

Punktualność pociągów w II kwartale 2022 r.

17.08.2022

W II kwartale 2022 r. do stacji końcowej punktualnie przyjechało blisko 90% pociągów pasażerskich oraz ponad 44% pociągów towarowych. Punktualność w przewozach pasażerskich była niższa o 1,3 punktu procentowego w porównaniu do I kwartału tego roku, zaś w przypadku pociągów towarowych wzrosła o 2,2 punktu procentowego. Przewoźnicy kolejowi uruchomili w II kwartale 2022 r. ponad 445 tys. pociągów pasażerskich oraz ponad 114 tys. pociągów towarowych.

[PRZEWOZY PASAŻERSKIE](#)

Od kwietnia do czerwca 2022 r. punktualnie do stacji końcowej dojechało 89,7% pociągów pasażerskich (przy opóźnieniach powyżej 5 minut 59 sekund). Najwyższy poziom punktualności pociągów pasażerskich w II kwartale odnotowano w kwietniu – 91,7%. W maju współczynnik ten osiągnął wartość 90,4%, natomiast w czerwcu – 87,2%.

Wśród przewoźników realizujących stale codzienne kursy najwyższy wskaźnik punktualności w II kwartale odnotowała Warszawska Kolej Dojazdowa – 99,5%. Największy przewoźnik dalekobieżny – PKP Intercity osiągnęło współczynnik punktualności na poziomie 68%.

Średnie opóźnienie pociągów pasażerskich w II kwartale obliczone jako iloraz łącznego czasu opóźnionych pociągów na

stacji końcowej i liczby tych pociągów wyniosło ponad 24 minuty dla pociągów opóźnionych powyżej 5 minut 59 sekund oraz blisko 10 minut dla wszystkich opóźnionych pociągów.

Przyczyny opóźnień przypisywane są przez zarządcę infrastruktury do odpowiednich grup określonych w instrukcji PKP PLK. Przyczynami powodującymi najwięcej czasu opóźnień pociągów nieuznawanych za punktualne na sieci PKP PLK były: „Tabor” (grupa 6), „Przyczyny zewnętrzne” (grupa 8), a także „Przyczyny wtórne” (grupa 9). Było to odpowiednio 26,8%, 17,9% oraz 14,7% czasu wszystkich opóźnień dla których przypisano przyczynę powstania opóźnienia. Wg liczby opóźnień udział tych przyczyn to odpowiednio 27,1%, 18,1% oraz 9,8%.

Wg dokładnych kodów opóźnień pierwsze trzy główne przyczyny to : 64-2 Naprawa lub wymiana na skutek awarii (poza tym korzystanie z pomocy innych lokomotyw), 71-1 Opóźnienia wtórne na sieci PKP PLK S.A. spowodowane przez zdarzenie przypisane Przedsiębiorstwu Kolejowemu, od którego przyjmowany jest pociąg , 64-1 WCJ - wydłużony czas przejazdu . Podczas gdy pierwsze dwie przyczyny często doprowadzają do sytuacji zatrzymania ruchu na dłuższy czas, to w przypadku trzeciej z nich powstałe w jej wyniku opóźnienie najczęściej nie przekracza kilkunastu minut, a trzecie miejsce w łącznym czasie trwania wynika z bardzo dużej liczby takich opóźnień.

W II kwartale liczba najbardziej dotkliwych opóźnień na sieci, które przekraczały 120 minut wyniosła 693 opóźnienia, zaś ich łączny czas to 167,1 tys. minut. Opóźnienia te stanowiły ponad 12% wszystkich przypisanych opóźnień pod względem czasu, ale niecałe 0,5% pod względem liczby opóźnień. Wśród tych opóźnień dominowały te związane z kodami 71-1 Opóźnienia wtórne na sieci PKP PLK S.A. spowodowane przez zdarzenie przypisane Przedsiębiorstwu Kolejowemu, od którego przyjmowany jest pociąg (44,7% czasu i 36,2% liczby), 70-1 Opóźnienia wtórne na sieci PKP PLK S.A. spowodowane przez zdarzenie przypisane Przedsiębiorstwu Kolejowemu, któremu przekazywany jest pociąg (10,4% czasu i 5,2% liczby), 64-2 Naprawa lub wymiana na skutek awarii (poza tym korzystanie z pomocy innych lokomotyw) 8,5% czasu i 12,8% liczby) 90-5

Samobójstwa i wypadki z udziałem ludzi (5,9% czasu i 8,5% liczby).

„W II kwartale punktualność pociągów pasażerskich uległa pogorszeniu. Punktualny przyjazd do celu podróży jest jednym z ważnych elementów ocenianych przez klientów kolei. Dlatego trend spadku punktualności jest niepokojący i z uwagą analizujemy działania jakie obecnie podejmują i planują podjąć podmioty kolejowe w celu zmniejszenia ryzyka opóźnień. Utrzymanie taboru, działanie urządzeń zasilania, planowanie robót inwestycyjnych, czy planowanie obiegów pociągów – to czynniki, których wpływ na punktualność można zmniejszyć poprzez odpowiednie działania” – podsumowuje dr inż. Ignacy Góra, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

PRZEWOZY TOWAROWE

W drugim kwartale 2022 r. punktualnie do stacji końcowej dojechało 44,2% pociągów towarowych. Najwyższą punktualność w tym okresie odnotowano w kwietniu – 44,8%. W maju współczynnik wyniósł 44,5%, natomiast w czerwcu 43,4%. Średnie opóźnienie pociągu towarowego w II kwartale wyniosło 769 minut. Pomimo lepszego wyniku punktualności pociągów towarowych, nadal największym problemem są opóźnienia powyżej 120 minut.