

PAWEŁ WOŁOWIEC

mgr inż., Urząd Marszałkowski
Województwa Podkarpackiego,
Departament Dróg i Publicznego
Transportu Zbiorowego,
al. Ł. Ciepłińskiego 4, Rzeszów,
e-mail: pawel_96@poczta.onet.pl

Systemy kolei aglomeracyjnych w Polsce¹

Streszczenie: Systemy kolei aglomeracyjnych odgrywają istotną rolę w kształtowaniu systemów transportowych miast i regionów. Stanowią duże wzmocnienie oferty przewozowej, a wykorzystywane środki transportu kolejowego, z racji swoich parametrów technicznych, umożliwiają przewóz większej liczby pasażerów niż standardowa komunikacja miejska. W artykule scharakteryzowano obecnie funkcjonujące systemy według trzech przyjętych grup województw: Polska Południowa – województwa: dolnośląskie, małopolskie, śląskie; Polska Centralna – województwa: łódzkie, mazowieckie, wielkopolskie; Polska Północna – województwa: kujawsko-pomorskie, pomorskie. W końcowej części artykułu przedstawiono przykłady dwóch planowanych systemów znajdujących się na etapie realizacji lub działających jeszcze w niepełnym przewidzianym zakresie.

Słowa kluczowe: transport kolejowy, kolejowy transport zbiorowy, koleje aglomeracyjne.

Wprowadzenie

Dynamiczny rozwój miast, a co za tym idzie rosnące zatłoczenie obszarów śródmiejskich, skutkuje zjawiskiem określanym mianem suburbanizacji. Proces ten polega na powstawaniu nowych osiedli mieszkaniowych na obszarach peryferyjnych oraz poza granicami miast. Z czasem zostają one stopniowo wchłonięte przez główną tkankę urbanistyczną. W efekcie postępującej w ten sposób ekspansji przestrzennej, a także migracji ludności do mniejszych miast lub wsi oddalonych kilka bądź kilkanaście kilometrów od danej jednostki terytorialnej, następuje naturalny wzrost potrzeb mieszkańców w zakresie ich mobilności. Wynika on z rosnącej odległości dzielącej miejsce zamieszkania z miejscem nauki, wykonywanej pracy zawodowej czy też większymi obiektami handlowo-usługowymi.

Problematyka ta szczególnie widoczna jest w przypadku miast wojewódzkich oraz tych ośrodków, które są dopiero na etapie dążeń do pełnienia kluczowej roli społeczno-gospodarczej w regionie i kraju. Intensywny rozwój motoryzacji indywidualnej społeczeństwa w połączeniu z niewystarczającą ofertą ze strony publicznego transportu zbiorowego na obszarach aglomeracyjnych lub w relacjach z miastami-sypialniami, powoduje nadmierny napływ, a zarazem odpływ pojazdów w czasie szczytów komunikacyjnych, tworząc wraz z ruchem ściśle wewnątrzmięjskim niepożądany problem kongestii.

Dlatego, mając na uwadze potrzebę zrównoważonego rozwoju mobilności w obszarach funkcjonalnych i ich oto-

czeniu, a także ekologiczny aspekt ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko pochodzącego z transportu samochodowego, jednostki samorządu terytorialnego podejmują działania z zakresu polityki transportowej z wykorzystaniem szynowego środka transportu o dużym potencjale przewozowym, jakim jest kolej. W tym celu tworzą, planują stworzyć lub rozwijają przedstawione w pracy systemy kolei aglomeracyjnych, uzupełniając tym sposobem ofertę połączeń regionalnych i międzywojewódzkich, tak aby wraz z komunikacją miejską były realnym substytutem dla samochodu w codziennych dojazdach do pracy, szkół, urzędów itd.

Tabela 1 zawiera zbiorcze zestawienie istniejących systemów kolei aglomeracyjnych w podziale na województwa.

Tabela 1

Zestawienie istniejących systemów kolei aglomeracyjnych	
Województwo	Nazwa systemu
Polska południowa	
dolnośląskie	Wrocławska Kolej Aglomeracyjna
małopolskie	Szybka Kolej Aglomeracyjna, Podhalańska Kolej Regionalna
śląskie	Szybka Kolej Regionalna
Polska centralna	
łódzkie	Łódzka Kolej Aglomeracyjna
mazowieckie	Szybka Kolej Miejska, Warszawska Kolej Dojazdowa
wielkopolskie	Poznańska Kolej Metropolitalna
Polska północna	
pomorskie	Pomorska Kolej Metropolitalna
kujawsko-pomorskie	Kolej BIT City

Źródło: opracowanie własne

W dalszej części artykułu scharakteryzowano obecnie funkcjonujące systemy według trzech przyjętych grup województw:

- Polska południowa – województwa: dolnośląskie, małopolskie, śląskie;
- Polska centralna – województwa: łódzkie, mazowieckie, wielkopolskie;
- Polska północna – województwa: kujawsko-pomorskie, pomorskie, zachodniopomorskie.

W ostatniej części artykułu przedstawiono Podkarpacką Kolej Aglomeracyjną oraz Szczecińską Kolej Metropolitalną jako przykłady planowanych systemów znajdujących się na etapie realizacji.

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2021.

Charakterystyka istniejących systemów kolei aglomeracyjnych Polski południowej

Wrocławska Kolej Aglomeracyjna

Wrocławska Kolej Aglomeracyjna jest nieoficjalnie funkcjonującą siecią połączeń w obszarze aglomeracji wrocławskiej. Charakteryzuje się stosunkowo dużą gęstością występujących w tym regionie linii kolejowych. Obecnie nie posiada jeszcze szyldu, ani formalnej struktury organizacyjnej, jednak jest rozwijana poprzez inwestycje infrastrukturalne na wybranych odcinkach oraz przez zwiększanie liczby kursujących pociągów. Operatorami są Koleje Dolnośląskie oraz Dolnośląski Zakład POLREGIO. Aglomeracja wrocławska podzielona jest na 2 obszary, które stanowią strefy honorowania biletów zintegrowanych²:

- Duża Aglomeracja Wrocławska (obszar ograniczony stacjami: Strzelin, Jaworzyna Śląska, Wołów, Żmigród, Oleśnica, Oleśnica Rataje, Jelcz Laskowice, Oława, Malczyce, Trzebnica) – w niej honorowany jest miesięczny wrocławski bilet zintegrowany PTA na pociąg (POLREGIO i Kolei Dolnośląskich), tramwaj i autobus;
- Mała Aglomeracja Wrocławska (w granicach miasta Wrocławia) – w tej strefie wybrane bilety na wrocławską komunikację miejską są jednocześnie uznawane w pociągach Kolei Dolnośląskich. Obszar ten ilustruje rysunek 1.



Rys. 1. Schemat Małej Aglomeracji Wrocławskiej

Źródło: <https://kolejedolnoslaskie.pl/oferty-taryfowe/bilety-w-aglomeracji-wroclawskiej> (5.05.2021 r.)

W 2020 roku podjęto rozmowy pomiędzy władzami województwa i miasta Wrocławia w celu uruchomienia Wrocławskiej Kolei Metropolitalnej. Miała wówczas zostać opracowana przez samorząd województwa dolnośląskiego pełna koncepcja funkcjonowania tego systemu wraz ze wskazaniem, jakie inwestycje infrastrukturalne miałyby zostać podjęte. Zgłoszono również projekty do realizacji w ramach rządowego programu Kolej Plus³.

² <https://kolejedolnoslaskie.pl/oferty-taryfowe/bilety-w-aglomeracji-wroclawskiej/> (dostęp: 5.05.2021)

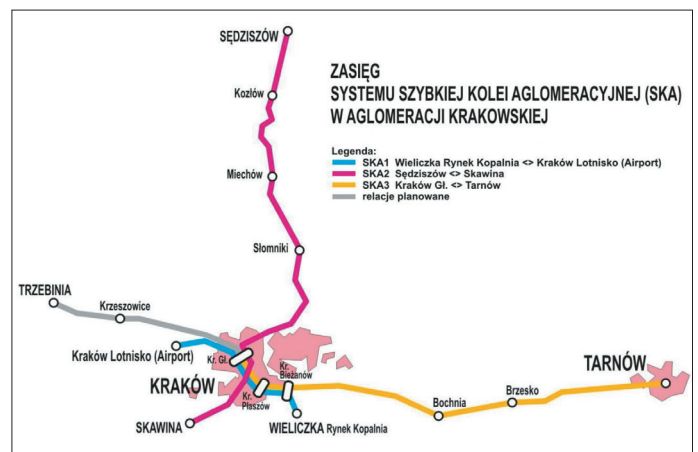
³ <https://wroclife.pl/nasze-miasto/wroclawska-kolej-metropolitalna-koncepcja/> (dostęp: 6.05.2021)

Szybka Kolej Aglomeracyjna w Aglomeracji Krakowskiej (SKA)

Szybka Kolej Aglomeracyjna w Aglomeracji Krakowskiej (SKA) jest systemem połączeń kolejowych działających w środkowej i północnej części województwa małopolskiego, łączącym Kraków z jego aglomeracją oraz kilkoma wybranymi miastami województwa. Operatorem SKA są Koleje Małopolskie. Obecnie funkcjonująca sieć złożona jest z 3 linii:

- SKA1: Kraków Lotnisko–Kraków Główny–Wieliczka Rynek Kopalnia;
- SKA2: Sędziszów–Kraków Główny (planowane przedłużenie do Skawiny);
- SKA3: Tarnów–Kraków Główny (planowane przedłużenie do Trzebini).

Rysunek 2 prezentuje docelowy kształt układu połączeń.



Rys. 2. Schemat docelowej sieci Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej w Aglomeracji Krakowskiej
Źródło: <https://www.małopolska.pl/dla-mieszkanca/transport/szybka-kolej-aglomeracyjna-ska> (6.05.2021 r.)

W ramach swojej działalności Koleje Małopolskie organizują również Autobusowe Linie Dozwozowe do miejscowości zlokalizowanych w okolicach Wieliczki. Ich obsługa jest zlecona prywatnej firmie przewozowej w celu zapewnienia transportu podróżnych do początkowej stacji linii SKA1 w centrum Wieliczki⁴.

Podhalańska Kolej Regionalna

Podhalańska Kolej Regionalna to oferta połączeń, która powstała w wyniku współpracy samorządu województwa małopolskiego i pozostałych samorządów lokalnych ze spółką POLREGIO. W ramach inicjatywy uruchomiono 16 par kursów dziennie na trasie z Nowego Targu do Zakopanego, obsługując miejscowości z rejonu Podhala. Podróżni mają do dyspozycji 2 specjalne taryfy biletowe⁵:

- Taryfę Górską – oferta dotycząca połączeń kolejowych dedykowana głównie dla mieszkańców Beskidu;

⁴ <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/koleje-malopolskie-wybraly-przewoznika-dla-linii-dozwozowych-64514.html> (dostęp: 6.05.2021)

⁵ <https://polregio.pl/pl/oferty-i-promocje/oferty-regionalne/podhalanska-kolej-regionalna/> (dostęp: 6.05.2021)

Sądeckiego, Małego, Makowskiego, Śląskiego, Żywieckiego oraz Podhala;

- Taryfę Podhalańską – oferta biletu zintegrowanego łączącego możliwość skorzystania z połączenia kolejowego oraz komunikacji miejskiej w Nowym Targu i/lub Zakopanem.

Szybka Kolej Regionalna w województwie śląskim

Szybka Kolej Regionalna działająca od 2008 roku w województwie śląskim, jest systemem kolei aglomeracyjnej obsługiwany przez Koleje Śląskie. Składa się z jednej linii łączącej obecnie Tychy z Katowicami. Jej trasa liczy około 26 km.

Charakterystyka istniejących systemów kolei aglomeracyjnych Polski centralnej

Łódzka Kolej Aglomeracyjna (ŁKA)

Łódzka Kolej Aglomeracyjna (ŁKA) to sieć połączeń obejmujących trasy aglomeracyjne województwa łódzkiego. Operatorem linii jest spółka o tej samej nazwie. Zaplecze techniczne zlokalizowane jest na terenie stacji

Łódź Widzew. Siatka połączeń obejmuje następujące relacje⁶:

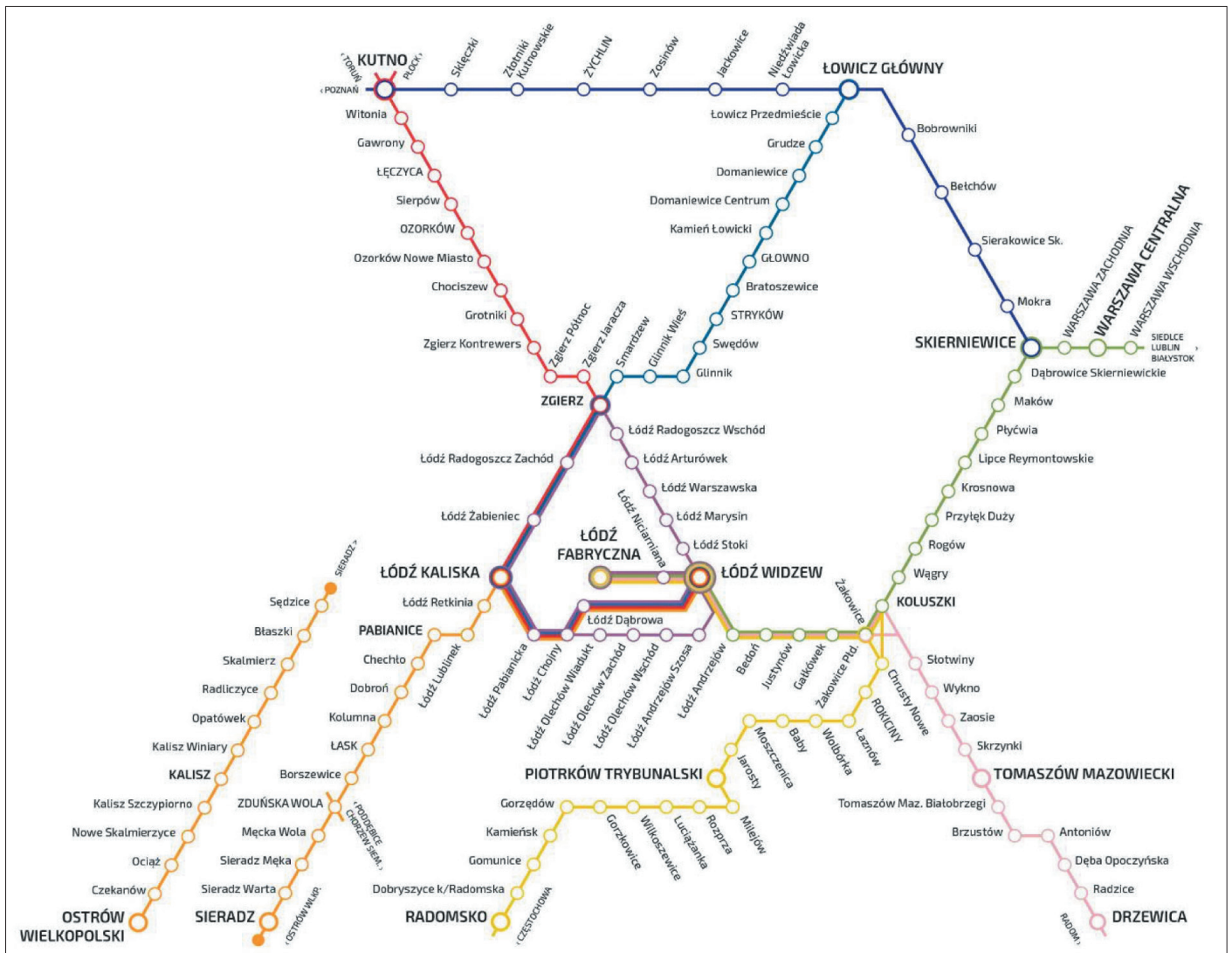
- Łódź–Kutno,
- Łódź–Łowicz,
- Łódź–Sieradz–Ostrów Wielkopolski,
- Łódź–Skierniewice–Warszawa (ŁKA Sprinter – połączenie poza aglomeracyjne),
- Łódź–Zgierz,
- Kutno–Łowicz–Skierniewice,
- Łódź–Tomaszów Mazowiecki–Drzewica,
- Łódź–Piotrków Trybunalski–Radomsko,
- Łódź–Zgierz (przez Łódź Olechów).

Rysunek 3 ilustruje schemat sieci ŁKA.

Szybka Kolej Miejska w Warszawie (SKM Warszawa)

SKM Warszawa jest systemem naziemnej kolei miejskiej, której zadaniem jest komunikowanie centrum stolicy z jej przedmieściami. SKM uzupełnia sieć metra, klasyczną komunikację miejską, Warszawską Kolej Dojazdową oraz

⁶ <https://lka.lodzkie.pl/Rozklady-jazdy/> (dostęp: 6.05.2021)

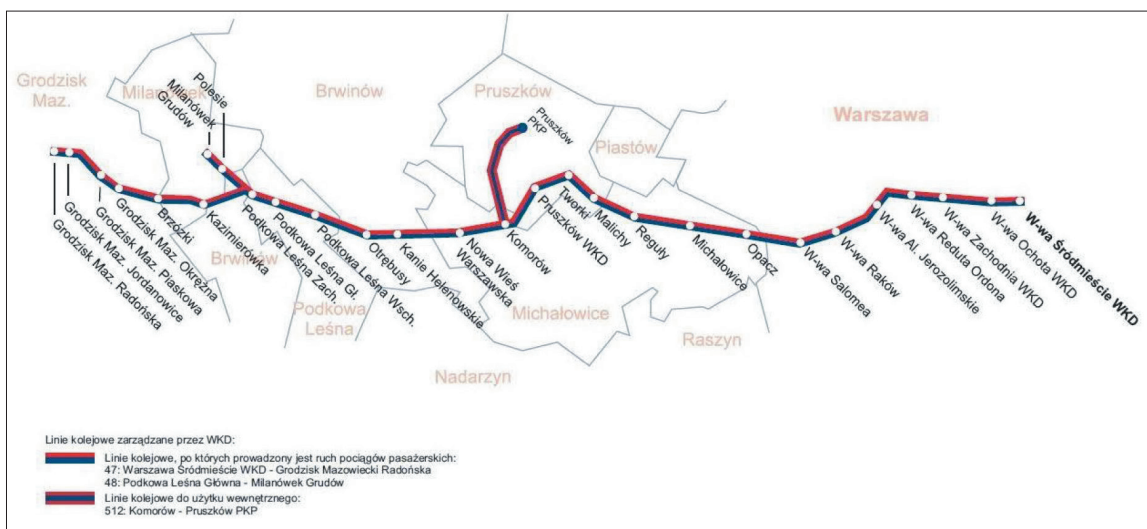


Rys. 3. Schemat sieci Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej

Źródło: <https://lka.lodzkie.pl/Rozklady-jazdy/> (6.05.2021 r.)



Rys. 4. Schemat sieci SKM Warszawa
Źródło: <https://www.skm.warszawa.pl/strefa-pasazera/mapy/> (7.05.2021 r.)



Rys. 5. Schemat sieci WKD
Źródło: <https://www.mazovia.pl/transport-publiczny/transport-kolejowy/przewozy-reionalne/> (7.05.2021 r.)

wojewódzkie połączenia regionalne Kolei Mazowieckich. Operatorem wszystkich 4 linii jest spółka o analogicznej nazwie, a ich układ wygląda następująco⁷:

- S1: Pruszków–Otwock,
- S2: Warszawa Lotnisko Chopina–Sulejówek Miłosna,
- S3: Warszawa Zachodnia–Legionowo Piaski / Wieliszew / Radzymin,
- S9: Warszawa Zachodnia–Legionowo / Legionowo Piaski / Wieliszew.

Rysunek 4 przedstawia schemat sieci SKM.

Warszawska Kolej Dojazdowa (WKD)

Warszawska Kolej Dojazdowa (WKD) jest trzecim systemem kolei miejskiej obok metra i SKM na terenie aglomeracji warszawskiej, obsługującym jej poł-

dniowo-zachodni pas osadniczy w kierunku Grodziska Mazowieckiego, w którym znajduje się siedziba i zaplecze techniczne operatora. Drugie zaplecze – infrastrukturalne, zlokalizowane jest w sąsiedztwie stacji Komorów. Cała WKD zasadniczo stanowi jedną główną trasę łączącą śródmieście Warszawy ze wspomnianym wcześniej Grodziskiem Mazowieckim, za wyjątkiem krótkiej odnogi do Milanówka i odcinka technicznego do Pruszkowa, łączącego system z resztą krajowej sieci kolejowej. Składa się z 4 stacji i 24 przystanków. Opisany układ przybliżono na rysunku 5⁸.

Pewną ciekawostką stanowi fakt, że do maja 2016 roku sieć trakcyjna WKD była zasilana prądem stałym o napięciu typowym dla systemów tramwajowych, czyli 600 V. Obecnie stosowane jest zasilanie prądem stałym o napięciu wynoszącym 3000 V⁹.

⁷ <https://www.skm.warszawa.pl/category/rozklad-jazdy-i-schematy-tras/> (dostęp: 7.05.2021)

⁸ <https://www.wkd.com.pl/o-wkd/charakterystyka-linii.html> (dostęp: 7.05.2021)

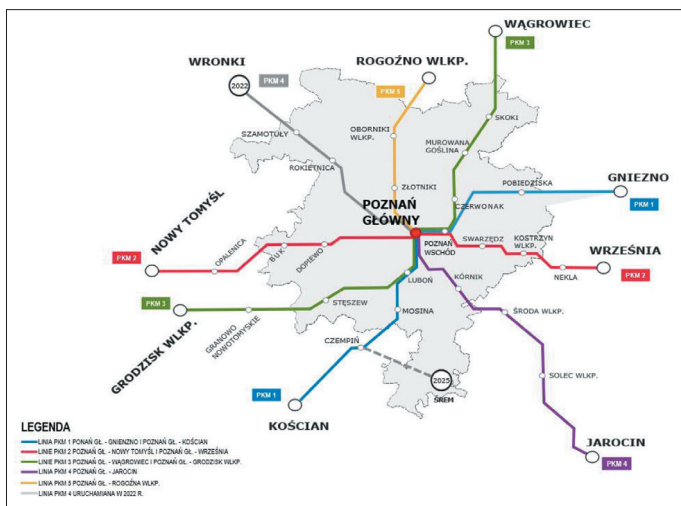
⁹ Ibidem.

Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM)

Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM) to funkcjonująca od maja 2018 roku sieć połączeń obsługujących aglomerację poznańską, współfinansowana przez samorząd województwa wielkopolskiego, miasto Poznań, powiat poznański oraz pozostałe jednostki znajdujące się w zasięgu połączeń. Operatorem PKM są Koleje Wielkopolskie na 5 liniach¹⁰:

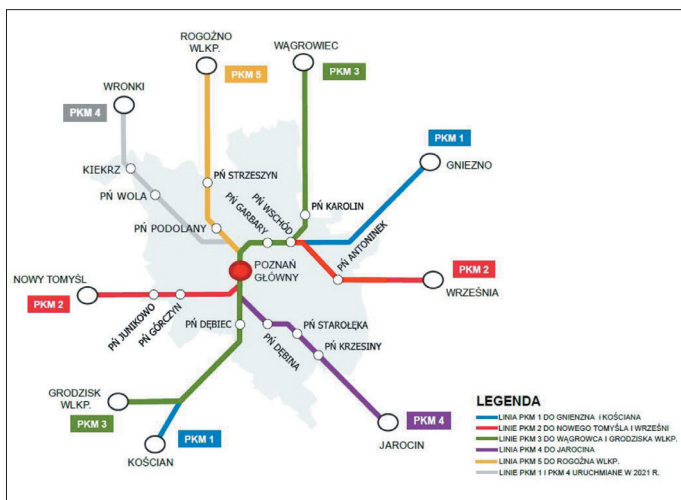
- PKM1: Kościan–Poznań Główny–Gniezno,
- PKM2: Nowy Tomyśl–Poznań Główny–Września,
- PKM3: Grodzisk Wielkopolski–Poznań Główny–Wągrowiec,
- PKM4: Jarocin–Poznań Główny (planowane przedłużenie do Wronek),
- PKM5: Rogoźno Wielkopolskie–Poznań Główny.

Na rysunku 6 przedstawiono ogólny wygląd sieci PKM, natomiast na rysunku 7 zilustrowano jej układ w obrębie samego Poznania.



Rys. 6. Schemat sieci Poznańskiej Kolei Metropolitalnej

Źródło: <http://pkm.metropoliapoznan.pl/#/> (7.05.2021 r.)



Rys. 7. Schemat sieci Poznańskiej Kolei Metropolitalnej na tle Poznania

Źródło: <http://pkm.metropoliapoznan.pl/#/> (7.05.2021 r.)

Charakterystyka istniejących systemów kolei aglomeracyjnych Polski północnej

BiT City

BiT City jest projektem wdrożonym przez samorządy województwa kujawsko-pomorskiego, Bydgoszczy i Torunia. Jego celem jest zwiększanie dostępności komunikacyjnej aglomeracji bydgosko-toruńskiej. Oprócz inwestycji infrastrukturalnych, m.in. tramwajowych i kolejowych, zakupiono także 5 elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT) oraz wprowadzono aglomeracyjny bilet zintegrowany umożliwiający przejazd pociągami operatora POLREGIO w relacji Bydgoszcz–Toruń, na której opiera się kolej BiT City oraz korzystanie z komunikacji miejskiej w obu tych miastach¹¹.

Pomorska Kolej Metropolitalna

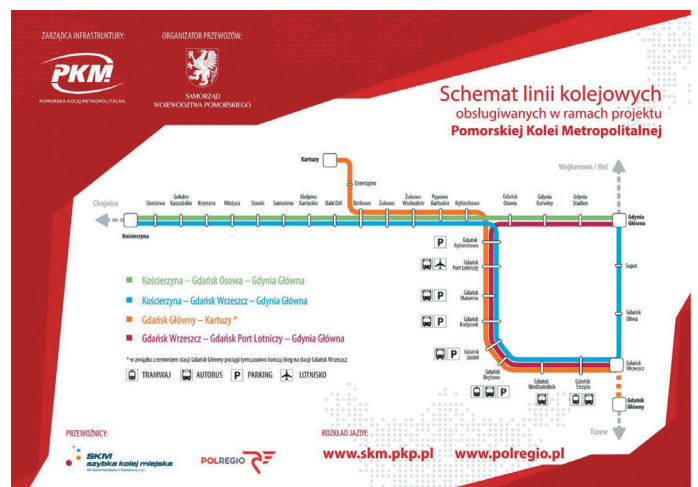
Pomorska Kolej Metropolitalna to system kolei regionalnej obejmujący obszar aglomeracji trójmiejskiej oraz powiat kościerski i kartuski. W ramach tego projektu istnieje spółka akcyjna o tej samej nazwie, której celem była budowa, a obecnie pełnienie roli zarządcy nad następującymi liniami:

- linia kolejowa nr 248 Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Osowa,
- linia kolejowa nr 253 Gdańsk Osowa – Gdańsk Rębiechowo.

Operatorami połączeń w ramach projektu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej są spółki PKP Szybka Kolej Miejska oraz POLREGIO. Wykonują one przewozy na 4 liniach¹²:

- Kościerzyna–Gdańsk Osowa–Gdynia Główna,
- Kościerzyna–Gdańsk Wrzeszcz–Gdynia Główna,
- Gdańsk Główny–Kartuzy,
- Gdańsk Wrzeszcz–Gdańsk Port Lotniczy–Gdynia Główna.

Wymienione trasy prezentuje rysunek 8.



Rys. 8. Schemat sieci Pomorskiej Kolei Metropolitalnej

Źródło: <https://www.pkm-sa.pl/dla-pasazera/> (7.05.2021 r.)

¹⁰ <http://pkm.metropoliapoznan.pl/#/> (dostęp: 7.05.2021)

¹¹ <https://polregio.pl/pl/oferty-i-promocje/oferty-regionalne/aglomeracyjny-bilet-bit-city/> (dostęp: 7.05.2021)

¹² <https://www.pkm-sa.pl/projekty/o-projekcie/> (dostęp: 7.05.2021)

Charakterystyka systemów kolei aglomeracyjnych znajdujących się w sferze planów i koncepcji

Podkarpacka Kolej Aglomeracyjna

Jest to częściowo uruchomiony projekt, będący wciąż na etapie realizacji. Jego celem jest zwiększenie dostępności kolejowej Rzeszowa względem miast i miejscowości otaczających w układzie krzyżowym (osie Dębica – Przeworsk i Kolbuszowa – Strzyżów) wraz z utworzeniem nowej trasy prowadzącej do Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka. Koszt całego przedsięwzięcia wyniesie ponad 700 mln zł. Składa się z 2 projektów dofinansowywanych ze środków UE:

- „Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej: Zakup taboru wraz z budową zaplecza technicznego” – w ramach projektu województwo zakupiło 2 spalinowe oraz 8 elektrycznych zespołów trakcyjnych. W trakcie realizacji jest projektowanie, a następnie budowa od podstaw nowego zaplecza technicznego (hala technologiczna do przeglądów i napraw wraz z myjnią), a także przebudowa układu torowego na terenie stacji Rzeszów-Staroniwa¹³;
- „Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej – PKA: Budowa i modernizacja linii kolejowych oraz infrastruktury przystankowej” – w ramach tego zadania PKP PLK SA podpisało umowę z wykonawcą obejmującą¹⁴:
 - budowę nowego odcinka linii kolejowej do lotniska łączącego się z linią kolejową nr 71 w miejscowości Zaczernie;
 - budowę stacji Trzciana i Port Lotniczy;
 - budowę przystanków: Rzeszów Północny, Rzeszów Dworzysko, Rzeszów Wschodni, Rzeszów Galeria, Rzeszów Osiedle Dąbrowskiego, Sędziszów Małopolski Wschód, Kolbuszowa Górna, Widelka, Głogów Małopolski Osiedle Niwa, Park Technologiczny, Zaczernie, Boguchwała, Lutoryż, Glinik Charzewski, Żarnowa;
 - budowę 4 mijanek: Widelka, Zaczernie, Lutoryż, Glinik Charzewski;
 - budowę 4 przejazdów kolejowo-drogowych.

Operatorem PKA jest Podkarpacki Zakład POLREGIO, będący jednocześnie operatorem wojewódzkich połączeń regionalnych. Wartość zawartej ze spółką umowy na lata 2021–2025, obejmującej zarówno przewozy w ramach PKA, jak i regionalne wynosi ok. 466 mln zł. Połączenia są uruchamiane etapami według następującej kolejności¹⁵:

- etap I – wdrożony od 1.01.2021 r.:
 - Rzeszów–Przeworsk (linia kolejowa nr 91),
 - Rzeszów–Dębica (linia kolejowa nr 91),

- Rzeszów–Strzyżów (linia kolejowa nr 106) – połączenie uruchomiono w ograniczonym zakresie z uwagi na brak jeszcze nie wybudowanych mijanek;
- etap II – planowany na koniec 2021 r.:
 - Rzeszów–Kolbuszowa (linia kolejowa nr 71) – uruchomienie połączenia uwarunkowane jest zakończeniem elektryfikacji linii;
- etap III – planowany w 2023 r.:
 - Rzeszów–Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka – uruchomienie połączenia nastąpi po wybudowaniu nowej trasy będącej odnogą linii kolejowej nr 71.

Na rysunku 9 zilustrowano obszar działania PKA.



Rys. 9. Mapa obszaru działania Podkarpackiej Kolei Aglomeracyjnej
Źródło: [4]

Szczecińska Kolej Metropolitalna

Jest to projekt w fazie realizacji zakładający utworzenie kolei metropolitalnej na terenie miast i gmin należących do Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Jego celem jest utworzenie na terenie SOM głównej osi transportowej, wykorzystując istniejące odcinki linii kolejowych¹⁶:

- linia kolejowa nr 351 Stargard–Szczecin,
- linia kolejowa nr 273 Gryfino–Szczecin,
- linia kolejowa nr 401 Szczecin–Goleniów z odnogą przez linie nr 402 i 434 do Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów,
- linia kolejowa nr 406 Szczecin–Police (dobudowa drugiego toru na odcinku Szczecin Główny–Szczecin Turzyn).

Realizacja projektu odbywa się na podstawie Umowy Partnerstwa pomiędzy Stowarzyszeniem Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, Województwem Zachodniopomorskim, PKP PLK, Szczecinem, Stargardem oraz gminami: Goleniów, Gryfino, Kobyłanka, Police i Stargard. W ramach całości zadania planowana jest przebudowa i modernizacja około 24 km linii kolejowych wraz z budową węzłów oraz parkingów „Park and Ride” i „Bike and Ride”. Projekt obejmie w sumie 40 przystanków.

¹³ <https://www.podkarpackie.pl/index.php/107-aktualnosci/8228-podkarpacka-kolej-aglomeracyjna-nie-zwalnia-tempa> (dostęp: 7.05.2021)

¹⁴ <https://podkarpackie.pl/index.php/107-aktualnosci/7963-jest-umowa-na-budowe-linii-kolejowej-do-jasionki> (dostęp: 7.05.2021.)

¹⁵ Konopka M., PKA staje się faktem, [w:] „Podkarpacki Przegląd Samorządowy”, nr 3/2020 (146), Rzeszów 2020, s. 6–7.

¹⁶ <http://skm.szczecin.pl/index.php/o-projeckcie/o-projeckcie> (dostęp: 8.05.2021)

Informacje dla Autorów

Procedura recenzowania publikacji

1. Każda publikacja przesłana do Redakcji drogą elektroniczną lub pocztową podlega procedurze recenzowania (dwóch recenzentów) i ocenie językowej (redaktor językowy).
2. Do oceny każdej publikacji powołuje się dwóch niezależnych recenzentów spoza jednostki zatrudniającej Autora. Recenzentów wyznacza redaktor naczelny po zasięgnięciu opinii redaktorów tematycznych.
3. W przypadku wykorzystywania w publikacji zaawansowanych metod statystycznych publikację ocenia również redaktor statystyczny.
4. W przypadku tekstów powstałych w języku obcym, co najmniej jeden z recenzentów będzie afiliowany w instytucji zagranicznej innej niż narodowość Autora pracy.
5. W doborze recenzentów przyjęty został model, w którym Autor i recenzenci nie znają swoich tożsamości (tzw. *double-blind review proces*).
6. W szczególnych przypadkach niemożności dostosowania się do powyższej zasady (wąska problematyka artykułu, brak dużej liczby potencjalnych recenzentów) recenzent pochodzący z tej samej jednostki będzie podpisywał deklarację o niewystępowaniu konfliktu interesów – za konflikt interesów będzie się uznawać zachodzące między recenzentem a Autorem:
 - bezpośrednie relacje osobiste (pokrewieństwo, związki prawne, konflikt),
 - relacje podległości zawodowej,
 - bezpośrednią współpracę naukową w ciągu ostatnich dwóch lat poprzedzających przygotowanie recenzji.
7. Recenzja ma formę pisemną i kończy się jednoznacznym wnioskiem co do dopuszczenia artykułu do publikacji bez zmian, dopuszczenia artykułu do publikacji po uwzględnieniu uwag zawartych w recenzji lub jego odrzucenia.
8. Zasady kwalifikowania publikacji do druku w wyniku recenzji:
 - oryginalność publikacji w zaproponowanej metodzie rozwiązania problemu, w zastosowaniu nowych ujęć teoretycznych problemu lub w przedstawieniu interesującego syntetycznego spojrzenia na pewną dziedzinę badań,
 - poprawność terminologiczna zastosowana w publikacji,
 - poprawność stylistyczna i językowa publikacji,
 - trafny i wystarczający dobór literatury,
 - właściwy dobór materiału ilustracyjnego.
9. Nazwiska recenzentów poszczególnych publikacji nie są ujawniane w kolejnych numerach czasopisma; raz w roku w numerze grudniowym lista recenzentów będzie podana do publicznej wiadomości.

Zabezpieczenie przed autorstwem ukrytym (*ghostwriting*) oraz autorstwem pozornym (*guest authorship*)

Zjawiska *ghostwriting* oraz *guest authorship*

Rzetelność w nauce stanowi jeden z jej jakościowych fundamentów. Czytelnicy powinni mieć pewność, iż Autorzy publikacji w sposób przejrzysty, rzetelny i uczciwy prezentują rezultaty swojej pracy, niezależnie od tego, czy są jej bezpośrednimi autorami, czy też korzystali z pomocy wyspecjalizowanego podmiotu (osoby fizycznej lub prawnej).

Dowodem etycznej postawy pracownika naukowego oraz najwyższych standardów redakcyjnych powinna być jawność informacji o podmiotach przyczyniających się do powstania publikacji (wkład merytoryczny, rzeczowy, finansowy etc.), co jest przejawem nie tylko dobrych obyczajów, ale także społecznej odpowiedzialności.

Przykładami przeciwstawnymi są *ghostwriting* i *guest authorship* (*honorary authorship*).

Ze zjawiskiem *ghostwriting* mamy do czynienia wówczas, gdy ktoś wniósł istotny wkład w powstanie publikacji, bez ujawnienia swojego udziału jako jeden z autorów lub bez wymienienia jego roli w podziękowaniach zamieszczonych w publikacji.

Ze zjawiskiem *guest authorship* mamy do czynienia wówczas, gdy udział Autora jest znikomy lub w ogóle nie doszło do niego, a pomimo to jest Autorem lub współautorem publikacji.

Działania Redakcji „TMiR”

Aby przeciwdziałać przypadkom *ghostwriting* i *guest authorship* Redakcja „Transportu Miejskiego i Regionalnego” rozpoczyna starania, aby wprowadzić procedury zabezpieczające przed tymi zjawiskami i wdraża poniższe rozwiązania:

1. Redakcja wymaga od Autorów publikacji ujawnienia wkładu poszczególnych autorów w powstanie publikacji (z podaniem ich afiliacji oraz kontrybucji, tj. informacji, kto jest Autorem koncepcji, założeń, metod, protokołu itp. wykorzystywanych przy przygotowaniu publikacji), przy czym główną odpowiedzialność ponosi Autor zgłaszający manuskrypt;
2. Redakcja, poczynawszy od numeru 1/2012, wyjaśnia w „Informacji dla Autorów”, że *ghostwriting*, *guest authorship* są przejawem nierzetelności naukowej, a wszelkie wykryte przypadki będą demaskowane, włącznie z powiadomieniem odpowiednich podmiotów (instytucje zatrudniające Autorów, towarzystwa naukowe, stowarzyszenia edytorów naukowych itp.);
3. Redakcja wymaga od Autorów informacji o źródłach finansowania publikacji, wkładzie instytucji naukowo-badawczych, stowarzyszeń i innych podmiotów (*financial disclosure*).
4. Redakcja dokumentuje wszelkie przejawy nierzetelności naukowej, zwłaszcza fałsz i naruszania zasad etyki obowiązujących w nauce.

Przygotowanie tekstów do druku

„Transport Miejski i Regionalny” publikuje oryginalne artykuły poświęcone funkcjonowaniu miejskich i regionalnych systemów transportowych. W szczególności obejmuje to zagadnienia techniki, organizacji, planowania, eksploatacji, zarządzania i bezpieczeństwa transportu. W ujęciu gałęziowym dotyczy to problemów transportu szynowego (kolejowego i tramwajowego), autobusowego, trolejbusowego, rowerowego i pieszego. Istotnym obszarem zainteresowań jest transport zbiorowy. Akceptowane są także materiały związane z ochroną środowiska w transporcie, geografią, historią i socjologią transportu.

Wymagana objętość materiałów do publikacji to 10–15 stron (1800 znaków na stronie). Tekst artykułu powinien zostać napisany w edytorze Microsoft Word czcionką Times New Roman o rozmiarze 12 pt. Wzory i opisy wzorów, tabele, rysunki, fotografie z podpisami powinny być wkomponowane w tekst. Należy stosować odrębne numeracje tabel, rysunków i fotografii, rysunki i fotografie przygotować w technice kolorowej. W tekście powinny znajdować się odwołania do numerów tabel, rysunków i fotografii. W tekście i we wzorach należy stosować jednostki układu SI. Dopuszczalne jest pogrubianie i oznaczanie kursywą istotnych części tekstu, nie stosować podkreślania tekstu. Tytuł artykułu winien być zwięzły i odpowiadać zawartości artykułu.

Odwołania do tekstów źródłowych należy opisywać w przypisach lub oznaczać numerami w nawiasach kwadratowych. Numery powinny odpowiadać pozycji w zestawieniu literatury na końcu tekstu. **Zestawienie literatury powinno być ułożone nie w porządku alfabetycznym, a w porządku pojawiania się odwołań w tekście.**

Struktura artykułu: tytuł artykułu w języku polskim, tytuł artykułu w języku angielskim, imię i nazwisko Autora (Autorów), stopień i tytuł naukowy, afiliacja (miejsce pracy), adres pocztowy, telefon, adres mailowy, streszczenie i słowa kluczowe w języku polskim (minimum trzy), streszczenie i słowa kluczowe w języku angielskim, tekst artykułu podzielony **obowiązkowo** na części opatrzone śródtytułami, spis literatury. W przypisie do tytułu polskiego należy określić procentowy udział wkładu Autorów w publikację.

Streszczenie polskie **powinno mieć około 200–250 słów** i powinno wskazywać przyczyny podjęcia tematu, opis problemu (podejście, badania, symulacje, analizę danych, stosowane narzędzia, kolejne kroki analizy, czynniki, wskaźniki itp.), rezultaty i wnioski. Streszczenie angielskie **powinno mieć około 150–200 słów**.

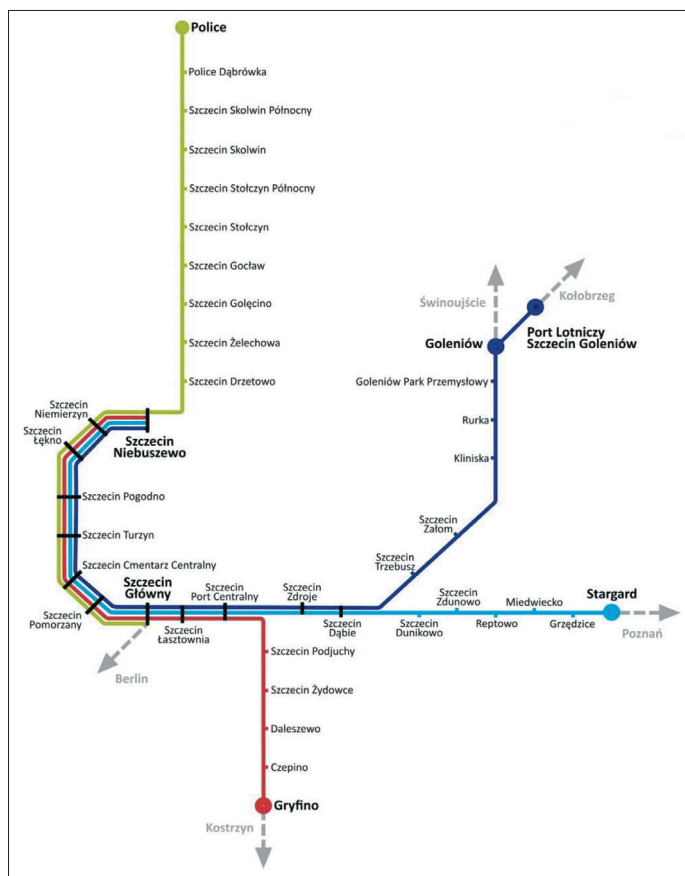
Przewidziany całkowity koszt wynosi około 783 mln zł przy dofinansowaniu UE na poziomie około 512 mln zł¹⁷.

Obecnie trwają prace budowlane (wystąpiło znaczne opóźnienie) związane z realizacją 2 umów zawartych w lipcu 2018 roku. Dotyczą one¹⁸:

- modernizacji linii kolejowej nr 406 na odcinku Szczecin Główny–Police o wartości 479,8 mln zł;
- modernizacji wybranej infrastruktury pasażerskiej na liniach kolejowych nr 273 (Szczecin–Gryfino), 351 (Szczecin–Stargard) i 401 (Szczecin–Goleniów) o wartości 138,7 mln zł.

Planowana sieć Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej ma być złożona z 4 linii (rys. 10):

- Szczecin Główny–Police;
- Szczecin Niebuszewo–Gryfino;
- Szczecin Niebuszewo–Stargard;
- Szczecin Niebuszewo–Goleniów/Port Lotniczy Szczecin–Goleniów.



Rys. 10. Schemat planowanej sieci Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej
Źródło: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/skm-szczecin-z-zatwierdzonymi-nazwami-przystankow-i-stacji-schemat-61440.html> (8.05.2021 r.)

Podsumowanie

Systemy kolei aglomeracyjnych odgrywają istotną rolę w kształtowaniu sieci transportowych miast i regionów. Stanowią niebagatelne wzmocnienie oferty przewozowej, a wykorzystywane środki transportu kolejowego, z racji swo-

ich parametrów technicznych, umożliwiają przewóz większych liczby pasażerów niż standardowa komunikacja miejska.

Jednostki samorządu terytorialnego, szczególnie samorządy województw, wspólnie z zarządcą krajowej infrastruktury są niezbędnymi organami w zakresie tworzenia tego rodzaju przewozów kolejowych w regionach ze względu na posiadane przez nich ustawowe kompetencje organizatorskie. Od roku 2000 występuje tendencja wśród samorządów wojewódzkich do powoływania własnych spółek kolejowych, uniezależniając się w pewnym stopniu od usług krajowych przewoźników wywodzących się z dawnej formy funkcjonowania Polskich Kolei Państwowych. Skutkuje to zwiększonym rozdrobnieniem rynku publicznego transportu kolejowego.

W kwestii doboru operatora na potrzeby realizacji połączeń aglomeracyjnych można zauważyć różne podejścia organizatorów do tego zagadnienia. W jednych przypadkach jest to ogólnokrajowy podmiot zewnętrzny, jak np. POLREGIO, wykorzystujący do tych połączeń przekazany tabor. W innych natomiast wykonywanie przewozów jest zlecane spółkom samorządowym. Występują również sytuacje, gdzie to zarządca danej linii jest jednocześnie przewoźnikiem z niej korzystającym, choć są to jednostkowe przypadki.

Pod względem perspektyw rozwoju kolei aglomeracyjnych, samorządy dostrzegają możliwość zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców za ich pomocą. Świadczą o tym plany i projekty takich sieci w różnych częściach Polski, z których część doczekała się faktycznych prac wdrożeniowych. Oprócz samego uruchamiania połączeń, wykonywane są również inwestycje infrastrukturalne związane z rewitalizacją i budową nowych odcinków linii kolejowych. Dodatkowym impulsem do działań w tym obszarze jest możliwość pozyskania wsparcia ze środków UE oraz krajowych programów kolejowych. Sprzyjają temu ekologiczne zalety rozwijania przewozów kolejowych – w tym przypadku na poziomie lokalnym, co również może przynieść pozytywny skutek dla walki z problemem wykluczenia transportowego obszarów pozamiejskich.

Literatura

1. Ocena funkcjonowania rynku kolejowego w Polsce w 2019 roku, Urząd Transportu Kolejowego w Warszawie, 2019.
2. Ocena funkcjonowania rynku kolejowego w Polsce w 2020 roku, Urząd Transportu Kolejowego w Warszawie, 2020.
3. Engelhardt J., *Zarządzanie publicznym transportem kolejowym w Polsce w latach 1990-2018*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2018, nr 11.
4. Konopka M., *PKA staje się faktem*, „Podkarpacki Przegląd Samorządowy”, 2020, nr 3 (146), Rzeszów 2020.
5. Kulpa T., Kulas S., Popadiak B., *Zmiany zachowań komunikacyjnych pasażerów po uruchomieniu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej w Małopolsce*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2017, nr 9.
6. Kwarciniński T., *Rola województw samorządowych w rozwoju pasażerskich przewozów regionalnych w Polsce*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2019, nr 11/12.
7. Małyż M., *Rola porannych połączeń kolejowych w kształtowaniu przestrzennej dostępności regionów*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2019, nr 11/12.
8. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2020 r., poz. 1944).

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/skm-szczecin-lapie-opoznienie-budowie-niewiele-sie-dzicie-65856.html> (dostęp: 8.05.2021)