

Kraków, 10 września 2026

Ministerstwo Infrastruktury

Departament Kolejnictwa

PETYCJA

Sugestia taborowa: Alternatywne zagospodarowanie wagonów dwuklasowych (mieszany np. typ 141A-20) jako nowoczesnej klasy 1. przedziałowo-bezprzedziałowej ze strukturą 54 miejsc.

Zwracam się z formalną propozycją dotyczącą zapowiadanego do 2027 roku procesu wycofywania z ruchu i unifikacji wagonów o charakterystyce mieszanej (1. i 2. klasy), ze szczególnym uwzględnieniem popularnych, zmodernizowanych jednostek typu 141A-20.

W odpowiedzi na publiczne zapowiedzi o zamiarze ujednolicenia tych wagonów do standardu całkowicie 2. klasy, chciałbym zaproponować alternatywne, wysoce efektywne i ekonomicznie uzasadnione rozwiązanie: **konwersję tych pojazdów na jednolitą, nowoczesną klasę 1. o układzie hybrydowym (przedziałowo-bezprzedziałowym).**

Moja propozycja opiera się na następujących argumentach biznesowych, technicznych i wizerunkowych:

1. **Spójność z nowym standardem zakupowym (FPS Cegielski):** W ramach historycznego zamówienia na 300 nowych wagonów, PKP Intercity zakontraktowało 38 sztuk wagonów 1. klasy o unikalnym układzie mieszanym (przedziałowo- bezprzedziałowym). **Konwersja wagonów 141A-20 na ten sam standard pozwoliłaby uzyskać spójną, systemową flotę premium, oferującą pasażerom identyczną, elastyczną możliwość wyboru formy podróży w segmencie komercyjnym.**
2. **Optymalne wykorzystanie przestrzeni (Analiza pojemności):** Przebudowa obecnej strefy bezprzedziałowej 2. klasy (gdzie fotele zamontowane są w układzie 2+2) na standard 1. klasy w układzie rzędów 2+1 pozwoli na zachowanie pełnego komfortu segmentu premium (większa przestrzeń na nogi, szersze fotele). W strefie otwartej uda się wówczas wygospodarować dokładnie **36 miejsc siedzących** (12 rzędów po 3 fotele). W połączeniu z istniejącymi 3 przedziałami klasy 1. (18 miejsc), **cały wagon zyskałby pojemność dokładnie 54 miejsc.** Jest to wartość idealnie wpisująca się w parametry innych, w pełni pierwszoklasowych wagonów standardu UIC, co ułatwi zarządzanie systemem rezerwacji miejsc.

3. **Niski koszt adaptacji konstrukcyjnej:** Wagony typu 141A-20 są fizycznie podzielone na dwie strefy stałą ścianą działową oraz posiadają autonomiczne systemy oświetlenia i klimatyzacji dla obu części. Przeobrażenie ich w jednolitą klasę 1. nie wymaga kosztownej ingerencji w konstrukcję mechaniczną, a jedynie wymiany foteli w dotychczasowej strefie otwartej oraz kosmetycznych zmian w oznaczeniach.
4. **Zwiększenie zasobów premium zamiast ich deprecjacji:** Przebudowa stosunkowo młodych po modernizacji wagonów na klasę 2. obniża ich potencjał przychodowy. Pozostawienie ich w segmencie klasy 1. (przy jednoczesnym całkowitym usunięciu problemu pomyłek pasażerów) pozwoli zasilić pociągi kategorii InterCity (IC) taborem o standardzie premium, zbliżonym do nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT).

Biorąc pod uwagę powyższe argumenty, wdrożenie tej koncepcji pozwoli na efektywne kosztowo unowocześnienie parku taborowego w pełnej zgodzie z długofalową strategią produktową przewoźnika.

Pismo to kieruję również do wiadomości Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury, licząc, że propozycja ta spotka się z pozytywną oceną organu nadzorującego rozwój polskiej kolei.

Z poważaniem