

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Infrastruktury**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU KOLEJOWEGO
(NR 7)
z dnia 21 lutego 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego (nr 7)

21 lutego 2025 r.

Podkomisja stała do spraw transportu kolejowego, obradująca pod przewodnictwem poseł **Barbary Oliwieckiej (Polska2050-TD)**, przewodniczącej podkomisji, rozpatrzyła:

– informację na temat zmian w systemie sprzedaży biletów PKP Intercity oraz funkcjonowania oferty wspólnego biletu.

W posiedzeniu udział wzięli: **Krzysztof Szymański** zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury, **Janusz Malinowski** prezes zarządu PKP Intercity wraz ze współpracownikami, **Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji ProKolej, **Radosław Karwicki** redaktor naczelny „Raportu Kolejowego”, rzecznik prasowy Polskiej Izby Kolei, **Robert Czerniak** wykładowca Szkoły Głównej Mikołaja Kopernika, **Leszek Krawczyk** właściciel zarządzający GPT4Funds oraz **Kazimierz Lipski** twórca aplikacji PlaceFinder.

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

Przewodnicząca poseł **Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD)**:

Dzień dobry. Szanowni państwo, witam serdecznie. Rozpoczynamy posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego.

Dzisiejszym tematem jest, tak jak było w informacji, system sprzedaży biletów bardzo ogólnie, ale oczywiście z uwzględnieniem aspektów, które najbardziej nas interesują, czyli m.in. wspólnego biletu, systemu ulg, a także wielu innych drobnych rzeczy, z którymi zwracali się do mnie pasażerowie.

Szanowni państwo, bardzo serdecznie witam pana Krzysztofa Szymańskiego, zastępcę dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury. Bardzo serdecznie witam pana Janusza Malinowskiego, prezesa zarządu PKP Intercity SA, wraz z panem Marcinem Karasińskim, członkiem zarządu PKP Intercity, panem Piotrem Olszewskim, zastępcą dyrektora Biura Polityki Taryfowej PKP Intercity, i panem Pawłem Duńczewskim, ekspertem w Biurze Teleinformatyki PKP Intercity. Witam – nie wiem, czy z nami jest – prezesa Fundacji ProKolej, pana Jakuba Majewskiego. Bardzo mi miło. Witam pana Radosława Karwickiego, redaktora naczelnego „Raportu Kolejowego” i rzecznika prasowego Polskiej Izby Kolei. Bardzo mi miło. Witam również naszych zaproszonych gości, twórców aplikacji PlaceFinder. Zaraz będzie okazja, żeby porozmawiać o takich nowoczesnych rozwiązaniach. Witam przede wszystkim posłów.

Od razu zaznaczam, że mamy posiedzenie Sejmu, mamy szereg posiedzeń komisji, które właśnie się odbywają, choćby za ścianą trwa posiedzenie Komisji Infrastruktury. Mamy oczywiście salę plenarną, ale całe posiedzenie podkomisji jest transmitowane, oczywiście będzie można je odsłuchać i obejrzeć.

Szanowni państwo, PKP Intercity zakończyło 2024 r. rekordową liczbą przewiezionych pasażerów. To było 78,5 mln osób, a w 2025 r. planowana jest, jeśli dobrze pamiętam, liczba 83 mln. Liczba pasażerów rośnie, co bardzo cieszy. Rośnie dzięki wielu aspektom, m.in. dzięki zmianie i optymalizacji rozkładu jazdy oraz, co bardzo ważne i warto podkreślić, pomimo wielu problemów, z którymi boryka się PKP Intercity, m.in. kluczowego problemu niedoboru taboru, o którym nieraz rozmawialiśmy w tej podkomisji, w Komisji Infrastruktury również. Przypomnijmy, że obecny zarząd zastał PKP Intercity w sytuacji, gdy 40% taboru było niesprawne, a w zespołach trakcyjnych nawet więcej. Problemów, które poruszamy notorycznie w Komisji Infrastruktury, jest znacznie więcej, bo to brak systemu GSM, długie procedury

w przypadku wypadków kolejowych, przeskalowanie inwestycji, brak inwestycji. Mimo tego, za co bardzo dziękujemy, PKP Intercity rozwija się, liczba pasażerów rośnie.

Więcej pasażerów oznacza jednak nowe wyzwania i coraz więcej wyzwań. Szanowni państwo, pasażerów problemy nie interesują. Oni kupują bilet, wybierają kolej, rezygnują ze swoich samochodów po to, żeby komfortowo, punktualnie, bezpiecznie dojechać na miejsce. Jako politycy i przede wszystkim jako resort, jako przedstawiciele PKP Intercity musimy, kolo-kwialnie mówiąc, po prostu to dowieźć. Wiele rzeczy zostało już naprawionych, zrobionych. Słówek o tym wspomnę. Czasami są to rzeczy bardzo drobne, niewymagające milionowych nakładów, jak te na infrastrukturę czy tabor, a bardzo ułatwiające życie.

W czerwcu 2024 r., jeśli dobrze pamiętam, zmieniony został system rezerwacji miejsc. W większości pojazdów wróciła możliwość podróżowania na stojąco. Jak rozumiem, była to też odpowiedź na niewystarczającą liczbę wagonów, niewystarczającą wielkość taboru. Zmieniono też system zakupu biletów okresowych, które blokowały miejsca siedzące. Teraz bilety okresowe są sprzedawane bez gwarancji miejsca siedzącego, chyba że za dodatkową opłatą. Na tym posiedzeniu znajdziemy na to przestrzeń, bo chciałabym dowiedzieć się, jak te zmiany zostały odebrane przez pasażerów i w jaki sposób przyczyniły się do wzrostu liczby przewiezionych pasażerów.

Osobiście interweniowałam w jednej sprawie, toteż poproszę o informację, czy to zostało rozwiązane, bo mam sprzeczne informacje. To mianowicie absurdy, z którymi mierzą się pasażerowie. Kiedy pasażer wsiadał do pociągu i kupował bilet u konduktora, nie było wolnego miejsca, ponosił opłatę manipulacyjną w wysokości 150 zł, a na kolejnej stacji, kiedy miejsce się zwolniło, kolejny pasażer nie płacił tej opłaty manipulacyjnej, czyli płacił mniej, i miał miejsce siedzące. Wiem, że również w tym obszarze były przeprowadzone zmiany, więc bardzo proszę, żebyście państwo – zaraz, kiedy udzielę głosu – ustosunkowali się do tego. Dużą zmianą było wprowadzenie w sierpniu 2024 r. nowego systemu sprzedaży biletów e-IC 2.0. Tu również poprosimy o informację, co się zmieniło.

Jednym z największych problemów i absurdów, z którymi się mierzymy, jest system ulg. Szanowni państwo, wczoraj sprawdzałam. Kiedy chcemy kupić bilet, mamy wybór: na stronie PKP Intercity naliczyłam 28 rodzajów biletów w zależności od zniżki. Nie ma przejazdu kolejowego, żebym nie była świadkiem tego, jak konduktor tłumaczy pasażerom, że wybrali złą zniżkę, mimo że kwotowo się zgadza. To jest problem. Mam do razu pytanie. Wiem, że będzie ono do Ministerstwa Infrastruktury. Jak idą prace? W tym temacie interweniowałam już bodajże rok temu i wiem, że zostały rozpoczęte prace nad zmianą systemu ulg. To będzie moje pytanie do Ministerstwa Infrastruktury: Jak te prace idą?

Powiem jeszcze, że system ulg wpływa również na transport autobusowy, który może świetnie uzupełniać i dopełniać transport kolejowy, a jednak przewoźnicy regionalni wskazują, że brak ujednolicenia ulg utrudnia proces zakupu biletu na pociąg czy potem na autobus, który ma dowieźć do kolejnej stacji.

Zanim jednak do tego przejdziemy, zaczniemy od tematu, który chyba najbardziej rozgrzewa nas wszystkich, czyli od kwestii wspólnego biletu. To jest rzecz, która może bardzo podnosić komfort podróży. W styczniu 2025 r. wszedł nowy regulamin wspólnego biletu. Będziemy chcieli dowiedzieć się, czy coś konkretnego zmieniło się w tym systemie, a przede wszystkim, jak wygląda współpraca z przewoźnikami, jakie są plany rozwoju tego projektu.

W tej chwili, szanowni państwo, oddam głos przedstawicielom PKP Intercity, panu prezesowi Januszowi Malinowskiemu, żeby zacząć właśnie od tematu wspólnego biletu. Później chciałabym porozmawiać o nowym systemie sprzedaży e-IC 2.0, o rozwoju sprzedaży internetowej, o współpracy z podmiotami zewnętrznymi w tym zakresie, w tym również z innowacyjnymi start-upami, które rozwiązują problemy z miejscówkami, i oczywiście o systemie ulg. Pytania od państwa posłów też będą ważnym elementem dzisiejszego posiedzenia.

Panie prezesie, bardzo proszę o zabranie głosu.

Prezes zarządu PKP Intercity Janusz Malinowski:

Szanowni państwo, na samym początku pani przewodnicząca przekazała, że w zeszłym roku przy-
wieźliśmy rekordową liczbę pasażerów, bo 78,5 mln. Jest to wynik o ponad 15% lepszy od 2023 r.

Dzisiaj mogę też podać, jakie wyniki zanotowaliśmy za styczeń. To 11,3% w górę. Nasza wstępna prognoza 83,5 mln w 2025 r. najprawdopodobniej ulegnie więc zmianie.

Mamy cichą nadzieję, że może w tym roku, czyli w 2025 r., osiągniemy poziom przewozów 88 mln, czyli wynik, który był zapisany w dotychczasowej strategii na 2030 r. Oczywiście już znowelizowaliśmy tę strategię. Przekazywałem już, że w 2030 r. planujemy przewieźć 110 mln pasażerów. To nas cieszy. Oczywiście buduje to też kolejne wyzwania przed sprawnie działającym systemem sprzedaży czy w ogóle całym systemem obsługi pasażera, bo on jest tutaj najważniejszy. Jeżeli pasażer będzie czuł, że jest zadbany, to pewnie jeszcze chętniej będzie wybierał pociągi PKP Intercity.

Na wstępie chciałbym przekazać troszkę informacji o tym, jak historycznie wyglądała integracja taryfowa pomiędzy przewoźnikami. Następnie dość, myślę, szczegółowo opowie-dzielibyśmy o nowym systemie sprzedaży.

Początkiem, pierwszym etapem integracji taryfowej – bo choć może to być nie do pomyślenia, to kiedyś też musiało być rozwiązywane – była możliwość tego, że w danym okienku kasowym możemy kupić bilet każdego przewoźnika. Kilka lat wcześniej, jakbyśmy spojrzeli w przeszłość, było to niemożliwe. Było to absurdalne, ale było to niemożliwe. Oczywiście to już daleka historia i z tym nie mamy do czynienia.

Kolejnym etapem było wdrożenie pakietu podróżnika. To może była pierwsza namiastka wspólnego biletu. Mianowicie w ramach jednej transakcji na jednym blankiecie mogliśmy wybrać podróż na przykład dwoma przewoźnikami lub ich większą liczbą. Była nawet możliwość dziewięciu przewoźników, ale takich relacji w Polsce nie znajdziemy. To było kilka biletów jednorazowych na jednym blankiecie.

Kolejnym etapem był wspólny bilet. Tutaj pojawiło się udogodnienie. W pakiecie podróżnika mieliśmy do czynienia z kilkoma częściowymi biletami, więc wiadomo, że takie rozwiązanie miało tę wadę, że biorąc pod uwagę taryfy, taki bilet zawsze był droższy, bo płaciliśmy od początku podróży. Wspólny bilet przechodzi na taryfę degresywną, więc im dalej jedziesz, tym mniej płacisz za kolejne kilometry. To było to udogodnienie w stosunku do pakietu podróżnika. Wspólny bilet jest do nabycia w kasach biletowych wszystkich przewoźników – poza Kolejami Dolnośląskimi – oraz zdalnie, czyli przez system internetowy, praktycznie też we wszystkich aplikacjach różnych przewoźników, tu akurat z wyłączeniem Kolei Mazowieckich.

Myślę, że szczegóły to, tak jak powiedziałem, taryfa degresywna: im dalej jedziesz, tym mniej płacisz. Są możliwe wszelkie ulgi, przejazd musi być co najmniej przy wykorzystaniu dwóch przewoźników, maksymalnie sześć odcinków, nie może to przekraczać 1,4 tys. km. Oczywiście jest to tak skrojone, żeby mogło funkcjonować w naszym kraju. Myślę, że najważniejsze, co powinniśmy robić, to po prostu popatrzeć, co jest potrzebne i zobaczyć z autopsji, czego potrzebują pasażerowie. Dla nas taką doświadczalną linią jest linia Warszawa–Łódź.

Trzeba postawić się w miejscu pasażera, który wsiada na przykład w Skierniewicach czy w Żyrardowie i chce jechać na przykład do Warszawy, jeździ codziennie do pracy. Z czym tacy pasażerowie borykali się do tej pory? Mają wykupiony bilet na przykład na PKP Intercity, tym pociągiem jeżdżą, ale są różne sytuacje. Czasami pociąg Intercity może się opóźnić, czasami spóźni się pasażer. Pasażer widzi, że podjeżdża pociąg Polregio, ale nie może do niego wsiąść, bo ma bilet na pociąg PKP Intercity. Tego problemu raczej nie ma przy biletach jednorazowych, tu jest troszkę prostsza sytuacja. Nawet wracając do pracy, pasażer jest na Dworcu Centralnym, przytrzymano go dłużej w pracy, nie zdążył na swój pociąg, ale widzi, że na peronie stoi Polregio, niby mógłby wsiąść i pojechać do domu, ale nie może, bo nie ma biletu.

Patrząc na takie potrzeby, szybko porozumieliśmy się ze spółką Polregio i na przykład bilety okresowe PKP Intercity są honorowane w spółce Polregio i w spółce Łódzka Kolej Aglomeracyjna. ŁKA jeździ do Warszawy tylko w weekendy, więc dotyczy to weekendów, a Polregio dotyczy całego tygodnia. Myślę, że na tej linii ten problem pasażerów rozwiązaliśmy. Dla nich to jest prawdziwy wspólny bilet, bo nieważne, o której godzinie znajdą się na peronie, nieważne, który pociąg podjedzie, czy podjedzie Intercity, czy podjedzie Polregio, mogą do niego wsiąść i pojechać.

Dodatkowo, kiedy usunęliśmy konieczność obowiązkowej miejscówki, bariery zupełnie zniknęły. Jakbyśmy stanęli na peronie na przykład w Skierniewicach, z których jeżdżę, zobaczylibyśmy, że pasażerowie są bardzo zadowoleni, bo jak były miejscówki, to pasażer miał miejscówkę, załóżmy, na godz. 6.40, ale z różnych względów albo pociąg się

spóźnił, albo pasażer się spóźnił, przyjeżdżał inny pociąg i pasażer nie miał miejscówki. Teraz nie ma tego problemu. O tych problemach pasażerowie zapomnieli i myślę, że jest bardzo, bardzo dobry odbiór.

Dla nas jako PKP Intercity jest kolejna korzyść, że nie mamy blokowanych miejsc na krótkich odcinkach. Taki dobry przykład to pociąg z Łużyc do Skierniewic, który jeździł na zapelnieniu 90–100%, a od Koluszek jechał na zapelnieniu 15%. To marnotrawstwo. Teraz te zapelnienia rozłożyły się zupełnie inaczej, więc dla naszej spółki ma to konkretny wymiar finansowy.

Idziemy w taki model, że na przykład w całym węźle łódzkim ograniczonym na przykład miastami Ozorków, Pabianice, Koluszki w pociągach Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej jest honorowany bilet Intercity. To samo jest na styku z SKM w Warszawie. Bilet Intercity jest również honorowany w obrębie stacji Warszawa Zachodnia, Gdańska, Wschodnia, Warszawa Centralna, Śródmieście. Na te poszczególne przystanki jest honorowany bilet Intercity.

W grudniu obchodziliśmy dziesięciolecie wprowadzenia pociągów Pendolino i troszkę wcześniej, bo chyba dwa miesiące przed tym dziesięcioleciem usunęliśmy 10-letnią barierę niemożności. Pewnie państwo słyszeliście, że wsiadając bez biletu do pociągu Pendolino, można było narazić się na bardzo mocną karę. W pewnym okresie to nawet 750 zł, później trochę mniej. Teraz wprowadziliśmy taki system, że jeżeli nie mam biletu na pociąg Pendolino, jeżeli z różnych względów nie zdażyłem go kupić, to podchodzę do konduktora, konduktor na swoim terminalu widzi zajętość miejsc w pociągu Pendolino i jeżeli są tam wolne miejsca, to mówi: „Drogi pasażerze, proszę zająć miejsce 35, ja do pana/pani przyjdę i pani/panu bilet sprzedam”. Opłata manipulacyjna jest jak za wystawienie biletu w każdym pociągu: tylko 20 zł, więc to jest opłata uzasadniona. Ten temat jest zamknięty i udało się go zrobić na jubileusz 10-lecia wprowadzenia pociągów Pendolino, mówiąc trochę sarkastycznie.

Przechodząc pomału do systemu sprzedaży biletów, w tej chwili blisko 80% biletów spółki PKP Intercity jest sprzedawanych zdalnie, czyli przez internet. Zarówno przez naszą aplikację, ale również przez aplikację naszych agentów. W tej chwili współpracujemy z siedmioma takimi agentami, większym i mniejszymi. Rząd wielkości ich sprzedaży to 21%. Chyba w przyszłym tygodniu będziemy podpisywali umowę z kolejnym agentem. Nikomu nie blokujemy wejścia do takiej sprzedaży agencyjnej. Mamy stworzone uogólnione warunki handlowe. Po spełnieniu tych warunków każdy może zostać przyłączony do naszej sieci sprzedaży i sprzedawać za określoną prowizję nasze bilety. Te warunki są równe dla wszystkich.

W tej chwili najważniejszym wyzwaniem dla nas jest wprowadzenie nowego systemu sprzedaży, który będzie miał zdecydowanie więcej funkcjonalności, więcej możliwości od dotychczasowego systemu. Będzie miał też możliwość wpięcia innych przewoźników funkcjonujących na terenie naszego kraju. Myślę, że szerzej o tych zmianach powie pan dyrektor Duńczewski.

Z mojej strony to chyba tyle. Był tutaj poruszony temat ulg ustawowych. Nie chcę wyręczać przedstawiciela ministerstwa, ale mieliśmy prezentację o tym, jak to ma wyglądać i jakie są założenia. W ocenie naszej jako PKP Intercity, ale również w ocenie wszystkich przewoźników regionalnych i samorządowych ten system wygląda bardzo obiecująco. Jako operatorzy mocno trzymamy kciuki, żeby ten system został wdrożony, bo wygląda naprawdę obiecująco i będzie z korzyścią dla pasażerów, ale również dla nas, operatorów, bo te systemy sprzedaży będą prostsze, łatwiejsze w obsłudze, będą też prostsze dla drużyn konduktorskich i kasjerek. W zasadzie widzimy tylko same korzyści z wdrożenia i oczywiście cieszymy się, że takie działanie zostało przez Ministerstwo Infrastruktury podjęte.

To może tyle z mojej strony. Jeżeli możemy, to możemy przejść do bardziej szczegółowego omawiania nowego systemu sprzedaży, centralnego systemu sprzedaży, nad którym spółka pracuje, który w tej chwili jest realizowany. Z tego, co pamiętam, pierwsze testy – niewidoczne dla naszych pasażerów – zaczęły się chyba w kwietniu. Z mojej strony tyle.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie, panie prezesie.

To krótka, konkretna prezentacja. Mamy do niej trochę pytań, natomiast zachowajmy tę formułę, że najpierw jeszcze poprosimy o informacje o systemie sprzedaży, potem przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury dopowie nam o systemie ulg i oddam głos państwu. Dobrze? Dziękuję za esencję tych informacji. Bardzo proszę.

Ekspert w Biurze Teleinformatyki PKP Intercity SA Paweł Duńczewski:

Dziękuję. Dzień dobry państwu, Paweł Duńczewski.

Pozwolę sobie powiedzieć kilka słów na temat naszego nowego systemu sprzedaży, który budujemy wspólnie z partnerem, PKP Informatyka. To jest system, który zastąpi zasłużony i wysłużony system Kurs'90, o którym, myślę, wszyscy słyszeli.

Chciałbym jeszcze powiedzieć kilka słów na temat tego, co dzieje się u nas, w spółce, w ciągu ostatnich miesięcy, ostatnich lat, jeśli chodzi o kanały sprzedaży. Pojawilo się dużo nowych funkcji, tak naprawdę z miesiąca na miesiąc tych funkcji przybywa. Jest graficzna rezerwacja miejsc, ona się rozszerza, jest nowa aplikacja mobilna, nowy system sprzedaży internetowej e-IC 2.0. Musimy natomiast mieć świadomość, że to wszystko jest cały czas nadbudowywane na fundamencie, którym pozostaje dla nas Kurs'90. Wszystkie te systemy są więc zbudowane, skonstruowane według filozofii, którą Kurs'90 ze sobą przyniósł, i siłą rzeczy z pewnymi ograniczeniami, które Kurs'90 wymusza swoją dosyć niewspółczesną budową.

Zarówno my, jak i inni przewoźnicy europejscy jesteśmy w tej chwili w przededniu zmiany sposobu sprzedaży biletów – mówię cały czas o backendowym, technicznym podejściu – na model OSDM. Jest to nowy model, który jest przewidywany dla całej Europy, swoją drogą nie tylko dla przewoźników kolejowych. Nowy system, który obecnie jest budowany, system CSS – to skrót od centralny system sprzedaży – jest mocno oparty na filozofii OSDM. Jest to bardzo rozbudowany projekt przygotowywany przez stowarzyszenie przewoźników europejskich. Część przewoźników już sprzedaje bilety w trybie OSDM, część się do tego przymierza. Ostatnio skontaktowały się z nami również koleje niemieckie i zakomunikowały, że przełączą się na OSDM w 2026 r.

System, który budujemy, jest, jak powiedziałem, mocno oparty na filozofii OSDM. To, co warto o nim powiedzieć, to przede wszystkim to, że w odróżnieniu od Kurs'90 jest mocny nacisk na samą obsługę przez przewoźnika, tzn. nie trzeba zlecać podmiotowi zewnętrznemu jakichś zmian, na przykład w momencie wprowadzania nowych ofert, w momencie zmiany warunków tych ofert. Wszystko jest do samodzielnej konfiguracji przez przewoźnika. Dla nas jest to jeden z największych plusów.

Kolejny to możliwość komunikacji z przewoźnikami zagranicznymi, a także krajowymi w formacie OSDM, co pozwoli nam na bardzo łatwe rozszerzenie sprzedaży, dostępności biletów w naszych kanałach sprzedaży właśnie o połączenia międzynarodowe. Mówiąc międzynarodowe, mam na myśli nie takie, że możemy pojechać tylko do Berlina czy do Wiednia, ale dużo, dużo dalej. Taką podróż będzie można zaplanować i zakupić taki bilet już w naszych nowych kanałach sprzedaży.

System CSS – to dosyć oczywista sprawa – jest w nowoczesnej architekturze, budowany współczesnymi językami programowania. Będziemy mieli też nowy moduł rezerwacyjny, moduł Ares, który jest dużo potężniejszy od modułu, z którego korzystamy obecnie. To, co myślę, że każdy odnotuje, to brak nocnych przerw technicznych, które obecnie doskwierają wielu osobom. System CSS zakłada też znacznie większą elastyczność. Mam na myśli na przykład elastyczność w zakresie rozkładu jazdy. W tym momencie jeżeli z jakichś przyczyn technicznych rozkład jazdy się zmieni, zarządca infrastruktury nam to komunikuje. Jest to kłopot, jest to wyzwanie, którym trzeba jakoś zarządzić, bo w systemie Kurs'90 jest ograniczona możliwość modyfikacji, czy to jeśli chodzi o rozkład jazdy, czy to jeśli chodzi o zestawienia pociągów. Czasami zdarzy się, że na przykład zmieniamy zestawienie pociągu, bo jest konieczność obsłużenia połączenia innym rodzajem pojazdu. Jest to kłopot.

System rezerwacji Ares automatycznie przelokuje podróżnych na nowe miejsca według nowego układu foteli, zgodnie z konstrukcją pojazdu, który tam faktycznie będzie. Podróżni zostaną powiadomieni: „Państwa rezerwacja zmieniła się, teraz zarezerwowane jest dla państwa takie miejsce”. Oczywiście nie jest to na porządku dziennym, ale takie sytuacje się zdarzają, jest to normalna sytuacja eksploatacyjna, a teraz będziemy mieli narzędzie, żeby z taką informacją dotrzeć do klienta i żeby to wszystko było dla niego zrozumiałe i przejrzyste.

Tak jak wspomniał pan prezes, system jest tworzony z takim założeniem, że współpraca z przewoźnikami będzie możliwa zarówno przez połączenie się przez interfejs OSDM, jak i przez przystąpienie przewoźników do współpracy w ramach naszej instancji systemu. Odbywa się to trochę podobnie jak w Kurs'90.

Chciałbym przedstawić kilka punktowych informacji na temat zmian w CSS. Jeżeli kupujemy bilet indywidualny, obecnie możemy go kupić maksymalnie dla 6 osób. Dla CSS przewidujemy minimum 24 osoby. Nie jest to jakaś powszechna sytuacja, że podróżuje wspólnie więcej niż sześć osób, ale chcemy zaadresować też takie sytuacje.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Przepraszam, tylko jedno pytanie. Widzę, że coś tu się kręci. Czy mamy problem z wyświetleniem prezentacji, czy nie ma prezentacji? Jest, tak? Wiem, że państwo coś przygotowywali. Tak? Po prostu łatwiej będzie słuchać, jak się widzi. Jeżeli macie państwo prezentację, to chętnie ją włączymy. Proszę kontynuować, a w międzyczasie może uda się otworzyć.

Ekspert w biurze PKP Intercity SA Paweł Duńczewski:

Dobrze, dziękuję.

Kontynuując temat pozytywnych zmian, które przyjdą z nowym systemem, to przede wszystkim dowolność łączenia ofert, ulg i rodzajów miejsc w jednym zamówieniu. Jak jeździmy w pojedynkę, tak bardzo tego nie czujemy, ale gdy są podróżni, którzy podróżują w większych grupach, na przykład rodzina, której członkowie mają uprawnienia do różnych rodzajów ulg, to już zaczynają się schody. Jeżeli te ulgi są bardziej skomplikowane albo jest to przejazd z przesiadką, wtedy już jest trudno: czasami trzeba rozbijać takie zamówienie na dwa, nawet trzy osobne bilety.

W CSS tego nie będzie. To CSS skomponuje bilet w taki sposób, żeby optymalnie wykorzystać uprawnienia, ulgi, a także oferty, które my jako PKP Intercity przygotowujemy dla naszych podróżnych. W obecnym systemie maksymalna liczba odcinków przy jednym przejeździe dla biletu jednorazowego PKP Intercity to są trzy odcinki. W nowym systemie planujemy rozszerzyć to do sześciu. Myślę, że coś, co dla wielu osób jest bardzo ważne, bo tu często pojawiały się te głosy, to swoboda modyfikacji biletu. W tej chwili, jeżeli kupimy sobie bilet przez internet na kilka osób i jedna z tych osób zachoruje albo nie dojedzie, nie ma możliwości samodzielnego zmodyfikowania tego biletu i wyłączenia jednej osoby z oferty. Tak jak dostaniemy tę samodzielność razem z systemem, chcemy trochę tej samodzielności przekazać pasażerowi, żeby mógł w większym stopniu samodzielnie zarządzić biletem.

Teraz nawiążę do czegoś, o czym mówiła pani przewodnicząca: do rozmów w pociągu z konduktorami na temat źle wybranej ulgi. Przewidzieliśmy to, bo wiemy, że to jest duży problem. Nowy centralny system umożliwi modyfikację tej ulgi wyłącznie za dopłatą różnicy, tzn. jeżeli kupimy bilet w kasie czy przez internet i zdarzy się, że pomyli nam się ta ulga, a konduktor to zauważy, wówczas konduktor powie: „Zmieniamy bilet, modyfikujemy tylko ulgę” i podróżny albo dopłaci parę złotych, albo czasami wręcz będzie uprawniony do odzyskania paru złotych, w zależności od tego, jak ta ulga była dobrana. Obecnie podróżny musi kupić nowy bilet. Jest to duża różnica. Zdarzają się sytuacje, że osoba nie dysponuje takimi środkami, żeby kupić nowy bilet. Zdajemy sobie sprawę, że jest to kłopotliwe dla pasażerów. Ulg jest dużo.

Kolejna rzecz, którą przewidzieliśmy w nowym centralnym systemie, to możliwość zakupu biletu na przejazd w wagonie pierwszej klasy dla osoby, która posiada uprawnienie do ulgi w drugiej klasie. Zgodnie z rozporządzeniem na temat ulg jest taka możliwość, natomiast wymaga to dosyć skomplikowanej operacji wykonywanej przez kasjera. Najpierw wystawia się bilet na drugą klasę, później dopłaca się różnicę między pierwszą a drugą klasą i jeszcze trzeba zmodyfikować rezerwację. W okienku kasowym zajmuje to nawet kilka minut, a w kanałach samoobsługowych w ogóle nie ma takiej możliwości. W momencie, kiedy uruchomimy nowy centralny system sprzedaży, umożliwi on takie zamówienie automatycznie, tzn. kasjer czy klient, który kupuje w kanale samoobsługowym, od razu będzie mógł z tej funkcji skorzystać.

Dziękuję, widzę, że już jest prezentacja. Proszę jeszcze o dwa slajdy do przodu. Jestem na trzecim punkcie od końca: bilety ulgowe z dopłatą do pierwszej klasy dostępne bez trudności.

Kolejny punkt, o którym chciałem dzisiaj państwu wspomnieć, to efektywne zarządzanie dostępnością miejsc, elastyczna charakterystyka metastacji. Powiem pokrótce, chociaż mógłbym długo na ten temat. Ci państwo, którzy często jeżdżą naszymi pociągami, pewnie znają taką sytuację: na graficznej rezerwacji miejsc wszystkie miejsca są zajęte, ale na zielono świecą się tylko miejsca dla rowerzystów. Część osób kupuje te miejsca, dopłaca przy tym

za bilet na przewóz roweru. Oczywiście nie ma z tym problemu. Ludzie się zastanawiają, ale konduktorzy nie kwestionują tak kupionych biletów. Chcemy to zmienić, chcemy w takiej sytuacji zapytać klienta: „Kliencie, widzimy, że miejsce, które wybierasz, jest ostatnie. Czy będziesz wiozł rower, czy nie?”. Jeżeli klient powie: „Nie będę wiozł roweru”, to sprzedamy mu to jako zwykły bilet. Nazwalismy to obrotową charakterystyką.

Inna sprawa, inna sytuacja, inny przykład rozwiązywania, które dostarczymy, to metastacje. Wyobraźmy sobie taką sytuację, że jedzie pociąg z Gdyni przez Warszawę do Krakowa i podróżny, który chce jechać tym pociągiem, pierwotnie planuje odjazd z Warszawy Wschodniej do Krakowa. Tak się składa, że na odcinku między Warszawą Wschodnią a Warszawą Centralną wszystkie miejsca są zajęte i nie można kupić takiego biletu z rezerwacją miejsca. Co proponuje nowy system? Nowy system proponuje sprzedaż biletu od Warszawy Wschodniej, ale rezerwację od Warszawy Centralnej lub od Warszawy Zachodniej, tam, gdzie ona jest dostępna. Obecnie klient musi w jakiś sposób sam się zorientować, żeby kupić bilet od innej stacji Warszawy lub wybrać po prostu inny pociąg.

Cały czas myślimy o tym, z jakimi sytuacjami mierzą się nasi podróżni, rozmawiamy z nimi, słuchamy ich słów. To są efekty tej współpracy. Tak jak już wcześniej wspominałem, pełne wsparcie dla sprzedaży biletów międzynarodowych i zagranicznych jest dzięki systemowi OSDM. To są najważniejsze rzeczy, które chciałem państwu przedstawić, jeśli chodzi o nasz nowy system centralny.

Na kolejnym slajdzie widzimy kluczowe terminy. Uruchomienie funkcjonalne na środowisku testowym nastąpiło w częściowym zakresie już w maju 2024 r. Dwa miesiące temu uruchomiliśmy środowisko preprodukcyjne, a przed nami uruchomienie techniczne. To są terminy, które niekoniecznie mówią coś konkretnego. Stopień zaawansowania? Jesteśmy już zdecydowanie za połowę przygotowań tego systemu. Odbiory końcowe i start produkcyjny planujemy do końca przyszłego roku.

Przedstawię kilka punktów, które moim zdaniem warto widzieć i zapamiętać. To, o czym państwu opowiadam, to jest system backendowy, można powiedzieć, silnik ekosystemu sprzedaży. Niekoniecznie oznacza to wymianę kas, urządzeń w kasach, niekoniecznie oznacza to wymianę terminali konduktorskich, aplikacji mobilnej czy strony www. Będziemy wykorzystywać to, co obecnie, to, co już możecie państwo widzieć jako zmodernizowane, nowe, odświeżone kanały sprzedaży. Wpływ na doświadczenia użytkowników, który przyniesie CSS, będzie narastał stopniowo, w miarę dostosowywania kanałów sprzedaży do funkcji, które dostarczy centralny system. Co już mówiłem, bo to jest bardzo istotne, budowa CSS jest mocno oparta na modelu OSDM.

Ode mnie to wszystko. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo pięknie dziękuję.

Jako pasażerowie czekamy na ten nowy system. Wspomniał pan o wielu bardzo ważnych funkcjach. Wybrzmiało również to, że modyfikacja biletu, możliwość zmiany ulgi będzie tylko i wyłącznie za koniecznością dopłaty do przyznanej ulgi. Wszyscy natomiast wiemy, że nie byłoby tego problemu, gdyby system ulg był przyjazny, klarowny, prosty. To jest bardzo ważne pytanie.

Poproszę teraz pana Krzysztofa Szymańskiego, zastępcę dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury, o to, żeby powiedział, jakie prace są na jakim etapie i toczą się, jeżeli chodzi o ujednolicenie i przede wszystkim uproszczenie ulg. Kto na tym straci, kto na tym zyska, jakie są pomysły i kiedy to będzie realizowane? Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Krzysztof Szymański:

Dzień dobry państwu.

Jeżeli chodzi o system ulg przejazdowych, tak jak wspomniał pan prezes Malinowski, trwają prace nad uproszczeniem tego systemu. Obecnie naszym problemem związanym chociażby z planowaną integracją – zarówno w segmencie przewoźników kolejowych, jak i przewoźników kolejowo-drogowych – jest znaczna różnorodność ulg przejazdowych oraz to, że uprawnienia przejazdowe zapisane są w szeregu różnych ustaw, tzw. ustaw branżowych, dotyczących danej grupy osób.

Działania, które są podejmowane po stronie Ministerstwa Infrastruktury, są związane z tym, żeby po pierwsze zmniejszyć liczbę wymiarów ulg ustawowych z obecnych różnych – 95, 78, 51, 37, 49 itd. – poziomów, wymiarów, jak i żeby uprościć fakt, że ulgi ustawowe przydzielane są zawsze na środki transportu kolejowego, niezależnie od tego, czy jest to tzw. pociąg osobowy pospieszny, czy ekspresowy, gdyż to określanie typów pociągów z biegiem lat straciło sens i powszechne zrozumienie. Podsumowując, byłby to ten sam wymiar ulgi na wszystkie rodzaje pociągów i byłoby znacznie mniej wymiarów ulg, niż jest obecnie, a po trzecie wszystkie byłyby zapisane w jednej ustawie, co w przyszłości umożliwiłoby też łatwiejsze zarządzanie tym systemem.

Rzeczywiście na początku lutego w PKP SA odbyło się spotkanie w tym temacie, również z przewoźnikami. Wstępna ocena tych propozycji przez przewoźników jest jak najbardziej pozytywna. Dlatego prace w tym kształcie będą kontynuowane. Jako dalszy element tej układanki planowane jest ujednolicenie ulg ustawowych w transporcie kolejowym z transportem autobusowym. Prace, o których obecnie mówię, dotyczą wyłącznie transportu kolejowego, natomiast brakujący element pt. „transport autobusowy” to jest coś, co jest wyzwaniem na drugi etap tego procesu. Żebyśmy byli w stanie ten proces dowieźć, uznaliśmy, że lepiej będzie podzielić go na dwa podetapy i najpierw skupić się na części kolejowej, a następnie, jak to nam się uda, przejść również do integracji z transportem autobusowym.

To jeszcze, co warto, żebyście państwo wiedzieli, to prace dotyczące ogólnopolskiego biletu zintegrowanego. Całkiem niedawno, bo 19 lutego, na stronie Ministerstwa Infrastruktury i w dzienniku urzędowym zostało opublikowane zarządzenie pana ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka dotyczące powołania zespołu ds. realizacji projektu ogólnopolskiego biletu zintegrowanego. Jest to jedno z tych narzędzi, które mają zwiększyć atrakcyjność transportu kolejowego poprzez umożliwienie zakupu jednego biletu na pociągi wszystkich przewoźników w kształcie o niebo lepszym, niż jest to obecnie możliwe w ramach istniejącego projektu wspólny bilet, który boryka się z pewnymi ograniczeniami, wyjątkami.

Ogólnopolski bilet zintegrowany miałby te ograniczenia znosić, jak i umożliwiać zakup biletów okresowych zintegrowanych na wielu przewoźników – czyli w pewien sposób rozwijać myśl, o której pan prezes Malinowski wspomniał na przykładzie linii łódzkiej – czy umożliwiać zakup biletów obszarowych na dany region, jak i docelowo umożliwiać zakup biletów zintegrowanych, jeżeli chodzi o kolej i inne środki transportu. Tak samo jak w przypadku ulg ustawowych pierwszy etap to integracja w ramach systemu kolejowego, drugi etap to integracja z systemem transportu drogowego.

Jeżeli chodzi o ten projekt, pozyskiwane jest dodatkowe finansowanie z projektu FEnIKS. Jako resort planujemy również wesprzeć zainteresowanych przewoźników i organizatorów przewozów dofinansowaniem publicznym w zamian za stosowanie bardziej atrakcyjnych taryf, jeżeli chodzi o ogólnopolski bilet zintegrowany. Jest to więc czynnik, o którym też wspomniał pan prezes Malinowski, czyli taka degresywność taryf w systemie kolejowym, żeby pasażer doświadczał degresywności, żeby bilet nie naliczał mu się każdorazowo od zera, kiedy pierwsze kilometry są najdroższe, żeby nie odczuwał różnicy spowodowanej tym, że korzysta z pociągów wielu przewoźników. Ponieważ dla poszczególnych przewoźników mogłoby to generować pewnego rodzaju utratę przychodów, jako resort mamy świadomość, że będziemy musieli zabezpieczyć na to środki finansowe i w ten sposób wesprzeć przewoźników.

Aktualnie nad ogólnopolskim biletem zintegrowanym trwają prace w ramach dwóch podzespołów roboczych. To jest zespół ds. taryfowych i zespół ds. formalnoprawnych. Prace zespołu taryfowego odbywają się również z wykorzystaniem podmiotów zewnętrznych takich jak Instytut Kolejnictwa czy Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu. Jeżeli chodzi o integrację biletów, analizowane są rozwiązania taryfowe występujące w innych krajach, na przykład w Austrii, w Czechach czy w Niemczech. W ramach konsultacji z przewoźnikami rozważane są różnego rodzaju możliwości taryfowego wdrożenia tych rozwiązań na gruncie polskim.

Zespół ds. formalnoprawnych z kolei zajmuje się możliwością i koniecznością dopasowania polskiego prawodawstwa pod kątem niezbędnych działań w zakresie dalszej integracji taryfowej. Dzięki temu, że w projekt zaangażowani są wszyscy przewoźnicy kolejowi, jak i organizatorzy przewozów, dzięki tak szerokiemu gronu osób reprezentujących kluczowych interesariuszy projektu liczymy, że rozwiązanie, które zostanie wypracowane, będzie atrakcyjne dla podróżnych, a także umożliwi nam sprawne wejście w liberalizację przewozów

kolejowych przewidzianą IV pakietem kolejowym po roku 2030, kiedy domyślnie będziemy mieli nie jednego przewoźnika w danym regionie, nawet w przypadku spółek samorządowych, ale teoretycznie wielu przewoźników z racji wymogu organizowania przetargów przez organizatorów przewozów kolejowych danego szczebla.

Dziękuję państwu. W razie pytań pozostają do dyspozycji.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Bardzo cenimy sobie krótkie, zwięzłe prezentacje, ale troszeczkę się pan prześlizgnął. Przepraszam, ale nie usłyszeliśmy tutaj o konkretnych zniżkach, jakie mają być wyeliminowane i jakie będą. Tak jak pan powiedział, tam jest 37, 49, 50.

Szanowni państwo, mamy z tym naprawdę duży problem. Jako posłowie również w innych komisjach, m.in. w Komisji do Spraw Petycji, nieraz rozpatrywaliśmy petycje środowiska, na przykład osób niesłyszących, które mają taką samą grupę niepełnosprawności co na przykład osoby niewidome, a mają zupełnie inne ulgi. Są gorzej traktowani. Mamy uczącą się młodzież, która ma zniżkę 37%, ale student ma już 50%. Dobrze państwo wiecie, że tego jest bardzo, bardzo dużo.

Mamy absurdalną sytuację z seniorami: zniżkę dla seniorów plus przejazd dwa razy do roku z jeszcze większą zniżką pod warunkiem, że ten senior pójdzie, dojedzie do związku emerytów, zapłaci za bilet, żeby tam dojechać, i jeszcze zapłaci w związku emerytów 10 zł, żeby potwierdzić, że drugi czy pierwszy raz w tym roku jedzie na tej zniżce. Pewne absurdy już chyba można wyeliminować, ale docelowo, jakie zniżki państwo chcecie zachować? Czy możecie nam to powiedzieć? Jakie zniżki chcecie zlikwidować bez szkody dla pasażerów?

Zastępca dyrektora departamentu MI Krzysztof Szymański:

Na razie jest chyba za wcześnie, żebym mógł powiedzieć na temat konkretnych informacji o tym, jakie będą wymiary ulg przejazdowych. Zasadniczy pomysł jest taki, żeby była jedna ulga przejazdowa, nazwijmy ją ogólnie dużą, czyli wysoki wymiar ulgi przejazdowej i niższy wymiar ulgi przejazdowej w okolicach 50%, ale niebędący 50%.

Nie jest intencją resortu pozbawianie kogokolwiek istniejących uprawnień przejazdowych, natomiast z racji tego, że nastąpi zmniejszenie wymiaru ulg przejazdowych, może się okazać, że pewne grupy będą miały nieco większy wymiar ulg przejazdowych, inne grupy nieco mniejszy wymiar ulgi przejazdowej. Te prace jeszcze trwają, będą konsultowane ze wszystkimi zainteresowanymi stronami. Po naszej stronie prowadzi je, dokładnie mówiąc, Departament Budżetu, a nie Departament Kolejnictwa, więc nie jestem w pełni upoważniony, żeby przekazywać więcej szczegółów w tym temacie. Mamy na uwadze to, żeby odbiór społeczny tych zmian był jak najbardziej pozytywny. To ma być coś, co ułatwi podróżowanie, a nie w jakiś sposób kogoś wykluczy i pozbawi obecnie funkcjonujących uprawnień.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Rozumiem.

System ulg jest fundamentem wielu innych działań sprzedażowych, jeżeli chodzi o bilety. Kiedy będzie ta zmiana? Może umknęła mi ta informacja, ale proszę jeszcze raz w takim razie powiedzieć, kiedy mają zakończyć się zmiany nad systemem ulg, kiedy to będzie poddane publicznej konsultacji.

Zastępca dyrektora departamentu MI Krzysztof Szymański:

Niestety nie dysponuję taką wiedzą, jeżeli chodzi o jeden konkretny termin. Prace są dość mocno zaangażowane, natomiast nie mam wiedzy, żeby spekulować, czy będzie to jeszcze w tym, czy na początku przyszłego roku.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Dobrze. Szanowni państwo, chciałabym teraz oddać głos parlamentarzystom. Oczywiście potem wrócimy jeszcze do strony społecznej. Bardzo proszę, pani poseł Paulina Matysiak.

Posel Paulina Matysiak (Razem):

Bardzo, bardzo dziękuję.

Może powiem jeszcze jedną rzecz à propos tych ulg, bo oczywiście wprowadzenie pani przewodniczącej i te postulaty są jak najbardziej słuszne. Przypomnę tylko, że pan minister Bukowiec na posiedzeniu Parlamentarnego Zespołu ds. Walki z Wykluczeniem Transportowym zapowiedział, że pakietowe zmiany, jeżeli chodzi o ustawę o publicznym transporcie zbiorowym, ustawę o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, a także inne rozwiązania, powinny być gotowe do końca... Jeżeli dobrze pamiętam, do końca marca ma przedstawić założenia, które wypracuje specjalnie powołany w ministerstwie zespół. Być może więc wśród tych zmian będą także te, które interesują nas szczególnie w kontekście dzisiejszej rozmowy i w kontekście dyskusji o ulgach. Trzeba po prostu patrzeć na to, co ten zespół zaproponuje, oczywiście także potem, jak zostanie to przełożone na zapisy ustawowe.

Chciałam powiedzieć, że myślę, że propozycje, które przedstawili państwo z PKP Intercity, wychodzą naprzeciw oczekiwaniom wielu pasażerów i wielu podróżnych, którzy często dzisiaj odbijają się od ściany. Mnie samej też zdarza się czasami odbić od ściany w kontakcie z systemem, który obecnie obowiązuje. Do mnie też trafia bardzo wiele głosów pasażerów, którzy często mają bardzo duże trudności z tym, żeby łatwo, sprawnie zakupić bilet. Na pewno na pochwałę zasługuje wprowadzenie graficznego wyboru miejsc. To bardzo ułatwia znalezienie takiego miejsca, żeby podróż była satysfakcjonująca. Nie jest to miejsce losowane, trochę w ciemno. Więc to się dzieje.

Dużo było o samym systemie. Chciałam zapytać, jak to będzie wyglądało z perspektywy samej osoby, podróżnego, pasażera, który kupuje bilet? Czy będziecie też zmieniali państwo funkcjonalność aplikacji? Na co w ogóle stawiacie, żeby zakupy, które sprzedajecie bezpośrednio, bo ich jest zdecydowanie więcej... Jeśli dobrze sobie policzyłam, to i tak sprzedajecie jako wy zdecydowaną większość z 80% biletów sprzedawanych zdalnie, a chyba tylko 21% przez agentów. Być może te liczby będą rosły i pewnie takie jest założenie. Czy nastawiacie się państwo na to, żeby ten zakup był przez stronę internetową, czy może jednak przez aplikację? Czy chcecie poprawiać funkcjonalność tej aplikacji? Może przydałoby się więcej doprecyzowania w tym temacie.

Jak tak patrzę, to mogę tylko pochwalić. Jest jeszcze jedna rzecz, bo to może być ciekawe z perspektywy osób, które słuchają. Czy w ogóle jest możliwość zgłaszania przez pasażerów pewnych propozycji funkcjonalności, które by się przydały? Mówimy zwłaszcza o sytuacjach, które teraz mają miejsce, które są często sytuacjami nietypowymi, których obecny system nie przewiduje, bo wydaje mu się, że jest to zbyt skomplikowane. Słyszałam wiele takich historii, typu jadę z całą rodziną, z rowerami, z dzieckiem itd. Nagle okazuje się, że jak samemu chce się kupić bilet, to, mówiąc potocznie, system głupieje. Jest bardzo trudno znaleźć dobre miejsce. Czy na przykład na tego typu historie też będzie jakaś odpowiedź? Przede wszystkim, jeżeli ktoś ma jakiś pomysł na to, co można byłoby usprawnić, w jaki sposób może się do państwa zgłosić? Jak przekazać takie uwagi i co państwo z tym robicie? Być może to sami użytkownicy będą wiedzieli, czego brakuje i co by się przydało, a – jak rozumiem, przynajmniej tak wnioskuję – jesteście państwo otwarci na to, żeby wsłuchiwać się w głosy pasażerów.

Na pewno na pochwałę zasługuje też pomysł z metastacjami. To na pewno uwalnia sporo miejsc, które teraz są zablokowane – pasażer ma poczucie, że miejsca nie ma, a ono jest, tylko że zwolni się po sześciu minutach, jak ktoś wysiadzie na przykład na Warszawie Zachodniej, a ktoś wsiada na Warszawie Wschodniej i teraz może ten bilet kupić. Pytanie: Czy myślicie państwo o tym, żeby taki mechanizm rozszerzyć też na inne trasy, tam, gdzie może nie ma obowiązku rezerwacji miejsca? Mówię o dartach, gdzie mamy 100% zajętości miejsc siedzących, ale też o innych trasach. Czy można poinformować pasażera: „Jasne, mamy dla ciebie bilet. Przez 45 minut postoisz na korytarzu, ale na trzy godziny podróży będziesz mógł później usiąść”? Być może to byłoby argumentem dla części podróżnych za tym, żeby jednak skorzystać z takiej oferty, kiedy miejsc jest już niewiele. Może ciekawie byłoby dać szansę na to, że ktoś sobie poradzi i, nie wiem, jeżeli jest wagon restauracyjny, na 45 minut pójdzie na herbatę, nawet jak nie ma postoju na korytarzu, ale usiadzie później. Może byłoby to odpowiedzią na takie zapotrzebowanie przejazdów osób, które gdzieś daleko się potoczą.

Oczywiście jest też pytanie o integrację z przewoźnikami regionalnymi. To na pewno by się przydało. Świetny przykład to Warszawa–Łódź, ale przypomnę też, że jeszcze kilkanaście lat temu mieliśmy jedną taryfę i w ogóle nie było z tym problemu. Jeżeli ktoś miał bilet kupiony na pociąg Intercity, mógł bez problemu wsiąść do pociągu przewoźów regionalnych. Dawało to taką szansę właśnie w sytuacjach nieprzewidzianych – przyjscia później na stację, jakiegoś opóźnienia. Teraz jest to o wiele bardziej skomplikowane. Czy tutaj będzie na to jasna odpowiedź, że jasne, niezależnie od tego, w którym jesteś miejscu, będziesz mógł, mając bilety na pociąg kategorii Intercity z państwa spółki, wsiąść do pociągu regionalnego? Mam na myśli Polregio, ale też przewoźników samorządowych. Czy to jest do rozwiązania na poziomie globalnym, czy po prostu wymagałoby od państwa podpisania umów bezpośrednio z każdym z tych przewoźników na przykład na honorowanie biletów? To oczywiście komplikuje sprawę.

Na ten moment to wszystko. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Panie prezesie, proponuję taką formułę, że zbierzemy kilka pytań, trzech, czterech osób. Jak pan uważa?

Prezes zarządu PKP Intercity Janusz Malinowski:

Myślę, że odpowiadalibyśmy od razu.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

To bardzo proszę, tak, jeżeli mamy iść do przodu.

Ekspert w biurze PKP Intercity SA Paweł Duńczewski:

Dobrze.

Dziękuję za dobre słowa. Wszyscy bardzo się cieszymy. Myślę, że nasze prace i efekty naszych prac są dostrzegane i spotykają się z pozytywnym odzewem. Jeśli chodzi o tę kwestię, czy aplikacja mobilna, czy strona internetowa jako nasz kanał sprzedaży samoobsługowej, to w tej chwili przyjęliśmy taką strategię, żeby równolegle rozwijać oba te kanały, oba te sposoby. Co więcej, w odróżnieniu od sytuacji, która była jeszcze kilka lat temu, w tej chwili zmieniliśmy podejście: klient loguje się tym samym kontem, tym samym loginem, czyli tak naprawdę e-mailem i hasłem, a bilety, które kupił w aplikacji, ma widoczne i ma je do zarządzania także przez stronę www i vice versa. Jeżeli było mu wygodnie kupić bilet przez WWW, na przykład z dużym wyprzedzeniem, to planował, usiadł wygodnie w domu, ale ten bilet automatycznie jest dla niego dostępny w aplikacji.

Przyświeca nam takie podejście, żeby doświadczenia użytkownika na stronie internetowej i w aplikacji były zbliżone, tzn. żeby ścieżka zakupowa wyglądała jak najbardziej podobnie. Wiadomo, że to są troszeczkę inne uwarunkowania, ekran jest większy, to troszeczkę inaczej wygląda, natomiast staramy się kłaść nacisk, żeby kroki, które przechodzi podróżny, operacje, które ma do wykonania, albo możliwości, które są, były ujednolicone, chociaż jest to inne medium.

Drugie pytanie. Jeśli chodzi o przyjmowanie uwag, mogę zapewnić, że przyjmujemy te uwagi. Może nie widać tego z zewnątrz, ale jak tylko klient zgłosi się do naszej infolinii – czy to przez e-mail, czy to przez telefon – z jakimś nietypowym pytaniem, z nietypową sytuacją, te zgłoszenia naprawdę docierają do osób, które siedzą przy samym rozwoju, przy samej budowie tego systemu, są wnikliwie analizowane. Bardzo chętnie i bardzo często wyciągamy z tego wnioski. Nie wszystko da się wdrożyć czy poprawić, usprawnić od razu. Czasami to nam się zbiera w taki duży plan jak właśnie centralny system sprzedaży, który obejmuje mnóstwo rzeczy, które przez te lata nabierały się właśnie z uwag pasażerów, z rozmów z nimi, także z lektury ich przeróżnych wypowiedzi w mediach społecznościowych, bo tam też śledzimy je z zainteresowaniem. To tyle, jeśli chodzi o uwagi.

Jeśli chodzi natomiast o metastację i rozszerzenie tego mechanizmu, żeby klientowi można było zaproponować bilet, który tylko na części trasy będzie miał rezerwację, tam, gdzie jest to możliwe, a na odcinku, kiedy już nie ma wolnych... Potwierdzam, mamy zidentyfikowaną taką potrzebę, taką opcję. To jest jednak druga kolejność. W pierwszej kolejności myślimy o tym, żeby w ten sposób uwzględnić metastację w aglomeracjach. Już w tej chwili,

nauczeni doświadczeniami sprzed kilku lat, kiedy dużo naszych pociągów zatrzymywało się na Warszawie Gdańskiej, wprowadziliśmy mechanizm podpowiedzi.

Jeżeli klient, tak jak przyzwyczaił się przez całe życie, wskazywał Warszawę Centralną w wyszukiwarce i chciał jechać, dajmy na to, do Poznania, a tak się składało, że z Warszawy Centralnej o tej godzinie nie ma pociągów, ale są pociągi z Warszawy Gdańskiej, w tej chwili nasze systemy już podpowiadają: „Nie mamy pociągu z Warszawy Centralnej, ale zapraszamy, może ten z Warszawy Gdańskiej będzie dla ciebie dobry”. Mówię na przykładzie Warszawy, ale ten mechanizm działa także dla innych miejscowości w Polsce, gdzie jest kilka stacji i kilka tras przejazdu przez taką miejscowość. Pracujemy, staramy się to wszystko pod tym kątem optymalizować.

Prezes zarządu PKP Intercity Janusz Malinowski:

Chciałbym jeszcze dopowiedzieć, bo to nam uciekło.

W tej chwili pracujemy nad wydłużeniem przedsprzedaży w przewozach zagranicznych do 180 dni. To jest oczywiście połączone z wprowadzeniem całego systemu powiadamiania pasażera o ewentualnej zmianie godziny odjazdu pociągu, bo z różnych przyczyn w ciągu 180 dni czy pół roku, czy u nas, czy za granicą może się coś wydarzyć. Pracujemy więc też nad takim systemem, że pasażer dostanie SMS czy mail o tym, że jego pociąg odjeżdża 10 minut wcześniej czy 10 minut później. To jest jeden z priorytetów, który będziemy w tym roku chcieli wdrożyć. Jest to szczególnie ważne w przewozach zagranicznych. Dwa pierwsze kierunki to będą Niemcy i Czechy.

Ekspert w biurze PKP Intercity SA Paweł Duńczewski:

To pozwolę sobie jeszcze ja króciutko uzupełnić. Jest jeszcze jedna rzecz à propos wsłuchiwanie się w głosy pasażerów: możliwość wyboru miejsca z graficznego schematu przy podróży z przesiadką to jest temat na najbliższe miesiące.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Jako kolejny zgłosił się pan poseł Polaczek, a potem pan poseł Habura. Bardzo proszę. Pan poseł Kmita też, widzę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Panie prezesie, szanowni goście, chciałem poruszyć kilka wybranych zagadnień, i bardziej strategicznych, i bardziej szczegółowych. Na początku, tak jak moja przedmówczyni, wyrażam przede wszystkim podziękowanie za państwa pracę i progres ukierunkowany na wsłuchiwanie się w klienta, za myślenie według modelu, w którym funkcjonalność jest bardziej elastyczna, dopasowana do różnych uwarunkowań, które się zmieniają. To choćby ostatni przykład, o którym pan mówił, czyli podpowiedzi z systemu w relacji Warszawa Centralna – Warszawa Gdańska. To są te przykłady.

Zacznę od uwagi natury generalnej. Jeśli przyjąć za wiarygodne deklaracje płynące ze strony ministerstwa dotyczące innego problemu, jakim jest kwestia kontynuacji przygotowań i później budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, to należy przyjąć pewien wniosek kierunkowy, iż ten model w jakimś istotnym zakresie komponentu kolejowego polega na tym, że pasażer – mówiąc językiem potocznym – jest zachęcany do połączenia oferty kolejowej z ofertą lotniczą, czyli do wyjazdu z jednej ze stolic, miast regionalnych czy dawnych wojewódzkich i przyjazdu do Warszawy czy docelowo do przyszłego portu lotniczego, a teraz ewentualnie Okęcia. Myślę, że wymagałoby to analizy czy ewentualnie przygotowania oferty, która wprowadziłaby do zbiorowej wyobraźni model, w którym Kowalski kupując bilet docelowo do głównego portu lotniczego w Polsce, ma z tego tytułu bonifikatę u przewoźnika kolejowego, nawet niewielką. Tak samo zakupując równocześnie bilet lotniczy u przewoźnika lotniczego. To jest uwaga natury generalnej. Nie wchodzę tutaj w szczegóły. Przypominam, że ten model opiera się na założeniu, że z każdego miejsca w Polsce w ciągu dwóch godzin powinniśmy dojechać do CPK.

Mam pytanie o współpracę z LOT w tym zakresie. Jak państwo to widzicie? Czy macie w tej sprawie jakieś wnioski, które płyną z kontaktów z tym przewoźnikiem lotniczym?

Druga uwaga. Bardzo cieszę się również z informacji o zwiększeniu puli zakupu jednorazowo biletów z 6 do 24 miejsc. Kiedyś sam jako były minister transportu nie byłem w stanie wytłumaczyć znajomym mojej córki, którzy przylatowali z Singapuru w jakiejś grupie zorganizowanej, dlaczego na anglojęzycznej stronie PKP Intercity nie mogą kupić kilkunastu biletów, a przylatują do Warszawy i chcieliby wejść do pociągu, dojechać na przykład do Krakowa czy do Katowic. „Dlaczego takiej dostępności nie ma?”. System po prostu wyrzucał ich powyżej 6 miejsc. Myślę, że w ofercie dedykowanej czy ofercie dla pasażerów z zagranicy ma to znaczenie. To jest uwaga punktowa, ale też na bazie konkretnych doświadczeń, myślę, dziesiątek, setek przykładów.

Trzecia uwaga. Wspomniał już o tym pan prezes Janusz Malinowski. Chodzi o to, co z punktu widzenia pasażera jest dzisiaj elementarne i bardzo pożądane, co również buduje zaufanie do przewoźnika. Jest to informacja online w czasie rzeczywistym, że na przykład pociąg spóźnia się na stację powyżej 15 minut. Jeśli zamawiam bilet przez internet – obojętnie, czy w wersji mobilnej, czy przez iPada, czy przez komputer – i podaję na przykład swój telefon kontaktowy, wtedy dostaję z systemu informację zwrotną, jeśli to opóźnienie jest dłuższe.

Czwarta uwaga odnosi się do aspektu, który poruszyła pani przewodnicząca. Mamy tutaj różne zniżki w różnych przedziałach procentowych: uczniowskie, studenckie itd. Chciałbym zwrócić uwagę na pewną kategorię klientów korzystających z przewozów kolejowych, w szczególności PKP Intercity. Otóż mamy również kategorię posiadaczy karty dużej rodziny, którzy również posiadają zniżkę, żeby skorzystać z 37-procentowej ulgi. Zgodnie z dzisiejszymi regulaminowymi wymaganiami muszą udać się w podróż w dwie osoby, chyba że się mylę i coś się zmieniło. Jeśli jedna wystarczy, to nie ma tematu, jeśli posługuję się nieaktualną informacją.

Ostatnia uwaga to praca ministerstwa czy transportu kolejowego nad integracją wspólnej oferty z wszystkimi regionalnymi przewoźnikami kolejowymi. Mówię choćby o modelu idealnym. Są rozwiązania zagraniczne, niektóre mają bardzo długi okres czasu, są modyfikowane. Przykładem z klasyki gatunku jest oferta kolei w Szwajcarii, gdzie wspólny bilet obowiązuje chyba od 1882 r. W tamtejszych uwarunkowaniach czy dostępności systemu klient kupując bilet na przejazd kolejowy, bierze ze sobą narty i może docelowo dołączyć do tego zakup biletu i potem, po wyjściu ze stacji kolejowej, wjechać na przysłowiowy lodowiec, nie czekając w odrębnej kolejce z klientami, którzy po prostu przyjechali na wypoczynek itd.

Pokazuję to jako bardzo praktyczny przykład. Myślę, że w polskich uwarunkowaniach, przy cyfryzacji sprzedaży, o czym państwo wspominali, warto zauważyć aspekt dostępności dla kategorii różnych klientów, turystów, z których jedni przyjeżdżają z rowerami, drudzy biorą ze sobą narty. Warto rozważyć najbardziej docelowy, idealny model, który jest dostępny jako funkcjonalność w niektórych rozwiązaniach zagranicznych.

Dziękuję również za informację pana prezesa o wydłużeniu czasu rezerwacji biletu do 180 dni. To jest oczekiwane przez klientów, przez pasażerów, tym bardziej jeśli chodzi o nowe podejście i funkcjonalność w ofercie połączenia przejazdu kolejowego za granicą. To jest ogromnie ważne również dla rynku.

Ostatnie zdanie kieruję do pani przewodniczącej. Mam propozycję, żebyśmy w tym roku we współpracy z PKP Intercity spróbowali przeanalizować państwa ewentualne wnioski czy propozycje dotyczące aktualnego stanu oferty połączeń PKP Intercity z zagranicą. Na ile można ją jeszcze zmodyfikować? Czy wchodzi jakieś dodatkowe propozycje, które państwo rozważają? W jaki sposób budować atrakcyjność połączeń kolejowych również z zagranicy jako pewną konkurencyjność wobec oferty linii lotniczych? Dziękuję za uwagę.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Panie prezesie, proszę o odpowiedzi w tej formule. Szanowni państwo, temat jest bardzo ważny i cieszę się, że wszyscy jesteśmy nim zainteresowani. Mamy salę do godz. 13.00, więc prosiłabym o krótsze wypowiedzi.

Tylko dopytam. Czy wydłużona możliwość kupna biletów do 180 dni dotyczy tylko przewozów zagranicznych, czy krajowych również? Bardzo prosiłabym o odpowiedź i oczywiście o odniesienie się do pytań pana posła.

Prezes zarządu PKP Intercity Janusz Malinowski:

Wspominane 180 dni dotyczy przewozów zagranicznych. Tak jak powiedziałem, pierwszy etap to Niemcy i Czechy.

Odnosnie do integracji z LOT, nowy system, centralny system sprzedaży, będzie miał zupełnie inne funkcjonalności i będzie stwarzał nam możliwości tego, że będziemy mogli wprowadzać model łączonego biletu. Chciałbym też powiedzieć, bo to nam też umknęło, że w tej chwili zakończyliśmy uzgadnianie wszelkich warunków handlowych z miastem Warszawą odnośnie do jednego biletu na PKP Intercity i komunikację miejską w Warszawie. Podstawową zasadą było to, że to będzie jeden bilet. Musi być tańszy, niż gdybyśmy chcieli kupić bilet Intercity i bilet komunikacji miejskiej, więc będzie tańszy. Takie ułomne rozwiązanie do tej pory funkcjonowało. Funkcjonowało ono w kasach, ale nie było aspektu tańszego biletu, a biorąc pod uwagę, że liczba biletów sprzedanych w kasach ciągle maleje – liczba biletów zdalnych to jest 80% – to jest kanał, w którym musi być możliwość nabycia takiego biletu.

Na początku marca rozpoczną się techniczne testy walidacji tych biletów komunikacji miejskiej. Jak wszystko pójdzie zgodnie z planem, takie rozwiązanie oczywiście wdrożymy w mieście Warszawie i to będzie pilotaż dla pozostałych dużych miast w Polsce. Będziemy chcieli to rozwiązanie proponować innym dużym miastom, żeby kupując bilet z Intercity na przykład do Poznania, w Poznaniu nie myśleć o bilecie komunikacji miejskiej, tylko wybrać sobie tramwaj czy autobus i pojechać w wybrane miejsce.

Jeszcze pan dyrektor.

Ekspert w biurze PKP Intercity SA Paweł Duńczewski:

Dziękuję.

Mogę tylko potwierdzić to, co pan prezes powiedział. Planujemy w najbliższych miesiącach udostępnić możliwość zakupu jednocześnie biletu jednorazowego na przejazd naszym pociągiem z dodatkiem – na Warszawę na początek – czyli jednocześnie kupowane będą dwa bilety, i to jest wykonane jeszcze w starym modelu.

To nam uświadomiło, jak bardzo trudne na bazie systemu Kurs'90 byłoby wprowadzenie bardziej zaawansowanych biletów, tzn. naszego i jeszcze lotniczych. Model OSDM natomiast przewiduje bardzo wysoką elastyczność tego, co w tym bilecie jest zapisywane, w jakiej formie. Tak naprawdę i bilety na przejazdy komunikacją miejską w ramach miejscowości czy to początkowych, czy to końcowych podróży pociągiem, i bilet lotniczy, bilet innego przewoźnika, i innego rodzaju opłaty mogą być włączane w bilet OSDM. Tam są na to przewidziane odpowiednie pola i przeróżne metody określania ważności takiego dodatkowego biletu, dodatkowej opłaty. Wyposażamy się w narzędzie, które pozwoli nam konstruować i wdrażać naprawdę przeróżne oferty bez ogromnego nakładu pracy, bo to narzędzie przynosi elastyczność, przynosi podatność na różne pomysły, ale te pomysły jeszcze będziemy musieli wytworzyć.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

W tym momencie dopytam tylko o OSDM. Czy jest szansa, że dla przewoźników, którzy wchodzi na rynek już teraz, a po 2030 r. może ich być więcej, możemy stworzyć wymóg posiadania systemu OSDM, żeby od razu integrować proces zakupu biletu?

Ekspert w biurze PKP Intercity SA Paweł Duńczewski:

To jest pytanie, na które nie potrafię do końca odpowiedzieć, natomiast wiem, że na szczeblu europejskim w tej chwili podejmowane są analizy w tym obszarze. OSDM absolutnie nie jest naszym wytworem. Współuczestniczymy w wytworzeniu tego w ramach UIC. Niewykluczone, że takie podstawy prawne pojawią się, ale to jest w tej chwili w toku.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Proszę zatem lobbować, bo to byłoby duże ułatwienie.

Bardzo proszę, pan poseł Habura.

Poseł Krzysztof Habura (KO):

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Pan prezes wspomniał w swojej wypowiedzi o połączeniu Łódź–Warszawa. Tak się akurat składa, że ja i pani przewodnicząca jeździmy na tej trasie dość często. Mam refleksję,

dobrą wiadomość, jeśli chodzi o obsługę. Muszę powiedzieć, że konduktorzy na tej linii są bardzo uprzejmi, życzliwi. Nawet ostatnio – co prawda pociąg był spóźniony, bo tam ktoś pod Wrocławiem wpadł pod niego – konduktor przyniósł nam wafelki, wodę, żeby jakoś wynagrodzić nam trudy podróżowania. Generalnie jest tak, że są mili, sympatyczni i właściwie podchodzą do pasażerów.

Mam trzy krótkie sprawy. Łatwiej mi będzie podać na przykładzie. Jeżdżę z Pabianic do Warszawy. Wchodzę w system, pokazuje mi, że nie ma wolnego biletu od Pabianic do Warszawy. To jednak wcale nie znaczy, że w pociągu nie ma wolnych siedzących miejsc, tylko one są wykupione na przykład w Łodzi Chojny, a w Łodzi Chojny zwalnia się inne miejsce, ale już tego system mi nie pokaże. Czy jest możliwość, żeby właśnie w systemie było pokazane, że są wolne miejsca, tylko trzeba do Łodzi Chojny jechać na miejscu nr 41 – mówię oczywiście o obowiązkowej rezerwacji w tych pociągach, tam, gdzie jest teraz Konopnicka, Dąbrowska – a od Łodzi Chojny musi się pan przesiąść na inne miejsce, które w Łodzi się zwalnia? To jest pierwsza rzecz.

Druga dotyczy ulg. Ulgi mają to do siebie, że bardzo łatwo i miło się ich udziela, natomiast znacznie trudniej się je wycofuje. Znam to z mojego doświadczenia samorządowego. Ktoś za te ulgi musi płacić. Nieraz bywa tak, że w przypadku komunikacji miejskiej wsiada iluś pasażerów i żaden z nich nie płaci albo płaci minimalnie, a przewoźnik koszty niestety ponosi. Jak to jest? Tego nie wiem. Czy to ministerstwo refunduje, czy to już państwo sami musicie? Z refundacją zawsze jest tak, że przewoźnik chciałby, żeby ona była większa, a ten, który daje refundację, mówi: „Nie, nie, nie. Musicie to sobie wygospodarować, zaoszczędzić, zracjonalizować”.

Pani przewodnicząca mówiła o taborze, że ten tabor jest wymagający remontów. Czy moglibyście państwo powiedzieć kilka słów o tym, jakie są plany zakupowe, remontowe? Czy to są duże koszty i jak je ogarnąć? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie, bardzo proszę.

Doceniam te pytania, będziemy o nich pamiętać, tylko bardzo proszę trzymać się tematu posiedzenia Komisji, bo jak wejdziemy na tematy taborowe, a ostatnio też były one omawiane na Komisji Infrastruktury, to po prostu nie wyjdziemy. Mamy tutaj stronę społeczną, która chciała zabrać głos, którą zaprosiłam, mamy jeszcze posłów. Bardzo proszę odnieść się do pytania.

Ekspert w biurze PKP Intercity SA Paweł Duńczewski:

Dziękuję. Jeszcze tylko w jednym zdaniu chciałbym podjąć tematy, które były poruszone wcześniej.

Jeśli chodzi o punktualność i powiadomienia dla klientów, w tej chwili jeszcze nie mamy systemu wysyłania SMS czy komunikatów do klientów, ale zachęcam do korzystania z naszej aplikacji, gdzie osoba posiadająca bilet kupiony w tej aplikacji albo przez naszą stronę www może na bieżąco podejrzeć zarówno numer peronu, z którego pociąg odjeżdża, jak i ewentualne opóźnienie. Nie wyświetla się komunikat, ale zawsze można to sobie sprawdzić.

Króciutko powiem też o karcie dużej rodziny. To jest ulga ustawowa i ona obowiązuje także przy jednej osobie, tak jak określa to ustawa, natomiast jako PKP Intercity mamy dodatkową ofertę dla osób posiadających kartę dużej rodziny, jeśli podróżują wspólnie. Osoby te otrzymują więc nie tylko opust z tytułu ulgi ustawowej, ale dodatkowo korzystają z oferty duża rodzina. To jest dla nich dodatkowy atut, aczkolwiek rzeczywiście zdarza się, że na tym tle dochodzi do pewnych nieporozumień.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Jeszcze dodam. Mówił pan o portalu Portal Pasażera, gdzie można to śledzić w prosty sposób: czerwonym kółeczkiem wyjechał już z danej stacji, z jakim opóźnieniem. Też zachęcam.

Bardzo proszę, o głos poprosiła pani poseł Maja Nowak, potem pan poseł Kmita.

Zastępca dyrektora departamentu MI Krzysztof Szymański:

Czy można odpowiedzieć jeszcze na pytanie o ulgach ustawowych?

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

A, to bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MI Krzysztof Szymański:

Jeżeli chodzi o ulgi ustawowe, panie pośle, są one zabezpieczone. Mówimy o transporcie kolejowym, ponieważ w komunikacji miejskiej sytuacja wygląda zupełnie inaczej. Jeżeli chodzi o transport kolejowy, środki finansowe na ulgi ustawowe zabezpieczone są w budżecie państwa w ramach dotacji przedmiotowej i dysponuje nimi minister infrastruktury. Przykładowo w zeszłym roku koszt finansowania ulg ustawowych wyniósł ok. 1 mld zł, rok wcześniej było to niecałe 900 mln zł. Przewoźnik nie ponosi więc żadnej straty, ale otrzymuje wyrównanie utraconego przychodu z racji stosowania ulgi ustawowej, którą państwo określiło w różnego rodzaju przepisach ustawowych.

Jeszcze uzupełnię wcześniejszą wypowiedź o ujednoliceniu ulg ustawowych. Bardzo ważne będzie też to, że ujednolicone będą nie tylko wymiary i możliwość korzystania ze wszystkich kategorii pociągów, ale również to, że znikną wszelkiego rodzaju ograniczenia dotyczące tego, że na przykład pasażer może korzystać z ulgi ustawowej tylko przy przejeździe dom-szkola, dom – miejsce rehabilitacji lub tylko dwa razy w roku, jak ma to miejsce w przypadku emerytów. O tym wspominała pani przewodnicząca. Wszelkiego rodzaju, nazwijmy to, dziwne zaszczości mają zostać zniesione. Z dzisiejszego punktu widzenia trudno nam już zrozumieć, jakie intencje przyświecały ówczesnie autorom tych pomysłów. Wszystkie ulgi będą takie same i będą dotyczyły zarówno biletów jednorazowych, jak i okresowych, bez limitu liczby przejazdów w roku, a także bez limitu żadnej konkretnej trasy. Dziękuję.

Ekspert w biurze PKP Intercity SA Paweł Duńczewski:

Panie dyrektorze, dziękuję za informację o ulgach.

Żeby temat nam nie uciekł, chciałbym odnieść się jeszcze do tego pytania w kontekście Pabianic, a tak naprawdę w kontekście przeróżnych tras, na których nasi podróżni korzystają z połączeń PKP Intercity. Przypuszczam, że wiemy, z czego wzięło się takie pytanie. Jest to sprawa dosyć złożona, jeśli chodzi o przedstawienie oferty klientowi. Już nawet dobrych kilka lat temu rozważaliśmy możliwość, żeby zaoferować, zaproponować klientowi, że na jeden odcinek jego przejazdu zarezerwujemy mu określone miejsce, które jest dostępne tylko do miejscowości pośredniej, na przykład do Łodzi, a później drugie. Rozważaliśmy różne za i przeciw, zarówno w ujęciu technicznym, jak i handlowym.

Jeśli chodzi o ujęcie handlowe, mamy m.in. wątpliwość co do tego, czy to będzie transparentne dla klienta, że musi przesiąść się i zwolnić fotel innej osobie. Nie jest to jednoznacznie powiedziane, natomiast boimy się, że gdyby człowiek w sposób nie do końca świadomy zakupił taki bilet, mogłoby dochodzić do sporów na pokładzie naszych pociągów. Z drugiej strony cały czas analizujemy, co się dzieje, słyszymy, czytamy w mediach, co się dzieje, jakie są nowe pomysły, trzymamy rękę na pulsie.

Pojawia się też kwestia techniczna. W środowisku zbudowanym na naszym dotychczasowym systemie Kurs'90 wystawienie takiego biletu z dwoma rezerwacjami na ten sam pociąg jest może nie niemożliwe, ale dosyć karkołomne.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Szanowni państwo, tylko nadmienię, że są z nami twórcy aplikacji PlaceFinder, która rozwiązuje ten problem. Im też chciałabym oddać głos, dlatego trochę zmieniałabym formułę. Poproszę o trzy pytania według kolejności zgłoszeń: pani poseł Maja Nowak, pan poseł Kmita, pan poseł Mirosław Suchoń. I wtedy oddam głos.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Wcześniej też się zgłaszałem, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Teraz widzę, wcześniej nie zauważyłam, panie pośle, panie ministrze. Wrócimy, bo pojawia się temat rezerwacji, a mamy tutaj gotową propozycję przynajmniej częściowego rozwiązania tego problemu.

Bardzo proszę, pani poseł Maja Nowak.

Posel Maja Ewa Nowak (Polska2050-TD) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję bardzo.

Przed wszystkim chciałabym dopytać o system ulg ustawowych dotyczący osób z niepełnosprawnościami, który jest strasznie niejasny, bardzo skomplikowany, często niezrozumiały nie tylko dla podróżujących osób z niepełnosprawnościami, ale też dla państwa pracowników, którzy bardzo często nie są w stanie po przedstawieniu przez osobę z niepełnosprawnością dokumentów sprzedać im w pociągu odpowiedniego biletu. Bardzo częste są sytuacje, że konduktor w pociągu sprzedaje im bilety z ulgą, po czym wchodzi na trasie kolejny konduktor i mówi, że to jest zły bilet. To naprawdę jasno pokazuje, że system ten jest zbyt skomplikowany.

Co mam tutaj na myśli? Są różne rodzaje ulg: cywilna niewidoma ofiara działań wojennych uznana za osobę niezdolną do samodzielnej egzystencji – ulga 78%; cywilna niewidoma ofiara działań wojennych, jeśli jest uznana za osobę całkowicie niezdolną do pracy – ulga 37%; osoby niewidome uznane za osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji – ulga 93%; przewodnik, jeszcze inna ulga – ulga 51%. Mogłabym wymieniać naprawdę długo, właściwie przy każdej. Czasami jest to trochę absurdalne, zwłaszcza że osoby niesłyszące też dopytują, dlaczego niewidomi mają taką ulgę, a niesłyszący nie. W czym są, że tak powiem, lepsi? Takie pytania padają.

Kolejny problem to ulgi dla dzieci: 78% z opiekunem. Ta ulga obowiązuje tylko na tzw. specjalnych trasach, czyli do placówek, lekarzy itd. Z placówką jest łatwo, bo dziecko ma jakąś legitymację lub zaświadczenie, natomiast w trakcie dojazdu do lekarza specjalisty, gdzie pociąg jest wersją ratunkową, bo często rodzic z dzieckiem z niepełnosprawnością nie jest w stanie sam jechać samochodem i wybiera pociąg, w pociągu nie ma możliwości udokumentowania tego, że jedzie do lekarza, u którego wizytę umówił dzień wcześniej. Nie ma takiej możliwości. Oni spotykają się często z odmową sprzedania takiego biletu w pociągu i rozkładają ręce, bo w żaden sposób nie są w stanie udokumentować tego, że jadą do lekarza, u którego wizytę zarezerwowali dzień wcześniej. Udokumentowanie takie, co jest wymagane w ulgach, wymagałoby tego, żeby w tej absurdalnej sytuacji rodzic pojechał do kolejnego lekarza, żeby mu wystawił zaświadczenie, że kolejnego dnia jedzie do innego lekarza. Moje pytanie brzmi: Jakie państwo widzą rozwiązania i czy zamierzacie zająć się tym tematem?

Drugie pytanie jest o ustawę o dostępności i dostępność do zakupu biletów dla osób z niepełnosprawnościami. Stanowiska kasowe bardzo często są zupełnie niedostępne z poziomu wysokości na przykład osoby niskorosłej albo poruszającej się na wózku. To samo jest z zakupem w automatach. Automaty są często kompletnie niedostosowane.

Trzecia kwestia to tylko krótka uwaga do tego, co mówił pan prezes odnośnie do bardzo dobrych inicjatyw, takich jak wspólny bilet, umożliwienie osobom na biletach miesięcznych jechanie Polregio. Z tego, co słyszę, na ten moment wszystko to dotyczy tylko Warszawy.

Jestem z województwa lubuskiego, jednego z najbardziej wykluczonych komunikacyjnie województw. Każdego dnia odwoływanych jest u nas czasami nawet kilkanaście, kilkadziesiąt połączeń, czyli większość, na przykład z Gorzowa Wielkopolskiego. Tam jest większy problem niż w Warszawie. W Warszawie te pociągi jadą co kilka minut, u nas nie, jest ich kilka. Jak ktoś nie wsiądzie do jednego pociągu do pracy, bo został odwołany, to nie może wsiąść do drugiego, który będzie jechał Polregio. Czy i kiedy przewidują państwo zmiany także dla tych miejsc? Warszawa Warszawa, ale jest jeszcze Polska poza Warszawą. Prosimy o tym pamiętać. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę, bo to jest bardzo ważny temat. Jest apel o przyspieszenie prac, przynajmniej w obszarze: osoby bardzo wykluczone.

Zastępca dyrektora departamentu MI Krzysztof Szymański:

Tak, bardzo słusznie pani poseł zauważyła, że kwestia uproszczenia systemu ulg ustawowych powinna obejmować nie tylko zmniejszenie liczby wymiarów ulg ustawowych czy uproszczenie zapisów dotyczących ich stosowania, ale również bardzo istotną kwestię dokumentów poświadczających ulgowe uprawnienie. Nie mamy jeszcze wypracowanych wszystkich pomysłów, jak każdy z tych aspektów, o których wspominała chociażby pani poseł, można byłoby uprościć, ale mogę podać kilka przykładów.

Chociażby tzw. ulga szkolna, która obecnie wymaga od dzieci posiadania legitymacji szkolnej – ważnej, podbitej, w formie elektronicznej czy papierowej – miałyby być zastąpiona ulgą dla dzieci od 4. do 18. roku życia, czyli żadna legitymacja szkolna w tym momencie nie byłaby potrzebna. Jeżeli chodzi przykładowo o dzieci i młodzież dotknięte inwalidztwem – te osoby te muszą posiadać zaświadczenia, zawiadomienia i skierowania na badania – miałyby być zniesione ograniczenie, o którym wcześniej wspominałem, wyłącznie do trasy przejazdu. Ulga dla tych osób obowiązywałaby w każdej sytuacji: na bilecie jednorazowym, okresowym, w pociągu ekspresowym, pospiesznym, osobowym, nie byłoby to tak skomplikowane, jak jest teraz.

Rzeczywiście, czasami jest to trudne również dla pracowników, jak rozumiem, drużyn konduktorskich, ponieważ ten system jest zbyt zawiły. Temu właśnie służą prace, które podejmujemy. Żeby to wyraźnie zabrzmiało, dotyczy to trzech wymiarów: zmniejszenia liczby wymiarów ustawowych, zmniejszenia, likwidacji różnych dziwnych obostrzeń dotyczących możliwości ich stosowania, jak i uproszczenia systemu poświadczania prawa do posiadania ulgi ustawowej.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękujemy, tylko tu ciągle brakuje nam daty. Panie dyrektorze, czy to będzie 2025 r., 2026 r., 2027 r.? Po prostu brakuje nam tej informacji, tej daty. Kiedy możemy ją chociaż poznać?

Zastępca dyrektora departamentu MI Krzysztof Szymański:

Myślę, że na następnym spotkaniu podkomisji na pewno...

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Za tydzień?

Zastępca dyrektora departamentu MI Krzysztof Szymański:

Za tydzień? Nie wiem, kiedy państwo planujecie takie spotkanie.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Żartuję.

Zastępca dyrektora departamentu MI Krzysztof Szymański:

Tu niestety muszę się skonsultować z Departamentem Budżetu z racji tego, że to oni są jednostką wiodącą i sam nie mogę państwu niczego zadeklarować bez konsultacji.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Oczywiście będziemy tego pilnować.

Bardzo proszę, pan poseł Kmita.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo reprezentujący ministerstwo, panie prezesie, mam kilka pytań i zachęt.

Zacznijmy od metastacji. Muszę powiedzieć, że to bardzo ciekawy projekt, *chapeau bas*. Zachęcałbym natomiast do tego, żeby w jednej z możliwości była taka opcja, iż pasażer świadomie zgadza się na to, że przykładowo na odcinku Warszawa–Opoczno jedzie na miejscu X, a na odcinku Opoczno–Kraków na miejscu Y, nawet gdyby wiązało się to z przesiadką pomiędzy wagonami. Chodzi o to, żeby była taka informacja: „Czy wyrażasz zgodę na...?”. Uważam, że samo zaproponowanie miejsca stojącego nie rozwiązuje sprawy. Rozwiązaniem byłoby, gdyby pasażer, jak jest to w przypadku różnych innych aplikacji, świadomie podejmował decyzję, że jest możliwość skorzystania z miejsca siedzącego, kiedy wymaga to przesiadki, i wskazania nowego miejsca na odcinku. Uważam, że to jest bardzo, bardzo dobre rozwiązanie. Trzeba przyznać, że metastacja to bardzo dobry kierunek.

Czy przerwa technologiczna będzie wyeliminowana? Wydaje się, że w dzisiejszych czasach to jest pewna zaszłość, która już nie powinna mieć miejsca. Mam nadzieję, że zostanie to zrealizowane.

Szanowni państwo, lato, zakup kuszetek... Wydaje się, że 30 dni to okres daleko niewystarczający do tego, aby dalej funkcjonował. Wydaje mi się, że przynajmniej w ramach korekty rozkładu jazdy warto byłoby, aby PKP Intercity – jeśli już nie na miejsca siedzące, choć do tego bym zachęcał – bilety na kuszетки i na miejsca sypialne udostępniało w terminie nie maksymalnie 30 dni, ale dłuższym. Myślę, że wszystkim nam znane są przypadki, że po przerwie

technologicznej na kierunkach nadmorskich pasażerowie niemal biją się o miejsca do leżenia czy o miejsca sypialne.

Szanowni państwo, warto już teraz myśleć także o moim zdaniem ważnej kwestii, czyli integracji autobusów dowozowych. Pochodzę z Małopolski. Jak państwo wiecie, Małopolska rozwija ten segment bardzo ambitnie. Zresztą minister Malepszak podkreśla, że to jest świetne rozwiązanie, daje to jako wzór. Wydaje mi się, że już teraz warto byłoby popracować nad funkcjonalnością, aby bilety dowozowe... Przypomnę, że autobusy dowozowe mają dopłatę z budżetu państwa do biletów chociażby miesięcznych i na wyższym poziomie. Warto już myśleć o tym, aby szczególnie w tych regionach, gdzie kolej i przewozy autobusowe są mocno rozwijane, już umożliwić zakup także biletu na kolej regionalną, PKP Intercity plus transport autobusowy w ramach linii dowozowych.

Ostatnie dwie kwestie. Zachęcałbym jednak państwa do tego, abyście być może w formie pisemnej za kilka dni odpowiedzieli nam, czy jest możliwość wdrożenia systemu powiadamiania, czy to SMS-owego, czy to mailowego, o opóźnieniu pociągów powyżej 60 minut. W dzisiejszych czasach wydaje się to oczywistością, jeśli ktoś jedzie z Zakopanego do Krakowa. Nie mówię o odcinkach Skierniewice–Warszawa, czyli o odcinkach ruchu regionalnego, ale mówię o odcinkach ruchu typowo międzymiastowego, w jakimś stopniu nawet biznesowego. Myślę o połączeniach PKP Intercity w standardzie Pendolino. Aż się prosi, żeby wdrożyć ten mechanizm, wdrożyć tę funkcjonalność – myślę, że ona byłaby świetnie przyjęta przez pasażerów – być może na początek w tych kursach, które są państwa usługami niedotowanymi z budżetu państwa, a w drugim etapie na kursach dotowanych z budżetu państwa. Wydaje mi się, że takie oczekiwanie jest.

I ostatnie pytanie. W ostatnim czasie PKP Intercity zrezygnowało z tzw. przedziałów menedżerskich. Tej oferty już nie ma. Czy w ramach zakupów nowych pociągów planujecie państwo, aby przedziały menedżerskie zostały włączone do oferty PKP Intercity chociażby w ramach zakupów składów dedykowanych na koleje dużych prędkości?

Moja uwaga do pana posła Habury jest taka. Proszę się nie gniewać, panie pośle, ale jak słyszę, że posłowie mówią o tym, żeby może wycofywać się z ulg, to sobie myślę: no tak, posłowie mają przejazdy za darmo, to łatwo szafują, żeby może zmniejszyć liczbę ulg albo częściowo wycofać. Ale Polacy liczą się jednak z każdym groszem, więc proszę raczej mówić w swoim imieniu i nie zachęcać zarówno ministerstwa, jak i PKP Intercity do inicjowania działań zmierzających do procentowego zmniejszenia ulg. Raczej być może do uporządkowania, zwiększenia ulg chociażby za bilety uczniowskie, żeby miały ulgę 51%, tak jak studenckie, ale nie do tego, żeby rozszerzanie oferty odbywało się kosztem wzrostu cen biletów.

Na koniec dziękuję za informację o tym, bo taka informacja wpłynęła w odpowiedzi na moje zapytanie, że w tym roku PKP Intercity nie planuje podwyżek cen biletów. Rozumiem, że ta informacja w dalszym ciągu jest aktualna. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Zgłasza się poseł Habura. Ad vocem?

Szanowni państwo, powiem tylko jedną rzecz. Mamy 50 osób na zewnątrz. Chciałam powiedzieć, panie pośle, że na zewnątrz mamy 50 osób. Został popełniony jakiś błąd z nałożeniem się sali. To jest raz. Dlatego prosiłam, żeby nie robić personalnych odniesień, bo wtedy drugiemu posłowi przysługuje prawo do tego, żeby sprostować pewne rzeczy. Ja takich informacji w wypowiedzi pana Habury nie słyszałam. Jedno zdanie, bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Habura (KO):

Pan poseł chyba niezbyt uważnie mnie słuchał, bo nie mówiłem nic o wycofywaniu się z jakichkolwiek ulg, tylko zapytałem, w jaki sposób przewoźnik radzi sobie w świetle ulg przyznanych przez ministerstwo i przez przepisy prawa.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję. Właśnie o to chodzi, żebyśmy się uważniej słuchali.

Szanowni państwo...

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Pani przewodnicząca, nie życzę sobie takiej uwagi, bo dokładnie słyszałem wypowiedź pana posła Habury.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, wyjaśnijmy to sobie po posiedzeniu. Bardzo chętnie to sobie wyjaśnimy. Mamy tutaj dobrą atmosferę i wszystkim nam zależy na tym samym. Nie wprowadzamy niepotrzebnego sporu.

Szanowni państwo, jeżeli mogę, bardzo krótko. Była przerwa techniczna, była integracja z autobusami, jeżeli chodzi o system sprzedaży biletów, oczywiście pojawiają się powiadomienia, pytania o kuszetki. Bardzo proszę szybko i chciałabym wrócić do systemu rezerwacji, bo mamy tutaj przedstawicieli dobrych rozwiązań. Bardzo proszę.

Ekspert w biurze PKP Intercity SA Paweł Duńczewski:

To ja powiem o przerwie technicznej – tak, przewidujemy jej zniesienie.

Prezes zarządu PKP Intercity Janusz Malinowski:

Było pytanie o przewozy międzynarodowe – będą rozwijane. Myślę, że oferta już od grudnia znów ulegnie zwiększeniu. Każdy tabor, który jest nowy – czy dotyczy to lokomotyw, czy wagonów, czy zespołów trakcyjnych – jest kupowany z homologacją zagraniczną, szczególnie niemiecką i czeską.

Było też pytanie odnośnie do osób niepełnosprawnych. Już w tym roku, w 2025 r., będzie 95 wagonów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych.

Były pytania o kuszetki. Problem z kuzetkami jest taki, że o ile w ciągu roku kuszetek i wagonów sypialnych jest nadmiar, o tyle w wakacje ich jest dwa razy za mało. To potwierdzamy. Rozpoczęliśmy postępowanie na 35 wagonów sypialnych. Będziemy modernizowali te wagony, które od paru lat są odstawione. W tej chwili trwa badanie RFI.

Chciałem też powiedzieć, że porównując styczeń 2025 r. do stycznia 2024 r., zwiększyliśmy podaż miejsc siedzących o 16%. Nie wynika to z tego, że nagle pozyskaliśmy więcej taboru. Troszkę tego taboru, wagonów mamy więcej, bo szybciej je naprawiamy, ale to wynika z poprawy efektywności, z obiegowania, skrócenia czasu postoju wagonów na przejściach. W ten prosty sposób mamy o 16% miejsc siedzących więcej. Radykalna poprawa nastąpi, kiedy będą spływały wagony z inwestycji. Zacznie się to od połowy 2026 r.

Chciałbym powiedzieć, że w tej chwili w czynnych kontraktach mamy 35 pociągów dwunapędowych, spalinowo-elektrycznych, które poprawią sytuację w obszarach wykluczonych, bo to są pociągi, które będą mogły pojechać na liniach, gdzie nie ma elektryfikacji. W czynnych kontraktach mamy 644 wagony. To są wagony nowe i modernizowane. Nie mówię tutaj o prostych naprawach poziomu P4, tylko o wagonach nowych i o wagonach o bardzo głębokiej modernizacji, czyli o takich, przy których przeciętny pasażer nie rozpozna, czy to jest nowy wagon, czy to jest wagon zmodernizowany. W czynnych kontraktach mamy 125 lokomotyw. Bardzo szybko wycofujemy stare lokomotywy, bo one są awaryjne. Nie chcemy, żeby pociągi PKP Intercity się spóźniały. One spóźniają się już mniej, ale oczywiście nikt z nas tutaj, jak siedzimy, nie jest jeszcze z tej punktualności zadowolony. Nad tym musimy pracować.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie, panie prezesie. Gdybyśmy mieli więcej czasu, bardzo chętnie pociągnęlibyśmy też inne wątki, ale naprawdę tam czeka 50 osób. Nie wiem dlaczego, ale wyszło małe zamieszanie.

Chciałam teraz oddać głos twórcom aplikacji PlaceFinder, którzy opowiedzą o rozwiązaniu problemu, który pojawiał się tu bardzo często, mianowicie problemu rezerwacji miejsc na odcinkach, która oczywiście wiąże się ze zmianą wagonu, ze zmianą miejsca. Rozumiem, że technicznie jest to w państwa w aplikacji rozwiązane. Rozumiem, że trwają rozmowy z PKP Intercity na temat współpracy. Bardzo proszę, oddaję głos. Nie wiem, czy pan Kazimierz Lipski, czy pan Krawczyk. Bardzo proszę o przedstawienie, bardzo króciutko, zwięźle, na czym ta aplikacja polega. Państwa z Intercity też poproszę o informację, jak można wykorzystać ten pomysł. Dobrze?

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, pani przewodnicząca, w kwestii formalnej.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Tak, panie pośle, panie ministrze?

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dlaczego wyłączyła mnie pani z możliwości zadania pytania?

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Nie wykluczam pana.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam. Czy pani przewodnicząca może odnieść się do jakiegoś zapisu regulaminowego, który na dzisiejszym posiedzeniu nie pozwala mi jako członkowi zadać pytania?

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Nie. Powiem tak. Szanowny panie pośle, dołączył pan do spotkania podkomisji w trakcie.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Proszę panią, nie mogłem być wcześniej.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Rozumiem, ale mamy ustaloną kolejność. Oddam panu głos, tylko naprawdę co chwilę pojawiają się te same pytania i chciałam też uszanować to. Na pewno wrócimy do pana pytań po tym wystąpieniu, bo domyślałam się, że rozpoczniemy nowy wątek. Bardzo proszę.

Twórca aplikacji PlaceFinder Kazimierz Lipski:

Dzień dobry, jestem Kazimierz Lipski i jestem twórcą usługi PlaceFinder.pl. Jestem tutaj z Leszkiem Krawczykiem, moim partnerem biznesowym.

Znaleźliśmy odpowiedź na wszystkie problemy, które pani poseł Matysiak, pan poseł Kmita i pan poseł Habura podnieśli. Mianowicie jak jechałem pociągiem do Olsztyna z Warszawy, zasłyszalem w pociągu Intercity od starszego pana, że jedzie tylko jedną stację. Wtedy wpadłem na to, że jeżeli jest osoba, która jedzie jedną stację na tym miejscu, to ja, jadący z Warszawy do Olsztyna, nie mogłbym kupić tego biletu ze względu na to, że niestety jest on zarezerwowany na tym króciutkim odcinku. Wtedy wpadłem na pomysł, żeby dojechać do Ciechanowa, czyli tam, gdzie wsiadł ten pan, i od Ciechanowa przesiąść się na inne miejsce. Postanowiłem zaimplementować to informatycznie, oprogramować i wtedy też rozwiązałem problemy typu metastacja. Jeżeli ktoś skorzysta z naszej usługi w tym momencie, wpisze na przykład „Warszawa Centralna – Olsztyn” i nie ma miejsca na platformie Intercity, to nasza usługa pokaże, że na przykład nie ma miejsca tylko od Warszawy Centralnej do Warszawy Zachodniej, a już z Warszawy Zachodniej jest miejsce do Olsztyna Głównego.

Udało nam się sporządzić takie rozwiązanie w dwa miesiące. Wypuściliśmy aplikację na święto 1 listopada. Od tego momentu mieliśmy ok. 20 tys. użytkowników. Aktualnie stabilizowało się to na ok. 2 tys. użytkowników miesięcznie. Mamy rozwiązanie kilku problemów, które podeszły na tej Komisji.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Właściciel zarządzający GPT4Funds Leszek Krawczyk:

Tylko króciutko, pani przewodnicząca.

Było tutaj mówione o wkładzie ze strony społecznej. Dziękujemy za to zaproszenie, ale w rozmowach z PKP Intercity, które toczone, okazuje się, że nie do końca są narzędzia, żeby takie innowacje implementować, tzn. jest duże zainteresowanie ze strony zarządu, ale nie ma za bardzo mechanizmów umożliwiających faktyczne wdrożenie tego we współpracy ze start-upem. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Szanowni państwo, tym samym otwiera nam się nowy wątek współpracy PKP Intercity z takimi start-upami, otwarcie na nowoczesne rozwiązania. To jest bardzo ważny wątek, bo całe to otoczenie też może się budować i powinno się budować wokół rozwoju kolei. Myślę, że to będzie tematem kolejnego posiedzenia.

Poproszę też o informację, będziemy kontynuować, ale niestety, szanowni państwo, tam czeka 50 osób i naprawdę bardzo się niepokoją. W tym momencie – i tu bardzo proszę pana posła Adamczyka o zrozumienie – kończę to posiedzenie, natomiast będziemy kontynuować temat i ustalimy taki termin, żeby PKP Intercity i Ministerstwo Infrastruktury mogły pochwalić się jakimiś dokonaniem.

Szanowni państwo, podsumuję to jednym zdaniem. Naprawdę bardzo miło słuchać o takich zmianach, kiedy wszyscy możemy państwa chwalić. Czekamy oczywiście na konkretne rozwiązania i terminy. Okazuje się, że gdy coś było czy wydawało się niemożliwe, rozwiązujecie te realne problemy. Oczywiście będziemy je zgłaszać, bo dostajemy takie sygnały od pasażerów. Po prostu życzę sobie, wszystkim państwu posłom i przede wszystkim spółce PKP dalszych takich sukcesów i mimo wszystko przyspieszenia tych prac, żeby to było bardzo efektywne dla pasażerów.

Bardzo przepraszam, panie pośle, nie mamy już więcej czasu na to, żeby kontynuować te rozmowy.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Pani przewodnicząca, mamy czas, żeby odnieść się do tego, co pani uczyniła pod koniec dzisiejszego posiedzenia. Uważam, że to pani zachowanie, prowadzenie posiedzenia podkomisji jest prowadzeniem skandalicznym.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dobrze, jest skandaliczne, może pan złożyć...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Wykorzystała pani mikrofon i wykorzystała pani to, że jest pani kobietą i należy się pani szczególny szacunek, ale powiem, że gdyby dzisiejsze posiedzenie prowadził mężczyzna, powiedziałbym, że to jest cwaniactwo, którego w przeciągu swojej 20-letniej praktyki, jeżeli mogę tak powiedzieć, czyli pełnienia mandatu poselskiego, pracy w sejmowej Komisji Infrastruktury, po prostu nie widziałem.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Z szacunku dla osób, które czekają, wykorzystałam ten czas...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Rozumiem jednak, że przynosi to pani satysfakcję, że nie udzieliła pani głosu posłowi członkowi podkomisji stałej.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Nie.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Niech pani będzie zadowolona.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Panie przewodniczący, naprawdę nie było to moją intencją.

Bardzo dziękuję państwu za spotkanie. Tak jak mówiłam, mamy problem z salą. Na zewnątrz czeka kilkadziesiąt osób, dlatego kończymy to posiedzenie kilka minut wcześniej. Dziękuję.