

Nowak Renata, Rabant Hubert. Ocena zmian w transporcie kolejowym pasażerskim w województwie wielkopolskim = Assessment of changes in rail passenger in the region Wielkopolska. Journal of Education, Health and Sport. 2016;6(12):552-563. eISSN 2391-8306. DOI <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.216358> <http://ojs.ukw.edu.pl/index.php/johs/article/view/4099>

The journal has had 7 points in Ministry of Science and Higher Education parametric evaluation. Part B item 754 (09.12.2016).  
754 Journal of Education, Health and Sport eISSN 2391-8306 7

© The Author (s) 2016;

This article is published with open access at Licensee Open Journal Systems of Kazimierz Wielki University in Bydgoszcz, Poland

Open Access. This article is distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Noncommercial License which permits any noncommercial use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author(s) and source are credited. This is an open access article licensed under the terms of the Creative Commons Attribution Non Commercial License

(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>) which permits unrestricted, non commercial use, distribution and reproduction in any medium, provided the work is properly cited.

This is an open access article licensed under the terms of the Creative Commons Attribution Non Commercial License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>) which permits unrestricted, non commercial use, distribution and reproduction in any medium, provided the work is properly cited.

The authors declare that there is no conflict of interests regarding the publication of this paper.

Received: 01.12.2016. Revised 12.12.2016. Accepted: 20.12.2016.

## Ocena zmian w transporcie kolejowym pasażerskim w województwie wielkopolskim

### Assessment of changes in rail passenger in the region Wielkopolska

Renata Nowak, Hubert Rabant

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy

**Streszczenie:** Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie oceny zmian w transporcie kolejowym pasażerskim na liniach normalnotorowych w województwie wielkopolskim. Do analizy zagadnienia wykorzystano badania ankietowe przeprowadzone na 8 stacjach kolejowych regionu (Poznań Główny, Kalisz, Konin, Piła Główna, Gniezno, Leszno, Wągrowiec i Krzyż Wielkopolski). Respondenci wyrażali opinię na temat funkcjonowania transportu kolejowego, powiązania z innymi gałęziami transportu oraz wpływu na gospodarkę regionalną. W artykule przedstawione zostały również uwarunkowania historyczne przemian sieci kolejowej województwa.

**Abstract:** This article aims at presenting an assessment of the changes in rail passenger transport in the region Wielkopolska. For analysis of the issue there were used surveys conducted on 8 railway stations in the region (Poznań Główny, Kalisz, Konin, Piła, Gniezno, Leszno, Wągrowiec and Krzyż Wielkopolski). Respondents expressed an opinion on the functioning of railway transport, connections with other types of transport and the impact on the regional economy. The article presents the historical conditions of change of the railway network of the region.

**Słowa kluczowe:** województwo wielkopolskie, transport kolejowy, badanie ankietowe

**Keywords:** wielkopolska region, railway transport, questionnaire study

### Wprowadzenie

Pasażerski transport kolejowy przechodził w ostatnich latach głębokie przemiany. Likwidacji uległy lub zamknięte dla ruchu zostały linie drugorzędne o znaczeniu lokalnym. Ze względu na rosnący wskaźnik motoryzacji społeczeństwa od lat pięćdziesiątych XX wieku kolej sukcesywnie traciła wielu podróżnych. Jednocześnie prowadzone były i są prace nad modernizacją sieci kolejowej oraz wymianą taboru. Głównym celem niniejszego artykułu jest przedstawienie oceny zmian w sieci kolejowej przeznaczonej dla ruchu pasażerskiego w województwie wielkopolskim. Analizy tej dokonano na podstawie pilotażowych badań ankietowych przeprowadzonych na reprezentatywnych stacjach kolejowych regionu.

W artykule przedstawione zostało również położenie i podstawowe informacje o rozwoju regionu oraz historyczne przemiany sieci kolejowej województwa wielkopolskiego lata 1848-2015.

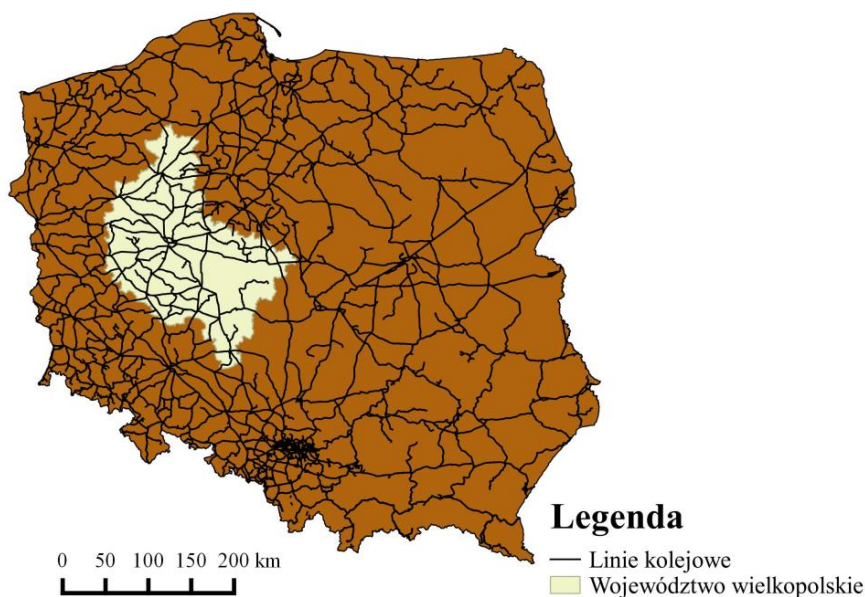
### **Położenie obszaru badań, uwarunkowania społeczno - gospodarcze**

Województwo wielkopolskie położone w zachodniej części Polski, charakteryzuje krajobraz nizinny. Powierzchnia regionu wynosi 29 826 km<sup>2</sup>, obszar zamieszkuje 3 472 579 osoby, co daje średnio 116 osób/km<sup>2</sup>. Najważniejszymi miastami są: Poznań, Kalisz, Konin, Leszno, Piła. Obecną strukturę wiekową ludności województwa wielkopolskiego można uznać za dojrzałą z tendencją do starzejącego się. Wskaźnik feminizacji jest niemal tożsamy z krajowym, na 100 mężczyzn przypada 106 kobiet. W województwie wielkopolskim występuje dodatnie saldo migracji.

Struktura zatrudnienia regionu jest bardzo zbliżona do średniej krajowej, jednak nie jest ona jednorodna. W powiatach na wschodzie i w centrum regionu, dominuje zatrudnienie w rolnictwie. Związane jest to przede wszystkim z bardzo dobrymi warunkami glebowymi i klimatycznymi. Osoby zamieszkujące południową część województwa pracują w przeważającej części w przemyśle i budownictwie. Spowodowane jest to z występowaniem tam złóż surowców (m.in.: ropy naftowej, węgla brunatnego, gazu ziemnego, torfu, soli potasowo-magnezowej). W największych ośrodkach miejskich i na terenach je okalających ludność jest zatrudniona w pozostałych rodzajach działalności np. w turystyce. Stopa bezrobocia w skali całego badanego obszaru jest zdecydowanie niższa (5,4 % - 06.2016) niż średnia krajowa (8,7 % - 06.2016). Jednak dobra sytuacja występuje w miastach na prawach powiatu, np. Poznań 2,2% - 06.2016, (poza Koninem) i w południowo-zachodniej części województwa oraz w powiecie kępińskim. Wartości zbliżone do średniej występują w centralnej części regionu (poza okolicami Poznania). Najtrudniejsza sytuacja występuje w północnej i północno-wschodniej części regionu, gdzie stopa bezrobocia przekracza 15 %.

### **Sieć kolejowa województwa wielkopolskiego na tle Polski**

Sieć kolejowa w Polsce rozwijała się przede wszystkim w XIX w. oraz pierwszej połowie XX w., czyli w przeważającej części w czasie, gdy ziemie polskie były pod zaborami państw ościennych. Zachodnia część kraju, również obszar obecnego województwa wielkopolskiego niemal w całości zajęty był przez Prusy, które w znacznym stopniu wpłynęły na rozwój infrastruktury transportowej w Wielkopolsce. Początkowo linie kolejowe budowane były przez prywatne przedsiębiorstwa jak np. Kolej Górnśląska, Kolej Stargardzko-Poznańska, które stopniowo przejmowało i rozwijało państwo pruskie. Na obecnym terytorium Polski zbudowano łącznie ponad 30 000 km dróg kolejowych, z czego 2513 km na obszarze woj. wielkopolskiego (Ryc. 1).



Ryc. 1. Schemat wybudowanej sieci kolejowej w Polsce.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie mapy topograficznej.

Pierwsze elektryfikacje polskich linii kolejowych rozpoczęto jeszcze przed II Wojną Światową, jednak w Wielkopolsce działania te prowadzono w latach sześćdziesiątych XX w., kiedy to zmodernizowano najważniejsze szlaki. W latach pięćdziesiątych planowano zelektryfikować także połączenia lokalne, jednak zaprzestano takich inwestycji ze względu na nieopłacalność tego procesu.

Wraz z rozwojem sieci następował prawie w tym samym czasie jej korekta, zamykano i likwidowano część linii kolejowych. Proces ten może oznaczać:

- oddzielne lub łączne zaprzestanie przewozów osobowych i towarowych;
- zaprzestanie obsługi na jednej lub więcej stacjach położonych na trasie, ale linia pozostaje czynna w ruchu tranzytowym;
- całkowite zamknięcie linii dla ruchu.

Istotne zmiany w sieci linii kolejowych odbyły się tuż po odzyskaniu przez Polskę niepodległości. Zmiana przebieg granic politycznych wpłynęła na utratę znaczenia linii przygranicznych, zwłaszcza na Śląsku (trasę Leszno-Krzelów zamknięto w 1922 roku) i Pomorzu Gdańskim. Kolejnym etapem regresu sieci był demontaż drugich torów, działania takie prowadziły głównie wojska Armii Czerwonej około 1945 roku. Trzecia faza likwidacji linii kolejowych i zamykania tras dla ruchu pociągów rozpoczął się pod koniec lat osiemdziesiątych XX w. Wynikła ona z rosnącej konkurencji transportu samochodowego dla lokalnego transportu kolejowego.

Dopiero przemiany systemowe na kolejach oraz dzielenie się dużej spółki PKP na mniejsze pozwoliły dostrzec regres transportu kolejowego. W latach 1990-2010 pociągi pasażerskie przestały jeździć na ok. 35 % szlaków normalnotorowych. Były to przede wszystkim linie drugorzędne, których opłacalność opierała się na przewozie towarów. Po modernizacji linii pierwszego rzędu np. poprzez wymianę torów, wprowadzenie trakcji elektrycznej; linie alternatywne z czasem generowały straty, gdyż obsługiwały jedynie ruch lokalny. Łącznie wstrzymano lub zamknięto ruch dla pociągów pasażerskich w Wielkopolsce na 938 km. Większość z nich znajdowała się w północnej części województwa. Linie kolejowe, które pozostały na obszarze regionu są najczęściej fragmentami szlaków międzywojewódzkich jak np. Gdańsk – Gniezno – Poznań – Leszno - Wrocław, Frankfurt – Poznań – Kalisz –

Warszawa (Ryc. 2). Ponadto wszystkie zelektryfikowane szlaki są nadal użytkowane. Dzięki środkom z Unii Europejskiej oraz Urzędu Wojewódzkiego w ostatnich latach remontowane są szlaki drugorzędne, które łączą mniejsze miejscowości jak np. Wolsztyn, Wągrowiec z najważniejszym miastem regionu – Poznaniem. Aktualnie w fazie przygotowań formalnych jest remont linii Poznań-Piła, Poznań-Warszawa, Wągrowiec-Gołańcz.

Obecnie (rok 2016) realizacją połączeń pasażerskich na obszarze województwa wielkopolskiego zajmują się: Euro Intercity, PKP Intercity, Przewozy Regionalne oraz Koleje Wielkopolskie. Połączenia dalekobieżne, pospieszne realizują dwie pierwsze spółki. Koleje Wielkopolskie natomiast stopniowo przejmują połączenia od Przewozów Regionalnych jak np. z Leszna do Wolsztyna, z Poznania do Gołańczy.



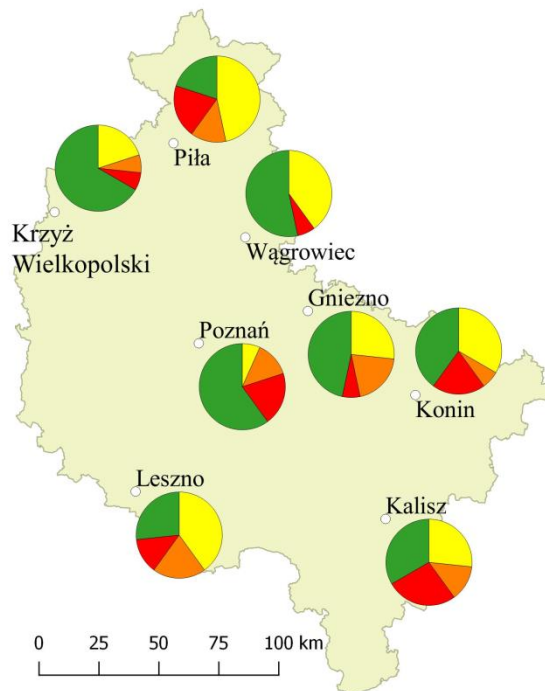
Ryc. 2. Schemat użytkowanej sieci kolejowej przez pociągi pasażerskie w województwie wielkopolskim.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie mapy topograficznej.

### **Wyniki badania ankietowego**

Badania ankietowe przeprowadzono od marca do kwietnia 2016 roku na 120-osobowej grupie podróżnych przebywających na 8 stacjach kolejowych: Poznań Główny, Kalisz, Konin, Piła Główna, Gniezno, Leszno, Wągrowiec i Krzyż Wielkopolski. Wszystkie pytania miały charakter zamknięty. Na każdej stacji kolejowej ankiety wypełniło po 15 osób, łącznie było to 65 kobiet i 55 mężczyzn. W dniu przeprowadzenia badania 11 osób nie ukończyło 20 roku życia, 21 osób miało 20-29 lat, 24 osoby 30-39 lat, 19 osób 40-49 lat, 23 osoby 50-59 lat, a 22 osoby ukończyły 60 rok życia. Respondentami byli przede wszystkim mieszkańcy miast, w których przeprowadzano ankietę, ale także osoby dojeżdżające z mniejszych miejscowości, które nie są zlokalizowane stacje kolejowe. Na pytania o statut zawodowy, 18 osób odpowiedziało, że jest uczniem/studentem, 72 osoby to pracujący zawodowo oraz 5 osób bezrobotnych, 9 respondentów o statusie uczeń/student pracujący oraz 16 rencistów i emerytów.

W wyniku przeprowadzonej ankiety zauważono, że większość, to jest 71 % respondentów musiało dodatkowo dojechać na najbliższą stację kolejową innym środkiem transportu. W sytuacji takiej byli przede wszystkim mieszkańcy okolic Wągrowca i Gniezna oraz Poznania. Zdecydowanie największa grupa z przebadanych osób jeździła pociągiem codziennie (Ryc. 3). Jako powód swoich podróży ankietowani podawali najczęściej możliwość szybkiego i komfortowego dojazdu do pracy, głównie do Poznania (Ryc. 4). Częstotliwość dojazdu raz w tygodniu najczęściej wskazywali uczniowie, którzy mieszkają w bursach przez większą część tygodnia poza miejscowością swojego stałego zameldowania. Raz w miesiącu podróżowały zazwyczaj osoby starsze, jako cel podróży deklarowały wizytę w gabinecie lekarskim bądź spotkanie ze znajomymi.



### Legenda

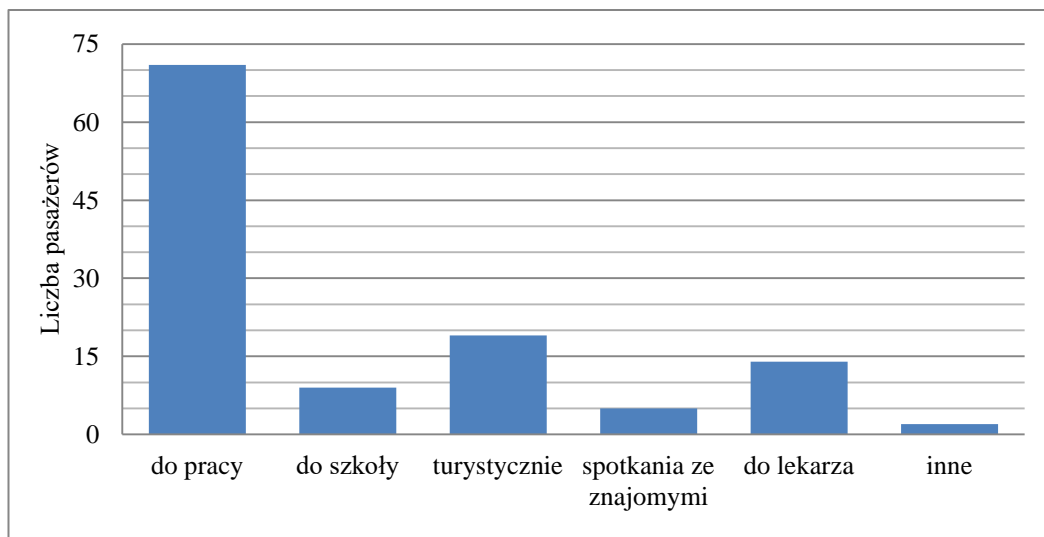
Częstotliwość korzystania pasażerów z transportu kolejowego

- codziennie
- raz w tygodniu
- raz w miesiącu
- rzadziej

Ryc. 3. Częstotliwość korzystania pasażerów z transportu kolejowego w województwie wielkopolskim.

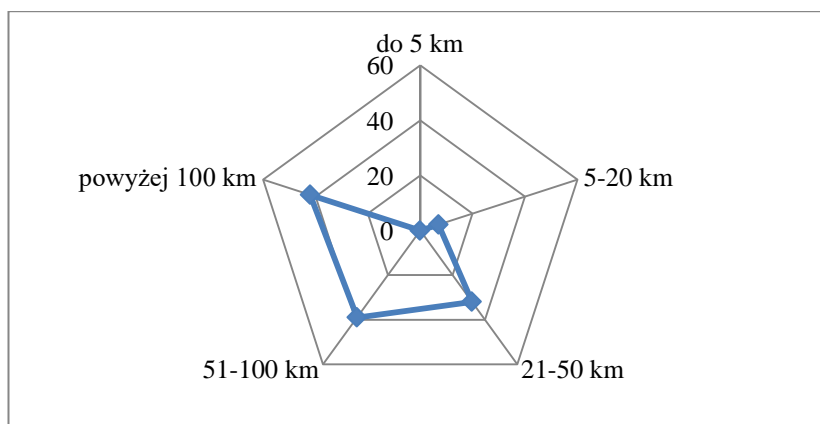
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonej ankiety.





Ryc. 4. Cele podróży respondentów transportem kolejowym w województwie wielkopolskim.  
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie ankiety.

Kolejne zagadnienie dotyczyło odległości, jakie ankietowani najczęściej pokonują koleją (Ryc. 5). Nikt z zapytanych osób nie podróżował na odległości mniejszej niż 5 km. Tylko 7 respondentów wskazało, że była to odległości 5-20 km. Odpowiedzi takiej udzielali w największej liczbie mieszkańcy miejscowości położonych w okolicy Poznania, dojeżdżający do pracy. Odnotowano, że 32 pasażerów zazwyczaj jedzie pociągiem 21-50 km. W tym przedziale znaleźli się mieszkańcy miejscowości z powiatu poznańskiego, osoby dojeżdżające do Piły, a także podróżujący pomiędzy Poznaniem i Gnieznom - 16 respondentów (odległość pomiędzy miastami do dokładnie 50 km). Trasę 51-100 km pokonują głównie respondenci ze stacji w Lesznie, Pile oraz Wągrowcu (39 osób). Powyżej 100 km jeżdżą przede wszystkim mieszkańcy Poznania i Kalisza, a także podróżujący w celach turystycznych – 42 osoby. Wielu podróżnych, bez względu na to, jaką odległość pokonuje, często podkreślało, że jest to dla nich najszybszy sposób dojazdu do Poznania, umożliwiającą omińnięcie zatłoczonych ulic w godzinach szczytu.

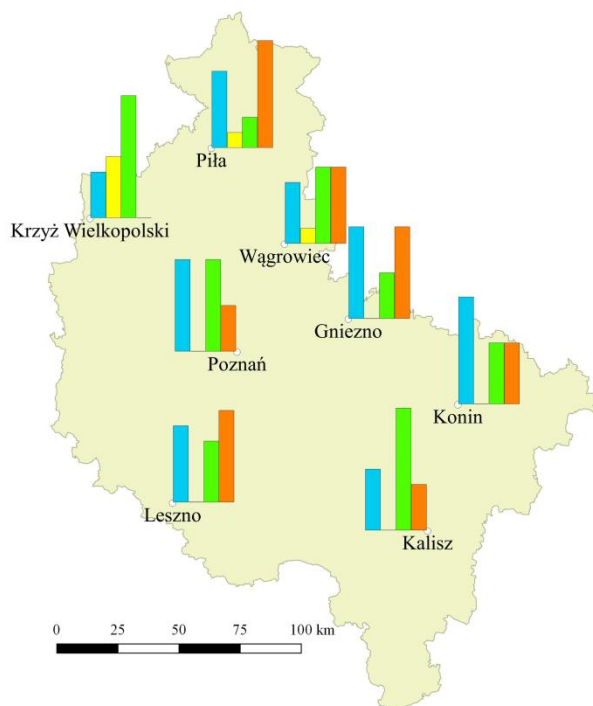


Ryc. 5. Odległości najczęściej pokonywane przez podróżnych transportem kolejowym w województwie wielkopolskim.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie ankiety.

Respondenci poproszeni zostali również o określenie częstości wykorzystywania innych środków transportu. Mieszkańcy województwa wielkopolskiego wskazali, że mimo wszystko, najczęściej w podróżowaniu korzystają z samochodu osobowego - 42 osoby. Wynikało to z faktu, że dojeżdżają oni właśnie tym środkiem transportu na stację kolejową i choć

pociągiem jeżdżą 2 razy dziennie, to samochodem podróżują jeszcze w innych celach np. na zakupy. Transport kolejowy najczęściej wybierał średnio co trzeci respondent, a wartość ta wynikać może głównie z tego, że badania przeprowadzono na dworcach kolejowych, a nie dworcach autobusowych. Korzystanie ze zbiorowej komunikacji samochodowej (PKS) deklarowały głównie osoby starsze z mniejszych miejscowości, które dojeżdżały tym środkiem transportu, na obszarach gdzie brakuje sieci kolejowej. Komunikację miejską i podmiejską wskazywały głównie osoby młode przemieszczające się po Poznaniu, a w mniejszych miejscowościach byli to respondenci posiadający różnego rodzaju ulgi na przejazd, jak np. renciści i emeryci.



#### Legenda

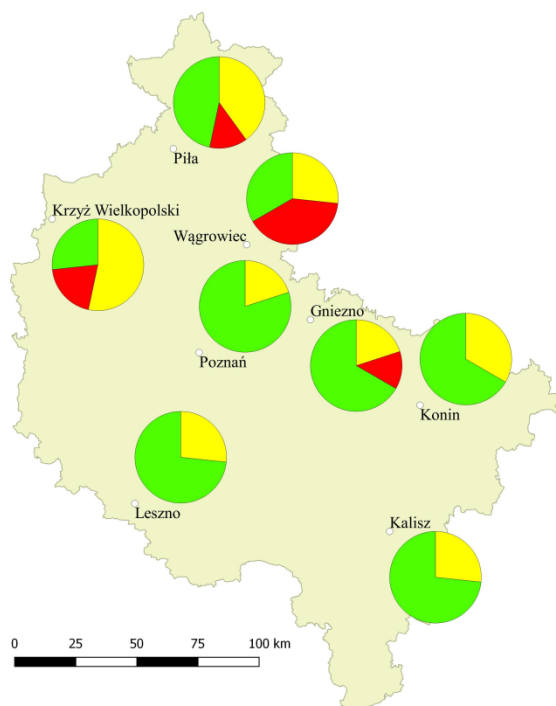
Najchętniej wybierany środek transportu wśród respondentów

- samochód
- autobus
- pociąg
- komunikacja miejska lub podmiejska

Ryc. 6. Najchętniej wybierany środek transportu wśród respondentów w województwie wielkopolskim.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie ankiet.

Znaczna część ankietowanych uznała, że transport kolejowy w województwie wielkopolskim rozwija się (Ryc. 7). Najczęściej stanowisko takie prezentowane było przez podróżnych z dużych miast, które mają dostęp do szerokiej oferty połączeń kolejowych. Stan stagnacji kolei wskazali głównie mieszkańcy rejonów, w których od dłuższego czasu nie zmienia się stan infrastruktury, nie są przeprowadzane remonty, które poprawiają między innymi maksymalną prędkość przejazdu pociągów. Respondenci z Gniezna i Wągrowca, dostrzegli rozwój kolei poprzez wzmocnienie połączeń z Poznaniem, przy jednoczesnym regresie wskazując na zawieszanie ruchu na lokalnych liniach. Według ankietowanych mieszkających na północy województwa, gdzie w latach dziewięćdziesiątych zamknięto bądź zawieszono ruch na największej liczbie linii pasażerski, transport kolejowy jest w stanie regresji.



### Legenda

Ocena zmian w pasażerskim transporcie kolejowym wg respondentów

- rozwija się
- jest w stanie regresu
- jest w stanie stagnacji

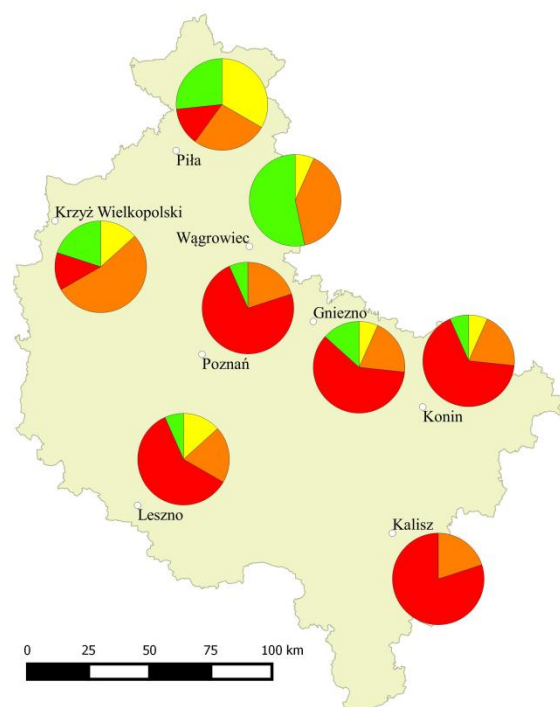
Ryc. 7. Ocena zmian w pasażerskim transporcie kolejowym w województwie wielkopolskim według respondentów.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie ankiet.

Ankietowani poproszeni zostali o wyrażenie swojej opinii na temat możliwości ewentualnego dalszego likwidowania linii nierentownych, aby poprzez zaoszczędzone w ten sposób środki doinwestować najbardziej uczęszczane szlaki. W wyniku badania, aż 62 % respondentów wskazało na słuszność takiego postępowania. Ankietowani odpowiedzieli również na pytanie na temat możliwości ewentualnego przywrócenia do użytkowania linii nieczynnych (Ryc. 8). Wśród mieszkańców miast, w których przeprowadzono badania w Kaliszu żadna z zapytanych osób nie odpowiedziała twierdząco na bezwarunkowe przywrócenie do użytkowania linii obecnie nieczynnych. Natomiast w Lesznie, Poznaniu, Gnieźnie i Koninie były to pojedyncze osoby. Najczęstszym wskazywanym warunkiem takich działań miałyby być przeanalizowanie takiego rozwiązania w konsultacjach społecznych. Respondenci utrzymywali także, że przywrócenie ruchu kolejowego na liniach nieczynnych mogłoby wpłynąć na zwiększenie możliwości dojazdów do pracy (67,5 %) oraz rozwój gospodarczy rozwoju (32,5 %). Ponadto w 40 % ankiet pojawiła się opinia, iż respondenci znają dużą grupę osób, które skorzystałyby z dodatkowych linii. Na taki stan rzeczy wskazywali najczęściej mieszkańcy miasta Wągrowiec, gdzie występuje najwyższe bezrobocie w całym województwie. Wielu ankietowanych w wywiadzie podkreślało, że ich zdaniem potencjał miasta nie jest wykorzystywany, a posiada ono dogodne położenie niemal w połowie drogi między Poznaniem a Bydgoszczą.

Kolejnym ocenianym procesem były przemiany systemowe w zarządzaniu kolejami - dzielenie dużej spółki PKP na mniejsze podmioty gospodarcze. Ponad połowa respondentów (57,5%) wskazała, że zgadza się z takimi praktykami, niemniej uważa, iż zdania w tej kwestii są bardzo podzielone.





### Legenda

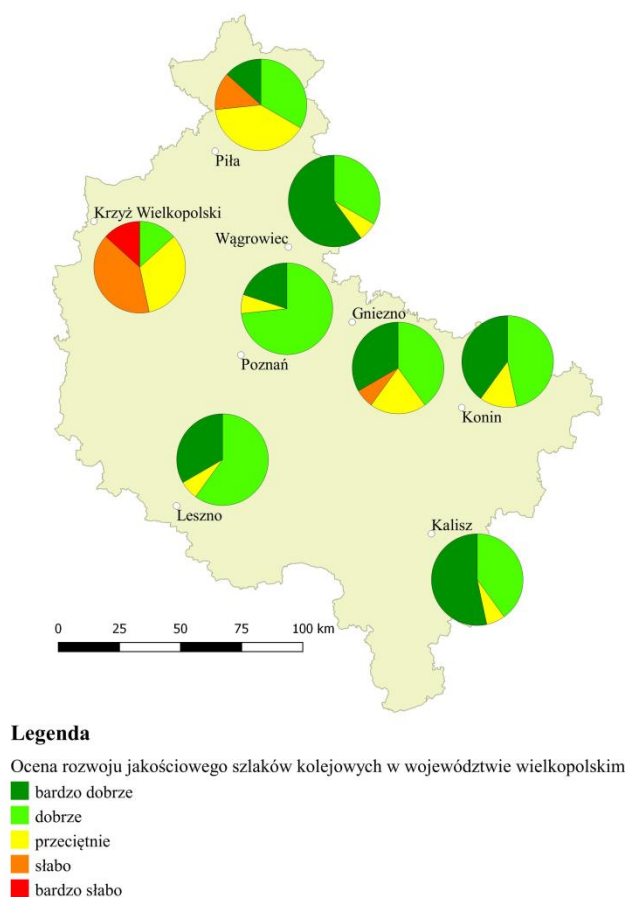
Opinie ankietowanych nt. ewentualnego przywrócenia do użytkowania linii nieczynnych

- "tak"
- tak, ale tylko w miastach powiatowych
- tak, ale tylko po konsultacjach społecznych
- "nie"

Ryc. 8. Opinie ankietowanych nt. ewentualnego przywrócenia do użytkowania nieczynnych linii w województwie wielkopolskim.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie ankiet.

Najlepiej rozwój jakościowy szlaków kolejowych ocenili respondenci (Ryc. 9), którzy podróżują na trasach stosunkowo niedawno wyremontowanych oraz tam, gdzie pociągi osobowe mogą jechać nawet 150 km/h (np. pociągi przyspieszone z Gniezna do Poznania). Najbardziej rozwój transportu kolejowego oceniony został przez badanych na stacjach w Krzyżu i Pile, gdzie według ankietowanych od dłuższego czasu mówi się o planach inwestycyjnych, jednakże jedyne widoczne efekty odnotować można w postaci odnowionych dworców.

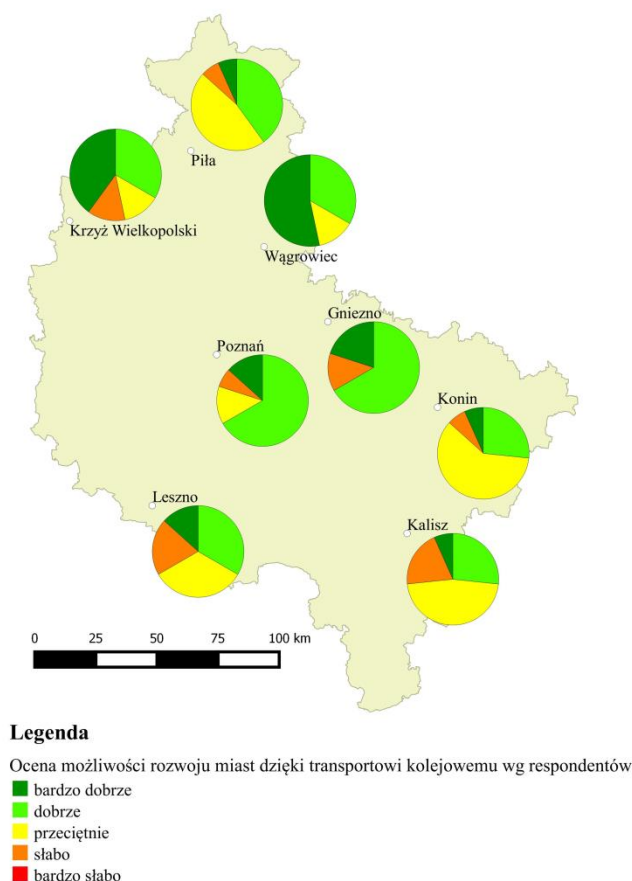


Ryc. 9. Ocena rozwoju jakościowego szlaków kolejowych w województwie wielkopolskim.  
Źródło: Opracowanie własne na podstawie ankiet.

Wśród ankietowanych niewielki był odsetek podróżnych korzystających z komunikacji podmiejskiej lub miejskiej. W Poznaniu z tego typu transportu korzystało zaledwie 2 badanych: jeden z nich uznał, że połączenia kolejowe są dobrze skorelowane z komunikacją podmiejską i miejską, drugi określił je jako przeciętne. W Gnieźnie tylko jedna osoba korzystała z takich rozmazań i uznała, że połączenia kolejowe są dobrze dopasowane do komunikacji miejskiej. W Wągrowcu z tej formy połączeń transportowych korzystało 5 osób, wszystkie określiły je jako złe lub bardzo złe.

Największa zgodność wśród ankietowanych wystąpiła w odpowiedzi na pytanie dotyczące środka komunikacji, jaki na omawianym obszarze najbardziej konkuruje z koleją. Dla 95 % respondentów był to samochód, dla pozostałych 5 % komunikacja autobusowa.

Najwyżej, możliwości rozwoju miast dzięki transportowi kolejowemu, ocenili mieszkańcy mniejszych miejscowości (Ryc. 10). Nieco mniej optymistycznie postrzegali tą kwestię respondenci z miast średniej wielkości położonych niedaleko dróg krajowych bądź autostrad, w których upatrywali oni czynnik determinujący rozwój regionu. Według ankietowanych przebadanych w największych ośrodkach miejskich transport kolejowy daje słabe możliwości rozwoju gospodarczego. Różnice opinii na ten temat, według ankietowanych, mogą wynikać z tego, że częściej porusza się w mediach i forach społecznych konieczność budowy dróg szybkiego ruchu dla lepszego rozwoju kraju oraz konieczność rozwoju transportu samochodowego.



Ryc. 10. Ocena możliwości rozwoju miast dzięki transportowi kolejowemu w województwie wielkopolskim.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie ankiet.

Niemal wszyscy respondenci (116 ze 120) zaznaczyli, iż rozwój jakościowy pasażerskiego transportu kolejowego ma wpływ na inne działy gospodarki, najczęściej wskazywanym była turystyka – 81 %. W odpowiedziach na to pytanie nie udało się stwierdzić żadnych zależności pomiędzy opinią ankietowanych a ich płcią, wiekiem, miejscem zamieszkania czy też statusem społecznym. Pasażerów transportu kolejowego zapytano także o opinię na temat zbieżności pomiędzy likwidacją lokalnych połączeń kolejowych a występowaniem zjawiska bezrobocia. Wśród respondentów aż 75 % uważa, iż zależność taka istnieje. Związku tego nie dostrzegły głównie osoby młode – do 30 roku życia, ponadto nieliczne osoby w przedziale wieku 30-39 i 40-49.

### Podsumowanie

Na obszarze województwa wielkopolskiego użytkowanych jest przez pociągi osobowe 1575 km, co daje średnio 5,28 km/100 km<sup>2</sup>. Jest to jeden z najwyższych wskaźników w skali całego kraju (6,3 km/100 km<sup>2</sup>). Transport kolejowy pasażerski w województwie wielkopolskim intensywnie rozwijał się do wybuchu I Wojny Światowej. Następnie do końca lat osiemdziesiątych XX wieku nastąpił okres regresu, przerwany dopiero około 2010 roku. Od tego okresu notuje się zintensyfikowanie działań mających na celu poprawę stanu infrastruktury i taboru kolejowego.

Przeprowadzone badania miały na celu zbadanie opinii społecznych na temat zmian, które mają obecnie miejsce w pasażerskim transporcie kolejowym na obszarze województwa wielkopolskiego. Procesy zachodzące w transporcie kolejowym pasażerskim najlepiej ocenili

mieszkańcy największych miast. Natomiast respondenci z mniejszych miejscowości, którzy wskazywali (z ich punktu widzenia), że stosunkowo nie tak dawno było lepiej, zachodzące zmiany oceniają na gorsze.

Wyniki badań ankietowych nie dały jednoznacznej odpowiedzi na pytanie czy transport kolejowy jest alternatywnym środkiem transportu np. dla samochodów. Respondenci wskazali, że pociągiem jeżdżą codziennie a jako powód swoich podróży podawali najczęściej dojazdy do pracy w dużych miastach. Z drugiej strony najczęściej jednak korzystali z samochodów, ponieważ użytkowali go w celu dojazdu na stację, a także załatwiania innych spraw na obszarach gdzie linie kolejowe nie występują. Większość respondentów była za ewentualnym przywróceniem do użytkowania linii nieczynnych. Jako powód takich działań podawali zwiększenie możliwości dojazdów do pracy oraz rozwój gospodarczy rozwoju.

### **Literatura i materiały źródłowe**

Bagińska J., 2007, „Kilka uwag na temat linii pasażerskich w Polsce w latach 1989-2006” [w:] „Prace komisji geografii komunikacji tom XIV”, Warszawa-Rzeszów.

Bocheński T., 2011, „Pasażerskie połączenia kolejowe w Polsce” [w:] „Prace komisji geografii komunikacji tom XVIII”, Warszawa.

Koziarski S. M., 1993, „Sieć kolejowa Polski w latach 1842-1918” Państwowy Instytut Naukowy Instytut Śląski w Opolu, Opole.

Koziarski S. M., 1993, „Sieć kolejowa Polski w latach 1918-1992” Państwowy Instytut Naukowy Instytut Śląski w Opolu, Opole.

Lijewski T., 1986, „Geografia transportu Polski” Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.

Lijewski T., 2000, „Sto lat rywalizacji samochodu z koleją” [w:] „Prace komisji geografii komunikacji tom VI”, Warszawa-Rzeszów.

Lijewski T., 2006 „Świetność i upadek Polskich Kolei Państwowych” [w:] „Prace komisji geografii komunikacji tom XII”, Warszawa-Rzeszów.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego, 2010, Wyd. Samorządu Województwa Wielkopolskiego

Rogacki H., 2007, „Geografia społeczno-ekonomiczna Polski” Wyd. PWN, Warszawa.

Taylor Z., 1997, „Polska polityka transportowa – jaka jest a jaka powinna być” [w:] „Prace komisji geografii komunikacji tom III”, Warszawa-Rzeszów.

Taylor Z., 2007, „Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce” wyd. PAN IGiPZ, Warszawa

<http://www.gis-support.pl/baza-wiedzy/dane/dane-do-pobrania/> [dostęp 10.10.2015]

<http://www.koleje-wielkopolskie.com.pl> [dostęp 21.05.2016]

<http://www.bdl.stat.gov.pl> [dostęp 24.05.2016]