



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8-1.054.40.2026
Warszawa, 28 lipca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z zapytaniem nr 18125 Poseł na Sejm RP Pani Pauliny Matysiak, przedstawiam poniższe stanowisko.

W okresie 26-29 czerwca 2026 r., w związku z występowaniem usterek układów klimatyzacji, 2 pociągi zostały odwołane na części relacji. Ponadto w 23 przypadkach odnotowano opóźnienia pociągów spowodowane koniecznością podjęcia działań przez pracowników służb technicznych.

Przeprowadzona analiza wykazała, że w powyższym okresie odnotowano 199 przypadków wyłączenia wagonów na nieprawidłowe działanie klimatyzacji. Należy podkreślić, że skuteczność działania układu klimatyzacji uzależniona jest od wielu czynników, w szczególności od temperatury zewnętrznej, stopnia nasłonecznienia, liczby podróżnych przebywających jednocześnie w wagonie, częstotliwości otwierania drzwi oraz parametrów zasilania pojazdu. Przy temperaturze zewnętrznej rzędu ok. 35 - 40°C, pomimo pracy klimatyzacji, temperatura wewnątrz wagonu mogła pozostawać podwyższona, co nie musiało oznaczać awarii układu. Ekstremalnie wysoka temperatura zewnętrzna ogranicza efektywność pracy klimatyzacji, powodując zwiększone obciążenie. Układy klimatyzacji oraz ich zasilacze, tj. przetwornice statyczne, ulegały przegrzaniu, co skutkowało przechodzeniem układów w stan awaryjnego wyłączenia w wyniku zadziałania zabezpieczeń. W niektórych przypadkach dochodziło również do trwałych uszkodzeń, w szczególności awarii przetwornic. Dodatkowo panująca susza oraz unoszący się kurz bardzo szybko prowadziły do zabrudzenia układów skraplaczy, powodując obniżenie wydajności pracy klimatyzacji. W konsekwencji konieczne było przeprowadzenie czyszczenia tych elementów. Należy jednak wskazać, że realizacja takich czynności możliwa jest wyłącznie na stacjach zwrotnych dysponujących odpowiednią infrastrukturą techniczną.

Ponadto w okresach bardzo wysokich temperatur zwiększonemu obciążeniu mogą podlegać systemy zasilania pojazdów kolejowych, a występujące w takich warunkach wahania parametrów zasilania mogą mieć również wpływ na ciągłość pracy urządzeń klimatyzacyjnych.

Maksymalna temperatura zewnętrzna, przy której klimatyzacja w wagonach zapewnia pełną wydajność, nie powinna przekraczać +35°C. W takich warunkach układ chłodzenia powinien utrzymywać wymagane parametry komfortu pasażerów przy wilgotności względnej na poziomie około 50% oraz obciążeniu promieniowaniem słonecznym

wynoszącym około 700 W/m². Powyżej tej temperatury klimatyzacja może nadal pracować, jednak jej skuteczność będzie ograniczona. W szczególności może:

- nie osiągać żądanej temperatury wewnętrznej,
- utrzymywać jedynie określoną różnicę pomiędzy temperaturą wewnętrzną a zewnętrzną,
- przejść w tryb pracy ograniczonej, w zależności od konstrukcji urządzenia oraz zastosowanych zabezpieczeń agregatu chłodniczego.

Osiągnięcie oraz utrzymanie wskazanego zakresu temperatury w przedmiotowym okresie, przy występujących ekstremalnych temperaturach zewnętrznych przekraczających 35°C, stanowiło istotne wyzwanie dla prawidłowej i efektywnej pracy układów klimatyzacji.

Sterowniki klimatyzacji regulują temperaturę zgodnie z tzw. krzywą komfortu, która jest uzależniona od temperatury zewnętrznej. Oznacza to, że przy bardzo wysokich temperaturach otoczenia temperatura wewnątrz wagonu może być automatycznie utrzymywana na poziomie wyższym niż oczekiwany, mimo że układ klimatyzacji pracuje prawidłowo i zgodnie z przyjętymi parametrami.

Podkreślić należy, że każde zgłoszenie awarii klimatyzacji podlegało indywidualnej weryfikacji przez pracowników zaplecza technicznego. Na podstawie dokonanej oceny podejmowano decyzję dotyczące dalszej eksploatacji pojazdu.

Odnosząc się do standardów zapewnienia pasażerom dostępu do bezpłatnej wody w pociągach PKP Intercity podczas upałów i awarii klimatyzacji należy podkreślić, że w Spółce PKP Intercity obowiązuje procedura P804 - *Organizowanie przez Centrum Wsparcia Klienta przekąsek (posiłków) i/albo napojów dla podróżnych w pociągu*. Zgodnie z tym dokumentem podejmowane są działania w zakresie dostarczania dla podróżnych:

- poczęstunków awaryjnych, w przypadku opóźnienia pociągów PKP Intercity co najmniej 60 minut oraz w innych nieprzewidzianych sytuacjach awaryjnych, w tym w przypadku awarii klimatyzacji.
- wody mineralnej do pociągów kursujących bez wagonu gastronomicznego, zestawionych z wagonów bez klimatyzacji, w przypadku prognozowanego wzrostu temperatur do co najmniej 25°C w dniu przejazdu.

W związku z wystąpieniem wysokich temperatur w drugiej połowie czerwca br., podjęto dodatkowe działania polegające na zabezpieczeniu odpowiedniej ilości wody pitnej oraz dostarczeniu do wszystkich uruchamianych pociągów Spółki PKP Intercity zapasu wody butelkowanej, która w razie potrzeby mogłaby być udostępniona podróżnym. W przypadkach zgłoszenia przez kierownika pociągu zwiększonego zapotrzebowania na wodę zapewniano uzupełnienie jej zapasów, stosownie do zaistniałych potrzeb.

Jeżeli chodzi o obowiązki informacyjne drużyn konduktorskich i przewoźników wobec pasażerów w przypadku awarii klimatyzacji i wysokich temperatur na pokładzie pociągów informuję, że zgodnie z obowiązującą *„Instrukcją dla zespołu drużyn konduktorskich w zakresie obsługi pociągów pasażerskich uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. (Br-21)”* – do obowiązków pracownika drużyny konduktorskiej w trakcie obsługi każdego pociągu należy:

- nadzór nad stanem technicznym taboru i jego wyposażeniem, stanem higieniczno – porządkowym;
- nadzór nad bezpieczeństwem oraz dbanie o komfort termiczny podróżnych (regulacja ogrzewania i/lub klimatyzacji),
- zgłaszanie usterek technicznych oraz raportowanie nieprawidłowości i wydarzeń.

Podczas jazdy pociągu, konduktor ma obowiązek stale przebywać w wagonach przydzielonych mu do obsługi, cyklicznie przemieszczać się przez te wagony między innymi w celu nadzorowania ich stanu technicznego, bezpieczeństwa podróżnych oraz informowania podróżnych i udzielania im wszelkiej możliwej pomocy.

W związku z okresem wakacyjnym i możliwością występowania wysokich temperatur oraz przewidywanymi zwiększonymi potokami podróżnych, w dniu 19 czerwca 2026 r. do pracowników drużyn konduktorskich zostało skierowane pismo, w którym zobowiązano pracowników między innymi do:

- monitorowania wysokości temperatury w składzie pociągu i podejmowania interwencji w przypadku zgłaszania uwag przez podróżnych, poprzez ustawienie odpowiednich urządzeń w taki sposób, aby zapewnić optymalną temperaturę;
- otwarcia wszystkich uchylnych okien, zarówno w wagonach klasycznych jak i składach zespolonych, w przypadku niedziałania klimatyzacji (z powodu jej awarii lub braku zasilania), a podczas przedłużającego się postoju (w składach zespolonych po wygłoszenia stosownego komunikatu) również do otwarcia drzwi, w celu zapewnienia dostępu świeżego powietrza w celu zmniejszenia dyskomfortu termicznego.

W dniu 29 czerwca 2026 r. dokonano uzupełnienia powyższych wytycznych i dodatkowo zobowiązano drużyny konduktorskie do *przejścia przez skład pociągu, niezwłocznie po jego objęciu (przed rozpoczęciem kontroli biletów), w celu monitorowania wysokości temperatury w składzie, i w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości lub zgłaszania uwag przez podróżnych podejmowania interwencji poprzez ustawienie odpowiednich urządzeń w taki sposób, aby zapewnić optymalną temperaturę. W przypadku braku możliwości usunięcia nieprawidłowości, należało zapewnić podróżnym miejsca zastępcze, w miarę dostępności wolnych miejsc.*

W eksploatacji znajdują się wagony wyposażone w układy klimatyzacji spełniające wymagania określone w normach PN-EN 13129 (dot. nowych i zmodernizowanych po 2017 r. wagonów) i PN-EN 13129-1 (dot. wagonów starszych zmodernizowanych po 2008 r.) oraz karcie UIC 553 (dot. wagonów niezmodernizowanych i zmodernizowanych sprzed 2008 r.).

W przypadku tych wagonów każdorazowo zapewniona jest również możliwość wentylacji awaryjnej, umożliwiającą wymianę powietrza w sytuacji wystąpienia awarii układu klimatyzacji.

W wagonach wyposażonych w układ klimatyzacji awaria urządzenia, niezwiązana z utratą zasilania, skutkuje automatycznym przejściem systemu w tryb wentylacji awaryjnej. W rezultacie zapewniony zostaje dopływ świeżego powietrza zewnętrznego, które nie jest poddawane procesowi uzdatniania termicznego (chłodzenia).

Natomiast w przypadku awarii układu klimatyzacji spowodowanej brakiem zasilania dopływ świeżego powietrza do wnętrza wagonu może zostać zapewniony poprzez otwarcie górnych części okien, przeznaczonych do wentylacji awaryjnej. Kwestie związane z wymaganą ilością świeżego powietrza doprowadzanego do wnętrza wagonów wyposażonych w układ klimatyzacji regulują postanowienia pkt 10.1.5.1 normy PN-EN 13129, Załącznik F normy PN-EN 13129-1 oraz Załącznik H karty UIC 553.

W wagonach niewyposażonych w układ klimatyzacji zastosowano grawitacyjny system wentylacji. Dodatkowo, podczas występowania wysokich temperatur zewnętrznych, pasażerowie mogą zwiększyć wymianę powietrza poprzez otwarcie okien przesuwnych, co zapewnia dopływ świeżego powietrza do wnętrza wagonu lub przedziału.

Jednocześnie zapewnia się, że zdrowie oraz bezpieczeństwo pracowników Spółki PKP Intercity stanowią priorytet dla pracodawcy, dlatego przestrzegane są bezwzględnie obowiązujące przepisy, w szczególności te dotyczące warunków i higieny pracy tj.:

- Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 *w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy* (ze zmianami) – w rozporządzeniu ustawodawca określił jedynie najniższe temperatury na stanowiskach pracy, niemniej przepisy tego rozporządzenia nie dotyczą środków transportu kolejowego, lotniczego, morskiego i wodnego śródlądowego;
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 maja 1996 r. *w sprawie profilaktycznych posiłków i napojów* (ze zmianami) – w rozporządzeniu wskazany jest obowiązek dla pracodawcy, że jeśli temperatura przekracza na zewnątrz pomieszczeń 25°C, a w pomieszczeniach pracy powyżej 28°C podawania pracownikom napojów w ilości zaspokajających ich potrzeby, i ten obowiązek bezwzględnie jest realizowany, a ponadto dostarczane są pracownikom posiłki profilaktyczne przy wykonywaniu prac:
 - związanych z wysiłkiem fizycznym powodującym w ciągu jednej zmiany roboczej efektywny wydatek energetyczny organizmu powyżej 2 000 kcal (8 375 kJ) u mężczyzn i 1 100 kcal (4 605 kJ) u kobiet,
 - związanych z wysiłkiem fizycznym powodującym w czasie jednej zmiany roboczej efektywny wydatek energetyczny organizmu ponad 1 500 kcal (6 280 kJ) u mężczyzn i 1 000 kcal (4 187 kJ) u kobiet,

jeśli wykonywane są na otwartej przestrzeni w okresie od 1 listopada do 31 marca.

Ponadto pracownicy Drużyn konduktorskich wyposażeni są w zestawy odzieży letniej, z odpowiednio przewiewnego materiału, spodnie/spódnice, koszule z krótkim rękawkiem a czynności służbowe na pokładach pociągów wykonują bez nakrycia głowy.

Pracownicy Drużyn konduktorskich otrzymują też dodatek za pracę w warunkach uciążliwych podczas przyjęcia i zdania dyżuru objęcia i przekazania pociągu. Prace w warunkach uciążliwych to prace, których oddziaływanie może utrudniać pracę lub obniżyć zdolność do jej wykonywania, nie powodując jednocześnie trwałego pogorszenia stanu zdrowia pracownika.

W kwestii reklamacji informuje się, że według stanu na dzień 13 lipca 2026 r. Spółka PKP Intercity odnotowała 3690 zgłoszeń klientów zakwalifikowanych do kategorii „Wniosek

o rekompensatę komfort”. Zgłoszenia te dotyczą przejazdów realizowanych w okresie od 26 do 29 czerwca 2026 r.

Na obecnym etapie nie jest możliwe przedstawienie danych dotyczących skali zgłoszeń związanych z nie działającą klimatyzacją. Kategoryzacja zgłoszeń następuje bowiem w toku ich rozpatrywania, co oznacza, że informacja o przedmiocie reklamacji jest agregowana dopiero po zakończeniu odpowiedniego etapu obsługi sprawy.

Z tego względu dane tego rodzaju mogą być dostępne po upływie około 30 dni od daty wniesienia reklamacji. Należy przy tym zauważyć, że reklamacje wpływają w sposób ciągły, a roszczenia z tytułu umowy przewozu mogą być dochodzone w okresie do jednego roku od dnia przejazdu.

Wszystkie pojazdy Spółki PKP Intercity wyposażone w klimatyzację przeszły przed sezonem letnim obowiązkowe przeglądy techniczne układów klimatyzacyjnych. Prace związane z przygotowaniem pojazdów do eksploatacji w okresie letnim zostały zakończone 31 maja 2026 r.

Ponadto informuję, że Ministerstwo Infrastruktury systematycznie monitoruje jakość usług świadczonych przez Spółkę PKP Intercity a w przypadkach i na zasadach przewidzianych w Umowie PSC nakłada kary umowne.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu