



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8-1.054.44.2026
Warszawa, 31 lipca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie nr 3628 Pośła na Sejm RP, Pana Łukasza Kmity z 8 lipca br., przekazuję poniższe informacje.

W aktualnym Rozkładzie Jazdy do obsługi połączeń przewidziano łącznie 99 wagonów 1/2 klasy, w tym 83 wagonów klimatyzowanych i 16 wagonów nieklimatyzowanych. Wagony te są wyposażone w oznaczenia wskazujące części przeznaczone dla pasażerów poszczególnych klas. Pomimo że zakończenie ich eksploatacji przewidywane jest w 2027 roku, PKP Intercity przeanalizuje możliwość zastosowania dodatkowych rozwiązań zwiększających czytelność tych oznaczeń dla podróżnych.

Dotychczasowa eksploatacja wagonów współdzielonych 1/2 klasy typu 141A-20 oraz 141A-20ROP wykazała dużą ich elastyczność w zakresie zestawiania składów pociągów. Wagony te są szczególnie użyteczne w ekonomicznych kategoriach pociągów, gdzie popyt na miejsca w przedziałach 1. klasy jest mniejszy. Jednakże, na obecną chwilę PKP Intercity nie planuje zwiększać puli wagonów współdzielonych 1/2 klasy, ani zamawiać modernizacji dodatkowych wagonów w tym zakresie.

Montaż ładowarek indukcyjnych w stolikach przedziałowych w 1. klasie jest kontynuowany w kolejnych projektach taborowych. Rozwiązanie to zostało wdrożone w drugiej partii wagonów 141A-20, która została zmodernizowana przez PKP Intercity Remtrak Sp. z o.o. Będzie ono obecne również stosowane w wagonach przedziałowych 1. klasy modernizowanych przez PESA Mińsk Mazowiecki S.A., a także w nowych wagonach 1. klasy, które będą dostarczone w ramach kontraktu na 300 nowych wagonów. Wymóg instalacji wskazanych ładowarek jest uwzględniany w dokumentacji nowych przetargów, w zakresie zarówno zakupu jak i modernizacji.

Same ładowarki bezprzewodowe nie są co do zasady zamawiane przez PKP Intercity jako samodzielne urządzenia. Stanowią one element kompletnego wyposażenia stolika przedziałowego, dostarczanego w ramach szerszego zakresu modernizacji albo produkcji wagonu. Koszt takiego rozwiązania zależy m.in. od konstrukcji stolika, sposobu zabudowy, parametrów technicznych urządzenia oraz wielkości i warunków danego zamówienia. Z tego względu wyodrębnienie jednej, miarodajnej ceny zakupu samej ładowarki nie jest możliwe.

W kwestii montażu gniazdek USB-C, Spółka zawiera taki wymóg w dokumentacji przetargowej obecnie realizowanych kontraktów. Gniazdka tego rodzaju będą

zamontowane m.in. w 300 nowych wagonach dostarczanych przez H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o.

W kwestii przeglądów P5, według stanu na lipiec naprawami w 2026 roku objętych było łącznie 159 wagonów. Przekazywanie wagonów do naprawy oraz ich odbiory odbywają się sukcesywnie, zgodnie z harmonogramami uzgodnionymi z wykonawcami. Średni koszt naprawy na poziomie P5, obejmującej również modernizację wagonu do obecnie obowiązującego standardu, wynosi około 6,5 mln zł. Koszt poszczególnych napraw może się różnić w zależności od typu wagonu, jego stanu technicznego oraz zakresu wykonywanych prac. Średni czas realizacji naprawy wynosi około 120 dni. W ramach kolejnych napraw na poziomie P5 PKP Intercity będzie stosować aktualnie obowiązujący standard wyposażenia i udogodnień dla pasażerów. Standard ten jest na bieżąco dostosowywany do wymagań technicznych, potrzeb podróżnych oraz możliwości wynikających z konstrukcji modernizowanych wagonów.

Dodatkowo PKP Intercity obecnie eksploatuje 11 sztuk wagonów wyposażonych w przedziały klasy biznes. Spółka nie planuje obecnie przebudowy tych przedziałów na standardowe, sześciomiejscowe przedziały 1. klasy. Wagony te będą nadal eksploatowane w obecnej konfiguracji, zgodnie z przyjętym dla nich cyklem utrzymania.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.