



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.054.19.2023
Warszawa, 05 grudnia 2023

Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez Senatora RP Pana Krzysztofa Brejzę na 66 posiedzeniu Senatu, w sprawie groźnych incydentów na liniach kolejowych, związanych z opóźnieniami w cyfryzacji sieci kolejowej, uprzejmie informuję co następuję.

Na wstępie pragnę poinformować, że na poruszony w oświadczeniu temat dotyczący zdarzeń, które miały miejsce na sieci kolejowej w dniu 24 sierpnia br., których konsekwencją były wykolejenia pojazdów kolejowych, została udzielona odpowiedź Panu Senatorowi Krzysztofowi Brejzie, na jego wystąpienie w trybie interwencji senatorskiej, stąd brak odpowiedzi na ww. oświadczenie w wyznaczonym terminie był nieintencjonalny, w związku z już udzieloną w tej sprawie odpowiedzią Panu Senatorowi.

W uzupełnieniu do udzielonej już odpowiedzi przekazuję dodatkowe wyjaśnienia w zakresie pytań zawartych w drugiej części złożonego ww. oświadczenia odnośnie cyfryzacji sieci kolejowej, w oparciu o najaktualniejsze dane pozyskane z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: „PKP PLK S.A.” lub „Spółka”), zarządcy narodowej sieci kolejowej.

Na zwiększenie bezpieczeństwa przewozów kolejowych oraz podniesienie prędkości pociągów powyżej 160 km/h największy wpływ ma wdrażanie systemu ERTMS. Pierwsze w Polsce projekty z zakresu doposażenia linii kolejowych w ten system były realizowane w ramach perspektywy finansowej UE 2007–2013. Wiele nowych doświadczeń z budowy i eksploatacji systemu ERTMS uzyskano w ramach przedsięwzięć inwestycyjnych współfinansowanych z budżetu unijnego 2014–2020. W obecnej perspektywie finansowej 2021–2027 realizowana jest kontynuacja procesu wdrożenia systemu ERTMS na polskiej sieci kolejowej. Wykaz tych projektów znajduje się w *Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)*.

Sukcesywne wdrażanie systemu ERTMS realizowane jest zgodnie z *Krajowym Planem Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie” (TSI)* oraz *Europejskim Planem Wdrożenia ERTMS*.

Poniżej przedstawiam wyjaśnienia w odniesieniu do pytań zawartych w oświadczeniu.

Czy prawdą jest, że jedynie 5% polskiej sieci kolejowej objęte jest systemem ERTMS?

Z 18 570 km linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. docelowo systemem ERTMS na sieci TEN-T, zgodnie z Krajowym Planem Wdrażania TSI Sterowanie do roku 2030 ma być objęte 4830 km linii. Spółka realizuje obecnie program inwestycyjny, który w ramach

kilku kontraktów obejmuje infrastrukturę niezbędną do uruchomienia nadrzędnego systemu sterowania ruchem. Pierwszym etapem jest wprowadzenie skomputeryzowanych systemów sterowania ruchem kolejowym na stacjach i szlakach kolejowych w ramach tzw. warstwy podstawowej. Kolejnym etapem jest budowa systemu nadrzędnego w ramach projektów dofinansowanych z funduszu „Łącząc Europę” CEF, których realizacja została wydłużona ze względu na konsekwencje pandemii COVID.

Równolegle z tymi procesami prowadzona jest budowa systemu cyfrowej łączności (GSM-R) w oparciu o sieć światłowodów i nadajników GSM-R.

Łączność GSM-R zapewniona będzie także na liniach, które nie będą wyposażone w system ERTMS.

Obecnie system ERTMS wdrożony jest na ponad 800 km linii kolejowych z planowanych 4830 km do 2030 r. co odpowiada zaawansowaniu na poziomie 17 %.

Z czego wynika to, że państwo przez kilka lat położyliście cyfryzację polskiej kolei, narażając w ten sposób kolejarzy i pasażerów na serię groźnych incydentów?

Jak wskazuje PKP PLK S.A. sieć linii kolejowych jest od lat sukcesywnie modernizowana, w tym przez komputeryzację urządzeń sterowania ruchem kolejowym. W zakresie modernizacji systemu łączności i wprowadzenia łączności cyfrowej (GSM-R) Spółka prowadzi prace od wielu lat czego efektem jest już zabudowa i wdrożenie systemu GSM-R na linii E20, E30 oraz E65 w ramach zakończonych projektów inwestycyjnych.

Dotychczasowe pilotażowe wdrożenie systemu GSM-R przygotowało Spółkę do możliwości kompleksowego podejścia pod względem technicznym i realizacyjnym do modernizacji pozostałych linii kolejowych i wdrożenie systemu GSM-R. Efektem czego było podpisanie w 2018 r. umowy z wykonawcą na zabudowę systemu GSM-R na niemal wszystkich liniach kolejowych w Polsce.

Podczas realizacji zadania wystąpiły okoliczności wpływające na efektywność prowadzonego projektowania i realizacji systemu. Część z nich jest niezależna od żadnej ze stron umowy inne wynikają ze sporów lidera konsorcjum (Nokia) z polskimi firmami. Należy podkreślić, że bez większych problemów zrealizowano sieć światłowodów. Leżało to w obowiązkach polskich konsorcjantów.

W świetle powyższych informacji nie można zgodzić się ze stwierdzeniem, że cyfryzacja polskiego kolejnictwa została zmarginalizowana.

Z czego wynika wstrzymanie realizacji systemu GSM-R w sytuacji, kiedy gotowe są instalacje systemu ETCS? Bo bez systemu GSM-R nie można dokończyć tego projektu?

Z informacji przekazanej przez PKP PLK S.A. wynika, że wykonano i odebrano podsystem centralny GSM-R (NSS) dzięki czemu Spółka przystąpiła do niezbędnych działań umożliwiających ujednoczenia systemu GSM-R na liniach kolejowych w Polsce. Takie działania były niezbędne do uzyskania certyfikatów WE i dopuszczeni UTK. Oprócz robót implementacyjnych w dalszym ciągu prowadzone są roboty budowlane w zakresie zabudowy obiektów OR (ok. 50% wykonania) i kabli światłowodowych OTK (ok. 80% wykonania).

Problemy z realizacją wynikają z błędów popełnionych przez Nokię, tj. głównego wykonawcę, w zakresie przygotowania planu radiowego i dostosowania go do sposobu

zarządzania ruchem kolejowym w Polsce. Zaistniałe zmiany w harmonogramach prac przygotowawczych, związanych m.in. z pozyskaniem decyzji umożliwiających realizację robót na ok. 13 800 km linii kolejowych, wpłynęły na przesunięcia w terminach realizacji tych robót. Dodatkowo znacząca zmiana cen materiałów budowlanych i wzrost inflacji spowodowany m.in. wybuchem wojny na Ukrainie spowodował odczuwalne problemy na rynku budowlanym. Pomimo napotkanych problemów realizacyjnych projekt GSM-R nie został wstrzymany, niemniej widoczne jest znaczne spowolnienie robót.

Kolejnym napotkanym problemem były wewnętrzne problemy konsorcjum skutkiem czego jeden z członków konsorcjum pod koniec 2022 r. ogłosił otwarcie postępowania sanacyjnego, a następnie na mocy decyzji sędziego komisarza odstąpił od umowy. Niemniej jednak pozostali konsorcjanci w dalszym ciągu deklarują techniczną możliwość dalszej realizacji projektu oraz podział prac wykonywanych dotychczas przez upadłego konsorcjanta pomiędzy pozostałe podmioty.

W związku z tym, że strony umowy wyraziły wolę polubownego rozwiązania sporów, od maja 2023 roku prowadzone są mediacje przy udziale Prokuratury Generalnej RP, które mają na celu rozwiązanie wszelkich problemów formalnych i finansowych, a tym samym umożliwić zakończenie realizacji projektu GSM-R w możliwie najkrótszym czasie.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z up. Ministra Infrastruktury

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu