



## Koleje pasażerskie w województwach - dynamika zmian



URZĄD  
TRANSPORTU  
KOLEJOWEGO

Warszawa, kwiecień 2017

## Misja:

Kreowanie bezpiecznych i konkurencyjnych warunków świadczenia usług transportu kolejowego

## Wizja:

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

### Urząd Transportu Kolejowego

Al. Jerozolimskie 134  
02-305 Warszawa

[www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl)

NIP: 526-26-95-081  
REGON: 015481433

W dokumencie użyto ikon ze strony [www.flaticon.com](http://www.flaticon.com) stworzonych przez [Freepik](https://www.freepik.com)

ISBN 978-83-65709-07-3

## Spis treści

Wstęp.....	3
Struktura opracowania.....	4
WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE .....	5
WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE.....	7
WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE .....	9
WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE.....	11
WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE.....	13
WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE.....	16
WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE.....	18
WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE .....	21
WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE .....	23
WOJEWÓDZTWO PODLASKIE.....	25
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE.....	27
WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE.....	29
WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE .....	31
WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE.....	33
WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE .....	35
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE .....	37
Podsumowanie .....	39

## Wstęp

Celem opracowania jest przedstawienie dynamiki zmian liczby przewożonych pasażerów w poszczególnych województwach na przestrzeni lat 2010-2016.

Liczba pasażerów w Polsce w 2015 r. osiągnęła poziom 280,3 mln, co stanowiło wzrost o 4,2% w porównaniu do 2014 r. (269,1 mln). Można zaobserwować również, że był to pierwszy wzrost po 2012 r. Rok 2016 przyniósł kolejny wzrost o 4,3% i zaowocował wynikiem 292,5 mln pasażerów. Ostatni raz podobny wynik można było zaobserwować w 2008 r.

Rys. 1 Liczba pasażerów w latach 2008-2016.



Liczba 292,5 mln pasażerów oznacza, że przeciętny mieszkaniec Polski kilkakrotnie podróżował koleją w 2016 r. Liczba przewiezionych pasażerów podzielona przez liczbę mieszkańców Polski daje w rezultacie 7,6. Jest to liczba podróży przeciętnego mieszkańca Polski w 2016 r. Wskaźnik ten zwany będzie dalej wskaźnikiem wykorzystania.

liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy) w 2016 r.	<b>292,5 mln</b>
liczba przejazdów na mieszkańca w 2016 r. (wskaźnik wykorzystania)	<b>7,6</b>
dynamika wskaźnika wykorzystania w latach 2012-2016	<b>+7,1%</b>
długość normalnotorowych linii eksploatowanych w 2016 r. (zmiana 2016/2010)	<b>18 673 km</b> (-4,4%)
gęstość linii w 2016 r.	<b>5,97</b> km/100 km <sup>2</sup>



Wśród ogólnej liczby podróży w 2016 r. 86% miało charakter regionalny i aglomeracyjny. Ten rodzaj przewozów miał największy wpływ na ogólną liczbę pasażerów.

## Struktura opracowania

Analiza wskazuje, w których województwach miał miejsce wzrost liczby pasażerów, a w których ich liczba spada. Na szczególną uwagę zasługuje wpływ działalności spółek samorządowych w tych województwach, gdzie uzupełniają one ofertę Przewozów Regionalnych.

Dla każdego województwa w tabeli przedstawiono podstawowe parametry związane z kolejowymi przewozami pasażerskimi:

1. **liczba pasażerów odprawionych** (wszyscy przewoźnicy) w 2016 r. – pod uwagę wzięto wszystkich przewoźników, włącznie z przewoźnikami wykazującymi śladową liczbę pasażerów w danym województwie, np. Koleje Wielkopolskie w województwie łódzkim;
2. **liczba przejazdów na mieszkańca w 2016 r. (wskaźnik wykorzystania)** – iloraz liczby pasażerów w danym województwie oraz liczby jego mieszkańców;
3. **dynamika wskaźnika wykorzystania w latach 2012-2016** – porównanie w okresie dłuższym niż dwa lata wskazuje, czy w województwie kolej zyskuje, czy traci na popularności;
4. **długość normalnotorowych linii eksploatowanych w 2016 r.** (zmiana 2016/2010) - długość linii eksploatowanych w danym województwie oraz zmiana w latach 2010 – 2016. Dynamika zmian na przestrzeni 7 lat może być elementem pomocniczym wyjaśniającym zmiany w wolumenie liczby pasażerów;
5. **gęstość linii w 2016 r.** – parametr gęstości w praktyce określa jej dostępność linii dla pasażerów;
6. **stacja / stacje o największej liczbie pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągów** – zgodnie z wynikami badania liczby pasażerów wykonanego w 2015 r. wskazano, jaki ośrodek przyciąga największą liczbę pasażerów kolejowych w regionie.

Na wykresach słupkowych przedstawiono udział w rynku głównych przewoźników wykonujących przewozy regionalne i aglomeracyjne w województwach w ostatnich latach. Dla celów prezentacji danych wielkość udziału zaokrąglono do liczb całkowitych (np. zamiast 93,7% występuje wartość 94%). W przypadku przewoźników o śladowym udziale w przewozach w danym województwie, w celu uzyskania maksymalnej przejrzystości prezentowanych informacji ich udział nie jest wykazywany na wykresach.

Użyte w opracowaniu określenie przewoźnicy regionalni i aglomeracyjni oznacza zawsze jeden segment przewozów, odróżniający je od przewozów dalekobieżnych. Te ostatnie oznaczają usługi PKP Intercity oraz w niektórych przypadkach innych przewoźników, którzy takie przewozy wykonują jako dodatkową działalność (np. pociąg Słoneczny lub Dragon Kolei Mazowieckich czy połączenia Interregio Przewozów Regionalnych).

## WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE

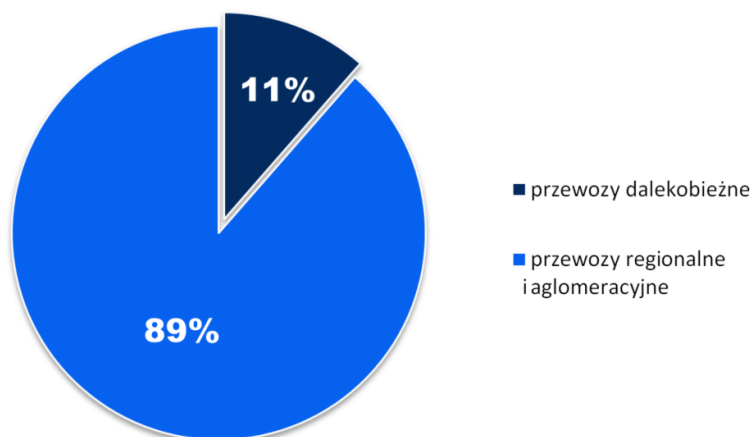


liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy) w 2016 r.	<b>22,4 mln</b>
liczba przejazdów na mieszkańca w 2016 r. (wskaźnik wykorzystania)	<b>7,7</b>
dynamika wskaźnika wykorzystania w latach 2012-2016	<b>+57,1%</b>
długość normalnotorowych linii eksploatowanych w 2016 r. (zmiana 2016/2010)	<b>1785 km (+0,8%)</b>
gęstość linii w 2016 r.	<b>8,95 km/100 km<sup>2</sup></b>
stacja o największej liczbie pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągów	<b>Wrocław Główny</b>

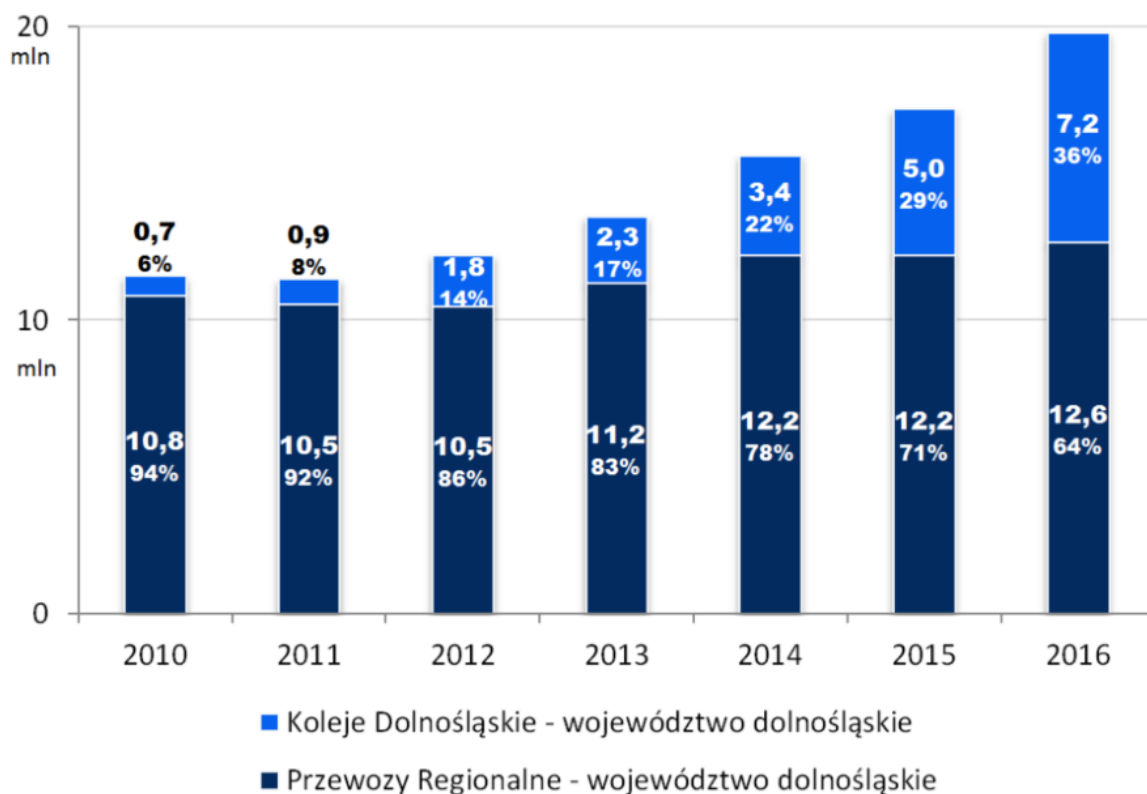
Województwo dolnośląskie charakteryzuje się wskaźnikiem wykorzystania na poziomie 7,7 przejazdów na rok. Jest jednym z pięciu województw, gdzie wskaźnik wykorzystania wzrósł na przestrzeni lat 2012-2016. Wzrost ten wyniósł 57,1% i był najwyższy spośród wszystkich województw.

Łączna długość linii kolejowych w województwie dolnośląskim wynosi 1785 km (wzrost o 1% w porównaniu do roku 2010) z gęstością 8,9 km linii na 100 km<sup>2</sup>. W 2016 r. odprawiono 22,4 mln pasażerów, z czego 89% to pasażerowie regionalni i aglomeracyjni – jest to wskaźnik wyższy niż średnia dla Polski wynosząca 86% i wskazuje na dobrze rozwiniętą strukturę tego segmentu przewozów.

Rys. 2. Udział przewozów dalekobieżnych oraz o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym wg liczby pasażerów w województwie dolnośląskim



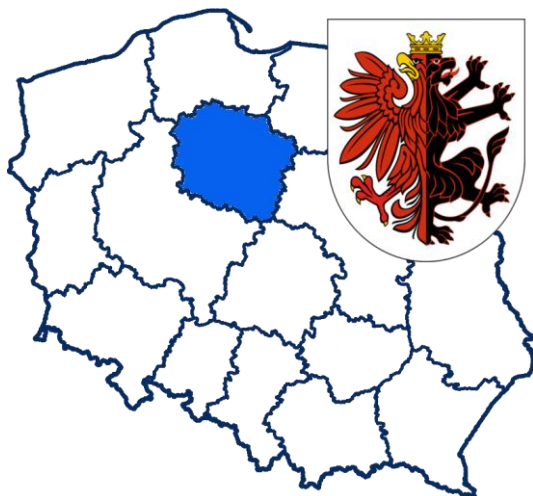
Rys. 3. Liczba pasażerów [w mln] oraz udział [w %] przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych z województwa dolnośląskiego



Na rys. 3 przedstawiono udział w rynku dwóch przewoźników pasażerskich o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym: Kolei Dolnośląskich i Przewozów Regionalnych. Od 2011 r. liczba pasażerów tych dwóch spółek rośnie, a od 2010 r. widać systematyczny wzrost znaczenia Kolei Dolnośląskich. W 2010 r. przewoźnik ten posiadał 6% udziału, z liczbą pasażerów na poziomie 0,7 mln. W 2016 r. było to odpowiednio 36% oraz 7,2 mln pasażerów. W latach 2012-2016 widoczny jest również wzrost liczby pasażerów Przewozów Regionalnych z 10,5 mln do 12,6 mln przy jednoczesnym spadku udziału w rynku w stosunku do Kolei Dolnośląskich (z 86% na 64%).

W omawianym okresie w województwie dolnośląskim najważniejszą inwestycją było dokończenie modernizacji linii kolejowej nr 132 pomiędzy Opolem a Wrocławiem, modernizacja linii kolejowej nr 271 na odcinku Wrocław - Rawicz oraz rewitalizacja linii kolejowej Wrocław - Jelenia Góra.

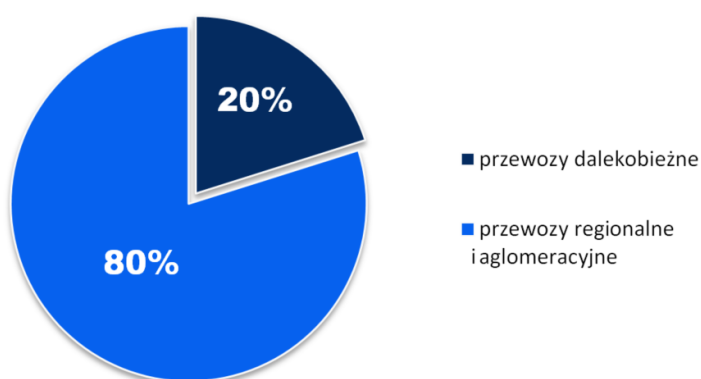
## WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE



liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy) w 2016 r.	<b>7,8 mln</b>
liczba przejazdów na mieszkańca w 2016 r. (wskaźnik wykorzystania)	<b>3,8</b>
dynamika wskaźnika wykorzystania w latach 2012-2016	<b>-3,4%</b>
długość normalnotorowych linii eksploatowanych w 2016 r. (zmiana 2016/2010)	<b>1199 km</b> (-4,7%)
gęstość linii w 2016 r.	<b>6,7</b> km/100 km <sup>2</sup>
stacje o największej liczbie pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągów	Bydgoszcz Główna Toruń

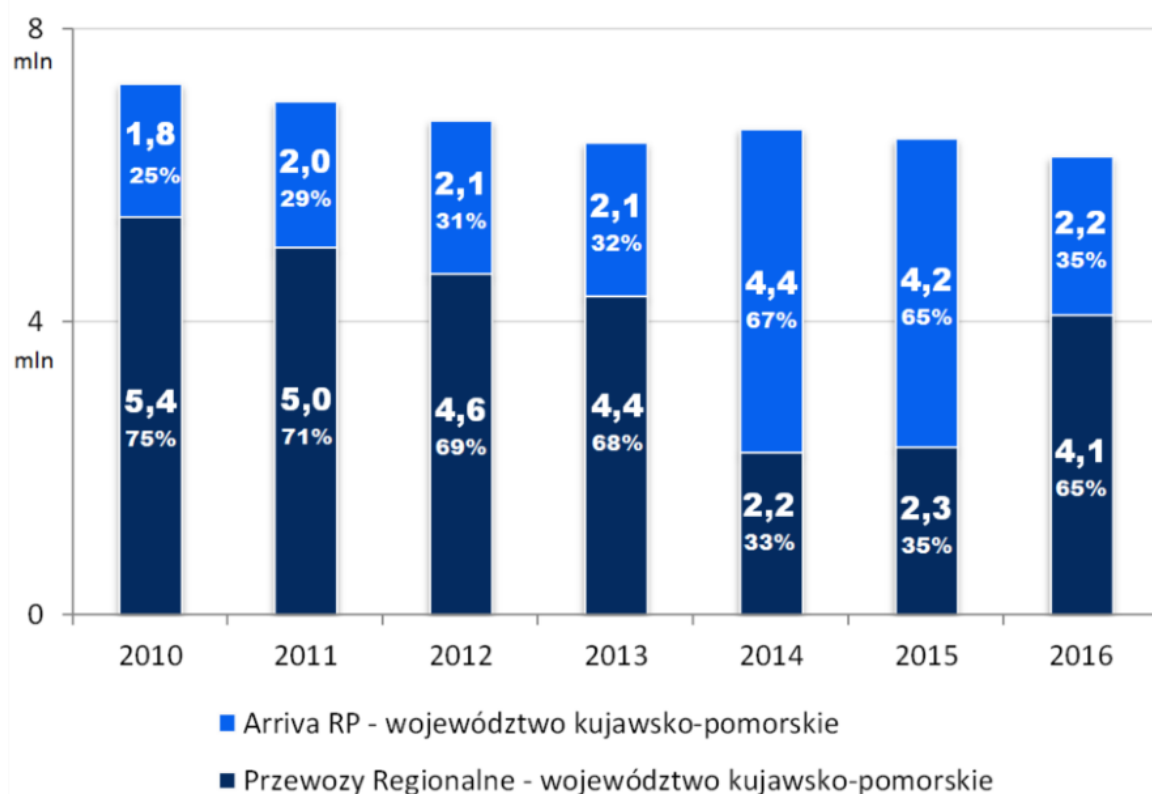
Województwo kujawsko-pomorskie charakteryzuje wykorzystanie kolei przez statystycznego mieszkańca na poziomie 3,8 przejazdów. Na przestrzeni lat 2012-2016 wskaźnik ten spadł o 3,4%. Liczba pasażerów w województwie kujawsko-pomorskim w 2016 r. wyniosła 7,8 mln, z czego 80% to pasażerowie korzystający z przewozów regionalnych i aglomeracyjnych (średnia dla Polski to 86%).

Rys. 4. Udział przewozów dalekobieżnych oraz o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym wg liczby pasażerów w województwie kujawsko-pomorskim





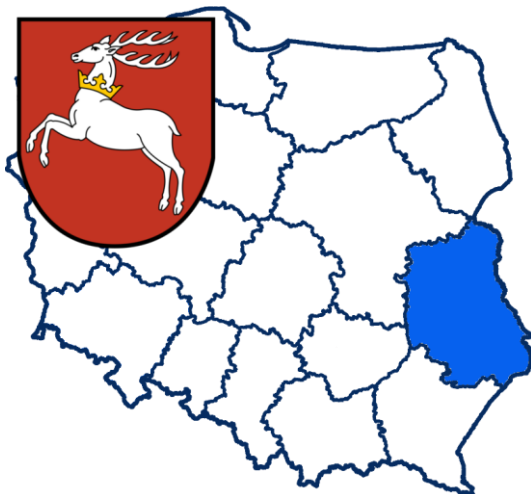
Rys. 5. Liczba pasażerów [w mln] oraz udział [w %] przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych z województwa kujawsko-pomorskiego



Na rys. 5 zestawiono udział w rynku przewozów pasażerskich spółek Arriva RP i Przewozy Regionalne. Na przestrzeni lat 2010-2013 oraz 2015-2016 miał miejsce spadek liczby pasażerów. Niewielki wzrost (z 6,5 do 6,6 mln) odnotowano w 2014 r.

W latach 2010-2013 Arriva RP obsługiwała połączenia o trakcji spalinowej, zaś Przewozy Regionalne o trakcji elektrycznej. Później, w okresie grudzień 2013 – grudzień 2015 zdecydowana większość połączeń na odcinku Kutno - Toruń Główny, Toruń Główny - Jabłonowo Pomorskie oraz Bydgoszcz – Nakło nad Notecią (Piła) i Bydgoszcz – Laskowce Pomorskie (połączenia elektryczne) obsługiwana była przez Arriva RP. Od grudnia 2015 r. połączenia te ponownie obsługiwane są przez Przewozy Regionalne. Część z tych połączeń realizowana była wspólnie w relacjach łączących sąsiednie województwa.

## WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE

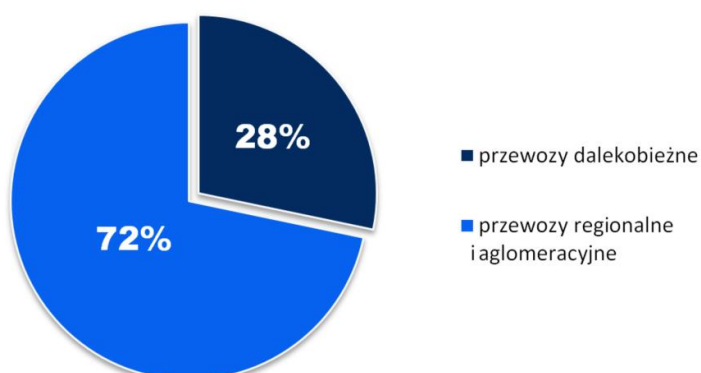


liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy) w 2016 r.	<b>4,9 mln</b>
liczba przejazdów na mieszkańca w 2016 r. (wskaźnik wykorzystania)	<b>2,3</b>
dynamika wskaźnika wykorzystania w latach 2012-2016	<b>-22,8%</b>
długość normalnotorowych linii eksploatowanych w 2016 r. (zmiana 2016/2010)	<b>896 km (+2,03%)</b>
gęstość linii w 2016 r.	<b>3,6 km/100 km<sup>2</sup></b>
stacje o największej liczbie pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągów	<b>Lublin Dęblin</b>

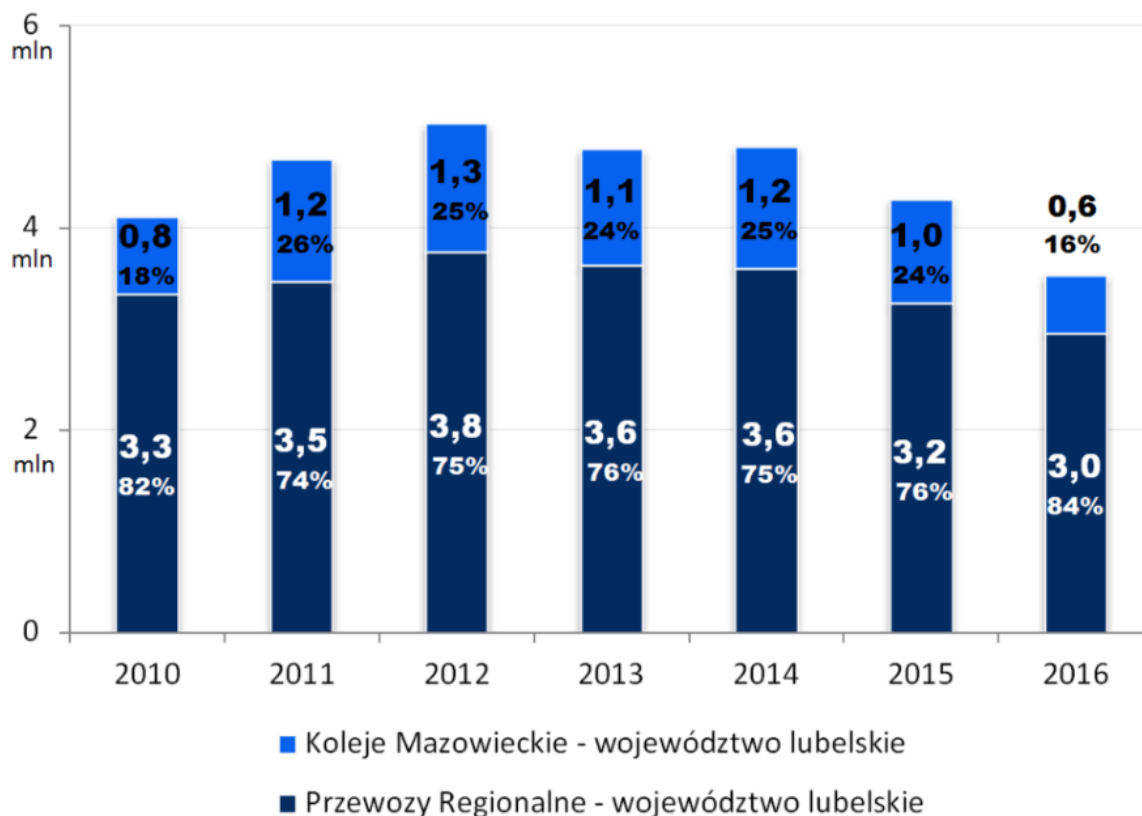
Wskaźnik wykorzystania w województwie lubelskim wynosi 2,3, czyli znacznie poniżej średniej dla Polski. Ponadto wskaźnik ten spadł na przestrzeni lat 2012-2016 o 22,8%.

Łączna długość eksploatowanych linii kolejowych wyniosła w 2016 r. 896 km i spadła o 2% w porównaniu do roku 2010. Liczba pasażerów korzystających z usług wszystkich spółek kolejowych w województwie wynosi 4,9 mln. 72% spośród nich to pasażerowie korzystający z kolei w ruchu regionalnym i aglomeracyjnym.

Rys. 6. Udział przewozów dalekobieżnych oraz o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym wg liczby pasażerów w województwie lubelskim



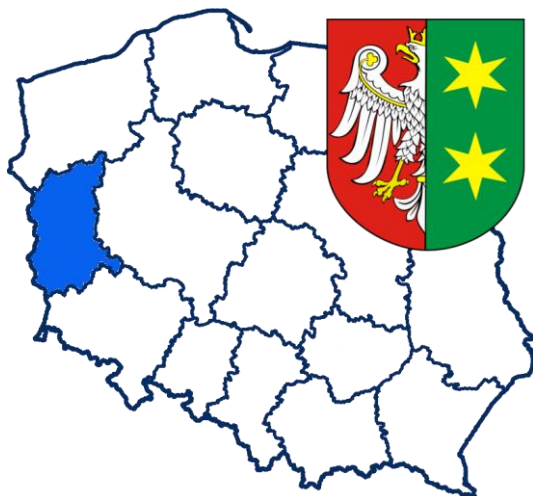
Rys. 7. Liczba pasażerów [w mln] oraz udział [w %] przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych z województwa lubelskiego



W województwie lubelskim usługi regionalne świadczy dwóch przewoźników: Przewozy Regionalne i Koleje Mazowieckie. Koleje Mazowieckie obsługiwały pociągi na trasie z Dębłina (do Radomia i Warszawy) oraz na trasie Łuków - Siedlce.

W tym województwie oferta Kolei Mazowieckich stanowiła dopełnienie oferty Przewozów Regionalnych. Łączna liczba pasażerów obydwu przewoźników w latach 2010-2015, ulegała następującym zmianom – rosła w latach 2010-2012 (z poziomu 4,1 mln do 5,0 mln), utrzymywała się na podobnym poziomie 4,8 mln w latach 2013-2014, by spaść do poziomu 4,3 mln w 2015 r., a następnie do 3,5 mln w 2016 r. W stosunku do najwyższego osiągniętego w analizowanym okresie wyniku w 2012 r. (5,0 mln) do najniższego wyniku z 2016 r. (3,5 mln) można zaobserwować spadek o 30%, choć jeszcze większe niż obecnie zamknięcia linii kolejowych i utrudnienia planowane są na lata 2017-2019.

## WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE

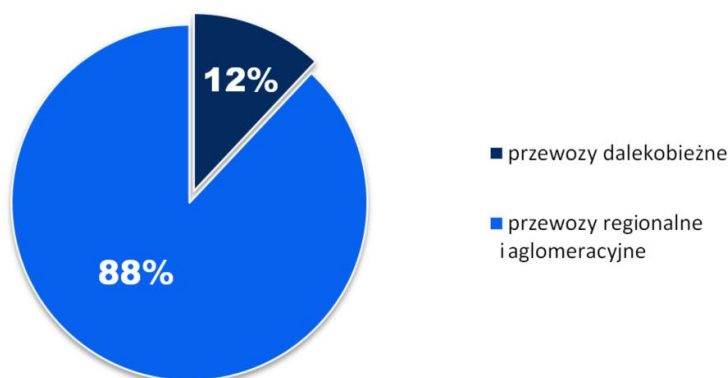


liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy) w 2016 r.	<b>3,2 mln</b>
liczba przejazdów na mieszkańca w 2016 r. (wskaźnik wykorzystania)	<b>3,1</b>
dynamika wskaźnika wykorzystania w latach 2012-2016	<b>-5,8%</b>
długość normalnotorowych linii eksploatowanych w 2016 r. (zmiana 2016/2010)	<b>890 km (-8,0%)</b>
gęstość linii w 2016 r.	<b>6,4 km/100 km<sup>2</sup></b>
stacje o największej liczbie pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągów	<b>Zielona Góra Gorzów Wlkp. Kostrzyn</b>

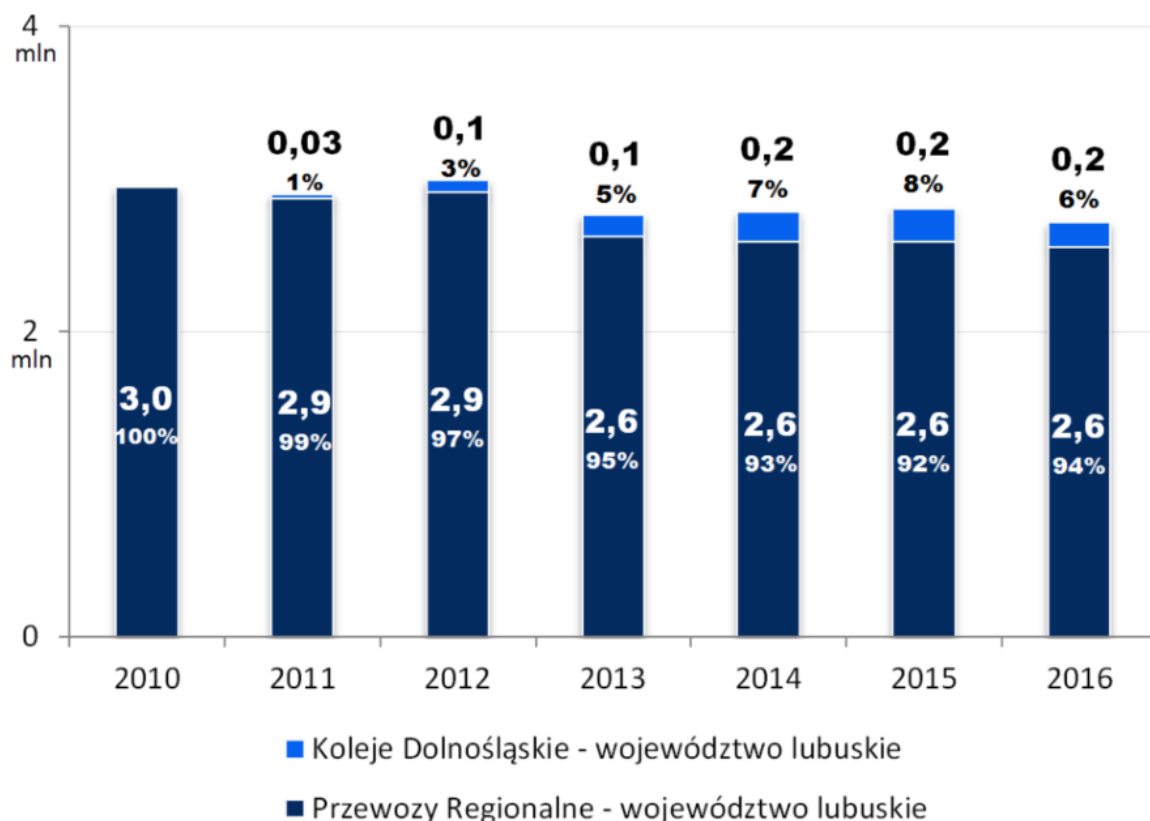
Wskaźnik wykorzystania dla województwa lubuskiego wyniósł 3,1 przejazdu na statystycznego mieszkańca (11. pozycja w Polsce). Spadł on na przestrzeni lat 2012-2016 o 5,8%.

W 2016 r. pociągami wszystkich przewoźników operujących w województwie podróżowało 3,2 mln pasażerów. 88% pasażerów z województwa lubuskiego korzystało w 2016 r. z przewozów regionalnych i aglomeracyjnych, tj. powyżej średniej dla Polski wynoszącej 86%.

Rys. 8. Udział przewozów dalekobieżnych oraz o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym wg liczby pasażerów w województwie lubuskim



Rys. 9. Liczba pasażerów [w mln] oraz udział [w %] przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych z województwa lubuskiego

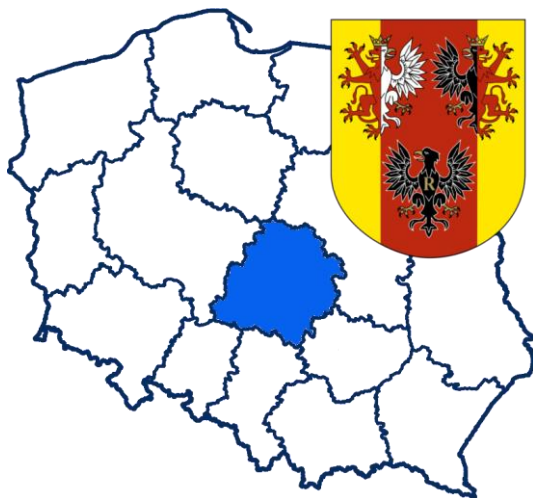


W województwie lubuskim przewozy o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym, wykonywało dwóch przewoźników: Przewozy Regionalne i w niewielkim stopniu Koleje Dolnośląskie. Jeszcze w 2010 r. 100% tego rynku należało do Przewozów Regionalnych. W 2011 r. działalność rozpoczęły Koleje Dolnośląskie. Ich udział rósł systematycznie do poziomu 8% w 2015 r. Udział spółki w województwie lubuskim w 2016 r. w stosunku do ubiegłego roku spadł natomiast do poziomu 6%.

Koleje Dolnośląskie obsługują linie w południowej części województwa. Do grudnia 2016 r. pociągi przewoźnika kursowały na trasie Legnica - Żary, Węglińiec - Żary, ale także jedna para na odcinku Żary - Zielona Góra. Od grudnia 2016 r. układ ten został zmieniony. Przewozy Regionalne obsługują w pełni trasę Węglińiec - Zielona Góra, a Koleje Dolnośląskie są jedynym przewoźnikiem regionalnym na trasie Legnica - Żary. Odcinek Żary - Forst jest obsługiwany wspólnie z Przewozami Regionalnymi.

Łączna liczba pasażerów obydwu spółek oscylowała na poziomie 2,9-3,0 mln pasażerów w latach 2010-2012. W latach 2013-2016 ustabilizowała się na niższym poziomie - 2,8 mln pasażerów.

## WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE

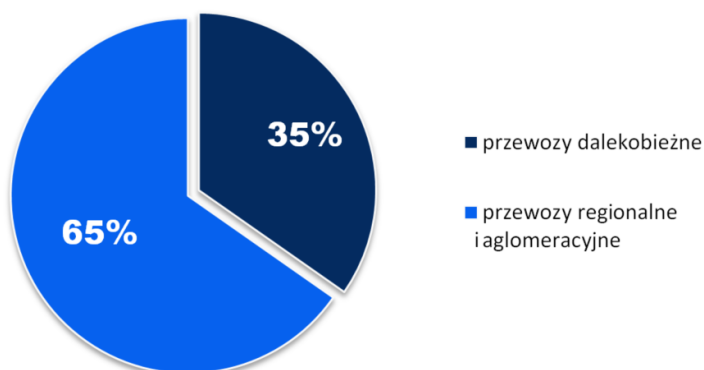


liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy) w 2016 r.	<b>9,7 mln</b>
liczba przejazdów na mieszkańca w 2016 r. (wskaźnik wykorzystania)	<b>3,9</b>
dynamika wskaźnika wykorzystania w latach 2012-2016	<b>-9,3%</b>
długość normalnotorowych linii eksploatowanych w 2016 r. (zmiana 2016/2010)	<b>1080 km (+1,65%)</b>
gęstość linii w 2016 r.	<b>5,9 km/100 km<sup>2</sup></b>
stacje o największej liczbie pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągów	<b>Skierniewice Łódź Kaliska Łowicz Łódź Widzew</b>

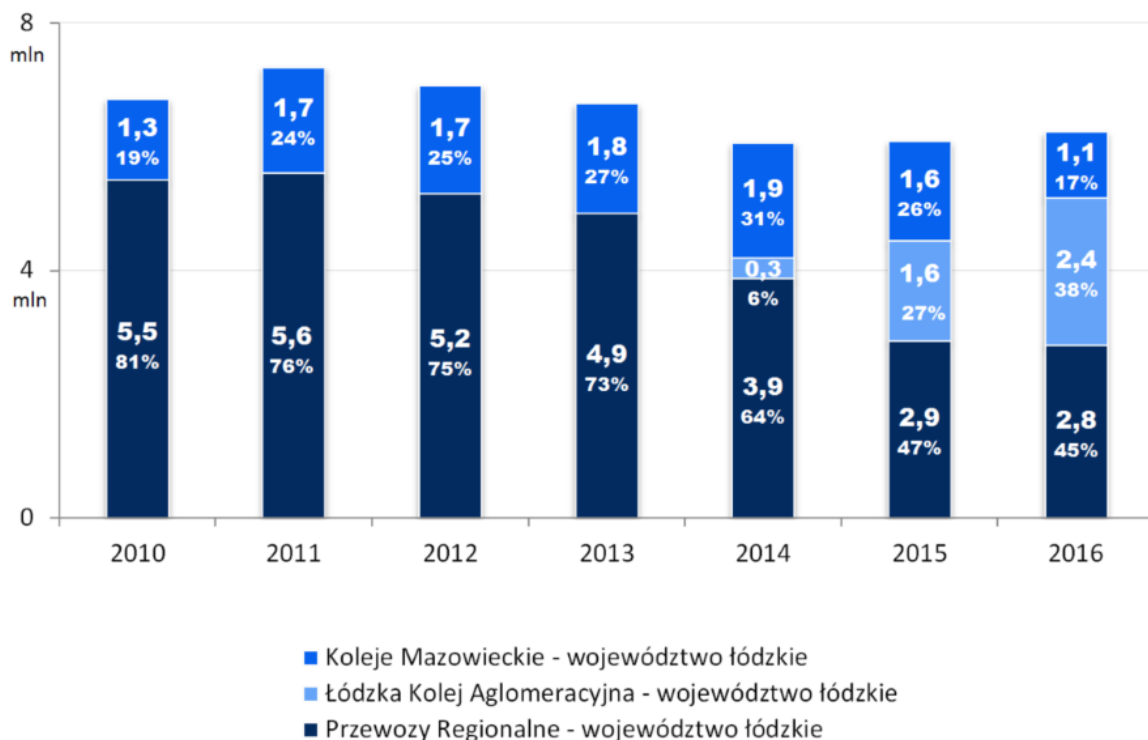
Województwo łódzkie plasuje się na 9. pozycji pod kątem wskaźnika wykorzystania kolei wśród 16 województw. Wynosi on 3,9 przejazdu na mieszkańca i kształtuje się poniżej średniej dla Polski. Poziom tego wskaźnika spadł w latach 2012-2016 o 9,3%.

Łącznie w 2016 r. odprawiono 9,7 mln pasażerów, z czego 35% stanowili podróżujący w relacjach dalekobieżnych. Wynika to z faktu, że mieszkańcy korzystający z największych stacji kolejowych w regionie, czyli Skierniewic i Łodzi Kaliskiej, korzystają regularnie z pociągów dalekobieżnych w sposób właściwy dla kolei regionalnych, głównie podczas codziennych dojazdów do pracy w Warszawie.

Rys. 10. Udział przewozów dalekobieżnych oraz o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym wg liczby pasażerów w województwie łódzkim



Rys. 11. Liczba pasażerów [w mln] oraz udział [w %] przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych z województwa łódzkiego



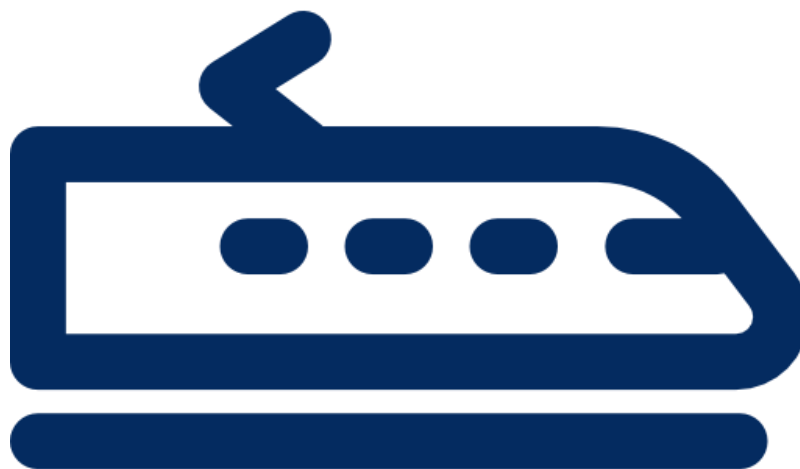
Analizując liczbę pasażerów w ruchu regionalnym i aglomeracyjnym w województwie łódzkim można zaobserwować dwa trendy – spadkowy, w latach 2011-2014 (z 7,3 mln do 6,1 mln pasażerów) oraz wzrostowy w latach 2014-2016 (z 6,1 do 6,2 mln pasażerów). Spadek liczby pasażerów spowodowany był remontem linii kolejowej nr 1 (zarówno w rejonie Radomska i Piotrkowa Trybunalskiego, jak i na odcinku Warszawa – Skierniewice). Natomiast nie bez znaczenia jest także zmniejszanie w tym czasie liczby połączeń na innych liniach kolejowych.

W województwie łódzkim główną rolę w przewozach o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym w latach 2010-2014 odegrało dwóch przewoźników: Przewozy Regionalne i Koleje Mazowieckie. Udział w rynku Kolei Mazowieckich wzrastał w tym okresie systematycznie co rok z 19% do 31%. Przewoźnik obsługiwał połączenia stykowe (do i ze Skierniewic i Łowicza) oraz pociągi w relacji Warszawa Wschodnia – Płock i połączenia Kutno – Płock.

Udział Kolei Mazowieckich w przewozach regionalnych i aglomeracyjnych w województwie spadł do 26% w 2015 r. i 17% w 2016 r. – jedną z przyczyn takiego stanu były wydłużające się prace remontowe.

Przewoźnik Łódzka Kolej Aglomeracyjna zaczął swoją działalność przewozową w czerwcu 2014 r. osiągając udział w rynku w tym roku na poziomie 6%. W 2015 r. udział

tej spółki w rynku wzrósł do 27%, a w 2016 r. do poziomu 38%. Przewoźnik rozpoczął działalność od uzupełnienia połączeń na trasie Łódź Kaliska – Sieradz, na której kursowały Przewozy Regionalne. Następnie jeszcze do końca roku 2014 pociągi tego przewoźnika pojawiły się na terenie aglomeracji łódzkiej oraz na trasie Łódź Kaliska – Koluszki i Łódź Kaliska – Łowicz Główny. W czerwcu 2015 r. Łódzka Kolej Aglomeracyjna rozpoczęła przewozy na linii Łódź Kaliska – Kutno. Charakterystyczne dla oferty świadczonej dla podróżnych w województwie łódzkim jest uzupełnienie oferty przez pociągi Przewozów Regionalnych, które kursują w dłuższych relacjach, np.: Łódź Kaliska – Poznań Główny, Łódź Kaliska – Toruń Główny czy do grudnia 2016 r. Łódź Kaliska – Skierniewice. Na tej ostatniej linii kursowały także uzupełniające połączenia Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej do Skierniewic i Warszawy Wschodniej. Należy także zaznaczyć, że Łódzka Kolej Aglomeracyjna uruchomiła pociągi na odcinku Zduńska Wola - Zduńska Wola Południe.





## WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE

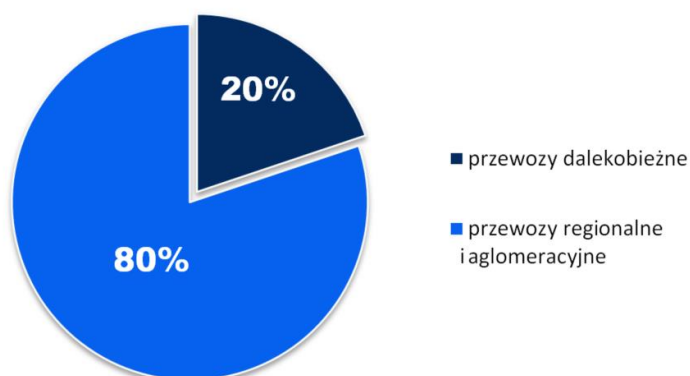


liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy) w 2016 r.	<b>15,5 mln</b>
liczba przejazdów na mieszkańca w 2016 r. (wskaźnik wykorzystania)	<b>4,6</b>
dynamika wskaźnika wykorzystania w latach 2012-2016	<b>+18,8%</b>
długość normalnotorowych linii eksploatowanych w 2016 r. (zmiana 2016/2010)	<b>992 km (-6,4%)</b>
gęstość linii w 2016 r.	<b>6,5 km/100 km<sup>2</sup></b>
stacja o największej liczbie pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągów	<b>Kraków Główny</b>

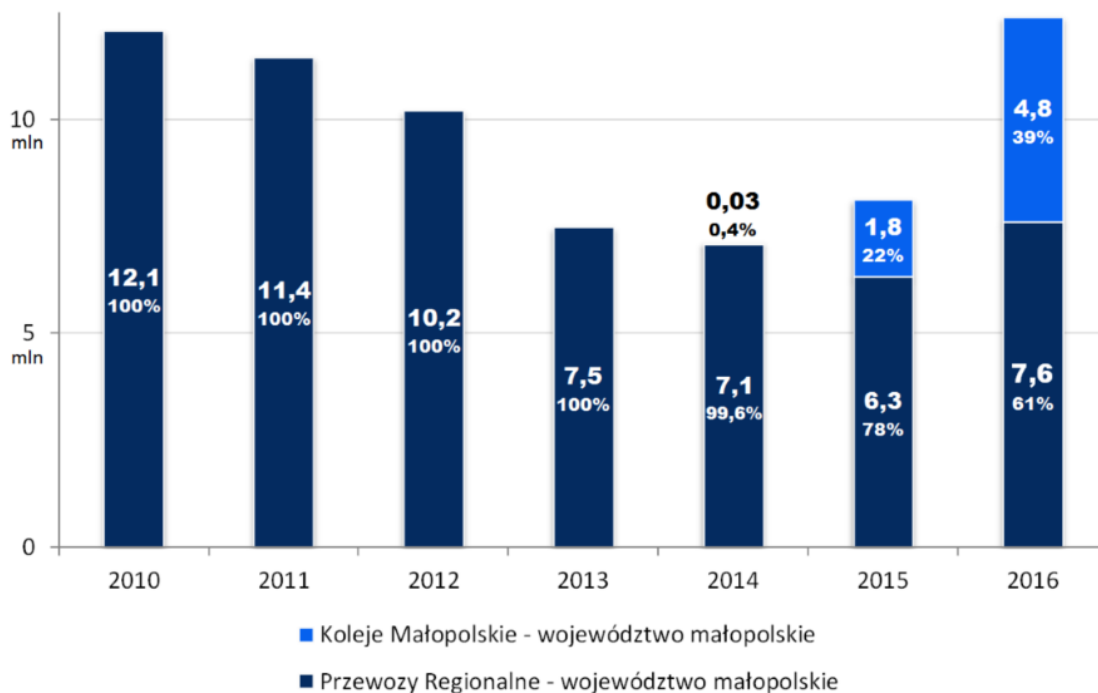
Wśród wszystkich województw małopolskie zajmuje 7. pozycję wg wskaźnika wykorzystania. Wynosi on 4,6 przejazdu na statystycznego mieszkańca, a małopolskie jest jednym z pięciu województw w Polsce, dla których wskaźnik ten wzrósł między rokiem 2012 a 2016. Wzrost ten wyniósł 18,8%.

Z usług wszystkich przewoźników kolejowych w tym województwie skorzystało w 2016 r. 15,5 mln pasażerów, w tym podróże o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym stanowiły 80%.

Rys. 12. Udział przewozów dalekobieżnych oraz o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym wg liczby pasażerów w województwie małopolskim



Rys. 13. Liczba pasażerów [w mln] oraz udział [w %] przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych z województwa małopolskiego



W latach 2010-2016 można zaobserwować dwa trendy – systematyczny spadek rok do roku w latach 2010-2014, oraz tendencja wzrostowa w latach 2014-2016.

Spadek przewozów od 2012 r. był spowodowany mniejszą liczbą połączeń i rozpoczęciem remontów i modernizacji, w tym w szczególności modernizacją linii kolejowej nr 91 na odcinku małopolskim.

Wejście na rynek nowego przewoźnika - Kolei Małopolskich - miało wpływ na wzrost liczby pasażerów regionalnych i aglomeracyjnych. Koleje Małopolskie rozpoczęły działalność w grudniu 2014 r., a w 2015 r., czyli w pierwszym pełnym roku swojej działalności, osiągnęły udział na poziomie 22%.

Pierwszą trasą obsługiwaną przez Koleje Małopolskie była trasa Kraków – Wieliczka. Po oddaniu do użytku linii kolejowej nr 118 do przystanku Kraków Lotnisko, Koleje Małopolskie skierowały tam pierwszą trasę Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej.

Od grudnia 2015 r. przewoźnik rozpoczął obsługę linii kolejowej nr 8 na odcinku Kraków Główny – Sędziszów, a jego oferta była uzupełniona o połączenia Przewozów Regionalnych łączących województwo świętokrzyskie z Krakowem.

W grudniu 2016 r. Koleje Małopolskie zaczęły obsługiwać linię kolejową nr 91 na odcinku Kraków Główny – Tarnów i linię kolejową nr 96 na odcinku Tarnów – Krynica, a oferta uzupełniona została o połączenia Przewozów Regionalnych.

## WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE

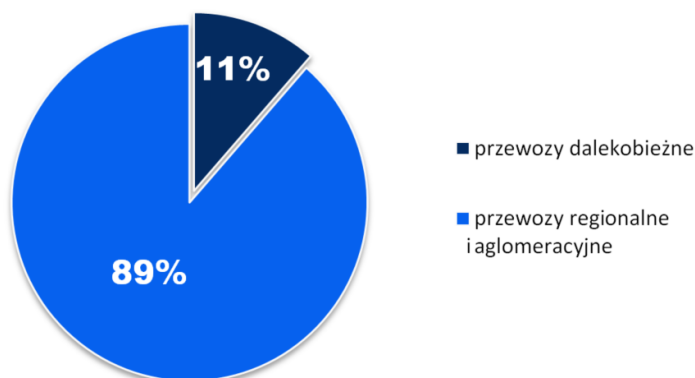


liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy) w 2016 r.	<b>101,1 mln</b>
liczba przejazdów na mieszkańca w 2016 r. (wskaźnik wykorzystania)	<b>18,9</b>
dynamika wskaźnika wykorzystania w latach 2012-2016	<b>+10,8%</b>
długość normalnotorowych linii eksploatowanych w 2016 r. (zmiana 2016/2010)	<b>1715 km (+1,75%)</b>
gęstość linii w 2016 r.	<b>4,8 km/100 km<sup>2</sup></b>
stacje o największej liczbie pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągów	Warszawa Śródmieście Warszawa Wschodnia Warszawa Zachodnia Warszawa Centralna

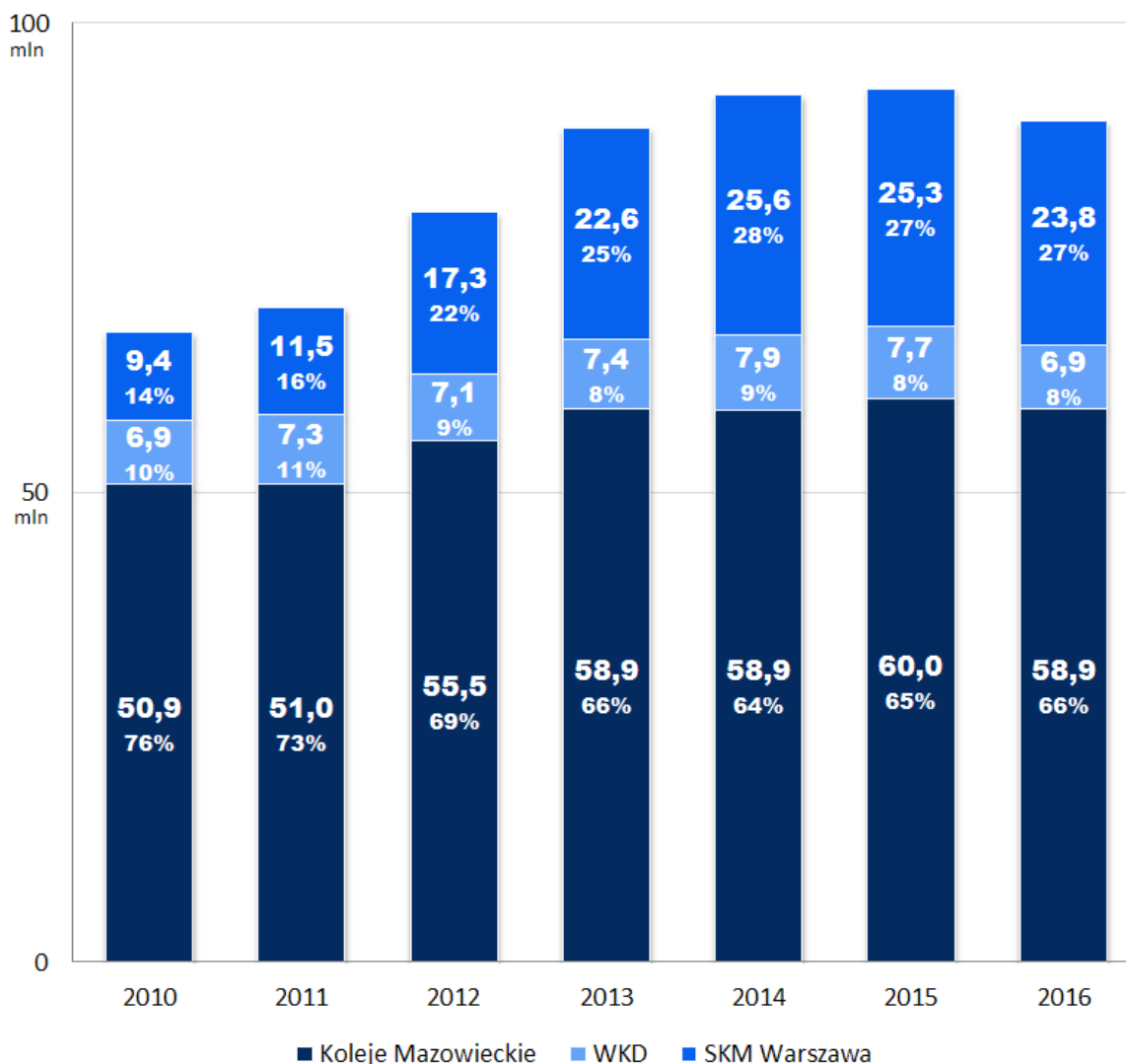
W województwie mazowieckim wykorzystanie kolei kształtuje się na poziomie 18,9 przejazdów na mieszkańca, drugim najwyższym po województwie pomorskim.

Województwo mazowieckie wyróżnia się największą liczbą pasażerów w Polsce – 101,1 mln w 2016 r. Pasażerowie regionalni i aglomeracyjni stanowią tu 89%, co jest współczynnikiem powyżej średniej wynoszącej w Polsce 86%. Wskazuje to na dobrze rozwiniętą sieć połączeń regionalnych i aglomeracyjnych.

Rys. 14. Udział przewozów dalekobieżnych oraz o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym wg liczby pasażerów w województwie mazowieckim



Rys. 15. Liczba pasażerów [w mln] oraz udział [w %] przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych z województwa mazowieckiego

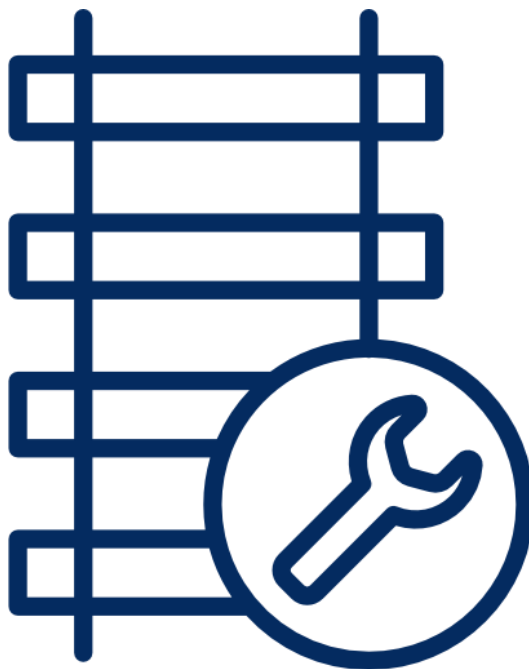


Wykres przedstawia liczbę pasażerów oraz udział w rynku trzech głównych przewoźników o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym w województwie mazowieckim w latach 2010-2016: SKM Warszawa, Warszawskiej Kolei Dojazdowej (WKD) i Kolei Mazowieckich. Pominięto Przewozy Regionalne ze względu na ich znikomy udział w liczbie pasażerów przewiezionych w województwie (m.in. kilka połączeń w rejonie Siedlec). Dodatkowo pociągi dalekobieżne (Interregio) nie stanowiły bezpośredniej konkurencji dla przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych.

Łączna liczba pasażerów trzech mazowieckich spółek co roku wzrastała na przestrzeni lat 2010-2015. Analizując liczbę pasażerów SKM Warszawa, najbardziej widoczny jest wzrost zainteresowania ofertą tego przewoźnika w 2012 r. (o prawie 6 mln pasażerów), a następnie podobny wzrost w 2013 r. (o kolejne 5 mln pasażerów). Wskazuje to na duże znaczenie kolei aglomeracyjnych w województwie, jak również na szybką reakcję pasażerów na jej rozwój.

W 2010 r. udział rynkowy SKM Warszawa wyniósł 14%, a już w 2015 r. – 27%. W tym samym okresie udział WKD oscyluje między 8% a 11%. Analizując sytuację Kolei Mazowieckich, udział w rynku tej spółki spada z 76% w 2010 r. do 66% w 2016 r. Rośnie natomiast liczba pasażerów z 51 mln w 2010 r. do prawie 59 mln w 2016 r.

W 2016 r. łączna liczba pasażerów kolei regionalnych i aglomeracyjnych w województwie mazowieckim spadła o ok. 3,5 mln, co spowodowane było modernizacjami w węzle warszawskim – na linii nr 6 Zielonka – Tłuszcz oraz na linii nr 8 Warszawa Okęcie – Czachówek Północ.



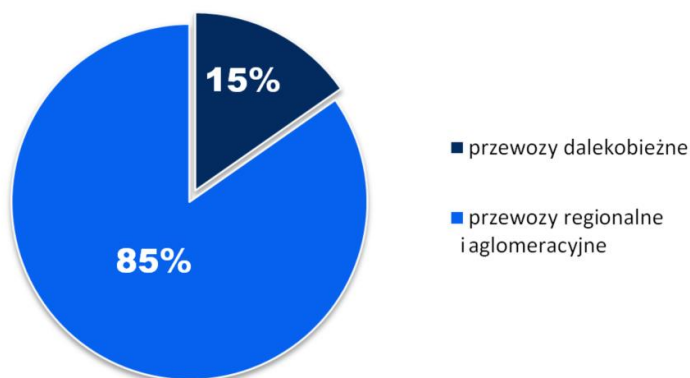
## WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE



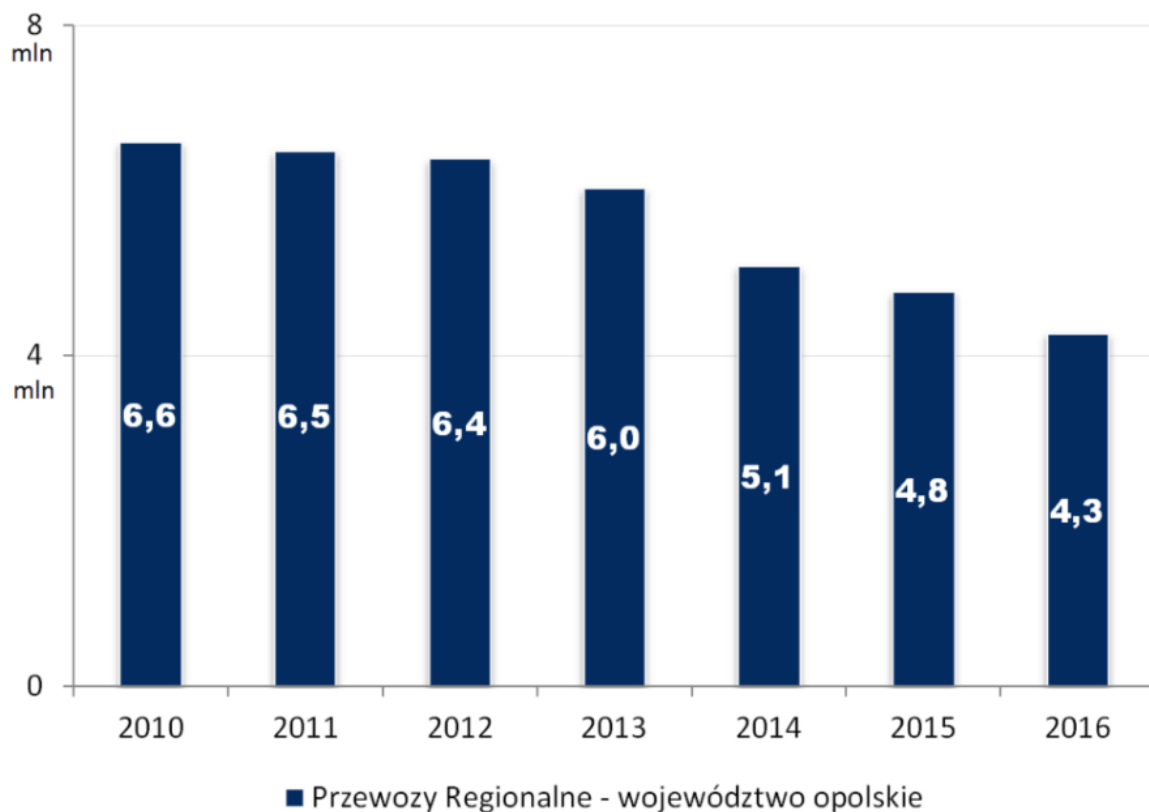
liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy) w 2016 r.	<b>5,1 mln</b>
liczba przejazdów na mieszkańca w 2016 r. (wskaźnik wykorzystania)	<b>5,1</b>
dynamika wskaźnika wykorzystania w latach 2012-2016	<b>-28,6%</b>
długość normalnotorowych linii eksploatowanych w 2016 r. (zmiana 2016/2010)	<b>780 km (-10,1%)</b>
gęstość linii w 2016 r.	<b>8,3 km/100 km<sup>2</sup></b>
stacja o największej liczbie pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągów	<b>Opole Główne</b>

Województwo opolskie charakteryzuje wskaźnikiem wykorzystania wysokości 5,1 przejazdów na statystycznego mieszkańca. Jego poziom spadł między 2012 r. a 2016 r. o 28,6%. Łączna długość eksploatowanych linii kolejowych w województwie opolskim wyniosła w 2016 r. 780 km (spadek o 10% w porównaniu do roku 2010). Liczba pasażerów wszystkich spółek wykonujących przewozy w tym województwie wynosi 5,1 mln, z czego 85% to pasażerowie na trasach regionalnych i aglomeracyjnych.

Rys. 16. Udział przewozów dalekobieżnych oraz o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym wg liczby pasażerów w województwie opolskim



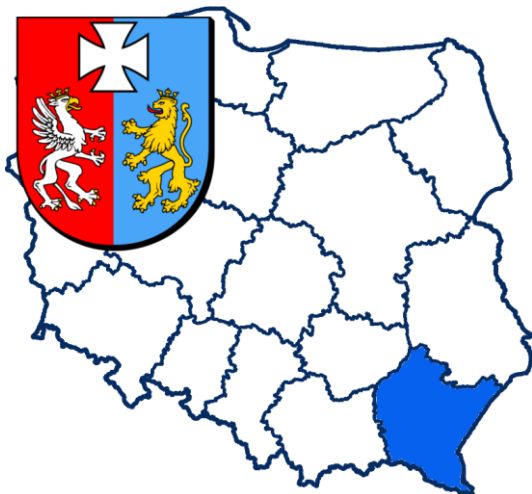
Rys. 17. Wyniki Przewozów Regionalnych wg liczby pasażerów [w mln] w województwie opolskim



W województwie funkcjonuje tylko jeden przewoźnik o charakterze regionalnym. W latach 2010-2013, liczba pasażerów spółki Przewozy Regionalne spadała systematycznie z poziomu 6,6 mln w 2010 r. do 4,3 mln pasażerów w 2016 r.

Spadek liczby pasażerów był efektem licznych prac remontowych: na linii kolejowej nr 132 (głównie w rejonie Strzelców Opolskich), nr 272 (Kluczbork – Ostrów Wielkopolski) oraz na linii nr 144 (Opole – Fosowskie). Ponadto na liczbie pasażerów niekorzystnie odbiło się także wydłużenie czasu przejazdu z Kluczborka do Wrocławia (linią kolejową nr 143) i zmniejszenie pracy eksploatacyjnej.

## WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE

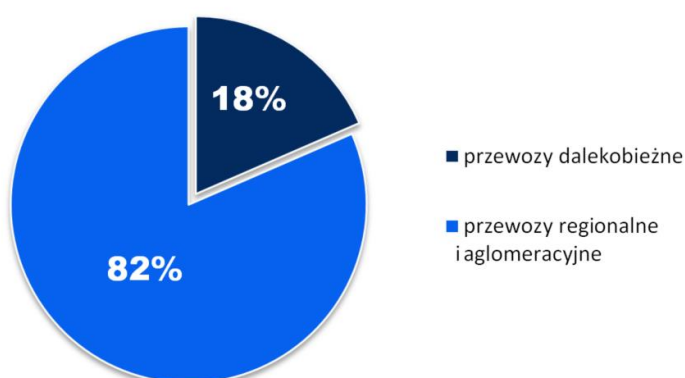


liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy) w 2016 r.	<b>3,3 mln</b>
liczba przejazdów na mieszkańca w 2016 r. (wskaźnik wykorzystania)	<b>1,6</b>
dynamika wskaźnika wykorzystania w latach 2012-2016	<b>-19,1%</b>
długość normalnotorowych linii eksploatowanych w 2016 r. (zmiana 2016/2010)	<b>863 km (-0,33%)</b>
gęstość linii w 2016 r.	<b>4,8 km/100 km<sup>2</sup></b>
stacje o największej liczbie pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągów	<b>Rzeszów Główny Przemyśl Główny</b>

Województwo podkarpackie posiada wskaźnik wykorzystania w wysokości 1,6 przejazdu rocznie na statystycznego mieszkańca. Ponadto wartość tego wskaźnika spadła na przestrzeni lat 2012-2016 o 19,1%.

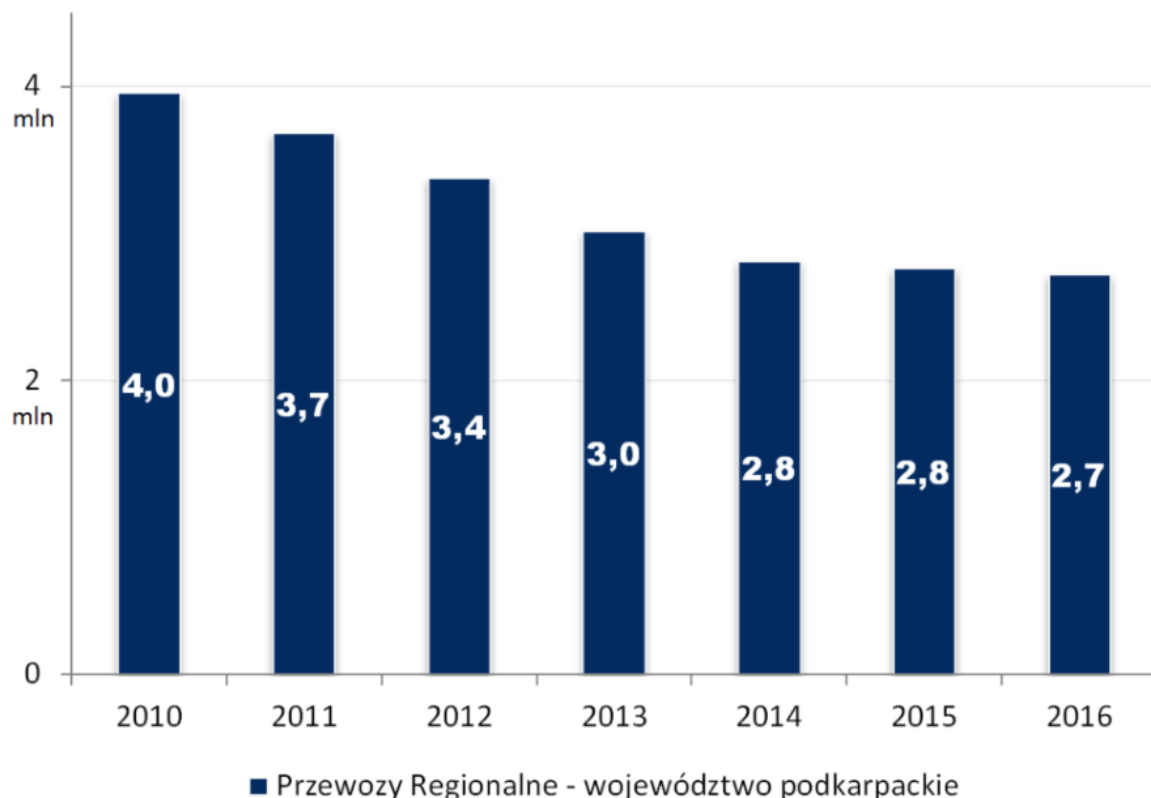
Województwo podkarpackie posiada 863 km eksploatowanych linii kolejowych, po których w 2016 r. przewieziono 3,3 mln pasażerów. 82% z nich (2,7 mln) stanowili pasażerowie w relacjach regionalnych i aglomeracyjnych.

Rys. 18. Udział przewozów dalekobieżnych oraz o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym wg liczby pasażerów w województwie podkarpackim





Rys. 19. Wyniki Przewozów Regionalnych wg liczby pasażerów [w mln] w województwie podkarpackim

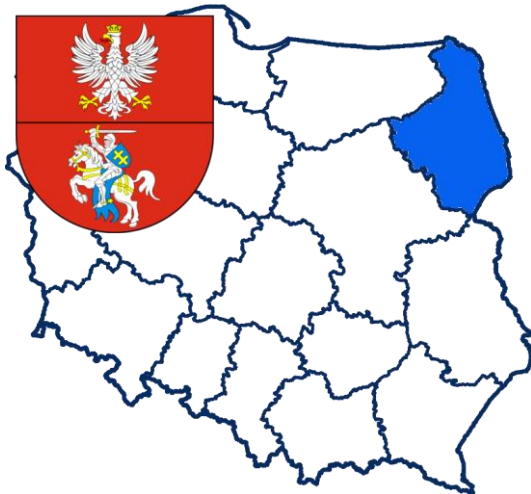


W województwie podkarpackim Przewozy Regionalne nie posiadają bezpośredniego konkurenta w postaci spółki wykonującej połączenia o charakterze regionalnym lub aglomeracyjnym. Liczba pasażerów tego przewoźnika systematycznie spadała na przestrzeni lat 2010-2014, a następnie ustabilizowała się na poziomie 2,8-2,7 mln pasażerów w latach 2014-2016.

Spadek liczby pasażerów w analizowanym okresie był spowodowany zmniejszeniem liczby połączeń i pracami remontowymi na liniach kolejowych nr 91 Tarnów - Przemyśl, nr 106 Rzeszów - Jasło i nr 108 Jasło - Zagórz.

Z uwagi na fakt, że prace remontowe nadal trwają na różnych odcinkach, dopiero po ich zakończeniu będzie można wywnioskować, czy zmniejszenie liczby pasażerów jest trwałe. Szczególnie dotyczy to południowej części województwa, w której oferta ulegała na przestrzeni ostatnich lat licznym zmianom.

## WOJEWÓDZTWO PODLASKIE

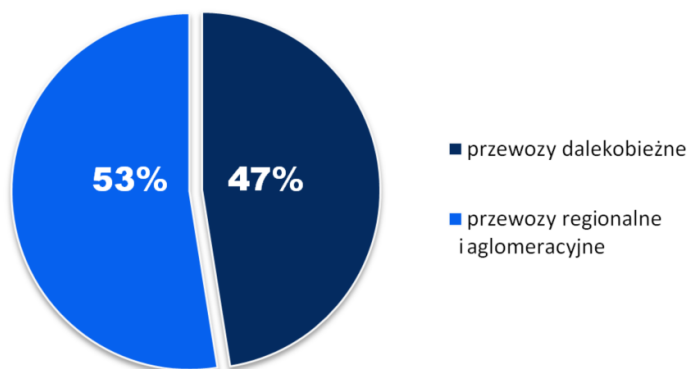


liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy) w 2016 r.	<b>1,7 mln</b>
liczba przejazdów na mieszkańca w 2016 r. (wskaźnik wykorzystania)	<b>1,5</b>
dynamika wskaźnika wykorzystania w latach 2012-2016	<b>-32,6%</b>
długość normalnotorowych linii eksploatowanych w 2016 r. (zmiana 2016/2010)	<b>612 km (-14%)</b>
gęstość linii w 2016 r.	<b>3,0 km/100 km<sup>2</sup></b>
stacja o największej liczbie pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągów	<b>Białystok</b>

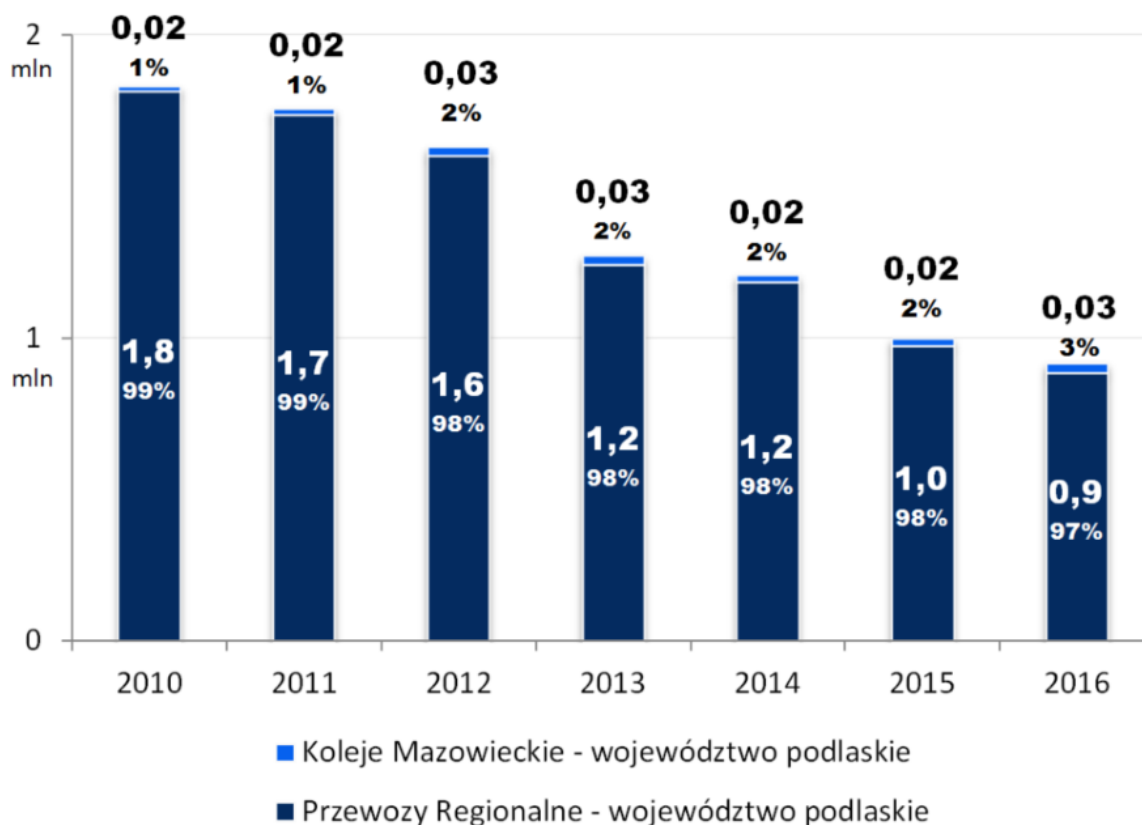
Województwo podlaskie charakteryzuje się najniższym w kraju wskaźnikiem wykorzystania na poziomie 1,5 przejazdów rocznie na statystycznego mieszkańca województwa. Wskaźnik ten spadł w latach 2012-2016 o 32,6%.

W 2016 r. liczba pasażerów przewiezionych przez wszystkich przewoźników operujących w województwie podlaskim na infrastrukturze obejmującej 612 km linii eksploatowanych (spadek o 14% w porównaniu do 2016 r.) wyniosła 1,7 mln. W porównaniu do innych województw odsetek pasażerów regionalnych i aglomeracyjnych jest niski i wynosi 53%. Najwięcej pasażerów odprawianych jest na stacji Białystok.

Rys. 20. Udział przewozów dalekobieżnych oraz o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym wg liczby pasażerów w województwie podlaskim



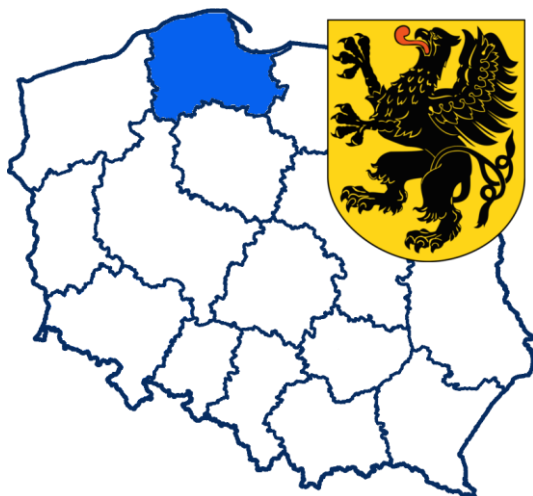
Rys. 21. Liczba pasażerów [w mln] oraz udział [w %] przewoźników o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym z województwa podlaskiego



Analizując segment połączeń regionalnych w województwie podlaskim, można zaobserwować, że oferta Kolei Mazowieckich stanowi uzupełnienie oferty Przewozów Regionalnych. Udział Kolei Mazowieckich wg liczby pasażerów stanowi 1-3% (obecnie 3 z 5 par połączeń na trasie Siedlce – Czeremcha).

Spadek przewozów w województwie podlaskim był spowodowany zmniejszeniem pracy eksploatacyjnej, a co za tym idzie zmniejszeniem liczby połączeń. Dodatkowo w 2015 r., w związku z zamknięciem linii kolejowej Warszawa-Białystok na odcinku znajdującym się na terenie województwa mazowieckiego, spadła liczba podróżnych, którzy przesiadali się z pociągów jadących z i do Warszawy.

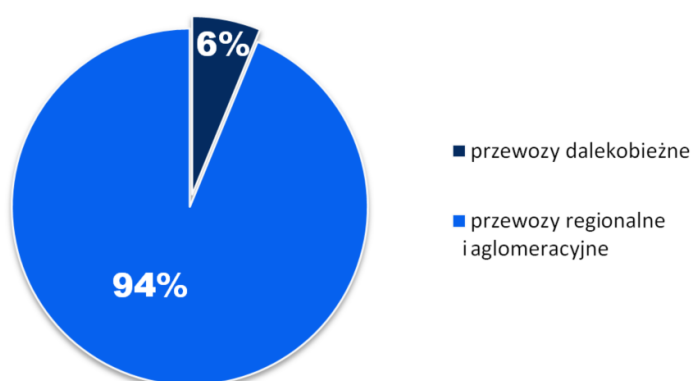
## WOJEWÓDZTWO POMORSKIE



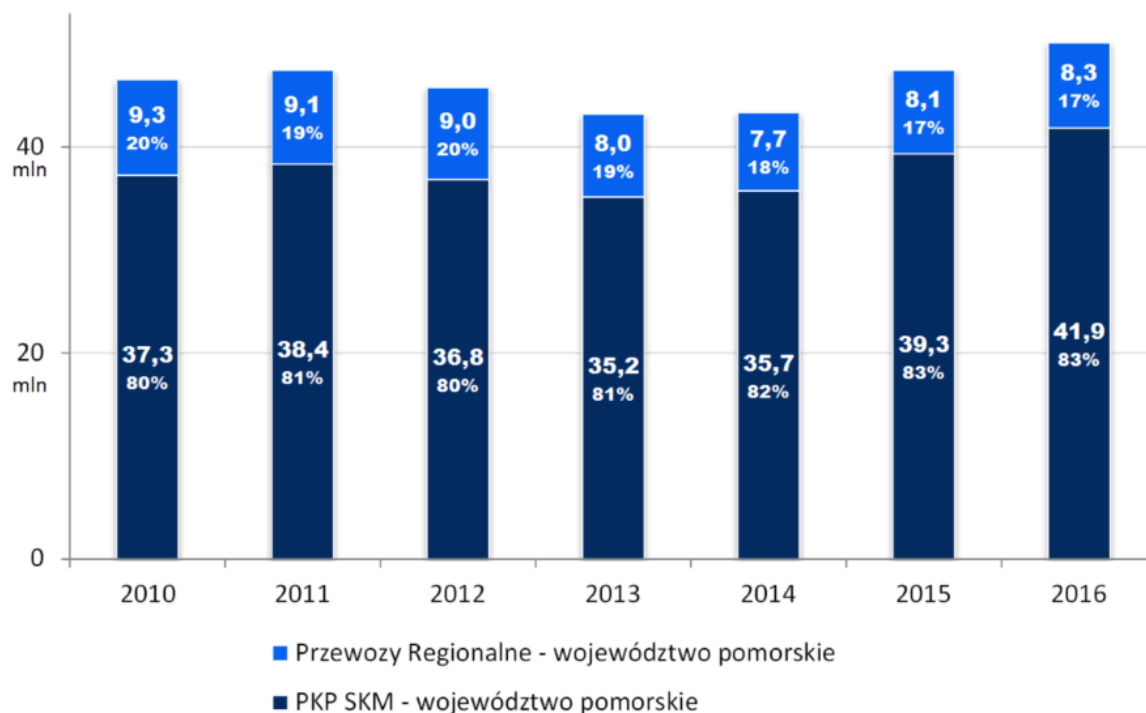
liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy) w 2016 r.	<b>53,7 mln</b>
liczba przejazdów na mieszkańca w 2016 r. (wskaźnik wykorzystania)	<b>23,3</b>
dynamika wskaźnika wykorzystania w latach 2012-2016	<b>+8,6%</b>
długość normalnotorowych linii eksploatowanych w 2016 r. (zmiana 2016/2010)	<b>1210 km (-2,5%)</b>
gęstość linii w 2016 r.	<b>6,6 km/100 km<sup>2</sup></b>
stacje o największej liczbie pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągów	Gdynia Główna Gdańsk Główny Sopot Gdańsk Wrzeszcz

Charakterystyczną wartością dla województwa pomorskiego jest najwyższy w kraju wskaźnik wykorzystania. Statystyczny mieszkaniec tego województwa wykonał w 2016 r. 23,3 podróży pociągiem w ciągu roku. W 2016 r. w województwie pomorskim odprawiono 53,7 mln pasażerów, z czego 94% stanowiły podróże w relacjach regionalnych i aglomeracyjnych.

Rys. 22. Udział przewozów dalekobieżnych oraz o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym wg liczby pasażerów w województwie pomorskim



Rys. 23. Liczba pasażerów [w mln] oraz udział [w %] przewoźników o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym z województwa pomorskiego



Przewozy o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym w województwie pomorskim wykonywane były głównie przez PKP Szybką Kolej Miejską w Trójmieście i Przewozy Regionalne. Przewozy Regionalne dopełniały ofertę PKP SKM, osiągając udział w rynku w granicach 17% - 20%.

Najwięcej pasażerów podróżujących w ruchu regionalnym i aglomeracyjnym korzysta z usług PKP SKM. Wzrost liczby pasażerów w 2015 r. i utrzymanie tej tendencji w 2016 r. było spowodowane kończącymi się pracami na linii kolejowej nr 9 oraz uruchomieniem przez Pomorską Kolej Metropolitarną nowej linii (obsługiwanej przez PKP SKM) z Gdańska Wrzeszcza do Gdańska Osowy. Wykorzystanie kolei w województwie pomorskim wynika przede wszystkim z funkcjonowania linii aglomeracyjnej. Transport kolejowy ma rolę integrującą Trójmiasto (Gdańsk, Sopot i Gdynię) oraz Redę, Wejherowo, a na południu Pruszcz Gdański i Tczew. Gęsta sieć przystanków oraz częstotliwość kursowania pociągów wpływają na popularność PKP SKM. Obecnie rozbudowywana sieć linii kolejowej uwzględnia nowe tereny urbanizacji, co również przekłada się na wzrost liczby pasażerów w pociągach przewoźnika.

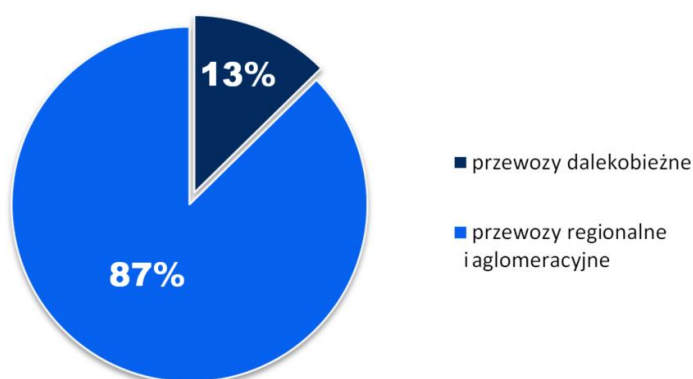
## WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE



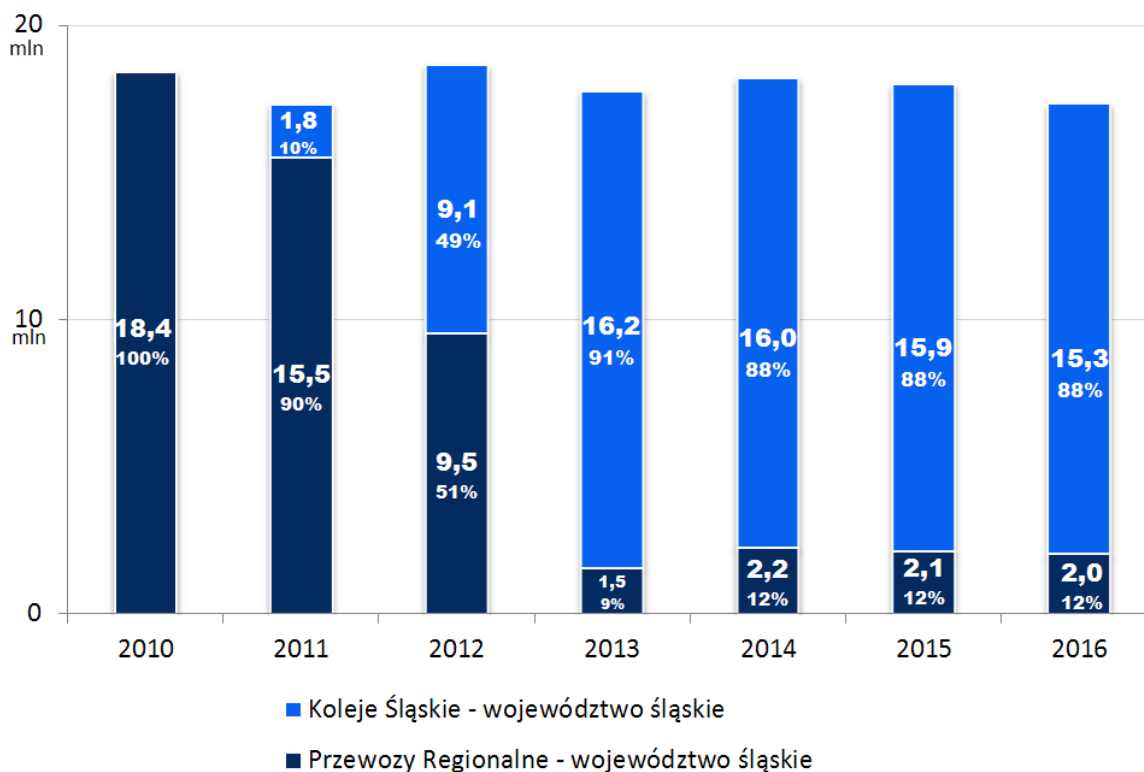
liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy) w 2016 r.	<b>19,9 mln</b>
liczba przejazdów na mieszkańca w 2016 r. (wskaźnik wykorzystania)	<b>4,3</b>
dynamika wskaźnika wykorzystania w latach 2012-2016	<b>-3,9%</b>
długość normalnotorowych linii eksploatowanych w 2016 r. (zmiana 2016/2010)	<b>1966 km (-8,7%)</b>
gęstość linii w 2016 r.	<b>16,0 km/100 km<sup>2</sup></b>
stacja o największej liczbie pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągów	<b>Katowice</b>

Statystyczny mieszkaniec województwa śląskiego korzysta z usług przewoźników kolejowych średnio 4,3 razy w roku, czyli poniżej średniej wynoszącej 7,6 przejazdów rocznie. Łącznie 19,9 mln pasażerów skorzystało z usług wszystkich przewoźników kolejowych w 2016 r. w województwie śląskim, z czego 87% to pasażerowie podróżujący w relacjach regionalnych i aglomeracyjnych.

Rys. 24 Udział przewozów dalekobieżnych oraz o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym wg liczby pasażerów w województwie śląskim



Rys. 25. Liczba pasażerów [w mln] oraz udział [w %] przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych z województwa śląskiego

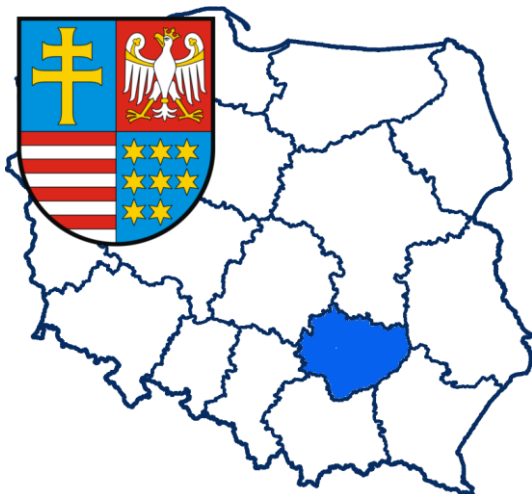


Łączna liczba pasażerów Kolei Śląskich i Przewozów Regionalnych na przestrzeni lat 2010-2016 kształtowała się w granicach 17,3-18,6 mln.

Dynamiczne zmiany udziału w rynku tych spółek wg liczby pasażerów miały miejsce w latach 2011-2013. Koleje Śląskie rozpoczęły działalność w październiku 2011 r. na trasie Gliwice – Częstochowa. Następnie, w 2012 r. uruchomiły przewozy w relacji Katowice – Wiśla Głębce. W 2012 r. udział Kolei Śląskich wg liczby pasażerów wyniósł 49%, a już w 2013 r. 91%. W 2016 r. Koleje Śląskie przewiozły ponad 15 mln pasażerów, a Przewozy Regionalne – 2 mln.

Od 9 grudnia 2012 r. Koleje Śląskie przejęły obsługę wszystkich linii poza kilkoma liniami stykowymi. W ciągu następnych 2 lat przewoźnik przekazywał niektóre trasy w relacjach przekraczających granice województwa śląskiego Przewozom Regionalnym.

## WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE

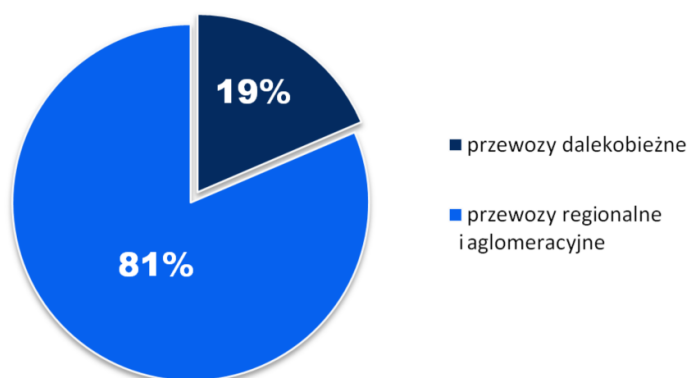


liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy) w 2016 r.	<b>2,3 mln</b>
liczba przejazdów na mieszkańca w 2016 r. (wskaźnik wykorzystania)	<b>1,8</b>
dynamika wskaźnika wykorzystania w latach 2012-2016	<b>-34,6%</b>
długość normalnotorowych linii eksploatowanych w 2016 r. (zmiana 2016/2010)	<b>601 km (-0,1%)</b>
gęstość linii w 2016 r.	<b>5,1 km/100 km<sup>2</sup></b>
stacje o największej liczbie pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągów	Kielce Skarżysko-Kamienna

Statystyczny mieszkaniec województwa świętokrzyskiego wykonuje 1,8 podróży w 2016 r.

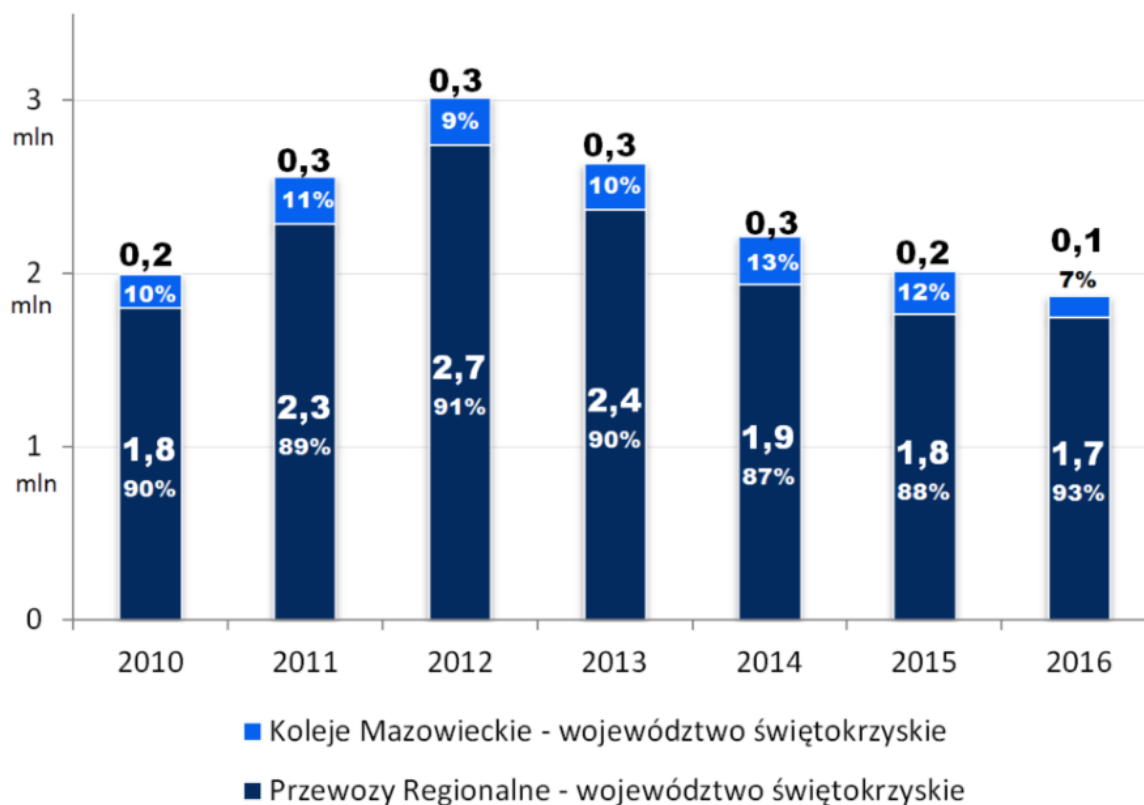
Łączna liczba pasażerów korzystających z usług wszystkich przewoźników wyniosła w 2016 r. 2,3 mln, z czego 81% to pasażerowie podróżujący w relacjach regionalnych i aglomeracyjnych.

Rys. 26 Udział przewozów dalekobieżnych oraz o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym wg liczby pasażerów w województwie świętokrzyskim





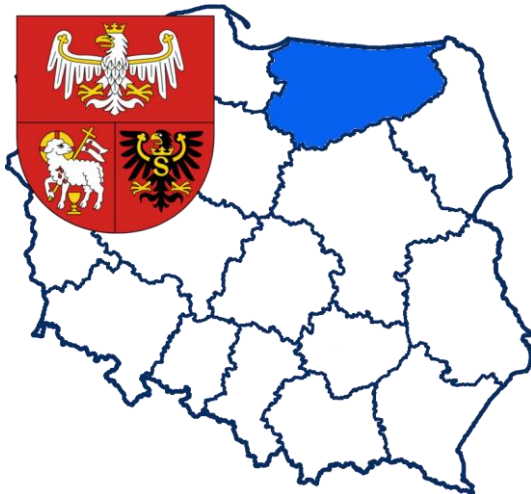
Rys. 27. Liczba pasażerów [w mln] oraz udział [w %] przewoźników o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym z województwa świętokrzyskiego



Analizując liczbę pasażerów regionalnych i aglomeracyjnych na terenie województwa świętokrzyskiego można zauważyć dwie tendencje – wzrost liczby pasażerów w latach 2010-2012, z 2 mln do 3 mln pasażerów. Drugą tendencją jest systematyczny spadek w latach 2012-2016, do poziomu 1,9 mln pasażerów.

Na terenie województwa świętokrzyskiego swoje usługi świadczą dwie główne spółki o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym: Przewozy Regionalne i Koleje Mazowieckie. W latach 2010-2016 Koleje Mazowieckie uzupełniały ofertę Przewozów Regionalnych odnotowując udziały wielkości 7-13% w tym segmencie przewozów.

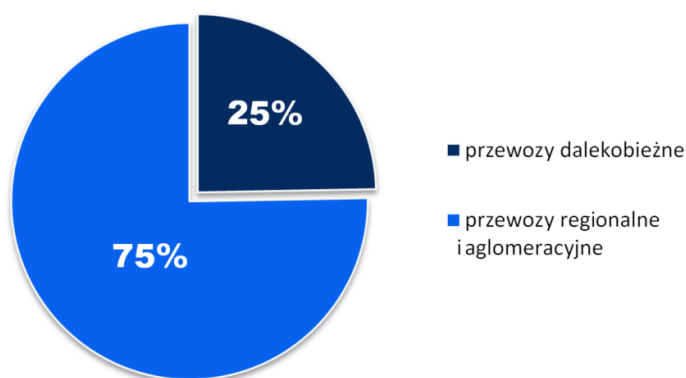
## WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE



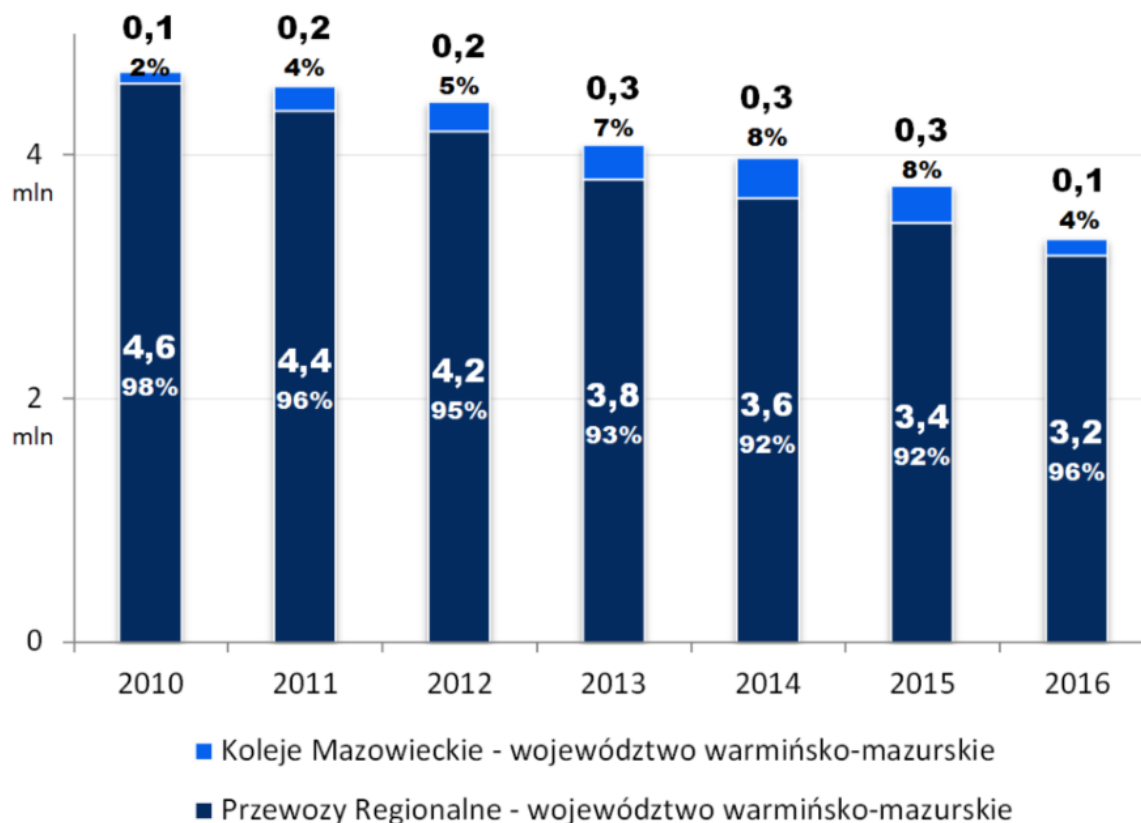
liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy) w 2016 r.	<b>4,4 mln</b>
liczba przejazdów na mieszkańca w 2016 r. (wskaźnik wykorzystania)	<b>3,1</b>
dynamika wskaźnika wykorzystania w latach 2012-2016	<b>-16,2 %</b>
długość normalnotorowych linii eksploatowanych w 2016 r. (zmiana 2016/2010)	<b>1052 km (-11,3%)</b>
gęstość linii w 2016 r.	<b>4,3 km/100 km<sup>2</sup></b>
stacja o największej liczbie pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągów	<b>Olsztyn Główny</b>

W 2016 r. statystyczny mieszkaniec województwa warmińsko-mazurskiego wykonał 3,1 podróży pociągiem. Łączna liczba pasażerów w województwie, biorąc pod uwagę wszystkich przewoźników, to 4,4 mln, z czego 75% to pasażerowie podróżujący w relacjach regionalnych i aglomeracyjnych.

Rys. 28. Udział przewozów dalekobieżnych oraz o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym wg liczby pasażerów w województwie warmińsko-mazurskim



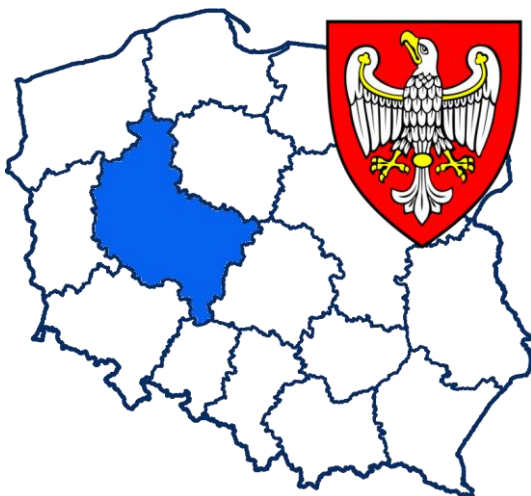
Rys. 29. Liczba pasażerów [w mln] oraz udział [w %] przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych z województwa warmińsko-mazurskiego



Na terenie województwa warmińsko-mazurskiego swoje usługi o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym świadczy dwóch przewoźników: Przewozy Regionalne i Koleje Mazowieckie. Udział Kolei Mazowieckich oscyluje w granicach 2-8%, przy liczbie pasażerów na poziomie 0,1 - 0,3 mln na przestrzeni lat 2010-2016.

Łączna liczba pasażerów Przewozów Regionalnych i Kolei Mazowieckich w omawianym zakresie czasu spadała systematycznie w tempie 0,1-0,4 mln rocznie. Spadek przewozów wynikał ze zmniejszenia pracy eksploatacyjnej, szczególnie od 2013 r., co przełożyło się na mniej atrakcyjną ofertę przewozową. W trakcie omawianego okresu remontowane były linie Olsztyn - Szczytno oraz modernizowana była linia kolejowa nr 9 na odcinku Działdowo - Iława - Malbork.

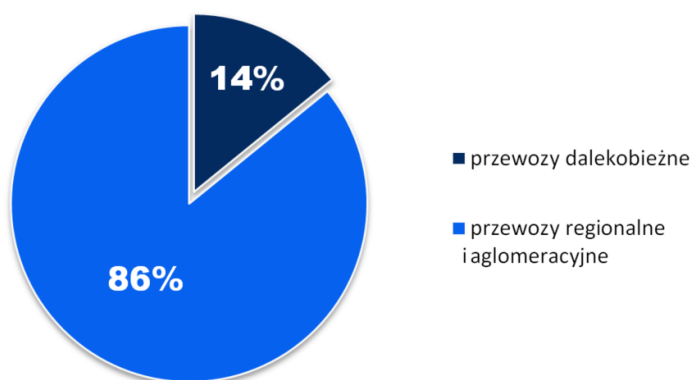
## WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE



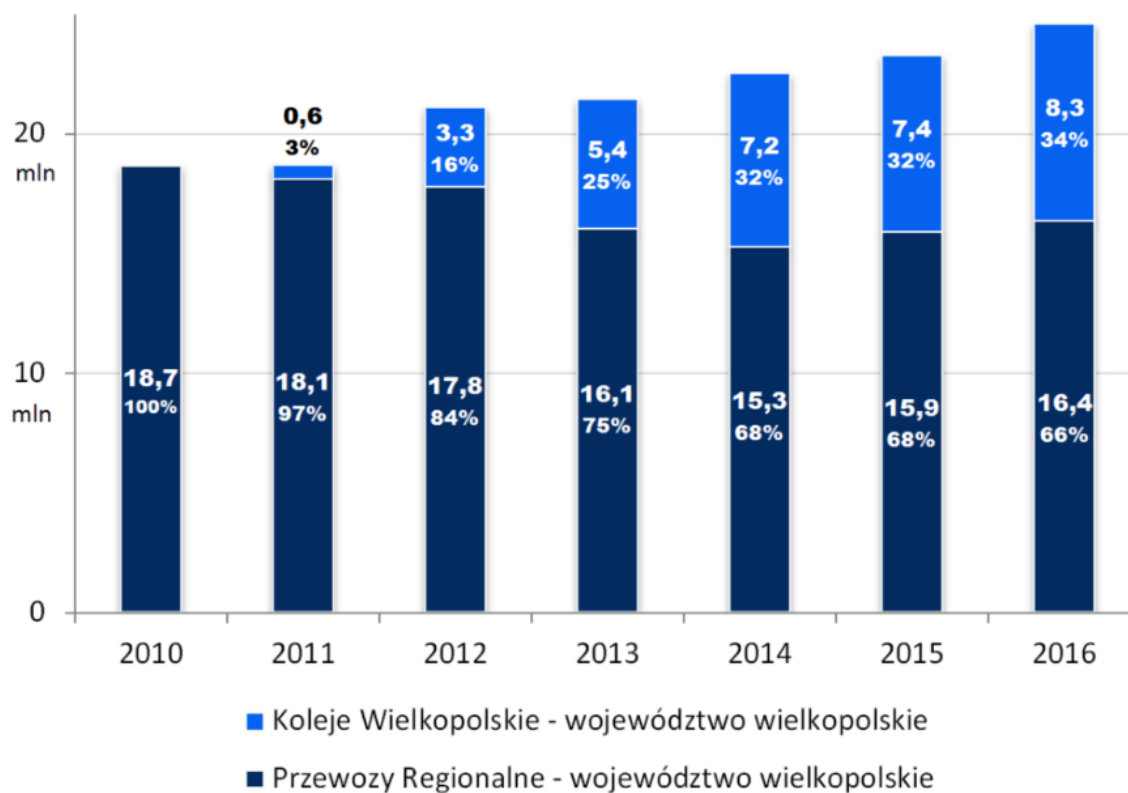
liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy) w 2016 r.	<b>28,5 mln</b>
liczba przejazdów na mieszkańca w 2016 r. (wskaźnik wykorzystania)	<b>8,2</b>
dynamika wskaźnika wykorzystania w latach 2012-2016	<b>+13,6%</b>
długość normalnotorowych linii eksploatowanych w 2016 r. (zmiana 2016/2010)	<b>1878 km (-7,0%)</b>
gęstość linii w 2016 r.	<b>6,3 km/100 km<sup>2</sup></b>
stacja o największej liczbie pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągów	<b>Poznań Główny</b>

Województwo wielkopolskie charakteryzuje się stosunkowo wysokim poziomem wykorzystania kolei przez statystycznego mieszkańca na poziomie 8,2 przejazdów na rok. Łącznie w województwie wielkopolskim w 2016 r. przewieziono 28,5 mln pasażerów, z czego 86% to pasażerowie, których podróże mają charakter aglomeracyjny i regionalny.

Rys. 30. Udział przewozów dalekobieżnych oraz o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym wg liczby pasażerów w województwie wielkopolskim



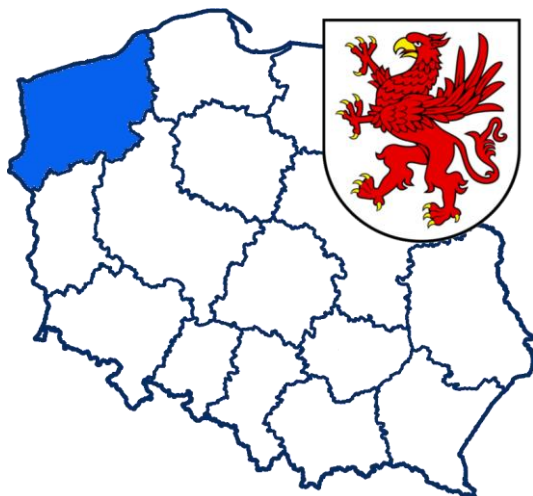
Rys. 31. Liczba pasażerów [w mln] oraz udział [w %] przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych z województwa wielkopolskiego



W zakresie przewozów regionalnych i aglomeracyjnych w województwie wielkopolskim usługi świadczą Przewozy Regionalne i Koleje Wielkopolskie. W całym okresie od roku 2010 do 2016 widać coroczny wzrost łącznej liczby pasażerów obydwu przewoźników. W 2012 r. pasażerowie Kolei Wielkopolskich stanowili 16% rynku przewozów regionalnych i aglomeracyjnych. W 2015 r. udział ten wzrósł do 32%, a w 2016 r. do 34%.

Koleje Wielkopolskie od połowy 2011 r. obsługują linie niezelektryfikowane w południowej i zachodniej części województwa. Równolegle przewoźnik obsługiwał elektrycznymi zespołami trakcyjnymi linię kolejową nr 3 na odcinku Kutno – Poznań – Zbąszynek i linię kolejową nr 353 na odcinku Poznań – Mogilno. Pozostałe linie, zarówno zelektryfikowane jak i niezelektryfikowane w części północnej województwa obsługują Przewozy Regionalne. Liczba pasażerów w relacjach o charakterze aglomeracyjnym i regionalnym rośnie w analizowanym okresie. W latach 2014-2016 tendencja wzrostowa jest widoczna u obu przewoźników mimo prowadzonych modernizacji na linii kolejowej nr 271 Poznań – Wrocław, również na trasach obsługiwanych przez tabor spalinowy.

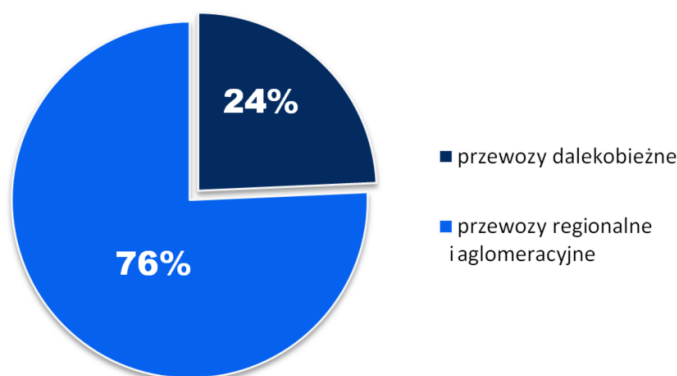
## WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE



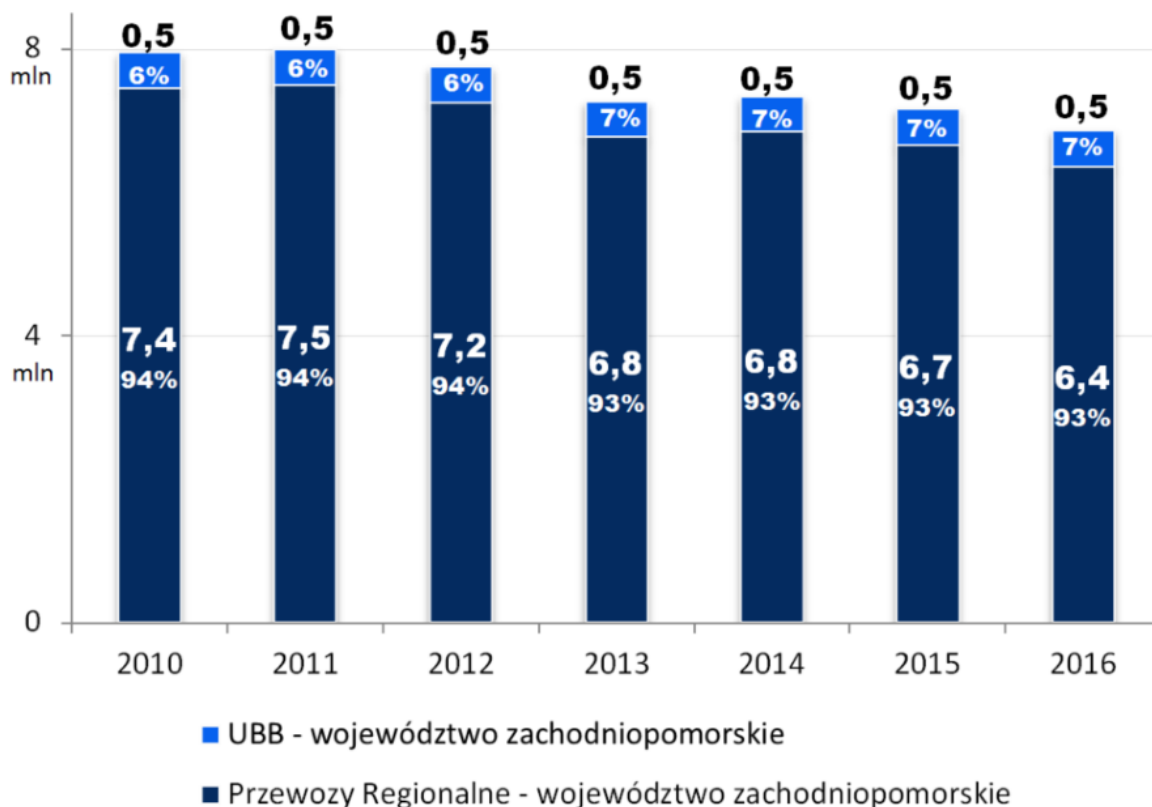
liczba pasażerów odprawionych (wszyscy przewoźnicy) w 2016 r.	<b>9,1 mln</b>
liczba przejazdów na mieszkańca w 2016 r. (wskaźnik wykorzystania)	<b>5,3</b>
dynamika wskaźnika wykorzystania w latach 2012-2016	<b>-8,2%</b>
długość normalnotorowych linii eksploatowanych w 2016 r. (zmiana 2016/2010)	<b>1154 km</b> (-4,21%)
gęstość linii w 2016 r.	<b>5,0</b> km/100 km <sup>2</sup>
stacja o największej liczbie pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągów	<b>Szczecin Główny</b>

Województwo zachodniopomorskie posiada wskaźnik wykorzystania wielkości 5,3 przejazdów rocznie na mieszkańca. W 2016 r. pasażerowie wykonali 9,1 mln podróży pociągami wszystkich przewoźników w województwie. Odsetek pasażerów podróżujących w relacjach aglomeracyjnych i regionalnych stanowi tu 76%.

Rys. 32. Udział przewozów dalekobieżnych oraz o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym wg liczby pasażerów w województwie zachodniopomorskim



Rys. 33. Liczba pasażerów [w mln] oraz udział [w %] przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych z województwa zachodniopomorskiego



W województwie zachodniopomorskim przewozy o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym wykonywane są przez dwóch przewoźników: Przewozy Regionalne, które oferują połączenia do Niemiec w kierunku Angermunde, Berlina i do Lubeki oraz przez niemieckiego przewoźnika UBB na trasie Świnoujście Centrum - Stralsund. Na rys. 33 można zaobserwować, że UBB charakteryzuje się stosunkowo stałą liczbą pasażerów na poziomie 0,5 mln rocznie oraz udziałem w rynku na poziomie 6-7%.

W analizowanym okresie zawieszono połączenia między Sławinem a Darłowem, natomiast wznowiono na odcinku Kalisz Pomorski – Wałcz – Piła. Dodatkowo uruchomione zostały pociągi osobowe nowym taborem łączące Świnoujście z Poznaniem.

## Podsumowanie

Analiza danych na temat wykorzystania kolei w przewozach pasażerskich w całej Polsce i w poszczególnych województwach na przestrzeni ostatnich lat pozwala wskazać różnice, tendencje i trendy tego zjawiska.

Najwyższy wskaźnik wykorzystania charakteryzuje województwa o dobrze rozwiniętych sieciach kolei aglomeracyjnych i regionalnych, o przekłada się na odciążenie indywidualnego transportu samochodami osobowymi. Cztery pierwsze województwa – pomorskie, mazowieckie, dolnośląskie i wielkopolskie – nie tylko odnotowują największy wskaźnik wykorzystania, ale co więcej, na przestrzeni lat 2012-2016 w każdym z nich wystąpił wzrost liczby przewiezionych pasażerów.

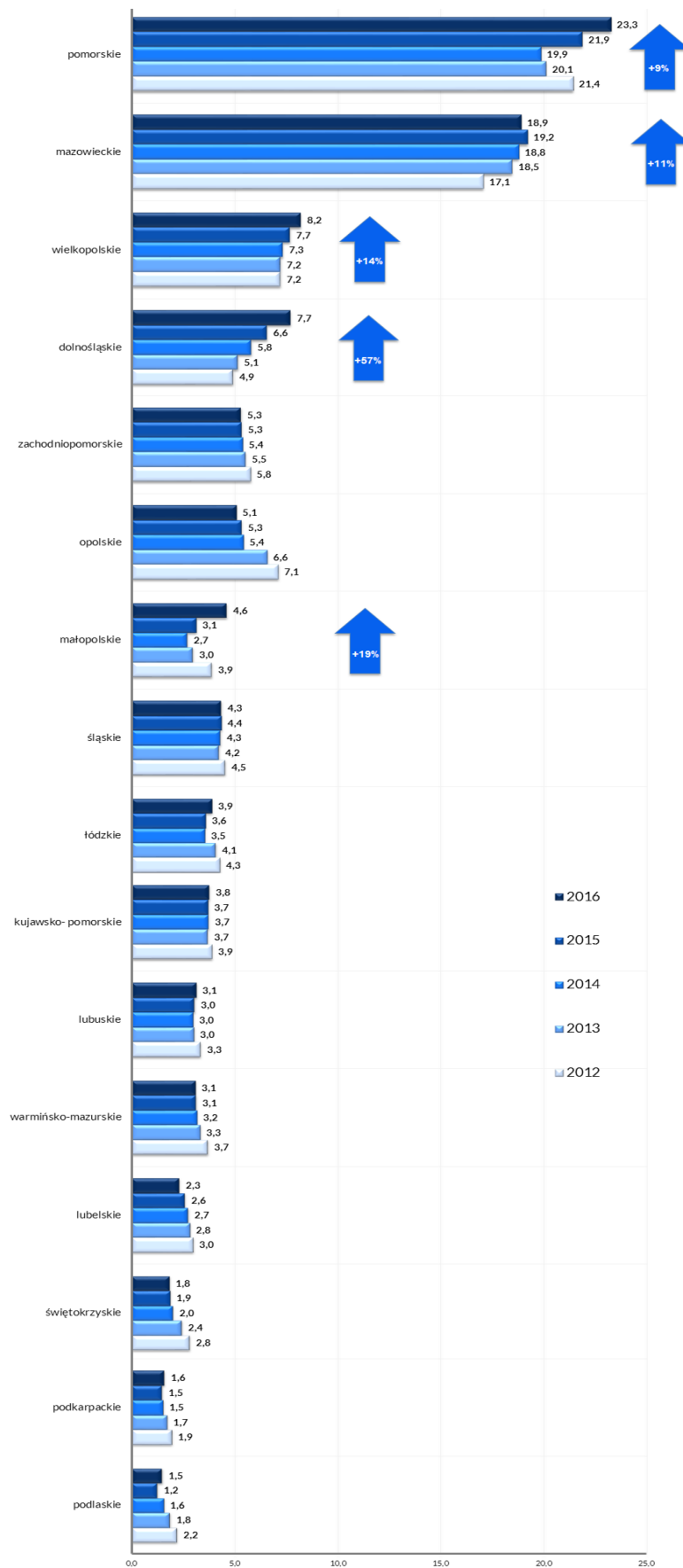
Podobną tendencję w 2016 r. zaobserwować można w województwie małopolskim, co jest głównie wynikiem działalności nowego przewoźnika – Kolei Małopolskich.

W 11 pozostałych województwach, gdzie liczba przewozów na mieszkańca spada, wymagane jest podjęcie zdecydowanych, długofalowych działań w celu zwiększenia wolumenu przewozów pasażerskich. Rys. 34 przedstawia zestawienie zmian wskaźnika wykorzystania w poszczególnych województwach w latach 2012-2016.





Rys. 34 Wskaźnik wykorzystania oraz tendencje wzrostowe w poszczególnych województwach w latach 2012-2016

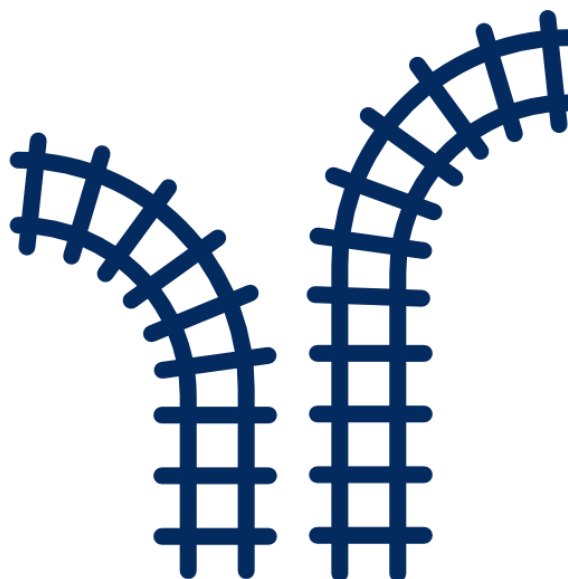


Warto zwrócić również uwagę na stan infrastruktury kolejowej. Główny zarządca sieci kolejowej w Polsce - PKP PLK - w sposób następujący ocenia stan eksploatowanej przez niego infrastruktury:

- ocena dobra – linie kolejowe eksploatowane z założonymi parametrami, wymagane są tylko roboty konserwacyjne;
- ocena dostateczna – linie kolejowe o obniżonych parametrach eksploatacyjnych (obniżona maksymalna prędkość rozkładowa, lokalne ograniczenia prędkości). Dla przywrócenia maksymalnych parametrów eksploatacyjnych, oprócz robót konserwacyjnych wymagane jest wykonanie napraw bieżących polegających na wymianie uszkodzonych elementów torów;
- ocena niezadowolająca – linie kolejowe o znacznie obniżonych parametrach eksploatacyjnych (małe prędkości rozkładowe, duża liczba lokalnych ograniczeń prędkości, obniżone dopuszczalne naciski) kwalifikujących tory linii do kompleksowej wymiany nawierzchni.

Na koniec 2016 r. w Polsce było ogółem 55% linii ocenianych jako dobre. Większość województw znajduje się powyżej tej średniej, w przedziale między 58% a maksymalnie 66%:

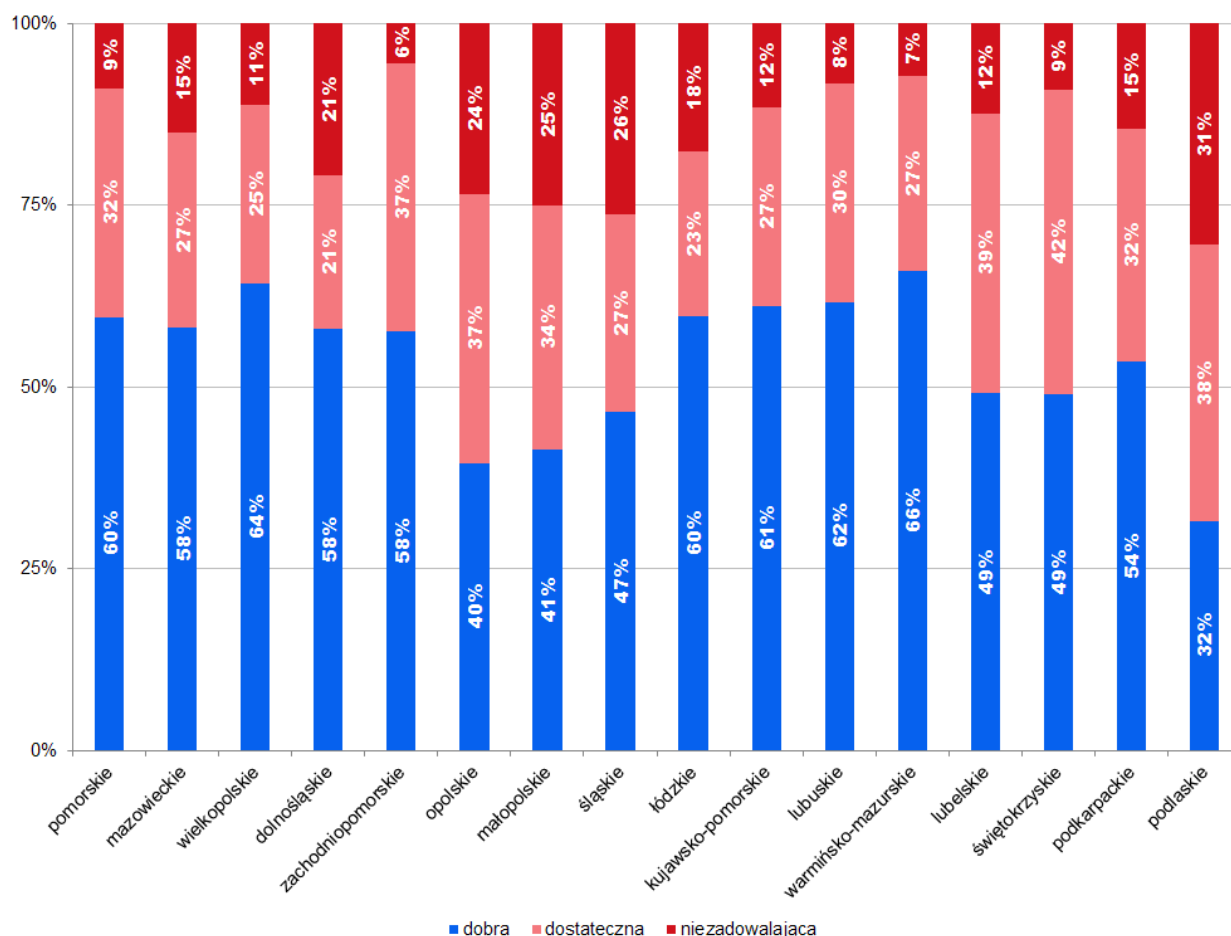
- pomorskie
- mazowieckie
- wielkopolskie
- dolnośląskie
- zachodniopomorskie
- łódzkie
- kujawsko-pomorskie
- lubuskie
- warmińsko-mazurskie



Pozostałe 7 województw nadal posiada udział infrastruktury dobrej poniżej średniej, w przedziale pomiędzy 40 a 54%.

Dokładne dane dotyczące udziału infrastruktury dobrej, dostatecznej i niezadowolającej w poszczególnych województwach zostały zaprezentowane na rysunku 35.

Rys. 35 Stan infrastruktury kolejowej w poszczególnych województwach na koniec 2016 r.



Niewiele więcej niż połowa infrastruktury torowej jest w stanie umożliwiającym eksploatację zgodnie z założonymi parametrami. 29% linii ma obniżone parametry eksploatacyjne. Nadal 16% posiada bardzo obniżone parametry. Dane z końca 2012 r. to odpowiednio 43%, 30% i 27%.

Dane z końca 2016 r. świadczą o poprawie stanu polskiej infrastruktury kolejowej. Jednak należy mieć na uwadze, że nie jest ona jedynym czynnikiem wpływającym na poprawę konkurencyjności i wzrost liczby pasażerów. Pasażerowie oczekują wygodnych i funkcjonalnych pociągów, odpowiedniej infrastruktury punktowej (dworce, stacje, przystanki), właściwego poziomu obsługi, a przede wszystkim rozkładu jazdy dostosowanego do ich potrzeb. Kolej jest systemem, w którym każdy jego element ma znaczenie i może wpływać na ostateczny wybór środka transportu przez pasażerów.