

## Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2018, 21(2), 33-40

DOI 10.4467/2543859XPKG.18.007.9351

Otrzymano (Received): 20.04.2018

Otrzymano poprawioną wersję (Received in revised form): 15.06.2018

Zaakceptowano (Accepted): 18.06.2018

Opublikowano (Published): 29.06.2018

---

# REAKTYWACJA POŁĄCZENIA KOLEJOWEGO SZCZECIN – POLICE W RAMACH REALIZACJI KONCEPCJI SZCZECIŃSKIEJ KOLEI METROPOLITALNEJ

*Reactivation of the Szczecin – Police railway connection as part of the implementation  
of the Szczecin Metropolitan Railway concept*

**Arkadiusz Drewnowski (1), Krzysztof Małachowski (2)**

(1) Katedra Systemów i Polityki Transportowej, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński, Cukrowa 8, 71-004 Szczecin

e-mail: arkadiusz.drewnowski@wzueu.pl

(2) Katedra Historii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński, Cukrowa 8, 71-004 Szczecin

e-mail: krzysztofpm@o2.pl

### Cytacja:

Drewnowski A., Małachowski K., 2018, Reaktywacja połączenia kolejowego Szczecin – Police w ramach realizacji koncepcji Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 21(2), 33–40.

**Streszczenie:** Celem artykułu jest przeanalizowanie możliwości efektywnej realizacji koncepcji Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej (SKM), przede wszystkim w odniesieniu do reaktywacji połączenia kolejowego Szczecin– Police. To połączenie, jako jedyne w otoczeniu Szczecina, nie jest obecnie czynne. Wskazano główne warunki, jakie muszą zostać spełnione, aby połączenie to było efektywne i przyniosło pożądane rezultaty w postaci przejęcia części pasażerów przez transport kolejowy w tej relacji. Otrzymane wyniki wskazują, że reaktywacja połączenia kolejowego Police–Szczecin ma duże szanse na stworzenie konkurencyjnej oferty do obecnie funkcjonujących połączeń. Konieczne jest jednak spełnienie określonych warunków odnośnie do czasu jazdy, częstotliwości kursów, cen biletów i umiejscowienia przystanków na trasie.

**Słowa kluczowe:** transport kolejowy, transport publiczny, Szczecińska Kolej Metropolitalna

**Abstract:** The aim of the article is to analyze the possibilities of effective implementation of the Szczecin Metropolitan Railway (SKM) concept, primarily in relation to the reactivation of the Szczecin - Police railway connection. This connection, as the only one, is currently not open. The main conditions that must be met in order to make this connection effective and bring the desired effects in the form of taking over passengers by rail transport were indicated. The results obtained indicate that the reactivation of the Police - Szczecin rail connection has a good chance of creating a competitive offer to those currently in operation. However, it is necessary to meet certain conditions regarding driving time, frequency of courses, ticket prices and the location of stops on the route.

**Key words:** public transport, rail transport, Szczecin Metropolitan Railway

---

## 1. Wstęp

Występująca już od wielu lat przestrzenna ekspansja metropolii (aglomeracji) oraz oddzielenie miejsc zamieszkania, pracy i usług powoduje coraz większą ruchliwość mieszkańców. Wymaga to od władz lokalnych organizacji lepszego i wydajniejszego systemu transportowego, zarówno w ujęciu indywidualnym, jak i zbiorowym. Mobilność mieszkańców aglomeracji musi zostać zapewniona na takim poziomie, aby zapewnić odpowiedni poziom życia mieszkańców, umożliwić rozwój gospodarczy całego obszaru metropolitalnego, ale jednocześnie minimalizować negatywny wpływ na środowisko naturalne (Kozłak, 2013).

Znaczenie transportu szynowego dla obsługi miast i aglomeracji w XXI wieku znacząco wzrosło. Po okresie regresji i ograniczania rozwoju transportu szynowego w latach 90. XX wieku, nastąpił jego renesans oraz dalszy rozwój. Szczególnie widoczne jest to w dużych aglomeracjach (np. Berlin, Paryż, Londyn itp.). Transport kolejowy wykorzystywany jest tam głównie do obsługi połączeń centrum z obszarami peryferyjnymi.

Również w Polsce obserwowany jest, zwłaszcza po wejściu do Unii Europejskiej, wzrost znaczenia transportu kolejowego w obsłudze dużych miast i aglomeracji. Nadal występują jednak różnice w porównaniu z krajami Europy Zachodniej. Podejmuje się próby włączenia transportu kolejowego w system transportowy metropolii czy aglomeracji. Przykładami są: Warszawa, Trójmiasto, konurbacja górnośląska czy aglomeracja łódzka.

W przypadku metropolii szczecińskiej pojawiła się również koncepcja stworzenia *Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej* (SKM) w ramach funkcjonującego już od 2009 r. Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (Molewicz, Jastrzębski, 2011; Małachowski, 2012; Pietrzak, 2012; Strategia Zintegrowanych..., 2016). Powołanie SKM przewidziano również w Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 (Strategia rozwoju..., 2010).

W artykule przedstawiono w sposób ogólny koncepcję SKM oraz skupiono się na reaktywacji połączenia Szczecin–Police. Przeprowadzono rozważania na temat efektywności podejmowanych działań, głównie w aspekcie porównania aktualnych rozkładowych czasów przejazdów autobusami z planowanym połączeniem kolejowym na tej trasie. Na omawianej linii przewozy pasażerskie zawieszono w 2001 r., stąd szczególnie istotne jest tu stworzenie atrakcyjnej i konkurencyjnej oferty mającej za zadanie przejęcie części dotychczasowego ruchu pasażerskiego obsługiwanego przez publiczny transport samochodowy lub transport indywidualny.

## 2. Koncepcja Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej

Koncepcja Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej (SKM) przewiduje stworzenie na obszarze metropolitalnym Szczecina sieci obsługi transportowej z wykorzystaniem transportu kolejowego. Sieć obejmować ma zarówno linie obecnie wykorzystywane w przewozach pasażerskich<sup>1</sup>, jak i te, na których w latach wcześniejszych przewozy zostały zawieszony<sup>2</sup>.

Obszar działania SKM dotyczył będzie odcinków linii aktualnie wykorzystywanych w przewozach pasażerskich, takich jak:

- Stargard – Szczecin Dąbie – Szczecin Główny (linia nr 351),
- Gryfino – Szczecin Główny (linia nr 273),
- Goleniów – Szczecin Dąbie (linia nr 401).

W ramach SKM mają również zostać reaktywowane przewozy pasażerskie na odcinku Police – Szczecin Główny (linia nr 406). Od 2002 r. linia wykorzystywana jest wyłącznie do obsługi przewozów towarowych.

Układ planowanej sieci SKM przedstawiono schematycznie na ryc. 1.

W ramach realizacji SKM na wszystkich obsługiwanych już odcinkach przewiduje się budowę nowych i modernizację istniejących przystanków i stacji, w tym infrastruktury peronowej oraz budowę parkingów (Park & Ride, Kiss & Ride, Bike & Ride). Zmodernizowana zostanie również infrastruktura liniowa, choć będzie to wykonywane również w ramach innych programów modernizacji infrastruktury kolejowej<sup>3</sup>.

W ramach projektu SKM przewiduje się również zakup przez Urząd Marszałkowski taboru dostosowanego do obsługi przewozów aglomeracyjnych.

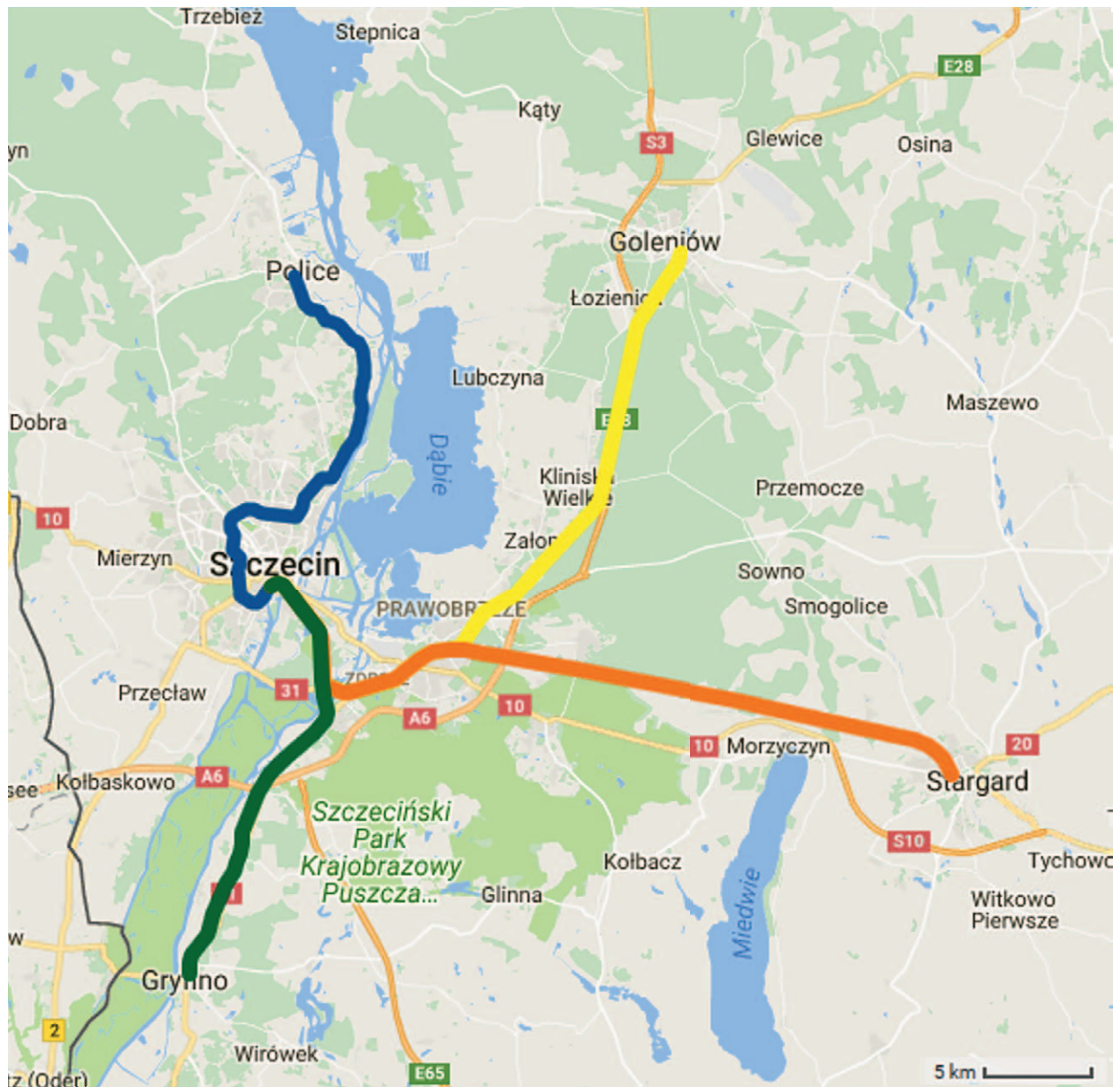
Wdrożenie koncepcji SKM dla czynnych już odcinków zwiększy efektywność i konkurencyjność transportu kolejowego w odniesieniu do:

- wzrostu częstotliwości połączeń ze Stargardu, Goleniowa i Gryfina do Szczecina,
- skrócenia czasu przejazdu,
- oferty taryfowej (przewiduje się stworzenie jednolitego metropolitalnego systemu taryfowego).

<sup>1</sup> Połączenia realizowane są przez spółkę Przewozy Regionalne (Polregio..., 2018).

<sup>2</sup> Szczegółowy opis koncepcji Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej zwarty jest w Studium wykonalności..., 2014.

<sup>3</sup> Na odcinkach Stargard–Szczecin i Goleniów–Szczecin infrastruktura modernizowana będzie w ramach projektu podstawowego Krajowego Programu Kolejowego (prędkość maksymalna dla połączeń pasażerskich wzrośnie ze 120 do 160 km/h). Z kolei na odcinku Gryfino–Szczecin modernizacja i dostosowanie do maksymalnej prędkości 120 km/h realizowane będą ze środków zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. (Krajowy program..., 2015).



Ryc. 1. Układ sieci Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie SKM Szczecin [10.04.2018].

### 3. Reaktywacja połączenia Police–Szczecin

Największe wątpliwości w kontekście efektywności połączenia budzi kwestia reaktywacji przewozów pasażerskich na linii kolejowej w relacji Police – Szczecin. Połączenie to od wielu lat było nieczynne, stąd konieczne jest podjęcie określonych działań, aby uzyskać efekt w postaci przejścia pasażerów z autobusów komunikacji miejskiej i samochodów osobowych do transportu kolejowego.

Linia nr 406 jest obecnie użytkowana jako towarowa. Ruch pasażerski zawieszony został na niej we wrześniu 2002 r. (Po szynach przez..., 2017). Od tego czasu infrastruktura związana z ruchem pasażerskim

uległa daleko idącej degradacji. Dodatkowo wyłączony z eksploatacji został tor nr 1 na odcinku Szczecin Niebuszewo – Police. Przywrócenie przewozów pasażerskich będzie więc uzależnione od modernizacji infrastruktury liniowej i punktowej. W ramach realizowanego projektu SKM, to właśnie rewitalizacja linii nr 406 będzie miała największy udział w budżecie SKM<sup>4</sup>.

Przywrócenie kolejowych przewozów pasażerskich na zamkniętej wcześniej linii wiąże się z koniecznością stworzenia atrakcyjnej oferty zachęca-

<sup>4</sup> Szacowany łączny koszt całego projektu SKM to kwota 450 mln zł, z czego na linię nr 406 przypada ok. 300 mln zł (Krańnicki, 2017).



jącej potencjalnych pasażerów do zmiany dotychczas wykorzystywanego środka transportu (autobusów komunikacji miejskiej czy samochodu osobowego). Można wskazać na cztery elementy składające się na atrakcyjność nowej oferty. Są to odpowiednio:

1. czas przejazdu
2. cena przejazdu,
3. częstotliwość połączeń,
4. dostępność do przystanków kolejowych.

ad. 1)

Aktualnie w ramach komunikacji miejskiej z Polic do Szczecina kursuje pięć linii autobusowych (nr 101, 102, 103, 106 i 107). Przyjmując jako punkt odniesienia centrum miasta Szczecina (Plac Rodła), na podstawie danych z rozkładów jazdy, obliczono przeciętne czasy jazdy w relacji Police – Szczecin, przystanek Plac Rodła (Zarząd Transportu..., 2018):

- Linia 101<sup>5</sup> – kursuje z tzw. starych Polic (przystanek Police Rynek) do centrum Szczecina (przystanek Plac Rodła). Łączny czas przejazdu na trasie Police Rynek – Plac Rodła wynosił 36 min;
- Linia 102<sup>6</sup> – kursuje z tzw. starych Polic (przystanek Police Rynek) do Szczecina (przystanek Goćław znajdujący się na peryferiach Szczecina). Aby dostać się do centrum Szczecina konieczna była zatem przesiadka. Szacunkowy łączny czas przejazdu wynosił 58 min, w tym:
  - autobus linii nr 102 (Police Rynek – Goćław) – 23 min,
  - przesiadka (założenie) – 5 min,
  - linia tramwajowa nr 6 (Goćław – Stocznia Szczecińska) – 16 min,
  - przesiadka – 5 min,
  - linia tramwajowa nr 5 (Stocznia Szczecińska – Plac Rodła) – 9 min;
- Linia 103<sup>7</sup> – kursuje z tzw. nowych Polic (Police Osiedle Chemik) do Szczecina (przystanek Głębokie znajdujący się na peryferiach Szczecina). Aby dostać się do centrum Szczecina konieczna była zatem przesiadka. Szacunkowy łączny czas przejazdu wynosił 56 min, w tym:
  - autobus linii nr 103 (Police Osiedle Chemik – Głębokie) – 31 min,
  - przesiadka – 5 min,
  - linia tramwajowa nr 1 (Głębokie – Plac Rodła) – 20 min;

- Linia 106<sup>8</sup> – kursuje z przystanku Police Osiedle Chemik do Szczecina (przystanek Głębokie). Aby dostać się do centrum Szczecina konieczna była zatem przesiadka. Szacunkowy łączny czas przejazdu wynosił 44 min, w tym:
  - autobus linii nr 106 (Police Osiedle Chemik – Głębokie) – 19 min,
  - przesiadka – 5 min,
  - linia tramwajowa nr 1 (Głębokie – Plac Rodła) – 20 min;
- Linia 107<sup>9</sup> – kursuje z tzw. nowych Polic (Police Wyszyńskiego) do Placu Rodła. Łączny czas przejazdu wynosił 38 min.

Analizując powyższe zestawienie można stwierdzić, że najdłuższe czasy przejazdu z Polic do centrum Szczecina dotyczą autobusów kursujących na peryferie Szczecina, gdzie dalsza jazda wymaga przesiadki na inne środki komunikacji miejskiej. Najkrótsze połączenie pomiędzy Policami a Szczecinem realizowane było autobusami<sup>10</sup> linii nr 101 i 107, których przystanek końcowy znajduje się na placu Rodła, zlokalizowanym w centrum Szczecina.

Żeby połączenie kolejowe było efektywne czas przejazdu pociągiem musi być porównywalny z czasem jazdy autobusem, a nawet wskazane jest, aby był krótszy. Trzeba też przecież pamiętać, że autobusy linii nr 101 i 107 dojeżdżają do centrum Szczecina. W przypadku kolei nie jest to możliwe, dlatego projektuje się węzły przesiadkowe. Pierwszym takim projektowanym węzłem będzie stacja Szczecin Niebuszewo, skąd odchodzą autobusy i tramwaje w kierunku centrum Szczecina.

Przykładowa symulacja przejazdu z Polic do centrum Szczecina z wykorzystaniem SKM przedstawia się następująco:

- czas dojazdu tramwajem z węzła przesiadkowego Szczecin Niebuszewo do przystanku Plac Rodła (tam gdzie kończą bieg autobusy nr 101 i 107) – 9 min,
- czas na przesiadkę z pociągu do tramwaju na węzle przesiadkowym Szczecin Niebuszewo – założone 5 min.

Zakładając, że czas przejazdu pociągiem i tramwajem ma być porównywalny z czasem jazdy autobusami (36-38 min), otrzymujemy czas przejazdu pociągiem w granicach 18 min. Ponieważ na odcinku

<sup>5</sup> Cała relacja: Police Jasienica – Police rynek – Przęsocin – Szczecin Hoża – Szczecin Plac Rodła.

<sup>6</sup> Cała relacja: Police Tanowska – Police Rynek – Szczecin Skolwin – Szczecin Skolwin – Szczecin Goćław.

<sup>7</sup> Cała relacja: Police Rynek – Police Osiedle Chemik – Trzeszczyn – Tanowo – Szczecin Głębokie.

<sup>8</sup> Cała relacja: Police Rynek – Police Osiedle Chemik – Siedlice – Szczecin Głębokie.

<sup>9</sup> Cała relacja: Police Wyszyńskiego – Police Osiedle Chemik – Przęsocin – Szczecin Hoża – Szczecin Plac Rodła.

<sup>10</sup> Obsługę połączeń realizuje Szczecińsko-Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Spółka z o.o.

Police–Szczecin Niebuszewo jest osiem przystanków, to licząc czas postoju na jednym przystanku w granicach 1 min otrzymujemy odpowiednio:

- prędkość handlową (z uwzględnieniem postojów na przystankach)  $V_h = 46,7$  km/h,
- prędkość techniczną (bez uwzględnienia postojów na przystankach)  $V_t = 84,0$  km/h.

Obliczone prędkości (choć symulacyjnie) pokazują, że istnieje możliwość osiągnięcia zamierzonej wartości, gdyż zgodnie z planami modernizacji zakłada się osiągnięcie na linii przeciętnej prędkości technicznej w granicach 120 km/h. Stąd czasy przejazdu będą nawet krótsze od zakładanych w symulacji.

#### ad. 2)

Komunikacja ze Szczecina do Polic włączona jest we wspólny system taryfowy, który oparty jest na taryfie czasowej. Cena biletu jednorazowego zależy od czasu jazdy od momentu skasowania i uprawnia do nieograniczonej liczby przesiadek. Wyróżnia się następujące strefy czasowe i odpowiadające im ceny biletów<sup>11</sup> (Zarząd Transportu..., 2018):

- do 15 min – 2,00 PLN,
- do 30 min – 3,00 PLN,
- do 60 min – 4,00 PLN,
- do 120 min – 5,00 PLN.

Z podanych w pkt. 1) czasów dojazdu z Polic do centrum Szczecina przy wykorzystaniu kursujących aktualnie autobusów wynika, że wszystkie czasy mieszczą się w przedziale do 60 min, dla którego cena biletu jednorazowego wynosi 4,00 PLN. Ponieważ SKM włączona zostanie w funkcjonujący system taryfowy, a przedstawiona w poprzednim punkcie symulacja wskazuje na to, że czas przejazdu do centrum Szczecina z wykorzystaniem SKM może być konkurencyjny wobec autobusów linii nr 101 i 107, oznacza to, że cena biletu nie będzie barierą dla korzystania z SKM w przejazdach z Polic do Szczecina.

#### ad. 3)

W tab. 1 zestawiono liczbę kursów połączeń autobusowych z Polic do Szczecina w poszczególnych godzinach doby w dni powszednie.

Największą częstotliwością charakteryzuje się linia nr 107 odjeżdżająca z przystanku zlokalizowanego na Osiedlu Chemik w tzw. nowych Policach. Natomiast autobusy kursujące ze starych Polic w kierunku Placu Rodła czy Goławia (101, 102) cechują się znacznie mniejszą częstotliwością (tab. 1.). Różnica wynika z tego, że obecnie na nowym osiedlu w Policach mieszka ponad 80% mieszkańców

miasta<sup>12</sup> i do wielkości generowanych potoków dostosowana jest częstotliwość kursowania poszczególnych linii. Podobnie niską częstotliwością charakteryzują się autobusy kursujące z Osiedla Chemik w kierunku Głębokiego (103, 106), przy czym w tym przypadku nie chodzi o najszybszy dojazd do Szczecina, a obsługę leżących przy ich trasach miejscowości. Aby przedstawić konkurencyjną ofertę, pociągi SKM muszą kursować z podobną częstotliwością, jak autobusy linii nr 107, gdyż pasażerowie nie mogą poczuć pogorszenia dotychczasowej oferty.

#### ad. 4)

Jednym z najpoważniejszych wyzwań, związanych z reaktywacją kolejowych połączeń pasażerskich w relacji Police–Szczecin, będzie zapewnienie dobrej dostępności do przystanków na linii. W ramach projektu SKM, obok rewitalizacji istniejących, przewiduje się budowę pięciu nowych przystanków osobowych zagęszczających dotychczasową ich liczbę oraz węzłów przesiadkowych, co przedstawiono na ryc. 2.

Decyzja o zwiększeniu liczby przystanków jest niewątpliwie słuszna, gdyż zwiększa dostępność do linii SKM, a tym samym konkurencyjność oferty. Jedyną wątpliwość dotyczy lokalizacji nowego przystanku kolejowego w Policach (Police Piłsudskiego). Dotychczasowa stacja kolejowa w Policach położona jest w obrębie starych Polic, w oddaleniu od nowych osiedli. W projekcie reaktywacji kolejowych przewozów pasażerskich do Polic przewidziano budowę nowego przystanku kolejowego w Policach znajdującego się bliżej nowych osiedli. Rozważane były dwa warianty lokalizacji tego przystanku, przy czym w pierwszym wariantcie przewidywano budowę odgałęzienia od linii nr 406 w kierunku nowych Polic w części północnej z trzema przystankami. W drugim wariantcie odgałęzienie miało przebiegać częścią południową i kończyć się przystankiem umiejscowionym w centralnej części osiedla Chemik. Nie wybrano jednak żadnego w tych wariantów, a zdecydowano jedynie o budowie przystanku Police Piłsudskiego w ciągu istniejącej już linii, tylko że bliżej dotychczasowej stacji w Policach. To rozwiązanie może jednak stanowić pewne ograniczenie. Problemem jest nadal znaczne oddalenie projektowanego przystanku od nowych osiedli. Takie położenie, zdaniem autorów, może nie zachęcać mieszkańców nowych osiedli do skorzystania z połączenia kolejowego, choć oczywiście wszystko zweryfikowane zostanie ostatecznie po uruchomieniu SKM-ki.

<sup>11</sup> Ceny dotyczą biletu normalnego jednorazowego.

<sup>12</sup> Dane otrzymane z Wydziału Spraw Obywatelskich Urzędu Miejskiego w Policach.

Tab. 1. Liczba kursów autobusów wyjeżdżających z Polic w kierunku Szczecina w poszczególnych godzinach w dni powszednie

Nr linii	102	101	107	103	106
Kierunek	Goćław	Plac Rodła		Głębokie	
Odjazd z przystanku	Police Rynek		Police Osiedle Chemik		
Godziny w ciągu doby	Liczba kursów				
4 – 5	1	1	2	2	-
5 – 6	3	2	6	2	2
6 – 7	3	3	10	3	2
7 – 8	2	1	10	2	1
8 – 9	2	2	7	2	-
9 – 10	2	1	6	2	1
10 – 11	2	1	6	2	1
11 – 12	2	2	6	2	1
12 – 13	2	1	6	2	1
13 – 14	2	2	7	2	1
14 – 15	3	2	9	3	1
15 – 16	3	2	10	2	1
16 – 17	2	2	8	3	2
17 – 18	2	1	7	2	1
18 – 19	2	2	6	2	1
19 – 20	1	1	5	1	-
20 – 21	2	2	4	2	1
21 – 22	2	1	3	2	1
22 – 23	1	1		1	1

Źródło: Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie.



Ryc. 2. Rozmieszczenie przystanków na linii SKM do Polic.

Źródło: opracowanie własne na podstawie SKM Szczecin, 2018.



### 3. Podsumowanie

Koncepcję uruchomienia Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej należy uznać za bardzo dobry pomysł wpisujący się w realizację polityki transportowej Polski i Unii Europejskiej, w tym promowanie transportu kolejowego w obsłudze komunikacyjnej aglomeracji i metropolii. Ważny jest również fakt, że powyższa koncepcja weszła w fazę realizacji. W przypadku połączeń w relacjach już czynnych (Szczecin–Stargard, Szczecin–Goleniów i Szczecin–Gryfino) można z dużą pewnością stwierdzić, że włączenie ich w system SKM przełoży się na dalszy wzrost przewozów pasażerskich. Natomiast reaktywacja połączenia w relacji Szczecin–Police jest wyzwaniem. Przejęcie pasażerów dotychczas korzystających z transportu drogowego, wymaga działań zapewniających konkurencyjny czas przejazdu, skomunikowania z systemem transportu publicznego miasta Szczecina, odpowiedniej częstotliwości połączeń oraz dobrej dostępności do przystanków SKM. Z przeprowadzonych w artykule rozważań wynika, że powyższe warunki mogą zostać spełnione i połączenie kolejowe z Polic do Szczecina może stać się istotnym elementem systemu transportowego tej metropolii.

### Piśmiennictwo

- Koźlak A., 2013, *Kolej aglomeracyjna jako podstawa systemu komunikacyjnego obszarów metropolitalnych w Polsce* [w:] M. Michałowska (red.), *Współczesne uwarunkowania rozwoju transportu w regionie*, Zeszyty Naukowe Wydziałowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, s. 172-185.
- Krajowy program kolejowy do 2023 roku*, 2015, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa.
- Kraśnicki A., 2017, *Warte ponad 450 mln zł przetargi na modernizację linii kolei metropolitalnej ogłoszone*, *Gazeta Wyborcza Szczecin*, <http://szczecin.wyborcza.pl/>

- szczecin/7,87120,22029206,warte-ponad-450-mln-zl-przetargi-na-modernizacje-linii-dla-kolei.html [14.11.2017 r.]
- Małachowski K., 2012, *Założenia rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym*, *Problemy Transportu i Logistyki*, 16, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 713, s. 125-136.
- Molewicz M., Jastrzębski J., 2011, *Koncepcja Rozwoju Transportu Publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym*, Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, Szczecin.
- Pietrzak K., 2012, *Analiza możliwości uruchomienia szczecińskiej kolei metropolitalnej*, *Transport miejski i regionalny*, 8, s. 26-29.
- Po szynach przez historię: Linia kolejowa do Polic i Trzebieży*, 2017, Szczecin Nasze Miasto, <http://szczecin.naszemiasto.pl/artykul/po-szynach-przez-historie-linia-kolejowa-do-polic-i,2796384,art,t,id,tm.html> [12.10.2018 r.]
- Polregio – Przewozy Regionalne Sp. z o.o., <https://polregio.pl/> [30.06.2018 r.]
- SKM Szczecin, <http://skm.szczecin.pl/> [30.06.2018 r.]
- Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020*, 2010, Uchwała nr XLII/482/10 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 22 czerwca 2010 r.
- Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*, 2016, Uchwała nr 3/1/2016 Walnego Zebrania Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego z dnia 18 stycznia 2016 r.
- Studium wykonalności „Szczecińska Kolej Metropolitalna”, 2014, Umowa nr 10/67/MOF2/SSOM/2014 na wykonanie opracowania „Wzmacnianie obszaru funkcjonalnego poprzez integrację systemu transportu publicznego na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego”, TRAKO Wierzbicki i wspólnicy s.j., Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej Oddział w Szczecinie, DS CONSULTING Sp. z o.o. Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie, <http://www.zditm.szczecin.pl/> [30.06.2018 r.]