



URZĄD
TRANSPORTU
KOLEJOWEGO

Koleje pasażerskie w województwach

Dynamika zmian
w latach 2010-2020





NASZA MISJA

Kreowanie bezpiecznych i konkurencyjnych warunków świadczenia usług transportu kolejowego

NASZA WIZJA

Nowoczesny i otwarty urząd dbający o wysokie standardy wykonywania usług na rynku transportu kolejowego

Warszawa 2021

Urząd Transportu Kolejowego
Al Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa
www.utk.gov.pl

Spis treści

Wstęp.....	4
Wskaźnik wykorzystania kolei na 1 mieszkańca.....	4
Wnioski i rekomendacje Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego	5
Województwo Dolnośląskie	8
Województwo Kujawsko-Pomorskie.....	10
Województwo Lubelskie.....	12
Województwo Lubuskie.....	14
Województwo Łódzkie	16
Województwo Małopolskie	18
Województwo Mazowieckie.....	20
Województwo Opolskie	22
Województwo Podkarpackie	24
Województwo Podlaskie	26
Województwo Pomorskie	28
Województwo Śląskie.....	30
Województwo Świętokrzyskie	32
Województwo Warmińsko-Mazurskie	34
Województwo Wielkopolskie	36
Województwo Zachodniopomorskie	38



Wstęp

Trend w rozwoju kolei pasażerskiej w Polsce w ciągu ostatnich 11 lat – biorąc pod uwagę liczbę przewiezionych pasażerów – scharakteryzować można jako powolny, ale stabilny wzrost, który został gwałtownie przerwany globalną pandemią koronawirusa. Od 2010 r. do 2019 r. liczba pasażerów kolei wzrosła z 261,5 mln do 335,9 mln (+28,5%). Sytuacja epidemiczna w ostatnim roku spowodowała spadek do 209,4 mln (-37,7%).

Celem opracowania jest analiza rynku przewozów pasażerskich w latach 2010-2020 w podziale na województwa. Prezentowane dane opierają się na sprawozdaniach przewoźników o liczbie obsłużonych przez nich pasażerów, przekazywanych Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego. Wykorzystano również dane Głównego Urzędu Statystycznego o liczbie ludności w poszczególnych województwach w latach 2010-2020, które posłużyły do obliczenia liczby przejazdów na 1 mieszkańca w każdym z regionów.

W raporcie przedstawiono zmiany w latach 2010-2020 czterech podstawowych parametrów:

- 1. Liczby pasażerów odprawionych w danym województwie**

Wielkość ta obliczana jest na podstawie informacji o miejscu zakupu biletu przez pasażera i rozpoczęciu podróży. W obliczeniach ujęto dane od wszystkich przewoźników, łącznie z tymi, którzy wykazali śladową liczbę pasażerów odprawionych w danym województwie.

- 2. Liczby przejazdów na 1 mieszkańca (tzw. wskaźnik wykorzystania kolei)**

Parametr ten jest ilorazem liczby pasażerów w danym województwie i liczby jego mieszkańców.

- 3. Udziału przewozów dalekobieżnych oraz regionalnych i aglomeracyjnych**

Parametr ten przedstawia liczbę pasażerów w przewozów dalekobieżnych, regionalnych i aglomeracyjnych w poszczególnych województwach;

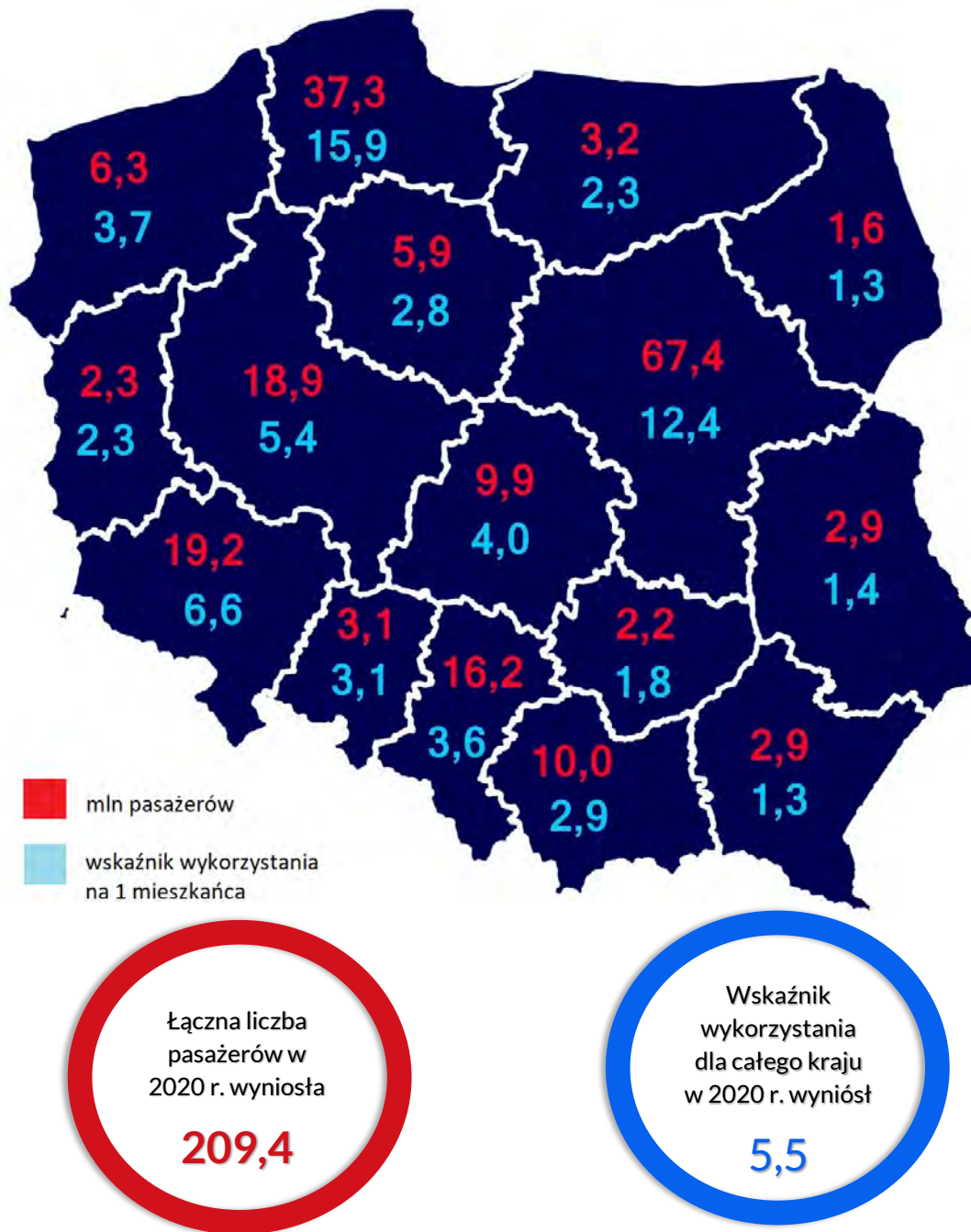
- 4. Liczby pasażerów (w mln) oraz udziału (%) przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych**

Dla tego wskaźników przyjęto, że przewoźnik zostanie ujęty odrębnie w danym województwie, jeżeli jego udział w rynku osiągnie minimum 0,1%. Jeśli jego udział będzie mniejszy, przewoźnik przypisany zostanie do grupy „Pozostali”.

Wskaźnik wykorzystania kolei na 1 mieszkańca

W 2020 r. wskaźnik wykorzystania kolei na 1 mieszkańca wyniósł w Polsce 5,5. W porównaniu z 2019 r. spadł on o 3,2. Podobnie jak liczba pasażerów, która w 2020 r. wyniosła 209,4 mln, a jeszcze w 2019 r. 335,9 mln. Odnotowany spadek liczby pasażerów i wskaźnika wykorzystania miał związek z pandemią koronawirusa. Poniższe dane przedstawiają również, jak duże różnice w tym zakresie istnieją w poszczególnych województwach. W 2020 r. wskaźnik powyżej średniej krajowej został odnotowany jedynie w województwach: dolnośląskim (przeciętnie 6,6 przejazdu na 1 mieszkańca województwa), mazowieckim (12,4) i pomorskim (15,9). Najniższy wskaźnik wykorzystania kolei odnotowano w województwach podlaskim i podkarpackim (po 1,3 podróży na 1 mieszkańca tych województw).

Rys. 1. Wskaźnik wykorzystania kolei na 1 mieszkańca i liczba pasażerów w 2020 r.



Dane ukazujące wskaźnik wykorzystania kolei oraz liczbę pasażerów można pobrać ze strony dane.utk.gov.pl: **Wskaźnik wykorzystania i liczba pasażerów w latach 2010-2020.xlsx**

Wnioski i rekomendacje Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego

Dane przedstawione w analizie pokazują zmiany w liczbie pasażerów, wykorzystaniu kolei, udziale przewozów dalekobieżnych i aglomeracyjnych we wszystkich województwach na przestrzeni ostatnich 11 lat. Ukazują one duże różnice w wykorzystaniu kolei oraz w ofercie przewozowej. Na różnice te wpływ mają m.in.: gęstość zaludnienia, poziom urbanizacji regionu czy rozmieszczenie i jakość infrastruktury kolejowej.



W Polsce odnotowano od 2015 r. sukcesywny wzrost pasażerów aż do 2019 r. W 2019 r. we wszystkich województwach liczba pasażerów wzrosła w stosunku do 2018 r. Rok 2020 odwrócił sytuację diametralnie we wszystkich regionach. Obostrzenia związane z epidemią oraz wynikająca z nich zmniejszona mobilność spowodowały duże spadki w liczbie pasażerów w całej Polsce.

Analizując zmiany wybranych parametrów, widzimy, że pod względem liczby przewiezionych pasażerów dominuje województwo mazowieckie, w którym liczba pasażerów po 2015 r. przekraczała 100 mln. Tak wysoki wynik był pochodną wielkości przewozów w aglomeracji warszawskiej i siatki połączeń okołaglomeracyjnych, jak również podwyższenia jakości usług, wymiany taboru i wprowadzenia wspólnych ofert biletowych. Wysoka liczba pasażerów jest również widoczna w dużych aglomeracjach w województwie pomorskim, wielkopolskim, dolnośląskim, śląskim, małopolskim czy łódzkim. W tych regionach na przestrzeni ostatnich lat zaobserwować można było tendencję wzrostową w liczbie obsłużonych pasażerów. W pozostałych województwach liczba pasażerów w skali roku oscyluje od kilku do niecałych 10 mln.

Ze względu na uwzględnienie we wskaźniku wykorzystania kolei liczby mieszkańców danego województwa, znaczna liczba przewiezionych pasażerów w danym województwie nie oznacza, że wskaźnik będzie również wysoki. Najwyższy wskaźnik wykorzystania kolei odnotowano w województwie pomorskim (15,9 w 2020 r.), tuż po nim plasuje się województwo mazowieckie (12,4 w 2020 r.). Jednocześnie w województwie mazowieckim liczba odprawionych pasażerów (67,4 mln) była większa niż w pomorskim (37,3 mln). Wpływ na takie różnice ma kilka czynników. Przede wszystkim liczba mieszkańców województwa mazowieckiego jest prawie dwukrotnie wyższa (5,4 mln w 2020 r.) niż w województwie pomorskim (2,3 mln). Po drugie wynika to z dominującej roli PKP SKM w województwie pomorskim. Przewoźnik ten pełni kluczową rolę w przewozach pasażerskich w obrębie aglomeracji. Wzdłużne położenie Trójmiasta sprzyja wykorzystaniu pociągów jako naturalnej części transportu miejskiego. Nie bez znaczenia jest, że składy PKP SKM poruszają się po wydzielonej, niezależnej linii kolejowej, charakteryzuje je duża częstotliwość kursowania dostosowana do potrzeb korzystających. To wpływa na efektywne wykorzystanie kolei w województwie.

W województwie opolskim liczba przewiezionych pasażerów jest jedną z mniejszych w kraju. Jednak poczynając od 2010 r. właśnie to województwo we wskaźniku wykorzystania kolei wyprzedzało przez wiele lat województwa łódzkie, małopolskie i śląskie, w których podróżuje zdecydowanie więcej osób.

Na liczbę podróżnych w województwie składają się zarówno podróże lokalne, stanowiące głównie dojazd do pracy, szkół i uczelni, jak i przewozy dalekobieżne związane z podróżami służbowym, czy turystyką. Różnice w korzystaniu z kolei dalekobieżnych, regionalnych i aglomeracyjnych pomiędzy poszczególnymi województwami wynoszą nawet 20 punktów procentowych. Najwyższy udział przewoźników dalekobieżnych odnotowany został w województwach podlaskim, warmińsko-mazurskim, łódzkim, lubelskim i zachodniopomorskim, najniższy z kolei charakteryzuje województwa pomorskie, dolnośląskie, mazowieckie i śląskie.

W przypadku przejazdów regionalnych i aglomeracyjnych podstawowe znaczenie ma oferta przewozowa oraz partycypacja samorządów terytorialnych. Na przestrzeni ostatnich lat zaobserwowane zostały istotne wzrosty u przewoźników regionalnych. W województwie dolnośląskim udział w rynku przewoźnika regionalnego – Kolei Dolnośląskich – rósł systematycznie i w 2020 r. przekroczył 50% udziałów w rynku lokalnym. Analogiczna sytuacja ma miejsce w województwie łódzkim – Łódzka Kolej Aglomeracyjna w 2020 r. przewiozła 55% wszystkich pasażerów odprawionych w województwie, a zaczynała w 2014 r. od udziału w rynku na poziomie 5,6%. Na znaczeniu zyskują przewoźnicy, którzy funkcjonują w obrębie dużych aglomeracji. W województwach z mniejszą liczbą mieszkańców oraz mniejszym potencjałem infrastrukturalnym oferta przewozowa jest mniejsza i ograniczona zazwyczaj do jednego dominującego przewoźnika.

Na rynek przewozów pasażerskich wpływ miała pandemia wirusa COVID-19, która doprowadziła do jego bardzo dużego regresu. Dlatego też na dane z 2020 r. należy patrzeć przez pryzmat skutków epidemii. Pomimo mniejszej liczby pasażerów udziały w rynku nie odbiegają znacząco od tych, które notowane były w minionych latach.

W 2020 r. na skutek pandemii koronawirusa rynek kolejowy stanął przed wieloma problemami. Znaczny odpływ pasażerów przełożył się na trudną sytuację ekonomiczną przewoźników, dla których wyzwaniem stało się utrzymanie konkurencyjności i oferty przewozowej. Niewiadomą pozostają przyszłe zachowania pasażerów. Trudno jest przewidzieć, kiedy i w jakim stopniu życie społeczno-

gospodarcze powróci do stanu sprzed pandemii. Pomimo utrzymania oferty przewozowej, a nawet jej rozwoju, rynek nie jest w stanie zaprognozować, jaki procent dotychczasowych pasażerów pozostanie przy kolei, a jaki wybierze inne środki transportu.

Dane za lata 2010-2019 pokazują, że możliwość wyboru transportu kolejowego stawała się interesującą alternatywą dla coraz większej liczby osób. W 2020 r. – po wprowadzeniu ograniczeń w przemieszczaniu się i upowszechnieniu pracy i nauki zdalnej – odnotowano duże spadki w liczbie pasażerów. Aby zapobiec długotrwałemu odpływowi pasażerów z kolei, należy wzmacniać ofertę przewozową podkreślając jej walory, jako najbezpieczniejszego i najbardziej przyjaznego środowiska środka transportu.

W celu wzmocnienia roli pasażerskiego transportu kolejowego Prezes Urzędu Transportu Kolejowego rekomenduje następujące działania:

1. Reagowanie na zjawiska tzw. „wykluczenia transportowego” poprzez zapewnienie przez przewoźników i samorządy terytorialne dostępu do transportu publicznego jak największej liczbie ludności, w tym także zapewnienie transportu autokarowego do miejscowości, w których można dogodnie przesiąść się na pociąg;
2. Wprowadzanie zintegrowanego systemu rozkładów jazdy, który:
 - zapewni odpowiednią częstotliwość kursowania w ruchu regionalnym i aglomeracyjnym, szczególnie w godzinach, w których zwiększone jest natężenie ruchu drogowego, oraz dopasowanie rozkładów jazdy do potrzeb pasażerów w regionie,
 - zapewni wzajemne uzupełnianie się i substytucyjność środków transportu publicznego, co umożliwi pasażerom dogodne przemieszczanie się oraz szybki i komfortowy wybór lub zmianę połączenia,
 - dzięki współpracy przewoźników dalekobieżnych, regionalnych i aglomeracyjnych zapewni dogodne przesiadki i możliwość podróży pociągami różnych przewoźników;
3. Wprowadzenie do ofert przewozowych wspólnego biletu lub honorowanie przez przewoźników kolejowych biletów innych operatorów transportu publicznego, co uzupełni ofertę transportu publicznego w regionie, np. w układzie kolej-transport autokarowy;
4. Przeprowadzanie konsultacji społecznych w zakresie modyfikacji i tworzenia nowych rozkładów jazdy, które powinny być dostosowane do potrzeb pasażerów;
5. Działania informacyjne i promocyjne mające na celu jak najszersze dotarcie z ofertą do odbiorców (możliwość zakupu biletu, rozkład jazdy, planowane wyłączenia tras lub wznowienia połączeń, dostępne promocje). Należy tu uwzględnić jak najwięcej kanałów, którymi z taką informacją można dotrzeć do potencjalnych pasażerów, gdyż dostęp do informacji jedynie przez stronę internetową przewoźnika przełożyć się może na większe wykluczenie cyfrowe osób niekorzystających z internetu;
6. Promowanie kolei jako najbezpieczniejszego i najbardziej ekologicznego środka transportu;
7. Umożliwianie komfortowego i bezpiecznego oczekiwania przez pasażerów na pociąg w obiektach infrastruktury, takich jak dworce, perony, itp. oraz tworzenie parkingów przy stacjach kolejowych.

Bez względu na sytuację rynku przewozów kolejowych wywołaną pandemią w 2020 r. istnieje nadzieja na sukcesywną odbudowę w 2021 r. i w kolejnych latach. W tym celu nieodzowne są działania promujące kolej. Inicjatywa Komisji Europejskiej ogłoszenia 2021 roku Europejskim Rokiem Kolei, którego krajowym koordynatorem jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, ma na celu wzmocnienie udziału rynku kolejowego w transporcie europejskim. Kolej jako jeden z czynników sprzyjających osiągnięciu Europejskiego Zielonego Ładu staje się ważnym elementem tej inicjatywy jako bezpieczny, zrównoważony, innowacyjny i ekologiczny środek transportu.

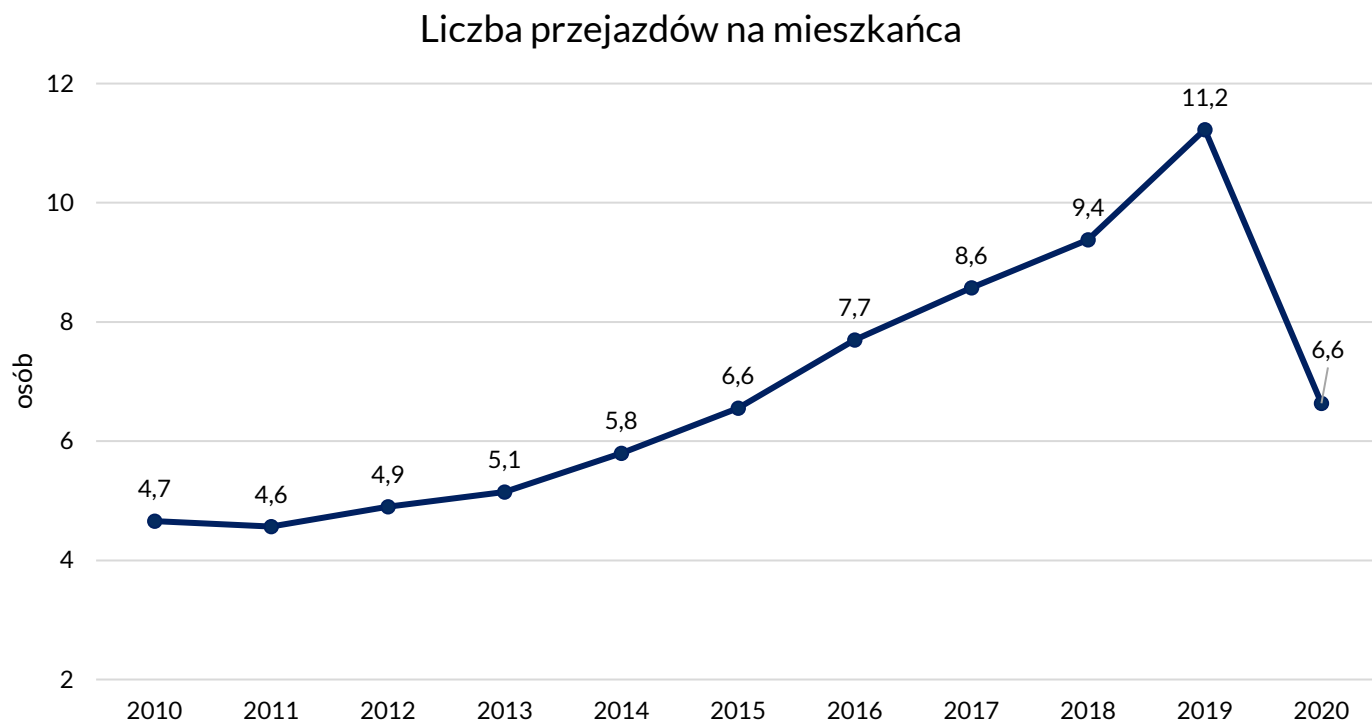


Województwo Dolnośląskie

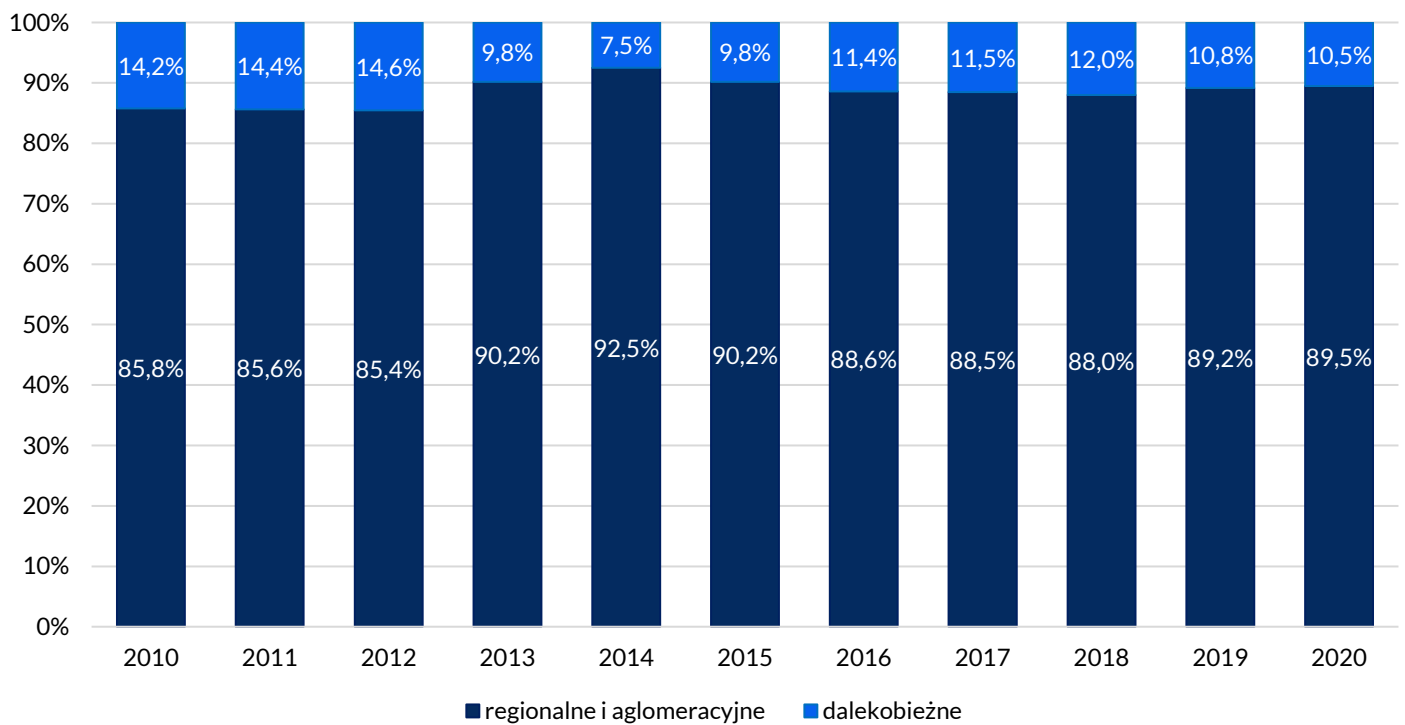
Rys. 2. Liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy)



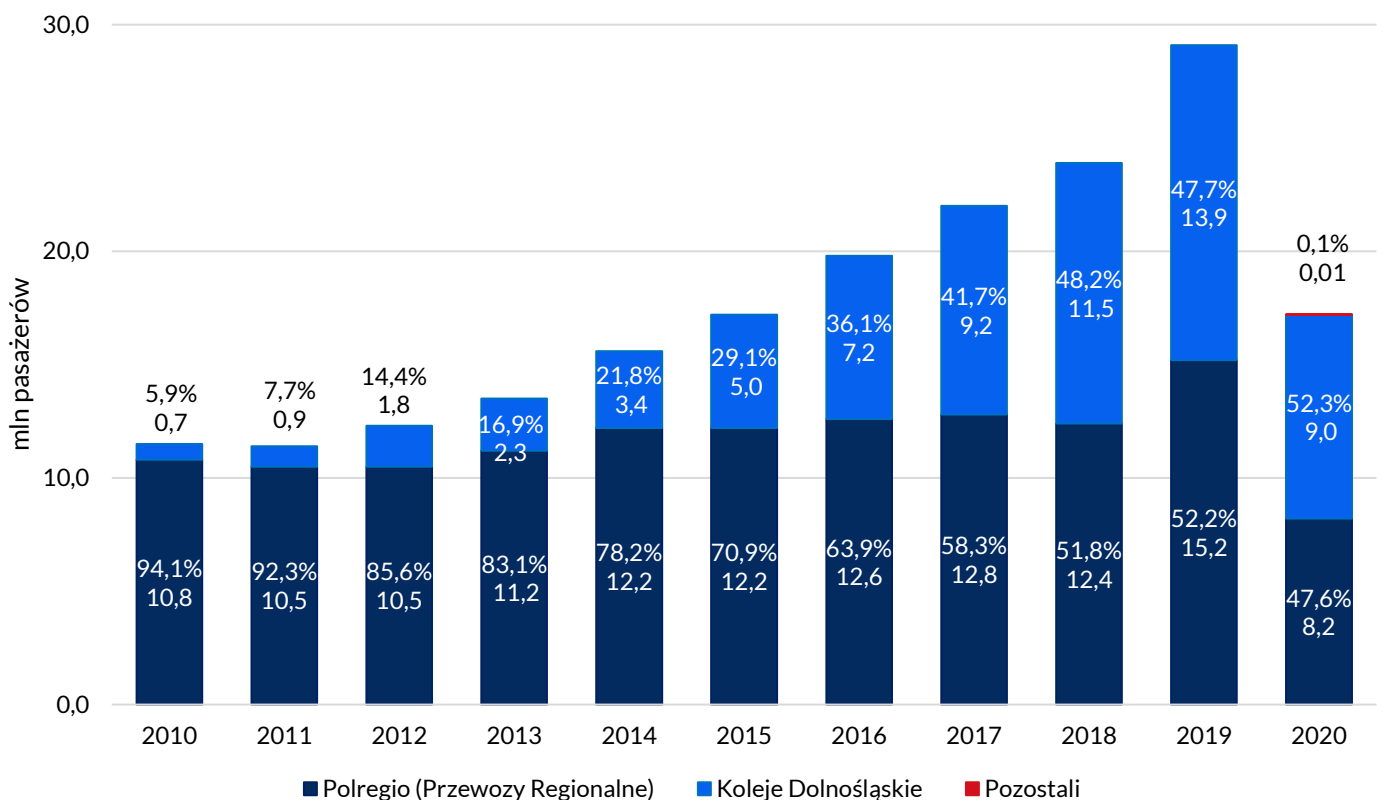
Rys. 3. Liczba przejazdów na mieszkańca (wskaźnik wykorzystania)



Rys. 4. Udział przewozów dalekobieżnych oraz regionalnych i aglomeracyjnych według liczby pasażerów



Rys. 5. Liczba pasażerów (w mln) oraz udział (%) przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych





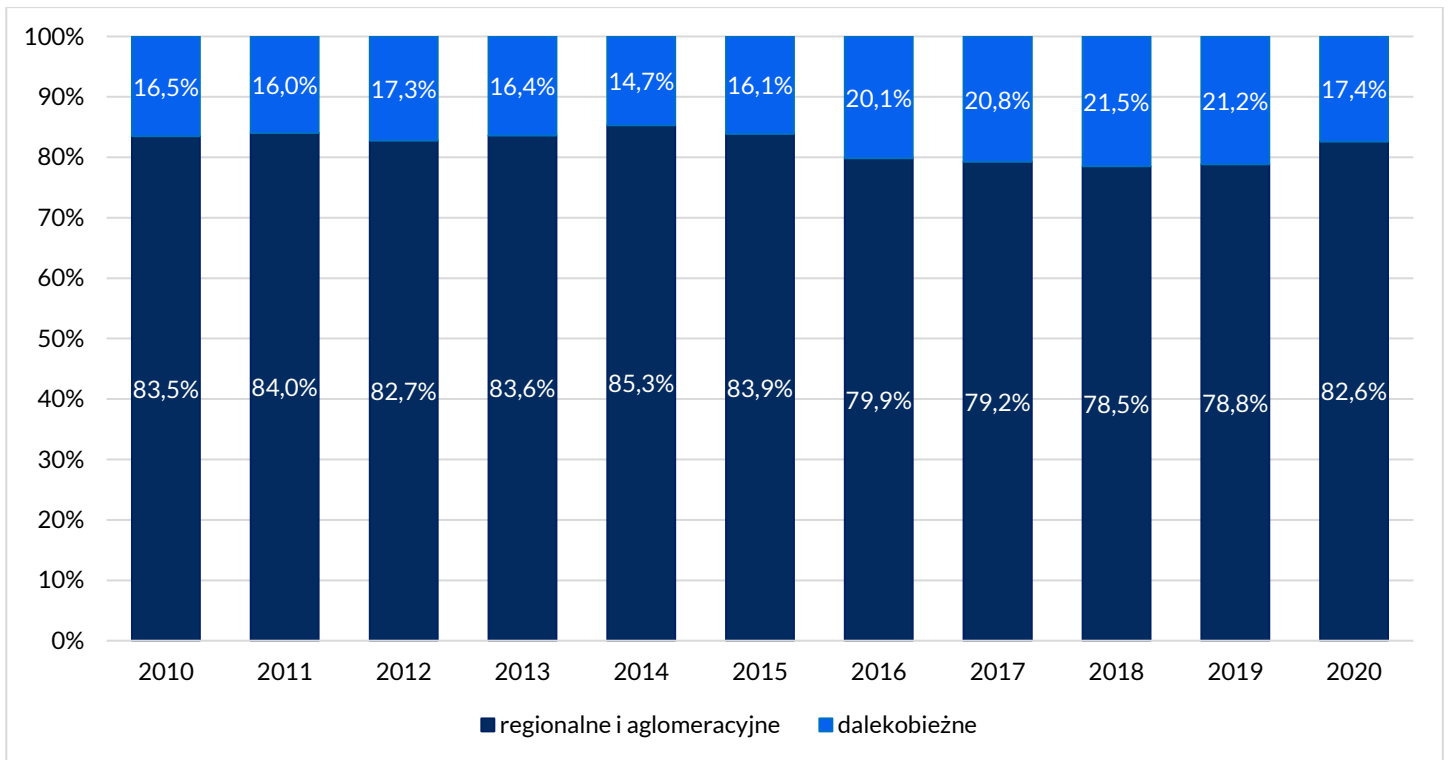
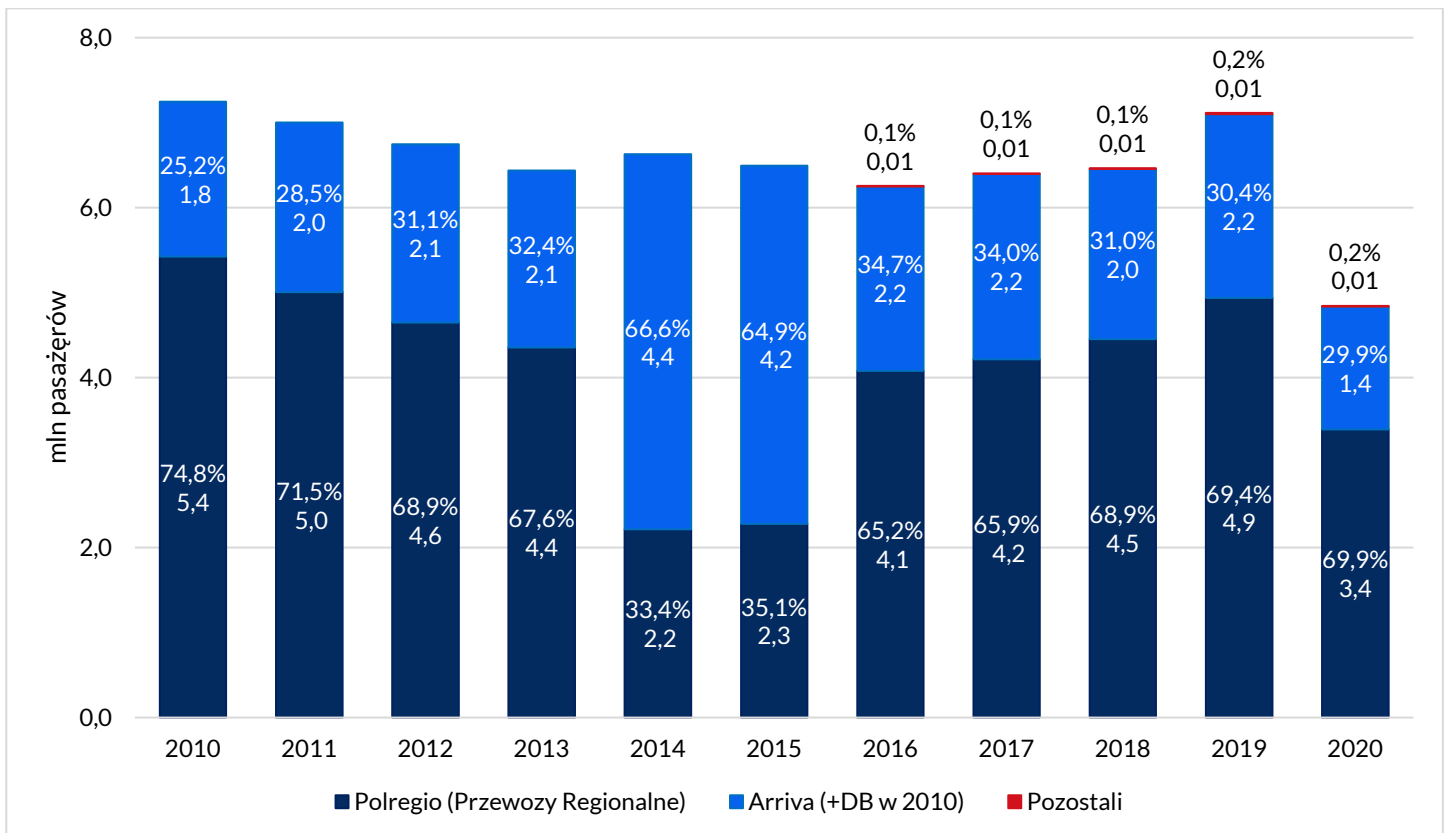
Województwo Kujawsko-Pomorskie

Rys. 6. Liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy)



Rys. 7. Liczba przejazdów na mieszkańca (wskaźnik wykorzystania)



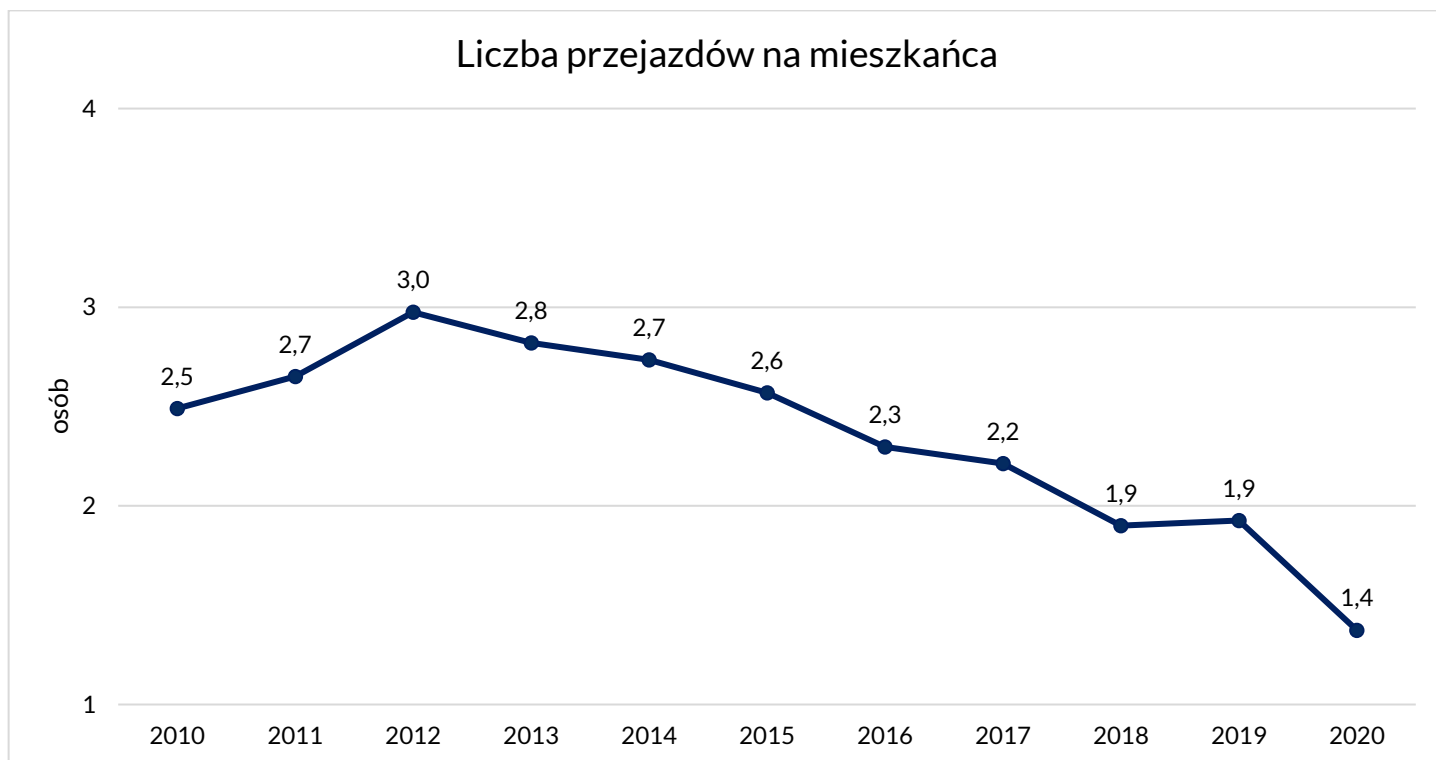
Rys. 8. Udział przewozów dalekobieżnych oraz regionalnych i aglomeracyjnych według liczby pasażerów

Rys. 9. Liczba pasażerów (w mln) oraz udział (%) przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych




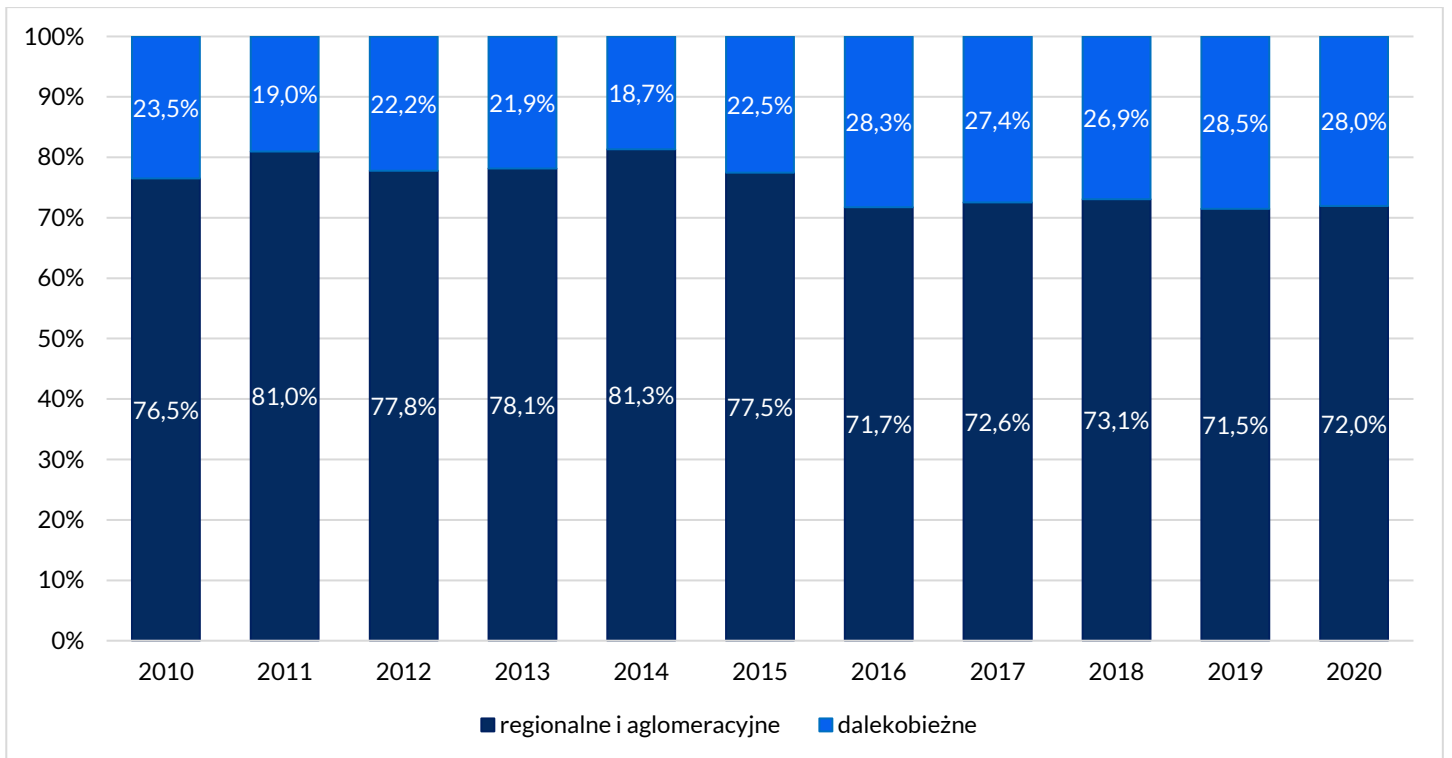
Rys. 10. Liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy)



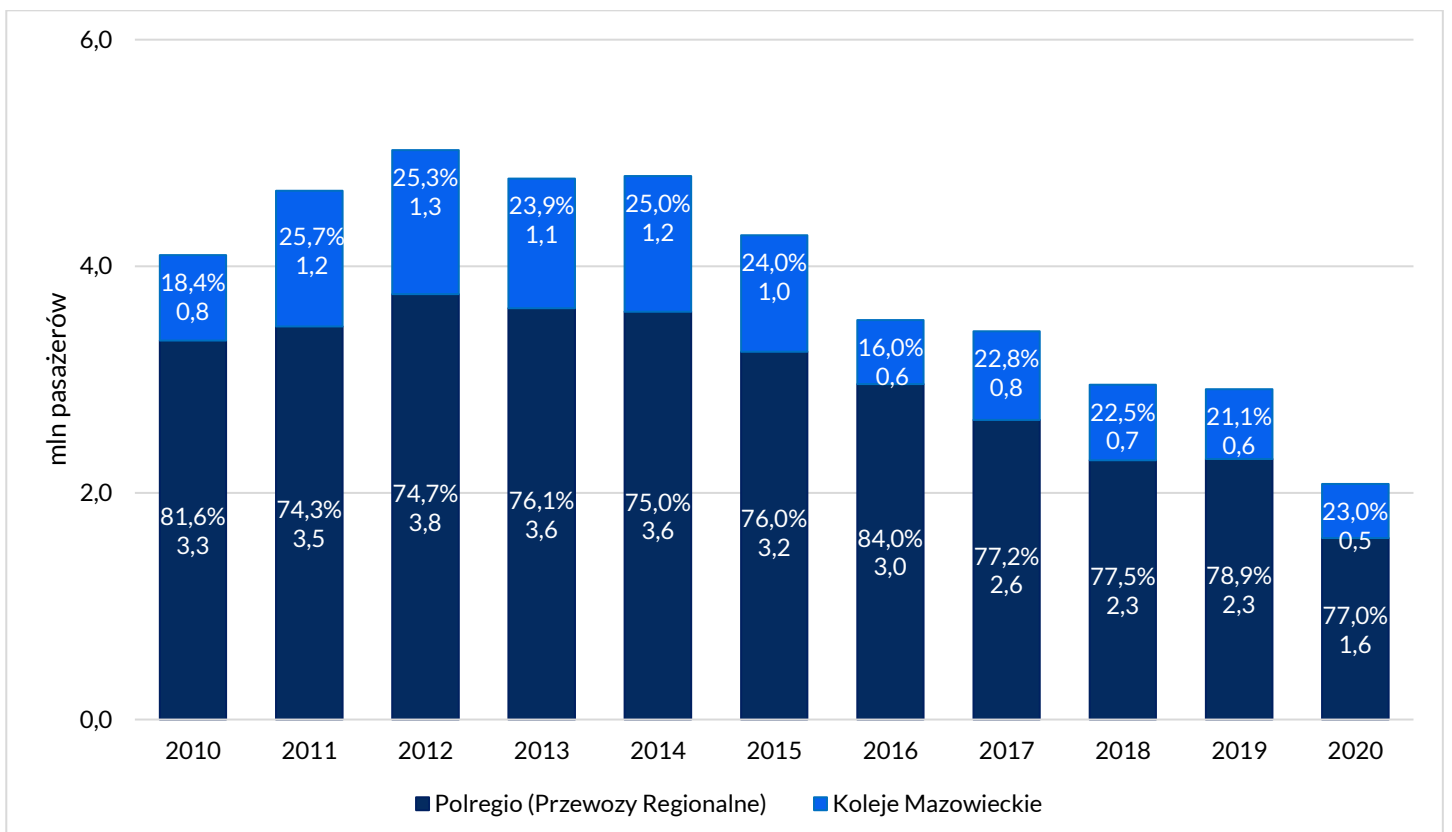
Rys. 11. Liczba przejazdów na mieszkańca (wskaźnik wykorzystania)



Rys. 12. Udział przewozów dalekobieżnych oraz regionalnych i aglomeracyjnych według liczby pasażerów



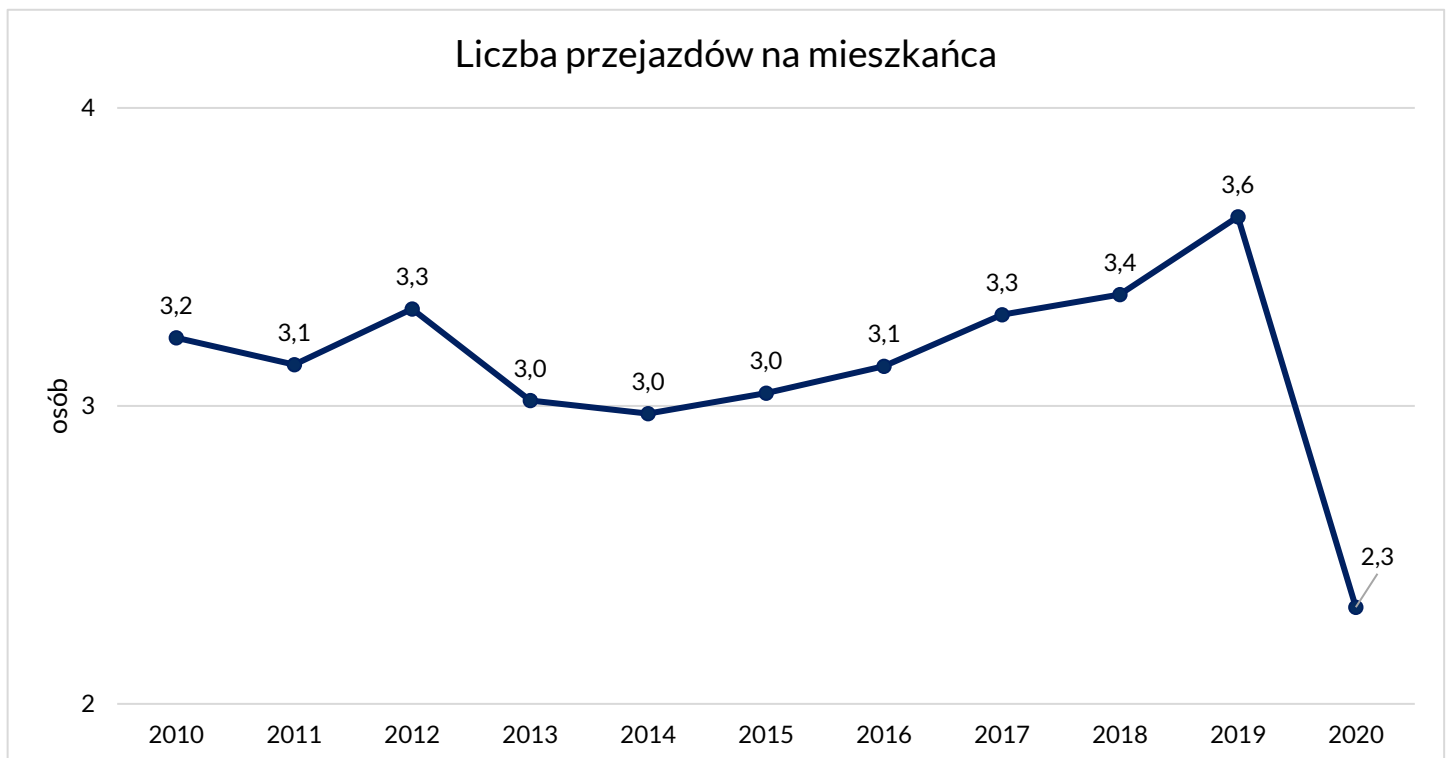
Rys. 13. Liczba pasażerów (w mln) oraz udział (%) przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych



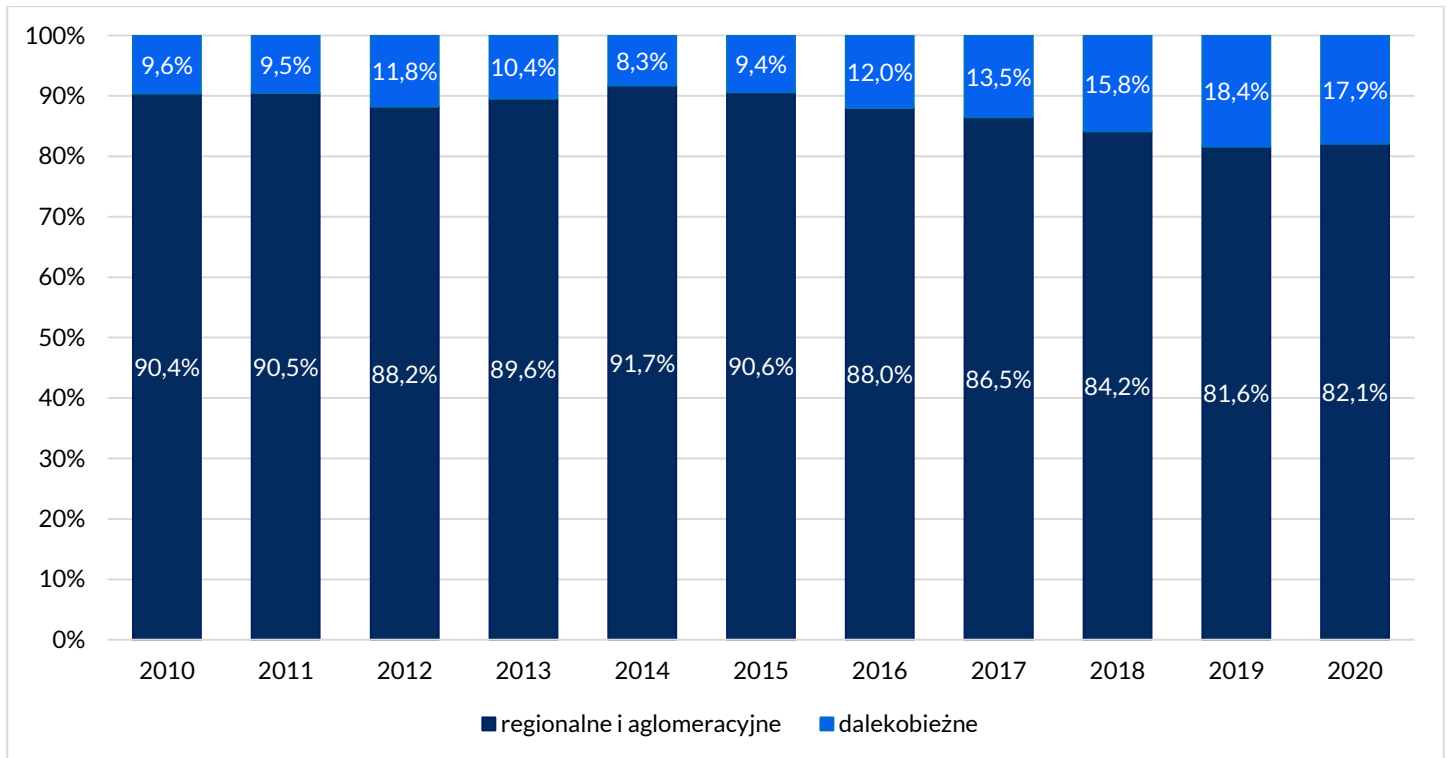
Rys. 14. Liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy)



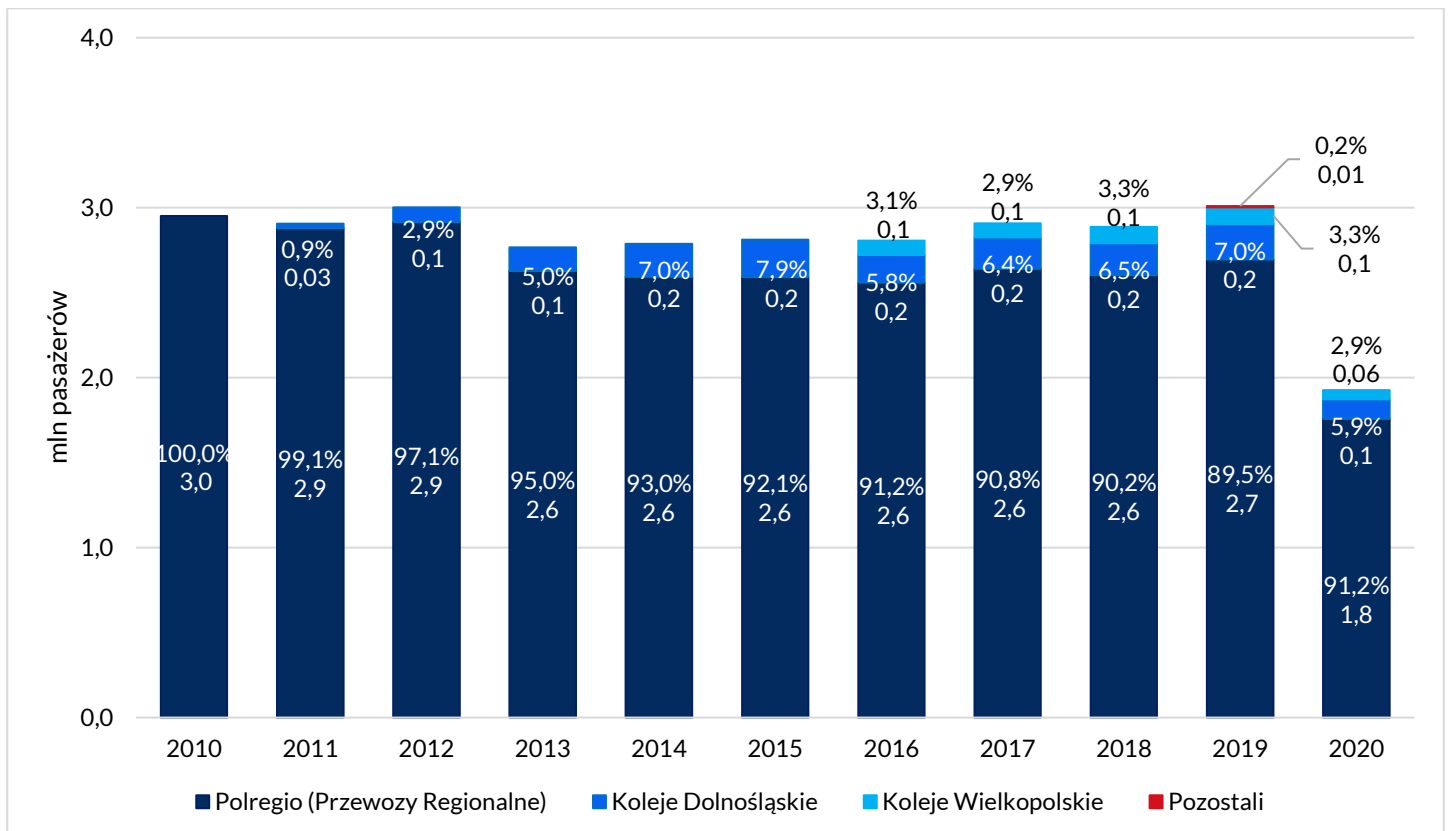
Rys. 15. Liczba przejazdów na mieszkańca (wskaźnik wykorzystania)



Rys. 16. Udział przewozów dalekobieżnych oraz regionalnych i aglomeracyjnych według liczby pasażerów



Rys. 17. Liczba pasażerów (w mln) oraz udział (%) przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych

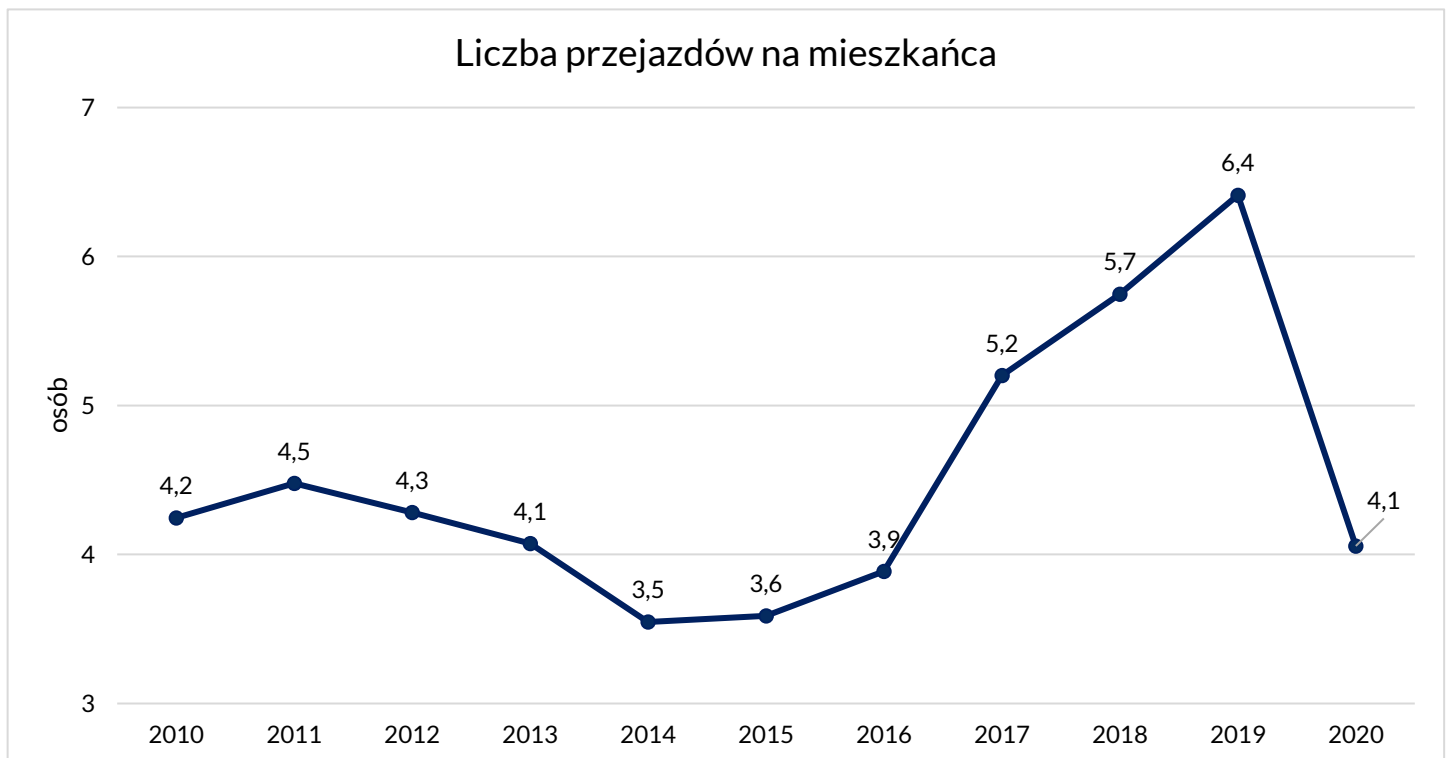




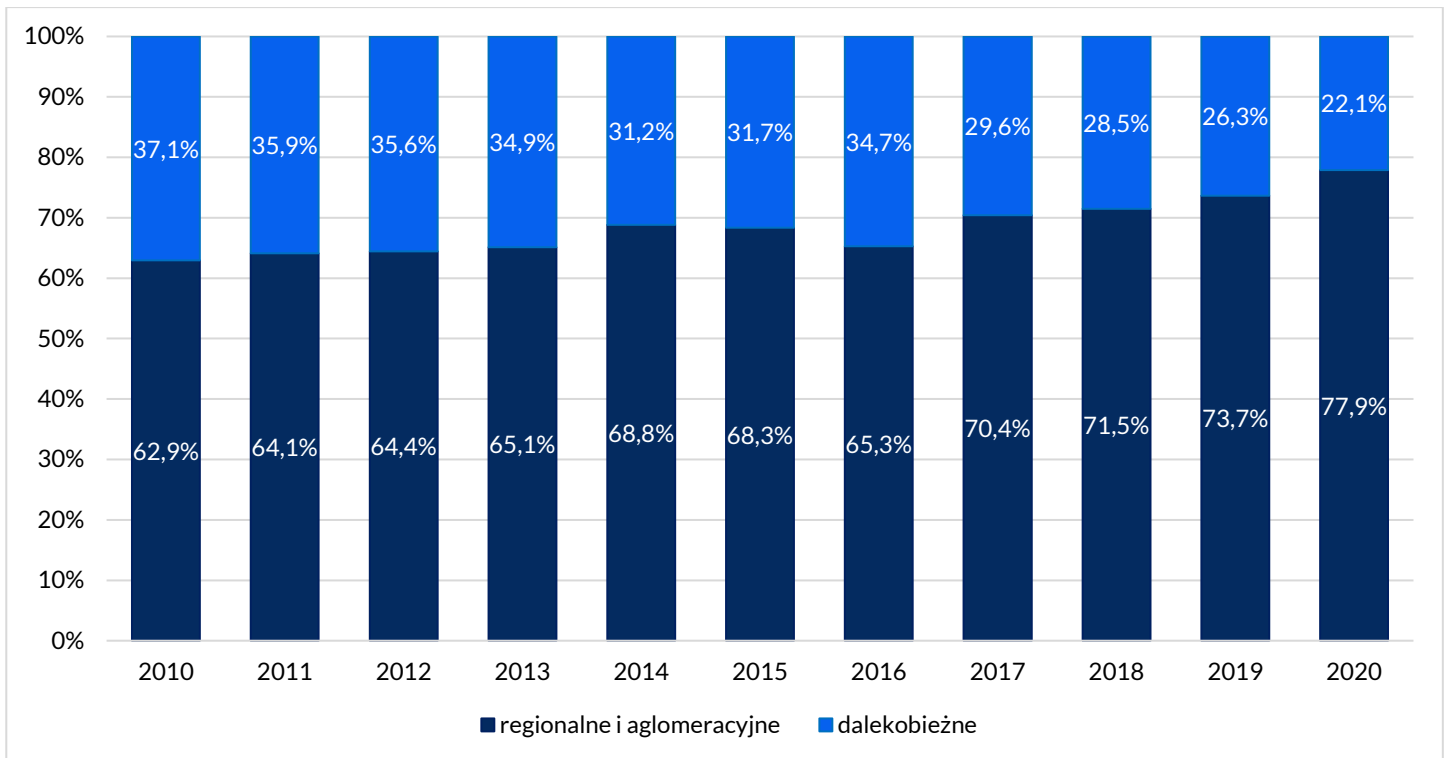
Rys. 18. Liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy)



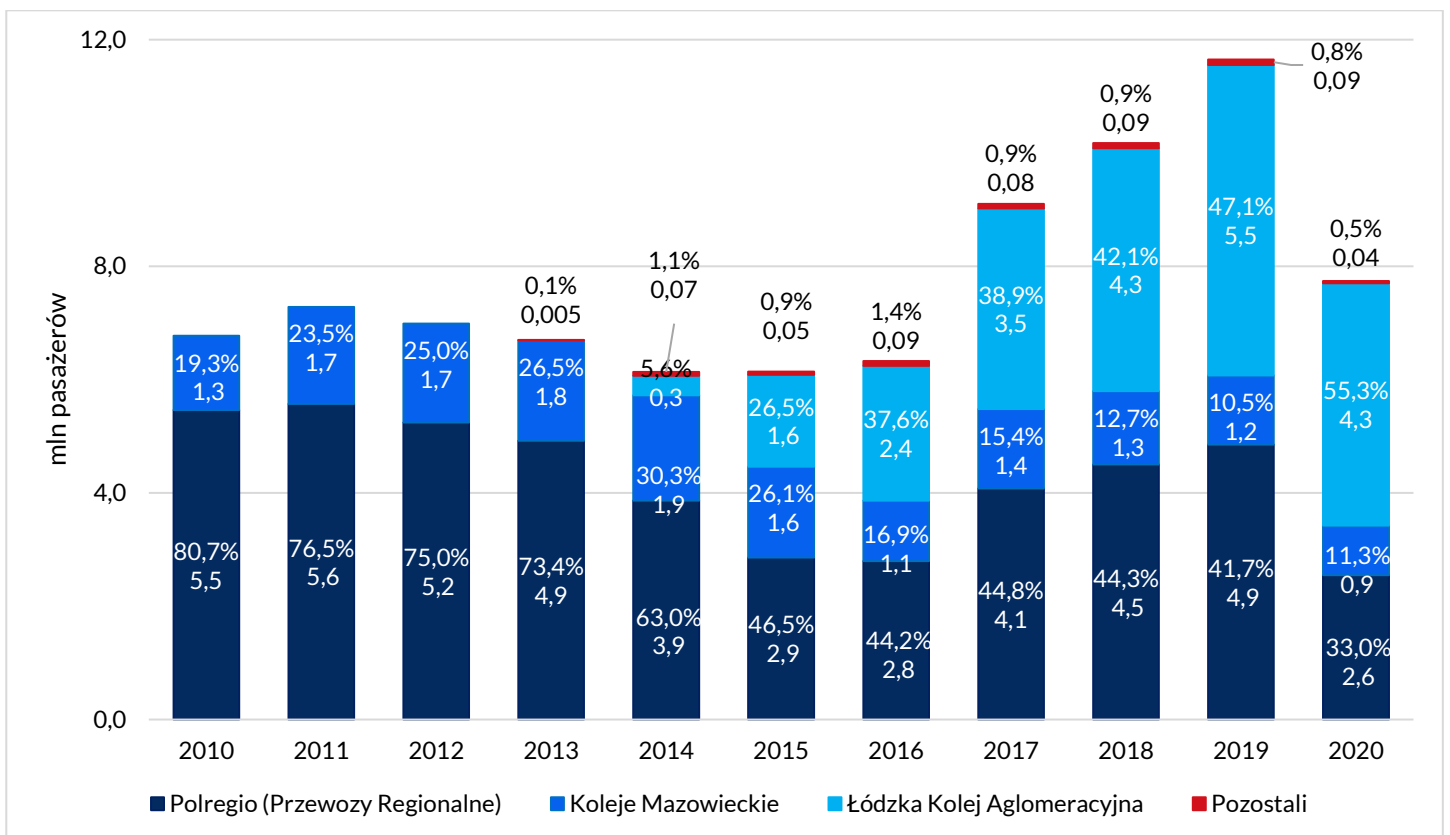
Rys. 19. Liczba przejazdów na mieszkańca (wskaźnik wykorzystania)



Rys. 20. Udział przewozów dalekobieżnych oraz regionalnych i aglomeracyjnych według liczby pasażerów



Rys. 21. Liczba pasażerów (w mln) oraz udział (%) przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych





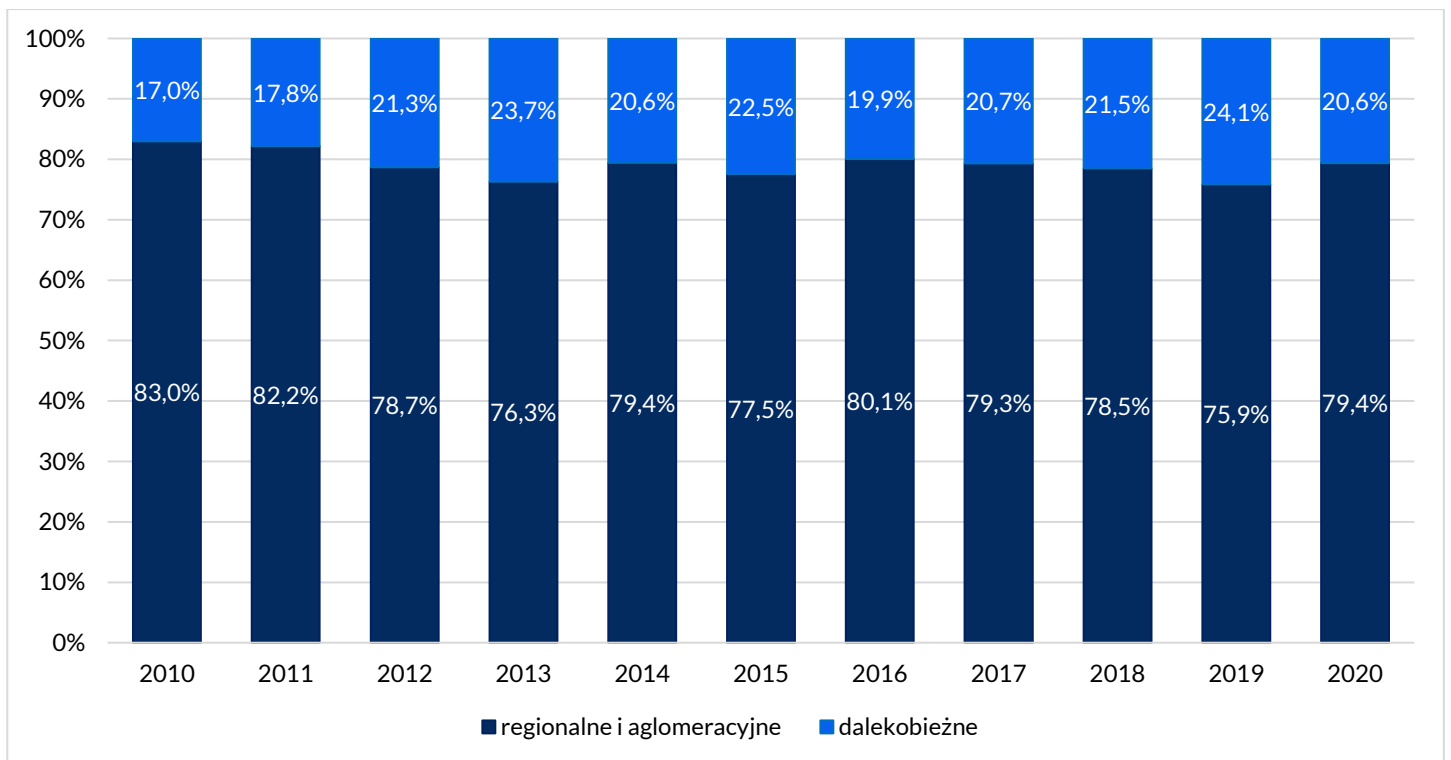
Rys. 22. Liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy)



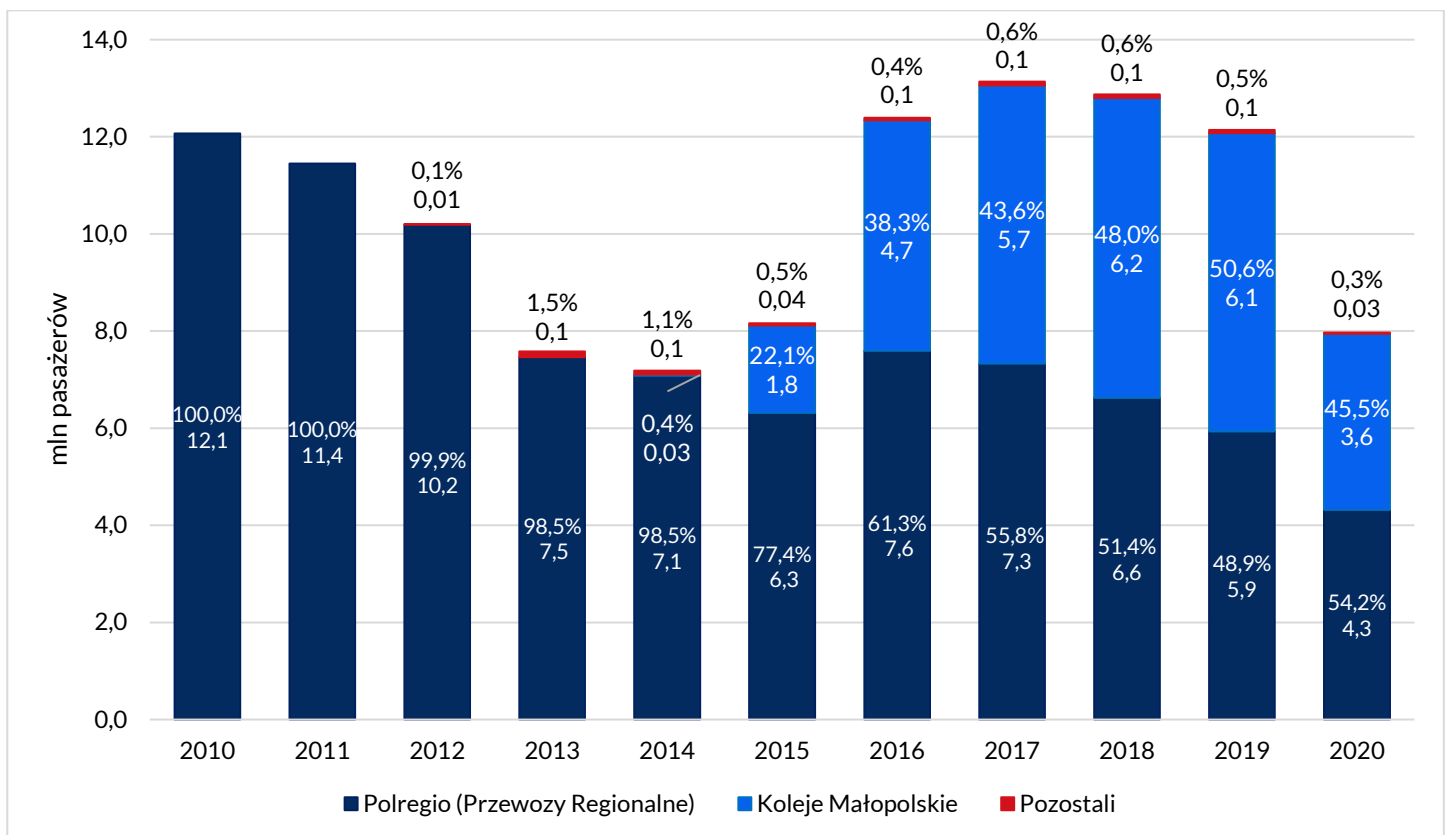
Rys. 23. Liczba przejazdów na mieszkańca (wskaźnik wykorzystania)



Rys. 24. Udział przewozów dalekobieżnych oraz regionalnych i aglomeracyjnych według liczby pasażerów



Rys. 25. Liczba pasażerów (w mln) oraz udział (%) przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych



Rys. 26. Liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy)*

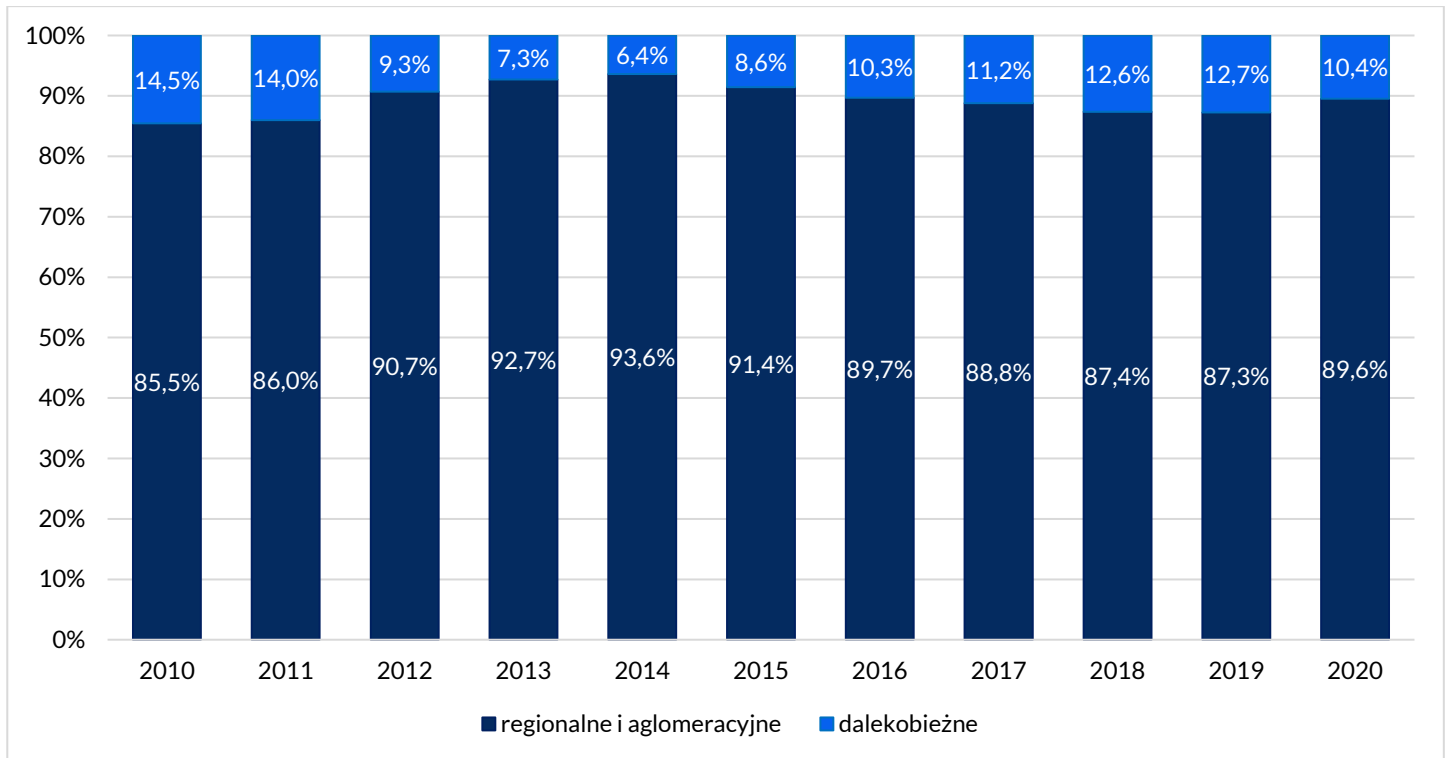


* w latach 2010-2011 na liczbę pasażerów odprawionych zgodnie z metodą zbierania informacji składała się również statystyka sprzedaży internetowej przewoźnika PKP Intercity

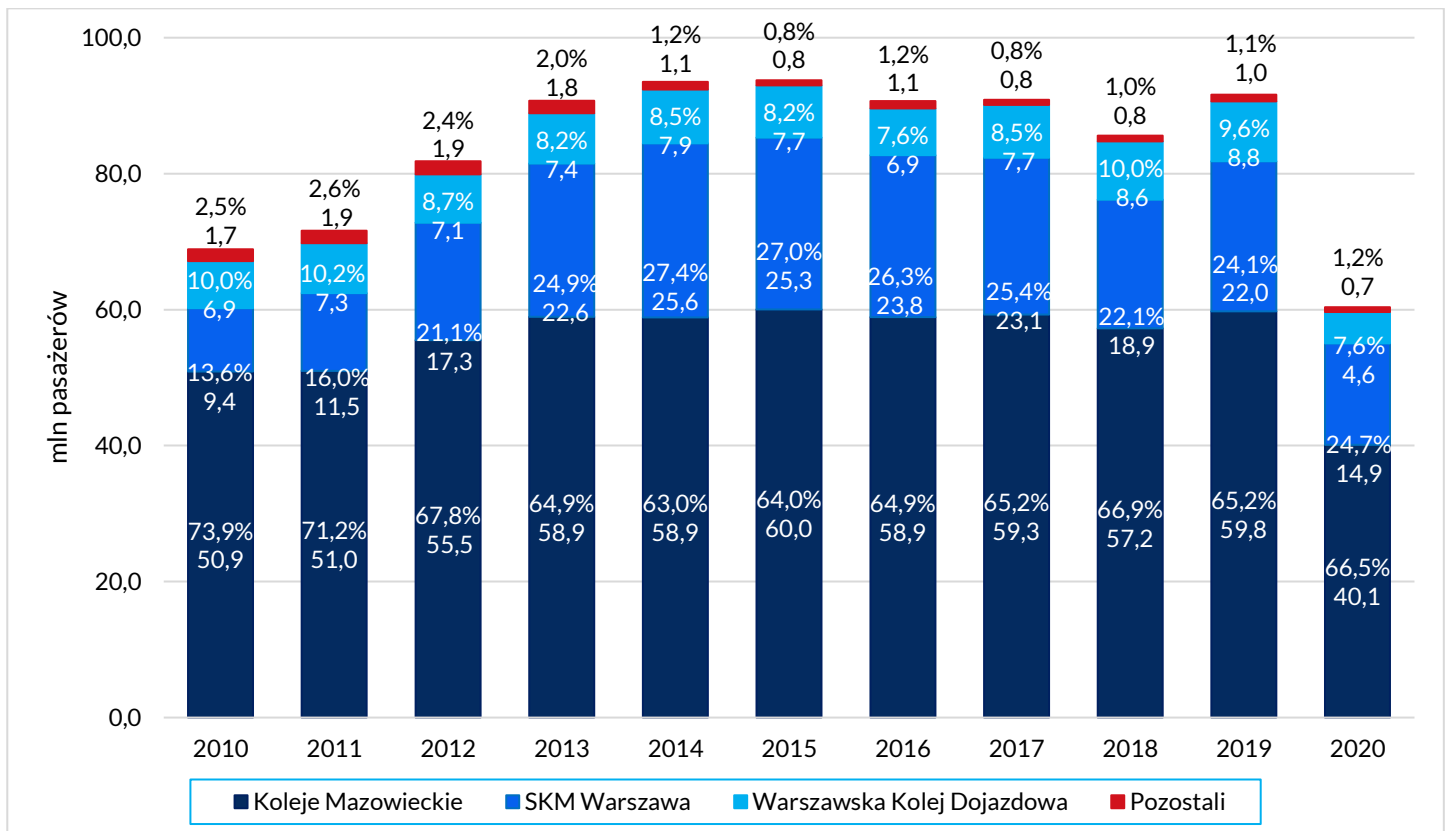
Rys. 27. Liczba przejazdów na mieszkańca (wskaźnik wykorzystania)



Rys. 28. Udział przewozów dalekobieżnych oraz regionalnych i aglomeracyjnych według liczby pasażerów



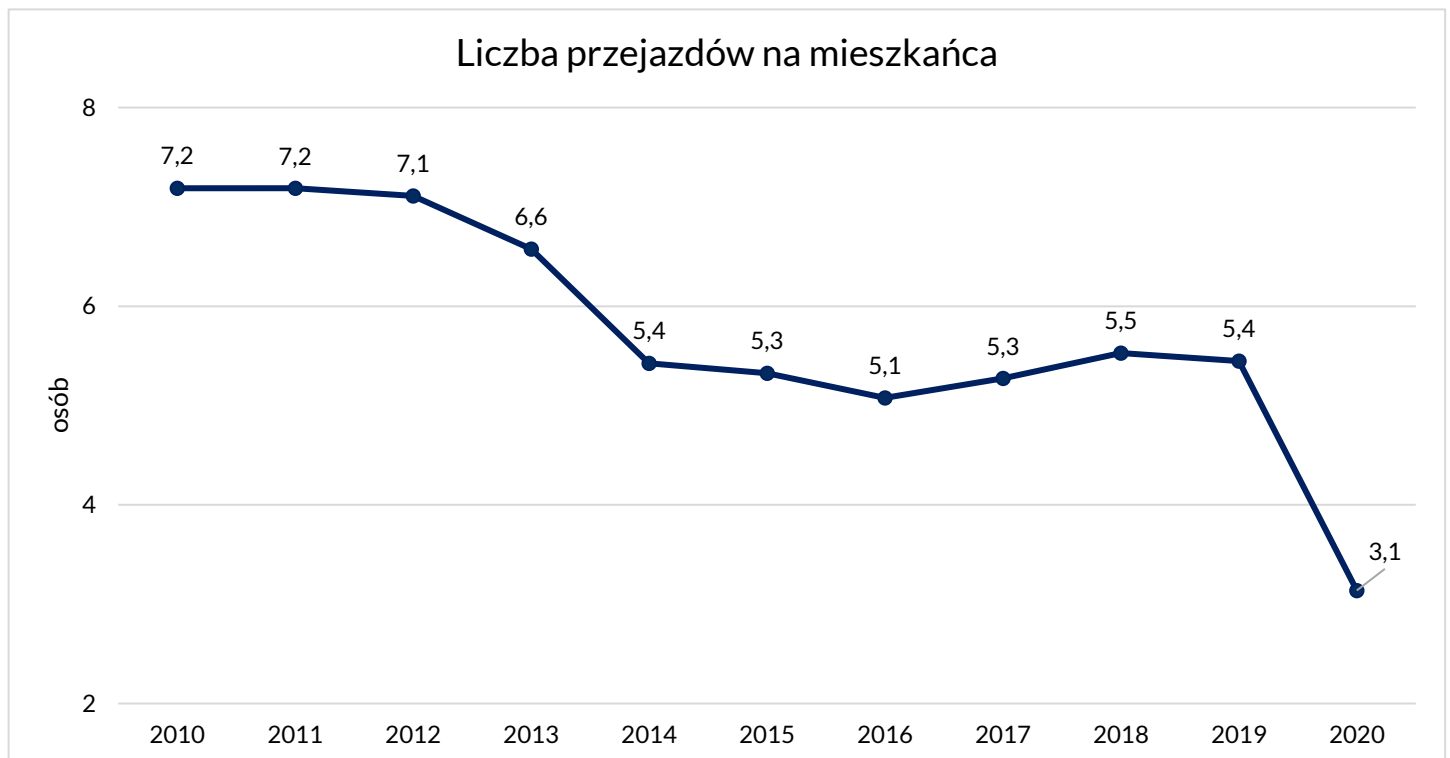
Rys. 29. Liczba pasażerów (w mln) oraz udział (%) przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych



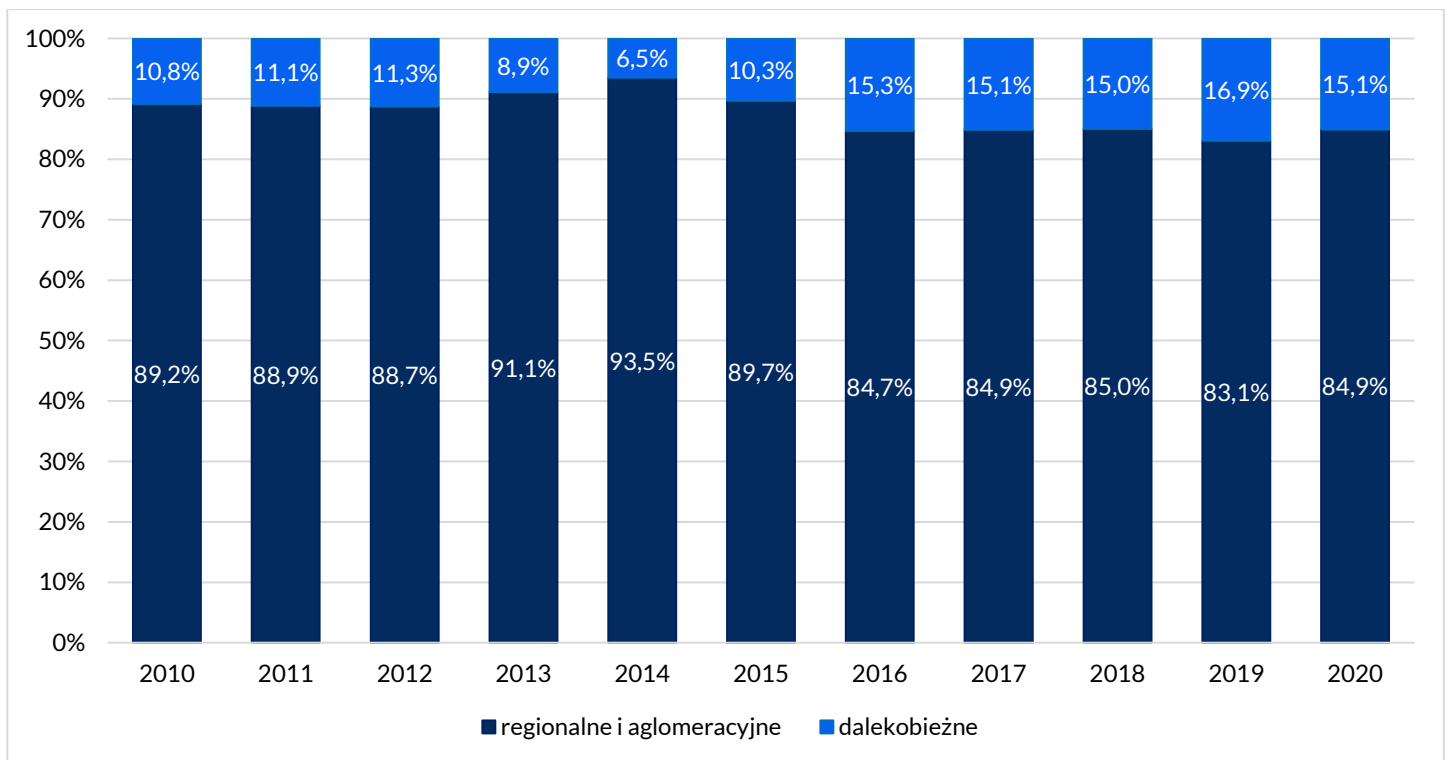
Rys. 30. Liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy)



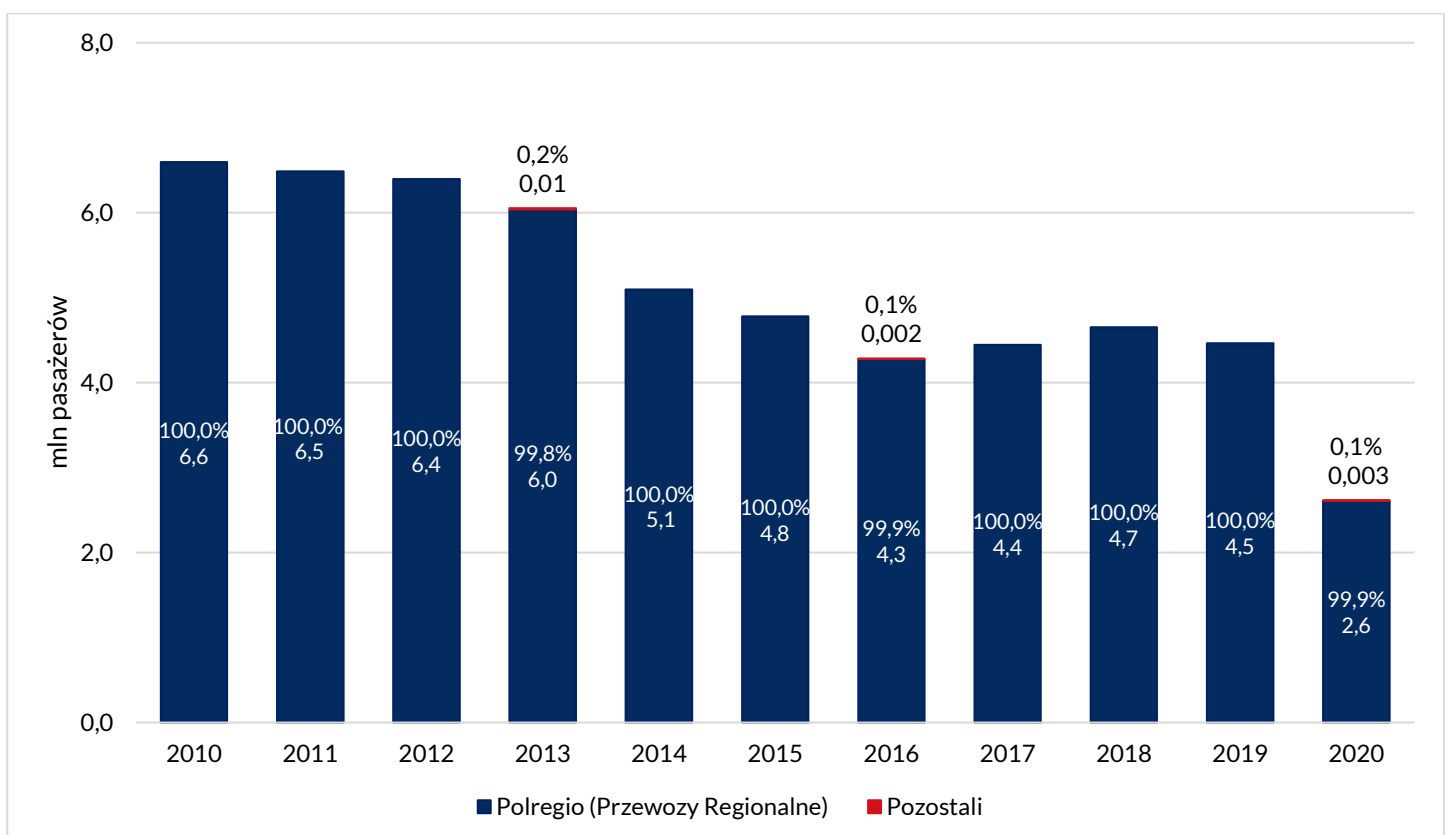
Rys. 31. Liczba przejazdów na mieszkańca (wskaźnik wykorzystania)



Rys. 32. Udział przewozów dalekobieżnych oraz regionalnych i aglomeracyjnych według liczby pasażerów



Rys. 33. Liczba pasażerów (w mln) oraz udział (%) przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych





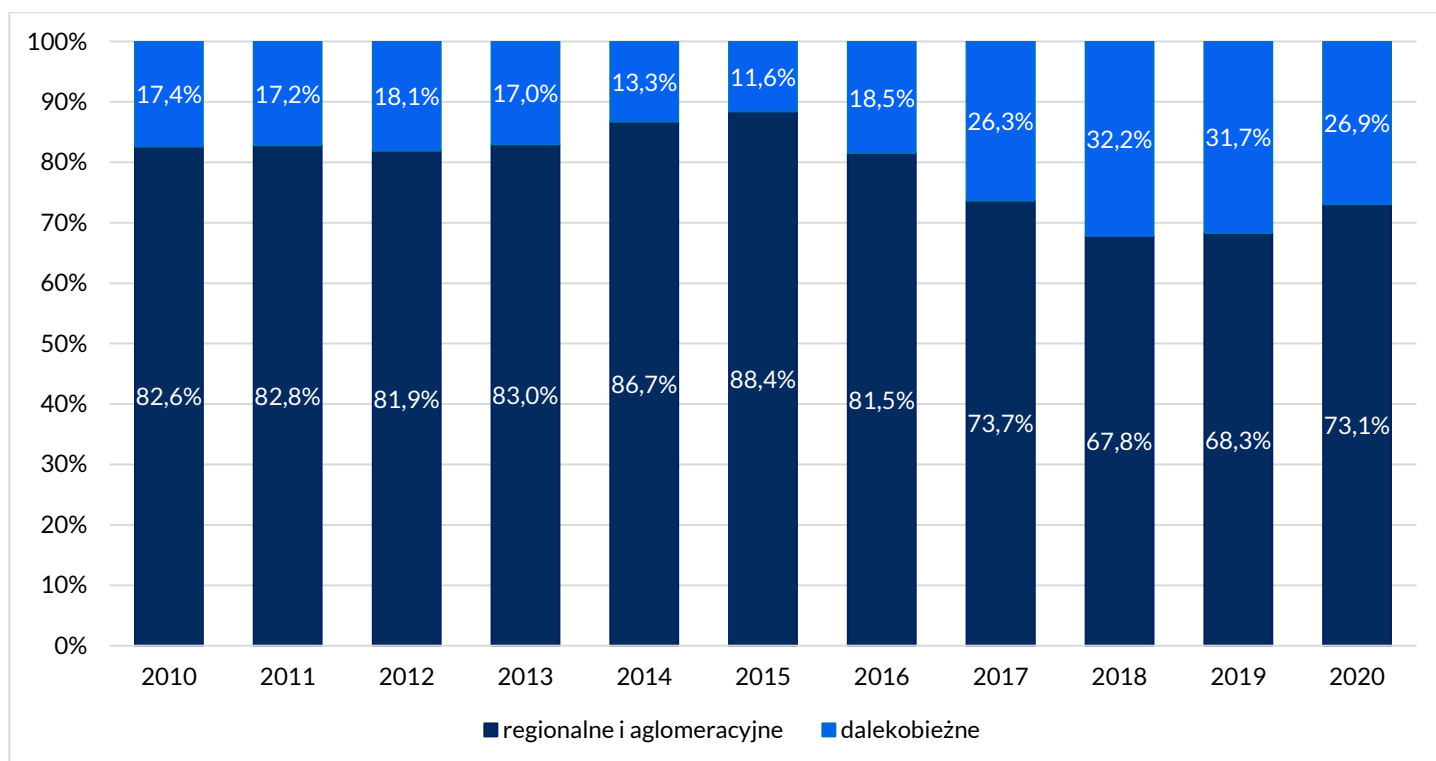
Rys. 34. Liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy)



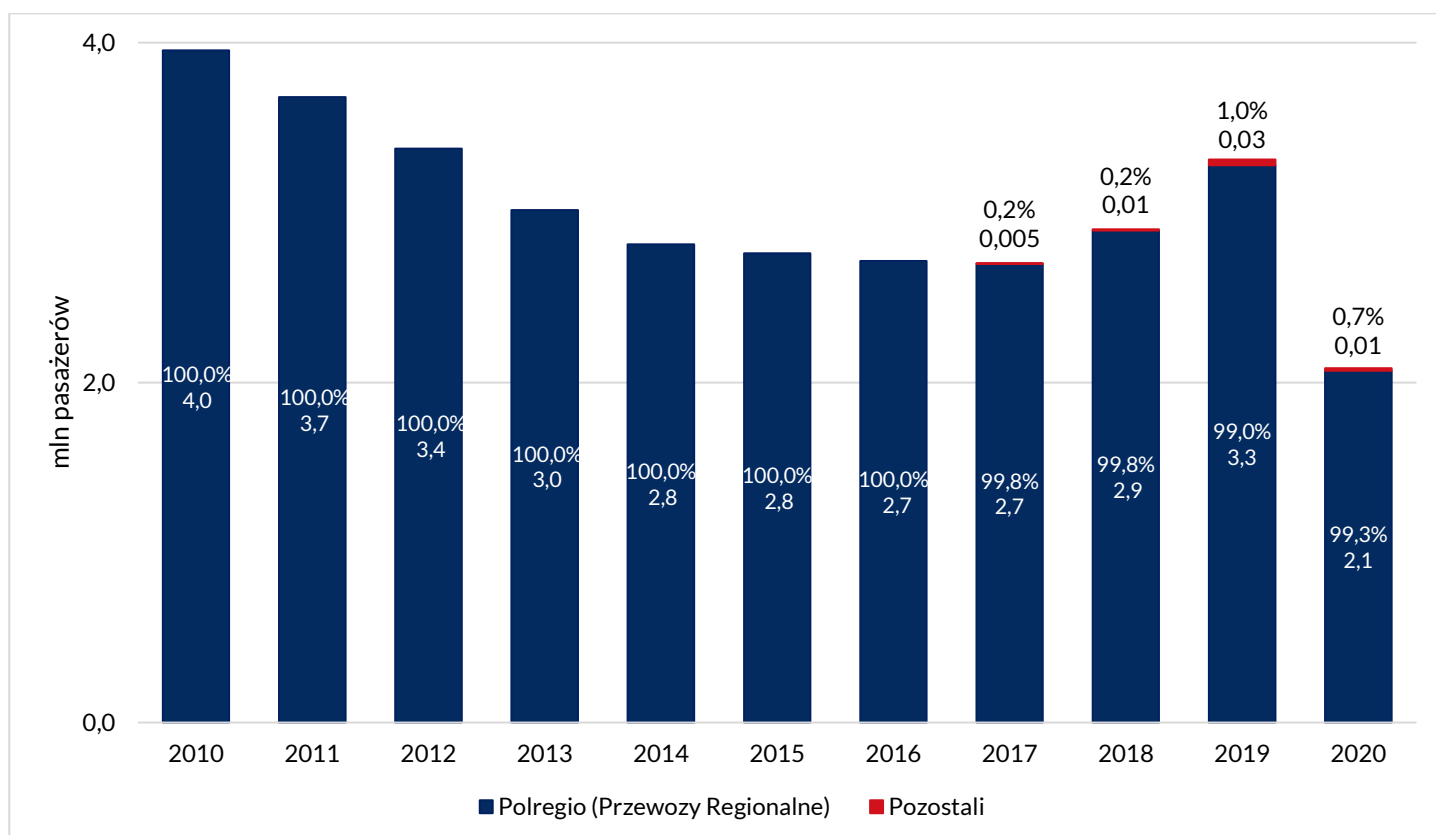
Rys. 35. Liczba przejazdów na mieszkańca (wskaźnik wykorzystania)



Rys. 36. Udział przewozów dalekobieżnych oraz regionalnych i aglomeracyjnych według liczby pasażerów



Rys. 37. Liczba pasażerów (w mln) oraz udział (%) przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych



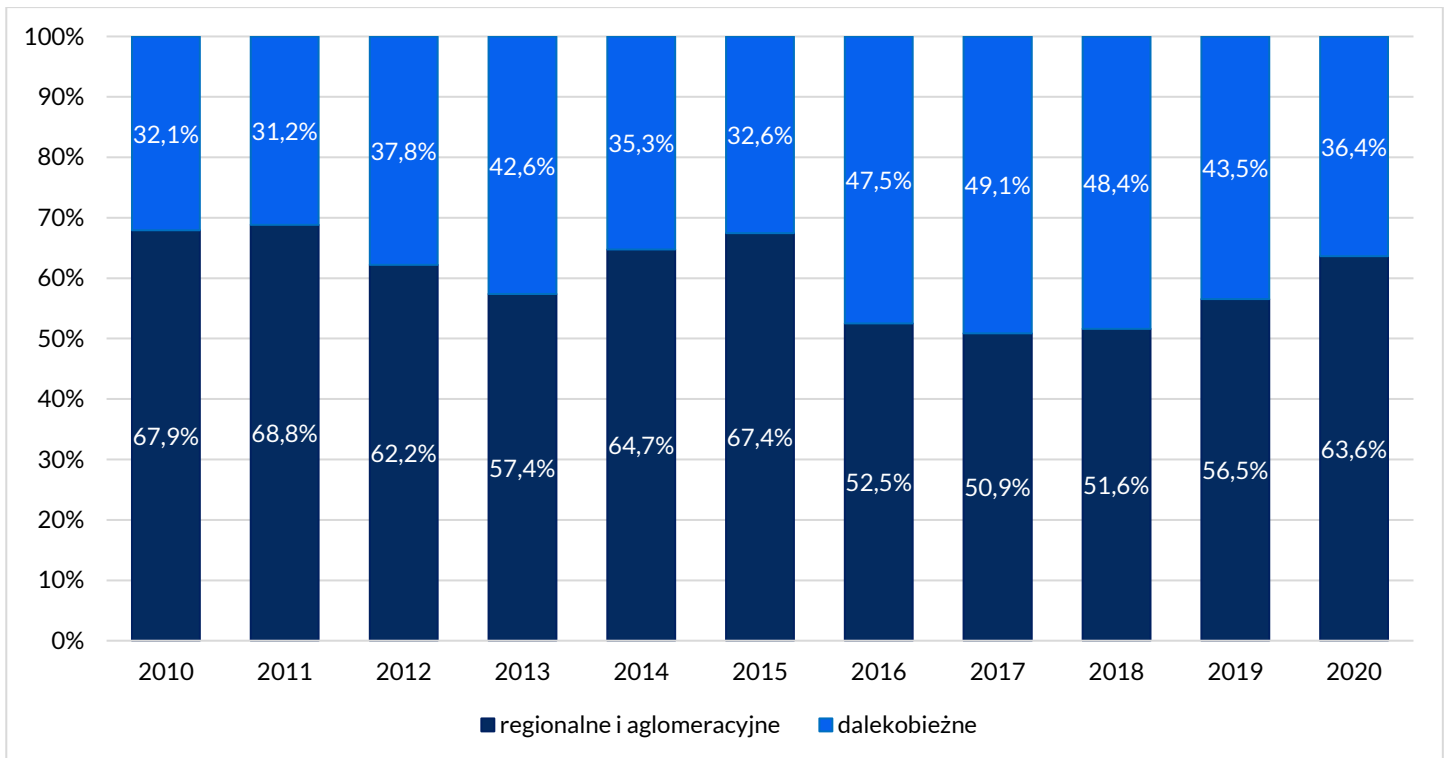
Rys. 38. Liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy)



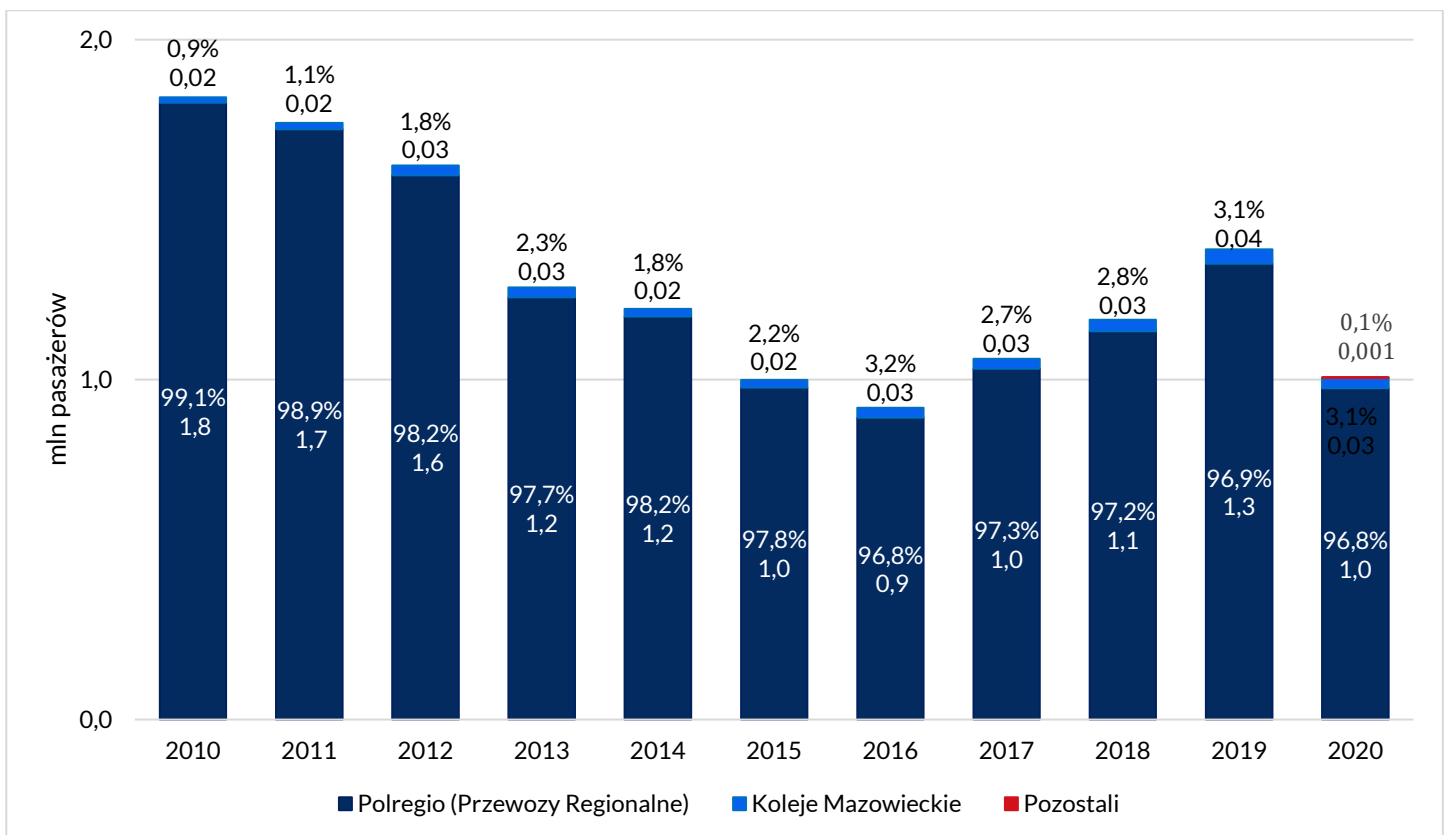
Rys. 39. Liczba przejazdów na mieszkańca (wskaźnik wykorzystania)



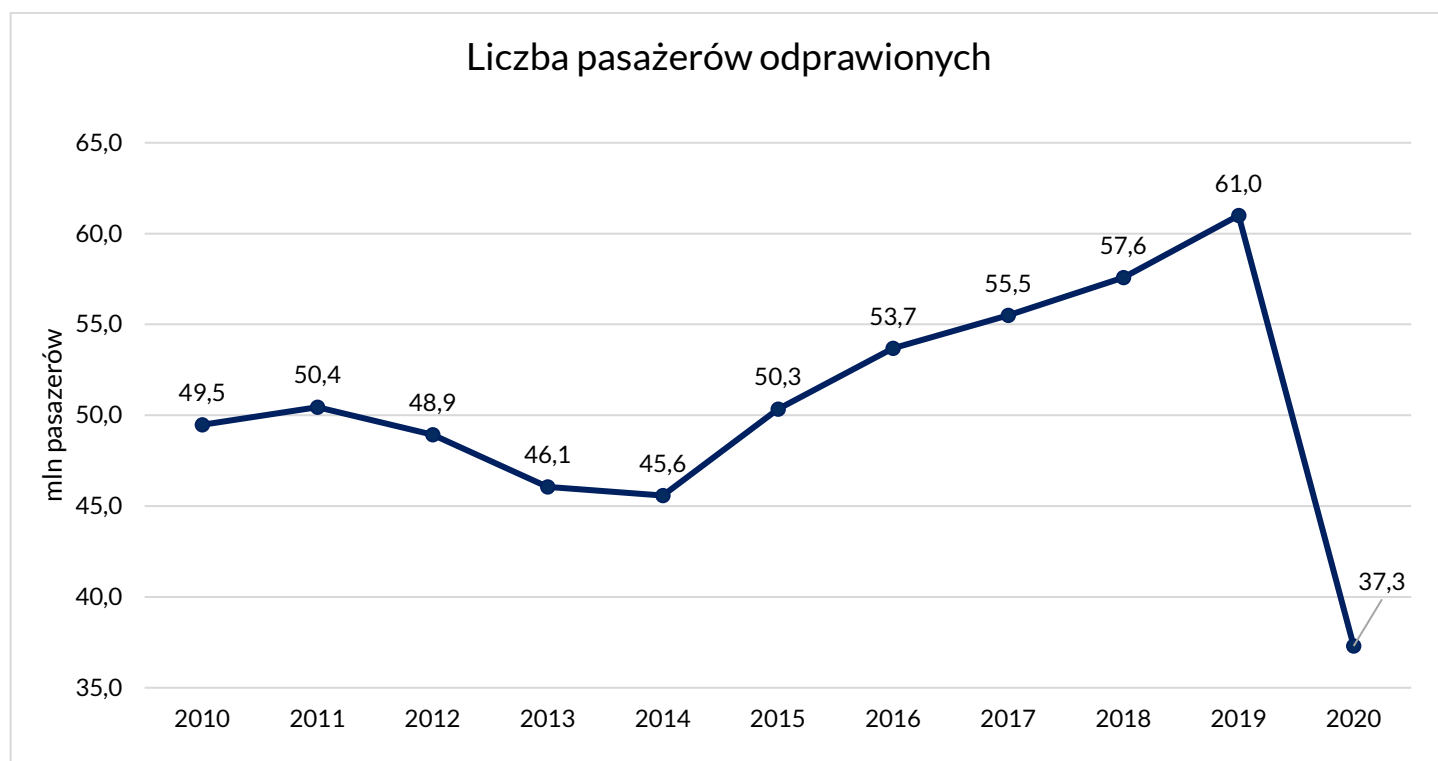
Rys. 40. Udział przewozów dalekobieżnych oraz regionalnych i aglomeracyjnych według liczby pasażerów



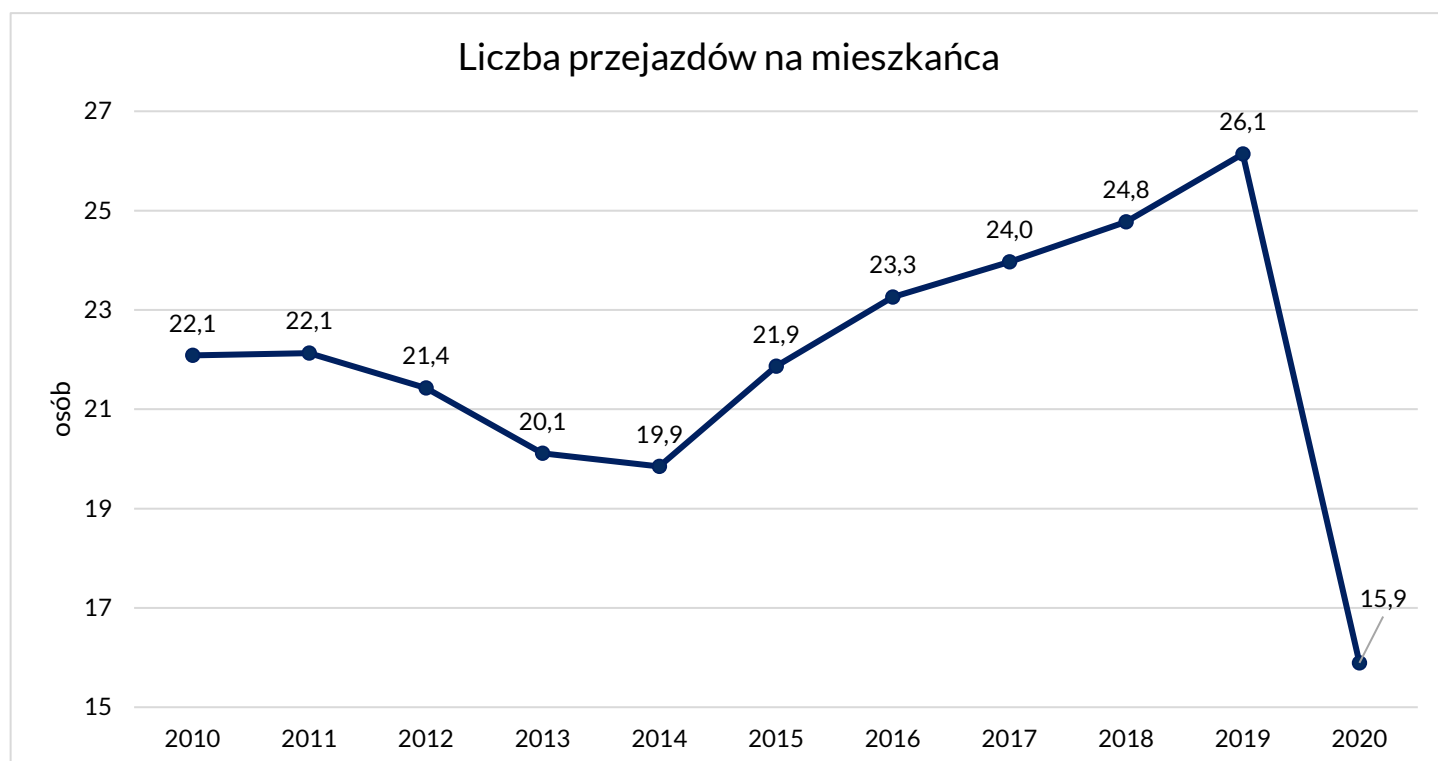
Rys. 41. Liczba pasażerów (w mln) oraz udział (%) przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych



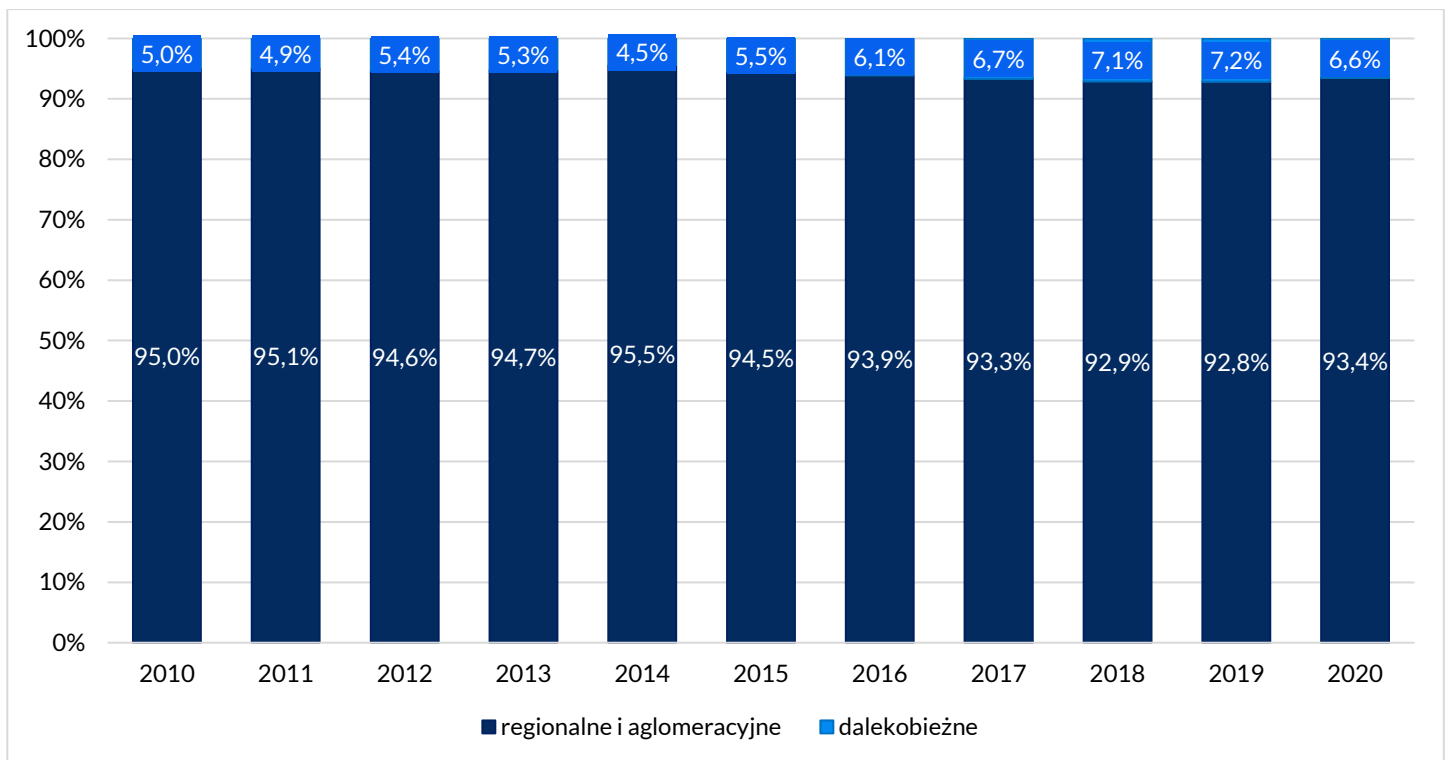
Rys. 42. Liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy)



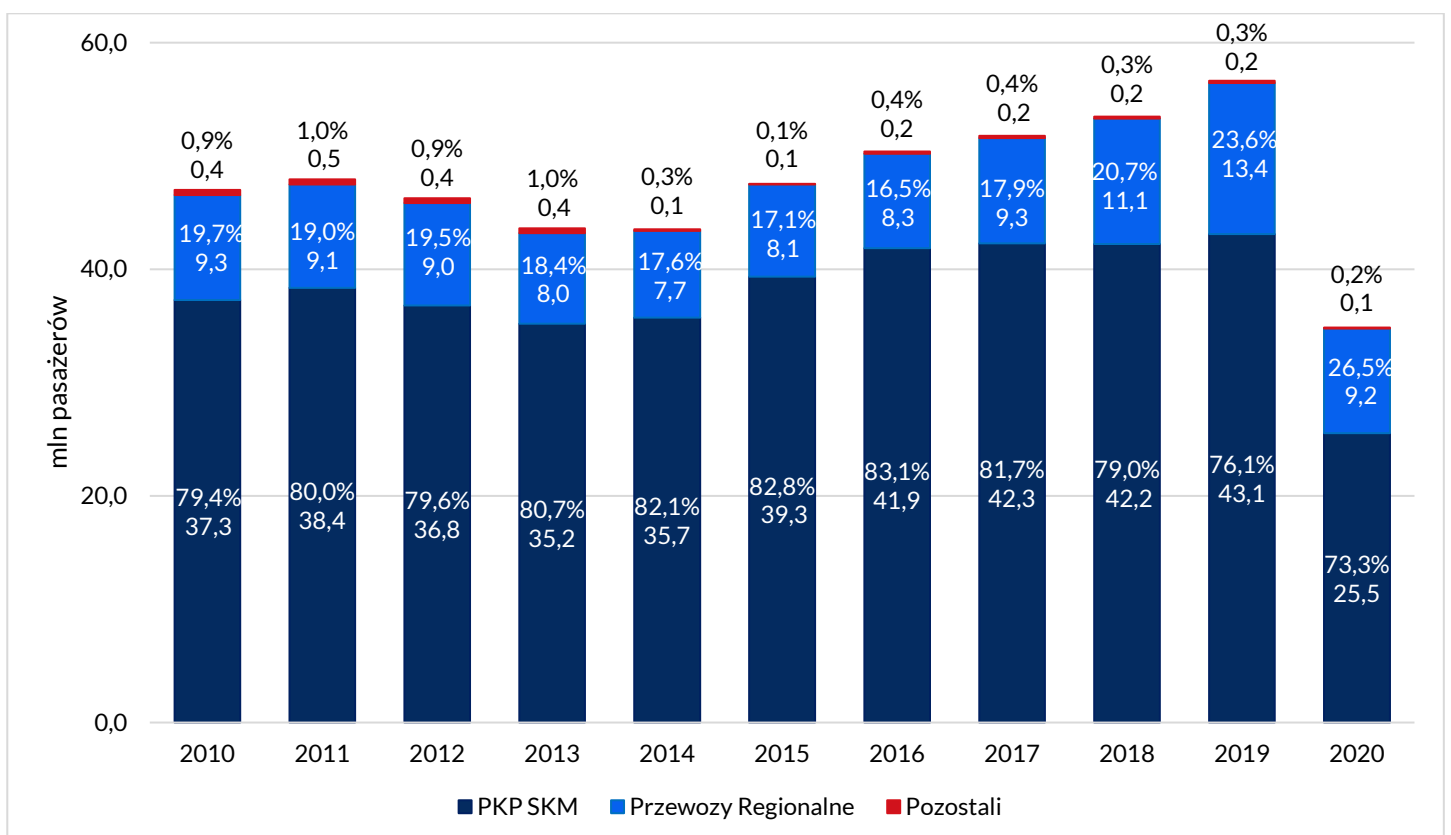
Rys. 43. Liczba przejazdów na mieszkańca (wskaźnik wykorzystania)



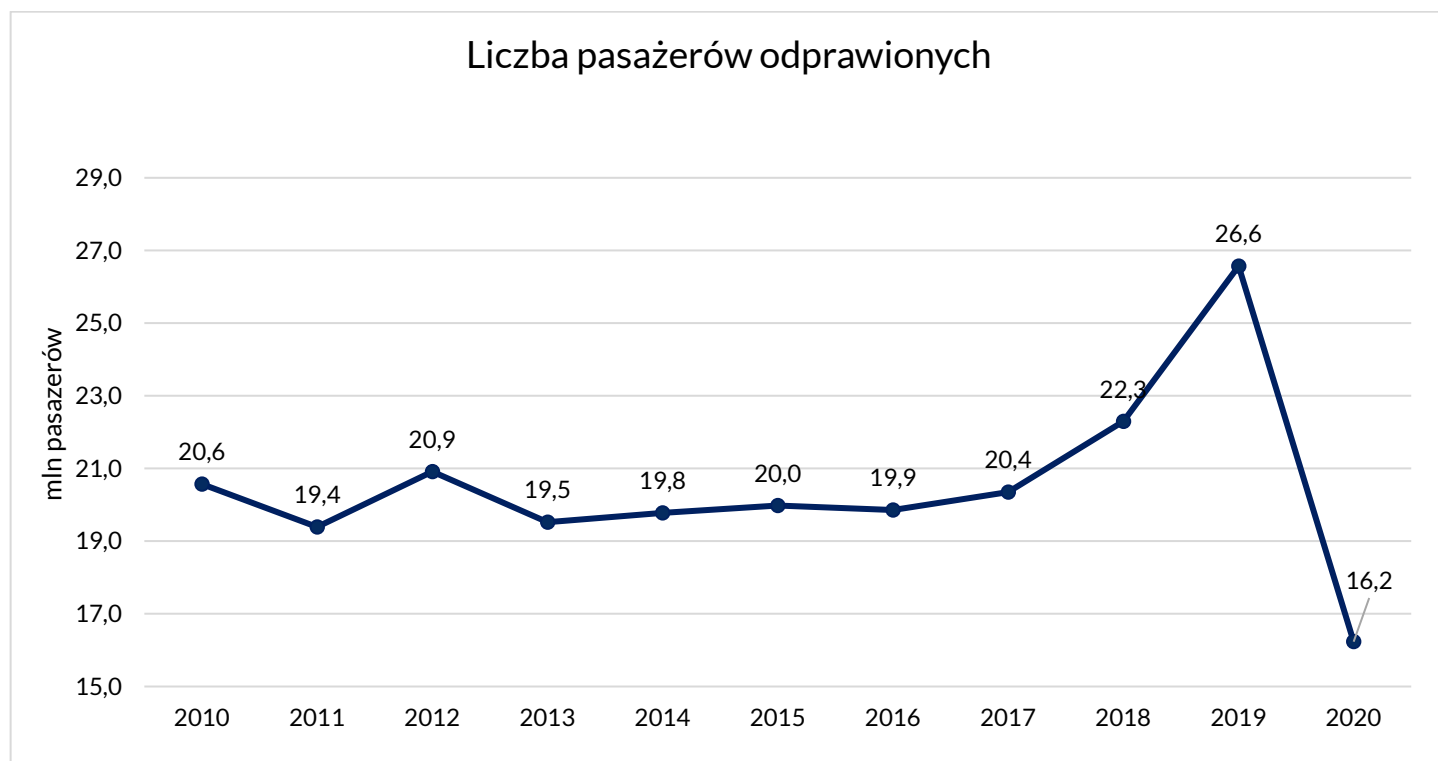
Rys. 44. Udział przewozów dalekobieżnych oraz regionalnych i aglomeracyjnych według liczby pasażerów



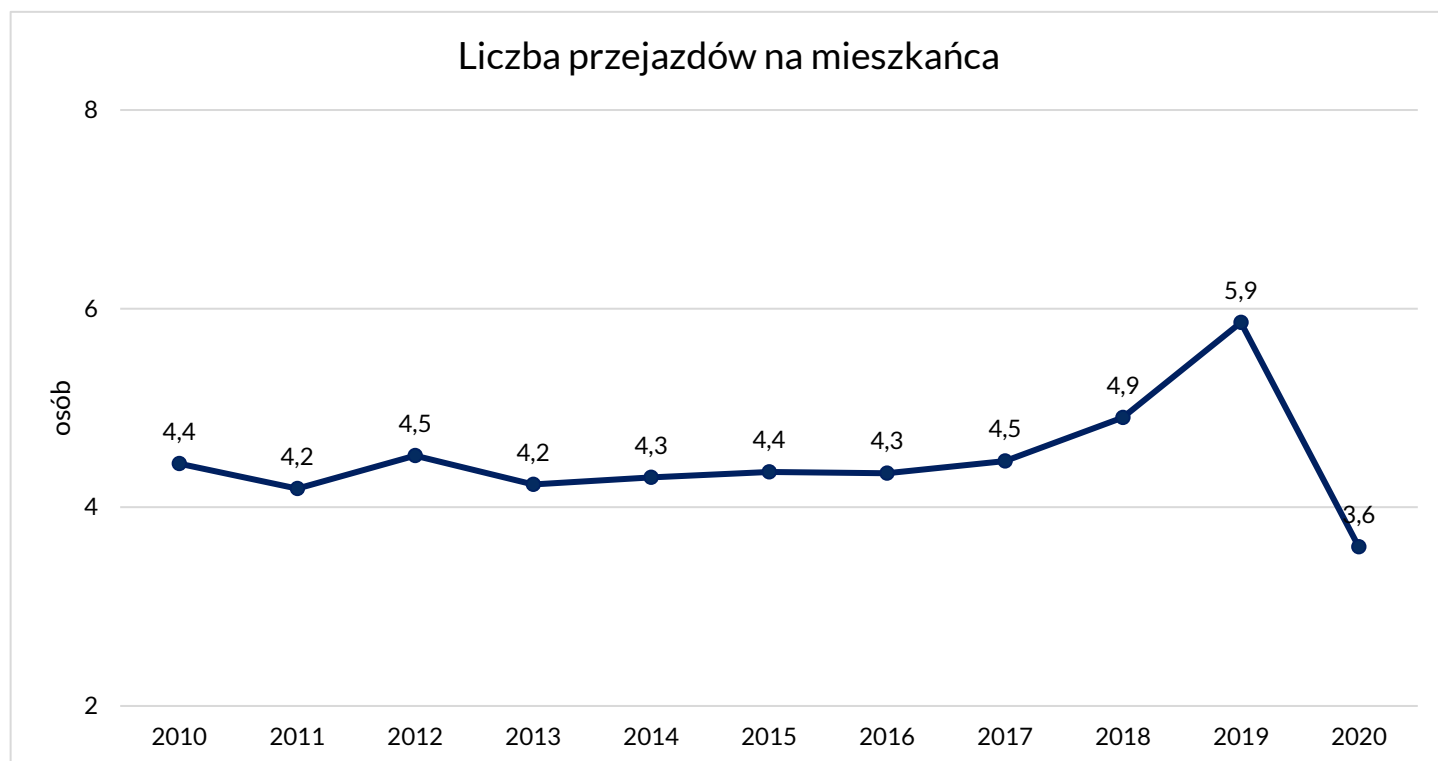
Rys. 45. Liczba pasażerów (w mln) oraz udział (%) przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych



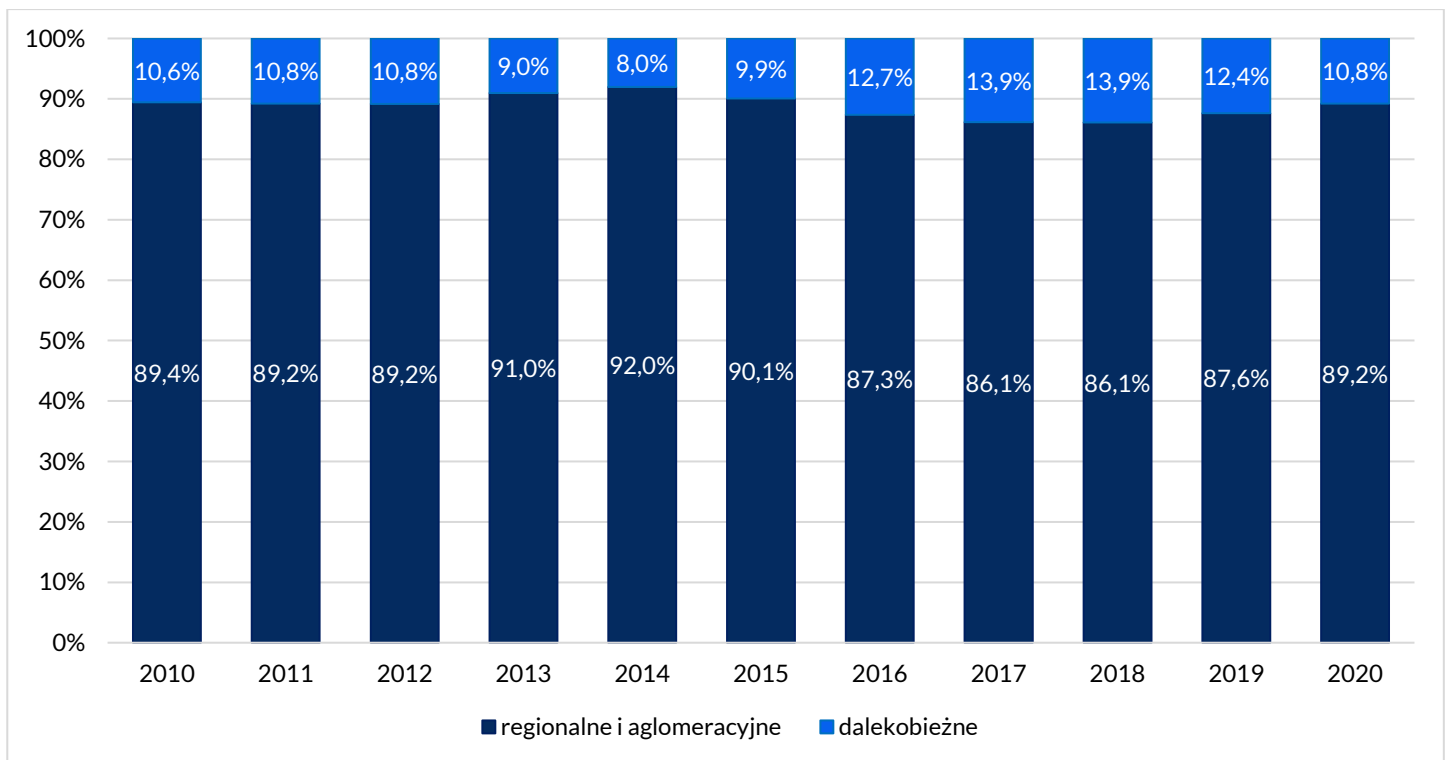
Rys. 46. Liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy)



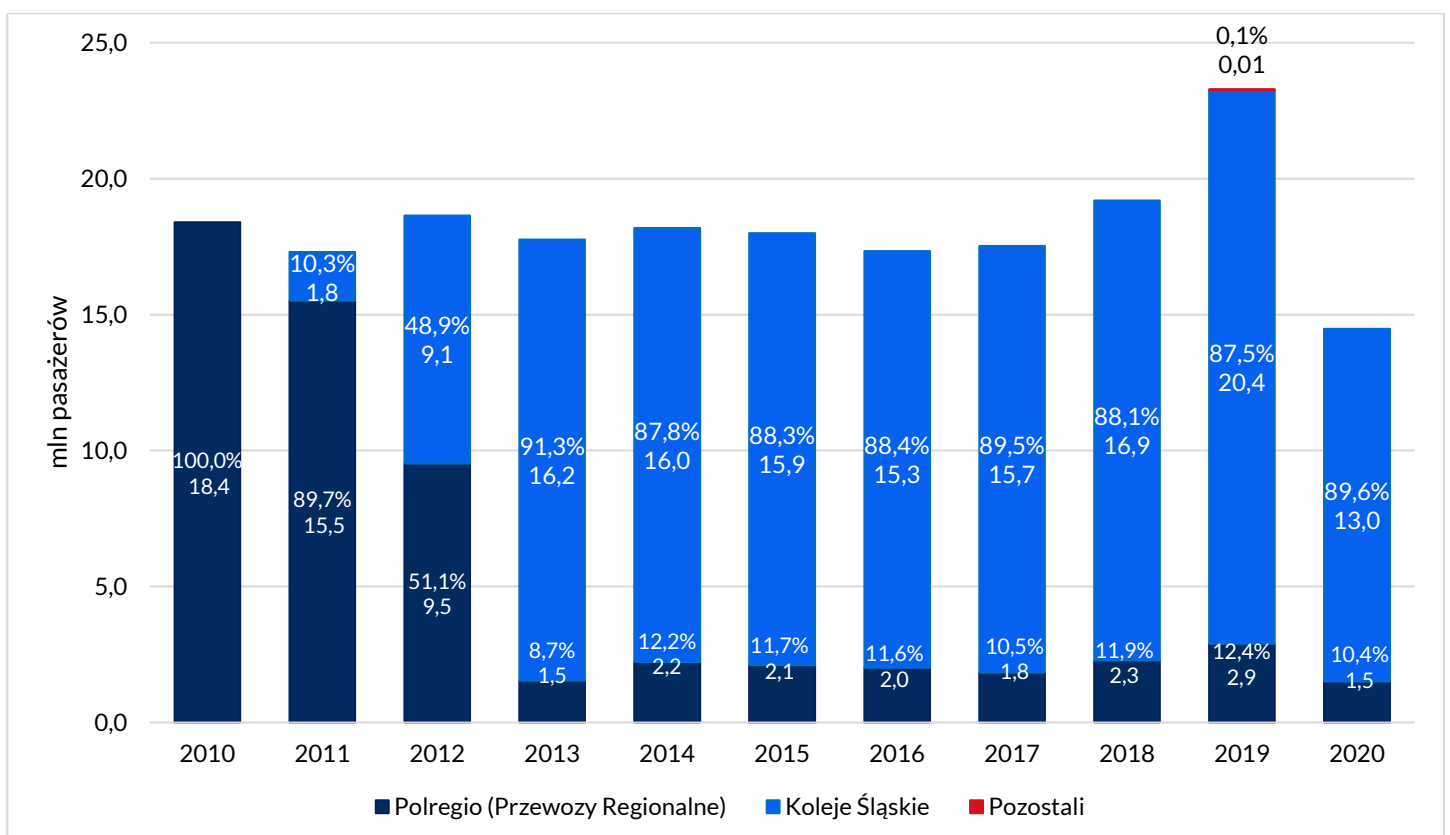
Rys. 47. Liczba przejazdów na mieszkańca (wskaźnik wykorzystania)



Rys. 48. Udział przewozów dalekobieżnych oraz regionalnych i aglomeracyjnych według liczby pasażerów



Rys. 49. Liczba pasażerów (w mln) oraz udział (%) przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych



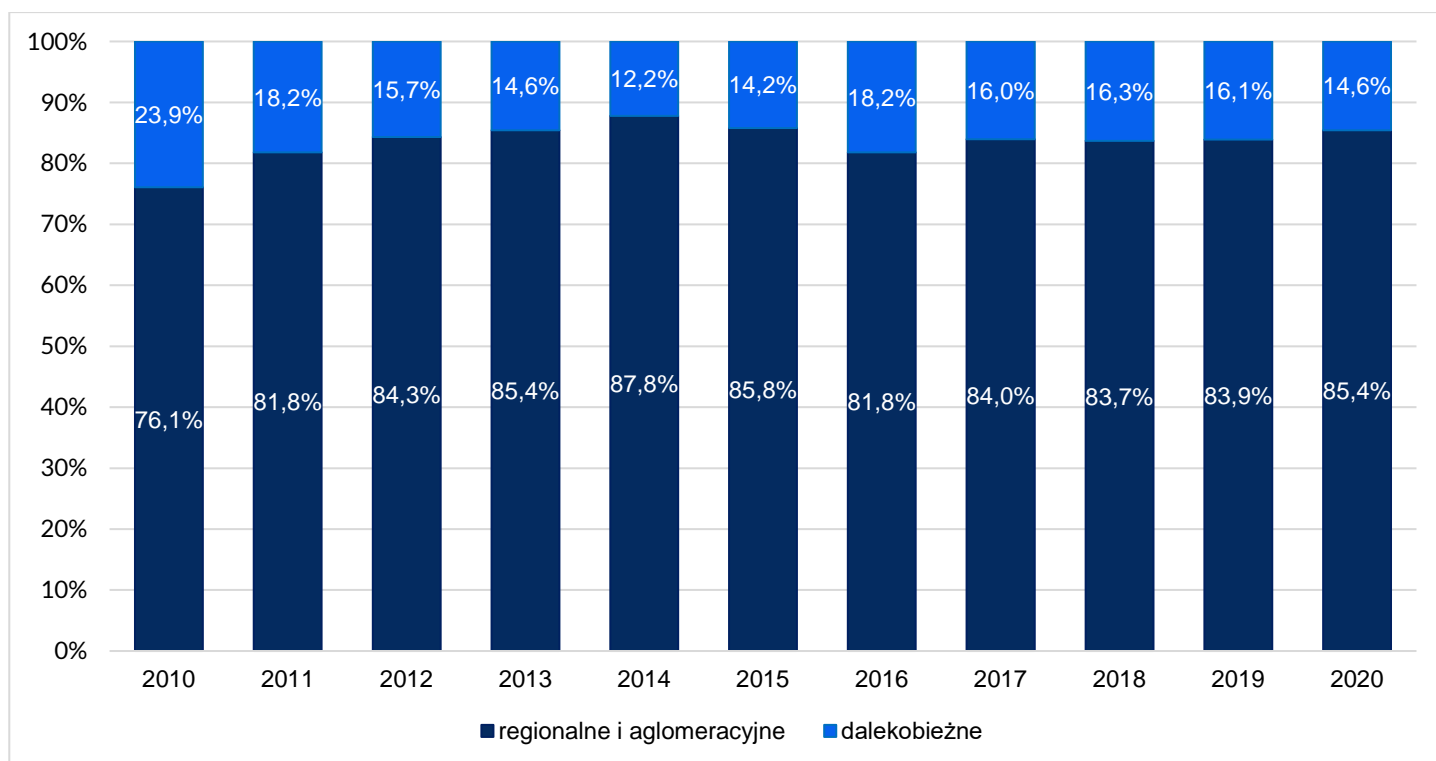
Rys. 50. Liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy)



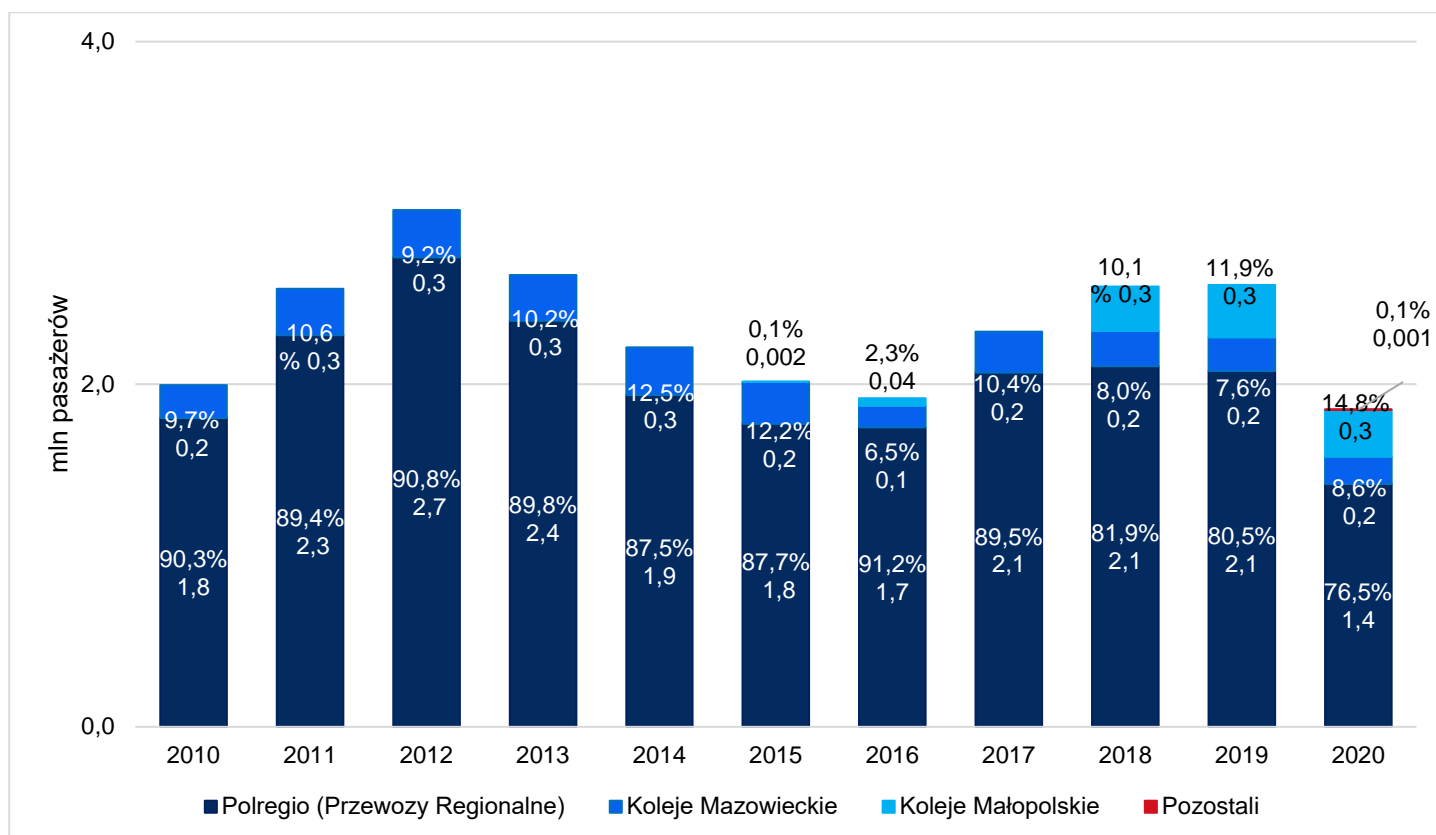
Rys. 51. Liczba przejazdów na mieszkańca (wskaźnik wykorzystania)



Rys. 52. Udział przewozów dalekobieżnych oraz regionalnych i aglomeracyjnych według liczby pasażerów



Rys. 53. Liczba pasażerów (w mln) oraz udział (%) przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych





Województwo Warmińsko-Mazurskie

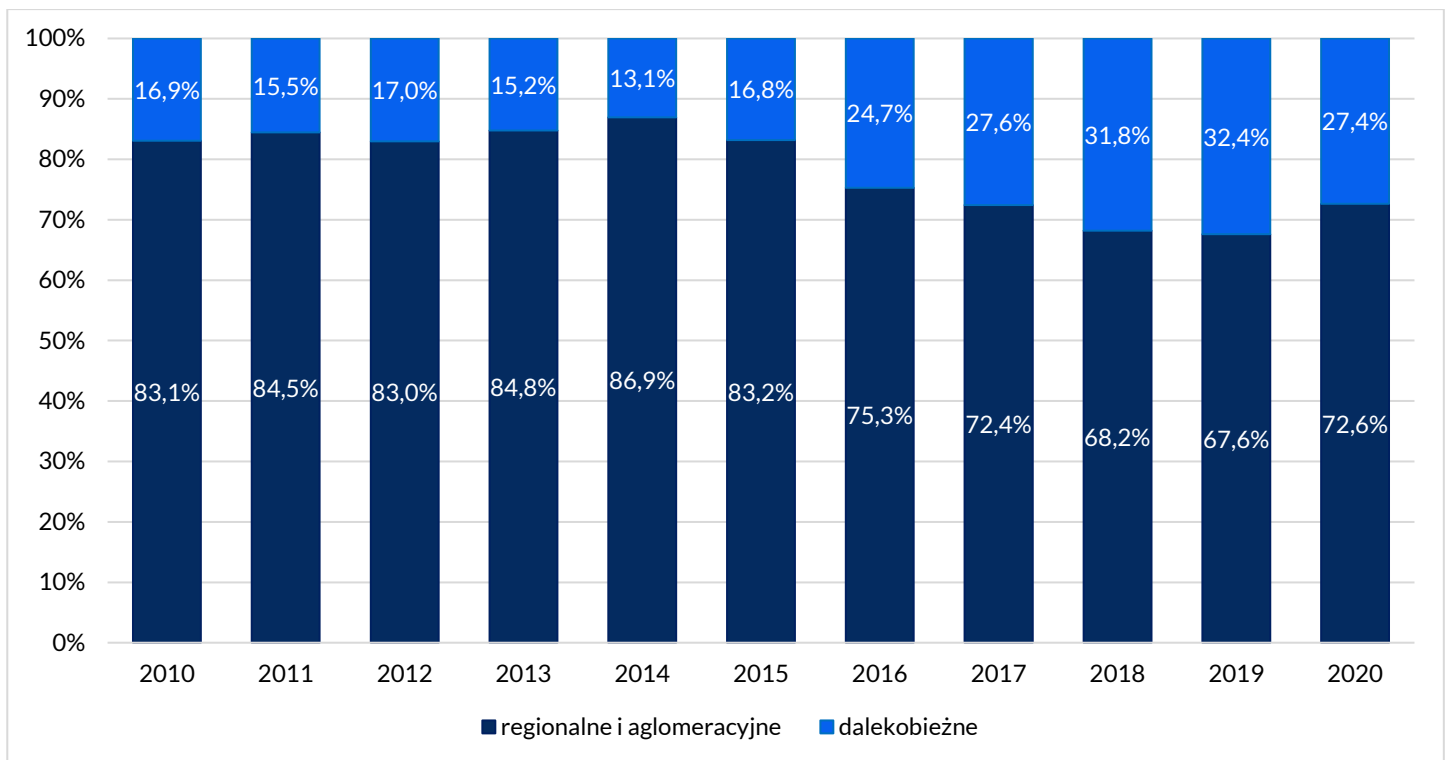
Rys. 54. Liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy)



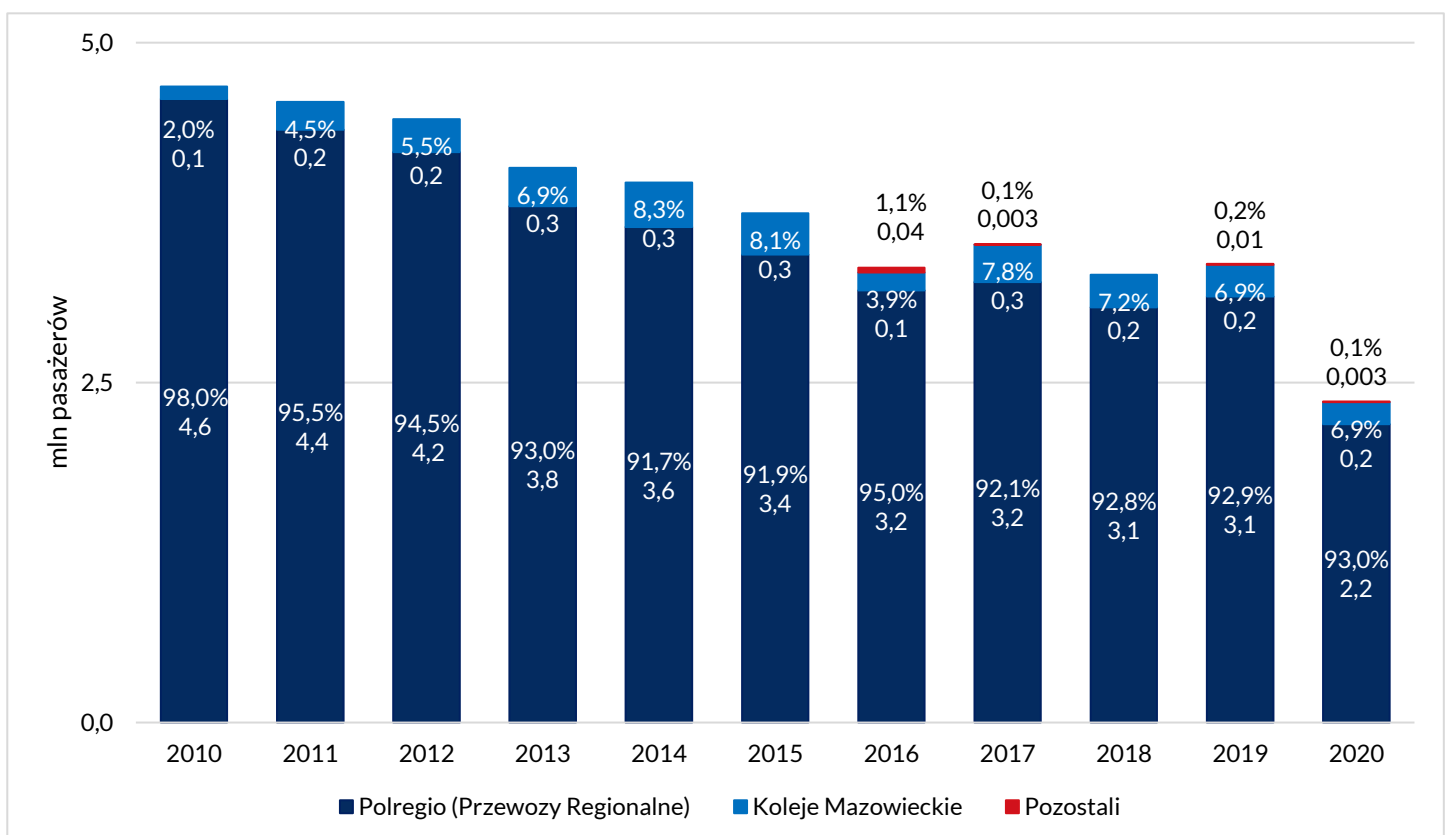
Rys. 55. Liczba przejazdów na mieszkańca (wskaźnik wykorzystania)



Rys. 56. Udział przewozów dalekobieżnych oraz regionalnych i aglomeracyjnych według liczby pasażerów



Rys. 57. Liczba pasażerów (w mln) oraz udział (%) przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych

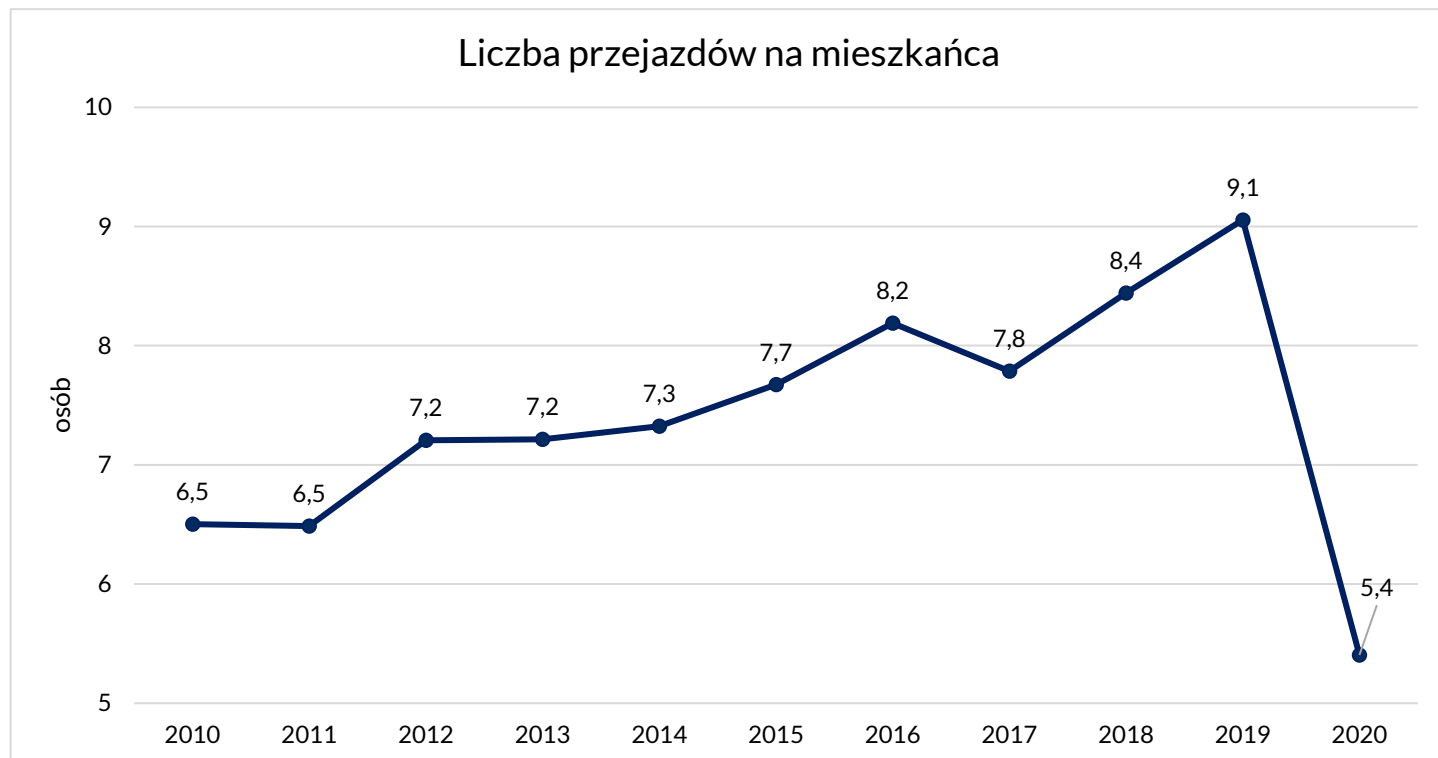




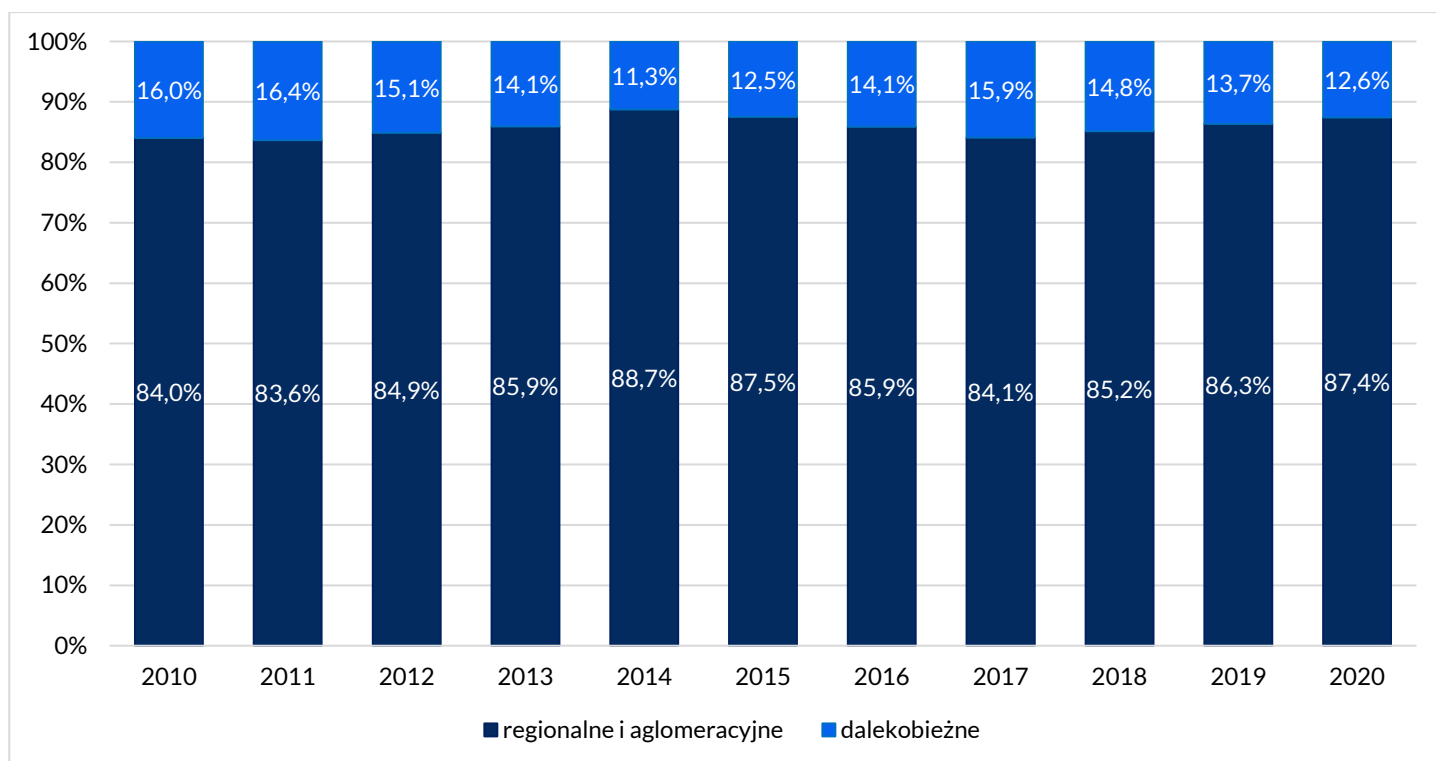
Rys. 58. Liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy)



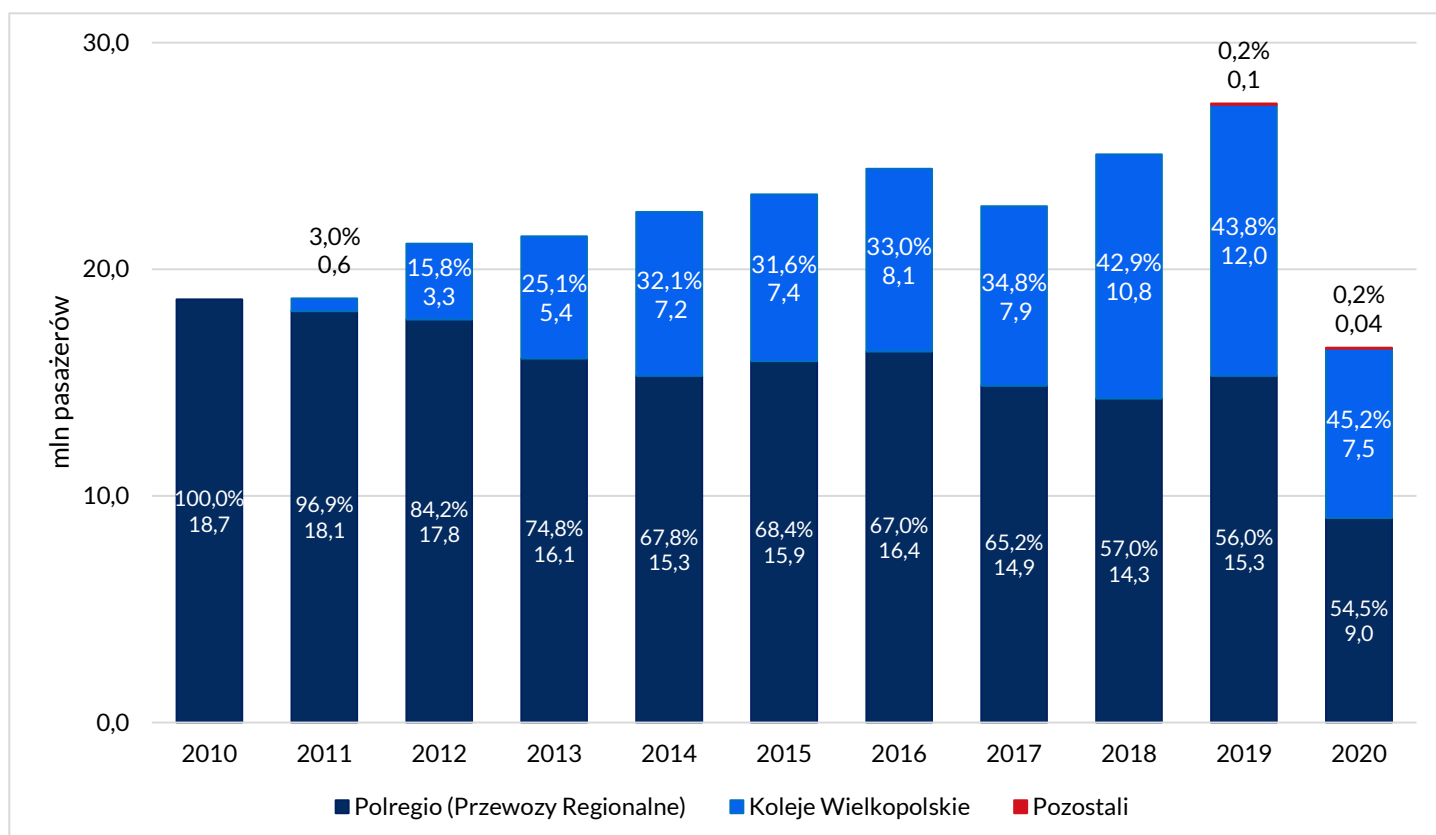
Rys. 59. Liczba przejazdów na mieszkańca (wskaźnik wykorzystania)



Rys. 60. Udział przewozów dalekobieżnych oraz regionalnych i aglomeracyjnych według liczby pasażerów



Rys. 61. Liczba pasażerów (w mln) oraz udział (%) przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych





Województwo Zachodniopomorskie

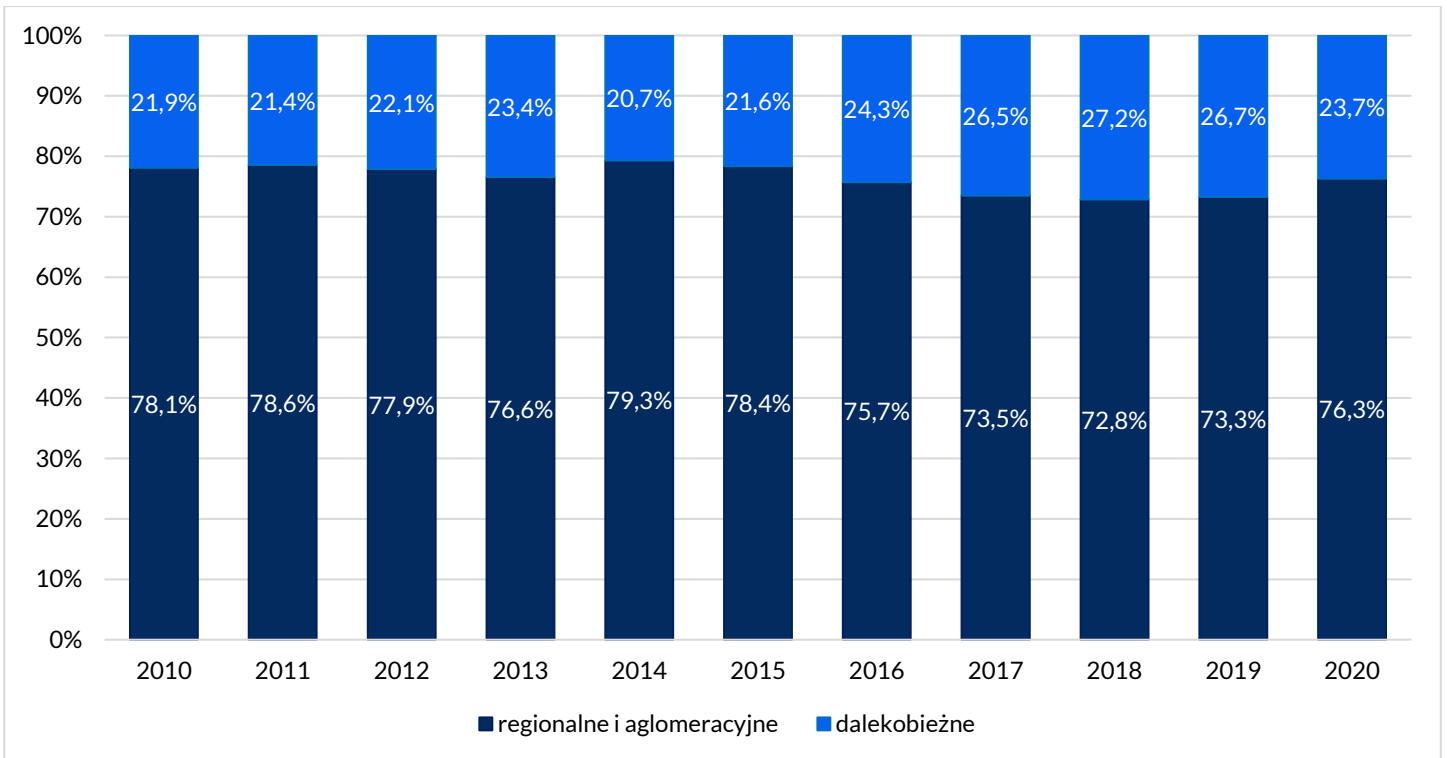
Rys. 62. Liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy)



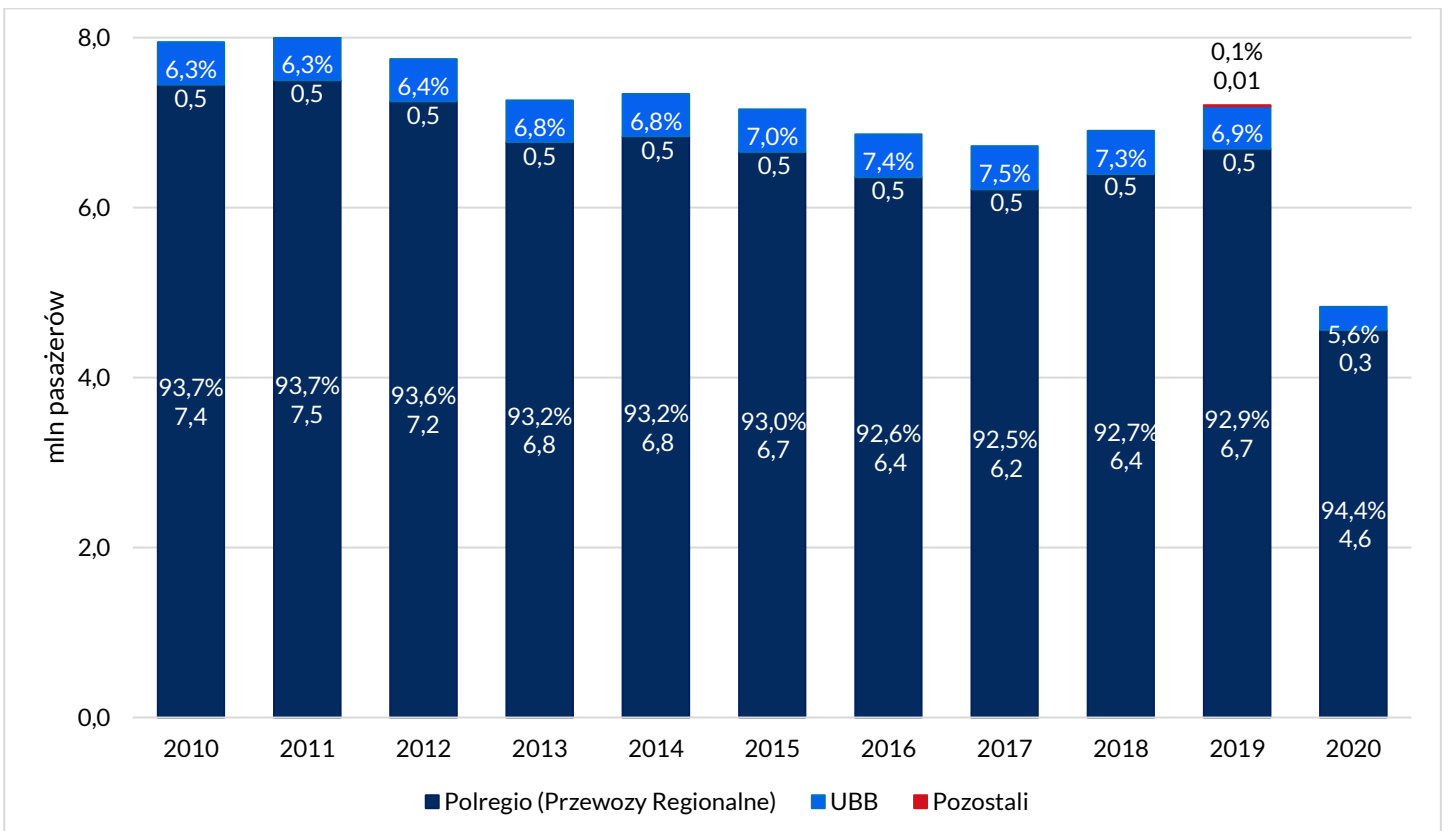
Rys. 63. Liczba przejazdów na mieszkańca (wskaźnik wykorzystania)



Rys. 64. Udział przewozów dalekobieżnych oraz regionalnych i aglomeracyjnych według liczby pasażerów



Rys. 65. Liczba pasażerów (w mln) oraz udział (%) przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych





Urząd Transportu Kolejowego
Al Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa
www.utk.gov.pl