



Poziom dostępności transportowej w małych miejscowościach w Polsce na przykładzie powiatu bydgoskiego. Płynące zagrożenia, możliwe rozwiązania¹

Martyna Sydorów | Uniwersytet Gdański
<https://orcid.org/0000-0002-1127-0693>

Streszczenie

Słowa kluczowe:
transport,
wykluczenie, powiat
bydgoski, Polska

Obecnie coraz większy odsetek ludności małych miejscowości i wsi jest dotknięty zjawiskiem wykluczenia transportowego. Może to utrudniać pełne funkcjonowanie w społeczności. Jako przykład zróżnicowanej sytuacji transportowej przytoczono gminy wchodzące w skład powiatu bydgoskiego. Posłużył on do zobrazowania ogólnego stanu dostępności do komunikacji zbiorowej mieszkańców Polski. Wskazano negatywne skutki na płaszczyznach ekonomicznej, społecznej, edukacyjnej oraz środowiskowej, które niesie ze sobą ograniczona dostępność. Następnie przybliżono działania mające poprawić obecną sytuację, m.in. doprecyzowanie prawa oraz skorzystanie z innowacji (tworzenie transportu na żądanie). Analiza przedstawiona w tekście pomogła wysnuć wnioski natury ogólnej dotyczące sytuacji transportowej w kraju.

Level of transport accessibility in small towns in Poland on the example of Bydgoszcz poviat. Possible threats, potential solutions (Summary)

Keywords:
transport, exclusion,
Bydgoszcz district,
Poland

Currently, an increasing percentage of the population of small towns and villages is affected by the phenomenon of transport exclusion. Such a situation can make it difficult for village or town dwellers to function fully in the community. The communes included in the Bydgoszcz district were cited as an example of the diversified transport situation. It was used to illustrate the general state of access to public transport for the inhabitants of Poland. Negative effects on the economic, social, educational and environmental levels, resulting from limited availability, were indicated. Then, the activities aimed at improving the current situation were discussed, incl. clarifying the law and taking advantage of innovation (creating transport on demand). The analysis presented in the text helped to draw general conclusion regarding the transport situation in the country.

¹ Na podstawie fragmentu pracy licencjackiej autorki niniejszego tekstu pt. „Wykluczenie transportowe w Polsce po 1989 r. na tle ustawodawstwa UE”, obronionej 9 lipca 2021 roku na Uniwersytecie Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy.

Wstęp

W Polsce zauważyć można dominację indywidualnego transportu samochodowego w gałęzi transportu. Spowodowane jest to m.in. zjawiskiem wymuszonego posiadania samochodu (ang. *forced car ownership*), polegającym na zakupie i utrzymywaniu auta przez gospodarstwa domowe, które w tym celu muszą liczyć się z wyrzeczeniami w podstawowych obszarach życia (Mattioli 2020: 148). Zwiększony odsetek osób posiadających własny pojazd i korzystających z niego w codziennych dojazdach wpływać może na osłabienie pozycji komunikacji zbiorowej. Zaobserwować można grupy społeczne, które z wielu przyczyn nie mogą pozwolić sobie na samodzielne przemieszczanie się autem, m.in. ekonomicznych (niewystarczające zarobki, aby zakupić własny pojazd), bariery wiekowej (osoby niepełnoletnie nie mogą posiadać prawa jazdy, natomiast starsze nierzadko mają przeciwwskazania zdrowotne, np. słaby wzrok) lub z powodu niepełnosprawności. Takie osoby mogą zostać dotknięte zjawiskiem wykluczenia transportowego. W szczególności stać się może to w sytuacji zamieszkiwania w małych miejscowościach lub na wsiach, gdzie transport zbiorowy nie dociera wcale lub bardzo rzadko. Uniemożliwia to ludziom dotarcie do pracy, szkoły, lekarza czy na zakupy. Występuje wtedy zjawisko wykluczenia transportowego, które przez Eda Beyazita definiowane jest jako „utrata zdolności (przez ludzi lub gospodarstwa domowe) do nawiązania połączeń z miejscami pracy lub usług, które to połączenia są niezbędne do pełnego uczestnictwa w społeczeństwie” (Beyazit 2011: 120).

W niniejszym artykule autorka przedstawiła problematykę dostępności komunikacyjnej na obszarze powiatu bydgoskiego, który może być przykładem regionu Polski z występującym wykluczeniem. Równocześnie przedstawiono możliwości poprawy sytuacji transportowej we wskazanych gminach, które zastosować można na pozostałych obszarach kraju. W celu uzyskania informacji na ten temat autorka przeprowadziła analizę dokumentów, m.in. rozkładów jazdy przewoźników w regionie oraz porozumień zawieranych pomiędzy władzami podbydgoskich gmin z wóldarzami Bydgoszczy. Ponadto wykonano badania terenowe mające na celu zbadanie stopnia dostępności i wykluczenia transportowego w omawianym regionie.

Charakterystyka dostępności transportowej w poszczególnych gminach powiatu bydgoskiego i ich skomunikowanie z Bydgoszczą

Powiat bydgoski znajduje się w zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego. Tworzy go 8 gmin, w których skład wchodzi 124 sołectwa (rys. 1). Władze powiatowe swoją siedzibę mają w Bydgoszczy (BIP). Według danych Głównego Urzędu Statystycznego z 2020 roku powiat bydgoski zamieszkiwało ogółem prawie 120,5 tys. osób, co przekładało się na stan ludności w poszczególnych gminach następująco: w Białych Błotach – 23,2 tys., Dąbrowie Chełmińskiej – 8,4 tys.,

Dobrczu – 11,9 tys., Koronowie – 24,1 tys., Nowej Wsi Wielkiej – 10,3 tys., Osielsku – 15,3 tys., Sicienku – 10,3 tys., Solcu Kujawskim – 16,8 tys. (GUS 2020).



Rysunek 1. Gminy powiatu bydgoskiego wraz z lokalizacją miasta Bydgoszcz

Źródło: Opracowanie własne w programie ArcGIS Pro.

Skomunikowanie poszczególnych gmin powiatu bydgoskiego jest na różnym poziomie. Zauważyć można tendencję rozwijania przewozów komunikacji zbiorowej, które połączyć mają poszczególne miejscowości gminne z Bydgoszczą. Nie zawsze jednostki samorządowe dysponują wystarczającymi środkami finansowymi, dlatego też w niektórych gminach nie funkcjonują połączenia międzygminne.

Od roku 2014 na obszar gminy Białe Błota zaczęły dojeżdżać autobusy linii międzygminnej Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Bydgoszczy (dalej: MZK Bydgoszcz). Stało się to za sprawą zawarcia porozumienia władz jednostki samorządowej z Bydgoszczą. Na jej mocy również gmina została włączona do strefy biletowej. Pięć lat później – w 2019 roku – funkcjonować zaczęły w Białych Błotach Metropolitalna Karta Uczniowska oraz Metropolitalna Karta Malucha, które to umożliwiają uczniom i przedszkolakom zakup tańszych biletów na komunikację zbiorową. Aktualnie skorzystać można z czterech linii MZK dojeżdżających do miejscowości w gminie Białe Błota. Są to autobusy numer 90, 91, 92 i 96. Linia numer 90 rozpoczęła funkcjonowanie w marcu 2020 roku. Łączy ona bydgoskie Garbary z Łochowicami oraz miejscowości znajdujące się na trasie – Lisi Ogon i Łochowo. Natomiast autobusy linii numer 91 oraz 96 kursują z osiedla Błonie do Przyłek przez Białe Błota (nr 91) lub Trzciniec (nr 96), Cielę, Zielonkę, a kursy wydłużone również przez Kruszyn. Autobusy nr 92 docierają do Murowańca przez Białe Błota i Lipniki lub przez Drzewce do Łochowa (ZDMiKP w Bydgoszczy 2020). Na obszarze gminy swoje usługi świadczy także Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy (dalej: PKS

Bydgoszcz). Autobusami PKS Bydgoszcz można dojechać do Przyłek (kursy na trasie Bydgoszcz – Łabiszyn – Barcin), a także do Lisiego Ogona, Łochowa i Łochowic (Bydgoszcz – Nakło nad Notecią) (PKS Bydgoszcz 2021a; 2021b). W gminie Białe Błota mieszkańcy mogą skorzystać z transportu szynowego na stacji w Trzcińcu za sprawą świadczonych usług Przewozów Regionalnych (POLREGIO) na trasie pomiędzy Bydgoszczą Główną a Poznaniem Głównym (Koleo 2021). Mimo, wydawałoby się, dużej dostępności transportowej w gminie Białe Błota komunikacja zbiorowa nie dociera wszędzie (miejscowość Jasinieć o statusie osady) lub siatka połączeń jest ograniczona, w szczególności w weekendy.

Podpisanie umowy dotyczącej współpracy w zakresie ustanowienia transportu międzygminnego pomiędzy władzami Dąbrowy Chełmińskiej a Bydgoszczą nastąpiło 26 lutego 2020 roku. Było to równoznaczne z włączeniem gminy do wspólnej strefy biletowej i honorowaniem Metropolitalnej Karty Uczniowskiej oraz Metropolitalnej Karty Malucha (Urząd Gminy Dąbrowa Chełmińska). W kwietniu tego samego roku przedłużono umowę dotyczącą kursowania linii sezonowej nr 40 na trasie z bydgoskiego Przylesia do Ostromecka (ZDMiKP w Bydgoszczu 2020a). Natomiast 30 czerwca 2020 roku władze Dąbrowy Chełmińskiej ustaliły wraz z PKS Bydgoszcz warunki uruchomienia linii gminnej na trasie Dębowiec – Czarże – Gzin Dolny – Gzin – Czemlewo – Janowo – Dąbrowa Chełmińska – Boluminek – Bolumin – Wałdowo Królewskie (Urząd Gminy Dąbrowa Chełmińska 2020). Również PKS Bydgoszcz oraz przewoźnik kolejowy Arriva RP świadczą przejazdy na trasach z Bydgoszczą, dzięki którym dotrzeć można do miejscowości w gminie, takich jak Strzyżawa, Ostromecko, Dąbrowa Chełmińska oraz Gzin (Koleo 2021a; PKS Bydgoszcz 2021b). Tutaj również niecały obszar gminy jest dobrze skomunikowany, ponieważ linia międzygminna uruchomiona we współpracy z MZK Bydgoszcz nie rozwiązuje problemu dostępności transportowej na tym terenie. Autobusy linii numer 40 kursują jedynie do Ostromecka wyłącznie w weekendy, więc mieszkańcy, chcąc dotrzeć do Bydgoszczą w tygodniu, zmuszeni są wybrać innego przewoźnika lub środek transportu (Bobbe 2021).

Także władze gminy Dobrcz porozumiały się z Bydgoszczą odnośnie do stworzenia linii międzygminnych ze współpracą z MZK. Miało to miejsce w sierpniu 2018 roku (Dz. Urz. Woj. Kujawsko-Pomorskiego, poz. 4158). Niespełna miesiąc później – we wrześniu – uruchomiona została linia nr 97 pomiędzy fordońskim osiedlem Tatrzańskim a Kozielcem, przejeżdżająca przez takie miejscowości, jak: Strzelce Dolne, Strzelce Górne, Gądecz, Hutna Wieś, Włóki oraz Trzęsacz. Natomiast kursy linii nr 94, dotychczas świadczone tylko do Osielska, wydłużono do Nekli (Leszczyńska 2018). Na obszar gminy Dobrcz dotrzeć można też autobusami dwóch innych przewoźników – PKS Bydgoszcz oraz prywatnego FrBus, jak również szynobusami firmy Arriva. Autobusy PKS przejeżdżają przez Borówno, Kusowo, Włóki oraz Trzeciewiec (PKS Bydgoszcz 2021c). Dawniej – do 2018 roku – przewoźnik świadczył kursy do Kotomierza, które zostały wstrzymane w wyniku ekonomicznych pobudek (Bydgoski24 2018). Autobusy firmy FrBus (linia nr 405) dojeżdżają do Dobrcza, Sienna, Kotomierza,

Karolewa i Wudzyna (Bydgoszcz Twoje Miasto 2021). Natomiast szynobusy Arriva, jadące docelowo do Tucholi lub Chojnic, zatrzymują się w Siennie i Wudzyńie (Koleo 2021b).

Sytuacja transportowa nieco gorzej przedstawia się w gminie Koronowo. Większość mieszkańców miejscowości położonych na tym obszarze ma utrudniony dostęp do komunikacji zbiorowej, a zatem często problemy z dotarciem do urzędu gminy, powiatu, placówek edukacyjnych szkół średnich i wyższych czy lekarza (Koronowo.net.pl 2019). Powodami niedocierania transportu publicznego do wielu wsi jest niedostateczna infrastruktura – drogi nie są utwardzone, co utrudnia poruszanie się autobusów – oraz pobudki ekonomiczne – wiele połączeń dawniej istniejących zostało zlikwidowanych, ponieważ nie były one opłacalne (Lewandowski 2019). Osoby zamieszkujące obszary przy granicy z gminą Dobrcz mogą skorzystać z kolei, lecz są zmuszone pokonać kilkukilometrowy odcinek drogi do stacji w Wudzyńie lub Stronnie. Z Koronowa można dojechać do Bydgoszczy autobusami FrBus (linie nr 401 oraz 403) oraz PKS Bydgoszcz, jadące z oddalonego około 15 km od ośrodka gminnego Mąkowska. Koszt przejazdu na trasie Koronowo – Bydgoszcz wynosi około 10 zł za bilet normalny (E-podróżnik 2021). Również od wiosny 2021 roku mieszkańcy gminy skorzystać mogą z autobusów gminnych kursujących na trasie Wiskitno – Wierzchucin Królewski – Byszewo – Salno – Więzowno – Koronowo (i z powrotem). Usługa ta jest świadczona przez PKS Bydgoszcz. Linia ta funkcjonuje jedynie w dni robocze od poniedziałku do piątku, natomiast mieszkańcy tych miejscowości mają utrudniony dostęp do zbiorowej komunikacji w weekendy (PKS Bydgoszcz 2021d). Sytuację transportową poprawić miało zawarcie porozumienia pomiędzy władzami gminy Koronowo a Bydgoszczą w celu uruchomienia linii międzygminnej. Oprócz symbolicznego gestu, jakim było podpisanie w 2018 roku listu intencyjnego w tej sprawie, nie poczyniono żadnych konkretnych kroków wykonawczych (Bembnista 2018).

Gmina Nowa Wieś Wielka rozwija współpracę z Bydgoszczą w zakresie funkcjonowania linii międzygminnych. W 2015 roku przypieczętowano ją po raz pierwszy podpisaniem porozumienia, na mocy którego uruchomiono linię do Chmielnik kursującą w okresie sezonu letniego (Biuletyn Informacji Publicznej 2015). Cztery lata później – 1 maja 2019 roku – zastąpiono ją całoroczną linią nr 99, obsługującą trasę Bydgoszcz (Plac Kościeleckich) – Stryżek – Brzoza – Chmielniki – Prądocin – Januszkowo – Nowa Wieś Wielka (Farsewicz 2019). Ponadto na obszar gminy Nowa Wieś Wielka dojechać można autobusami przewoźników PKS Bydgoszcz oraz Kujawsko-Pomorskiego Transportu Samochodowego S.A., jadącymi w kierunku Inowrocławia (E-podróżnik 2021a).

Sytuację transportową w gminie Osielsko również ocenić można bardzo dobrze. Władze współpracują z Bydgoszczą od 2014 roku w zakresie organizacji transportu zbiorowego (Dz. Urz. Woj. Kujawsko-Pomorskiego, poz. 1341). W tymże roku po raz pierwszy uruchomiono kursy międzygminne, a także włączono obszar gminy

do wspólnej strefy biletowej (Aladowicz 2014). Obecnie do gminy Osielsko można dotrzeć czterema liniami organizowanymi we współpracy z MZK Bydgoszcz (Serwis Informacyjny Gmina Osielsko 2021). Autobusy nr 93 i 94 swoją pętlę w Bydgoszczy mają na Osiedlu Leśnym. Pierwsza linia prowadzi do Niw, natomiast druga – do Żołędowa. Wydłużone kursy tych linii dojeżdżają także do miejscowości w gminie Dobrcz. Kursy linii nr 95 świadczone są na trasie z bydgoskiego Osiedla Tatrzańskiego przez Jaruzyn do Strzelec Dolnych. Natomiast autobusy nr 98 kursują między Przyłesiem a Bożenkowem (ZDMiKP w Bydgoszczy 2021). Inną formą dotarcia do gminy Osielsko mogą być autobusy podmiejskie przewoźników PKS Bydgoszcz (jadących do Świecia lub Grudziądza) i prywatnego FrBus (linie nr 405 do Wudzyna oraz nr 403 do Koronowa) (PKS Bydgoszcz 2021c; Bydgoszcz Twoje Miasto 2016).

W gminie Sicienko problem transportu zbiorowego rozwiązano dzięki funduszom pozyskanym z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Dzięki temu stworzono w 2020 roku linię obsługiwaną przez autobusy gminne, kursujące przez Dąbrówkę Nową – Sicienko – Wojnowo – Mochle – Szczutki – Osówiec – bydgoską Osową Górę (Kaniak 2020). Do większości tych miejscowości wcześniej transport zbiorowy nie docierał. Również w 2020 roku, w grudniu, gmina została objęta zasięgiem obowiązywania Metropolitalnej Karty Uczniowskiej i Karty Malucha, dzięki którym uczniowie i młodsze dzieci mają możliwość skorzystania z tańszych biletów komunikacji zbiorowej w Bydgoszczy (ZDMiKP w Bydgoszczy 2020b). Ponadto do gminy Sicienko dojeżdżają autobusy PKS Bydgoszcz i prywatnego przewoźnika STBus Tomasz Sobieszczański, które umożliwiają mieszkańcom m.in. Osówca, Wojnowa, Sicienka, Trzemiętowa i Gliszca dotarcie do Bydgoszczy (PKS Bydgoszcz 2021e; STBus Sobieszczański 2020).

Nieco odmienna sytuacja transportowa panuje w gminie Solec Kujawski. PKS Bydgoszcz jako jedyny oferuje usługi przewozowe autobusowe na tym obszarze. Liczba kursów dla społeczności nie jest wystarczająca, w szczególności w weekendy, kiedy to w soboty jest ich tylko sześć, a w niedziele zero (PKS Bydgoszcz 2021f). Drugą problematyczną kwestią są ceny biletów. Za przejazd na odcinku między Solcem Kujawskim a Bydgoszczą, wynoszącym 19 km, trzeba zapłacić 7,50 zł za bilet normalny (E-Podróżnik 2021b). Alternatywą dla drogiego przewoźnika kołowego są pociągi POLREGIO. Przejazd nim na tej samej trasie kosztuje 4,50 zł (Portal Pasażera 2021). Niestety, nie każdy mieszkaniec gminy ma możliwość łatwego i szybkiego dotarcia do stacji, skąd odjeżdżają pociągi. Społeczność, mając świadomość złej sytuacji transportowej w gminie, zgłosiła w Urzędzie Gminy swoje postulaty zorganizowania komunikacji międzygminnej we współpracy z MZK Bydgoszcz. Władze gminy w odpowiedzi na żądania stwierdziły, że nie można uruchomić takowych połączeń z powodu niewystarczających funduszy (Adonis 2021).

Podsumowując, w poszczególnych gminach powiatu bydgoskiego zauważyć można różny stopień dostępności transportowej, co przekłada się na poziom zjawiska wykluczenia. W najlepszej sytuacji znajdują się gminy, których władze zawarły porozumienia z Bydgoszczą i MZK Bydgoszcz w celu uruchomienia linii międzygminnych.

Są to takie jednostki, jak Białe Błota, Dobrcz, Nowa Wieś Wielka oraz Osielsko. Jest to przedsięwzięcie kosztowne, na które nie wszystkie gminy stać (m.in. Koronowo i Solec Kujawski). Na tych obszarach usługi transportu publicznego świadczone są przez prywatnych przewoźników, którzy często ograniczają kursy lub ustalają rozkład jazdy nieodpowiadający potrzebom pasażerów. Takie działania wpływają na gorszy poziom skomunikowania wielu miejscowości, co prowadzi do powstawania zjawiska wykluczenia transportowego.

Konsekwencje płynące dla społeczności z wykluczenia transportowego na obszarze powiatu bydgoskiego

Transport oddziałuje na gospodarkę oraz rozwój regionu. Dobrze zorganizowana komunikacja przyciąga nowe podmioty, które są chętne inwestować na danym obszarze (Mindur 2005: 4). W przypadku ograniczenia dostępu do transportu zbiorowego trzeba liczyć się z wieloma negatywnymi konsekwencjami, których doświadczyć może społeczeństwo. Skutki te można przyporządkować do jednej z dwóch grup – oddziałujących bezpośrednio na osoby dotknięte wykluczeniem transportowym oraz na region (Ciechański 2020: 35). Jedną z nich jest częściowe lub całkowite ograniczenie aktywności społecznych, takich jak m.in. uczestnictwo w wydarzeniach kulturalnych, spotkaniach ze znajomymi czy rodziną (Zmuda-Trzebiatowski 2016: 758). Następstwem jest osłabianie się więzi w społecznościach z powodu niskiego poziomu interakcji pomiędzy ludźmi. Może zatem dojść do generowania problemów społecznych wśród ludności zamieszkującej dany obszar, dotkniętej zjawiskiem wykluczenia społecznego (Kowalewski, Nowak, Thurow 2011: 47). W powiecie bydgoskim większość miejsc kultury znajduje się w mieście władz powiatowych – w Bydgoszczy. Zatem, patrząc na wcześniejszą analizę dostępności transportu zbiorowego w poszczególnych gminach, nie wszystkie społeczności mogą pozwolić sobie na łatwy dojazd do teatru, opery czy kina.

Inną konsekwencją, którą niesie ze sobą wykluczenie transportowe, jest ograniczony dostęp do lekarza, w szczególności specjalistów (Jędrzejczyk 2019). Zakłady Opieki Zdrowotnej zlokalizowane są w miejscowościach będących ośrodkami gminnymi, do których, jak pokazała wcześniejsza analiza, mieszkańcy okolicznych miejscowości mają problem dojechać komunikacją zbiorową. Do takiej sytuacji dochodzi m.in. w gminie Koronowo. Ponadto do większości specjalistów należy udać się do Bydgoszczy, co dla niektórych społeczności z gmin powiatu jest dużym wyzwaniem bez własnego środka transportu. Taka sytuacja generować może wśród mieszkańców wykluczonych transportowo pogorszenie się zdrowia, a więc także wyższy wskaźnik zachorowań na choroby przewlekłe.

Kolejnym skutkiem wykluczenia transportowego jest nierówność szans rozwojowych, przejawiająca się m.in. dostępem do szkolnictwa, w szczególności na szczeblu ponadpodstawowym (Kuciabia i in. 2013: 15). Dzieciom w wieku przedszkolnym

i uczęszczającym do szkół podstawowych gmina musi zorganizować transport do placówek edukacyjnych. Natomiast uczniów szkół ponadpodstawowych prawo to już nie dotyczy. Młodzież ta jest zmuszona do korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Jak wiadomo, komunikacja zbiorowa nie dociera wszędzie, więc często rodzice muszą dowozić swoje dzieci do najbliższego przystanku w miejscowości obok. Może to wpłynąć na bezpieczeństwo podczas przemieszczania się do placówek edukacyjnych najmłodszej grupy społecznej.

Ograniczanie połączeń komunikacji zbiorowej wpływa na poziom zatrudnienia na danym obszarze. Osoby dotknięte zjawiskiem wykluczenia transportowego mają problem z podjęciem nowej lub lepiej płatnej pracy, ponieważ często wiązałoby się to z codziennymi dojazdami do większych ośrodków miejskich (w tym przypadku Bydgoszczy). Mała liczba lub całkowity brak kursów pojazdów komunikacji zbiorowej utrudnia przemieszczanie się osobom i uniemożliwia dotarcie do miejsca pracy. Powoduje to wzrost poziomu bezrobocia w regionie (Kuciaba i in. 2013: 14).

Gorsze skomunikowanie obszarów powiatu bydgoskiego skłania mieszkańców do wyboru indywidualnego środka transportu, jakim jest najczęściej samochód. Konsekwencją zwiększonej liczby pojazdów spalinowych jest negatywne oddziaływanie na środowisko, a także powodowanie w miastach kongestii (Kuciaba i in. 2013: 12). Bydgoszcz uplasowała się w corocznym, tworzonym przez firmę TomTom rankingu Traffic Index 2020 na 80 miejscu spośród najbardziej zakorkowanych miast na świecie (TomTom 2020). Pojazdy emitują do środowiska wiele substancji, które je zanieczyszczają. Są to m.in. dwutlenek węgla, dwutlenek siarki, tlenek azotu oraz pyły, powodujące kwaśne deszcze, powstawanie dziury ozonowej oraz będące składnikami smogu (Szczęsny, Orlicz-Szczęsna 2016: 425). To zestawienie pokazuje skalę problemu, z jaką musi mierzyć się społeczeństwo.

Możliwe rozwiązania poprawiające sytuację transportową w gminach powiatu bydgoskiego

Wcześniejsza analiza pokazała zróżnicowaną sytuację transportową w poszczególnych gminach powiatu bydgoskiego oraz skutki związane z wykluczeniem komunikacyjnym niektórych z tych obszarów. W celu poprawy sytuacji osób dotkniętych tym zjawiskiem należałoby podjąć odpowiednie działania. Jednym z pomysłów jest uruchomienie we współpracy władz jednostek samorządowych z firmami przewozowymi transportu na żądanie na wzór funkcjonującego m.in. w Szczecinie i Krakowie (Starowicz, Dyrkacz 2020: 9). Jest to przydatne rozwiązanie w przewozach podmiejskich. Jeśli wpłynęłoby zgłoszenie, w którym wyrażono by chęć skorzystania z przejazdu autobusem, to jego trasa mogłaby zostać wydłużona poza miasto. Nieśie to ze sobą wiele korzyści. Koszty utrzymania transportu na żądanie są niższe niż w przypadku normalnie kursującej komunikacji zbiorowej w sytuacji małego popytu. Trasy, na których popyt na usługę jest niewystarczający, nie generują przychodów

wystarczających na pokrycie kosztów organizacji przewozu. W przypadku transportu na żądanie koszty nie byłyby olbrzymie, ponieważ transport docierałby tylko wtedy, kiedy byłoby na niego zapotrzebowanie. Inną korzyścią jest krótszy czas przejazdu, ponieważ pojazd nie musi pokonywać drogi wskazanej na rozkładzie, lecz jechać najkrótszą trasą na wskazany przystanek. Ponadto zwiększana jest dostępność do komunikacji zbiorowej osób wykluczonych, zamieszkujących peryferyjne tereny gmin w powiecie (Kwarciński, Leszczyński 2017: 40). Niestety, transport na żądanie nie jest uznawany w prawie polskim za formę komunikacji zbiorowej, co powoduje trudności m.in. w pozyskiwaniu dofinansowań (Starowicz, Dyrkacz 2020: 9).

W rozwiązaniu problemu wykluczenia transportowego pomóc miały fundusze pozyskane z programu PKS Plus. Polski rząd w 2019 roku uchwalił ustawę o Funduszu przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2019 r., poz. 1123). W jej treści ustalono wysokości stawek dopłat do jednego wozokilometra. W okresie początkowym, do końca 2021 roku, wynosić miała ona 1 zł, natomiast po tym czasie – 0,80 zł (Koronowo.net.pl 2019). Nie wszystkim funkcjonującym liniom przysługuje dofinansowanie. O dotację mogą się starać przewoźnicy, którzy uruchomili linię nie wcześniej niż trzy miesiące przed wejściem w życie przepisów prawnych zawartych w niniejszej ustawie (TVN24 2019). Im więcej tras obsługiwać będzie dana firma transportowa, tym dotacja będzie mniejsza (Jakubowski 2019). Problemem może być uchwalany coroczny budżet przeznaczany na finansowanie połączeń. Początkowo miał on wynosić 1,5 mld zł, lecz obniżono go do 800 mln zł, a ostatecznie określono go na poziomie 200 mln zł (Dybalski 2019). Sytuacja prawna ogranicza dostęp do środków finansowania, tylko nieliczne firmy mogą skorzystać z pomocy pieniężnej, jak to miało miejsce w gminie Sienko. Skłania to do wysunięcia postulatu do polskiego rządu, aby ten dopracował prawo, które m.in. pozwoli zwiększyć liczbę podmiotów, które mogłyby uzyskać dofinansowanie.

Innym rozwiązaniem poprawiającym sytuację transportową mogłoby być rozszerzenie przez władze gminy możliwości korzystania innym osobom niż uczniowie z linii przeznaczonych do przewozów szkolnych. Obecnie ten typ transportu ma charakter zamknięty, tzn. mogą z niego korzystać jedynie uczniowie. W niektórych gminach można zauważyć od pewnego czasu tworzenie połączeń otwartych, które mogą być użytkowane przez innych zainteresowanych. Taka opcja daje wiele wymiernych korzyści. Możliwość przejazdu innych osób poza uczniami jest ekonomiczna, ponieważ nie trzeba otwierać nowych linii, na które popyt mógłby nie być wystarczający, by pokryć koszty utrzymania. Ponadto autobusy szkolne często dojeżdżają do małych miejscowości i wsi, do których żadna komunikacja zbiorowa nie dociera. Pomogłoby to w walce z wykluczeniem transportowym mieszkańców takich rejonów (Dulak, Jakubowski 2018).

Kolejnym, a zarazem ostatnim pomysłem przedstawionym w niniejszym wywodzie jest próba porozumienia się organizatorów publicznego transportu zbiorowego w celu określenia jednego przewoźnika, który odpowiadałby za świadczenie usług

przewozowych na danym terenie. Obecnie funkcjonować może kilka firm przewozowych na jednym obszarze, co powoduje rozmycie odpowiedzialności za dostępność transportową. Firmy często konkurują ze sobą, co przejawia się w wysokości cen biletów oraz ilości i częstotliwości kursów. Zdarza się, że autobusy przewoźników odjeżdżają kilka minut przed lub po sobie, co powoduje tworzenie się „białych plam” w rozkładzie jazdy. Wyłonienie jednej firmy odpowiedzialnej za świadczenie usług przewozowych pomogłoby stworzyć siatkę połączeń dostosowaną do potrzeb lokalnej społeczności, tak aby mieszkańcy mogli w sposób bezproblematyczny przemieszczać się, a dla usługodawcy byłoby to opłacalne. Ograniczenie liczby przewoźników na trasie wpłynęłoby na poprawę jakości przewoźnictwa w danym regionie (Dulak, Jakubowski 2018).

Zakończenie

Sytuacja transportowa, podobna do panującej w powiecie bydgoskim, występuje w wielu miejscach w kraju. Zjawisko „wymuszonego posiadania samochodu wpływa na coraz mniejszą opłacalność utrzymywania starych i tworzenia nowych połączeń komunikacji zbiorowej” (Mattioli 2017: 148). Niesie to ze sobą wiele negatywnych konsekwencji, a największą z nich jest zjawisko wykluczenia transportowego osób, które nie mogą z różnych przyczyn posiadać własnego samochodu. Niektóre gminy podejmują walkę z wykluczeniem, zawierając porozumienia z firmami transportowymi, lecz nie wszystkie jednostki samorządowe stać na dofinansowywanie przewozów. Niektóre miasta wprowadzają innowacje, które mają poprawić sytuację, jak m.in. stworzenie transportu na żądanie. Obecnie coraz częściej podejmuje się dyskusje na temat przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, lecz potrzeba zdecydowanych kroków, by poprawić sytuację wielu osób.

Bibliografia

- Adonis T., 2021, *Międzygminna linia Bydgoszcz – Solec Kujawski. Zasadna, ale nie ma pieniędzy*, Polskie Radio Pomorza i Kujaw, 10.02.2021, <https://www.radiopik.pl/2,90978,miedzygminna-linia-bydgoszcz-solec-kujawski-zasa> (dostęp: 10.03.2021).
- Aładowicz K., 2014, *Gminy będą bliżej Bydgoszczy. Ruszają autobusy podmiejskie*, „Gazeta Wyborcza Bydgoszcz”, 26.04.2014, https://bydgoszcz.wyborcza.pl/bydgoszcz/1,48722,15858647,Gminy_beda_blizej_Bydgoszczy_Ruszaja_autobusy_podmiejskie.html (dostęp: 13.03.2021).
- Bembnista B., 2018, *Bydgoszcz i Koronowo łączą siły w sprawie komunikacji podmiejskiej. Będą nowe połączenia*, Metropolia Bydgoska, 29.10.2018, <https://metropoliabydgoska.pl/bydgoszcz-i-koronowo-lacza-sily-w-sprawie-komunikacji-podmiejskiej-beda-nowe-polaczenia/> (dostęp: 12.03.2021).
- Beyazit E., 2011, *Evaluating social justice in transport: Lessons to be learned from the capability approach*, „Transport Reviews”, Vol. 31, No. 1.
- Biuletyn Informacji Publicznej. Starostwo Powiatowe w Bydgoszczy, <https://bip.powiat.bydgoski.pl/?c=13> (dostęp: 10.09.2021).

Bobbe S., 2021, *Niektórzy uczniowie nie mają jak dojechać do szkoły – wykluczenie komunikacyjne to ich rzeczywistość*, „Gazeta Pomorska”, 3.09.2021, https://pomorska.pl/niektorzy-uczniowie-nie-maja-jak-dojechac-do-szkoly-wykluczenie-komunikacyjne-to-ich-rzeczywistosc/ar/c1-15783956?utm_source=facebook.com&utm_medium=gazeta-pomorska&utm_content=wiadomosci&utm_campaign=niektorzy-uczniowie-nie-maja-jak-dojechac-do-szkoly-wykluczenie-komunikacyjne-to-ich-rzeczywistosc&fbclid=IwAR09PmBJ_YPgK-aCfPzI6TT4MfInPTX_Bn_Wnb-5dMFFr9MloeF-kEcGrMMc (dostęp: 11.09.2021).

Bydgoski24, 2018, *PKS zawiesił linię autobusową do Kotomierza. Trudniej jest dojechać do Bydgoszczy*, http://www.bydgoski24.pl/Trudniej_jest_dojechac_do_Bydgoszczy,59764.html (dostęp: 10.03.2021).

Bydgoszcz Twoje Miasto, 2016, *Rozkład Jazdy/linia 405*, https://bydgoszcz.twoje-miasto.pl/rozklady/trasa/235/1/11571/_405 (dostęp: 14.03.2021).

Ciechański A., 2020, *Bariery w przemieszczaniu się osób dorosłych na obszarach wykluczonych transportowo – przykład rejonu Komańczy*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, nr 23.

Dulak M., Jakubowski B., 2018, *6 pomysłów na walkę z wykluczeniem transportowym*. Klub Jagielloński, 19.04.2018, <https://klubjagiellonski.pl/2018/04/19/6-pomyslow-na-walke-z-wykluczeniem-transportowym/> (dostęp: 20.09.2021).

Dybalski J., 2019, *Rząd przyjął „ustawę pekaesową”. Prawo pełne niespodzianek*. Transport Publiczny, 8.05.2019, <https://www.transport-publiczny.pl/mobile/rzad-przyjal-ustawe-pekaesowa-prawo-pealne-niespodzianek-61589.html> (dostęp: 20.09.2021).

E-Podróżnik, 2021, *Rozkład jazdy Koronowo – Bydgoszcz*, <https://www.e-podroznik.pl/public/searchingResultsVW.do?startCity=Koronowo&forward=url&tabToken=e978781af-95fa75d8e8a8ec363d8041b&toV=c%7C55087&endCity=Bydgoszcz&fromV=c%7C46996&tseVw=regularP> (dostęp: 13.03.2021).

E-Podróżnik, 2021a, *Rozkład jazdy Bydgoszcz – Nowa Wieś Wielka*. (online) Dostępne na: <https://www.e-podroznik.pl/public/searchingResultsVW.do?startCity=Bydgoszcz&forward=url&tabToken=fad90e489d99912e2a9f98a6633558c8&toV=c%7C101001&endCity=Nowa+Wie%C5%9B+Wielka&fromV=c%7C55087&tseVw=regularP> (dostęp: 20.09.2021).

E-Podróżnik, 2021b, *Rozkład jazdy Bydgoszcz – Solec Kujawski*, <https://www.e-podroznik.pl/public/searchingResultsVW.do?startCity=Bydgoszcz&forward=url&tabToken=92147705644f3abb79737a-dae067318e&toV=c%7C38021&endCity=Solec+Kujawski&fromV=c%7C55087&tseVw=regularP> (dostęp: 11.03.2021).

Farsewicz P., 2019, *Całoroczny autobus połączy Nową Wieś Wielką z Bydgoszczą*, Transport Publiczny, 4.04.2019, <https://www.transport-publiczny.pl/mobile/caloroczny-autobus-polaczy-nowa-wies-wielka-z-bydgoszcza-61351.html> (dostęp: 10.03.2021).

Fiszer K., 2018, *Transport na żądanie: Optymalizacja kosztów i poprawa oferty*, Transport Publiczny, 19.10.2018, <https://www.transport-publiczny.pl/mobile/transport-na-zadanie-optymalizacja-kosztow-i-poprawa-oferty-59910.html> (dostęp: 20.09.2021).

GUS, *Stan ludności w powiecie bydgoskim*, dane za 2020 rok, Bank Danych Lokalnych, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/podgrup/tablica> (dostęp: 10.09.2021).

Jakubowski B., 2019, *Gaszenie pożaru benzyną. Rządowe projekty ustawy ws. wykluczenia transportowego*, Klub Jagielloński, 28.03.2019, <https://klubjagiellonski.pl/2019/03/28/gaszenie-pozaru-benzyna-rzadowe-projektyustaw-ws-wykluczenia-transportowego> (dostęp: 20.09.2021).

Jamróż M., 2021, *Autobus jak Uber. Czy transport na żądanie zmieni sposób podróżowania?*, Gazeta Wyborcza Trójmiasto, 25.06.2021, <https://www.bing.com/search?q=M.+Jamro%C5%BC%C2C+Autobus+jak+Uber.+Czy+transport+na+%C5%BC%C4%85danie+zmieni+spos%C3%B>

3b+podr%C3%B3w%C5%BCowania&cvd=5aa95146f327476dbd81cba6346faaa&aqs=edge..69i57.608j0j4&FORM=ANAB01&PC=ASTS (dostęp: 20.09.2021).

Jędrzejczyk A., 2019, *Wykluczenie transportowe – strategie, metody, działania. Sesja 18 III KPO*. Biuletyn Informacji Publicznej RPO, 30.10.2019, <https://bip.brpo.gov.pl/pl/content/panel/sesja-18KPO-wykluczenie-transportowe> (dostęp: 20.09.2021).

Kaniak, P., 2020, *We wtorek 1 września startuje nowa linia autobusowa Sienko – Bydgoszcz*, Express Bydgoski, 31.08.2020, <https://expressbydgoski.pl/we-wtorek-1-wrzesnia-startuje-nowa-linia-autobusowa-sienko-bydgoszcz/ar/c15-15154438> (dostęp: 10.03.2021).

Koleo, 2021, *PKP Bydgoszcz Główna > Poznań Główny*. (online) Dostępne na: https://koleo.pl/rozklad-pkp/bydgoszcz-glowna/poznan-glowny/11-03-2021_17:00/all/a (dostęp: 11.03.2021).

Koleo, 2021a, *PKP Bydgoszcz Główna > Gzin*, https://koleo.pl/rozklad-pkp/bydgoszcz-glowna/gzin/22-03-2021_10:00/all/all (dostęp: 11.03.2021).

Koleo, 2021b, *PKP Bydgoszcz Główna > Wudzyn*, https://koleo.pl/rozklad-pkp/bydgoszcz-glowna/wudzyn/19-03-2021_18:00/all/all (dostęp: 11.03.2021).

Koronowo.net.pl, 2019, *Czy „nowa piątka” poprawi połączenia autobusowe na terenie gminy?*. Koronowo.net.pl, 18.04.2019, https://koronowo.net.pl/pl/19_wiadomosci_z_regionu/648_huta/3923_czy-nowa-pi-тка-poprawi-po-czenia-autobusowe-na-terenie-gminy.html (dostęp: 14.03.2021).

Kowalewski M., Nowak A., Thurow R., 2011, *Czy kultura może wzmacniać spójność społeczną? Studium przypadku: szczyńskie podmioty kultury wobec problemów społecznych*, Szczecin.

Kuciaba E. i in., 2013, *Společne i ekonomiczne znaczenie transportu regionalnego*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Transportu i Logistyki”, nr 24.

Kwarciański T., Leszczyński K., 2017, *Funkcjonowanie publicznego transportu na żądanie na przykładzie Szczecina*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Transportu i Logistyki”, nr 3.

Leszczyńska M., 2018, *Gminy bliżej Bydgoszczy. Do Osiełska i Dobrcza pojadą nowe linie autobusowe*. Gazeta Wyborcza, 8.08.2018, <https://bydgoszcz.wyborcza.pl/bydgoszcz/7,48722,23766922,sasiednie-gminy-blizej-bydgoszczy-dzieki-nowym-liniom-autobusowym.html> (dostęp: 10.03.2021).

Lewandowski A., 2019, *Jest szansa, że PKS dojedzie do Nowego Jasińca i Glinek*. Gazeta Pomorska, 18.08.2019, <https://pomorska.pl/jest-szansa-ze-pks-dojedzie-do-nowego-jasinca-i-glinek/ar/c1-14356927> (dostęp: 14.03.2021).

Mattioli G., 2017, *‘Forced Car Ownership’ in the UK and Germany: Socio-Spatial Patterns and Potential Economic Streets Impacts*, „Social Inclusion”, Vol. 5.

Mindur M., 2005, *Wzajemne relacje między gospodarką a transportem*, „LogForum”, t. 1, nr 6.

PKS Bydgoszcz, 2021, *Rozkład jazdy Bydgoszcz – Łabiszyn – Barcin/Barcin – Łabiszyn – Bydgoszcz*, http://pks.bydgoszcz.pl/download_doc.php?lang=pl&id_dokumentu=264 (dostęp: 10.03.2021).

PKS Bydgoszcz, 2021a, *Rozkład jazdy Bydgoszcz – Potulice – Nakło nad Notecią/Nakło nad Notecią – Potulice – Bydgoszcz*, http://pks.bydgoszcz.pl/download_doc.php?lang=pl&id_dokumentu=266 (dostęp: 10.03.2021).

PKS Bydgoszcz, 2021b, *Rozkład jazdy. Bydgoszcz – Unisław przez Dąbrowę Chełmińską*, http://pks.bydgoszcz.pl/download_doc.php?lang=pl&id_dokumentu=245 (dostęp: 11.03.2021).

PKS Bydgoszcz, 2021c, *Rozkład jazdy Bydgoszcz – Świecie – Grudziądz/Grudziądz – Świecie – Bydgoszcz*, http://pks.bydgoszcz.pl/download_doc.php?lang=pl&id_dokumentu=233 (dostęp: 11.03.2021).

PKS Bydgoszcz, 2021d, *Rozkład jazdy Wiskitno – Wierzchucin Królewski – Salno – Więzowno – Bieskowo – Koronowo*, http://www.pks.bydgoszcz.pl/download_doc.php?lang=pl&id_dokumentu=282 (dostęp: 20.09.2021).

PKS Bydgoszcz, 2021e. *Bydgoszcz – Sicienko – Mrocza/Mrocza – Sicienko – Bydgoszcz*, http://pks.bydgoszcz.pl/download_doc.php?lang=pl&id_dokumentu=249 (dostęp: 11.03.2021).

PKS Bydgoszcz, 2021f. *Rozkład jazdy Bydgoszcz – Solec Kujawski/ Solec Kujawski – Bydgoszcz*, http://pks.bydgoszcz.pl/download_doc.php?lang=pl&id_dokumentu=246 (dostęp: 12.03.2021).

Porozumienie międzygminne, Bydgoszcz 2018, Dziennik Urzędowy Województwa Kujawsko-Pomorskiego, poz. 4158, http://edzienniki.bydgoszcz.uw.gov.pl/WDU_C/2018/4158/akt.pdf (dostęp: 11.03.2021).

Portal Pasażera, 2021. *Rozkład jazdy dla stacji: Solec Kujawski*, <https://portalpasazera.pl/KatalogStacji?stacja=Solec+Kujawski> (dostęp: 11.03.2021).

Serwis Informacyjny Gminy Osielesko, 2021. *Rozkład jazdy autobusów*, <https://www.osielsko.pl/rozk%C5%82ady-jazdy-autobus%C3%B3w.html> (dostęp: 11.03.2021).

Starowicz W., Dyrkacz G., 2020, *Transport na żądanie na przykładzie Krakowa*, „Transport Miejski i Regionalny”, nr 4.

STBus Sobieszcański, 2020, *Rozkład jazdy linii 404 – Bydgoszcz – Mrocza* (ważny od 12.11.2020), <https://stbus.pl/rozkład-jazdy-linii-404-wazny-od-31-08-2020/> (dostęp: 11.03.2021).

Szczęśny P., Szczęsna – Orlicz G., 2016, *Wpływ szkodliwych składników spalin na zdrowie człowieka*, „Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe”, nr 6.

TomTom, 2020, *Traffic Index 2020*, https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/ (dostęp: 20.09.2021).

TVN24, 2019, *Rząd przyjął projekt ustawy ratującej PKS-y. Pieniądze tylko dla nowych firm*. TVN24, 7.05.2019, <https://tvn24bis.pl/z-kraju,74/przewozy-autobusowe-rzad-przyjal-projekt-ustawy,933506.html> (dostęp: 20.09.2021).

Uchwała Nr XII/162/15 Rady Miasta Bydgoszczy w sprawie porozumienia z Gminą Nowa Wieś Wielka dotyczącego wykonania zadań z zakresu lokalnego transportu zbiorowego, Biuletyn Informacji Publicznej, 27.05.2015, https://bip.um.bydgoszcz.pl/binary/162_tcm30-204386.pdf (dostęp: 11.03.2021).

Urząd Gminy Dąbrowa Chełmińska, 2020. *Rusza publiczny transport lokalny w Gminie Dąbrowa Chełmińska*, <http://dabrowachelminska.lo.pl/files/File/Rusza%20publiczny%20transport%20lokalny.pdf> (dostęp: 10.03.2021).

Urząd Gminy Dąbrowa Chełmińska. *Dąbrowa Chełmińska*, <http://dabrowachelminska.lo.pl/?cid=2910> (dostęp: 10.03.2021).

Ustawa o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, 16.05.2019, Dz.U. 2019 poz. 1123, <http://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20190001123/T/D20191123L.pdf> (dostęp: 20.09.2021).

Zawodowy Kierowca, 2019, *Wpływ spalin na zdrowie człowieka i środowiska*, 22.10.2019, <https://zawodowykierowca.pl/wplyw-spalin-na-zdrowie-czlowieka-i-srodowisko/> (dostęp: 20.09.2021).

ZDMiKP w Bydgoszczy, 2020. *Nowa linia podmiejska i zmiany niedzielnych rozkładów*, <https://zdmikp.bydgoszcz.pl/pl/transport/6034-nowosci-na-liniach-podmiejskich-i-zmiany-niedzielnych-rozkladow> (dostęp: 10.03.2021).

ZDMiKP w Bydgoszczy, 2020a, *Rusza kolejna linia podmiejska*, www.zdmikp.bydgoszcz.pl/pl/transport/6138-rusza-kolejna-linia-podmiejska-2 (dostęp: 10.09.2021).

ZDMiKP w Bydgoszczy, 2020b, *Metropolitalna taryfa dla Sicienka*, www.zdmikp.bydgoszcz.pl/pl/transport/6520-metropolitalna-taryfa-dla-sicienka (dostęp: 10.03.2021).

ZDMiKP w Bydgoszczy, 2021, *Transport Publiczny. Rozkład jazdy...*, www.zdmikp.bydgoszcz.pl/pl/transport/rozklad-jazdy/2014-07-02-12-55-33 (dostęp: 11.03.2021).

Zmuda-Trzebiatowski P., 2016, *Dostępność transportowa, a partycypacja w aktywnościach, ubóstwo oraz zagrożenie wykluczeniem społecznym*, „Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe”, nr 12.

Biogram

Martyna Sydorów – absolwentka studiów licencjackich na kierunku stosunki międzynarodowe na Uniwersytecie Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy, obecnie kontynuuje naukę na studiach magisterskich na kierunku gospodarka przestrzenna na Uniwersytecie Gdańskim w Instytucie Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej. Do jej zainteresowań należą studia i problematyka miejska, w szczególności związana z transportem publicznym oraz badaniami potrzeb ludności małych miasteczek i wsi.

Martyna Sydorów – a graduate of BA studies in the field of international relations at the Kazimierz Wielki University in Bydgoszcz, currently continues her studies in the field of spatial management at the University of Gdańsk at the Institute of Socio-Economic Geography and Spatial Management. Her interests include studies and urban issues, in particular related to public transport and research on the needs of the population of small towns and villages.