dr hab. Piotr Rosik,

Karol Kowalczyk,

Patryk Duma

**Zmiany liczby ludności w aglomeracjach w kontekście możliwości korzystania z transportu kolejowego**

Dekada międzyspisowa 2011-2021 to okres gwałtownej suburbanizacji, przede wszystkim w obszarach metropolitalnych, w aż 19 gminach w Polsce zmiany procentowe przewyższyły 50%, a w 20 gminach nastąpiły przyrosty liczby ludności wyniosły ponad 10 tys. mieszk. Okres 2011-2021 to również duże pozytywne zmiany infrastrukturalne i organizacyjne dotyczące kolei metropolitalnych/aglomeracyjnych. Istnieją trzy sposoby definiowania pojęcia kolei miejskiej/aglomeracyjnej/metropolitalnej, w odniesieniu do polskich warunków: (1) system planowych połączeń pasażerskich w obrębie infrastruktury należącej do PKP Polskich Linii Kolejowych (PKP PLK), obsługiwany przez jednego lub kilku przewoźników samorządowych (np. Poznańska Kolej Metropolitalna); (2) spółka przewozowa (przewoźnik samorządowy) świadcząca usługi na terenie danej aglomeracji (np. Szybka Kolej Miejska w Warszawie); (3) aglomeracyjna linia kolejowa zarządzana przez spółkę niezależną od PKP PLK (np. Pomorska Kolej Metropolitalna). W polskich aglomeracjach funkcjonują trzy wyżej wymienione warianty, w tym rozwiązania o charakterze mieszanym. Istnieje wiele pozytywnych przykładów rozwoju kolei aglomeracyjnych i regionalnych skutkujących przesunięciem międzygałęziowym, szczególnie w latach 2015-2019 (Trójmiasto, aglomeracja łódzka lub aglomeracja wrocławska). Z drugiej strony jest również wiele negatywnych przykładów intensywnej suburbanizacji na obszarach nieobsługiwanych przez kolej (Bezrzecze i Mierzyn w aglomeracji szczecińskiej, Józefosław w aglomeracji warszawskiej) lub braku intensywnej suburbanizacji wzdłuż korytarzy kolejowych (Otwock, Puszczykowo). Podsumowując, sukces kolei aglomeracyjnych wynika z wielu czynników o charakterze: (1) infrastrukturalnym (modernizacja linii i stacji kolejowych, systemy P&R, zintegrowane węzły przesiadkowe itd.); (2) organizacyjnym (wspólny bilet z innymi przewoźnikami, zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów itd.); (3) zagospodarowania przestrzennego (intensywna suburbanizacja wokół stacji kolejowych wraz z niezbędną infrastrukturą edukacji i ochrony zdrowia). Sukces ten zależy w dużym stopniu od koordynacji działań samorządowych na różnych szczeblach.