



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8-1.054.32.2026
Warszawa, 28 września 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 17391 Poseł na Sejm RP Pani Ewy Schädler i grupy Posłów na Sejm RP, przesyłam poniższe stanowisko odnosząc się do poszczególnych pytań zawartych w interpelacji.

Mając na uwadze spoczywający na Spółce PKP Intercity i wynikający z umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego¹ obowiązek zapewnienia pasażerom odpowiednich warunków komfortu i higieny, a przede wszystkim bezpieczeństwa oraz należytego standardu obsługi przewozów pasażerskich, prowadzony jest bieżący monitoring liczby sprzedawanych biletów. W oparciu o jego wyniki, w sposób dynamiczny wprowadza się ograniczenia w sprzedaży biletów bez gwarancji miejsca, wyłącznie w celu zapewnienia odpowiedniego komfortu i jakości podróży pasażerów.

Należy zauważyć, że wdrażane przez Spółkę PKP Intercity rozwiązania mają na celu zapewnienie równomiernego rozkładu potoków podróży pomiędzy dostępne kursy pociągów, przy jednoczesnym zachowaniu odpowiedniego standardu podróży. Jednym z wdrożonych rozwiązań jest stosowanie biletów promocyjnych według oferty „Promo” oraz dynamiczne zarządzanie pulą biletów w poszczególnych progach cenowych uzależnione od poziomu popytu, w tym m. in. od daty przejazdu, relacji, klasy wagonu oraz momentu zakupu biletu. Działania te stanowią zachętę dla podróżnych do bardziej elastycznego planowania podróży (większa dostępność miejsc siedzących w przypadku wcześniejszego zakupu biletu). Obecnie możliwość wcześniejszego zakupu biletów jest na tyle szeroka (zapewniony wielokanałowy dostęp do zakupu), że każdy pasażer znajdzie dla siebie najbardziej mu odpowiadającą i wygodną ofertę.

Należy również dodać, że w przypadku wyczerpania podaży miejsc siedzących w danym pociągu podróżny jest o tym informowany na etapie zakupu biletu. W takiej sytuacji otrzymuje również komunikat o możliwości wyboru innego połączenia. Podróż bez gwarancji miejsca jest więc decyzją podróżnego.

Występujące przepełnienia są również konsekwencją utrzymania możliwości:

- zakupu biletów bezpośrednio w pociągu,
- stosowania oferty biletów odcinkowych oraz sieciowych, które umożliwiają ich posiadaczom realizację nielimitowanych przejazdów w określonym terminie bez konieczności dokonania rezerwacji miejsca. Obowiązek rezerwacji miejsc dla

¹ Umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – umowy zawierane pomiędzy Ministrem Infrastruktury a „PKP Intercity” S.A.

posiadaczy tych biletów dotyczy wyłącznie tych pociągów kategorii IC, w których stosowana jest obowiązkowa rezerwacja.

Spółka PKP Intercity dostrzega rosnące znaczenie transportu kolejowego w Polsce i podejmuje działania odpowiadające na potrzeby pasażerów. Jako przewoźnik specjalizujący się w dalekobieżnych przewozach pasażerskich, prowadzi szereg działań mających na celu zwiększenie liczby dostępnych miejsc oraz poprawę komfortu podróży. Jednym z kluczowych obszarów tych działań są inwestycje w nowy tabor oraz modernizacja i naprawy eksploatowanych wagonów.

Spółka PKP Intercity realizuje kontrakty obejmujące naprawy poziomu P5 (naprawy główne) oraz modernizację wagonów będących w jej posiadaniu. Przykładowo, pod koniec maja 2026 r. zakończono odbiór 50 zmodernizowanych wagonów typu Combo wykonanych przez H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o. Dobiega również końca odbiór 62 wagonów typu Combo modernizowanych przez PKP Intercity Remtrak Sp. z o.o. Trwają ponadto odbiory 24 bezprzedziałowych wagonów 1. klasy typu 152A oraz 35 bezprzedziałowych wagonów 2. klasy typu 154A, których naprawa jest realizowana przez PESA Mińsk Mazowiecki S.A. W realizacji pozostają także umowy obejmujące: naprawę na poziomie P5 8 wagonów przedziałowych typu Z1A, 34 bezprzedziałowych wagonów 1. klasy typu 112A-40 oraz 99 bezprzedziałowych wagonów 2. klasy. Ponadto, w realizacji jest także 7 kontraktów na zakup w sumie 300 nowych wagonów, z opcją zamówienia dodatkowych 150 wagonów. Jednocześnie w styczniu 2026 roku Spółka podpisała kontrakty na zakup w sumie 50 wagonów używanych 1 i 2 klasy od Deutsche Bahn.

Ponadto Spółka PKP Intercity realizuje inwestycje w zespoły trakcyjne: zakup 35 Hybrydowych Zespołów Trakcyjnych realizowany przez NEWAG S.A. oraz zakup 42 piętrowych Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych z opcją dodatkowego zamówienia 30 kolejnych pojazdów realizowany przez Alstom Polska. Szczególnie ten drugi projekt pozytywnie wpłynie na zwiększenie podaży miejsc, gdyż tabor piętrowy jest taboriem wielkopojemnym.

Należy również dodać, że Spółka PKP Intercity dwukrotnie unieważniła w ostatnich latach postępowania na zakup piętrowych składów typu push-pull z powodu znacznego przekroczenia budżetu. Pierwsze postępowanie ogłoszone 7 lipca 2021 roku zostało unieważnione 28 lipca 2023 roku, natomiast drugie postępowanie z 31 lipca 2023 roku zostało unieważnione 6 marca 2024 roku. Jedyne oferty zgłaszane w ramach postępowania były przedstawiane przez konsorcjum PESA i Newag i zostały unieważnione z powodu przekroczenia budżetu o 45% oraz 28%. Oferta w pierwszym przetargu wynosiła około 6,4 mld zł netto i przewyższała budżet o 2 mld zł. Natomiast w drugim przetargu oferta za 6,9 mld zł netto przewyższała budżet o 1,5 mld zł.

Analiza ofert złożonych w ramach późniejszego postępowania prowadzi do wniosku, że piętrowe Elektryczne Zespoły Trakcyjne są rozwiązaniem tańszym (koszt miejsca w EZT wynosi 172 727, 27 zł, przy cenie za miejsce w składzie push-pull wynoszącej 274 257,21 zł, czyli oszczędność w przypadku jednego miejsca wyniesie 101 529, 94 zł) i lepiej dostosowanym do potrzeb przewozowych niż pojazdy typu push-pull. Zakładając, że pojedynczy pojazd będzie miał pojemność 550 miejsc siedzących, przy 42 Elektrycznych

Zespołach Trakcyjnych, zapewni to razem ponad 23 tys. miejsc w nowoczesnych, dostosowanych do potrzeb podróżnych pociągach. Przy kursowaniu pociągów tam i z powrotem oraz założeniu rotacji pasażerów na poziomie 1,5 na jedno miejsce, umożliwi korzystanie z tych pociągów przez ponad 60 tys. pasażerów dziennie. Ta podaż miejsc jest konieczna do realizowania planów Spółki PKP Intercity i konkurencji od 2030 roku na otwartym rynku przewozów dalekobieżnych.

Równolegle przewoźnik zwiększa liczbę wagonów dostępnych do bieżącej eksploatacji poprzez podnoszenie efektywności procesów utrzymaniowych, przeglądowych i eksploatacyjnych. Pozwala to na lepsze wykorzystanie posiadanego taboru oraz zwiększenie liczby miejsc oferowanych pasażerom.

Spółka PKP Intercity konsekwentnie rozszerza swoją ofertę, wprowadzając nowe połączenia. Szczególny nacisk kładzie się na rozwój głównych ciągów komunikacyjnych, które cieszą się największym zainteresowaniem podróżnych. Takimi relacjami są m.in. Warszawa – Kraków, Warszawa – Gdynia, Gdynia – Wrocław, Warszawa – Poznań. W celu zapewnienia możliwe najwyższego standardu podróży Spółka PKP Intercity rekomenduje planowanie wyjazdów z odpowiednim wyprzedzeniem oraz możliwie wczesny zakup biletów. Działanie to przynosi korzyści zarówno podróżnym, którzy zyskują większą pewność uzyskania miejsca do siedzenia, jak i przewoźnikowi, który – w zależności od poziomu zainteresowania – może podjąć decyzję o wzmocnieniu składu pociągu poprzez dołączenie dodatkowych wagonów lub uruchomienie dodatkowego połączenia. W okresach szczytów przewozowych, takich jak wakacje, święta czy długie weekendy, przewoźnik intensyfikuje działania operacyjne w celu zapewnienia obsługi zwiększonych potoków podróżnych. W tym celu uruchamiane są dodatkowe pociągi BIS, stanowiące uzupełnienie oferty połączeń rozkładowych, co przekłada się na zwiększenie liczby dostępnych miejsc oraz podniesieniu komfortu podróży. Spółka PKP Intercity, biorąc pod uwagę zapisy umowy o świadczenie usług publicznych, na bieżąco monitoruje frekwencję w planowanych pociągach i w przypadku wzrostu zainteresowania, może podjąć decyzję o wzmocnieniu składu dodatkowymi wagonami. Działania te uzależnione są m.in. od dostępności taboru, jego parametrów technicznych oraz możliwości infrastrukturalnych, w tym długości peronów.

Powyższe działania stanowią realizację obowiązku zapobiegania przez Przewoźnika przepełnieniom wynikającego z zapisów umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Należy jednak podkreślić, że przewoźnik nie dysponuje ani nie może dysponować rezerwą taborową w skali umożliwiającej każdorazowe reagowanie na okresowe przepełnienia pociągów poprzez włączanie dodatkowych wagonów lub uruchamianie dodatkowych składów. Utrzymywanie tak nadmiarowej rezerwy byłoby niegospodarne, gdyż przez większość czasu pozostawałaby ona niewykorzystana, generując jednocześnie istotne koszty funkcjonowania operatora oraz realizacji usług publicznego transportu zbiorowego.

Niemniej w sytuacjach określonych w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego Ministerstwo Infrastruktury nakłada na Przewoźnika kary umowne m.in. za przepełnienia.

Zmiana terminu dostaw nowego taboru dotyczy przede wszystkim kontraktu na dostawę 300 nowych wagonów. Wpłynęły one na tempo zwiększania liczby dostępnych miejsc w pociągach Spółki oraz ograniczyły możliwości szybkiego zastępowania starszych pojazdów nowoczesnym taborem. W związku z tym Spółka PKP Intercity została zmuszona do podjęcia działań kompensacyjnych, polegających na intensyfikacji napraw i modernizacji posiadanego taboru, zwiększaniu efektywności jego wykorzystania oraz pozyskiwaniu dodatkowych pojazdów z rynku wtórnego, w tym poprzez wynajem lub zakup używanego taboru. Należy również podkreślić, że przy projektowaniu i modernizacji wagonów konieczne jest zachowanie równowagi pomiędzy różnymi potrzebami pasażerów a ograniczeniami technicznymi i finansowymi. Dotyczy to m.in. zapewnienia miejsc dla rowerów oraz dla osób z niepełnosprawności lub o ograniczonej możliwości poruszania się, które wymagają wydzielienia odpowiedniej przestrzeni oraz zastosowania systemów mocowania.

Poprawa dostępności miejsc dla pasażerów będzie następować stopniowo wraz z odbiorem kolejnych zmodernizowanych wagonów oraz rozpoczęciem dostaw nowego taboru. Pierwsze efekty są już widoczne dzięki wprowadzaniu do ruchu kolejnych zmodernizowanych pojazdów, natomiast dalsza poprawa będzie następować po zakończeniu realizowanych obecnie programów modernizacyjnych i pełnym wdrożeniu nowych pojazdów objętych zawartymi kontraktami.

Zgodnie z umową o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, Spółka PKP Intercity odpowiada za zestawienie składów pociągów zapewniających odpowiedni standard podróży. Szczegółowe wymagania w tym zakresie określone są w umowie rocznej, w tym liczba miejsc siedzących oraz rodzaje wagonów. Zestawienia te opracowywane są na etapie tworzenia Rocznej Rozkładu Jazdy, z uwzględnieniem uwarunkowań technicznych infrastruktury, w szczególności długości peronów, co wpływa na decyzję o zapewnieniu odpowiedniej długości składu pociągu, gwarantującej bezpieczeństwo podczas wsiadania i wysiadania pasażerów z pociągu, a także konieczności dostosowania oferty do zwiększonych potoków podróżnych w okresach wzmożonego ruchu. Ponadto, zgodnie z postanowieniami umowy, przewoźnik ma możliwość uruchamiania dodatkowych pociągów w celu zaspokojenia potrzeb przewozowych nieuwzględnionych w obowiązującym rozkładzie jazdy. Działania te podejmowane są w celu zapewnienia podróżnym odpowiedniego standardu i warunków podróży, przy czym pozostają uzależnione od bieżącej sytuacji taborowej oraz dostępności zasobów, której poziom jest trudny do oszacowania, gdyż dodatkowe wagony wykorzystywane są w pierwszej kolejności do zapewnienia wymaganego zestawienia pociągów w przypadkach awarii składu podstawowego, konieczności przeprowadzenia napraw technicznych lub realizacji planowych przeglądów taboru.

W celu minimalizacji przypadków odbywania wielogodzinnych podróży bez zapewnionego miejsca siedzącego, przewoźnik podejmuje działania polegające w szczególności na monitorowaniu frekwencji, optymalizacji zestawień składów pociągów, wprowadzaniu wzmocnień taborowych oraz uruchamianiu dodatkowych połączeń, z uwzględnieniem dostępności zasobów i ograniczeń infrastrukturalnych. Ponadto rekomenduje się wcześniejszy zakup biletów przez podróżnych, co umożliwia lepsze prognozowanie popytu i dostosowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb.

Przepełnienia w transporcie publicznym z jednej strony – świadczą o wysokim popycie i wskazują kierunki rozwoju oferty (np. zwiększenie częstotliwości połączeń, wydłużanie składów czy uruchamianie nowych połączeń), z drugiej — obniżają komfort podróży i mogą zniechęcać pasażerów do korzystania z transportu zbiorowego. W celu zapobieżenia negatywnym skutkom występujących przepełnień Spółka PKP Intercity podejmuje szereg działań organizacyjnych i inwestycyjnych, takich jak zakup nowego taboru, modernizacja eksploatowanych pojazdów czy rozwój zaplecza utrzymaniowego.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu