

**Leszek Dąbrowski, Daria Godzieba,
Magdalena Dolińska, Stefania
Środa-Murawska**

**Rozwój sieci komunikacyjnej Torunia
jako przykład przestrzennego
wymiaru studentyfikacji**

Acta Scientiarum Polonorum. Administratio Locorum 15/2, 21-31

2016

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

ROZWÓJ SIECI KOMUNIKACYJNEJ TORUNIA JAKO PRZYKŁAD PRZESTRZENNEGO WYMIARU STUDENTYFIKACJI

Leszek Dąbrowski, Daria Godzieba, Magdalena Dolińska,
Stefania Środa-Murawska

Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu

Streszczenie. Akt powołania po II wojnie światowej Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu wpłynął w pewnym stopniu na kierunek rozwoju miasta, w tym na kształtowanie systemu komunikacji miejskiej. Ulokowanie w zachodniej części Torunia kampusu Bielany wymusiło dopasowanie systemów komunikacji miejskiej do obsługi dojeżdżających z różnych stron miasta zarówno pracowników nauki, jak i przede wszystkim studentów. Celem opracowania było wskazanie kierunku rozwoju systemu komunikacji miejskiej w Toruniu w kontekście studentyfikacji. Badanie oparto na analizie dokumentów strategicznych z zakresu rozwoju sieci transportowej w Toruniu w okresie po II wojnie światowej aż do roku 2016 oraz na wynikach badania ankietowego dotyczącego zachowań przestrzennych studentów Uniwersytetu Mikołaja Kopernika. Wykazano, że obecność Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu wpływa na rozwój przestrzenny miasta po II wojnie światowej w kontekście przebiegu najważniejszych linii systemu komunikacji miejskiej.

Słowa kluczowe: system komunikacji, studentyfikacja, Toruń

WPROWADZENIE

Celem badania było wskazanie wpływu zjawiska studentyfikacji na rozwój i funkcjonowanie miasta. Do analizy wybrano przemiany sieci komunikacji miejskiej w Toruniu po II wojnie światowej do roku 2016 w kontekście powołania w 1945 r. Uniwersytetu Mikołaja Kopernika (UMK). Na początku funkcjonowania UMK, na zaledwie dwóch wydziałach, studiowało 1600 studentów, a już trzy lata później 3100 studentów [Bełkot 1999].

Adres do korespondencji – Corresponding author: Leszek Dąbrowski, Daria Godzieba, Magdalena Dolińska, Stefania Środa-Murawska, Studenckie Koło Naukowe Rozwoju Miast, Katedra Studiów Miejskich i Rozwoju Regionalnego, Wydział Nauk o Ziemi, Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu, ul. Lwowska 1, 87-100 Toruń, e-mail: steffi@umk.pl

© Copyright by Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, Olsztyn 2016

Obecnie (2016 r.) liczba studentów wynosi około 27 000 [Uniwersytet Mikołaja Kopernika... 2016]. Tak duża grupa osób, ze względu na swoją specyfikę (wiek, poziom wykształcenia, styl życia), wpływa na funkcjonowanie miasta i jego rozwój. Przyjęto, że lokalizacja kampusu Bielany wywarła wpływ na rozwój przestrzenny Torunia oraz przebieg systemu komunikacji w obrębie miasta. Przyjęto również, że rozwój sieci komunikacyjnej odpowiada na potrzeby studentów.

POJĘCIE ORAZ ZAKRES STUDENTYFIKACJI

Studentyfikację należy rozumieć jako przestrzenne skupisko osób (studentów) uczących się, których obecność i działania są następstwem zmian w sferze kulturowej miasta. To bardzo powszechny proces w miejscowościach, w których znajdują się popularne szkoły wyższe. Pojęcie studentyfikacji wprowadził Darren Smith, który uważa, że proces studentyfikacji prowadzi do „wyraźnych społecznych, kulturowych, ekonomicznych i fizycznych przekształceń w miastach akademickich, które są powiązane z sezonową migracją studentów” [Bajerski 2015].

Pojęcie studentyfikacji rozpatrywać należy w różnych zakresach: społecznym, kulturowym czy przestrzennym. W zakresie społecznym zmiany zachodzą głównie w strukturze ludności miejskiej. Są to tzw. wymiany ludności [Bajerski 2015]. Osoby, które na stałe zamieszkiwały daną przestrzeń miejską opuszczają ją, a na ich miejsce napływa nowa ludność – studenci, których liczba wzrasta. W przestrzeni miasta powstają swego rodzaju osiedla studenckie z dużym udziałem właśnie wynajmujących mieszkania studentów [Murzyn-Kupisz i Szmytkowska 2015, Grabkowska i Frankowski 2016]. Wymiar kulturowy natomiast wiąże się z kwestią studenckiego stylu życia. Jest on coraz bardziej rozpowszechniany i popularyzowany przede wszystkim ze względu na wzrastającą liczbę studentów. Duży wpływ studentyfikacji widać także w strefie ekonomicznej, szczególnie w zakresie rynku nieruchomości. Lokale mieszkalne w tzw. dzielnicach studenckich coraz rzadziej są zamieszkiwane przez swoich właścicieli, a przygotowywane pod wynajem dla studentów, przy czym również ceny za wynajem takich mieszkań są bardziej dostosowywane do możliwości finansowych studentów. W odniesieniu do polskich studentów cena wynajmu jest decydująca przy wyborze miejsca zamieszkania, co pokazują badania m.in. Grabkowskiej i Frankowskiego [2016]. Proces studentyfikacji może kształtować też układ przestrzenny miast. Przykładem mogą być procesy rewitalizacji w celu przyciągnięcia omawianej grupy społecznej. Niemniej jednak to wielowymiarowe pojęcie studentyfikacji powiązane jest z wieloma różnymi czynnikami oraz procesami [Smith 2005].

STUDENCI W PRZESTRZENI MIASTA

Powszechnie przyjmuje się, że osoby studiujące są często bardzo hałaśliwe, niecznośne oraz nieodpowiedzialne. Liczy się dla nich studiowanie, lecz również udział w imprezach studenckich. Z jednej strony ich priorytetem jest nauka, z drugiej zaś uważają, że są to ostatnie lata ich beztrudnej wolności, przed wejściem w dorosłość, które trzeba jak najlepiej spożytkować poprzez nieustanne szaleństwa. Aby móc się dobrze bawić, trzeba zawierać

nowe znajomości, mieć kontakty towarzyskie. Ich priorytetem jest więc spędzanie czasu w klubach i pubach. Ważne są także imprezy domowe, tzw. domówki. Studenci nierzadko traktują swoje stancje jako miejsca rozrywki na równi z klubami oraz pubami [Bajerski 2015].

Wydaje się, że najważniejszym zagadnieniem w kontekście wpływu studentyfikacji na rozwój i funkcjonowanie miasta jest miejsce zamieszkania studentów. Ze względu na specyficzne cechy studentów oczywiste jest, że rodziny z dziećmi i osoby starsze nie preferują współdzielenia przestrzeni z omawianą grupą społeczną. Skutkiem tego jest obserwowana migracja stałych mieszkańców miasta poza „studencki region” oraz wynajmowanie im swoich mieszkań. Z kolei sami studenci dążą do zamieszkiwania w akademikach czy na kampusach bądź też w pobliżu czy samym centrum miasta. Warunkuje to chęć pozostawania w pobliżu znajomych i uczelni. Jak wskazują jednak badania, m.in. Murzyn-Kupisz i Szmytkowskiej [2015] oraz Grabkowskiej i Frankowskiego [2016], polscy studenci pod względem zachowań różnią się od swoich rówieśników w krajach zachodnich. Obserwuje się, że studenci w polskich miastach preferują raczej przystosowanie się do innych grup społecznych niż kreowanie „nowych dzielnic studenckich”.

Znaczący wpływ na wybór miejsca zamieszkania przez studenta ma również bezpieczeństwo oraz połączenia transportowe. Student jest użytkownikiem wygodnym i leniwym, który chciałby mieć wszędzie blisko lub, aby droga do celu nie była skomplikowana tylko tania, łatwa i ekspresowa. Omawiana grupa społeczna jednocześnie chce wygodnie docierać na zajęcia, ale również mieć łatwy dostęp do miejskich atrakcji [Brzozowska 2014]. Stereotypowy model studenta jest jednym z powodów zniechęcenia mieszkańców do nabywania bądź wynajmowania lokali w środowisku najbardziej preferowanym przez studentów. Proces studentyfikacji w kontekście jego wpływu na rozwój miasta postrzegać należy więc z jednej strony jako istotny i ważny czynnik kształtujący strategię rozwoju miast czy jego promocję. Z drugiej jednak, stanowi pewne zagrożenie dla zrównoważonego rozwoju miasta, bowiem tworzą się „dzielnice akademickie”, które są mało atrakcyjne dla stałych mieszkańców.

W kontekście ekonomii miasta, obok rynku nieruchomości, obecność studentów bardzo mocno może wpływać na szeroko rozumiany sektor usługowy. W roku akademickim student postrzegany jest jako dobry klient. W takich miastach otwierane są nowe kluby, puby oraz miejsca często odwiedzane przez studentów. Inaczej sytuacja kształtuje się w okresie wakacyjnym, kiedy to społeczność studencka wraca do swoich rodzinnych domów. Centrum miasta pustoszeje, a usługi nie są już tak oblegane.

Proces studentyfikacji kształtuje również rozwój sieci komunikacji miejskiej. Do ruchu wprowadzanych jest dużo połączeń między akademikami, centrum miasta a poszczególnymi wydziałami uniwersytetów. Czasy odjazdów tramwajów i autobusów są dostosowywane do studentów, aby łatwo i szybko mogli przemieszczać się po mieście. W dużych, jak i małych miastach uniwersyteckich budowane są ścieżki rowerowe, ciągi piesze dostosowane do obsługi zwiększonych strumieni pieszych w określonych porach dnia. Do klasycznych, polskich przykładów należy uniwersyteckie miasto Toruń, gdzie w latach 1963–1965 opracowano plan budowy miasteczka uniwersyteckiego na Bielanach – jest to osiedle zlokalizowane w zachodniej części miasta o charakterze mieszkalno-usługowo-wypoczynkowym, którego rozwój i morfologia wynika z lokalizacji na tym osiedlu: Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, szpitala wojewódzkiego oraz bloków miesz-

kalnych. W roku w 1967 projekt budowy kampusu zatwierdził rząd (w tym okresie studiowało około 10 tysięcy studentów na toruńskiej uczelni) [Bełkot 1999]. Powstanie kampusu oraz zwiększająca się z roku na rok liczba studentów były bezpośrednimi przyczynami rozwoju sieci komunikacyjnej w Toruniu. Zbliżony proces na przełomie XX i XXI wieku zachodził w Poznaniu i dotyczył kształtowania połączeń komunikacyjnych skoncentrowanych wokół wznoszonego kampusu Morasko Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza [Bem i Rusak 2006]. Kolejnym przykładem wpływu procesu studentyfikacji na kształtowanie sieci transportu miejskiego może być uruchomienie linii tramwajowych z przystankami w sąsiedztwie kampusu Politechniki Krakowskiej przy ul. Warszawskiej, co stworzyło bezpośrednie połączenie z kampusem w Czyżynach oraz kampusem przy ul. Podchorążych [Nosal 2009].

Analizując proces studentyfikacji w Polsce, należy podkreślić, że styl życia studenckiego ewoluował na przestrzeni lat. Wraz z przemianami okresu transformacji systemowej, istotnej zmianie podlegał szeroko rozumiany model studiowania. Z jednej strony po roku 1990 wzrósł odsetek osób podejmujących studia wyższe, z drugiej natomiast coraz więcej studentów równoległe ze studiami podejmuje pracę zarobkową, a więc oprócz przemieszczeń dom – uczelnia uwzględniać należy miejsce pracy.

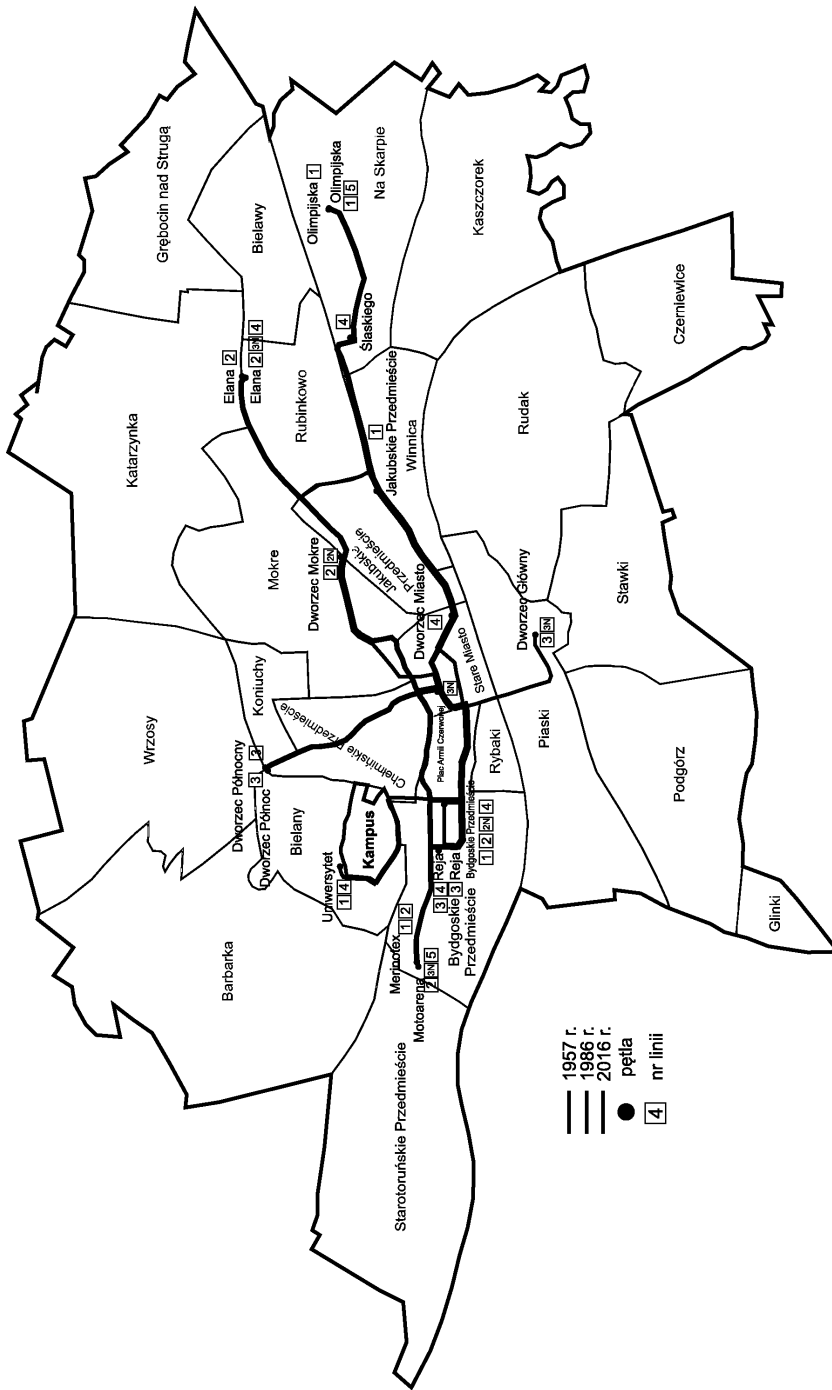
Reasumując, proces studentyfikacji odzwierciedla się w wielu, a może prawie we wszystkich aspektach życia miasta. Odpowiednio jednak monitorowany oraz uwzględniany w strategiach rozwoju miast staje się niezwykle ważnym i cennym czynnikiem rozwoju współczesnych miast, czego dowodem są zapisy strategii rozwoju tak Torunia, jak i Poznania, Krakowa czy Olsztyna [Strategia rozwoju Krakowa. 2005, Strategia rozwoju miasta – Olsztyn 2020. 2013, Strategia rozwoju miasta Poznania do roku 2030. 2013, Strategia rozwoju miasta Torunia do roku 2020. 2010].

METODOLOGIA

W celu wskazania wpływu zjawiska studentyfikacji na rozwój i funkcjonowanie Torunia analizowano schematy tramwajowej sieci komunikacyjnej w Toruniu z lat: 1957, 1986, 2016 oraz schematy autobusowej sieci komunikacyjnej w obrębie miasteczka akademickiego z roku 1986 oraz roku 2016. Należy podkreślić, że wybór roku 1986 w przypadku sieci autobusowej wynika z faktu, że przed wybudowaniem kampusu nie istniały żadne połączenia autobusowe w tej części miasta. Ponadto w od stycznia do kwietnia 2016 r. przeprowadzono badanie ankietowe wśród 140 studentów Uniwersytetu Mikołaja Kopernika. W ankiecie obok metryczki umieszczono pytania dotyczące najczęściej wybieranego środka transportu oraz dominujących tras przy przemieszczaniu się w przestrzeni Torunia.

WYNIKI ANALIZY

Analizując schemat tramwajowej sieci komunikacyjnej w Toruniu z roku 1957 (rys. 1), należy zwrócić uwagę, że główne trasy komunikacji tramwajowej krzyżowały się w centrum miasta. Główne linie łączyły dworce kolejowe obecne w przestrzeni miasta: Dworzec



Rys. 1. Schemat sieci komunikacyjnych w Toruniu z roku 1957

Fig. 1. Public transport plans in Torun in 1957

Źródło: opracowanie własne na podstawie Toruńskiego Klubu... 2016

Source: own study based on Toruński Klub... 2016

Północ, Dworzec Główny, Dworzec Mokre (dzisiejszy Dworzec Wschodni) i Dworzec Miasto. Początkowe i końcowe stacje tramwajowe zlokalizowane były na Jakubskim Przedmieściu oraz Bydgoskim Przedmieściu, które było główną destynacją dla tramwajów, bowiem cztery z sześciu linii w 1957 r. kończyły trasę właśnie na pętli w zachodniej części miasta. Należy zauważyć, że w tamtym okresie główne struktury uniwersytetu (budynki wydziałowe) zlokalizowane były w centrum, tj. na Starym Mieście lub na Bydgoskim Przedmieściu, a więc tramwajem można było dotrzeć na akademickie zajęcia.

Znaczne zmiany w przebiegu linii tramwajowych zaszły w kolejnych latach i związane były z intensywnym rozwojem Torunia. W roku 1986, a więc po wybudowaniu kampusu uniwersyteckiego na Bielanych, zniknęła linia tramwajowa łącząca prawobrzeżną i lewobrzeżną część Torunia z pętlą przy Dworcu Głównym (rys. 1). W kierunku zachodnim linie tramwajowe objęły swym zasięgiem wybudowany zakład Merinotex (linia nr 1 i linia nr 2), natomiast na wschodzie nowy zakład Elana oraz okolice nowych osiedli, tj. Rubinkowa (pętla przy ul. Śląskiego, a następnie przy ul. Olimpijskiej). Doprowadzenie do wschodnich części Torunia, a następnie przedłużenie kolejnych linii tramwajowych związane było ze wznoszeniem osiedli Rubinkowo I i Rubinkowo II, co z kolei wynikało z dynamicznego napływu dużej liczby ludności.

Na zachodzie miasta w pobliżu samego kampusu nie powstawały nowe tory ani połączenia tramwajowe, a jedynie nowe połączenia autobusowe, co opisano w dalszej części artykułu. Studenci, którzy chcieli dojeżdżać tramwajem na zajęcia w obrębie kampusu Bielany, musieli przejść ponad 1 kilometr z przystanku Reja, gdzie zatrzymywały się wszystkie linie tramwajowe (1, 2, 3, 4). Obecnie, tj. w roku 2016, najważniejszą różnicą, która wyróżnia schemat sieci tramwajowej od schematów z lat poprzednich jest wybudowanie nowej linii tramwajowej do miasteczka uniwersyteckiego (rys. 1).

Nowe linie tramwajowe okalają kampus Bielany od strony południowej oraz zachodniej. Powstały w ramach projektu pn. „Rozwój sieci komunikacji tramwajowej w Toruniu w latach 2007–2013” i ich budowa była współfinansowana ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego programu operacyjnego województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2007–2013. Dodatkowym zadaniem w ramach projektu było powiązanie linii tramwajowej do UMK z osiedlem Rubinkowo (jednego z najliczniej zamieszkałych osiedli Torunia). Zadaniem objęto przebudowę układu drogowego w centrum miasta poprzez budowę węzła integracyjnego tramwajowo-autobusowego. Obecnie linią łączącą UMK z Rubinkowem jest linia nr 1 (rys. 2).

Rozpatrując natomiast rozwój sieci autobusowej, należy zauważyć, że w roku 1986 w obrębie kampusu uniwersyteckiego przebiegały trzy trasy autobusowe:

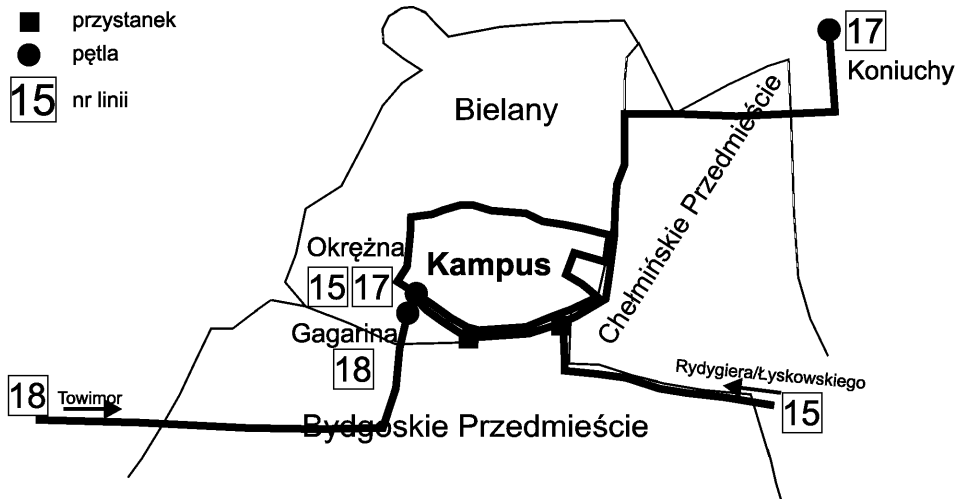
- linia nr 15 (połączenie z osiedlem Rubinkowo),
- linia nr 17 (połączenie z osiedlem Koniuchy),
- linia nr 18 (połączenie ze Starotoruńskim Przedmieściem oraz Toruńskimi Zakładami Urządzeń Okrętowych Towimor) – rysunek 3.

Należy przy tym zwrócić uwagę, iż był to początek rozwoju autobusowej sieci komunikacyjnej w tej części miasta. W roku 2016 schemat sieci komunikacji autobusowej diametralnie różni się od schematu z roku 1986 (por. rys. 3 i rys. 4). W roku 2016 aż 11 z 39 linii autobusowych w Toruniu przejeżdża lub ma pętle przy miasteczku uniwersyteckim (por. rys. 4).



Rys. 2. Nowa infrastruktura tramwajowa przy kampusie Bielany UMK w Toruniu w roku 2016
 Fig. 2. New tram infrastructure near Nicolaus Copernicus University campus in Toruń in 2016

Źródło: Fotografia wykonana przez L. Dąbrowskiego
 Source: Photo made by L. Dąbrowski

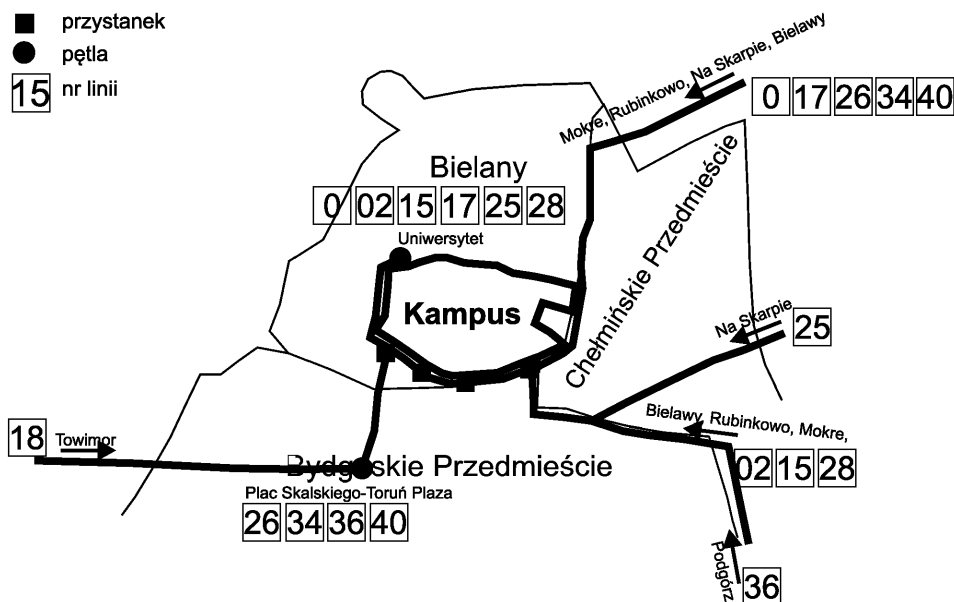


Rys. 3. Schemat sieci autobusowej w Toruniu z roku 1986

Fig. 3. Bus network map in Toruń in 1986

Źródło: opracowanie własne na podstawie Toruńskiego Klubu... 2016

Source: own study based on Toruński Klub... 2016



Rys. 4. Schemat sieci autobusowej w Toruniu z roku 2016

Fig. 4. Bus network map in Toruń in 2016

Źródło: opracowanie własne na podstawie Toruńskiego Klubu... 2016

Source: own study based on Toruński Klub... 2016

Obecnie kampus Bielanów ma połączenie z:

- osiedlem Rubinkowo i osiedlem na Skarpie (linie: 02, 15, 25, 26, 34),
- osiedlem Bielawy (linia nr 40),
- osiedlem Mokre (linie: 0, 17, 28),
- Starotoruńskim Przedmieściem i osiedlem Wrzosa (linia nr 18),
- lewobrzeżną część Torunia – osiedlem Podgórze (linia nr 36),

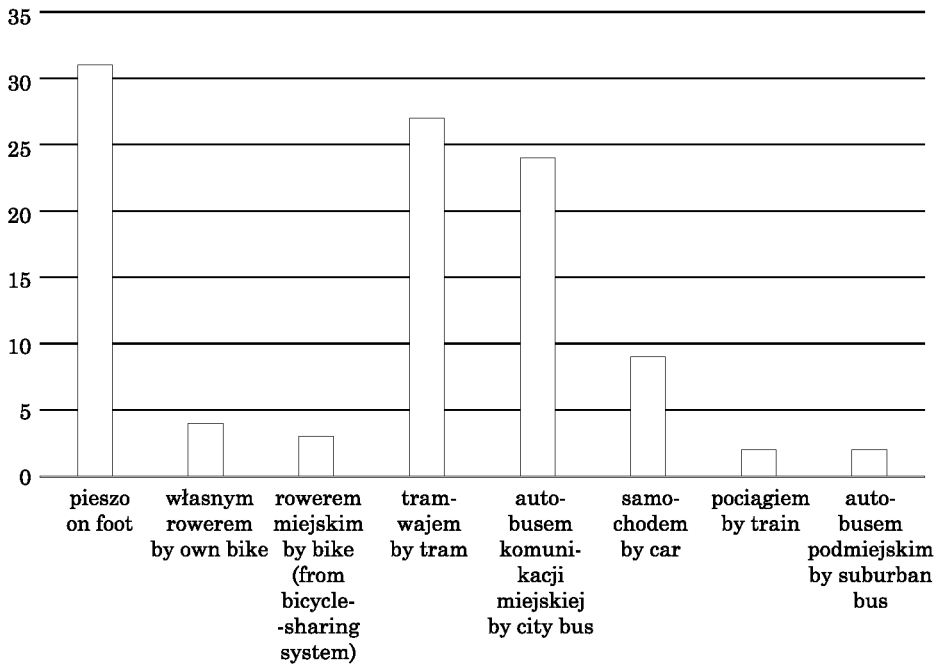
co oznacza, że kampus Bielanów połączony jest liniami autobusowymi z prawie każdym osiedlem miasta.

Kolejnym etapem analizy było badanie ankietowe, w którym udział wzięło 140 studentów UMK w Toruniu, z czego 70,7% respondentów stanowiły kobiety, a 29,3% mężczyźni.

Respondenci pochodzili przede wszystkim z Torunia (ok. 70% ogółu respondentów). Najczęściej wymienianymi miejscami zamieszkania były Bielany, Bydgoskie, Koniuchy, Rubinkowo, Mokre, Chełmińskie. 45% studentów przyznało, że wynajmuje stancję lub mieszkanie, 28,6% że mieszka z rodziną, a 21,4% zamieszkuje akademiki, a tylko 5% mieszka „na swoim”.

W obrębie miasta studenci najczęściej pokonują trasy: Bielany – Stare Miasto, Bielany – Bydgoskie, Bydgoskie – Stare Miasto, Bielany – Na Skarpie, Bielany – Mokre. Bielany, Stare Miasto i Bydgoskie to jednostki urbanistyczne Torunia, w których najmocniej zaznacza się obecność studenckiej społeczności. Działa tam wiele punktów usługowych, rozrywkowych, gastronomicznych, związanych z oświatą czy rekreacją, które kierują swoje produkty właśnie do studentów.

Uzyskane odpowiedzi pokrywają się z istniejącą/rozbudowywaną siecią komunikacji miejskiej w badanym okresie. Inwestycje w rozwój sieci połączeń kampusu Bielany z innymi częściami miasta są adekwatne do popytu, studenci bowiem wskazują, że poruszając się po mieście przede wszystkim korzystają z tramwajów i autobusów miejskich (por. rys. 5).



Rys. 5. Preferowane przez studentów rodzaje transportu do przemieszczania się w obrębie Torunia
Fig. 5. Types of transport preferred by students travelling in Toruń

Zródło: opracowanie własne na podstawie wyników ankiety

Source: own study based on survey results

Należy podkreślić, że coraz większy udział w poruszaniu się w przestrzeni miasta będzie miał także „rower miejski”.

PODSUMOWANIE

Należy stwierdzić, że proces studentyfikacji w Toruniu, podobnie jak w Poznaniu czy Krakowie, wyraźnie wpływa na rozwój komunikacji miejskiej. Jak pokazano, na przestrzeni 70 lat, czyli od kiedy powołano Uniwersytet Mikołaja Kopernika, po roku 2016 obserwowany jest dynamiczny rozwój sieci linii autobusowych i tramwajowych prowadzących z różnych części miasta w kierunku kampusu UMK na Bielanych. Zwiększająca się liczba studentów i ich wysoki stopień mobilności wywarły niejako presję na władzach lokalnych, by ułatwić tej grupie społecznej poruszanie się w obrębie Torunia.

Przeniesienie wielu wydziałów UMK ze Starego Miasta na Bielany sprawiło, że to osiedle zaczęło dynamicznie rozwijać się, a obrazem tego może być rozwój sieci komunikacyjnej, wychodzenie naprzeciw potrzebom społeczności studenckiej, która w Toruniu mocno zaznacza swoją obecność.

Wyraźnie zaznacza się to po porównaniu schematów sieci komunikacyjnych Torunia z roku 1986 oraz 2016. Wybudowanie nowej linii tramwajowej do kampusu na UMK było trafioną inwestycją, z której obecnie korzystają liczne rzesze studentów. Łącząc to z bardzo dużym rozwojem autobusowej sieci komunikacyjnej (11 z 39 linii autobusowych przebiegających przy kampusie), mamy do czynienia z siecią wręcz idealną. Student wprost z miasteczka akademickiego może przemieścić się komunikacją miejską praktycznie na każde możliwe osiedle w Toruniu (i odwrotnie). Jest to przejaw przestrzennego wymiaru studentyfikacji; miasto dostosowuje się do studenta – tworzy nowe połączenia komunikacyjne oraz nowe przystanki w obrębie kampusu.

PIŚMIENNICTWO

- Bajerski, A. (2015). Student jako użytkownik miasta: brytyjskie doświadczenia studentyfikacji, *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna* 31, 47–56.
- Belkot, J. (1999). *Uniwersytet Mikołaja Kopernika – informator*, Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń.
- Bem, M., Rusak Z. (2006). Miejskie rowery publiczne w obsłudze transportowej kampusu uniwersyteckiego „Morasko” w Poznaniu, *Transport Miejski i Regionalny* 12, 30–37.
- Brzozowska, B. (2014). Miasto kreatywne – miasto studentyfikowane?, [w:] *Idea uniwersytetu, reaktywacja*. Red. P., Sztompka, K., Matuszek, K., Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków, ss. 151–164.
- Grabkowska, M., Frankowski, J. (2016). „Close to the city centre, close to the university”. Are there symptoms of studentification in Gdańsk, Poland? *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*, 32, 73–83.
- Murzyn-Kupisz, M., Szymtkowska, M. (2015). Studentification in the post-socialist context. The case of Cracow and the Tri-City (Gdansk, Gdynia and Sopot), *Geografie* 120(2), 188–209.
- Nosal, K. (2009). Wpływ planów mobilności na zmianę zachowań komunikacyjnych. *Zeszyty naukowo-techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej, Oddział w Krakowie, Materiały Konferencyjne* 90(148), 177–198.
- Rozwój sieci komunikacji tramwajowej w Toruniu w latach 2007–2013, <http://www.projekt-tramwajowy.torun.pl/>, dostęp: 20.04. 2016.
- Smith D. (2005). „Studentification”: the gentrification factory?, w: *Gentrification in a global context. The new urban colonialism*. Routledge. Red. W., R., Atkinson, G., Bridge, London, ss. 72–89.
- Strategia rozwoju Krakowa. (2005). Kraków.
- Strategia rozwoju miasta – Olsztyn 2020. (2013). Olsztyn.
- Strategia rozwoju miasta Poznania do roku 2030. (2013). Poznań.
- Strategia rozwoju miasta Torunia do roku 2020.(2010). Toruń.
- Toruński Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej, <http://tkmkm.xn.pl/>, dostęp: 20.04.2016.
- Toruńskie tramwaje. (2009). Red. P., Bohdziewicz. Miejski Zakład Komunikacji, Toruń.

Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu. Uczelnia w liczbach, <https://www.umk.pl/uczelnia/liczby>, dostęp: 20.04. 2016.

115 lat komunikacji miejskiej w Toruniu. (2006). Red. J., Bartczak, Toruńskie Zakłady Graficzne „Zapolex”, Toruń.

THE DEVELOPMENT OF PUBLIC TRANSPORT NETWORK IN TORUŃ AS AN EXAMPLE OF SPATIAL DIMENSION OF STUDENTIFICATION

Summary. Nicolaus Copernicus University establishment after World War II has impacted on direction of city development to some extent, including shaping public transport system. Location of university campus in western part of the Toruń has imposed matching public transport systems to service commuters from different parts of the city – researchers as well as students. The aim of research is to indicate direction of public transport development in Toruń in the context of studentification. Research is based on concept paper analysis in the field of transport network development in Toruń in the period after World War II until 2016 and on the results of survey concerning spatial behaviour of Nicolaus Copernicus University students. Research shows that presence of Nicolaus Copernicus University impacts on spatial development of the city after World War II in the context of the course of the most important public transport lines.

Key words: public transport, studentification, Toruń

Zaakceptowano do druku – Accepted for print: 30.05.2016

Do cytowania – For citation:

Dąbrowski, L., Godzieba, D., Dolińska, M., Środa-Murawska, S. (2016). Rozwój sieci komunikacyjnej Torunia jako przykład przestrzennego wymiaru studentyfikacji, *Acta Sci. Pol. Administratio Locorum* 15(2), 21–31.