

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Infrastruktury**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU KOLEJOWEGO
(NR 15)
z dnia 29 maja 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury – podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego (nr 15)

29 maja 2026 r.

Podkomisja stała do spraw transportu kolejowego, obradująca pod przewodnictwem poseł **Barbary Oliwieckiej (Centrum)**, przewodniczącej podkomisji, rozpatrzyła:

– informację ministra infrastruktury na temat przygotowania infrastruktury kolejowej do przewozu rowerów.

W posiedzeniu udział wzięli: **Żaneta Cwalina-Śliwowska** sekretarz stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki, **Krzysztof Szymański** zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury, **Adam Wawrzyniak** członek zarządu PKP Intercity SA, **Tomasz Legutko** główny specjalista – ekspert w Departamencie Turystyki i Sportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, **Marek Smyk** prezes zarządu Stowarzyszenia Zielone Mazowsze, członek Polskiej Federacji Rowerowej wraz ze współpracownikami, **Kamil Sikora** koordynator do spraw analiz w Fundacji ProKolej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł **Barbara Oliwiecka (Centrum)**:

Dzień dobry. Szanowni państwo, witam państwa na posiedzeniu podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego.

Dzisiejszy temat jest może nietypowy dla kolejnictwa, dla naszej podkomisji, ale bardzo ważny. Mianowicie jest to informacja Ministerstwa Infrastruktury na temat przygotowania infrastruktury kolejowej do przewozu rowerów. Wakacje przed nami, sezon rowerowy już w pełnym rozkwicie. Jest to bardzo oczekiwany temat społeczny, otrzymałam takie sygnały.

Szanowni państwo, witam serdecznie pana Krzysztofa Szymańskiego, zastępcę dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury. Witam pana Kamila Sikorę, koordynatora do spraw analiz z Fundacji ProKolej. Witam pana Adama Wawrzyniaka, członka zarządu PKP Intercity. Nie wiem, czy jest, nie ma z nami pana Michała Litwina, ale może jeszcze dojdzie. Witam pana Karola Mocniaka z Polskiej Federacji Rowerowej i Zielonego Mazowsza oraz pana Marka Smyka z Polskiej Federacji Rowerowej. Jest też z nami zdalnie pan Tomasz Legutko, przedstawiciel Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego. Myślę, że jeszcze ktoś do nas dołączy online.

Szanowni państwo, Polska Federacja Rowerowa w zasadzie reprezentuje największą organizację rowerową. Dostałam sygnały, że oczywiście państwo reprezentujecie całe środowisko zrzeszone w federacji, co bardzo cieszy, dlatego że część osób nie mogła dojechać, nie mogła połączyć się zdalnie, ale rozumiem, że wszystkie informacje będą przekazane.

Szanowni państwo, bardzo często posiedzenia komisji kolejowej, szczególnie te, które dotyczą naszego przewoźnika krajowego, PKP Intercity, zaczynam słowami, że kolej się rozwija, mamy ogromny sukces, rośnie liczba pasażerów, gęstnieje nam siatka połączeń. Jest to bardzo dobre, ale dzisiaj chcemy porozmawiać o tym, że wraz z rozwojem kolei rosną też oczekiwania pasażerów. Jest to naturalne dla społeczeństwa, które wzbogaca się, żyje coraz bardziej aktywnie, realizuje swoje pasje. Wyzwaniom tym trzeba sprostać, tak jak wielu innym. Rozmawialiśmy już w ramach Komisji o dostosowaniu kolei do osób z niepełnosprawnością, do specjalnych potrzeb, rozmawialiśmy o brakującej liczbie taboru, chociażby restauracyjnego. Wyzwań przed naszym przewoźnikiem krajowym jest bardzo dużo.

Dzisiaj chcemy porozmawiać o rowerach, dlatego że turystyka rowerowa to bardzo złożony ekosystem, który prężnie się rozwija, a jeszcze nie jest systemowo należycie zauważany, doceniany. Nawet próbowałam znaleźć informacje, jakie generuje zyski dla poszczególnych samorządów. Takiego podziału nie ma jeszcze u nas w kraju. Robi to świetnie Francja, robią

to Niemcy. Oni dokładnie wiedzą, ile państwo zarabia na rowerzystach. U nas takich statystyk jeszcze się nie prowadzi, ale cieszy, że rower staje się coraz bardziej popularny. Aktywna forma spędzania urlopu, czasu wolnego zasługuje na wsparcie, żeby mogła dalej się rozwijać. Turystyka rowerowa angażuje wszystkich, samorządy na każdym szczeblu regionalnym, oczywiście na szczeblu krajowym głównie naszego przewoźnika kolejowego, ale również przewoźników autobusowych, jak też organizacje pozarządowe. I wiemy dobrze, znamy oczekiwania rowerzystów w zakresie transportu rowerów transportem publicznym. Coraz częściej odzywają się do mnie również samorządowcy, ponieważ widzą w turystyce rowerowej szansę rozwoju, zaistnienia, przyciągnięcia turystów. Nie mówię tu tylko o bardzo atrakcyjnych terenach jak Pomorze, jak Małopolska, góry, ale także np. o centrum Polski, gdzie samorządowcy mówią wprost: „Z górami, z jeziorami, z morzem nie możemy konkurować, ale świetne trasy rowerowe też są jakimś pomysłem na rozwój samorządu.”. Tym bardziej istotna jest tu rola, tak jak powiedziałam, transportu publicznego. Dobre, elastyczne połączenia, które pozwalają realizować czasami spontaniczne pomysły na podróż, ale też dobra, bezpieczna infrastruktura, a przede wszystkim wystarczająca liczba miejsc rowerowych to szansa na rozwój turystyki rowerowej i wydłużenie sezonu rowerowego.

Szanowni państwo, proszę mi wybaczyć, popełniłam małe faux pas, nie witając posłów, a są z nami pan Marcin Horała oraz pan Franciszek Sterczewski. Bardzo serdecznie witam. Dziękuję, że znaleźliście państwo czas po tak długim posiedzeniu.

Chciałabym sprawnie, jeżeli państwo zgodzicie się i nie będziecie mieć innego pomysłu, najpierw, w drodze wyjątku, oddać głos stronie społecznej, która przygotowała dla nas biuletyn „Kolej przyjazna użytkownikom rowerowym”. W następnej kolejności, dlatego że pewnie pojawią się pytania, zostaną wyartykułowane konkretne oczekiwania, jakieś problemy, to chciałabym oddać głos stronie rządowej oraz oczywiście naszemu przewoźnikowi. Jeżeli ktoś zdalnie będzie chciał zabrać głos, a mam nadzieję, że tak, gdyż liczę tutaj na głos pana Tomasza Legutko, przedstawiciela Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego, oczywiście będzie na to miejsce. Jest tam dobry przykład rozwoju turystyki rowerowej w Polsce. Bardzo proszę. Rozumiem, że Polska Federacja Rowerowa, pan Marek Smyk pierwszy. Bardzo proszę.

Prezes zarządu Stowarzyszenia Zielone Mazowsze, członek Polskiej Federacji Rowerowej Marek Smyk:

Tak jest.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Mam jeszcze gorącą prośbę. Oczywiście proszę się przedstawić do protokołu.

Prezes zarządu Stowarzyszenia Zielone Mazowsze, członek Polskiej Federacji Rowerowej Marek Smyk:

Oczywiście. Dzień dobry państwu. Nazywam się Marek Smyk. Jestem przedstawicielem Stowarzyszenia Zielone Mazowsze, które jest jedną z organizacji założycielskich Polskiej Federacji Rowerowej, która jest głosem środowiska rowerowego z całej Polski. Zrzeszamy w tej chwili kilkanaście organizacji pozarządowych, których celem jest propagowanie roweru jako środka codziennego transportu, ale również środka do transportu w ramach uprawiania aktywnej turystyki.

Otrzymaliście państwo wydruk. Jest to fragment tak zwanej podstrategii, której Polska Federacja Rowerowa jest autorem. Była ona opracowywana w zeszłym roku na zlecenie Ministerstwa Sportu i Turystyki. Jest to rozdział, wyimek dotyczący przewozu rowerów koleją.

Należy sobie uzmysłwić, że transport rowerów koleją jest bardzo istotny z punktu widzenia turystyki rowerowej, ponieważ umożliwia dotarcie w najciekawsze, nawet najbardziej oddalone zakątki, pozwala przejechać jakiś odcinek trasy, jakiś odcinek kraju, województwa, regionu bez konieczności zataczania pętli, tak jakby to było np. w przypadku, gdybyśmy zabrali sobie rowery samochodem. Podnosi to pewną niezależność turysty kolarza, dlatego że może sobie jeździć z miejscowości do miejscowości. Któregoś dnia na przykład stwierdzi: „Teraz jestem w górach, ale może pojedę sobie nad morze, a znad morza może sobie pojedę na Mazury i tam będę sobie kontynuował jazdę na rowerze.”. Pociąg jest dodatkiem bardzo istotnym, pozwala przemieścić się właściwie tam, gdzie jest najciekawiej, gdzie akurat mamy ochotę. Nie tylko w Polsce, ale właściwie na całym świecie, rola kolei w turystyce rowerowej jest niebagatelna, wręcz bardzo duża.

Biuletyn, który państwo otrzymaliście porusza cztery główne punkty. Troszeczkę tak jakbyśmy planowali naszą wyprawę. Staraliśmy się tam podkreślić, pokazać najlepsze praktyki z innych państw, ale także z Polski, ponieważ są rzeczy, którymi już możemy się pochwalić. Chcieliśmy poprosić, może zwrócić uwagę szanownych władz naszego kraju oraz przedstawicieli PKP na to, w jaki sposób można ułatwić rowerzystom podróż pociągiem, co z kolei, chyba nie należy już tego nawet tłumaczyć, może się przekładać na lepszy rozwój mikroprzedsiębiorstw, na lepszy rozwój lokalnych biznesików i całej otoczki turystycznej, która towarzyszy ludziom, którzy przemieszczają się z miejsca na miejsce. Jest to gastronomia, noclegi i tak dalej, i tak dalej.

Pierwsza rzecz to, jak kupić bilet. Kiedyś szło się do okienka i kupowało bilet na pociąg i na rower. Później Intercity wprowadziło możliwość kupowania biletów przez internet, ale tylko dla człowieka. Można było kupić sobie przez internet bilet dla człowieka, ale jeżeli chciało się zabrać rower, to trzeba było i tak pojechać na dworzec i dokupić sobie bilet rowerowy. W tym momencie mamy już możliwość kupienia wszystkiego przez internet, natomiast nie możemy pojechać np. pierwszą klasą i wziąć roweru, ponieważ miejsce przypisane dla rowerzysty jest od razu w drugiej klasie. Nie możemy pojechać sobie gdzieś dalej, np. do innego państwa pociągiem z tak zwanymi kuszetkami, ponieważ do kuszetek nie jest przypisana możliwość transportu roweru. Musimy wtedy jechać na miejscu siedzącym, a nie leżącym. Są to może niezbyt duże mankamenty, ale jednak nie mamy pełnego wyboru, jaki ma turysta bez roweru. Ponadto sama dostępność biletów nie jest zbyt duża. Ostatnio, już w tym roku kilkadziesiąt razy jeździłem pociągiem z rowerem. Jak jeżdżę w delegację do innych miast, zawsze biorę ze sobą rower, ponieważ jest to środek transportu pierwszego wyboru. Biorę go także po to, żeby sprawdzić, w jaki sposób funkcjonuje kolej w różnych miejscach, czy to regionalna, czy właśnie Intercity, czy EuroCity. Tutaj można powiedzieć, że nie ma jakiegoś jednego standardu.

Bardzo rzadko jest możliwość sprawdzenia, który pociąg ma bilety na rower, zanim przejdziemy do opcji kupowania biletu. Czy to aplikacja Intercity, czy to znana aplikacja Koleo nie do końca oferują nam taką możliwość. Czasami, jak bilety na rower są już wyprzedane, nie mamy takiego sygnału, że brak jest biletów na rower, tylko komunikat: „wystąpił błąd, spróbuj ponownie później.” I my nie wiemy, czy mamy odświeżać stronę czy co się dzieje. Są to małe niedogodności, ale w momencie, kiedy są wakacje i nagle ludzie planujący swój wyjazd dokładnie za 30 dni, ponieważ z trzydziestodniowym wyprzedzeniem można kupić bilet, o północy, 00:01 siadają do komputerów i szybko klikają, żeby kupić sześć miejsc w danym pociągu, w tym momencie nie wiedzą, czy to jest błąd systemu czy skończyły się bilety. Wydaje mi się, że tutaj jest sporo do nadrobienia chociażby ze strony informatycznej.

Jak już uda się nam kupić bilet, to musimy znaleźć jakiś dostęp na peron. Jestem tutaj bardzo wdzięczny Polskim Kolejom Państwowym za to, że sposób, w jaki remontują stacje kolejowe, jest na dosyć wysokim poziomie, umożliwia wjazd do windy dwóch rowerów, czasami trzech, w Szczecinie nawet czterech czy pięciu, ponieważ są naprawdę duże windy. Czasami da radę zmieścić się z sakwami albo z przyczepką. Jest to naprawdę spora zmiana w stosunku do tego, co było jeszcze niedawno. Tutaj Warszawa jest świetnym przykładem. Wystarczy sobie porównać stacje Warszawa Zachodnia i Warszawa Wschodnia. Na Warszawie Wschodniej po prostu musimy taszczyć rower po schodach, ponieważ nie ma nawet rampy, metalowej rynny na schodach, po której można by było wprowadzić rower, a Warszawa Zachodnia ma piękne windy, rampy najazdowe. Można powiedzieć, że tam jest to już na wysokim, europejskim poziomie.

Jak już znajdziemy peron, na który w jakiś sposób wdrapiemy się albo wjedziemy windą, podjeżdża nasz pociąg. W jaki sposób mamy się dowiedzieć, który wagon jest nasz? Oczywiście istnieją piktogramy na drzwiach, przy czym są one na wysokości mniej więcej klatki piersiowej człowieka. W momencie, kiedy przy drzwiach, przy wagonach, które podjeżdżają, gromadzi się tłumek pasażerów chcących wsiąść do pociągu, piktogramy są najzwyczajniej w świecie zasłonięte. Nic nie stoi na przeszkodzie, żeby wagon rowerowy miał piktogram troszkę większy, tak jak zresztą zobaczą państwo w broszurze. Są tam przykłady z Europy Zachodniej, gdzie po prostu wielki rower jest namalowany na boku pociągu, z daleka widać, w którym miejscu rowerzysta ma się ustawić.

Pamiętam moje doświadczenia z kolejami holenderskimi. Nawet można nazwać to fanaberią, ale tam, po pierwsze, do windy możemy sobie wjechać z poziomu ulicy, zjeżdżamy bardzo łagodnym zjazdem do podziemi, jest to wszystko oznaczone, nie ma SOK-istów, którzy łapią za jazdę na rowerze w tunelach, ponieważ jest ona dozwolona, jest normalnie wydzielona

droga rowerowa, która prowadzi prosto do windy. W momencie, kiedy windą wjedziemy na peron i podjedzie pociąg albo pociąg już na nas czeka, drzwi pociągu do przedziału rowerowego są wprost, naprzeciwko wyjścia z windy. Od razu z windy wjeżdżamy, nie szukamy, nie ganiamy, nie denerwujemy się, wszystko jest zaplanowane.

Jak już znajdziemy wagon i przedział, to musimy jakoś rowery tam zamocować. U nas w Polsce bardzo częstą praktyką jest mocowanie haków, na których wieszamy rower, jakby był płaszczem. Haki też mają bardzo różne standardy. Jedne są wyżej, inne niżej, jedne są troszeczkę pod skosem do ściany pociągu, nie są całkowicie prostopadle, tak że jak powiesimy rowery, to przejście obok roweru dla pasażerów chcących zmienić wagon czy chcących udać się na przykład do toalety albo do wagonu restauracyjnego jest bardzo trudne. Albo muszą wciągać brzuch, albo muszą jakoś się przyciskać, zaczepiać o kierownicę, zrzucić liczniki, lampki. Jest to bardzo niewygodne. Dodatkowo niektóre z haków, po pierwsze, nie mają okrągłego przekroju, są kanciaste, co więcej nie mają żadnego gumowego zabezpieczenia, więc potrafią zarysować czy niszczyć obręcz rowarów. A chciałbym przypomnieć, że rowery bywają naprawdę bardzo różnej klasy. Istnieją same koła rowerowe, które potrafią kosztować kilkadziesiąt tysięcy złotych za komplet dwóch kół, nie wspominając już o rowerze. Jeżeli więc trafimy na taki hak, na którym pan konduktor każe nam powiesić rower i zniszczymy sobie rower, to raczej chyba nie o to chodzi. W broszurze zobaczą państwo przykłady z Francji, przykłady z Niemiec, gdzie rowery są w przedziale, który zajmuje jedną trzecią, jedną drugą wagonu. Rowery są ustawione troszeczkę skosem, ale nie wiszą, tylko przednie koło jest troszkę wyżej niż tylne, co drugie jest trochę wyżej, co drugie jest troszkę niżej. Dzięki temu możemy zmieścić więcej rowerów, ponieważ nie stykają się kierownicami. To wszystko trochę przypomina bardzo starą grę Tetris, gdzie trzeba dopasować do siebie różne elementy, klocki, z rowerami jest dokładnie tak samo. Nie jest to nic trudnego, wystarczy to dobrze zaprojektować, a z pewnością znajdą się na to klienci.

Cóż więcej? W momencie, kiedy już dojedziemy do stacji, tak samo bardzo dobrze byłoby na stacji docelowej znaleźć jakiś wyjazd z naszego peronu. Jak już wspominałem, jest coraz więcej stacji z windami. Jest to świetne, ale moim zdaniem dobre by było, przynajmniej w miejscowościach turystycznych, zaplanowanie też możliwości opuszczenia peronu, które byłoby oparte na różnych rampach, czy to tunelach, czy to jakichś przejazdach. Jeżeli zamierzamy zwiększyć liczbę miejsc na rowery w danym pociągu czy w ogóle w składach, w standardzie kolejowym z czterech, sześciu, czasami ośmiu do kilkunastu albo możemy się rozmarzyć, popuścić wodze fantazji, na przykład do 80, jak mają pojedyncze składy pociągowe np. we Francji, to wyobraźmy sobie, że 20 osób stoi w kolejce do windy, która mieści dwa rowery. Wtedy czasami opuszczenie peronu może trwać dłużej niż podróż pociągiem, a chyba nie o to chodzi, żebyśmy się przepychali, żebyśmy w jakiś sposób denerwowali się, i tak dalej. Ma to być przyjemność.

Z pewnością mógłbym o tym gadać bardzo, bardzo długo. Zachęcam państwa do lektury broszurki. Dużo więcej informacji na te tematy jest na stronie Polskiej Federacji Rowerowej. Chciałbym powiedzieć, że to nie jest krytyka. Ja bardzo doceniam duży skok, który polskie koleje zrobiły w ciągu ostatnich 10–15 lat, natomiast chciałbym też, żebyście państwo byli świadomi, że to, jakim to się cieszy sukcesem, powinno naprawdę motywować do jeszcze większej pracy i zwiększania dostępności składów Polskich Kolei Państwowych dla rowerzystów. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie. Czy w kwestii jakiegoś uzupełnienia pan Karol Mocniak, również przedstawiciel Polskiej Federacji Rowerowej, chciałby teraz zabrać głos? Nie. Dobrze.

Szanowni państwo, dziękuję, dlatego że faktycznie była to troszkę podróż rowerowa koleją od początku, od momentu kupienia biletów. Oczywiście była to troszkę podróż przez problemy czy mankamenty. Ale też dziękuję za wskazanie dobrych praktyk, dlatego że zawsze jest to inspirowane. Jesteśmy tutaj właśnie po to, żeby rozmawiać i zastanowić się, co można robić lepiej. Są to rzeczy duże, jak remonty dworców, jak zakup taborów, ale też rzeczy małe, które można zrobić, jak chociażby piktogramy, jak kwestie tego, co już nieraz pojawiało się, czyli informacji, gdzie znajduje się wagon, w momencie, zanim pociąg wjedzie na peron. Są to rzeczy, które wybrzmiewają. Można to powiedzieć.

Ja tylko chciałabym powiedzieć jedną rzecz. Oczywiście mamy różne spółki odpowiedzialne za różne rzeczy. Mamy przewoźnika, który odpowiada bezpośrednio za to, co się dzieje w pociągu,

za liczbę miejsc. Mamy PLK, które odpowiadają za siatkę połączeń i za perony. I mamy oczywiście PKP SA, które odpowiadają za samo dostosowanie dworców. Zgadzam się, dworce pięknieją, ale to się łączy. Na 500 dworców pasażerskich jedna piąta, około 100 spełnia wszystkie wymogi, jeżeli na przykład chodzi o dostępność. Mówimy tu o dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami, ale to też się wiąże, dlatego że od razu jest to także dostępność dla rowerzystów. Uspokajam, że do 2030 r. Warszawa Wschodnia ma być przebudowana pod kątem poprawienia dostępności, więc będzie lepiej.

Chciałabym teraz poprosić pana Adama Wawrzyniaka, członka zarządu PKP Intercity. Od tej strony chciałabym zacząć, jeżeli chodzi o prezentację, przedstawienie. Wiem, że państwo przygotowaliście prezentację, w jakim kierunku idzie PKP Intercity, tym bardziej, że państwo inwestujecie w nowe tabory, modernizujecie stare tabory. Powiem tak. Inspiracją do rozmowy na ten temat jest Nieśpieszny, który zachwycił już nie tylko, że z sentymentu, ale zachwycił wagonem rowerowym. Naprawdę szerokie drzwi wejściowe, większa liczba miejsc, przeszklone miejsce, gdzie można widzieć rower. Pokazaliście państwo, że można. Przy okazji prezentacji, chciałabym się też dowiedzieć to, co tu wybrzmiało, czy są jakieś krajowe albo europejskie standardy, które państwa obowiązują, do których dążycie, jeżeli chodzi o przewóz rowerów. Oddaję głos panu Adamowi. Bardzo proszę.

Członek zarządu PKP Intercity Adam Wawrzyniak:

Dzień dobry państwu. Bardzo dziękuję. Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo, na początek krótka prezentacja, jak to wygląda w Intercity. Oczywiście proszę pamiętać, że PKP Intercity jest operatorem dalekobieżnym w Polsce i w krajach ościennych, natomiast nie jesteśmy jedynym przewoźnikiem w Polsce. Przewoźników regionalnych jest kilkunastu. W zasadzie wożą oni większość podróżnych w Polsce.

PKP Intercity przewiozło w ubiegłym roku blisko 90 mln pasażerów, ale cały segment przewozów pasażerskich tylko na terenie naszego kraju to ponad 400 mln.

Z perspektywy PKP Intercity wygląda to następująco. Jeżeli chodzi o liczbę przewiezionych rowerów wyrażoną w liczbie sprzedanych biletów na przewóz rowerów za ostatnie pięć lat, czyli od roku 2021 do roku 2025, mamy tutaj bardzo istotne wzrosty. Pięć lat temu to było prawie 208 tys., a ubiegły rok zamknęliśmy liczbą blisko 730 tys. rowerów w skali całego roku. Są to wzrosty kilkudziesięcioprocentowe. Największy skok to rok 2024, blisko 60%. Tak wyglądają przewozy. Jeżeli chodzi o potencjał, czyli liczbę miejsc dla rowerów w taborze naszej spółki w skali roku, także się zwiększa. Tylko w roku 2024 było zmniejszenie, ale w roku 2025 już istotne odbicie. W 2026 r. łączna liczba miejsc do przewozu rowerów w pociągach, która jest zaplanowana na cały rozkład jazdy, także jest wyższa niż w ubiegłym roku. Jeżeli chodzi o liczbę pociągów z usługą przewozu rowerów, tutaj wzrost także jest bardzo duży, dlatego że blisko dwukrotny. W roku 2021 takich pociągów w skali całego roku tylko w PKP Intercity było ponad 96 tys., a w tym roku, zgodnie z rozkładem jazdy, będzie ponad 176 tys. pociągów, więc blisko dwukrotnie więcej.

I jeszcze krótsza perspektywa, czyli średniodzienna. W 2021 r. 264 pociągi w dobie miały miejsca do przewozu rowerów. W tym roku 484 pociągi w dobie mają takie miejsca. Dodam, że w sezonie letnim uruchamiamy ponad 500 pociągów w dobie, więc widzicie państwo, że w zasadzie jest to większość naszych połączeń. Co ważne, dzisiaj zakończyliśmy odbiory ostatnich trzech wagonów combo. Są to wagony, które są także przewidziane do przewozu rowerów, wagony modernizowane w polskich Zakładach Cegielskiego w Poznaniu. Dzisiaj zakończyliśmy ich odbiory. Ostatnie trzy wagony jadą do Warszawy. Łącznie 50 nowo zmodernizowanych wagonów z miejscami rowerowymi na wakacje pojawi się w naszych pociągach. To także spowoduje, że miejsc jeszcze przybędzie.

W Nieśpiesznym oczywiście jest wagon rowerowy, i to bardzo pojemny, jest historyczny wagon bagażowy przystosowany do przewozu rowerów. Mogę powiedzieć też, że w tym roku będziemy kontraktować modernizację 14 podobnych wagonów bagażowych właśnie w celu dostosowania ich do przewozu rowerów. 14 kolejnych wagonów w naszej spółce córce PKP Intercity Remtrak będzie modernizowanych. Nie będzie to już osiem miejsc, będzie tam powyżej 20 miejsc w wagonie. To także w sposób wymierny poprawi obsługę szczególnie większych grup. Wagony te będą używane szczególnie na trasach turystycznych.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Przepraszam, panie prezesie, a kiedy będą gotowe? Będą kontraktowane w tym roku?

Członek zarządu PKP Intercity Adam Wawrzyniak:

W tym roku będą kontraktowane. Spodziewamy się, że na rozkład 27/28 wagony powinny być już gotowe. Kupiliśmy również w tym roku używany tabor z rynku wtórnego. W tych wagonach także są miejsca do przewozu rowerów. Liczba takich miejsc stale rośnie.

Kilka obrazków, ale tu panowie jesteście doskonale zorientowani, więc w zasadzie szybko przewinę zdjęcia. To wagon już starszego typu, modernizowany w roku 2011, czyli 15 lat temu. Wagony te cały czas pozostają w eksploatacji. Tu są miejsca dla rowerów. Kolejno wagon 168A, wagon już dużo nowszy. Jeden z najnowszych wagonów z Cegielskiego. 175A to już wagony nowe produkowane w poznańskim Cegielskim. W EZT-ach też to poprawiamy. W ED74 także jest miejsce na rowery. Tu jest mniej miejsc, ale dlatego że jest to krótki pojazd, jest to czteroczłonowy EZT, więc miejsc jest proporcjonalnie mniej. Oczywiście w naszych flirtach jest przestrzeń uniwersalna. Jeżeli ktoś ma większą walizkę, to ma rozkładaną półkę, jeżeli ktoś ma rower, to ma uchwyty dla rowerów. Wagony 159A. Tu ważna rzecz, nasze HTZ-y to pociągi, które będą w przyszłym roku obsługiwały trasy lokalne w ramach projektu „Kolej lokalnych społeczności”. Są to pociągi hybrydowe, spalinowo-elektryczne. Tam także są przewidziane miejsca na rowery.

Panowie wspomnieliście, że najczęściej w transporcie publicznym rowery są wieszane jak płaszcze. Rzeczywiście tak jest. Wynika to z dostępności miejsca, ale tutaj też mam dobrą wiadomość. Zakontraktowane przez nas piętrowe ekspresy będą miały już miejsca do przewozu rowerów w pozycji poziomej. Pociągi te w tej chwili są projektowane.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Ile będzie ekspresów?

Członek zarządu PKP Intercity Adam Wawrzyniak:

42 w podstawie i kolejnych 30 w opcji, łącznie 72 pociągi na 200 km/h. W każdym pociągu będzie osiem miejsc rowerowych na dolnym pokładzie do przewozu już w pozycji poziomej, stojącej. Z perspektywy taborowej tak to się prezentuje. Jeszcze pokrótce, jeżeli pani przewodnicząca pozwoli, odniosę się do kwestii poruszonych przez panów. Czy potem w trakcie dyskusji?

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Bardzo proszę, oczywiście.

Członek zarządu PKP Intercity Adam Wawrzyniak:

Tak? Dobrze. Już w pierwszej części naszego spotkania panowie poruszyliście kilka bardzo ważnych kwestii związanych z przewozem rowerów w pociągach. Może zacznę od piktogramów. Rzeczywiście przejrzałem szybko państwu materiał. Duże piktogramy są na taborze piętrowym, czyli tym, który ma wysoką ścianę boczną. Tam jest miejsce na piktogramy, żeby były naprawdę duże. W taborze jednopokładowym jest to już troszeczkę trudniejsze, ale przyjmujemy tę uwagę i zastanowimy się, w jaki sposób można poprawić widoczność oznaczeń, dlatego że jest to jak najbardziej istotne.

Różne wieszaki. To jest temat rzeka. Wiem, dlatego że rozmawiam bardzo często z moimi znajomymi, którzy jeżdżą na rowerach. Wiem, że w środowisku rowerowym nie ma jednogłośności, który typ wieszaka jest najlepszy, są różne szkoły. Rzeczywiście, proszę państwa, nawet w skali Europy nie ma standaryzacji. My też się z tym mierzymy, dlatego że rowery są naprawdę różne. Są różne średnice kół, są różne wielkości ram, rower z sakwą, rower bez sakw itd. Tu nie ma standaryzacji. Myślę, że jest to pole do dyskusji, jak to zrobić, żeby wszystkim to odpowiadało. Pewnie uniwersalnego rozwiązania nie ma, ale myślę, że tutaj jest jakieś pole do współpracy, do wspólnych działań i rozmów. Nie będzie to dotyczyło tylko PKP Intercity, ale wszystkich przewoźników, dlatego że wszystkie koleje regionalne przecież wożą, zabierają na pokład rowerzystów wraz z rowerami, ale standaryzacji nie ma. Za każdym razem projekty są tak prowadzone, że wsłuchujemy się w głosy, w różne komentarze odnośnie do poprzednich projektów. To gdzieś tam ewoluuje, ale też wiemy, że nie ma tutaj jednogłośności.

System sprzedaży. O tych kwestiach usłyszałem pierwszy raz. Rozumiem państwa argumenty. Rzeczywiście, planując podróż z rowerem, może być trudno poruszać się w systemie sprzedaży, szczególnie, że dzisiaj zajętość mamy bardzo wysoką. Bilety sprzedają się dosyć

szybko. Podróż warto i trzeba planować z wyprzedzeniem. Jest to na pewno temat do przedyskutowania, do sprawdzenia. Trzeba mieć świadomość, że tego typu zmiany potrwają, dlatego że są to bardzo obciążone systemy, obsługujące miliony transakcji w dobie, więc nie można po prostu od jutra zrobić sobie aktualizacji, ale na pewno warto nad tym popracować, nie tylko u nas, pewnie także u innych przewoźników, po to, żebyście państwo widzieli, czy miejsce na rower w danym pociągu jest czy nie.

Jeżeli chodzi o wskazanie, gdzie jest wagon dla rowerów w składzie pociągu, my publikujemy zestawienie naszych składów. Miejsce z wagonem rowerowym jest zaplanowane już w rozkładzie jazdy. Wiadomo, my jako kolejarze wiemy, gdzie wagon będzie i dzielimy się tą informacją z podróżnymi. Czy to na naszej stronie internetowej, czy to w gablotach stacyjnych pokazujemy, gdzie zatrzymują się pociągi PKP Intercity. Są tak zwane zestawienia pociągów. Można sobie tam znaleźć wagon z miejscem dla rowerów.

Prezes zarządu Stowarzyszenia Zielone Mazowsze, członek Polskiej Federacji Rowerowej Marek Smyk:

Tylko dodam, że czasami troszeczkę to kuleje. Chociażby wyświetlacze na Warszawie Centralnej pokazują, który wagon będzie w którym sektorze. Mimo że ja wiem, że na przykład siódmy wagon ma przedział rowerowy, na wyświetlaczu nie ma piktogramu, że jest to wagon rowerowy.

Członek zarządu PKP Intercity Adam Wawrzyniak:

Tak, tak.

Prezes zarządu Stowarzyszenia Zielone Mazowsze, członek Polskiej Federacji Rowerowej Marek Smyk:

Są tu pewne nieścisłości, niekonsekwencje.

Członek zarządu PKP Intercity Adam Wawrzyniak:

Oczywiście jest to sprawa systemu kolejowego. Nie chcę tu przerzucać odpowiedzialności na zarządcę infrastruktury, ale DIP-em, czyli systemem wyświetlającym zarządza spółka PKP PLK. Rzeczywiście pewnie jest tu coś do zrobienia, ale nie chcę za inną spółkę wyrażać stanowiska. Myślę, że pokrótce tyle. Postarałem się szybko odnieść do kwestii, postulatów zgłoszonych przez państwa w otwierającym wystąpieniu. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie, szczególnie za garść dobrych informacji, że będzie więcej miejsc rowerowych.

Szanowni państwo, oczywiście, że PKP Intercity nie może mówić za inne spółki, ale myślę, że pan Krzysztof Szymański z Ministerstwa Infrastruktury mógłby spojrzeć i powiedzieć nam, jak patrzy ministerstwo, czy widzi kompleksowo przez wszystkie spółki potrzeby rowerzystów, dlatego że bardzo ważne jest, żeby to wybrzmiało od PLK po PKP SA, oczywiście przewoźnika. Oddaję głos przedstawicielowi ministerstwa. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Krzysztof Szymański:

Dzień dobry państwu. Krzysztof Szymański. Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury.

Jeżeli chodzi o ministerstwo, pani przewodnicząca, niestety jako ministerstwo odpowiadamy co do zasady za umowę z przewoźnikiem PKP Intercity i organizację międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów kolejowych. Jeżeli chodzi o część nadzoru nad przewoźnikami regionalnymi, takiej kompetencji nie posiadamy. Dobrze wiemy, że największy z przewoźników regionalnych nie jest pod naszym ministerstwem, nie odpowiadamy za tę spółkę. Nawet gdybyśmy chcieli prowadzić działania standaryzujące, może to być na zasadzie miękkich rekomendacji i jakichś wskazań, natomiast bez możliwości, jak w przypadku Intercity, egzekwowania zapisów w formie zapisów w umowie PSC.

Jak prezes Wawrzyniak powiedział, rzeczywiście jest zauważalny wzrost liczby pociągów, w których możliwy jest przewóz roweru. Jest to ponad 80% uruchamianych pociągów. W mojej prywatnej ocenie jest to wartość satysfakcjonująca, zwłaszcza jeżeli spojrzymy na to, jak sytuacja wyglądała 10 czy 15 lat temu. Jeżeli nałożymy na ten trend również trend, który pojawia się, jeżeli chodzi, tak jak pani przewodnicząca wspomniała, o PKP SA czy o PLK, mam tu na myśli obiekty dworcowe, jak również infrastrukturę peronową, to mając na uwadze te wszystkie trzy

obszary, czyli dworce, perony i pociągi, za które odpowiadamy jako ministerstwo, jesteśmy z tej sytuacji zadowoleni. Ponad 95% dworców posiada dostęp do stojaków. Zdecydowana większość peronów również posiada stojaki. Oczywiście, jeżeli mówię perony, przystanki, jest to pewien skrót myślowy. Zwykle peron nie może posiadać stojaków, chyba że jest jednokrawędziowy i o odpowiedniej szerokości. Wtedy stojaki są oczywiście zlokalizowane w możliwie najbliższym sąsiedztwie peronu.

Oczywiście teraz jest robiony kolejny element, o którym tutaj wspomniał pan z Zielonego Mazowsza. Rzeczywiście, jeżeli spełniliśmy pewien minimalny standard, to teraz jest moment i czas na to, żeby dokładać kolejne klocki do tego, żeby standard był już w pełni satysfakcjonujący, a nie był tylko standardem minimalnym. Mam na myśli chociażby zadaszenia stojaków rowerowych, że nie jest to już tylko zwykły słupek, ale jest także daszek, żeby na rowerzystę nie musiało kapać.

Propozycje, które są odnośnie do wind czy pochylni, też są jak najbardziej sensowne. W momencie, jak już możemy w pociągu przewieźć rower, chodzi także o to, żeby wniesienie roweru na peron, zwłaszcza jak jest np. wysoka kładka jak w Krzyżu – jest to jeden z moich osobistych ulubionych przykładów – nie było zadaniem dla naprawdę jakichś wytrzymałych herosów sportowych, zwłaszcza jak ktoś ma rower z sakwami, musi wnieść rower na kładkę, znieść go, a jeszcze ma niewiele czasu na przesiadkę, i tak dalej.

Oczywiście cały czas są przed nami wyzwania dotyczące tego, żeby doskonalić system. Cieszę się, że spółka Intercity, również częściowo z naszym wsparciem, częściowo z własnych środków dokonuje inwestycji w tabor, dzięki czemu przewóz rowerów w komunikacji dalekobieżnej jest czymś relatywnie łatwo dostępnym, oczywiście z gwiazdką, że miejsca szybko znikają. Wydaje mi się, że podstawowy poziom dostępności do transportu rowerów w kraju na poziomie przejazdu pociągiem, dostępu na peron, jeżeli chodzi o budynki dworcowe, ten aspekt mamy spełniony. Teraz naszym zadaniem i wyzwaniem na kolejne lata jest udoskonalanie systemu, czyli żeby stojaków rowerowych było w pociągach więcej, żeby być może nie były one do wieszania, tylko do montowania na poziomo. Cieszę się, że spółka Intercity w nowym projekcie na piętrowe ETZ-y przewidziała takie rozwiązanie.

Propozycje, które pan zgłaszał, są jak najbardziej sensowne, poczynawszy od prostych rzeczy, czyli piktogramów. Sam też jako rowerzysta wiem, że czasami stoję na peronie, a potem muszę biec z rowerem, dlatego że niektórzy przewoźnicy regionalni mają jakieś małe oznaczenia, w małym kwadraciku na drzwiach, obok różnych innych piktogramów jest rowerek. Stojąc na peronie nie za bardzo wiadomo, w którym konkretnie przedziale się będzie, potem konduktor krzyczy, że nie tu, tylko tam, nie ma czasu. Rzeczywiście jest to niepotrzebny dyskomfort związany z podróżą. Traktuję to jako wyzwania na kolejne lata. Z postulatami owszem, zgadzam się, natomiast trzeba także zauważyć, że wykonaliśmy dużą pracę, co nie zwalnia nas z obowiązku na kolejne lata doskonalenia tego, co do tej pory udało się nam zrobić. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie. Szanowni państwo, oczywiście zdaję sobie sprawę, że pan Adam Wawrzyniak przedstawił tu proporcje pomiędzy PKP Intercity a wszystkimi innymi przewoźnikami, ale ważne jest to, wychodzę z założenia, że warto jak dobre przykłady idą z góry, od przewoźnika krajowego. I dobrze by było, gdyby Ministerstwo Infrastruktury, nawet jeżeli jak wiemy, że nie ma w swoim obszarze działania przewoźników regionalnych ani nawet Polregio, to jednak kreowało pewne standardy. Jest to słuszna droga, że rekomendacje powinny służyć przynajmniej jako oczekiwania do przewoźników regionalnych.

Chciałabym w tym momencie oddać głos przedstawicielowi Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego, panu Tomaszowi Legutko, który może szerzej opowie nam o różnicach we współpracy pomiędzy kolejowymi przewoźnikami regionalnymi, gdyż są tam przecież koleje pomorskie, a naszym przewoźnikiem PKP Intercity. Wszyscy wiemy, że pomorskie trasy rowerowe już zyskały swoją renomę nie tylko w Polsce, ale też wśród zagranicznych rowerzystów. Dzień dobry, dołączyła do nas pani wiceminister sportu i turystyki, pani Żaneta Cwalina-Śliwowska. Zapraszamy. A ja w tym momencie oddaję głos. Bardzo proszę, panie Tomaszu.

Główny specjalista – ekspert w Departamencie Turystyki i Sportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego Tomasz Legutko:

Dziękuję bardzo za możliwość udziału w spotkaniu. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom pani przewodniczącej odnośnie do liczby profitów, które generuje turystyka rowerowa, mamy to policzone.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Panie Tomasz, przepraszam czy możemy coś zrobić z mikrofonem, dlatego że bardzo źle słyszymy? Mamy głos trochę jak za mgłą. Może proszę spróbować bliżej. Za dużo basu, tu ktoś podpowiada. Pan Marek podpowiada, że za dużo basu.

Prezes zarządu Stowarzyszenia Zielone Mazowsze, członek Polskiej Federacji Rowerowej Marek Smyk:

Ma pan dużo basu, a mało wysokich dźwięków.

Główny specjalista – ekspert w Departamencie Turystyki i Sportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego Tomasz Legutko:

Dobrze. Próbuje. Teraz słysząc lepiej?

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Lepiej nie.

Prezes zarządu Stowarzyszenia Zielone Mazowsze, członek Polskiej Federacji Rowerowej Marek Smyk:

Może jak troszkę wolniej będzie pan mówił, to będzie łatwiej zrozumieć.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Tak, jest też pogłos. Prosimy wolniej i faktycznie bliżej mikrofon. Dziękuję.

Główny specjalista – ekspert w Departamencie Turystyki i Sportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego Tomasz Legutko:

Dobrze. Województwo pomorskie w 2024 r. policzyło, jakie dochody generuje turystyka rowerowa. Wyszło nam 12,3 mln zł dochodów z tytułu podatku CIT dla gmin. Wyliczyliśmy to na podstawie obłożenia, liczby turystów rowerowych przyjeżdżających, odwiedzających nasze województwo oraz ankiet, które przeprowadziliśmy. Znamy tę liczbę, wiemy, ile wydają i wiemy, że turysta chociażby jednodniowy, trzydniowy i pięciodniowy wydaje więcej niż dwudniowy i czterodniowy. Ciekawa informacja.

Odnośnie do kolei, województwo pomorskie od wielu, wielu lat jest numerem jeden, jeżeli chodzi o przewożoną liczbę pasażerów, także tych z rowerami, a także z innymi urządzeniami transportu osobistego. Codziennie możemy odkryć nowe urządzenie, które jest wkładane albo wnoszone do pociągu. Również rowery się zmieniają. Teraz są składane, więc bardzo łatwo można je wnieść. A mówię to dlatego, że obserwujemy to, widzimy. Musimy być dostępni dla wszystkich. Tak jak powiedziałem na początku, pomorskie jest liderem pod względem liczby przewożonych osób. Taką daną otrzymujemy, ale jeżeli zapytamy się PKP Intercity, a także przewoźników regionalnych: „Ilu rowerzystów przewieźliście?”, nagle okazuje się, że jest to tajemnica handlowa. I pojawia się problem. Ja reprezentuję Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, czyli koordynatora budowy pomorskich tras rowerowych, tras o znaczeniu międzynarodowym i tras krajowych, takich jak Wiśłana Trasa Rowerowa. Trasa EuroVelo 10-13 od Świnoujścia do Helu to od wielu, wielu lat najbardziej popularna trasa rowerowa w Polsce. Ale nie możemy się dowiedzieć od PKP Intercity, ilu turystów z rowerami zostało przewiezionych do wybranych stacji. Mnie nie interesuje skąd, dokąd oni przejechali, tylko ilu było turystów. Nawet chcę ograniczyć liczbę danych, żeby nie wymuszać danych, które mogą wpłynąć na finanse spółki. Otrzymałem taką informację. Policzyliśmy sobie te dane, daliśmy radę. Wyszło nam, że w tamtym roku PKP Intercity dowiozło do województwa pomorskiego 100 tys. rowerzystów. Pan z PKP Intercity powiedział o 700 tys. Jedna siódma dojeżdża do pomorskiego. Regio zapewne dołożyło nam ponad 200 tys. przewozów rowerowych. To jest samo pomorskie, szanowni państwo. A co z zachodniopomorskim? Co z małopolskim? Co ze śląskim? Możemy wymieniać województwa. Co z mazowieckim? Możemy oszacować, że mamy około 3–4 mln przewożonych rowerów rocznie. Jak było podane,

jest 438 mln przewożonych pasażerów. A więc rowerzyści to około 1% obsługiwanego ruchu kolejowego. Skala rośnie, tak jak państwo pokazali.

A więc musimy zwrócić uwagę, że chcemy wyjść do państwa z propozycją. Jako regiony, jako Związek Województw RP, chcielibyśmy mieć możliwość udziału w kształtowaniu tego ruchu. Chcemy poznać dokładnie, jak on się kształtuje. My budujemy trasy rowerowe, a później państwo będą mieli na dworcach PKP ogromną liczbę rowerzystów, dlatego że każdy chce przyjechać i każdy chce wrócić. I nagle okazuje się, że liczba miejsc rowerowych jest za mała. Wiemy, że zawsze będzie mniejsza niż potrzeby w określonym dniu czy o określonej porze roku. Taka jest struktura turystyki, że sezon główny to jest lipiec, sierpień, do połowy września, potem już spada. Chcielibyśmy poznać także państwa możliwości i znaleźć jakieś rozwiązanie, które pozwoliłoby nam zabezpieczyć w jakimś stopniu lepszą obsługę ruchu turystycznego, czyli zwiększyć dzisiaj chociażby dojazd z Warszawy do Świnoujścia. Dzisiaj jest piątek, ale już w czwartek ludzie startują, żeby przejechać ze Świnoujścia do Helu. W tym momencie być może warto się zastanowić, czy nie zwiększyć obsługi rowerowej w czwartek. Wspólna informacja, wspólne potraktowanie turysty rowerowego poprawi nam transport. Dobrze zaopiekowany nie rowerzysta, tylko turysta będzie wiedział, że w czwartek będzie większa liczba miejsc rowerowych w pociągach. Poprawi to, zwiększy zapotrzebowanie na te miejsca. Państwo powiedzieli o 80%. Tak, zgadza się. Mamy jeszcze 20% do zagospodarowania i możemy to wspólnie zrobić.

Chciałbym jeszcze dodać jedną rzecz. Jeżeli chodzi o oczekiwania poprawy współpracy, oprócz kwestii technicznych, które były przed chwilą powiedziane, bardzo istotne jest, jak na dworcu mają dostać się osoby, które niekoniecznie muszą być w kwiecie wieku, być na tyle silne, żeby podnieść cały rower z sakwami, wnieść go, i tak dalej, i tak dalej. Ale ważne jest to, co chciałbym tutaj państwu przekazać, a więc chociażby udział w rozmowach, w budowie wszystkich rozwiązań dla rowerzystów. Nie chodzi o to, że my musimy mieć ostatnie słowo. Bardziej chcielibyśmy przekazać, jak rozwija się rynek, w jakim kierunku idzie. Być może znajdziemy jakieś rozwiązanie, które jeszcze bardziej udostępni wagon dla rowerzystów, ale także dla innych osób, które także chcą przejechać pociągiem. Państwo pokazali przed chwilą rozwiązanie w zakresie połączenia miejsca na walizki z rowerami. Bardzo fajny pomysł. Sam osobiście miałem negatywną przyjemność, gdyż ciężko mi było odmówić starszej osobie, która położyła tam walizkę, żeby ją ściągnęła, dlatego że chcę powiesić swój rower. Miałem wykupiony bilet na rower na to miejsce, a była tam walizka. Wiadomo, dogadaliśmy się, nie jestem człowiekiem problemowym, mogliśmy rozwiązać te rzeczy. Ale co by było, gdyby były zajęte wszystkie miejsca rowerowe? W tym momencie robi się korek. Są rozwiązania combo, które są fajne, ale na niektórych odcinkach, na niektórych trasach są problematyczne. Są to kwestie, na które musimy zwrócić uwagę.

Chociażby pociągi Regio, nasze przewozy regionalne są bardzo mocno rozwijane. Jak dobrze pamiętam, jeszcze w tym roku mamy najnowszy tabor w całym kraju, więc mamy bardzo dobre pociągi, do których możemy wnieść oficjalnie po osiem, ale nieoficjalnie jest w stanie wejść tam nawet 20 rowerów dobrze zamontowanych, dlatego że rozwiązania do mocowania rowerów dają taką możliwość. Poprzez pasy na poziomo montujemy rowery. Pokazuje to, że kolej jest otwarta. A obserwacja, co się dzieje z przestrzeniami w godzinach poza szczytem rowerowym, pokazuje, że są one idealnie wykorzystywane przez pasażerów, gdyż jest to fajne miejsce do chwilowej przejażdżki.

Chciałbym powiedzieć jeszcze tylko jedną rzecz, szanowni państwo, że około jednej czwartej ruchu turystycznego w danym regionie generuje mieszkaniac tego regionu. To znaczy, że mieszkaniac regionu chciałby spędzić jakąś część swojego czasu wolnego w innym miejscu swojego regionu. Może wykorzystywać i wykorzystuje do tego koleje. To znaczy, że będzie wykorzystywał czy to połączenia Intercity, czy to połączenia Regio, żeby dojechać do danego miejsca w regionie. Są to krótkie przejażdżki, przewozy rowerowe w pociągach, ale im więcej dostępnych jest takich pomieszczeń, przestrzeni w pociągach, tym oferta jest ciekawsza i atrakcyjniejsza dla turysty. Mógłbym jeszcze wiele rzeczy powiedzieć. Patrząc, co jeszcze zanotowałem sobie w trakcie spotkania.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Panie Tomasz, troszkę wolniej prosimy, dlatego że to jednak jest wyzwanie słuchać ze względu na pogłos. Naprawdę, proszę o tym pamiętać.

Główny specjalista – ekspert w Departamencie Turystyki i Sportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego Tomasz Legutko:

Bardzo przepraszam. Szukam jeszcze informacji, które sobie zapisałem. Tak, zapisałem możliwość udziału w tworzeniu, bagaż. Tak, wszystko, co chciałem przekazać państwu, na ten moment przekazałem. Jeżeli państwo mają jakieś pytania, będę mówił dalej. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie. Chciałabym tylko dopytać i upewnić się, że dobrze usłyszałam. W pociągach Regio oficjalnie jest osiem, a nieoficjalnie może być 20?

Główny specjalista – ekspert w Departamencie Turystyki i Sportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego Tomasz Legutko:

Jest to kwestia rozwiązania w zakresie mocowania roweru w trakcie jazdy pociągiem. Tak jak państwo przed chwilą tu widzieli, w pociągach Intercity są haki, są specjalne miejsca. W pociągach Regio nowej generacji są budowane przestrzenie dla rowerów, gdzie rowery przy-mocowujemy pasami rowerowymi. Przed chwilą widzieli państwo na obrazkach haki i inne rzeczy. Tutaj nie ma boksów, w które wkładamy rower, tylko przykładamy rower do roweru i montujemy, zaczepiamy takimi samymi pasami jak pasy bezpieczeństwa w samochodach.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie za ten głos. Wybrzmiała tu sezonowość, z którą też mierzy się nasz przewoźnik, PKP Intercity. Pamiętam, że ostatnio w wakacje były podwójne składy Pendolino nad morze.

Pytanie jest takie, czy na ten sezon również państwo planujecie zwiększać składy, w tym również składy rowerowe. To też tutaj wybrzmiało. Bardzo się cieszę, że dołączyła do nas pani Żaneta Cwalina-Słiwowska, wiceminister sportu. Chciałabym powiedzieć, że mówiąc o turystyce rowerowej, potrzeba też działań międzyresortowych. Jest to obszar, który łączy wiele resortów. Oczywiście kluczowa jest infrastruktura i ministerstwo sportu, ale też klimat i środowisko, gdyż jest to bardzo ekologiczna forma turystyki, ale też zdrowie, dlatego że bardzo ważne jest promowanie aktywnego sposobu życia. Zachęcam ministerstwa do współpracy, do pochylenia się szczególnie nad strategią rozwoju turystyki oraz podstrategią rowerową, która została przygotowana, rozumiem, że na razie zamrożona, a może warto. Zwracam się do ministerstwa, do pani minister, żeby po prostu dopytać, co się z tą strategią dzieje. Jak rozumiem, na tę strategię trzeba odpowiedzieć i uzgodnić to z Ministerstwem Infrastruktury i naszym przewoźnikiem. Panie Adamie, czy w sprawie sezonowości jakieś zapewnienie na ten rok?

Członek zarządu PKP Intercity Adam Wawrzyniak:

Tak, szanowni państwo, dzisiaj dosłownie za 20 minut rozpocznie się nasza konferencja prasowa, na której poinformujemy o naszej ofercie na wakacje. Będzie dużo więcej połączeń sezonowych.

Nie chciałbym tutaj wyprzedzać prezesa Janusza Malinowskiego, ale dzisiaj na pewno zobaczycie państwo taką informację w mediach publicznych. Oczywiście tak, zwiększamy. 50 wagonów combo w sposób bardzo wymierny, znaczący i odczuwalny zwiększy dostępność miejsc rowerowych w pociągach. Mamy nawet takie pociągi, jak na przykład pociąg Górski, który jest pociągiem łączonym w Poznaniu. W składzie tego pociągu są dwa wagony combo, więc liczba miejsc na rowery jest podwójna. Tego typu wzmocnień na wakacje szykujemy bardzo dużo. Zwiększy się oferta na Mazury. Tam także będzie można dojechać z rowerami, korzystając z pociągów PKP Intercity po linii nr 38 przez Giżycko. Jest to bardzo ciekawe miejsce turystycznie, także dla turystyki rowerowej. Połączeń na wakacje jest zdecydowanie więcej. Pierwsze są już od 14 czerwca, kolejne w kolejnych dniach. Mamy też połączenia Pendolino do Ustki od 27 czerwca. Tam też są miejsca rowerowe. Połączeń przyjaznych rowerzystom będzie na wakacje zdecydowanie więcej.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie. Czy ktoś... Bardzo proszę. Właśnie chciałam powiedzieć, że teraz jest czas na pytania, dyskusję. Bardzo proszę.

Członek Polskiej Federacji Rowerowej Karol Mocniak:

Jeszcze raz dzień dobry. Nazywam się Karol Mocniak. Polska Federacja Rowerowa.

Pan Tomasz Legutko powiedział o bardzo ważnej rzeczy. Mianowicie udało się państwu policzyć mniej więcej zyski z transportu turystyki rowerowej wynikającej z podróży pociągiem

z rowerami. Mam pytanie, czy mamy jakieś szacunki na temat tego, ile pieniędzy tracimy przez to, że jest niewystarczająca liczba dostępnych miejsc na rowery w pociągach.

Jest to pytanie do PKP Intercity, czy ma jakieś informacje, ilu pasażerom nie udało się kupić biletu na rower. Wydaje mi się, że system informatyczny powinien to w jakiś sposób logować.

Członek zarządu PKP Intercity Adam Wawrzyniak:

Nie mamy takiej informacji, natomiast trzeba mieć także świadomość, że miejsca rowerowe są to miejsca w pociągach służby publicznej PSC. Czy to na połączeniach dalekobieżnych, czy to na połączeniach w regionach ekonomia jest, niestety, dosyć brutalna. Każdy metr kwadratowy pociągu kosztuje bardzo dużo. Bez wsparcia z budżetów regionów czy z budżetu centralnego w ramach umów służby publicznej tego typu przewozy nie mogłyby się odbywać. A więc trudno tu mówić stricte o zysku, dlatego że koszty przewożenia rowerów w pociągach są wyższe niż przychody z biletów.

Członek Polskiej Federacji Rowerowej Karol Mocniak:

Może uściśle, gdyż nie pytam o zyski przewoźnika, tylko pytam o zyski np. z podatku CIT, o którym mówił pan Legutko, jeżeli rowerzysta dojedzie.

Członek zarządu PKP Intercity Adam Wawrzyniak:

My jako PKP Intercity nie potrafimy odpowiedzieć na takie pytanie.

Członek Polskiej Federacji Rowerowej Karol Mocniak:

Jeżeli będziemy mieli informację, ilu osobom nie uda się odbyć podróży, czyli nie uda się kupić biletu, to wtedy będziemy mieli konkretne dane, ile faktycznie pieniędzy tracimy przez to, że miejsc na rowery nie ma. Ja rozumiem, że oczywiście rowery w pociągach to jest jakaś służba publiczna, więc tym bardziej na to, ile pieniędzy zostało niezarobionych przez region, powinniśmy patrzeć z perspektywy całego regionu, czyli publicznie. Wydaje mi się, że byłby to bardzo dobry wskaźnik, a system informatyczny, gdyż mam doświadczenie w pisaniu systemów informatycznych, również handlowych, jak najbardziej powinien mieć takie informacje. Kiedy coś się sprzedaje, to bardzo interesuje sprzedawcę, ile rzeczy nie udało się sprzedać, ilu klientów zrezygnowało. Jakby państwo byli w stanie takie dane udostępnić, to byłoby super. Każdy region na pewno byłby bardzo wdzięczny. Myślę, że byłby to bardzo dobry wskaźnik.

Członek zarządu PKP Intercity Adam Wawrzyniak:

Na dobrą sprawę trudno jest to w jakiś sposób przefiltrować. To, że ktoś sprawdza ofertę, to jeszcze nie znaczy, że zrezygnował z zakupu. Po prostu mógł porównywać oferty różnych przewoźników. Nie jest to zero-jedynkowe, proszę mi wierzyć.

Członek Polskiej Federacji Rowerowej Karol Mocniak:

Dane o sprzedaży można normować.

Członek zarządu PKP Intercity Adam Wawrzyniak:

To, żeby zakwalifikować, z jakiej przyczyny dana transakcja nie doszła do skutku, nie jest takie oczywiste.

Członek Polskiej Federacji Rowerowej Karol Mocniak:

Mam jeszcze do pana drugie pytanie. Podawał pan liczby miejsc w pociągach i samych pociągów z przewozem rowerów. Jaki jest powód tego, że liczba miejsc w pociągach zmalała średnio z dziewięciu miejsc na rower w pociągu do siedmiu?

Członek zarządu PKP Intercity Adam Wawrzyniak:

Średnio? A w oparciu o co jest ta statystyka?

Członek Polskiej Federacji Rowerowej Karol Mocniak:

O pańskie wykresy, które pan podał.

Członek zarządu PKP Intercity Adam Wawrzyniak:

To wynika tak naprawdę z obrotu wagonami. Bardzo często mamy długie pociągi, a wagon rowerowy jest jeden. Wagonów z miejscami do siedzenia jest dużo, dużo więcej. Po prostu jest to efekt statystyczny. Natomiast tak jak pokazałem, liczba pociągów z miejscami na rowery mimo wszystko rośnie, i to rośnie w sposób bardzo, bardzo duży.

Członek Polskiej Federacji Rowerowej Karol Mocniak:

Interesowało mnie to, czy faktycznie mamy zmieniającą się strukturę wagonów.

Członek zarządu PKP Intercity Adam Wawrzyniak:

Wydłużamy składy pociągów, wagonów jest coraz więcej, jest więcej wszystkich wagonów w składzie pociągu, w związku z tym udziały statystyczne mogą się...

Członek Polskiej Federacji Rowerowej Karol Mocniak:

Nie, nie, tam była liczba pociągów w odniesieniu do liczby miejsc na rowery. W 2021 r. było średnio dziewięć miejsc w pociągu, w którym można było przewieźć rower. W 2025, z tego, co policzyłem, było przeciętnie siedem miejsc na rowery.

Członek zarządu PKP Intercity Adam Wawrzyniak:

To znaczy tyle, że liczba pociągów przyrasta szybciej niż liczba wagonów rowerowych.

Członek Polskiej Federacji Rowerowej Karol Mocniak:

OK, dobrze.

Członek zarządu PKP Intercity Adam Wawrzyniak:

Chociaż i tak liczba miejsc na rowery stale rośnie.

Członek Polskiej Federacji Rowerowej Karol Mocniak:

Rozumiem. Dobrze, ja nie mam więcej pytań. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Mam jeszcze pytanie à propos statystyk, dlatego że faktycznie są to dobre dane wyjściowe także dla samorządów. Rozumiem, że można kupić bilet na miejsce rowerowe bez roweru w momencie, kiedy nie ma obłożenia. Czy to zaburza jakoś statystyki czy nie?

Członek zarządu PKP Intercity Adam Wawrzyniak:

Kupić miejsce dla roweru bez roweru?

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Nie. Dla miejsca oznaczonego w punkcie sprzedaży jako miejsce dla rowerzysty, nie trzeba koniecznie wykupywać miejsca rowerowego.

Członek zarządu PKP Intercity Adam Wawrzyniak:

Miejsca rowerowe są w systemie sprzedaży traktowane w szczególny sposób. Rzeczywiście są one zwalniane na ostatnią chwilę, tak żeby rowerzyści jak najdłużej mogli zakupić miejsce z rowerem. Ale jeżeli pod koniec nikt z rowerem już się nie zgłosi, mówiąc kolokwialnie, są one uwalniane do zwykłej sprzedaży dla osób bez roweru.

Członek Polskiej Federacji Rowerowej Karol Mocniak:

Zdarza się też, że w pociągach, które mają duże obłożenie, ludzie kupują miejsca na przewóz rowerów, nie mając roweru, jeżeli nie ma innych miejsc, zwłaszcza na mocno obłożonych trasach. Sam spotkałem się z taką sytuacją, że osoba obok mnie pytała, czy nie powiem konduktorowi, że nie ma roweru, dlatego że jest bez roweru, a po prostu to miejsce było wolne.

Prezes zarządu Stowarzyszenia Zielone Mazowsze, członek Polskiej Federacji Rowerowej Marek Smyk:

Ale kupiła plus za 9 zł więcej...

Członek Polskiej Federacji Rowerowej Karol Mocniak:

Tak, za 9 zł więcej.

Prezes zarządu Stowarzyszenia Zielone Mazowsze, członek Polskiej Federacji Rowerowej Marek Smyk:

... po to, żeby móc w ogóle pojechać pociągiem. Było to jedyne miejsce, które zostało.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Ale nie ma kar za brak roweru w Intercity. Natomiast faktycznie ciągle dochodzimy do tego miejsca, że wciąż jest za mało miejsc. Plus jest taki, że coraz więcej pasażerów, osób chce jeździć koleją. Oczywiście dopóki nie uzupełnimy taboru, jest taki problem.

Czy są jeszcze jakieś głosy z państwa strony, pytania z sali? Ja jeszcze tylko chciałbym powiedzieć, dlatego że jest to ważne, wybrzmiało tutaj, jeżeli chodzi o współpracę w ramach umów służby publicznej. Wiadomo, pan Adam powiedział, że metr kwadratowy pociągu jest bardzo, bardzo drogi. Czy faktycznie w tej chwili jest jakiś montaż finansowy pomiędzy przewoźnikami a na przykład samorządem, urzędami marszałkowskimi, które chciałyby nawet zainwestować, żeby przewoźnik krajowy dowoził więcej rowerzystów? Czy w ogóle jest możliwy prawnie taki montaż finansowy, jeżeli chodzi na przykład o dołożenie jednego wagonu w sezonie?

Członek zarządu PKP Intercity Adam Wawrzyniak:

To oczywiście bardziej pytanie do organizatora transportu przewozów międzywojewódzkich, czyli do Ministerstwa Infrastruktury. My jako PKP Intercity nie realizujemy służby publicznej dla regionów. Dla nas organizatorem transportu jest minister infrastruktury. Organizatorami regionalnymi są marszałkowie poszczególnych województw. Tam rzeczywiście tego typu współpraca między przewoźnikami regionalnymi a marszałkami jak najbardziej może się odbywać. Z perspektywy PKP Intercity my operujemy na przewozach międzywojewódzkich. Relacji w zakresie kontraktów PSC z marszałkami województw nie mamy.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie. Nie widzę więcej zgłoszeń osób, które chciałyby zabrać głos. Panowie posłowie też się nie zgłaszają. Jeszcze pan chciałby, panie Tomasz? Bardzo proszę.

Główny specjalista – ekspert w Departamencie Turystyki i Sportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego Tomasz Legutko:

Tak, dziękuję bardzo. Na sam koniec krótko.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Panie Tomasz, tylko jeszcze nasza prośba, bliżej mikrofon i wolniej, dlatego że naprawdę źle słyszymy.

Główny specjalista – ekspert w Departamencie Turystyki i Sportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego Tomasz Legutko:

Chciałbym ponowić prośbę w imieniu zespołu do spraw mobilności w Związku Województw RP o wspólny udział w Ministerstwie Infrastruktury i PKP w pozyskiwaniu informacji odnośnie do liczby przewożonych rowerów. Jest to kluczowe dla nas, co dziś przed chwilą było powiedziane, że województwa także powinny brać w tym udział. My musimy mieć dane, żeby wiedzieć...

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Panie Tomasz, my naprawdę nie rozumiemy. Mamy pogłos. Nie wiem, czy lepiej by nie było bez mikrofonu. Ale teraz w ogóle pana nie słyszymy. Musiał pan coś wyłączyć, może słuchawki, nie wiem.

Główny specjalista – ekspert w Departamencie Turystyki i Sportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego Tomasz Legutko:

Wyłączyłem teraz.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Najprostsze rozwiązania. O tym tu mówimy, ile można zmienić prostymi rozwiązaniami.

Główny specjalista – ekspert w Departamencie Turystyki i Sportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego Tomasz Legutko:

To jeszcze raz krótko. W imieniu zespołu do spraw mobilności przy Związku Województw chciałbym prosić państwa z Ministerstwa Infrastruktury i PKP o możliwość udziału w rozmowach odnośnie do liczby przewożonych rowerów.

Przed chwilą zostało powiedziane, że województwa także powinny brać w tym udział, ale jeżeli mamy brać w tym udział, to musimy mieć dane. Pozyskiwanie danych odnośnie do liczby przejazdów rowerowych dla województwa pomorskiego zajęło mi pół roku, żeby przebrnąć przez całą dokumentację. Nie chodzi o to, żebym publicznie pokazywał dane. Chodzi o wiedzę oraz możliwość kształtowania i reagowania na sytuacje, które będą w sezonach, chociażby wraz z naszymi regionalnymi biurami planowania przestrzennego. Łączy się to także z naszymi departamentami, które zajmują się komunikacją publiczną, w tym kolejami regionalnymi, żeby

to wszystko dobrze powiązać. Mamy dobre przykłady, mamy złe przykłady. To jest kwestia, o którą chciałbym prosić.

Chciałbym prosić o dane liczby przewożonych rowerów. To nam pokaże tak naprawdę, gdzie leży kwestia do rozwiązania, a które połączenia są OK, na chwilę obecną nic nie musimy tam robić. Wiemy, że są dobre połączenia i są połączenia, które trzeba doinwestować oraz wyliczyć dokładnie, ile kosztuje metr kwadratowy przestrzeni w PKP dla rowerów. Tak jak państwo widzieli przed chwilą, część metrów kwadratowych w PKP dla rowerów jest także przeznaczona dla bagaży, więc z automatu ich cena spada. Dziękuję.

Zastępca dyrektora departamentu MI Krzysztof Szymański:

To może odpowiem.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Bardzo proszę, oczywiście.

Zastępca dyrektora departamentu MI Krzysztof Szymański:

Cieszę się, że samorząd województwa pomorskiego jest bardzo zainteresowany pociągami międzywojewódzkimi, ale wolałbym jednak, żeby każdy pilnował swoich kompetencji i samorząd województwa pomorskiego interesował się bardziej ceną metra kwadratowego w swoich pociągach, a nie w naszych. Wtedy zachowamy odpowiednią proporcję działania, jeżeli chodzi o państwo.

Natomiast jeżeli chodzi o temat statystyk, organem odpowiedzialnym za przekazywanie statystyk jest Urząd Transportu Kolejowego. Wydaje się, że jeżeli jest potrzeba, żeby takie statystyki były prezentowane przez UTK, to należałoby zwrócić się do UTK, a nie do nas jako ministerstwa. UTK agreguje dane od wszystkich przewoźników. Przewoźnicy mają obowiązek sprawozdawczy przedstawiania UTK danych w odpowiednio zanonimizowanej formie. W tym momencie każdy samorząd, nie tylko województwa pomorskiego, mógłby takie dane uzyskać. Wydaje mi się, że jest to systemowe i docelowe rozwiązanie, które chciałbym zarekomendować.

Główny specjalista – ekspert w Departamencie Turystyki i Sportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego Tomasz Legutko:

UTK nie ma informacji o przewożonych rowerach.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

A więc może z systemu sprzedaży warto takie informacje... Przy kolejnej modernizacji systemu warto o tym pamiętać, żeby wyszczególniać takie informacje, jeżeli one faktycznie, w co wierzę, mogą pomagać poszczególnym województwom w planowaniu turystyki rowerowej oraz pokazywać również przewoźnikowi zapotrzebowania, jakie są.

Szanowni państwo, nie widzę więcej chętnych do zabrania głosu. Bardzo dziękuję za posiedzenie. Otrzymaliśmy garść dobrych informacji na temat zwiększania liczby miejsc rowerowych w PKP Intercity. Czekamy na konferencję w sprawie pakietu wakacyjnego, ale rozumiem, że 50 zmodernizowanych wagonów zasili również najbardziej oblegane trasy rowerowe. Zanotowałam tu sobie, ale nie mam informacji, ile jest miejsc rowerowych w wagonach combo.

Członek zarządu PKP Intercity Adam Wawrzyniak:

Jeżeli dobrze pamiętam, to około dziesięciu, ale to też jest do sprawdzenia. Osiem. Jest to do sprawdzenia.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Ale będzie 50 wagonów combo.

Członek zarządu PKP Intercity Adam Wawrzyniak:

50 wagonów to jest pewna liczba.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

To jest pewna liczba. Dobrze.

Szanowni państwo, bardzo dziękuję za to spotkanie, rozmowę.

Zamykam posiedzenie podkomisji. Oczywiście jestem otwarta na wszelkie uwagi i pomysły. Dziękuję pięknie.