PKP PLK S.A. wdrożyła następujące działania:

- regularne spotkania z kluczowymi wykonawcami w celu wypracowania planów przyspieszenia realizacji inwestycji;
- zwiększenie częstotliwości kontroli terenowych i inspekcji technicznych na placach budowy oraz monitorowanie placów budowy z użyciem dronów i narzędzi zdalnego nadzoru;
- intensyfikację współpracy z CUPT w celu zapewnienia prawidłowego wydatkowania środków unijnych.

Działania naprawcze są stale wdrażane, a Spółka monitoruje prace budowlane, wykorzystując narzędzia takie jak monitoring dronowy oraz regularne inspekcje.

Jednocześnie prowadzony jest stały dialog z wykonawcami mający na celu mobilizowanie ich do szybszego zakończenia prac, przy jednoczesnym zachowaniu jakości i bezpieczeństwa realizowanych zadań.

Odnosząc się do kwestii sporów między PKP PLK S.A. a wykonawcami, takimi jak konsorcjum Nokia zapewniam, że działania mediacyjne są stale prowadzone, a Ministerstwo nadzoruje postępy w tych negocjacjach. Konflikty te dotyczą m.in. problemów z integracją systemów oraz realizacją zadań w wyznaczonych terminach. Rozwiązanie tych sporów jest priorytetem, aby możliwie najszybciej dokończyć budowę infrastruktury GSM-R oraz zakończyć wdrożenie systemów ETCS.

Zarówno Ministerstwo Infrastruktury, jak i pozostali interesariusze projektów, przykładają najwyższą wagę do realizacji inwestycji wdrożenia ERTMS/ETCS oraz GSM-R, a także są świadomi ogromnych wyzwań, jakie stoją przed polską infrastrukturą kolejową i podejmują wszelkie możliwe działania, aby te inwestycje były realizowane zgodnie z oczekiwaniami.

Wdrożenie systemu GSM-R jest priorytetem PKP PLK S.A., która dokłada wszelkich starań w celu sprawnego przebiegu mediacji, której przedmiotem jest między innymi harmonogram realizacji prac. Przedmiot mediacji objęty jest tajemnicą na podstawie art. 183 Kodeksu Postępowania Cywilnego. PKP PLK S.A., jako podmiot zobowiązany do stosowania przepisów Ustawy Prawo zamówień publicznych oraz ponoszący odpowiedzialność za naruszenie dyscypliny finansów publicznych jest odpowiedzialna za

rzetelne uzasadnienie wydatkowania dodatkowych środków na realizację projektu GSM-R, co wiąże się z koniecznością pozyskania szeregu ekspertyz, a tym samym wpływa na okres trwania mediacji. Ponadto Spółka jest w trakcie analizy wszystkich scenariuszy, które umożliwią jak najszybszą implementację systemu GSM-R.

Niezależnie od powyższego PKP PLK S.A. posiada zabudową sieć GSM-R na następujących liniach kolejowych (łącznie ok. 1500 km):

- nr 9 Warszawa Praga – Gdańsk Główny;
- nr 202 Gdańsk Główny – Rumia;
- nr 1 Warszawa Zachodnia – Koluszki;
- nr 17 Koluszki – Łódź Widzew;
- nr 2 Warszawa Podskarbińska – Terespol;
- nr 3 Łowicz Główny - Warszawa Gołąbki;
- nr 11 Skierniewice – Łowicz Główny;
- nr 12 Skierniewice – Łuków;
- nr 3 Łowicz Główny – Kunowice;
- nr 295 Węgliniec – Bielawa Dolna;
- nr 282 Miłkowice – Węgliniec;
- nr 275 Miłkowice – Wrocław Muchobór;
- nr 273 Wrocław Główny – Wrocław Muchobór;
- nr 132 Opole Główne – Wrocław Główny.

Na liniach kolejowych nr 9, 202, 1, 17, 295, 282, 275, 273 i 132 system GSM-R jest obecnie wykorzystywany do zapewnienia transmisji danych dla przytorowych i pokładowych elementów systemu ETCS poziomu 2, natomiast na liniach kolejowych nr 2, 3, 11 i 12 system GSM-R użyty został do przetestowania nowo zabudowanego systemu ETCS poziomu 2.

Obecnie prowadzony jest proces rekonfiguracji sieci GSM-R na ww. liniach kolejowych w celu uzyskania jednolitego systemu zintegrowanego z nowo budowaną infrastrukturą sieci GSM-R dostarczanej w ramach projektu GSM-R. Proces rekonfiguracji i integracji powinien zakończyć się do końca III kwartału 2025 r. W IV kwartale 2025 r., po przeprowadzeniu eksploatacji obserwowanej łączności GSM-R na wyznaczonym odcinku linii kolejowej nr 9, planowane jest na wszystkich ww. liniach kolejowych uruchomienie łączności głosowej w systemie GSM-R.

Kolejne linie kolejowe zabudowane systemem GSM-R w ramach projektu GSM-R będą sukcesywnie uruchamiane, tworząc jednolitą sieć łączności służącą przede wszystkim do komunikacji głosowej pomiędzy maszynistami a dyżurnymi ruchu, jak również zapewniającą transmisję danych pomiędzy komponentami systemu ETCS poziomu 2.

Z wyrazami szacunku,
Dokument podpisany elektronicznie przez:
Z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu