



URZĄD  
TRANSPORTU  
KOLEJOWEGO

20 lat

# Podsumowanie wakacji 2023 na kolei



## 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



Urząd Transportu Kolejowego  
Al. Jerozolimskie 134  
02-305 Warszawa

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

Warszawa 2023

## Podsumowanie wakacji 2023 r. na kolei

Każdego roku okres wakacyjny<sup>1</sup> wiąże się ze zwiększonym zapotrzebowaniem na usługi transportu kolejowego. Znajduje to odzwierciedlenie w rozszerzonej ofercie połączeń i zwiększonej częstotliwości kursowania pociągów do popularnych miejsc turystycznych w Polsce. W lipcu i sierpniu 2023 r. z usług kolei skorzystało ponad 62,3 mln osób. To o ponad 1 mln więcej niż w tym samym okresie rok wcześniej. Jest to również największa liczba pasażerów korzystających z kolei w letnich miesiącach na przestrzeni ostatnich 10 lat. Z rekordowymi wartościami mamy do czynienia również w przypadku wielu innych parametrów, które obrazują kolejowe przewozy pasażerskie.

### Liczba pasażerów

Przy porównaniu przewozów w lipcu i sierpniu 2023 r. widać, że więcej osób podróżowało koleją w pierwszym miesiącu – prawie 31,3 mln. W drugim było ich mniej o 0,2 mln. W latach wcześniejszych to sierpień charakteryzował się wyższą liczbą pasażerów.

Ogółem w miesiącach wakacyjnych tego roku z usług kolei skorzystało ponad 62,3 mln osób – o prawie 1,1 mln więcej (+1,7%) niż rok wcześniej. To zarazem najlepszy wynik osiągnięty w tym okresie w statystykach prowadzonych przez UTK od 2013 r.

### Praca przewozowa

Zgodnie z tendencją sezonową w okresie wakacyjnym wzrasta średnia długość pokonywanych tras. Ma to odzwierciedlenie w wartościach pracy przewozowej. W lipcu i sierpniu tego roku pociągi pasażerskie zrealizowały 5,4 mld pasażerokilometrów. W zestawieniu rok do roku to wzrost o 0,1 mld pasażerokilometrów (+2,3%) i najwyższy wynik ostatniej dekady. Sierpień był nieznacznie słabszy niż lipiec, przy czym wynik z lipca (2,68 mld pasażerokilometrów) to najwyższa wartość osiągnięta w przewozach pasażerskich od początku 2023 r.

### Praca eksploatacyjna

W lipcu i sierpniu 2023 r. przewoźnicy pasażerscy wypracowali prawie 33,7 mln pociągokilometrów (odpowiednio 16,85 mln w lipcu i 16,83 mln w sierpniu). W zestawieniu z wynikiem osiągniętym rok wcześniej parametr ten wzrósł o ponad 1 mln (+3,2%). To zarazem najwyższa wartość pracy eksploatacyjnej uzyskana w tym okresie w perspektywie 10-letniej. Lipiec to dotychczas najlepszy miesiąc w 2023 r. pod względem tego parametru.

### Średnia odległość przejazdu pasażera

W miesiącach wakacyjnych znacząco zwiększa się przeciętna długość trasy, jaką pokonuje statystyczny pasażer kolei. Dla lipca i sierpnia 2023 r. jest to 86 km, co również oznacza najwyższą wartość na 10-letniej osi czasu.

### Wakacje 2023 r. u poszczególnych przewoźników kolejowych

Pomimo ogólnego wzrostu liczby pasażerów, nie wszyscy przewoźnicy realizujący regularne przewozy pasażerskie osiągnęli lepsze wyniki przewozowe niż rok wcześniej.

---

<sup>1</sup> Ilekróć w dokumencie jest mowa o „wakacjach”, „okresie wakacyjnym” albo o „miesiącach wakacyjnych” rozumiane są przez to dwa pełne miesiące lata: lipiec i sierpień (od 01 lipca do 31 sierpnia.).

## Liczba pasażerów

Liderem wakacyjnych przewozów było w tym roku POLREGIO. Z usług tego przewoźnika skorzystało 15,7 mln osób. To wzrost o ponad 0,3 mln w porównaniu z wynikiem osiągniętym rok wcześniej.

Spółka obsłużyła 25,2% liczby pasażerów podróżujących w wakacje (wzrost o 0,1 punktu procentowego w porównaniu do analogicznego okresu 2022 r.). Nieznacznie mniejszy udział (22,6%) w rynku przewozów wakacyjnych należy do przewoźnika dalekobieżnego PKP Intercity. Pociągami tej spółki w okresie wakacji podróżowało 14,1 mln osób – o ponad 1 mln więcej niż rok wcześniej.

Pociągami Kolei Mazowieckich podróżowało w wakacje 9,4 mln osób – o prawie 0,4 mln osób mniej w zestawieniu rok do roku. Przewoźnik ten był trzeci pod względem udziału w rynku – na poziomie 15,1% (16% w 2022 r.). Ponad 7,8 mln pasażerów obsłużyła PKP SKM w Trójmieście. Był to wynik nieznacznie niższy – o niemal 0,1 mln pasażerów – niż rok wcześniej.

O dodatniej dynamice wzrostu liczby pasażerów rok do roku możemy mówić w przypadku Kolei Małopolskich, które odnotowały przyrost o 19,4% (łącznie 1,6 mln pasażerów przewiezionych w lipcu i sierpniu 2023 r.), Kolei Śląskich (14,2% na plusie, łącznie 3,4 mln pasażerów przewiezionych w lipcu i sierpniu 2023 r.), Kolei Dolnośląskich (przyrost o 14,2%, łącznie 3 mln pasażerów przewiezionych w lipcu i sierpniu 2023 r.), Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej (więcej o 10,6% niż przed rokiem, łącznie 1,5 mln pasażerów) i Kolei Wielkopolskich (o 1,9% więcej, niż w wakacje 2022 r., łącznie 2,2 mln pasażerów).

Dwaj przewoźnicy samorządowi (SKM Warszawa i WKD) zanotowali spadki w liczbie pasażerów, którzy skorzystali z ich usług w wakacje. W przypadku SKM Warszawa było to aż 36,7% mniej osób niż rok wcześniej (przewoźnik obsłużył 1,9 mln pasażerów). Spadek liczby pasażerów odnotowała również Warszawska Kolej Dojazdowa. W wakacje składami WKD przejechało 0,9 mln osób – o 7,6% mniej niż przed rokiem.

Na słabsze wyniki spółek realizujących przewozy w obrębie aglomeracji warszawskiej, oprócz niższego zapotrzebowania na ich usługi w okresie wakacji, wpływ miały również prace modernizacyjne prowadzone na sieci.

## Praca przewozowa

Większość przewozów dalekobieżnych w wakacje zrealizowana została przez PKP Intercity. W lipcu i sierpniu tego roku ponad 65,7% pracy przewozowej (3,5 mld pasażerokilometrów) przypadało na tę spółkę. To 0,4 punktu procentowego więcej niż przed rokiem.

Przewoźnik POLREGIO, z pracą przewozową w wysokości prawie 0,8 mld pasażerokilometrów, osiągnął udział na poziomie 14,4%. W porównaniu z miesiącami lipiec–sierpień 2022 r. był to spadek o 0,7 punktu procentowego.

O znacznym wzroście zrealizowanej pracy przewozowej rok do roku można mówić w przypadku Kolei Śląskich. Tegoroczny wynik w wysokości prawie 0,2 mld pasażerokilometrów oznacza, że wielkość pracy przewozowej wzrosła o 50,4% rok do roku.

## Średnia odległość

W okresie wakacji najdłuższą średnią odległość przejazdu pokonał pasażer Regiojet (388 km). Dla pasażera PKP Intercity to 250 km, pasażera Kolei Dolnośląskich – 55 km, a POLREGIO – 49 km. W zestawieniu rok do roku znacznie zwiększyła się – o 12 km – średnia odległość pokonywana pociągami Kolei Śląskich – z 36 km w 2022 r. do 48 km w 2023 r.

## Punktualność pociągów w lipcu i sierpniu 2023 r.

Punktualność pociągów pasażerskich to jeden z kluczowych elementów, które decydują o pozytywnej ocenie jakości usług. W czasie wakacji jest to szczególnie ważne wyzwanie – zarówno dla przewoźników kolejowych, jak i zarządców infrastruktury.

Więcej pociągów kursujących w wakacje to dodatkowe obciążenie dla przepustowości sieci. Z danych PKP PLK wynika, że w lipcu i sierpniu tego roku na tory wyjechało ponad 316,7 tys. pociągów pasażerskich (158,2 tys. w lipcu i 158,5 tys. w sierpniu). To więcej o ponad 16,6 tys. w porównaniu z analogicznym okresem w 2022 r.

Ze wszystkich pociągów, które wyjechały na tory w lipcu i sierpniu 2023 r., prawie 281 tys. dojechało do stacji docelowej punktualnie<sup>2</sup>. To 88,7% pociągów. Wynik jest lepszy niż rok wcześniej, kiedy ta wartość wyniosła 85,3%.

Najstabsze dane dotyczące punktualności w wakacje corocznie odnotowuje spółka PKP Intercity. W lipcu i sierpniu 2023 r. prawie 33,4% pociągów tego przewoźnika dotarło do stacji docelowej z opóźnieniem przekraczającym 6 min. Biorąc pod uwagę, że PKP Intercity obsługuje większość tras dalekobieżnych (średnia odległość pokonywana przez pociągi tej spółki jest kilkukrotnie wyższa niż w przypadku pozostałych przewoźników), ryzyko wystąpienia czynników mających wpływ na opóźnienie jest większe.

Na jeden uruchomiony pociąg PKP Intercity w miesiącach lipiec–sierpień przypada kilka razy więcej pasażerów, niż wynosi średnia dla przewoźników pasażerskich ogółem. W tym roku było to 525 osób. Tak znaczna liczba pasażerów to poważne wyzwanie dla przewoźnika związane z alokacją podróży.

Co było najczęstszym powodem wakacyjnych opóźnień w tym roku? Z danych zarządcy infrastruktury wynika, że aż 12,5% pociągów spóźniło się właśnie z powodu lokowania podróży (kod: 50-4 Lokowanie podróży (duża liczba pasażerów)). Było to ponad 15 tys. zdefiniowanych przyczyn. Kolejne niemal 13,2 tys. przypadków (11%) to wydłużony czas przejazdu (kod: 64-1 WCJ - wydłużony czas przejazdu). Następne miejsce zajmuje kod 64-2 Naprawa lub wymiana na skutek awarii (poza tym korzystanie z pomocy innych lokomotyw) – było to 9,5 tys. zdarzeń (7,9%). Winę za te opóźnienia przypisuje się przewoźnikowi.

Zarządcy infrastruktury można przypisać 8,2 tys. zdarzeń związanych z kodem 32-1 Ograniczenia prędkości ze względu na zły stan toru (wcj). Było to 6,8% zarejestrowanych w wakacje opóźnień. Co ciekawe, aż 6,2 tys. razy (5,1% przypadków) pociągi spóźniły się z powodu, który jest określony kodem 83-8 Wyładowania atmosferyczne.

Dla pasażera najbardziej uciążliwe są opóźnienia, które przekraczają 2 godziny. W czasie tegorocznych wakacji powody tak długich opóźnień najczęściej były związane z kodem 64-2 Naprawa lub wymiana na skutek awarii (poza tym korzystanie z pomocy innych lokomotyw). Ten kod został przypisany 107 zdarzeniom. Na drugim miejscu były opóźnienia z powodu samobójstw i wypadków z udziałem ludzi (kod 90-5; 83 opóźnienia powyżej 120 minut). Kolejny powód to wyładowania atmosferyczne (kod 83-8). Wynikało z nich 45 opóźnień, które przekroczyły 2 godziny. Rekordowe opóźnienie wyniosło 397 minut. Dotyczyło składu PKP Intercity „Lubuszanin” relacji Nowy Tomysł – Poznań Główny. Przyczyną tak dużego opóźnienia była awaria sieci trakcyjnej.

---

<sup>2</sup> Zgodnie z przyjętą metodą pociągi opóźnione do 5 min 59 s uznawane są za punktualne.

## Lipiec–sierpień 2023 r. na popularnych turystycznych stacjach kolejowych

W czerwcu Instytut Badań Rynkowych i Społecznych IBRiS<sup>3</sup> zapytał Polaków o wakacyjne plany. Najwięcej, bo 30,1% ankietowanych, zapowiadało, że wybierze się nad polskie morze. Także ten kierunek wybrali przewoźnicy. Jedną z najpopularniejszych wakacyjnych stacji była Gdynia. To w niej zatrzymało się najwięcej wakacyjnych pociągów. Było ich niemal 31,1 tys. Kolejne miejsca zajmują Wrocław, gdzie dojechało 30,6 tys. pociągów i Kraków – 26,8 tys.

Najwyższą punktualność (95%), wśród popularnych wakacyjnych kierunków, uzyskały pociągi zatrzymujące się na stacji w Łebie, następnie w Zakopanem (92,1%) i Gdyni Głównej (90,5%). Najwięcej pociągów opóźnionych (30,5%) przyjechało na stację we Władysławowie, przy czym średni czas opóźnień nie był bardzo wysoki (18,4 min). Dla porównania, najwyższa wartość opóźnień (45,4 min) przypada na stację w Łebie, gdzie punktualność ukształtowała się na poziomie 94,9%, a w okresie lipiec–sierpień 2023 r. zatrzymało się na tej stacji 1,2 tys. pociągów.

### Podsumowanie

Dane za lipiec i sierpień 2023 r. wskazują na nieustająco rosnącą popularność kolei jako środka transportu. Staje się ona często pierwszym wyborem w przypadku letnich wyjazdów. Aktualnie trwa rozbudowa parku taborowego. Jest on też coraz bardziej nowoczesny. Podróżni mają dostęp do coraz szerszej oferty u poszczególnych przewoźników. To wszystko będzie determinowało dalszy wzrost zainteresowania usługami kolei jako wakacyjnego środka transportu.

Wobec postępującej zmiany klimatycznej, a także wysokich cen paliw, kolej ma znaczny potencjał do rozwoju. Należy pamiętać, że w okresie wakacyjnym z tego środka transportu korzystają niejednokrotnie całe rodziny, a także zorganizowane grupy osób. Powinno wpłynąć to na dedykowaną ofertę cenową.

Z perspektywy pasażera ważne jest również zapewnienie odpowiedniego komfortu podróży. Nie powinny mieć miejsca sytuacje, kiedy na długiej trasie sprzedawanych jest więcej biletów, niż miejsc w pociągu.

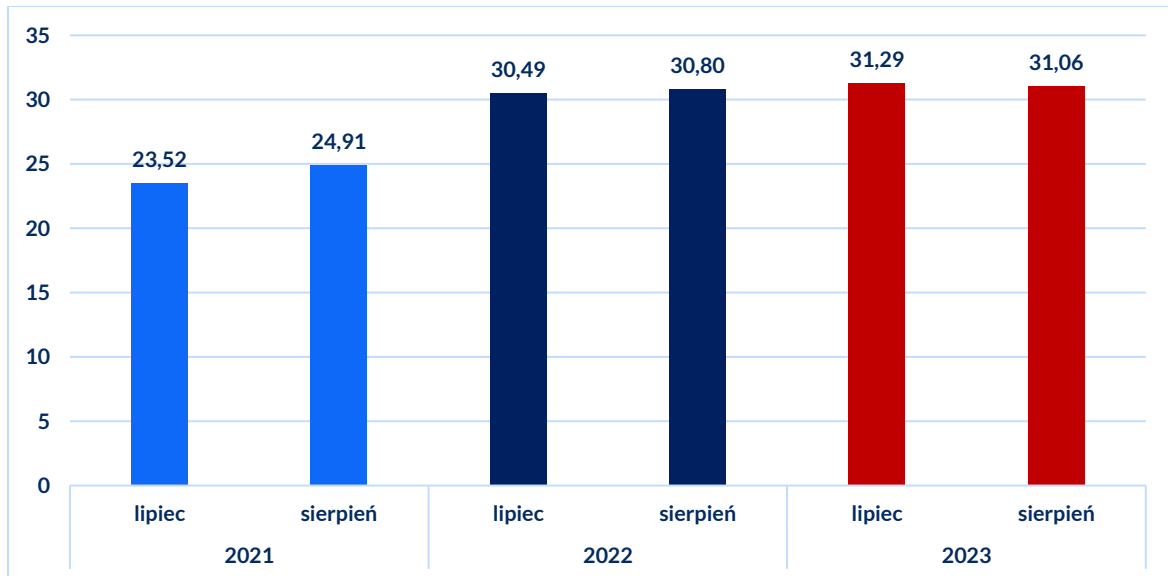
Wyzwaniem dla kolei pozostaje zapewnienie odpowiedniej punktualności pociągów, w szczególności na długich trasach wakacyjnych. Specyfika infrastruktury kolejowej sprawia, że wszystkich zdarzeń mających wpływ na opóźnienia nie można uniknąć. Większość zidentyfikowanych przyczyn opóźnień jest jednak możliwa do wyeliminowania – zarówno po stronie przewoźników kolejowych, jak i zarządców infrastruktury.

---

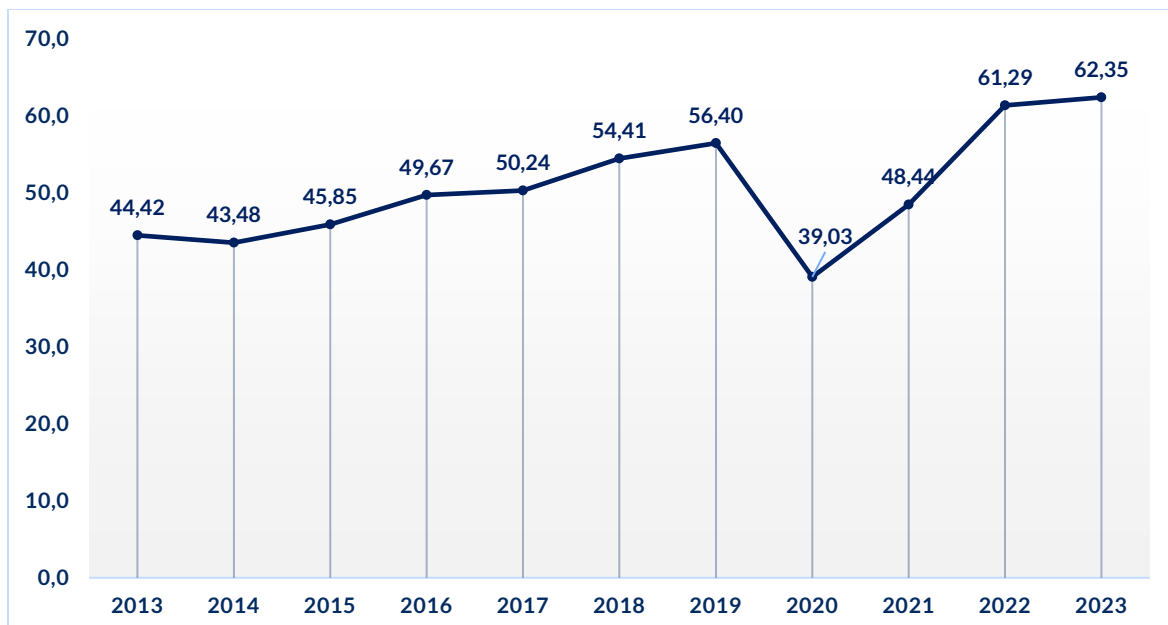
<sup>3</sup> <https://www.pap.pl/aktualnosci/news%2C1591390%2Cplany-wakacyjne-polakow-zagranica-morze-lub-jeziora-glowne-kierunki>

## Podstawowe dane

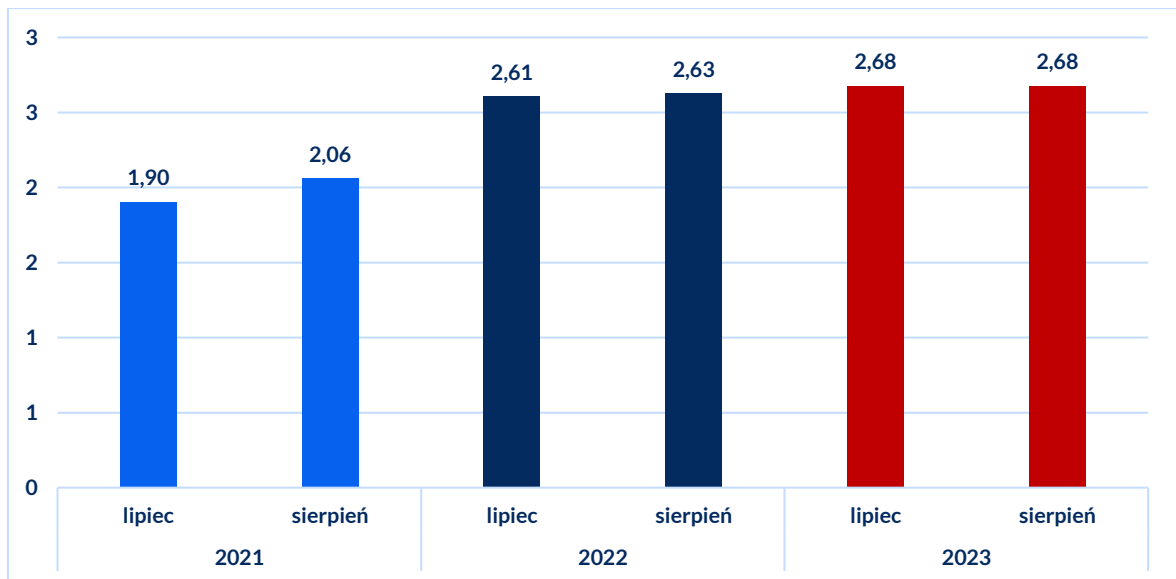
Rys. 1. Liczba pasażerów w miesiącach lipiec–sierpień w latach 2021-2023 (w mln osób)



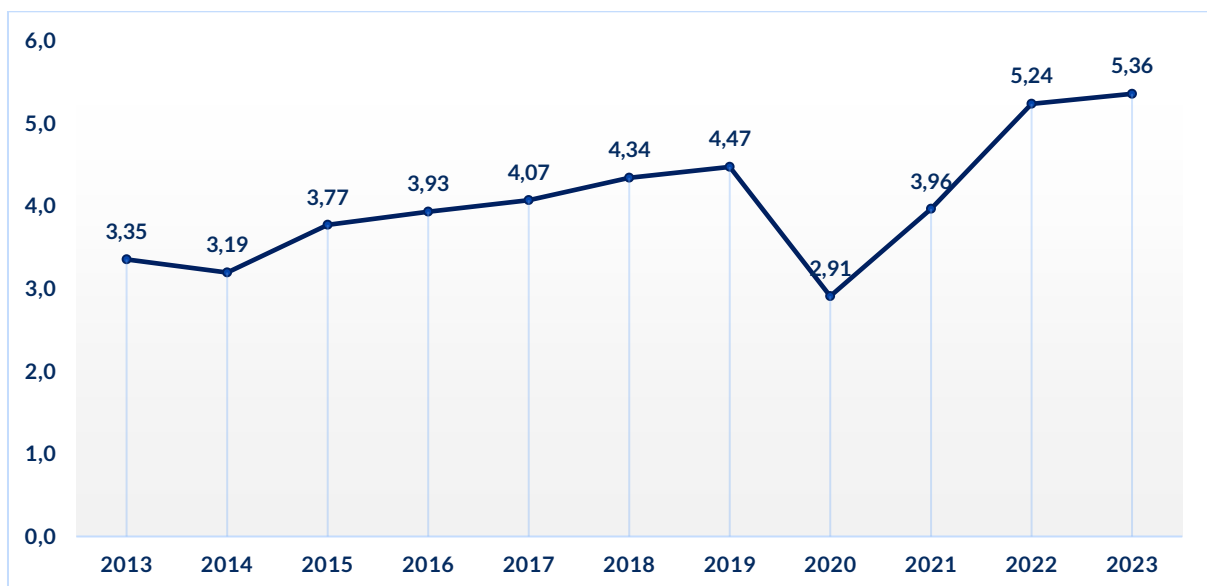
Rys. 2. Łączna liczba pasażerów w miesiącach lipiec–sierpień w latach 2013-2023 (w mln osób)



Rys. 3. Praca przewozowa w miesiącach lipiec–sierpień w latach 2019–2023  
(w mld pasażerokilometrów)

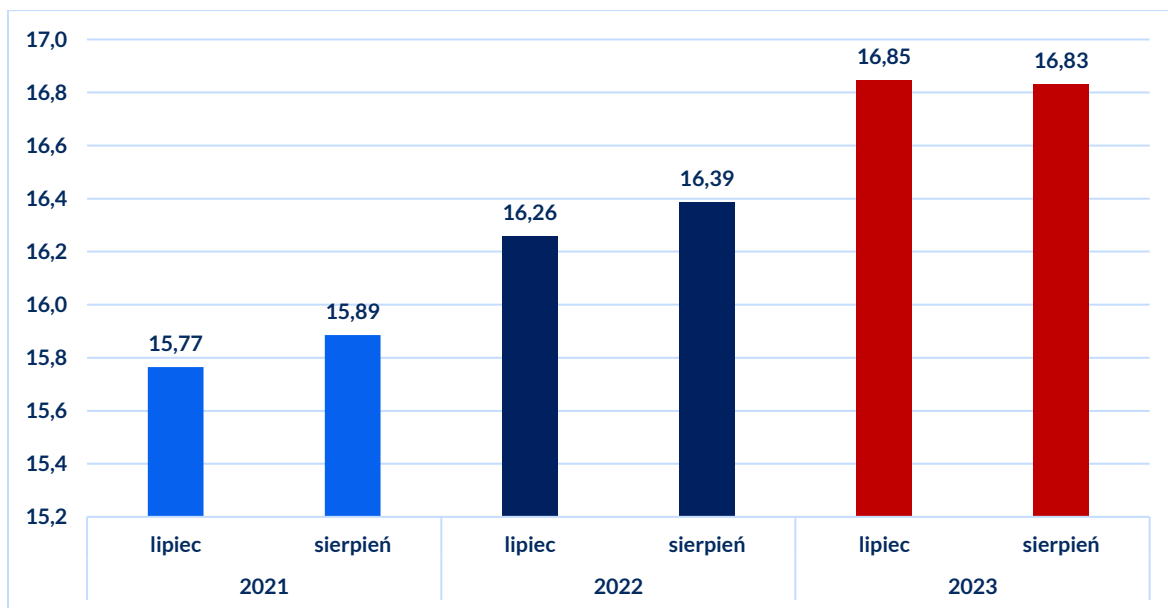


Rys. 4. Praca przewozowa w okresie lipiec–sierpień w latach 2013–2023  
(w mld pasażerokilometrów)

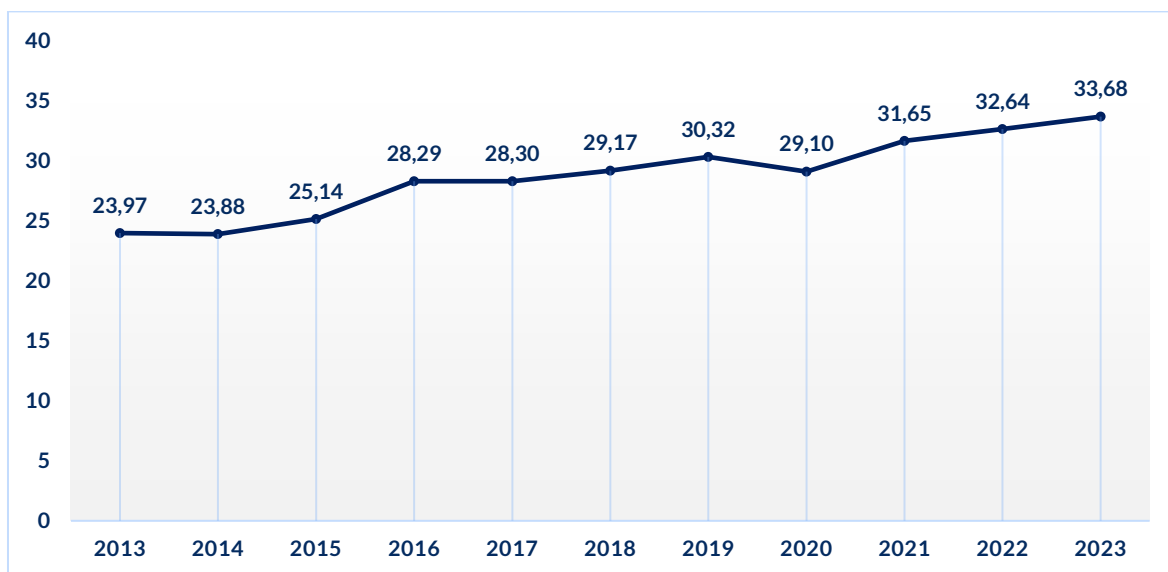




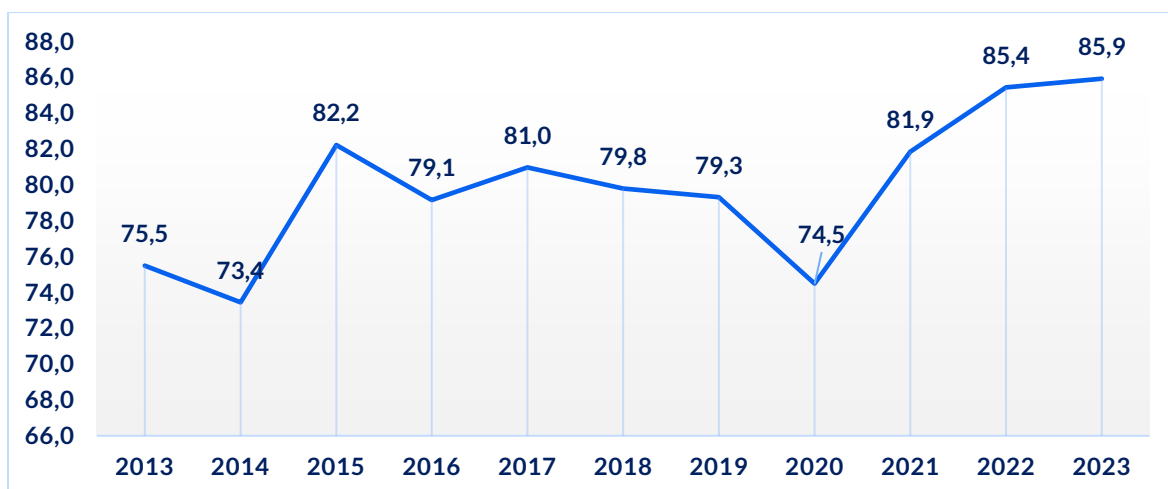
Rys. 5. Praca eksploatacyjna w miesiącach lipiec–sierpień w latach 2021-2023 (mln pociągokilometrów)



Rys. 6. Praca eksploatacyjna w miesiącach lipiec–sierpień w latach 2013-2023 (w mln pociągokilometrów)

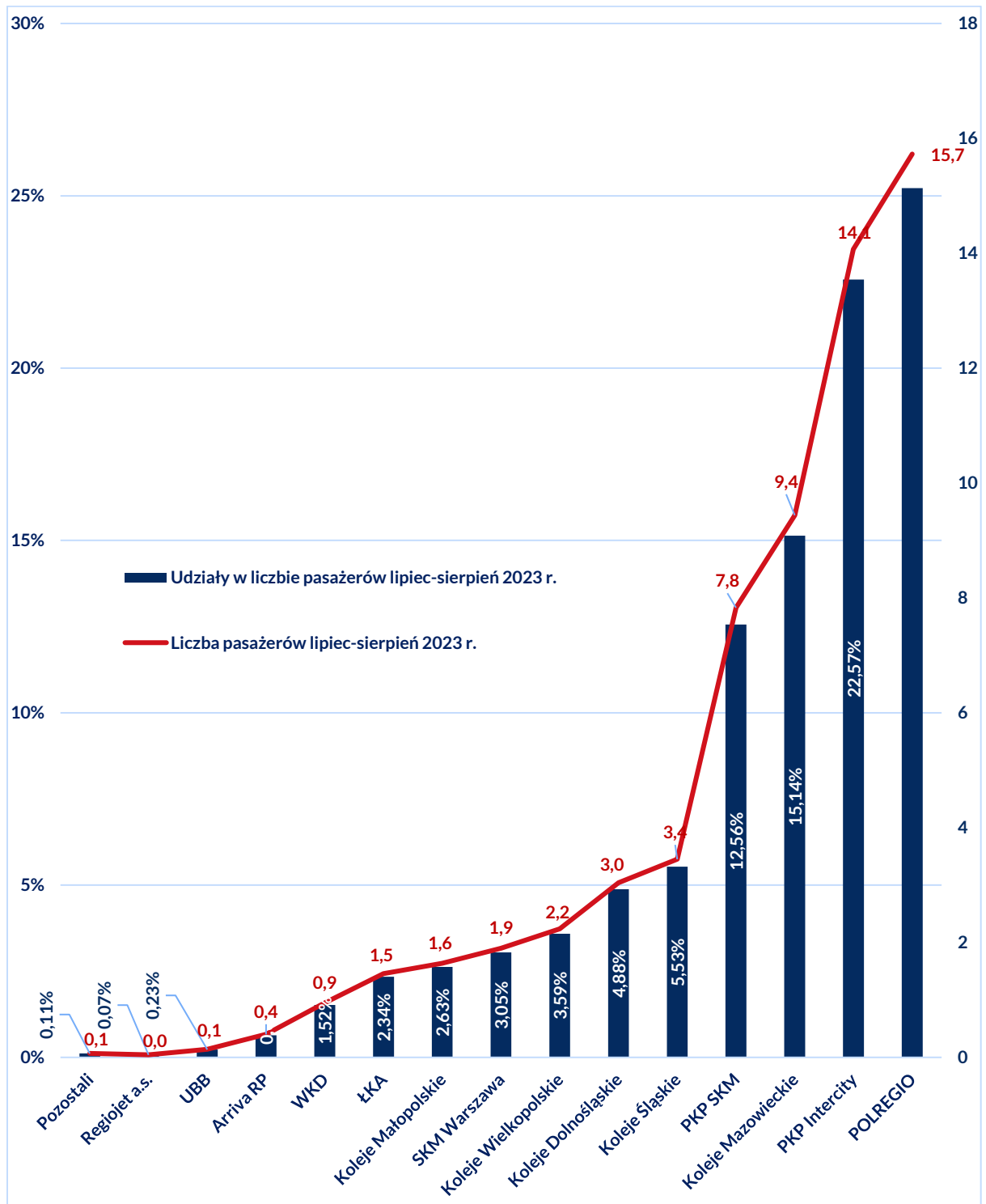


Rys. 7. Średnia odległość przejazdu pasażera w okresie lipiec–sierpień w latach 2013-2023 (w km)

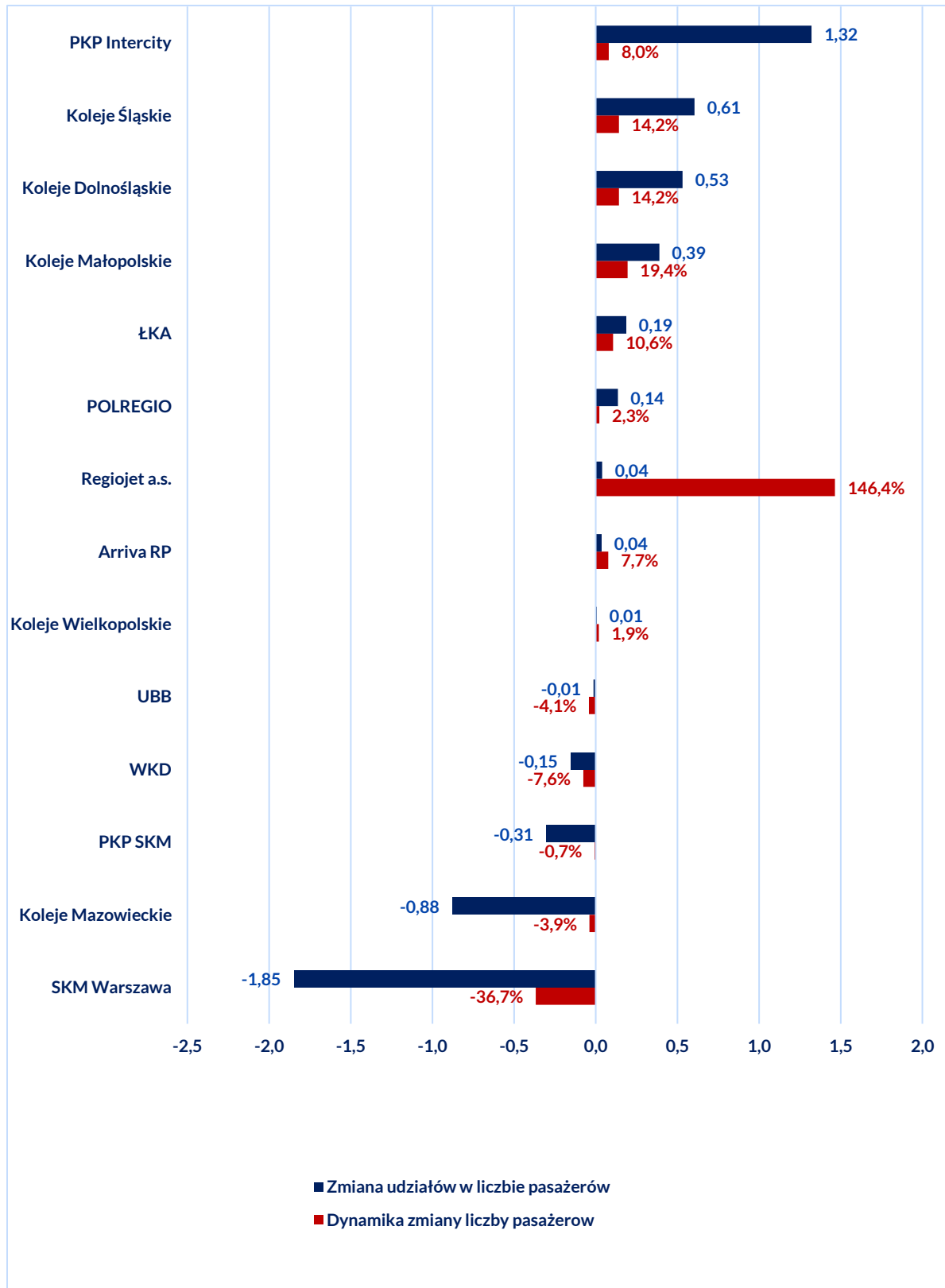


## Wakacje 2023 r. u poszczególnych przewoźników

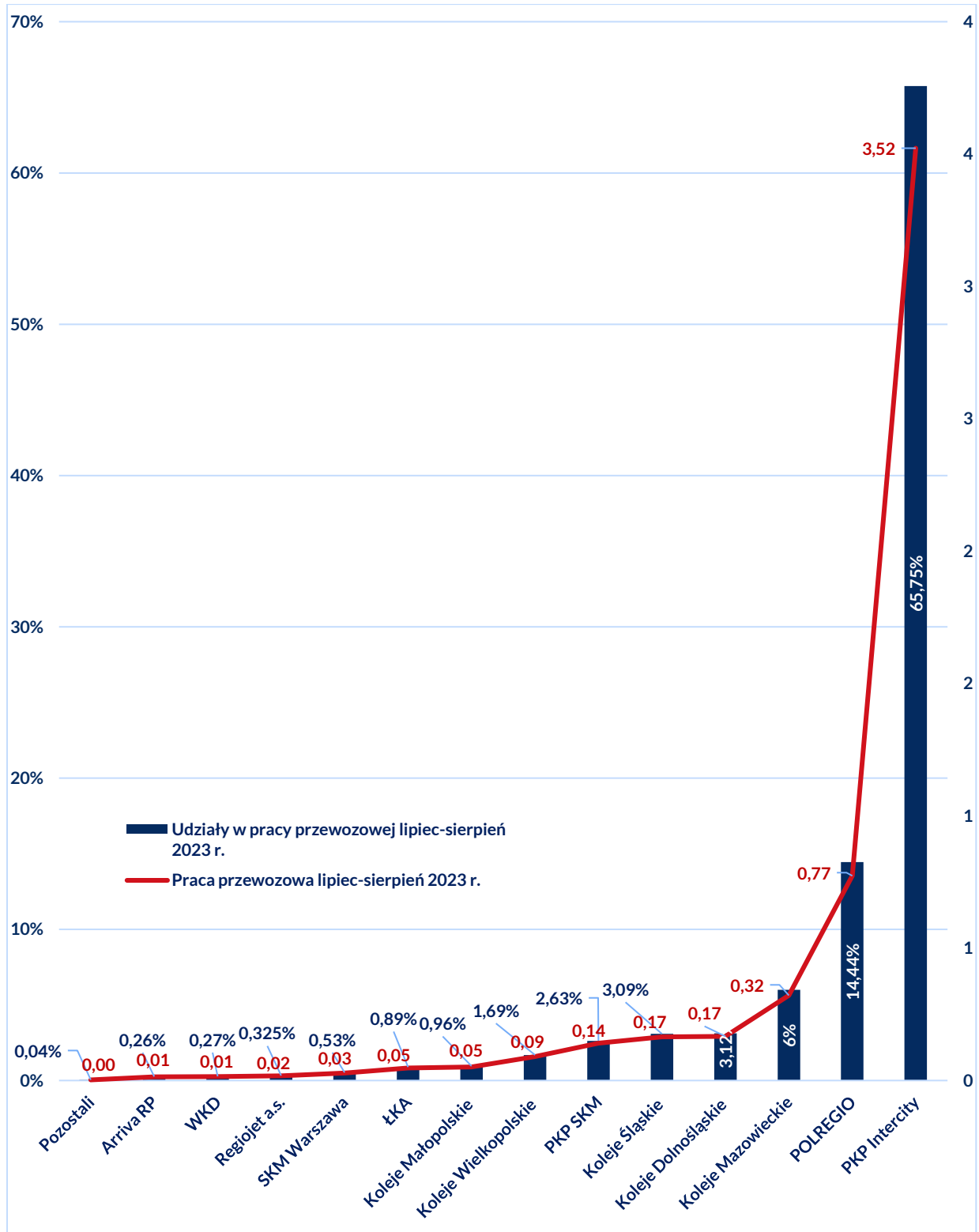
Rys. 8. Liczba pasażerów (w mln osób) i udziały (w %) u poszczególnych przewoźników pasażerskich w miesiącach lipiec–sierpień 2023 r.



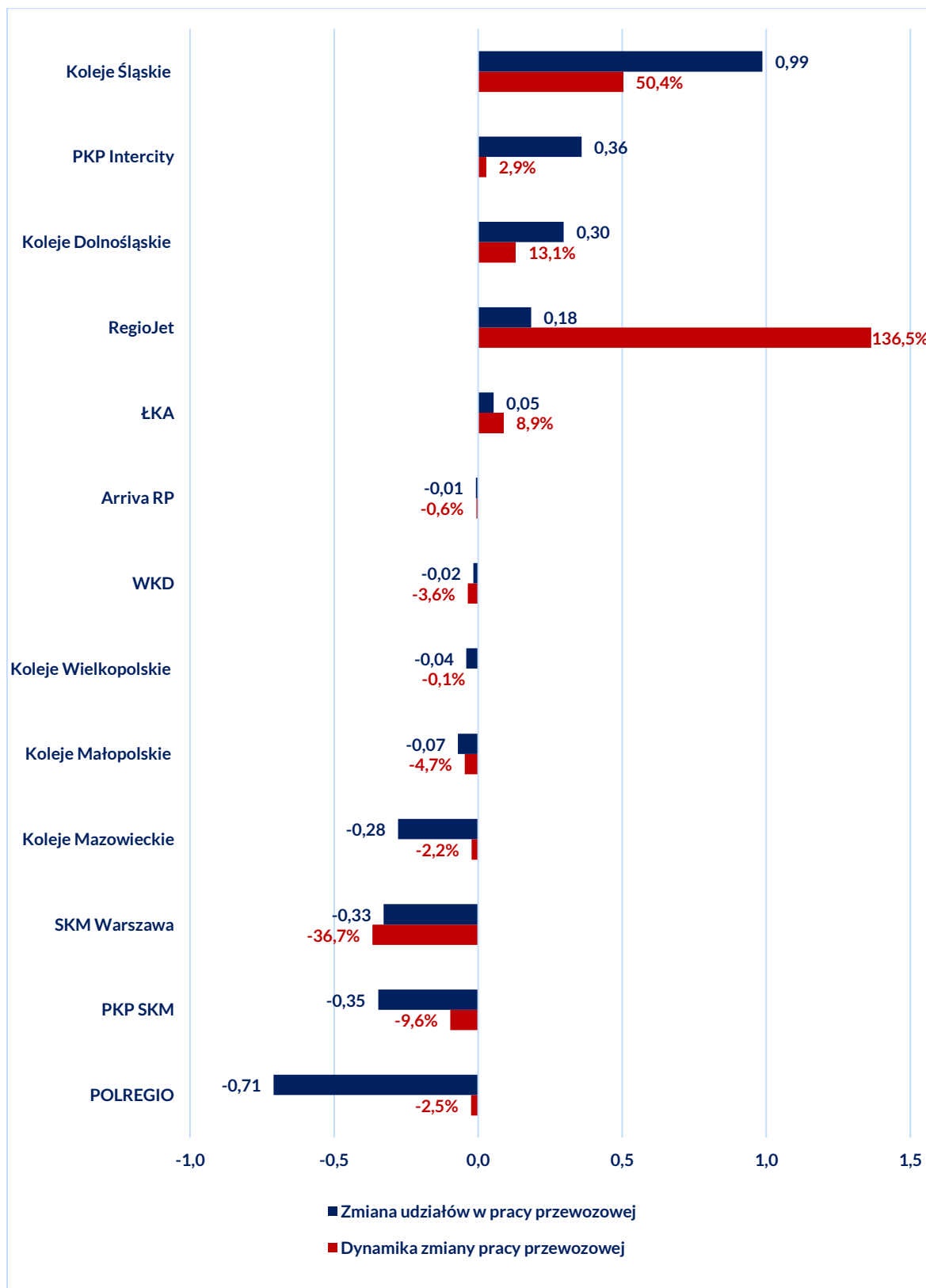
Rys. 9. Zmiana udziałów w liczbie pasażerów (punkty procentowe) i dynamika zmiany liczby pasażerów (w %) w okresie lipiec–sierpień 2023 r. w zestawieniu z okresem lipiec–sierpień 2022 r.



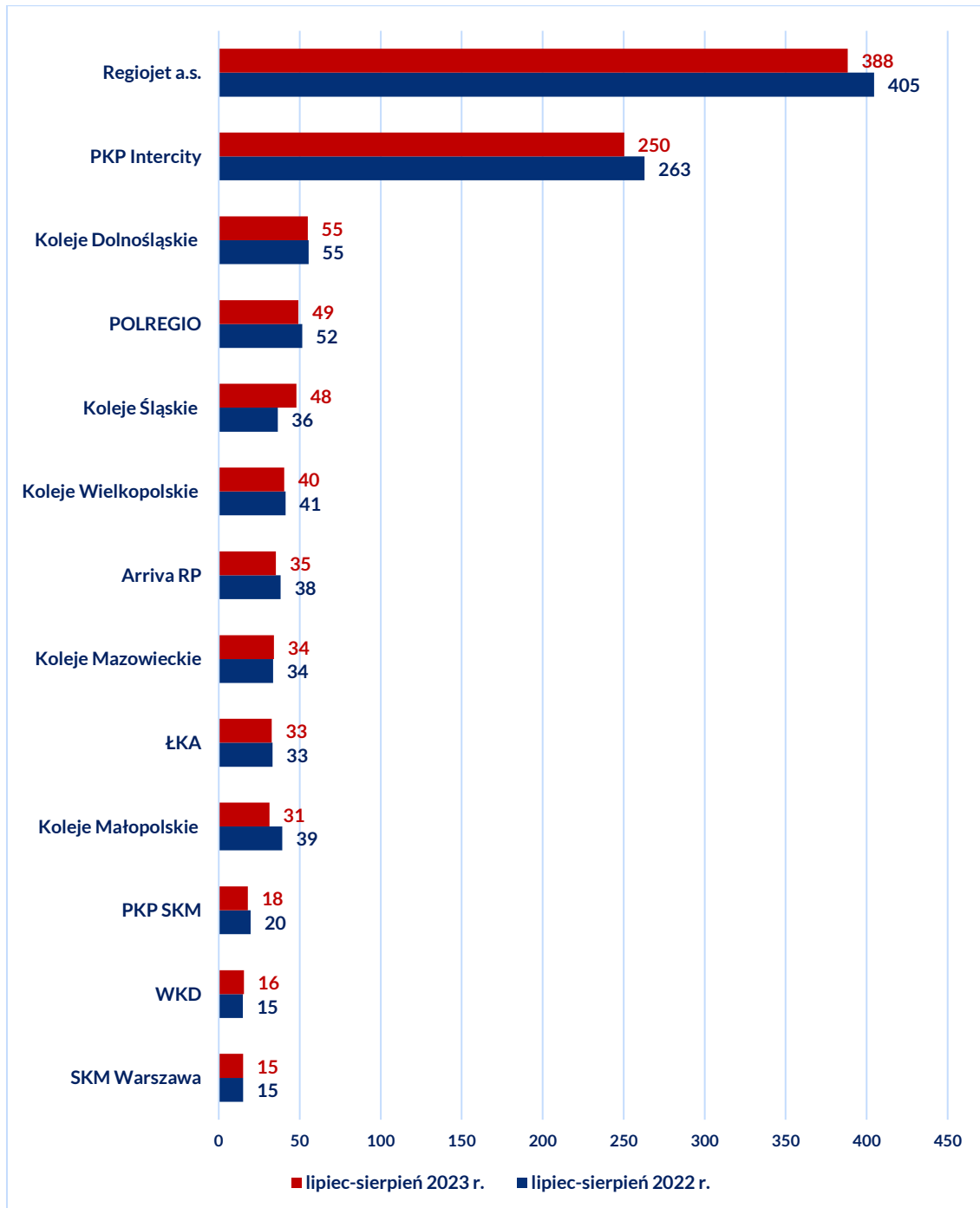
Rys. 10. Praca przewozowa (w mld pasażerokilometrów) i udziały (w %) u poszczególnych przewoźników pasażerskich w miesiącach lipiec–sierpień 2023 r.



Rys. 11. Zmiana udziałów w pracy przewozowej (punkty procentowe) i dynamika zmiany pracy przewozowej (%) lipiec–sierpień 2023 r. w zestawieniu z okresem lipiec–sierpień 2022 r.

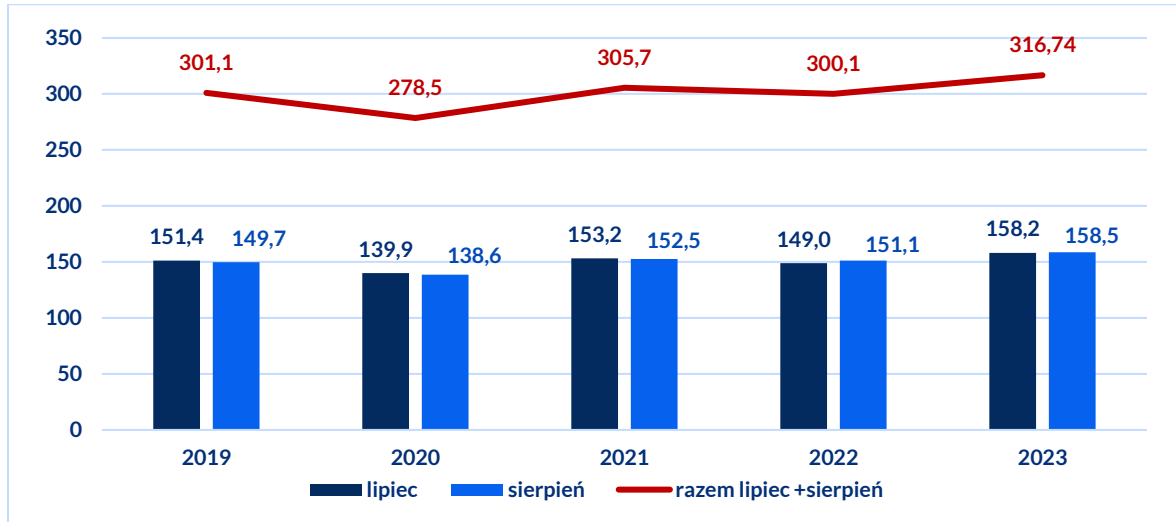


Rys. 12. Średnia odległość przejazdu pasażera u poszczególnych przewoźników w miesiącach lipiec–sierpień 2023 r. w zestawieniu z okresem lipiec–sierpień 2022 r. (w km)

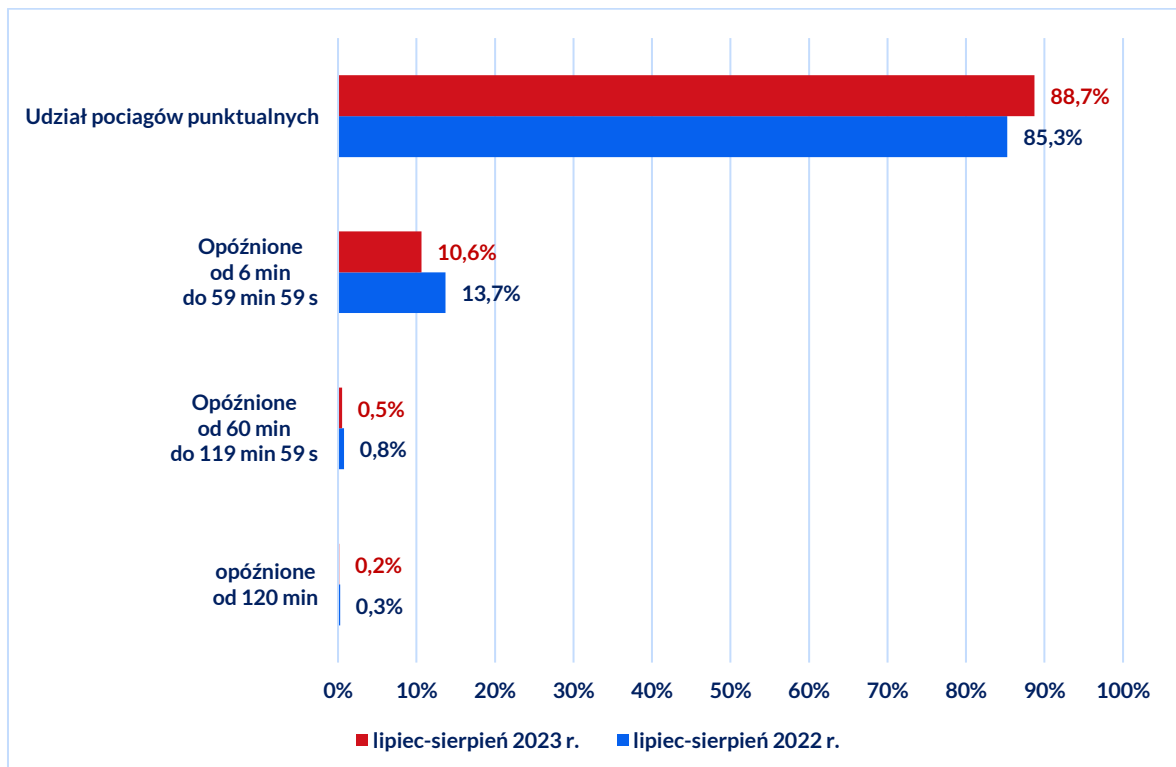


## Punktualność pociągów pasażerskich w okresie lipiec–sierpień 2023 r.

Rys. 13. Zestawienie liczby uruchomionych pociągów w okresie lipiec–sierpień 2019-2023 r.

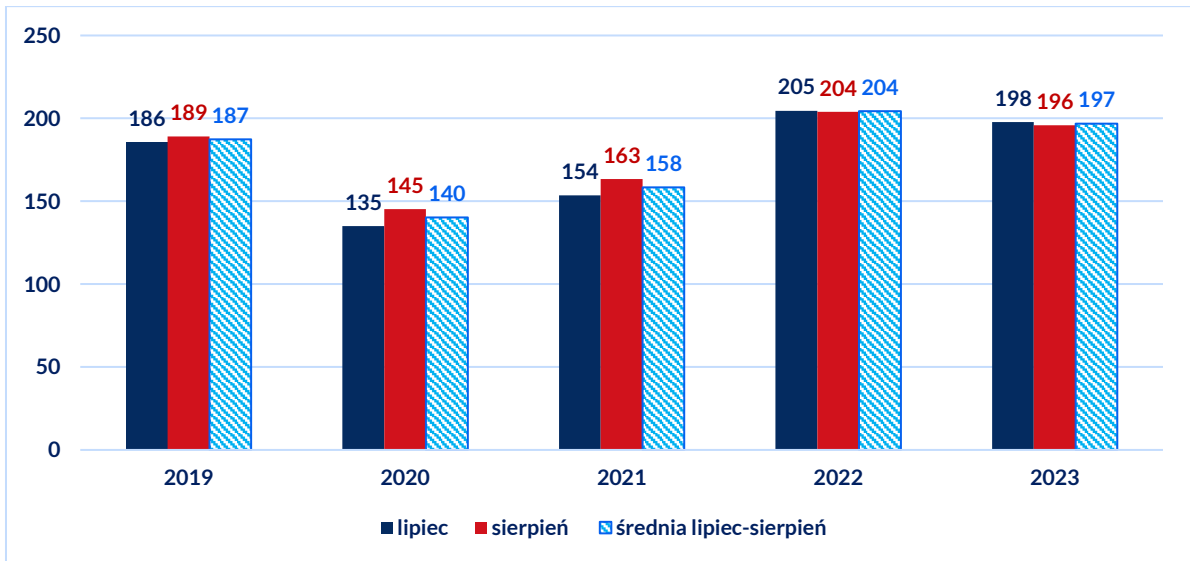


Rys. 14. Udział pociągów punktualnych i opóźnionych w wybranych przedziałach czasowych na stacji końcowej w lipcu i sierpniu 2022 i 2023 r.

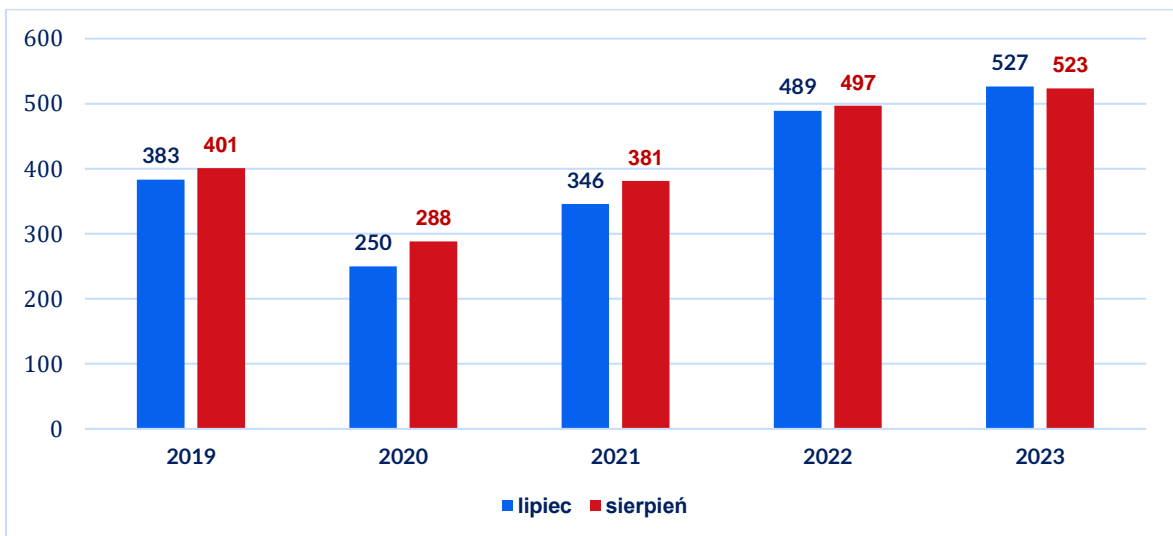




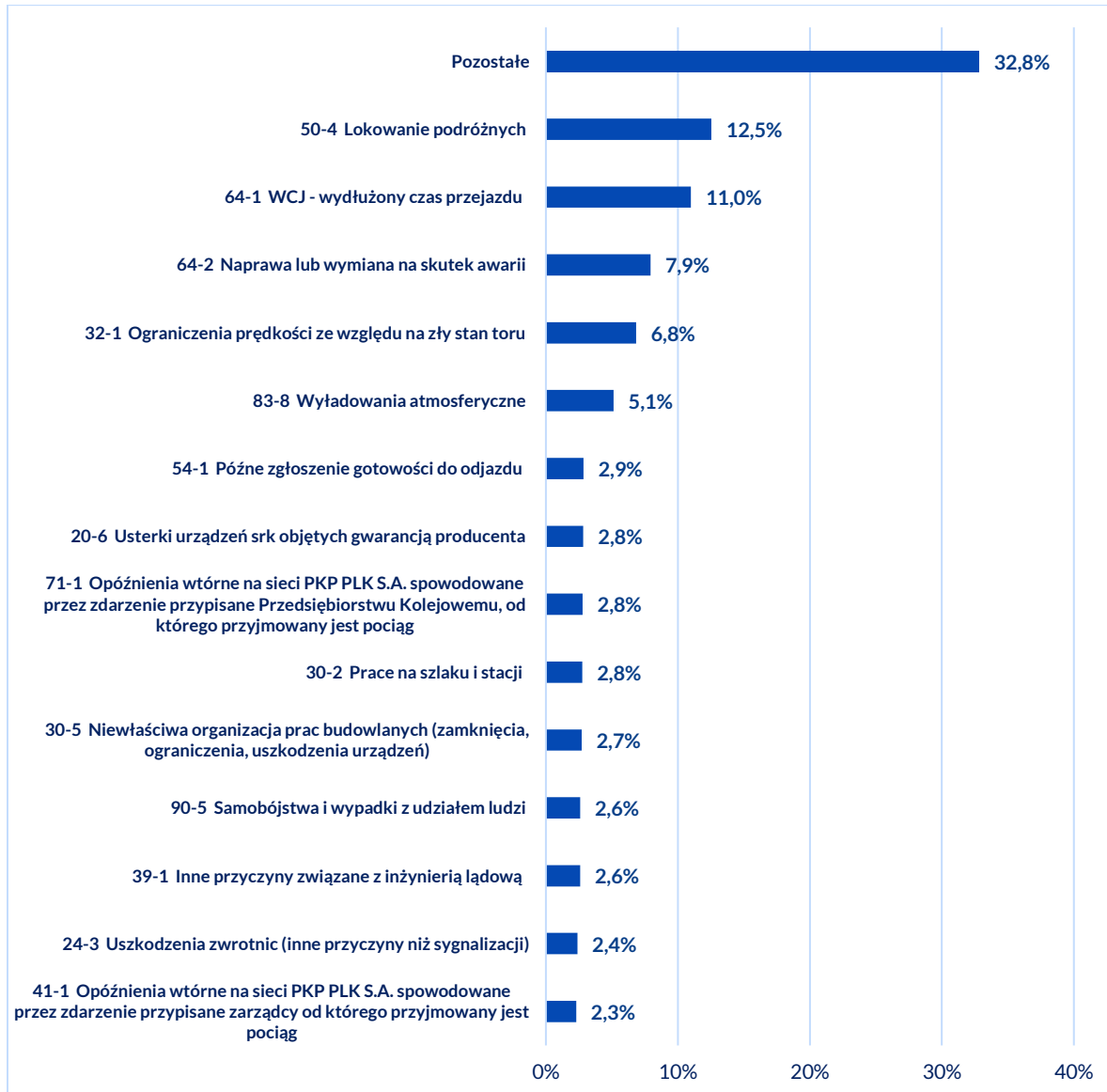
Rys. 15. Liczba pasażerów przypadających na 1 uruchomiony pociąg w miesiącach lipiec–sierpień w latach 2019-2023



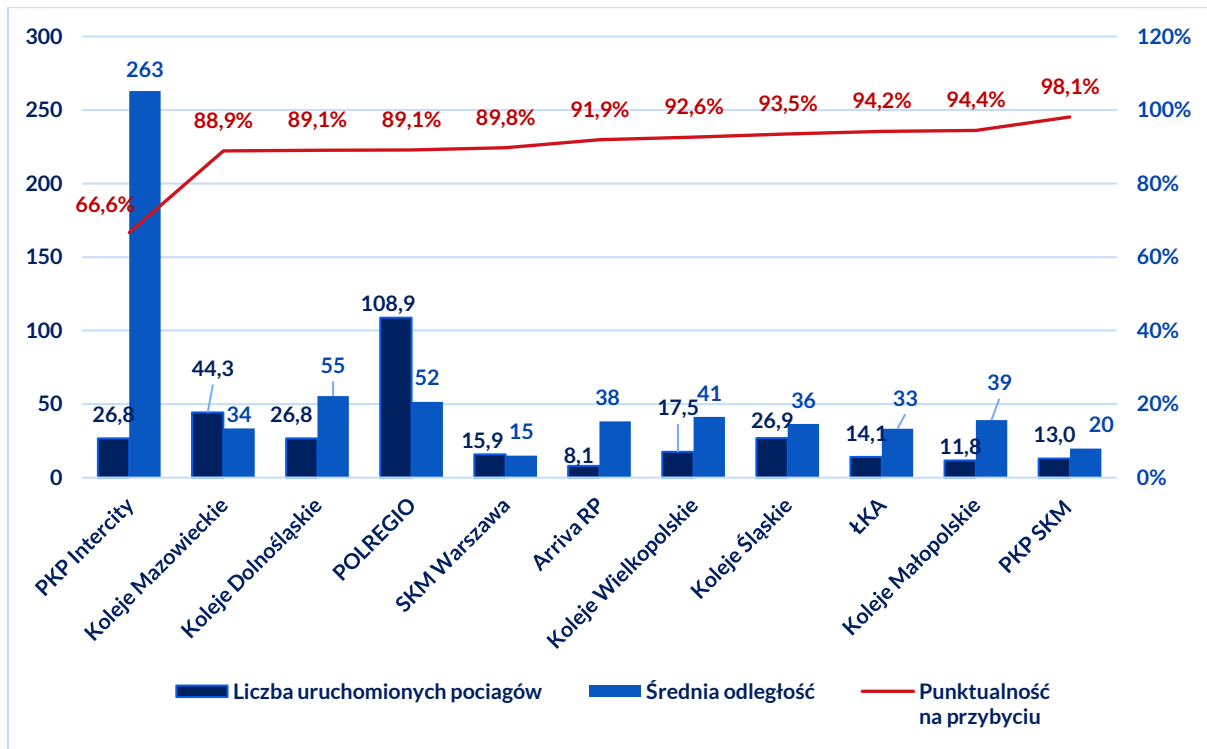
Rys. 16. Liczba pasażerów przypadająca na jeden uruchomiony pociąg PKP Intercity w miesiącach lipiec i sierpień w latach 2019-2023



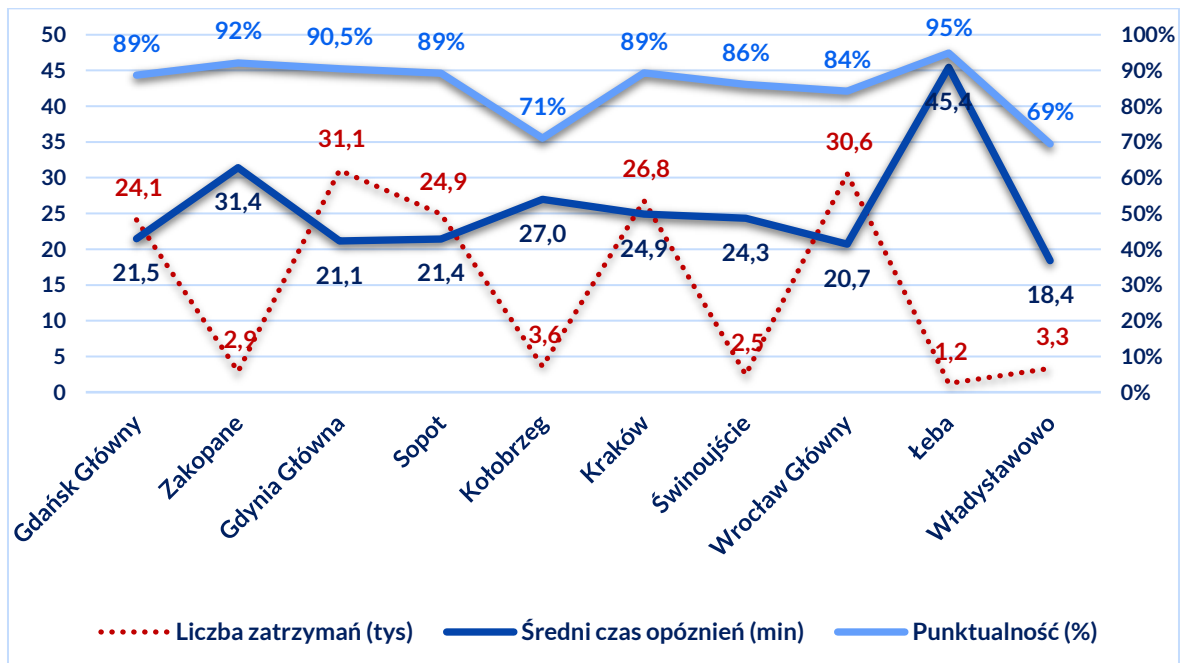
Rys. 17. Udział przyczyn opóźnień zdefiniowanych według kodów opóźnień w miesiącach lipiec-sierpień 2023 r. (w %)



Rys. 18. Zestawienie danych dotyczących punktualności pociągów poszczególnych przewoźników na tle liczby uruchomionych pociągów i średniej odległości pokonywanej w miesiącach lipiec–sierpień 2023 r.



Rys. 19. Liczba zatrzymań pociągów (tys.), punktualność (%) i średni czas opóźnień (w min) na wybranych stacjach kolejowych w okresie lipiec–sierpień 2023 r.



**Tab. 1. Liczba zatrzymań pociągów (w tys.), punktualność (w %) i średni czas opóźnień (w min) na wybranych stacjach kolejowych w okresie lipiec–sierpień 2023 r.**

Stacja	Przewoźnik	Liczba zatrzymań pociągów (tys.)	Punktualność na stacji [%]	Średni czas opóźnień (min.)
Gdańsk Główny	PKP Intercity	6,4	67,5%	24,0
	Koleje Mazowieckie	0,2	84,6%	35,8
	Polregio	4,6	88,6%	12,7
	PKP SKM	12,9	99,3%	10,4
Zakopane	PKP INTERCITY	0,9	86,1%	44,4
	POLREGIO	1,9	94,4%	17,6
	Koleje Śląskie	0,1	98,4%	29,0
	Koleje Małopolskie	0,1	94,7%	9,8
Gdynia Główna	PKP INTERCITY	6,7	73,7%	25,3
	POLREGIO	11,4	91,5%	15,6
	PKP SKM	12,9	98,4%	9,1
	Koleje Mazowieckie	0,2	86,4%	39,8
Sopot	PKP INTERCITY	6,4	68,2%	23,9
	Koleje Mazowieckie .	0,2	85,8%	38,3
	PKP SKM	12,9	98,9%	9,3
	POLREGIO	5,5	91,5%	13,8
Kołobrzeg	PKP INTERCITY	0,7	63,5%	33,1
	POLREGIO	2,2	77,1%	21,1
Kraków Główny	PKP INTERCITY	8,0	77,9%	29,9
	POLREGIO	6,6	91,2%	18,2
	Koleje Małopolskie	11,6	96,1%	14,2
	Koleje Śląskie	0,5	92,1%	12,9
	LEO Express	0,03	96,0%	17,0
	RegioJet	0,1	62,9%	42,3
Świnoujście	PKP INTERCITY	1,0	81,5%	30,8
	POLREGIO	1,4	89,4%	16,7
	Koleje Dolnośląskie	0,0	75,0%	15,8
Wrocław Główny	PKP INTERCITY	5,8	70,0%	27,1
	POLREGIO	7,9	85,0%	19,0
	Koleje Dolnośląskie	16,9	88,8%	16,0
Łeba	PKP INTERCITY	0,6	95,0%	46,9
	POLREGIO	0,6	94,8%	44,0
Władysławowo	PKP INTERCITY	0,7	68,0%	29,1
	POLREGIO	2,6	69,9%	15,2



Urząd Transportu Kolejowego  
Al Jerozolimskie 134  
02-305 Warszawa  
[www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl)