

Strona znajduje się w archiwum.

## Punktualność w przewozach pasażerskich

15.09.2020

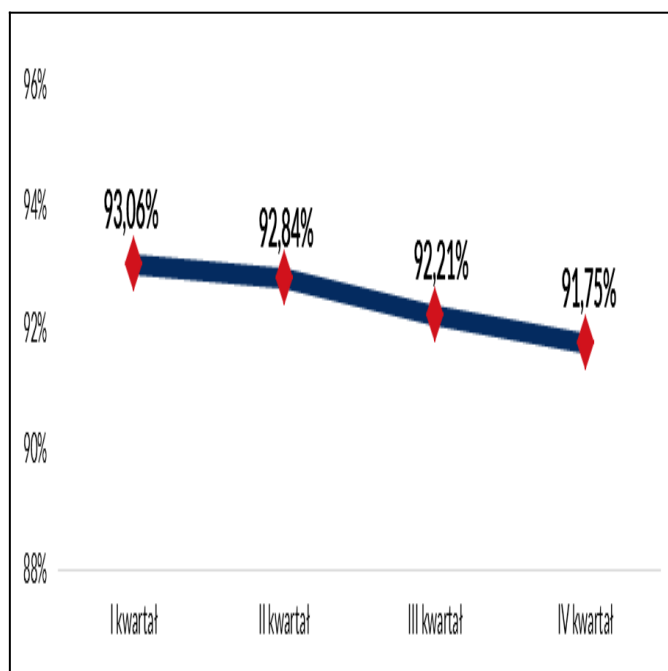
Punktualność i pewność przejazdu zaliczają się do najważniejszych czynników oceniających funkcjonowanie kolei. Urząd Transportu Kolejowego przeanalizował dane pochodzące od zarządców infrastruktury kolejowej i na ich podstawie przygotował kompleksowy raport dotyczący skali oraz przyczyn opóźnień i odwołań pociągów. Opracowanie pozwala lepiej zrozumieć specyfikę punktualności przewozów pasażerskich, poznać wzajemne zależności oraz najważniejsze powody, dla których pociągi nie docierają na czas do miejsca przeznaczenia. Wyniki analizy pozwolą również właściwym podmiotom na wypracowanie nowych rozwiązań i podjęcie działań naprawczych.

Codzienna aktywność części społeczeństwa wiąże się z potrzebą skorzystania z usług oferowanych przez transport kolejowy. Punktualność pociągów oraz gwarancja odbycia podróży ma

ogromny wpływ na plan dnia dużej liczby pasażerów. W przypadku gdy to zawiedzie, konsekwencje dla klientów mogą być na tyle dotkliwe, że zrezygnują z usług świadczonych przez przewoźników. Dlatego tak ważne jest eliminowanie wszystkich nieprawidłowości na tym polu.

Nie jest to jednak zadanie łatwe – w 2019 r. przewoźnicy pasażerscy uruchomili ponad 1,7 mln pociągów. Przekłada się to na średnio ponad 4700 pociągów pasażerskich jeżdżących codziennie, które są narażone na oddziaływanie czynników mogących spowodować opóźnienie. Niepokojący był spadający trend punktualności w kolejnych kwartałach. W pierwszym kwartale 2019 r. punktualność<sup>[1]</sup> wynosiła 93,1%, natomiast w IV kwartale było to 91,8%. Zwraca przy tym uwagę fakt, że szczyty przewozowe (okres wakacyjny oraz ferie zimowe) nie znalazły odzwierciedlenia w punktualności przewozów – największa punktualność przewozów miała miejsce w lutym (94,3%) a najniższy wskaźnik odnotowano w październiku (89,5%).

Rys, 1 Punktualność na przybyciu w 2019 r. (przy opóźnieniach powyżej 5 minut i 59 sekund) w podziale kwartalnym



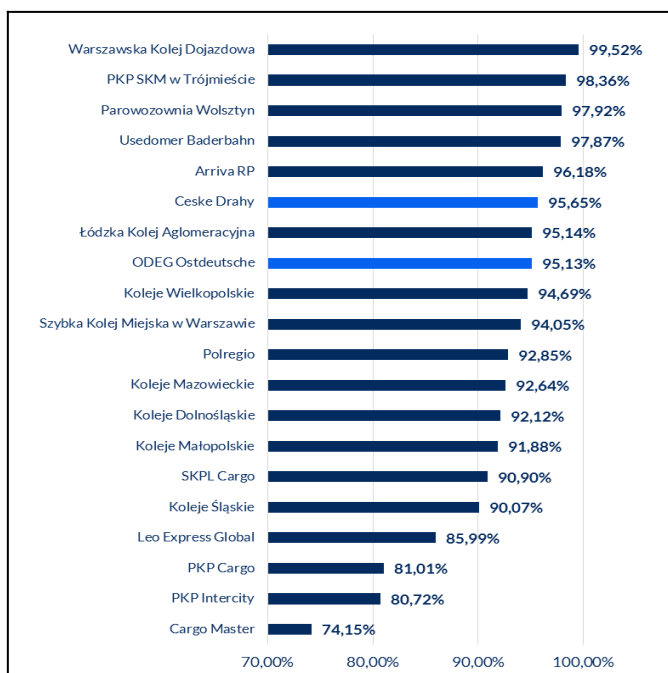
Duża liczba opóźnień powstałych na sieci zarządcy to opóźnienia kilkuminutowe, które m.in. w związku z rezerwami czasowymi są niwelowane w trasie. Powyższe wartości odnoszą

się więc do punktualności na stacji końcowej.

Punktualność poszczególnych przewoźników jest determinowana rodzajem świadczonych usług. Najniższą średnią punktualność odnotowała spółka PKP Intercity, dla której w 2019 r. wyniosła ona 80,7%. Przewoźnik ten odpowiada za większość połączeń dalekobieżnych, a właśnie te pociągi są najbardziej narażone na czynniki rozłożone na dużym obszarze mogące spowodować opóźnienie.

W 2019 r. najbardziej punktualnym przewoźnikiem była Warszawska Kolej Dojazdowa przewożąca ok. 3% pasażerów w Polsce. Średnio pasażerowie WKD podróżują na odległość 15,1 km, a pociągi kursują po wyodrębnionej linii kolejowej. Ryzyko wystąpienia czynników mogących spowodować opóźnienie jest więc odpowiednio niższe. Podobny wynik wskaźnika punktualności mają również PKP SKM w Trójmieście oraz UBB GmbH. W przypadku UBB realizuje on w Polsce przewozy wyłącznie na krótkim odcinku 1,44 km (rejon Świnoujścia) należącym do UBB Polska.

Rys. 2 Punktualność na przybyciu w 2019 r. (przy opóźnieniach powyżej 5 minut i 59 sekund) w podziale na kolejowych przewoźników pasażerskich



Dane pochodzące od zarządców infrastruktury pokazują obszary

mające wpływ na punktualność przewozów pasażerskich. Szczególną uwagę zwracają wzajemne zależności między przyczynami opóźnień u poszczególnych przewoźników. Oznacza to, że np. awaria lokomotywy jednego przewoźnika może mieć negatywne konsekwencje dla innych podmiotów w oddalonych miejscach na sieci. Nawet pojedyncze zdarzenie może przełożyć się na wyniki przewoźników na obszarze całego województwa, czego przykładem mogą być opóźnienia spowodowane przez pożar stacji przeładunkowej w Leszczynach w woj. śląskim w październiku 2019 r., który w kolejnych tygodniach był przyczyną problemów z punktualnością pociągów pasażerskich. Zdarzenie to wpłynęło na najniższy poziom punktualności odnotowany w całym 2019 r. Przypadek ten potwierdza, że kolej jest systemem bardzo silnie powiązaniem pod względem współoddziaływania zjawisk i odpowiedzialności w zakresie powstawania opóźnień na sieci kolejowej.

Patrząc na przyczyny opóźnień można stwierdzić, że niektóre z nich mają charakter systemowy. Jako najistotniejsze z nich można wskazać przyczyny:

- taborowe – opóźnienia są generowane przede wszystkim w wyniku defektów pojazdów kolejowych oraz związanej z tym potrzebą naprawy lub wymiany taboru. Ta kategoria często wiąże się ze znacznymi opóźnieniami sięgającymi kilkudziesięciu minut, a w skrajnych przypadkach nawet ponad 2 godziny. Dodatkowa istotna grupa przyczyn dotyczących taboru była kwalifikowana jako „wydłużony czas jazdy”;
- infrastrukturalne – powracającym problemem pozostają utrudnienia związane z pracami modernizacyjnymi. Zidentyfikowane przyczyny opóźnień dotyczą m.in. niewłaściwej organizacji prac budowlanych czy zmian w terminach realizacji inwestycji, co przekłada się na problemy w zakresie mijania pociągów, czy ograniczenia prędkości, które nie były wzięte pod uwagę przy tworzeniu rozkładów jazdy pociągów. Ponadto część problemów, takich jak

usterki urządzeń srk, czy nawet stacji LCS są zjawiskami, których występowanie stwarza nie tylko zagrożenie dla jakości parametru punktualności, ale i „w pewnym wymiarze” bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Tego typu przyczyny powinny być bezwzględnie eliminowane przez zarządców infrastruktury kolejowej;

- handlowe – generują największą liczbę opóźnień, z czego najbardziej istotne są przyczyny związane z lokowaniem podróżnych oraz późne zgłaszanie gotowości do odjazdu pociągu. Mimo że tego rodzaju przyczyny zazwyczaj nie mają dużego przełożenia na czas dotarcia pociągu do stacji końcowej, to negatywnie wpływają na wizerunek transportu kolejowego;
- zewnętrzne – obejmują przede wszystkim wypadki z udziałem innych pojazdów, ludzi czy zwierząt, akty chuligaństwa, lub wydarzenia związane z warunkami pogodowymi. W bardzo dużym stopniu, niemal u wszystkich przewoźników kolejowych, zdarzenia te powodują opóźnienia, których skutkiem są odszkodowania lub rekompensaty. Oprócz samego opóźnienia, generują one dodatkowe koszty wynikające np. z uszkodzenia taboru czy infrastruktury.

Kolejnym dotkliwym dla pasażerów problemem są odwołania pociągów. Najwięcej pociągów odwoływanych było w okresie letnim – w czerwcu, lipcu i sierpniu. Łącznie w tym okresie na sieciach wszystkich zarządców odwołano blisko 4,5 tys. pociągów, z czego blisko 98% stanowiły pociągi odwołane na sieci PKP PLK. Podobnie jak w przypadku opóźnień, wśród przyczyn odwołań pociągów największe znaczenie mają te związane z taborem. Powtarzające się przypadki braku sprawnego taboru czy niewłaściwego planowania obiegów składów zwracają uwagę na problemy systemowe w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych. Stosunkowo częste awarie pojazdów spalinowych każą zweryfikować przyczyny takiego

stanu rzeczy. Warto zwrócić również uwagę na problemy powstające w sytuacji, gdy prace remontowe czy modernizacyjne na sieci kolejowej nie przebiegają zgodnie z przyjętym harmonogramem – skutki takich odwołań mogą być szczególnie uciążliwe dla pasażerów, gdyż mają charakter długookresowy.

Branża kolejowa powinna kierować się najlepszymi wzorcami i dążyć do sytuacji, gdzie niepotrzebne będą analizy przyczyn opóźnień czy odwołań pociągów, ponieważ zjawiska takie będą incydentalne. Jedynie zaangażowanie wszystkich zainteresowanych może doprowadzić do tego, że wskaźniki punktualności będą rosły.

Punktualność pociągów i niezawodność kolei zapewniana przez przewoźników pasażerskich nie jest w pełni satysfakcjonująca. Informacje, jakie są przedstawione w opracowaniu UTK: „Punktualność w przewozach pasażerskich w 2019 r. Przyczyny opóźnień i odwołań pociągów i ich wpływ na funkcjonowanie przewozów pasażerskich” są jednak niezwykle cenne, gdyż pokazują obszary, w których konieczne jest podjęcie działań usprawniających. Do takich działań bez wątpienia powinno zaliczyć się wzmocnienie przez zarządców infrastruktury nadzoru nad planowaniem zamknięć i koordynacją inwestycji oraz nad wykonawcami prac budowlanych, ochrona infrastruktury przed kolizjami z dziką zwierzyną.

Podobnie zapewnienie przez przewoźników odpowiedniej rezerwy taborowej czy wzmocnienie przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego nadzoru nad operatorami w aspekcie planowania obiegów składów, budowania rezerwy taborowej czy terminowego wykonywania przeglądów taboru. Istotna jest również polityka taborowa, która powinna koncentrować się na ujednocnieniu parku taborowego. Wiele zależy również od osób, które nie korzystają z transportu kolejowego, jednak użytkują przejazdy kolejowe lub przekraczają infrastrukturę w sposób, który powoduje kolizje z ruchem kolejowym. w tym zakresie ważna jest edukacja oraz ciągłe rozpowszechnianie i promowanie kultury bezpieczeństwa.

Raport dotyczący punktualności i przyczyn opóźnień pociągów dostępny jest na stronie Urzędu Transportu Kolejowego [www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl).

Artykuł dra inż. Ignacego Góry ukazał się w wydaniu 8-9/2020 miesięcznika "Rynek Kolejowy".

[1] Punktualność na przybyciu przy określeniu progu punktualności na poziomie 5 minut i 59 sekund