

**Agnieszka Janicka, Piotr Janiuk, Magdalena Kasprówicz, Wioleta Klimek,
Joanna Kubicka, Paulina Kulaszewska, Monika Łupaczewska, Ewelina Witkowska**
Kierownictwo i konsultacja naukowa – **prof. dr hab. Tadeusz Pilch**

DZIECI NA DROGACH WARMII I MAZUR RAPORT O DOJAZDACH DZIECI I MŁODZIEŻY W WYBRANYCH GMINACH WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO

Wstęp

Wśród licznych barier równego dostępu młodzieży wiejskiej do wykształcenia, barierę przestrzenną zaliczyć musimy do bardzo ważnych i trudno usuwalnych przeszkód w dostępie do szkoły. Jest to poniekąd przeszkoda naturalna, bo rozproszenie osadnicze jest zjawiskiem naturalnym i właściwie nieusuwalnym. Jednostek osadniczych rangi sołectw mamy w kraju ok. 53 tysięcy. Wszystkich jednostek osadniczych, niekiedy mikroskopijnych, mamy w kraju ponad 100 tysięcy. Natomiast szkół szczebla podstawowego w roku szkolnym 2011/12 mieliśmy: 13772 podstawówek i 6423 gimnazja. W ogromnej większości placówki te mieszczą się w tych samych budynkach, należy więc uznać, że na jedną placówkę szkolną szczebla podstawowego przypada prawie 10 miejscowości. Jeśli jednak od liczby 53 tys. miejscowości sołeckich odliczymy 889 miast, to pozostanie nam ponad 52 tys. wsi i osad na 9160 szkół podstawowych zlokalizowanych na wsi i 3366 gimnazjów mieszczących się w ogromnej większości w tych samych budynkach lub miejscowościach. Tak więc w przypadku osadnictwa wiejskiego, a szczególnie w regionie Warmii i Mazur, na jedną szkołę przypada nawet kilkanaście miejscowości. Dojazdy dzieci i młodzieży gimnazjalnej do szkół są więc nieuniknioną koniecznością. Oczywiście, dowożenie dzieci do szkół nie jest aktem dobroczynności państwa lub samorządu, lecz ich obowiązkiem wynikającym z uniwersalnych regulacji prawa konstytucyjnego oraz akceptowanych przez nasz kraj regulacji prawa międzynarodowego.

Szczególną sytuację polskiej rzeczywistości szkolnej stwarza trwający od niemal trzydziestu lat proces likwidowania małych szkół wiejskich. Propaganda państwowa upowszechnia przekonanie, że niemal masowa likwidacja małych szkół jest koniecznością spowodowaną niżem demograficznym. Istotnie, w Polsce mamy trwający wiele lat niż demograficzny. Nie jest to jednak dostateczne wytłumaczenie bardzo szerokiego zjawiska kilku dekad likwidatorstwa, dotyczącego nie tylko szkół, lecz także bibliotek wiejskich, świetlic, zajęć pozalekcyjnych, ognisk wychowawczych, burs i internatów, popularnych niegdyś świetlic dworcowych dla dojeżdżającej młodzieży. Proceder ten zaczęto w czasach Polski Ludowej, ale przyspieszenie i umasowienie nastąpiło po okresie tzw. transformacji, szczególnie zaś masakra przedszkoli i małych szkół wiejskich dokonała się po przejściu tych pla-

cówek przez samorzady. W wyniku tej likwidatorskiej działalności Polska szybko uzyskała pierwsze miejsce w Europie w minimalizacji opieki przedszkolnej. Polska należy też od pół wieku do krajów o najniższych w Europie nakładach na edukację. Żaden rząd, ani Polski Ludowej, ani po transformacji, lewicowy czy prawicowy, nie uczynił najmniejszego wysiłku dla zmiany tej sytuacji. W efekcie proces owej likwidacji przedstawia się w ostatnich dwu dekadach następująco:

Tabela nr 1. Zmiana sieci szkół i przedszkoli po okresie transformacji

Szkoly podstawowe		Przedszkola
Ogolem	Wieś	Wieś
1995/6 19 823	1990/1 14 800	1995/6 3 725
2000/1 16 766	2000/1 11 351	2000/1 3 115
2005/6 14 572	2005/6 10 065	2005/6 2 584
2011/12 13 772	2011/12 9 160	2011/12 3 058

Źródło: Roczniki GUS 2012

Jak łatwo obliczyć, w ciągu dwu ostatnich dekad zlikwidowano 6054 małe szkoły, z tego 5740 szkół na wsi.

Dla rzetelności oceny należy podkreślić, że część owych zlikwidowanych szkół została zlikwidowana słusznie, nie wywołując istotnych protestów lokalnych społeczności. Należy też z naciskiem powiedzieć, że państwo w sprytny sposób wycofało się z odpowiedzialności za los szkół szczebla podstawowego, czyli podstawowych i gimnazjów, konstruując specyficzną subwencję zależną od ilości uczniów i przerzucając ciężar ich prowadzenia na samorzady. I, mimo alarmistycznych diagnoz o negatywnych skutkach takich rozwiązań, żaden rząd nie podjął działań ratowniczych i nie troszczy się o los szkół. Na najbliższy rok władze zapowiadają likwidację kolejnych 1500 szkół. Z obietnic czynionych w roku wprowadzania reformy, m.in. o wyposażeniu gmin w tzw. gimbusy, doposażeniu szkół gimnazjalnych w bogate zestawy pomocy dydaktycznych – pozostały puste frazesy. Główna troska kierowana jest na sposób „pozbycia się” „zbędnych” nauczycieli, których z pozoru jest bardzo dużo. Żadna jednak władza państwowa i oświatowa nie rozważa zmniejszenia wielkości klas, uruchomienia zajęć wyrównawczych, stworzenia szerokiej oferty zajęć pozalekcyjnych, ożywienia martwych po południu szkół. Jest to naganna obojętność wobec wielkich potrzeb oświatowych i wychowawczych środowiska wiejskiego i wobec faktu, że nauczyciele stanowią ogromny kapitał społeczny – wartość dla każdego społeczeństwa podstawową.

Powyższe oceny nie dotyczą wszystkich samorządów gminnych. Są chlubne wyjątki, które mogłyby zawstydić państwowych decydentów, gdyby oni interesowa-

li się losem oświaty. Podobnie jednak jak od półwiecza, również teraz oświata jest pierwsza w kolejce do cięć oszczędnościowych. W latach 2000–2005, kiedy dokonano największych ograniczeń w zajęciach pozaszkolnych i pozalekcyjnych, raporty Komendy Głównej Policji ukazywały gwałtowny wzrost wykroczeń nieletnich. Wg naszych szacunków wówczas ok. półtora miliona dzieci i młodzieży straciło swoje miejsca w instytucjonalnych i pozainstytucjonalnych formach zajęć pozaszkolnych i pozalekcyjnych. Część tej młodzieży swój wolny czas i swoją aktywność przeniosła na ulice. Związki przyczynowe między tymi zjawiskami są oczywiste.

Lansowana przez oficjalną propagandę zasada oszczędności, która jakoby była głównym motywem likwidowania małych szkół wiejskich, znalazła swoją negację w wynikach kontroli gmin przez NIK, przeprowadzonej w r. 2005, z której wynika, że tylko 23% gmin osiągnęło z tego tytułu oszczędności. Pozostałe albo nie zyskały przez likwidację szkół, albo nawet po części zwiększyły swoje wydatki. To może być zrozumiałe, jeśli zważyć, jak skomplikowana jest cała operacja dowozu młodzieży do szkół. Szczególnie zaś w regionach takiej sieci osiedleńczej, jaka cechuje Warmię i Mazury.

Toteż należy ze zrozumieniem przyjąć twierdzenie socjologa J. Domalewskiego, który opisując przemiany oświatowe na wsi oświadczył, że „przemiany oświatowe, wynikające z likwidacji szkół, przejęcie przez samorzady, z równoczesnym utrzymywaniem „głodu” finansowego, są niekorzystne dla oświaty lokalnej”. Rząd, wycofując się z odpowiedzialności za los szkolnictwa podstawowego, co z punktu widzenia litery i ducha ustawy zasadniczej jest nieważne i nieodpowiedzialne, nie stworzył odpowiednich zabezpieczeń prawnych i finansowych dla transformacji systemu. Mamy więc dość przypadkowe i żywiołowe przemiany systemu edukacji, które w szczęśliwych przypadkach zamożniejszych i roztropnych samorządów nie prowadzą do obniżenia poziomu nauczania, ale generalnie nie tylko nie zmieniły zróżnicowania w dostępie do edukacji grup i środowisk defaworyzowanych, ale niekiedy pogłębiły bariery i upośledzenie oświatowe wsi. Prosta analiza statystyk uczestnictwa młodzieży wiejskiej na poszczególnych szczeblach edukacji prawdę taką potwierdza.

W 2008 roku państwo wycofało nawet wymóg kontrasygnaty kuratora na likwidację szkoły, zostawiając samorządom całkowitą swobodę w decyzjach likwidacyjnych. Przy całym szacunku dla idei samorządności i wierze w rozum społeczny samorządów, doświadczenia organizacji ratujących likwidowane szkoły wskazują na równowagę między decyzjami racjonalnymi i decyzjami podyktowanymi nieodpowiedzialną kalkulacją lub zwykłym, subiektywnym wyrachowaniem władz lokalnych. Większość decyzji dotyczących likwidacji szkół wywoływała konflikt władz samorządowych ze społecznościami lokalnymi. W konsekwencji ucierpiało na tym idea społeczeństwa obywatelskiego i fundamenty państwa demokratycznego.

Proces likwidacji małych szkół oraz likwidacji „infrastruktury oświatowej, a także narastającej komercjalizacji „usług oświatowych”, był ewidentnym świa-

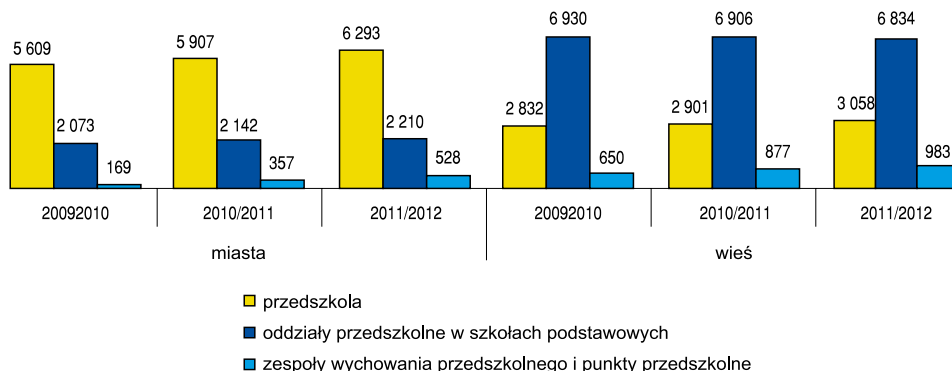
dectwem realizowania przez nasze państwo neoliberalnej koncepcji rozwoju, gdzie wartości humanistyczne zostały zdominowane przez zasady polityki rynkowej i rachunku ekonomicznego. Poddanie szkół zasadom rachunku ekonomicznego, ponad regułami rozwoju ładu społecznego, jest jednym z cięższych grzechów polskich rządów okresu trwającej 20 lat transformacji ustrojowej.

W tym samym czasie jeszcze cięższy kryzys dotknął żłobki i przedszkola, bo te, w odróżnieniu od szkół, nie uzyskały gwarancji rządowego dofinansowania. W efekcie tysiące przedszkoli zostało zlikwidowanych, a żłobki praktycznie przestały istnieć. Dopiero powolny wzrost wskaźnika urodzeń w pierwszej dekadzie wieku ukazał rozmiary spustoszenia w infrastrukturze opiekuńczej i wywołał gwałtowne, społeczne niezadowolenie. Dzięki pomocy Unii i leniwym regulacjom administracyjnym w ostatnich latach zahamowane zostało zjawisko likwidacji przedszkoli, a zaczął się powolny wzrost ich liczby i zaczęły wzrastać wskaźniki opieki przedszkolnej. W tym optymistycznym trendzie wzrostowym są dwa niepokojące elementy. Pierwszy, to ten, iż impulsem wzrostu są dotacje unijne, które mają charakter czasowy. Drugi zaś to taki, że większość powstających placówek, to placówki prywatne, komercyjne, które w naturalny sposób tworzą bariery dostępu.

Wykres nr 1. i mapa nr 1. obrazują aktualny stan wychowania przedszkolnego. Prezentujemy je, ponieważ nasze województwo legitymuje się najniższym wskaźnikiem wychowania przedszkolnego.

Wykres nr 1. Stan wychowania przedszkolnego w mieście i na wsi

Placówki wychowania przedszkolnego w mieście i na wsi w latach 2009 - 2011



Mapa nr 1. Upowszechnienie wychowania przedszkolnego dzieci w wieku 3-4 lat według województw w roku szkolnym 2011/2012



Wskaźnik uczestnictwa w edukacji przedszkolnej dzieci 3-4-letnich w Polsce wyniósł 58,0%. Najwięcej dzieci w tym wieku uczęszczało do placówek wychowania przedszkolnego w województwach: opolskim – 72,2%, mazowieckim – 66,1% oraz śląskim – 65,1%. Najniższe wskaźniki opieki przedszkolnej mają województwa warmińsko-mazurskie – 46,1% i kujawsko-pomorskie – 46,3%.

Tak wielka skala likwidacji szkół i przedszkoli miała swoje różnorodne skutki. Tu pragniemy zwrócić uwagę na zróżnicowane formy reagowania na likwidację szkół społeczności lokalnych. Najczęściej likwidacja wywoływała protesty. Ogromna ich większość była nieskuteczna. W niektórych jednak miejscowościach rozżyły się inicjatywy ratowania szkoły własnymi siłami rodziców, przez zakładanie stowarzyszeń i przejmowanie szkół od gmin. W ostatnich 10 latach uratowano w ten

sposób ponad 300 szkół przed likwidacją. Akcje takie wspiera Federacja Inicjatyw Oświatowych – organizacja powstała w 1999 roku w Warszawie. Także stowarzyszenie „Eduktor” w Łomży. Efekty ilościowe nie są oszałamiające, ale zmiany w strukturze i więziach społecznych, jakie wyzwołyły te akty są bezcenne i mogą uchodzić za wzorcowe inicjatywy kształtowania się demokracji rzeczywistej w miejscach demokracji proceduralnej.

Wiele samorządów pozostawionych samym sobie i skazanych na borykanie się z deficytowym budżetem dość łatwo szło na rozwiązania najgorsze, czyli na likwidację szkoły. Wiele już napisano o skutkach społecznych i psychologicznych likwidowania szkół w społeczności wioskowej. Amerykańskie badania nad tym zjawiskiem doprowadziły do poetycznej wręcz konkluzji, którą tu przytoczymy zamiast wdawać się w rozległe socjologiczne i pedagogiczne dywagacje: „szkoła jest sercem wsi; kiedy ona znika – wieś powoli umiera”.

Wiele samorządów uznaje jednak, że edukacja i wychowanie to podstawowe zadania nowoczesnego społeczeństwa i podejmuje ogromne wysiłki dla ratowania małych wiejskich szkół, idąc na różne koncesje dla utrzymania ich istnienia.

Natomiast wobec likwidacji na wsi ponad 5 tysięcy szkół w ostatnich dwu dekadach oraz wprowadzenia nowego szczebla kształcenia podstawowego – gimnazjum, na samorządach spoczął obowiązek dowożenia dzieci do szkół zgodnie z regulacjami prawnymi zawartymi w ustawie oświatowej. Rozmiary tego zjawiska obrazuje tabela nr 2:

Tabela nr 2. Odsetek dzieci i młodzieży dowożonych do szkół podstawowych i gimnazjów w roku szkolnym 2011/12 (bez szkół specjalnych)

Szkoły podstawowe			Gimnazja		
Ogółem	Miasto	Wieś	Ogółem	Miasto	Wieś
13,6%	4,5%	27,1%	26,6%	11,2%	45,7%

Źródło: Rocznik Oświata i wychowanie, 2012

Te wskaźniki w przypadku Warmii i Mazur są większe. Wynika to ze specyfiki sieci osiedleńczej, która w naszym regionie jest szczególnie rozproszona. Dowożenie dzieci w naszym województwie obejmuje 18 214 do szkół podstawowych, w tym 14 317 na wsi, oraz 12 912 uczniów gimnazjów, w tym 8 315 na wsi. Wskaźniki dowożenia zarówno w skali kraju jak i regionalnie uznać należy za znaczące zjawisko społeczne, wychowawcze i zdrowotne.

Dowożenie dzieci i młodzieży do szkół jest uwikłane w splot różnorodnych okoliczności, które w sumie składają się na nierówności oświatowe. Każdy kraj, w którym istnieją jakiegokolwiek nierówności społeczne, jest zagrożony w harmonijnym rozwoju gospodarczym i społecznym. Polska, w wyniku błędów politycznych

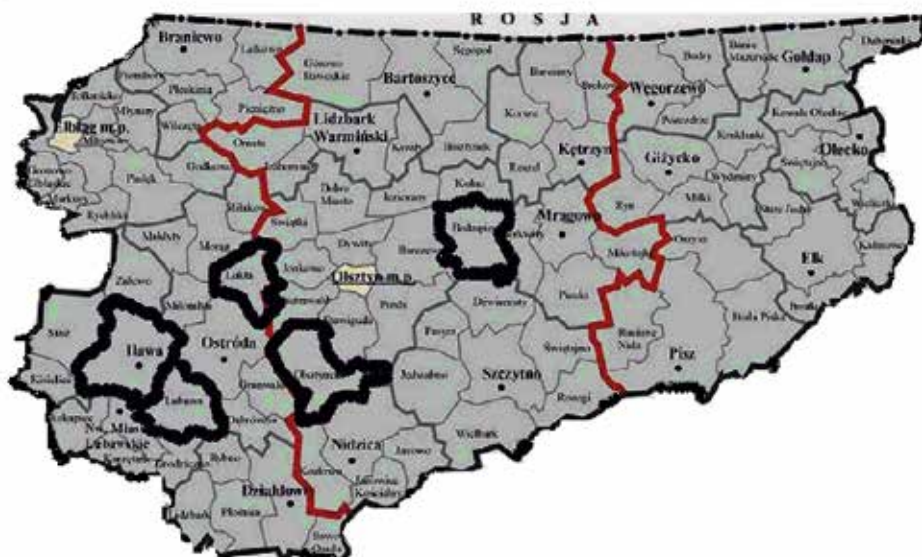
i dominującej, wprawdzie nieoficjalnie, lecz faktycznie ideologii neoliberalnej – pogłębia nierówności społeczne. Są tego liczne przykłady. Najdobitniejszego dowodu dostarczają statystyki OECD, które przyznają nam 4. miejsce pod względem rozwarstwienia płacowego i dystansu między bogatymi i biednymi wśród 38 krajów należących do OECD. Co prawda, te statystyki nie uwzględniają całej niemal Ameryki Płd., krajów arabskich, Afryki czy Rosji, gdzie zjawiska nierówności mają groteskową postać, lub jak kto woli – skandaliczne rozmiary ekonomiczne.

Mówienie o tym w kontekście nierówności edukacyjnych jest ze wszech miar zasadne, ponieważ warunki edukacji, a szczególnie okoliczności nierównego do niej dostępu – to strategia budowania takiego właśnie, podzielonego społeczeństwa na pokolenia. Dobitym przykładem tej prawdy są losy społeczności po-pegeerowskiej, gdzie dorasta trzecie pokolenie wykluczonych.

Przestrzenna lokalizacja badań

Badania przeprowadziliśmy na terenie pięciu gmin województwa warmińsko-mazurskiego. Badania porównawcze – na terenie dwu gmin województwa mazowieckiego. Na Warmii i Mazurach były to gminy: Biskupiec, Iława, Lubawa, Łukta oraz Olsztynek. Na Mazowszu zbadaliśmy młodzież dwu gmin północnego regionu województwa: Opinogóry oraz Strzegowa. Lokalizację gmin, w których prowadzone były badania, przedstawiają poniższe mapy województw:

Mapa nr 2. Województwo warmińsko-mazurskie



Mapa nr 3. Województwo mazowieckie



W kilku zdaniach pragniemy scharakteryzować poszczególne gminy i przedstawić ich najważniejsze cechy przestrzenno-demograficzne.

Gmina Biskupiec leży w środkowej części województwa warmińsko-mazurskiego, na pograniczu Pojezierza Olsztyńskiego i Mrągowskiego, na skrzyżowaniu dróg tranzytowych łączących Warszawę z Bezledami, oraz okręg gdański z Białorusią. W gminie jest 27 sołectw, które obejmują 53 miejscowości wiejskie. Należy zwrócić uwagę na to wyliczenie, bo dowodzi ono niezwyklego rozproszenia osiedleńczego. Na obszarze 29 tys. ha. mieszka ok. 19 tys. osób, z czego 11 tys. w stolicy gminy. Jedna miejscowość liczy średnio 170 osób. Dla zobrazowania skali tego rozproszenia można wziąć dowolną gminę województwa małopolskiego, gdzie na zbliżonym terytorium i przy podobnej liczbie ludności liczba wsi waha się w granicach 7-10 wsi. Wspominamy o tym dlatego, że taka odmienność stawia kwestię dowożenia dzieci w zupełnie różnych wymiarach czasowych, logistycznych, także ekonomicznych. Zresztą zechcemy później ukazać ową złożoność zjawiska dowożenia dzieci w warunkach rozproszenia osiedleńczego na przykładzie jednej z gmin.

Mapa nr 4. Obszar i trasy dojazdów w gminie Biskupiec



Adamowo	3 km	Nasy	10 km
Biskupiec, Kol. II	1 km	Najdymowo	5 km
Biesowo	10 km	Nowe Marcinkowo	8 km
Botowo	12 km	Parleza Wielka	4 km
Bredynki	7 km	Pudłąg	4 km
Czerwonka	7 km	Rasząg	10 km
Droszewo	9 km	Rozwady	3 km
Dworzec	6 km	Rukławki	5 km
Dymer	5 km	Rzeck	3 km
Józefowo	7 km	Sadłowo	3 km
Koltryny	10 km	Stanclewo	10 km
Kramarka	3 km	Węgój	8 km
Labuszewo	10 km	Wilimy	16 km
Lipowo	5 km	Zabrodzie	5 km
Łąka Dymerska	14 km	Zazdrość	10 km
Mojtyny	16 km		

Tabela nr 3. Uczniowie dojeżdżający w r. szk. 2010/11

Rok szkolny	Gimnazjum Publiczne nr 1 w Biskupcu								
	Liczba uczniów ogółem			Liczba uczniów dowożonych			Razem liczba uczniów ogółem	Razem liczba uczniów dojeżdżających	% dowożonych w ogólnej liczbie uczniów
	I	II	III	I	II	III			
2010/2011	104	134	135	44	58	57	373	159	43%

Źródło: badania własne

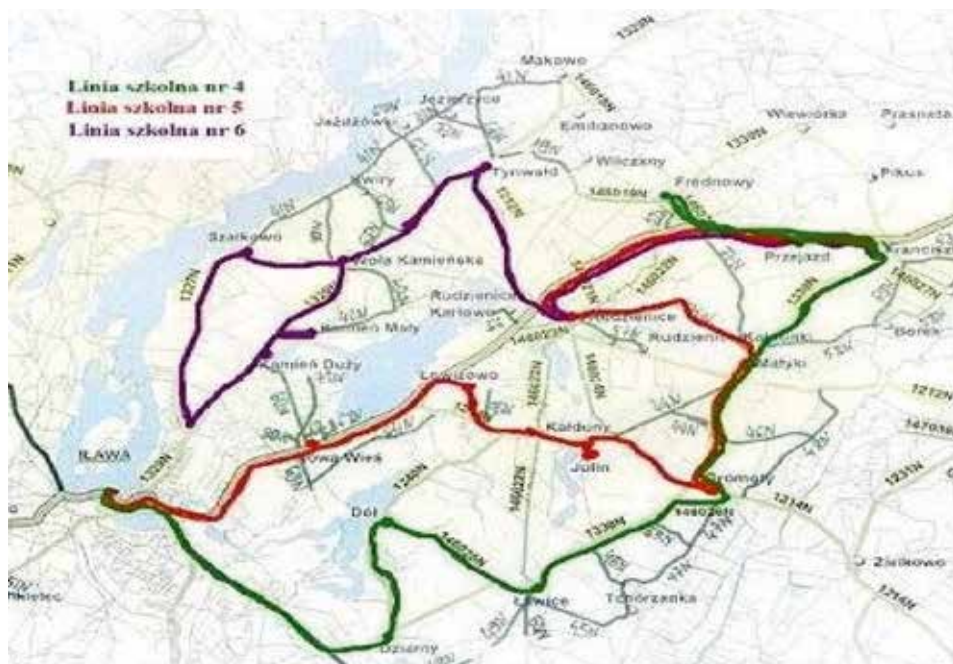
Do Publicznego Gimnazjum nr 1 uczęszczało 373 uczniów, a 159 codziennie dojeżdżało komunikacją szkolną.

Gmina Iława leży w zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego, na Pojezierzu Iławskim. Przecina ją tranzytowa droga łącząca Olsztyn z Toruniem. Powierzchnia gminy wynosi 43 tys. ha i zamieszkuje ją 12,5 tys. mieszkańców. Jak większość województwa, pokrywają ją bogate lasy i użytki rolne. W gminie dominuje rolnictwo i jest to główne zajęcie mieszkańców gminy. W gminie jest 31 sołectw, które obejmują aż 74 miejscowości. Oznacza to, że jedną miejscowość zamieszkuje średnio ok. 130 mieszkańców.

Ale w gminie tej istnieje miejscowość, która liczy dwóch mieszkańców. Natomiast największa wieś liczy 1201 mieszkańców. Iława gmina jest równocześnie stolicą powiatu.

Terenem badań było Samorządowe Gimnazjum im. Olimpijczyków Polskich we Franciszkowie. Do gimnazjum uczęszcza 73 uczniów, z tego 60 dojeżdża codziennie do szkoły trzema liniami autobusowymi.

Mapa nr 5. Obszar i trasy dojazdów w gminie Iława



Ławice	14,5 km	Dąbrowa	11,0 km
Gromoty	6,4 km	Kałdunki	7,5 km
Mątyki	3,5 km	Rudzienice	7,5 km
Frednowy	4,0 km	Kamień Duży	18,0 km
Wiewiórka	0	Szałkowo	14,5 km
Przejazd	3,5 km	Tynwałd	9,5 km
Iława	14,2 km	Makowo	0
Kałduny	14,0 km	Praszki	0
Julin	12,0 km	Franciszkowo	0

Gmina Lubawa położona jest na Pojezierzu Chełmińsko-Dobrzańskim w województwie warmińsko-mazurskim. Okala miasto Lubawę i graniczy z powiatem nowomiejskim, ostródzkim i działdowskim. Gmina Lubawa jest najbardziej wysuniętą na południowy wschód gminą powiatu iławskiego. Przez gminę przebiegają ważne trakty drogowe z Torunia do Ostródy i Olsztyna (droga krajowa) oraz w kierunku Iławy (węzeł kolejowy), Grunwaldu i Lidzbarka Welskiego (drogi wojewódzkie). Lokalizacja gminy stwarza doskonałe warunki dla rozwoju gospodarczego. Jeszcze niedawno gmina Lubawa była gminą o typowym charakterze rolniczym, przodującą w regionie w hodowli trzody chlewnej oraz uprawach zbóż i sadownictwie.

W skład gminy wchodzi 35 miejscowości, które tworzą 27 sołectw: Byszwałd, Czerlin, Fijewo, Gierłoż, Grabowo, Gutowo, Kazanice, Losy, Lubstyn, Lubstynek, Ludwichowo, Łążyn, Mortęgi, Omule, Pomierki, Prątnica, Raczek, Rakowice, Rożental, Rumienica, Samplawa, Szczepankowo, Targowisko, Tuszewo, Wałdyki, Zielkowo, Złotowo. Gmina liczy 10. 386 mieszkańców. Według danych z roku 2011 gmina Lubawa ma obszar 236,64 km², w tym: użytki rolne: 78%, i użytki leśne: 13%. Gmina stanowi 17,09% powierzchni powiatu¹.

Mapa nr 6. Gmina Lubawa



Na terenie gminy Lubawa działa 8 szkół podstawowych oraz trzy gimnazja. Ogółem w r. szk. 2010/11 w szkołach na terenie gminy uczyło się 887 dzieci w szkołach podstawowych oraz 548 uczniów w gimnazjach. Z pośród tych 1435 uczniów, aż 956 dojeżdża do szkół.

Badania przeprowadziliśmy w szkole podstawowej w Rożentalu oraz w gimnazjum w Grabowie - Wałdykach. Do gimnazjum w Grabowie - Wałdykach dojeżdża 78. 5% wszystkich uczniów. Natomiast do szkoły podstawowej w Rożentalu dojeżdża 60% dzieci.

Są to rzadko spotykane wskaźniki dowożenia dzieci i młodzieży do szkół. W świetle takich danych zjawisko dojazdów dzieci i młodzieży do szkół urasta do zasadniczego problemu funkcjonowania oświaty terenowej. Ale podobna sytuacja

¹ Stan i struktura ludności; Ludność według płci i miast, GUS, pobrano 14.09.2011.

dotyczy także innych gmin województwa warmińsko-mazurskiego. Z tego właśnie powodu pragniemy w tym przypadku dać przykładowy i skrócony obraz logistyki dowożenia dzieci na terenie gminy Lubawa.

Przewożonych jest dziennie 956 uczniów na 5 trasach, 5 autobusami. Do codziennej eksploatacji używanych jest 5 autobusów, do tego jeszcze dochodzi 1 autobus rezerwowy (w przypadku niekorzystnych warunków pogodowych oraz w sytuacji niesprawności autobusu). Wykonawca – przewoźnik dysponuje pięcioma autobusami: dwoma na co najmniej 50 miejsc siedzących, trzema na co najmniej 39 miejsc siedzących. Dziennie autobusy przebywają średnio na wszystkich pięciu trasach dowozu ok. 860 km, w tym:

– jeden z autobusów pokonuje ok. 215 km dziennie (najdłuższa trasa); cztery pozostałe autobusy pokonują – każdy z nich po ok. 155–170 km dziennie.

Obowiązkiem wykonawcy usługi w zakresie dowożenia dzieci i młodzieży do szkół jest zapewnienie opieki w czasie dowożenia. Przewoźnik musi dysponować po jednej opiekunce na każdy autobus. W wyniku własnej obserwacji wiemy, że PKS dysponuje pięcioma opiekunkami w czasie przewozu do i ze szkoły na wszystkich pięciu trasach, na których odbywa się dowożenie. Opiekunki są przeszkolone z zakresu BHP, w tym szczególnie z zakresu czynności w sprawie ochrony zdrowia i życia. Ich szczególnej uwadze podlega wsiadanie i wysiadanie dzieci z autobusów, a ponadto są wyposażone w środki ochrony indywidualnej – kamizelki ostrzegawcze. Wykonawca, czyli przewoźnik, bierze odpowiedzialność w czasie przewozu za opiekunki oraz za dowożone dzieci i młodzież. Długość każdej trasy liczona jest od miejscowości do miasta Lubawa. Trasy przebiegają zgodnie z wcześniej ustalonymi i obowiązującymi obwodami szkolnymi i obejmują swym zasięgiem wszystkie miejscowości wchodzące w skład obwodu szkolnego. Granice ośmiu obwodów publicznych szkół podstawowych, oraz trzech obwodów gimnazjów prowadzonych przez Gminę Lubawa i objętych dowożeniem ustaliły władze gminy.

Dokładny przebieg tras, a także szczegółowy harmonogram określający czas dojazdu – godziny i minuty przyjazdu i odjazdu z tych miejscowości – ustalane są każdego roku wraz z rozpoczęciem nowego roku szkolnego, w uzgodnieniu z dyrektorami szkół i z uwzględnieniem rozkładu zajęć szkolnych (planu lekcji).

Tabela nr 4. Zestawienie zbiorcze tras w kilometrach z całego tygodnia

Trasa Dni tyg.	Trasa I	Trasa II	Trasa III	Trasa IV	Trasa V
Poniedziałek	148 km	215 km	139 km	180 km	167 km
Wtorek	148 km	215 km	164 km	180 km	161 km
Środa	148 km	215 km	164 km	180 km	167 km
Czwartek	148 km	215 km	164 km	180 km	161 km

Trasa Dni tyg.	Trasa I	Trasa II	Trasa III	Trasa IV	Trasa V
Piątek	148 km	215 km	164km	154 km	152 km
Razem	725 km	1075 km	795 km	874 km	808 km

Mapa nr 7. Obszar i trasy dojazdów w gminie Lubawa

**Gimnazjum:**

Rożental kol.	7 km	Złotowo	6 km
Rożental	5 km	Czerlin	13 km
Kołodziejki/Lipowo	7 km	Lubstyn	4,5 km
Gierłoż	11 km	Lubstynek	7 km
Grabowo kol.	4 km	Omule	10 km
Wiśniewo	4 km		

Szkoła podstawowa:

Gierłoż Polska	7 km	Rożental kolonia	5 km
Kołodziejki	6 km	Lubawa	10 km

Trasa I (czerwona) obejmuje dowożenie uczniów do szkół Prątnica i Rumienica z miejscowości: Gutowo, Rumienica, Prątnica, Łążyn, Szczepankowo, Omule. Na trasie I autobus rano przejeżdża 50,5 km, a odwożąc – 97,5 km. Poranna trasa zajmuje 55 minut, natomiast powrotna 3 godz. Autobus na tej trasie przewozi 200 uczniów.

Trasa II (granatowa) obejmuje dowożenie uczniów do szkół Kazanice, Rożental i Grabowo z miejscowości: Byszawałd, Kazanice, Zielkowo, Rożental kol., Pomierki, Kołodziejki, Rożental, Gierłoż Polska, Grabowo. Trasa II jest najdłuższą trasą – rano autobus pokonuje 75,5 km, a podczas odwożenia 140 km. Rano trasa zajmuje 1 godzinę i 45 minut, zaś podczas odwożenia 4 godziny. Ta trasa jest najbardziej czasochłonna. Przewozi się na tej trasie najwięcej uczniów, czyli 289 osób.

Trasa III (fioletowa) obejmuje dowożenie uczniów do szkół Złotowo, Grabowo i Samplawa z miejscowości: Osowiec, Samplawa, Rodzone, Napromek, Czerlin, Złotowo, Omule, Wiśniewo, Grabowo kol. Trasa rano obejmuje 72 km i zajmuje 1 godz., natomiast odwożenie 92 km w czasie 2 godziny i 20 min. Na trasie jest przewożonych 120 uczniów.

Trasa IV (częściowo zielona i fioletowa) obejmuje dowożenie uczniów do szkół Złotowo, Grabowo, i Samplawa z miejscowości: Targowisko, Samplawa, Złotowo, Wygoda, Czerlin, Lubstyn, Lubstynek, Wiśniewo, Grabowo kol. Na trasie jest dowożonych 180 uczniów. Poranna trasa wynosi 66 km i zajmuje autobusowi 1 godzinę, a popołudniowa (115 km), zajmuje aż 2 godz. i 45 min.

Trasa V (zielona) obejmuje dowożenie uczniów do szkół Samplawa i Prątnica z miejscowości: Targowisko, Samplawa, Rakowice, Fijewo, Tuszewo, Prątnica, Omule, Łążyn, Rakowice, Osowiec. Podczas porannego przejazdu autobus przejeżdża 61,5 km w czasie 1 godz. i 45 min, a podczas odwożenia od 91 km do 106 km w zależności o dnia tygodnia. Na trasie V jest przewożonych 168 uczniów.

Autobus trasy I zaczyna jazdę od godziny 7:40 przywożąc uczniów do szkół Prątnica i Rumienica najpóźniej o godzinie 8:35, gdzie lekcje zaczynają o godzinie 9:00, codziennie przejeżdżając 148 kilometrów. Autokar trasy II rozpoczyna swą drogę o godzinie 6:50, dowożąc uczniów do szkół Kazanice, Rożental i Grabowo. O godzinie 7:20 docierają uczniowie szkoły w Kazanicach, o godzinie 8:20 dojeżdżają uczniowie w Rożentalu (zaczynają się lekcje), natomiast do szkoły w Grabowie docierają uczniowie o godzinie 8:35, a lekcje mają swój początek o godzinie 9:00. Trasa II jest najdłuższą trasą, autobus codziennie pokonuje 215 kilometrów. Kolejna trasa III zaczyna się godzinie 7:05, jadą nią dzieci i młodzież do szkół Złotowo, Grabowo i Samplawa. Uczniowie dojeżdżający do szkoły w Złotowie zaczynają lekcje o godzinie 8:00 i blisko tej pory docierają dzieci do szkoły, natomiast uczniowie dojeżdżający do szkoły w Grabowie docierają o 8:25, gdy lekcje zaczynają się o 9:00, a w przypadku dzieci i młodzieży dojeżdżających do szkoły w Samplawie są w niej o 7:20 a lekcje rozpoczynają się dopiero o 8:00. Na tej trasie pokonywana jest codziennie droga 164 km, tylko w poniedziałki 139 km Następna

trasa IV. ma swój początek o godzinie 7:00, uczniowie dojeżdżają nią do szkół w Złotowie, Grabowie i Samplawie. Dzieci i młodzież docierają do szkół o podobnych porach jak w trasie III. Trasę tę różni od poprzedzającej dłuższy dzienny przejazd (więcej miejscowości), czyli od poniedziałku do czwartku po 180 kilometrów, w piątki – 154 km. Trasa autobusu V zaczyna się o 7:05, dowożąc dzieci i młodzież do szkół w Samplawie i Prątnicy. Uczniowie uczęszczający do szkoły w Samplawie są na miejscu o godz. 7:30 i 7:50, czekają na rozpoczęcie lekcji do 8:00, a uczniowie dojeżdżający do szkoły w Prątnicy są na miejscu o 8:30 i czekają na zajęcia do godz. 9:00. Na trasie V autobus codziennie przejeżdża od 152 km do 167 km. Uczniowie wszystkich szkół mają zapewniony powrót do domu, dostosowany do zakończenia lekcji przez uczniów w każdej szkole. Natomiast jeżeli uczniowie kończą lekcje i trzeba poczekać na autobus, mają w każdej szkole zapewnioną opiekę oraz salę do oczekiwania (świetlica szkolna).

Na każdej z tras są wyznaczone miejsca, w których uczniowie oczekują na autobus. Najczęściej uczniowie oczekują przy drogach na dworze, bądź pod niewielkimi wiatami. Młodzież i dzieci czekają na transport na przystankach PKS przy ruchliwych drogach. W żadnej z miejscowości nie ma świetlicy przydrożnej, która by uchroniła uczniów dojeżdżających przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi. W niektórych miejscowościach, gdzie oczekują uczniowie, znajdują się wiaty, które w niewielkim stopniu chronią przed wiatrem czy deszczem. Z własnej obserwacji wiemy, że na wszystkich trasach warunki podczas oczekiwania są nieprzyjemne. Nie ma miejsc, które by odpowiednio chroniły uczniów przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi czy dużym ruchem drogowym.

Ten dość długi, ale wierny zapis logistyki transportu szkolnego jednej z gmin ma na celu uświadomienie, jak złożona i odpowiedzialna jest kwestia bezpiecznego i najmniej uciążliwego dowożenia dzieci i młodzieży do szkół. Jeśli w świetle tego opisu okaże się, że dojazdy do szkół nie są przedmiotem narzekań użytkowników, a ich jakość i punktualność są w zasadzie dobrze oceniane, to ułomności tego zjawiska szukać musimy w jego istocie, a nie w jego organizacji.

Gmina Łukta położona jest w środkowo-zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego, w powiecie ostródzkim i zajmuje obszar 185 km². Sąsiaduje z gminami: Ostróda, Morąg, Jonkowo, Gietrzwałd i Miłomłyn. Gmina liczy niemal 4,5 tysiąca osób, zamieszkałych w 36 miejscowościach, z których 18 to wsie sołectkie. W samej Łukcie zamieszkuje około 1,5 tysiąca osób.

Gmina charakteryzuje się urozmaiconą rzeźbą terenu, wyróżniającą się licznymi pagórkami. Piękne krajobrazy i walory przyrodnicze stanowią jej największe bogactwo, co czyni ten obszar atrakcyjnym turystycznie.

Gmina charakteryzuje się niewielkim udziałem użytków rolnych. Wyróżnia się za to wysokim udziałem lasów o powierzchni (53,1%) terenu gminy, które w południowej części tego obszaru tworzą kompleks o charakterze puszczańskim (Lasy Taborskie). Wielkie tereny leśne stwarzają specyficzny mikroklimat. Gmina charak-

teryzuje się również dużym udziałem wód powierzchniowych (10% powierzchni), na które składają się duże jeziora rynnowe, jak Isąg, Marąg, Gil, Długie, Łoby, Tabórz, Ruskie i Szelaż (stwarzające możliwość rozwoju żeglarstwa i uprawiania rekreacji wodnej) oraz około 200 małych jeziorek i oczek wodnych rozsianych pośród lasów i pól, sprzyjających wędkowaniu i rekreacji. Ze względu na unikalne walory krajobrazowe i przyrodnicze niemal 90% obszaru gminy zostało objęte strefą krajobrazu chronionego. W gminie dominującymi funkcjami gospodarczymi są: rolnictwo, przemysł i leśnictwo. Przesądziły o tym warunki naturalne.

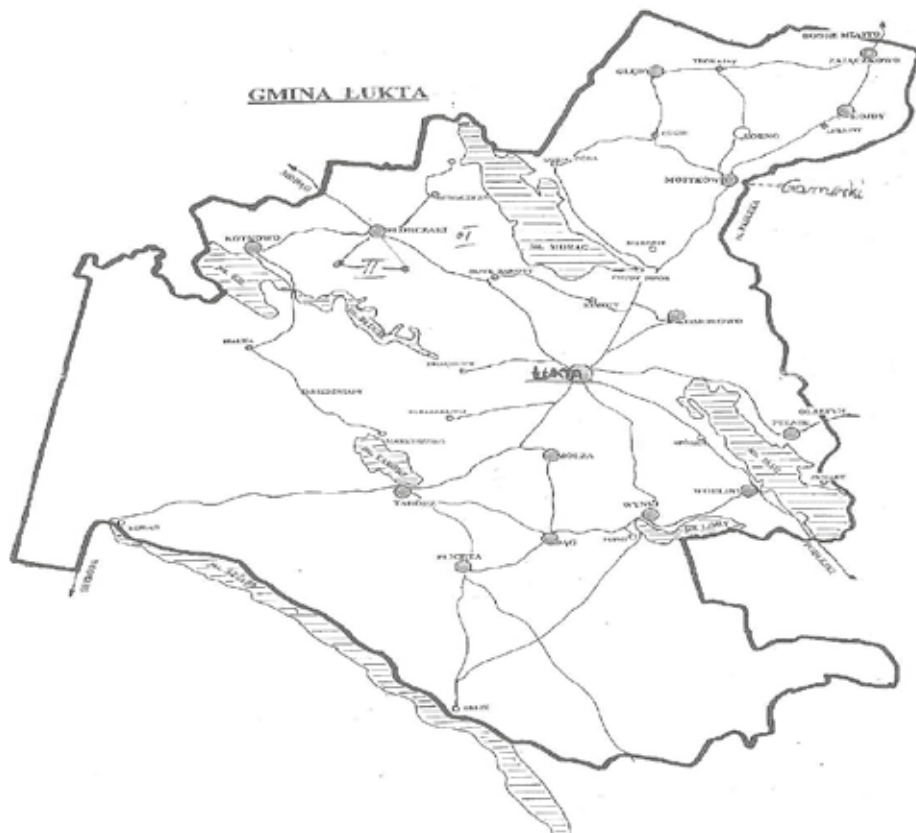
Tabela nr 5. Wykaz uczniów gimnazjum w Zespole Szkolno-Przedszkolnym w Łukcie

Rok szkolny	Gimnazjum Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Łukcie								
	Liczba uczniów ogółem			Liczba uczniów dowożonych			Razem liczba uczniów ogółem	Razem liczba uczniów dojeżdżających	% dowożonych w ogólnej liczbie uczniów
	IA- /B/C	IIA- /B/C	IIIA- /B/C	IA- /B/C	IIA- /B/C	IIIA- /B/C			
2010/ 2011	60	67	68	39	53	55	195	147	75,38%

Źródło: badania własne

Do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Łukcie uczęszczało razem z oddziałem „0” 455 uczniów, w tym 337 dojeżdżających. Do samego gimnazjum uczęszczało 195 uczniów, z czego 147 osób, to uczniowie dojeżdżający z wymienionych poniżej miejscowości.

Mapa nr 8. Obszar i trasy dojazdów w gminie Łukta



Woliny	5 km	Dragolice	3 km
Plichta	6,5 km	Florczaki	8 km
Wynki	5 km	Nowaczyszna	10 km
Dąb	4,5 km	Kotkowo	12 km
Molza	3 km	Mostkowo	8 km
Nowe Ramoty	5 km	Gamerki	11 km
Ramoty	6 km	Zajączkowo	12 km
Komorowo	7 km	Głędy	10 km
Pelnik	6 km	Kozia Góra	9 km
Tabórz	5 km	Gucin	9,5 km
Trokajny	12,5 km		

W gminie Łukta spotykamy swoisty fenomen w pejzażu zjawiska dojazdów młodzieży do szkół. Jest to pierwsza i jedyna znana nam tzw. „światlica przydrożna”, zapowiadana onegdaj, przez ministerstwo jako powszechna instytucja opieki nad młodzieżą dojeżdżającą. Dziesięcioletnie badania prowadzone pod kierunkiem prof. Tadeusza Pilcha, nie odnalazły podobnej „instytucji” w badanych regionach.

Światlica wiejska we Florczakach znajduje się w budynku remizy Ochotniczej Straży Pożarnej. Jest to duża sala wyposażona w zaplecze kuchenne, toalety, scenę oraz sprzęt komputerowy. Otwarta jest codziennie rano, gdy uczniowie oczekują na autobus szkolny, oraz od godz. 14, gdy wracają po lekcjach. Dzieci mają tam możliwość odrobienia lekcji, skorzystania z komputerów oraz różnych dodatkowych zajęć w godzinach popołudniowych. Nadzór nad światlicą sprawuje dyrektor Gminnego Ośrodka Kultury w Łukcie, a opiekę nad dziećmi pani światliczanka.

Zwracamy uwagę na tę światlicę, bo jest to jeden z nielicznych w kraju przypadków istnienia „światlicy przydrożnej” na użytek dzieci i młodzieży dowożonej do szkół.

Miasto i Gmina Olsztynek leży na obszarze Pojezierza Olsztyńskiego, wchodzącego w skład krainy geograficznej zwanej Pojezierzem Mazurskim, w północno-zachodniej części obszaru Zielone Płuca Polski. Graniczy z ośmioma gminami: Stawigudą, Purdą, Jedwabnem, Nidzicą, Kozłowem, Grunwaldem, Ostródą i Gietrzwałdem. Olsztynek jest położony w woj. warmińsko-mazurskim. Miasto i gmina zajmuje powierzchnię 372 km², na której zamieszkuje 13.728 osób (dane na 31 grudnia 2003 r.), co daje przeciętną gęstość zaludnienia ok. 37 osób na km² przy średniej w kraju 122 osoby na km². W mieście zamieszkuje 7615 osób, tj. 55,5%, a na terenie gminy 6113 osób, tj. 44,5%. Ludność jest silnie rozproszona, oprócz miasta Olsztyńska zamieszkuje w 66 miejscowościach, z których 30 to wsie sołectkie. Ludność miasta i gminy charakteryzuje się niskim poziomem wykształcenia. W środowisku wiejskim występuje zjawisko nasilonego alkoholizmu.

Z obserwacji miejscowego rynku pracy wynika, że ok. 1/3 bezrobotnych rzeczywiście poszukuje pracy, ok. 1/3 poszukuje jej w celu uzyskania ponownego prawa do zasiłku, a 1/3 w ogóle nie chce pracować².

Do Gimnazjum im. Noblistów Polskich w Olsztyнку uczęszcza 438 uczniów, w tym 227 to uczniowie dojeżdżający. Nauka zorganizowana jest w klasach I-III w systemie jednozmianowym. Tabela przedstawia dane liczbowe dotyczące ilości uczniów w poszczególnych klasach i ilość osób dojeżdżających.

² <http://senolsztynek.wordpress.com/2009/06/08/diagnoza-sytuacji-mlodziezy-na-tereniegminy-olsztynek/>

Tabela nr 6. Skład grupy badawczej

Klasa	Liczba uczniów ogółem	Liczba uczniów dojeżdżających	Liczba uczniów, która wzięła udział w badaniu
I	142	77	16
II	146	65	25
III	150	85	19
Ogółem	438	227	60

Źródło: badania własne

Mapa nr 9. Obszar i trasy dojazdów w gminie Olsztynek



Powyzsza mapka przedstawia zasieg terytorialny dojazdów uczniow w gminie Olsztynek. Najbardziej oddalona miejscowosc od Olsztyнка to Dab 25 km.

Zawady	10 km	Waplewo	13 km
Witramowo	15 km	Gasiorowo	9,5 km
Malinowo	17 km	Nadrowo	8,75 km
Lutynowo	5,5 km	Selwa	15 km
Swaderki	11 km	Marozek	15 km

Ameryka	4 km	Lipowo Kurkowskie	17 km
Drwęck	8,5 km	Mańki	11 km
Mielno	18 km	Łutynówko	4,5 km
Pawłowo	7 km		

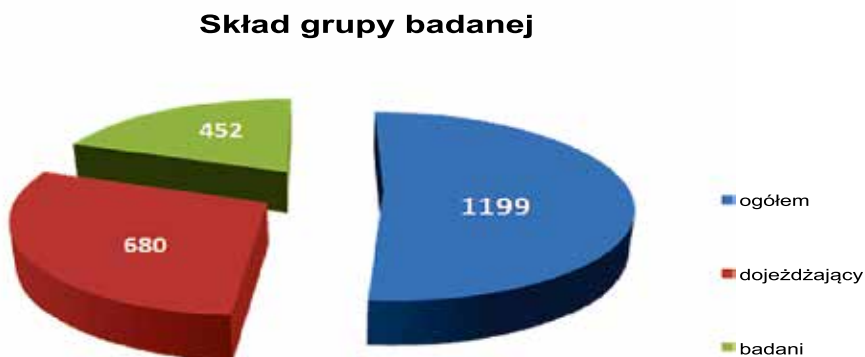
Warunki i skutki pedagogiczne dojazdów dzieci i młodzieży do szkół w województwie warmińsko-mazurskim

W sześciu badanych przez nas szkołach uczyło się w sumie 1199 dzieci i młodzieży, w tym w małej i jedynej szkole podstawowej w Rożentalu uczy się 50 dzieci. Pozostali to gimnazjaliści z klas 1, 2, i 3. Z pośród tej ponad tysięcznej grupy, ponad połowa dojeżdża codziennie do szkoły (680 uczniów, co stanowi 56,71% ogółu społeczności gimnazjalistów).

Te rozmiary dojazdów świadczą, że należy się im specjalna uwaga pedagogiczna, bowiem dotyczą bardzo dużej grupy młodzieży. Tu pragniemy dodać, że nasze badania objęły 452 uczniów, czyli 66,47% wszystkich uczniów dojeżdżających na terenie badanych gmin.

Dla celów poznawczych i porównawczych badania zostały także przeprowadzone w dwu gminach północnego Mazowsza. W Opinogórze oraz w Strzegowie zbadaliśmy wedle tej samej procedury 113 uczniów z pośród 153 codziennie dojeżdżających. I tutaj odsetek przebadanych w proporcji do ogółu dojeżdżających był bardzo wysoki i wynosił 73,85%. Uwzględniając wszelkie zastrzeżenia warsztatowe oraz ogólnometodologiczne, możemy przyjąć, że nasze badania korzystają z przewileju reprezentatywności.

Wykres nr 2. Skład grupy badanej



Źródło: Obliczenia własne

Dla porównania podajemy w innej postaci strukturę młodzieży dojeżdżającej na Mazowszu.

Tabela nr 7. Skład grupy badanej

Klasa	Liczba uczniów ogółem	Liczba uczniów dojeżdżających	Liczba uczniów, która wzięła udział w badaniu	% dowożonych w ogólnej liczbie uczniów
I	80	47	32	58,75
II	99	57	50	50,51
III	90	49	31	54,44
OGÓŁEM	269	153	113	56,88

Źródło: Obliczenia własne

Nie ma większych różnic w liczbie młodzieży dojeżdżającej do poszczególnych klas. W grupie badawczej warmińsko-mazurskiej nieznacznie mniej osób dojeżdża do szkoły podstawowej w Rożentalu i do pierwszych klas gimnazjum (384), a także do drugiej klasy gimnazjalnej (385). Najliczniej dojeżdżający uczniowie 3. klasy gimnazjalnej (430) przewyższają liczebność tamtych klas o 5,13%.

Jak to już z materiałów prezentujących poszczególne szkoły w gminach wynikało, młodzież dojeżdżająca stanowi niekiedy większość. Rożental – 60% dzieci dojeżdżających, gimnazjum w Grabowie – Wałdykach – 78,5% gimnazjalistów dojeżdżających, gimnazjum w Łukcie – 75,38% młodzieży, to młodzież dojeżdżająca, itp. Jedynie w gminie Biskupiec odsetek młodzieży dojeżdżającej jest niższy od liczby młodzieży miejscowej (42,4%).

Można więc powiedzieć, że na różnych poziomach nauczania i niemal w każdej szkole ponadpodstawowej zjawisko dojazdów, ze względu na jego rozmiary, jest poważnym problemem dydaktycznym, wychowawczym, a także zdrowotnym w naszym regionie.

Cechy demograficzne badanej młodzieży są całkowicie zgodne z ogólnym rozkładem statystycznym tej grupy młodzieży. Ilość chłopców jest niemal taka sama jak ilość dziewcząt. Różnica wynosi 7 osób na korzyść chłopców. To także wynik zgodny z ogólnym rozkładem statystycznym wedle którego w przedziale wieku 0–23 lata nadwyżka liczby mężczyzn nad kobietami waha się między 3–5%.

Bardziej godny uwagi jest rozkład wieku badanej młodzieży. Ilustruje go poniższa tabela:

Tabela nr 8. Wiek uczniów dojeżdżających

Wiek uczniów dojeżdżających	Klasa I+SP	Klasa II	Klasa III	Razem
13-14 lat+ SP	122	8	0	130
15-16 lat	9	87	97	193
16-18 lat	0	20	41	61
Razem	131	115	138	384

Źródło: Obliczenia własne

Mamy tu trzy kategorie: dzieci ze szkoły podstawowej i 1. klasy gimnazjum – 130 osób, grupę w wieku 15–16 lat, czyli młodzież formalnie przynależną do 2. i 3. klasy gimnazjum w liczbie 193 osób, oraz grupę młodzieży w wieku 16–18 lat w liczbie 61 osób.

Jeśli policzymy jaki procent ta grupa stanowi w ogólnej liczbie uczniów dojeżdżających, to otrzymamy wynik 13,49%. Ale odsetek ten w grupie uczniów, którzy na to pytanie udzielili odpowiedzi (384 osoby) – podnosi się do 15,88%. Można domniemywać, że ta grupa 61 uczniów w wieku 16, 17 i 18 lat, to młodzież powtarzająca klasy, opóźniona w nauce. Nasuwa się pytanie czy 15% opóźnionych w nauce wśród dojeżdżających, to szczególny owoc utrudnień, jakie ta młodzież spotyka na drodze swojego awansu oświatowego, czy może to zwykła średnia niepowodzeń, jakie są udziałem dzieci i młodzieży w trakcie nauki szkolnej, niezależnie od statusu dojeżdżania. W ocenie nauczycieli badanych szkół nie mamy tutaj do czynienia z istotnym zróżnicowaniem niepowodzeń szkolnych między młodzieżą dojeżdżającą i miejscową. Owszem – jak ukażą później analizy wyników nauczania, minimalną przewagę w ocenach uzyskuje młodzież miejscowa, ale to są mało znaczące różnice, niemające wpływu na powtarzanie klas. Wskaźnik powtarzania klas jest mniej więcej równy w obu grupach.

Inne demograficzne cechy naszej grupy badawczej, takie jak: sytuacja materialna rodziny, wykształcenie i zawód rodziców, nie stanowią zmiennych wchodzących w związku przyczynowe z samym zjawiskiem dojazdów. Mogą być czynnikiem sprawczym w działaniach opiekuńczych, w organizowaniu zajęć rozwojowych, lub rekreacyjno-kulturalnych.

Uważamy, że dla charakterystyki zjawiska dojazdów młodzieży do szkół istotne są różne okoliczności, w tym m.in. możliwości zjedzenia posiłków. Młodzież przebywa wszak w szkole wiele godzin. Spójrzmy jak to wygląda w badanych szkołach:

Tabela nr 9. Korzystanie z posiłków w szkole przez uczniów dojeżdżających a sytuacja materialna rodziny

Sytuacja materialna rodziny	Korzystanie z posiłków przez osoby dojeżdżające			Ogółem
	obiad	szklanka mleka, herbaty	bułka, kanapka	
Zamożna	27	20	39	86
Średnio zamożna	91	22	122	235
Uboga	28	11	23	62
Ogółem	146	53	184	383

Źródło: Obliczenia własne

Trudno powyższe wyniki uznać za zadowalające. Mamy wszak do czynienia z dziećmi i młodzieżą w okresie intensywnego rozwoju, wzmożonego wysiłku. Brak uczucia sytości, to nie tylko dyskomfort fizjologiczny. To także istotny deficyt sił i energii niezbędnej do prawidłowego funkcjonowania młodego człowieka. To wręcz zagrożenie prawidłowego rozwoju fizycznego. No, ale to kwestia szerszej oceny naszego systemu zabezpieczenia socjalnego, który przez kilkadziesiąt lat nie uporał się ze słynną w latach 60. ubiegłego wieku „szklanką mleka”. Jest to nieopięte w kraju będącym potęgą mleczną.

Ponieważ kwestia sytuacji materialnej stanowiła w naszym mniemaniu tylko element charakterystyki środowiska rodzinnego, za kryterium różnicujące przyjęliśmy deklaracje młodzieży wyznaczane przez ich własne odczucia i rozeznanie. Z 384 osób odpowiadających na pytanie o poziom zamożności rodziny 20,57% (86 osób) określiło swoją rodzinę jako zamożną. Natomiast 16,9% uznało swoje rodziny za ubogie. Trudno uznać ten wynik za adekwatną ocenę stanu materialnego badanych rodzin. Jesteśmy na terenie dotkniętym wysokim wskaźnikiem ubóstwa.

Województwo warmińsko-mazurskie legitymuje się najwyższym wskaźnikiem ubóstwa. A te wskaźniki dla wsi są jeszcze wyższe. Trzeba jednak pamiętać, że zarówno pojęcia zamożności, jak i ubóstwa noszą silne znamiona relatywności i ich ocena wiąże się z silnymi emocjami. Trudno więc oczekiwać od młodzieży obiektywizmu i adekwatnych ocen w materii, które wywołuje tak silne emocje.

Wyszkolenie rodziców było mierzone zwyczajowymi wskaźnikami: wyższe, średnie, zawodowe, podstawowe. Są to kategorie najprostsze, ale też żadna, bardziej złożona klasyfikacja nie była nam potrzebna.

Mapa nr 10. Skala ubóstwa

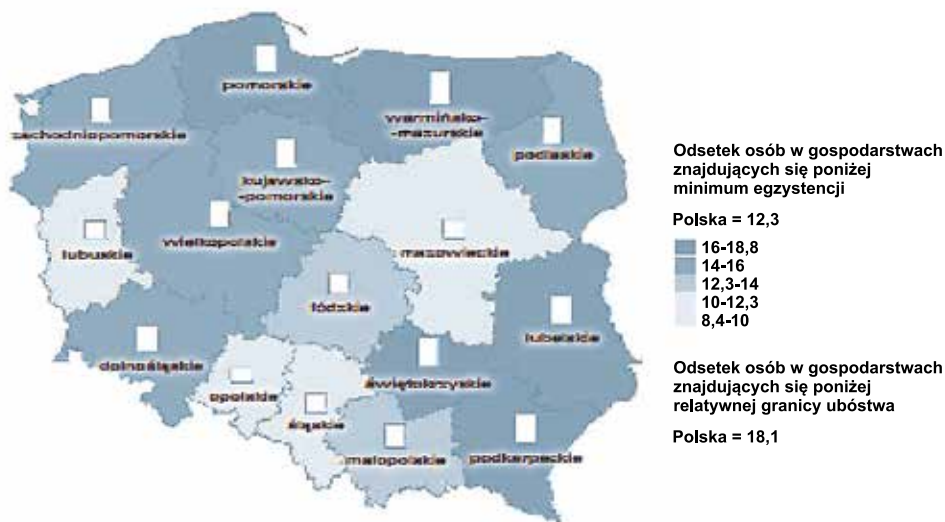


Tabela nr 10. Wykształcenie rodziców badanych uczniów

Wykształcenie rodziców	Uczniowie dojeżdżający						
	Klasa I+SP		Klasa II		Klasa III		Razem
	matka	ojciec	matka	ojciec	matka	ojciec	
Wyższe	18	8	10	7	23	18	84
Średnie	42	26	29	17	33	22	169
Zawodowe	50	74	33	44	46	51	298
Podstawowe	7	7	6	9	16	26	71
Razem	117	115	78	77	118	117	622

Źródło: Badania własne

Należy przyznać, że dane powyższe, dotyczące wykształcenia rodziców, dzieci i młodzież mocno przewartościowały. Rocznik demograficzny (2012) podaje, że w środowisku wiejskim wskaźnik procentowy osób z wykształceniem wyższym

w r. 2011 wynosił 9,9%. Ten sam wskaźnik dla województwa warmińsko-mazurskiego wynosił 7,6%. Natomiast badana młodzież przyznaje wyższe wykształcenie 13,5% swoich rodziców. Wykształcenie średnie rocznik demograficzny ustala dla 25,5%, dane dla regionu określają taką grupę na 21,7%, a nasi badani twierdzą, że 27,2% ich rodziców posiada wykształcenie średnie. I na drugim biegunie – rocznik demograficzny określa odsetek osób z podstawowym wykształceniem na 25,6% plus 6,0% wykształcenia gimnazjalnego, plus 6,5% bez wykształcenia, co daje w sumie 38,1% osób w tej kategorii wykształcenia. Dane dla województwa warmińsko-mazurskiego ustalają liczebność tej kategorii wykształcenia na 47,5%, natomiast nasza badana młodzież uważa, że tylko 11,4% jej rodziców posiada wykształcenie podstawowe.

Oprócz małej wiarygodności deklaracji dzieci na ten temat, nie ma ta sprawa większego znaczenia dla warstwy poznawczej naszych badań. Można natomiast widzieć w tej tendencji zawiązania wykształcenia rodziców przez ich dzieci jakąś manifestację uznania i prestiżu dla wykształcenia. Zjawisko społecznie i wychowawczo pozytywne. Natomiast jeden ważny i obiektywny element poznawczy w tych deklaracjach się objawia. Wszystkie dzieci twierdzą, iż wykształcenie matek jest wyższe niż wykształcenie ojców. I to jest deklaracja zgodna z danymi obiektywnymi, zarówno w kraju, jak i w regionie.

Tabela nr 11. Zawód rodziców uczniów dojeżdżających

Zawód rodzica	Uczniowie dojeżdżający						
	Klasa I+SP		Klasa II		Klasa III		Razem
	matka	ojciec	matka	ojciec	matka	ojciec	
Rolnik	35	40	20	31	31	50	207
Zawody rzemieślnicze	33	58	24	34	21	41	211
Zawody umysłowe	44	19	18	21	36	12	150
Inne	27	23	29	32	26	27	164
Bezrobotni	14	2	5	1	4	2	28
Ogółem	153	142	96	119	118	132	760

Źródło: Badania własne

Określenie zawodu rodziców przyszło dzieciom znacznie łatwiej. Bo też i zaproponowane kategorie zawodów były stosunkowo proste. Tu nie było niespodzianek. Zawody wymagające wyższych kwalifikacji zdominowane są przez kobiety. Młodzież natomiast wyraźnie nie oszacowała skali bezrobocia. Wg jej deklaracji jedynie 3,68% rodziców jest bezrobotnych. Tymczasem wg statystyki państwowej województwo warmińsko-mazurskie dotknięte jest najwyższą stopą bezrobocia w kraju, wynoszącą na koniec 2012 roku aż 20,4%. Dziecku trudno jednak określić formalny status rodzica, jeśli ten rodzic krząta się wokół codziennych obowiązków przydomowych. Dodatkową trudnością jest fakt, iż w środowisku wiejskim praca przebiega w innym rytmie i czasowych wymiarach, niż prace zinstytucjonalizowane. Także i z tych powodów powstać mogły tak znaczne rozbieżności w ocenie stanu zatrudnienia rodziców. Warto także zauważyć, że zgodnie z ogólnymi tendencjami wieś przestaje być miejscem życia i pracy rolniczej. W badanej populacji tylko 27,2% to rolnicy. Pozostała większość to zawody pozarolnicze.

Przystępujemy teraz do ukazania przestrzennego rozmieszczenia badanej młodzieży i warunków dojeżdżania do szkół.

Tabela nr 12. Miejsce zamieszkania uczniów dojeżdżających

Odległość w km z przystanku do szkoły Miejsce zamieszkania	0-5	5,5-10	10,5-15	15,5-20	Σ
Gmina Lubawa GIM.	24	27	5	0	56
Gmina Iława	18	25	16	1	60
Gmina Łukta	21	29	14	24	88
Gmin Biskupiec	29	19	30	2	80
Gmina Olsztynek	19	16	17	8	60
Gmina Lubawa SP	9	21	0	0	30
Ogółem	120	137	82	35	374

Źródło: Obliczenia własne

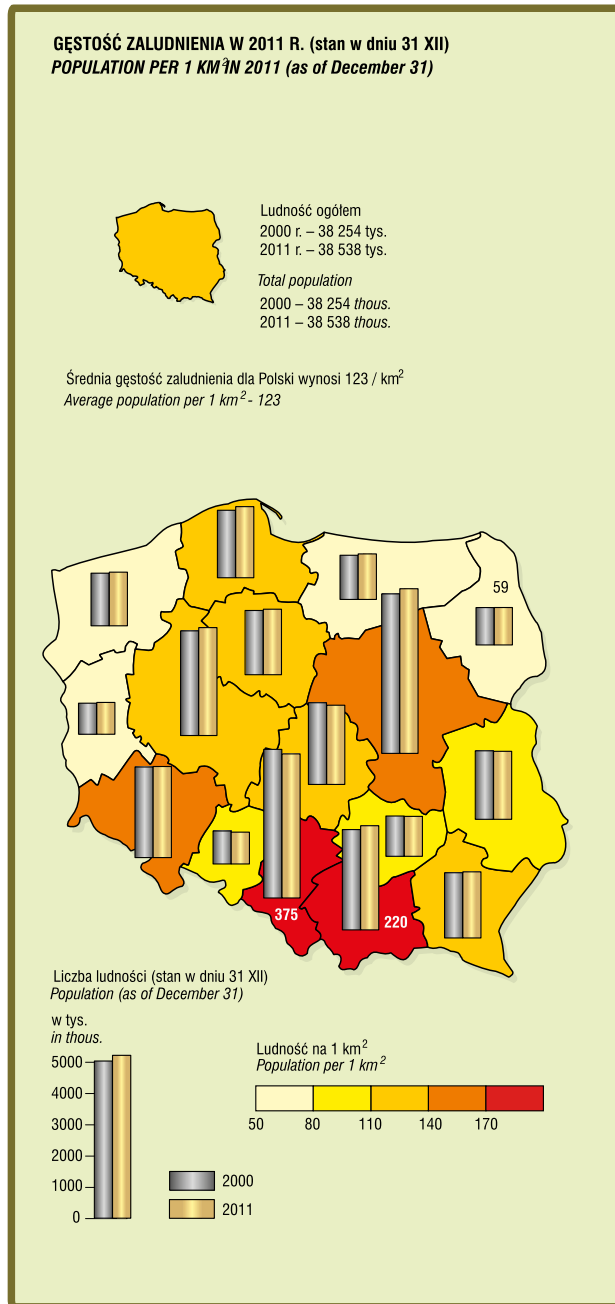
Województwo warmińsko-mazurskie należy do regionów o najniższym wskaźniku mieszkańców na jeden km kwadratowy. Dzieli to pierwsze miejsce ex equo z sąsiednim województwem podlaskim, które ma taki sam wskaźnik zaludnienia – 59 mieszkańców na km kwadratowy (patrz mapa nr 11).

Niskie wskaźniki zaludnienia Warmii i Mazur przekładają się automatycznie na wysoki poziom rozproszenia sieci osiedleńczej. Część wiosek – a słuszniej należy nazwać je jednostkami osiedleńczymi – jest mikroskopijna. Jeśli wrócimy pamięcią do rejestru dzieci dojeżdżających w poszczególnych gminach, to uderza okoliczność, że z licznych miejscowości dojeżdża jedno lub dwoje dzieci. Takie rozproszenie dojeżdżającej młodzieży w pewnym sensie uniemożliwia zorganizowanie dla niej tzw. „przydrożnych świetlic”, które kiedyś lansował minister edukacji jako środek na eliminowanie niekorzystnych wpływów dojazdów na zdrowie dzieci. Wg naszych szacunków takich świetlic musiało by powstać kilkanaście w każdej gminie. Tymczasem na 100 miejscowości (jednostek osiedleńczych), z których dojeżdża młodzież badanych 5 gmin, znaleźliśmy tylko jedną świetlicę o takim charakterze w gminie Łukta. W badaniach porównawczych w województwa mazowieckiego na 43 miejscowości, z których dojeżdża młodzież nie ma ani jednej świetlicy. Badania nad dojazdami młodzieży, prowadzone w latach 2001–2002 w regionie południowego Podlasia pod kierunkiem prof. T. Pilcha, również nie odnalazły ani jednej świetlicy „przydrożnej” o zapowiadanych przez ministra funkcjach. Była to jedna z fantazji owego ministra, w które obfitował czas wprowadzania reformy gimnazjalnej.

Jak to widać z tabeli nr 12, odległości między miejscem zamieszkania dojeżdżającej młodzieży, a siedzibą szkoły, nie są porażające dla transportu autobusowego. Odległości te jednak multiplikują się, ponieważ poszczególne autobusy krążą po drogach gminy, zabierając każde dziecko z wyznaczonego miejsca. Tę swoistą logistykę dowożenia doskonale ilustruje zaprezentowany przykład gminy Lubawa.

Ten plan i organizacja dowożenia mogą budzić uznanie swoją precyzją i względną niezawodnością. 46 uczniów twierdzi, że autobus rzadko się spóźnia, dwoje – że nigdy, a ośmioro – że często. Jak później zobaczymy, podobne proporcje oceny punktualności wystąpią w zbiorczym zestawieniu.

Mapa nr 11. Gęstość zaludnienia Polski (źródło: Rocznik demograficzny 2012)



Województwa o najwyższych wskaźnikach zaludnienia: śląskie (380 na 1 km²), małopolskie (215 na 1 km²). Województwa o najniższym wskaźniku zaludnienia: warmińsko-mazurskie (59 na 1 km²), podlaskie (59 na 1 km²)

A oto dalsza ilustracja przestrzennego rozproszenia uczniów dojeżdżających na przykładzie jednego gimnazjum w Biskupcu:

Tabela nr 13. Uczniowie dojeżdżający w roku szkolnym 2010/2011. Gimnazjum nr 1 w Biskupcu

L.p	Miejscowość	Odległość	Uczniowie			
			Klasa	Klasa II	Klasa III	Ogółem
1	Adamowo	3 km	1	2	-	3
2	Biskupiec, Kol. II	1 km	2	4	-	6
3	Biesowo	10 km	2	-	1	3
4	Botowo	12 km	1	4	2	7
5	Bredynki	7 km	3	5	3	11
6	Czerwonka	7 km	-	-	11	11
7	Droszewo	9 km	-	1	6	7
8	Dworzec	6 km	2	-	-	2
9	Dymer	5 km	1	1	2	4
10	Józefowo	7 km	-	-	1	1
11	Kołtryny	10 km	3	2	2	7
12	Kramarka	3 km	1	1	2	4
13	Labuszewo	10 km	5	1	1	7
14	Lipowo	5 km	-	3	1	4
15	Łąka Dymerska	14 km	-	-	1	1
16	Mojtyny	16 km	-	1	2	3
17	Nasy	10 km	1	1	-	2
18	Najdymowo	5 km	4	6	4	14
19	Nowe Marcinkowo	8 km	1	2	3	6
20	Parleza Wielka	4 km	-	2	-	2
21	Pudąg	4 km	-	1	-	1
22	Rasząg	10 km	2	5	2	9

L.p	Miejscowość	Odległość	Uczniowie			
			Klasa I	Klasa II	Klasa III	Ogółem
23	Rozwady	3 km	-	1	-	1
24	Rukławki	5 km	2	4	2	8
25	Rzeck	3 km	3	6	4	13
26	Sadłowo	3 km	1	-	-	1
27	Stanclewo	10 km	6	4	4	14
28	Węgój	8 km	-	1	1	2
29	Wilimy	16 km	1	-	1	2
30	Zabrodzie	5 km	1	-	-	1
31	Zazdrość	10 km	1	-	1	2
Razem			44	58	57	159

Źródło: dokumentacja szkolna

Mamy w tym zestawieniu całą różnorodność naszej problematyki. 31 miejscowości, z których trzeba codziennie dowieźć młodzież do szkoły. 12 miejscowości, z których dojeżdża jedno lub dwoje dzieci. 229 km łącznej trasy, na której trzeba zebrać oczekujących uczniów. Za tymi danymi kryją się warunki osobiste z którymi zmaga się codziennie dojeżdżająca młodzież.

Warunki dojazdów

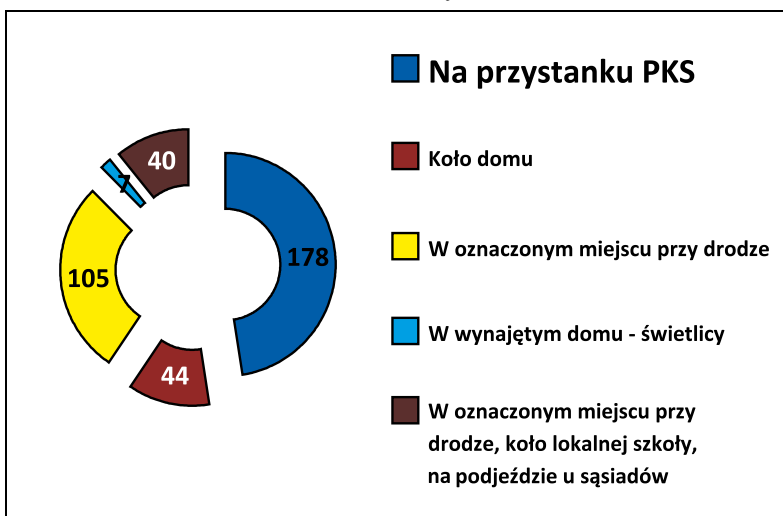
Niemal wszystka badana młodzież dojeżdża do szkół autobusami szkolnymi lub przez szkoły wynajętymi. Na 391 osób deklarujących sposób dotarcia do szkoły, dwanaścioro dojeżdża do szkoły wraz z rodzicami lub członkami rodziny własnym środkiem lokomocji, czworo rowerem lub pieszo, a dwoje publiczną komunikacją.

W naszej ocenie istotne znaczenie ma miejsce oczekiwania dzieci i młodzieży na autobus w podróży do szkoły i w drodze powrotnej ze szkoły. Pojawiła się w tym zakresie swoista niejednoznaczność. Dość liczna grupa młodzieży (szacujemy, że niemal jedna trzecia z globalnej liczby 374 odpowiadających), skłonna była uzależnić to miejsce od warunków atmosferycznych i pory roku. Przy dobrej pogodzie – boisko szkolne, ulica w okolicach przystanku, była „atrakcyjniejszym” miejscem oczekiwania niż świetlica pod okiem nauczyciela. Złe warunki atmosferyczne skłaniają młodzież do pogodzenia się z koniecznym nadzorem opiekuńczym na terenie

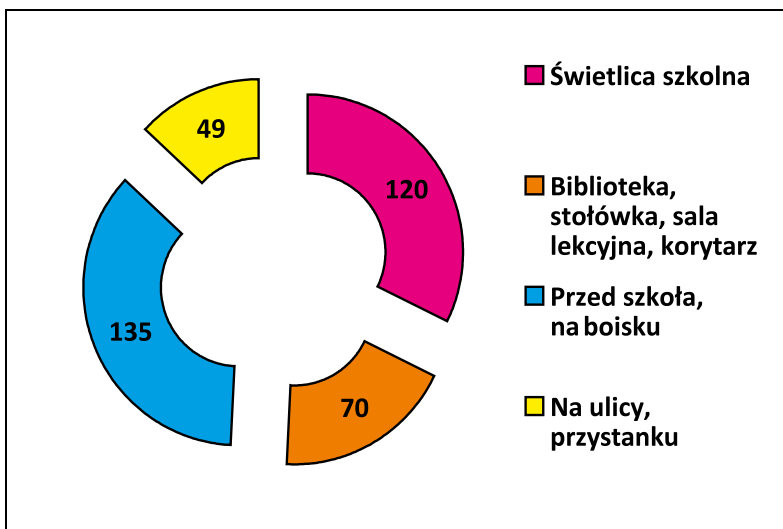
szkoły. Takie rozterki nie są udziałem młodzieży dojeżdżającej do szkoły. Tu nie ma alternatywy wobec przystanku pod gołym niebem. W kilku zaledwie przypadkach młodzież ma szansę schronić się pod dachem lokalnej szkoły, lub w innym publicznym budynku.

Wykres nr 3. Miejsce oczekiwania uczniów w drodze do i ze szkoły

Do szkoły



Ze szkoły



Źródło: Obliczenia własne

Tabela nr 14. Miejsce oczekiwania na transport do domu

Czas oczekiwania (w minutach) Miejsce oczekiwania	0-10	11-20	21-30	> 31	Ogółem %
światlica szkolna, pod opieką nauczyciela	21	25	9	19	25,34
biblioteka, korytarz, stołówka, sala gimnastyczna	9	29	8	5	17,47
przed szkołą, boisko	46	52	13	4	39,38
na ulicy, na przystanku	18	13	8	13	17,81
Σ	94	119	38	41	100

Źródło: Obliczenia własne.

Na uwagę w powyższych zestawieniach zasługuje wspomniana już kategoria: oczekiwanie dzieci „w wynajętym domu, świetlicy”. Był to jeden z propagandowych sloganów łagodzenia lęków przed reformą gimnazjalną, który lansował minister Handtke, obiecując masowe uruchomienie takich mini – czasowych świetlic w domach, gdzie pod opieką matki jednego z uczniów/uczennic, inne dzieci z pobliza będą mogły się ogrzać a nawet napić herbaty i doczekać autobusu. Idea piękna, ale w praktyce całkowicie chybiona, z racji, które już podnosiliśmy: pojedyncze, dwu- trzysobowe grupki oczekujących, czas oczekiwania – od kilku do kilkunastu minut. Z taką postacią opieki spotkaliśmy się tylko raz w gminie Łukta, w miejscowości Florczaki, gdzie sołtys zapewnia w adoptowanym pomieszczeniu schronienie dla siedmiorga dzieci. Pozostała młodzież, w liczbie 367, oczekuje na autobus w miejscach opisanych w tabelach i wykresach.

Jak już wspominaliśmy, równoległe do badań w województwie warmińsko-mazurskim prowadziliśmy badania porównawcze w województwie mazowieckim: w Strzegowie i Opinogórze. Także i tu, w żadnej z wymienionych gmin nie istniała instytucja „świetlicy przydrożnej”. W tym wypadku zwyciężył swoisty pragmatyzm. Organizowanie jakiegokolwiek zinstytucjonalizowanej formy opieki nie miało by praktycznego uzasadnienia.

Tabela nr 15. Poranny plan ucznia dojeżdżającego

Miejscowość/ przystanek	Czas dojazdu do przystanku	Czas oczekiwania na przystanku	Czas jazdy autobusu	Godz. przyjazdu do szkoły
Gmina Lubawa GIM.	3-10 min	5-10 min	10-50 min	8:25-8:40
Gmina Iława	2-60 min	1-20 min	5-60 min	7:50-8:05
Gmina Łukta	1-15 min.	0-15 min.	7-60 min.	6:55-8:00
Gmina Biskupiec	1-20 min.	3-15 min.	7-60 min.	6:50-7:50
Gmina Olsztynek	1-40 min.	1-20 min.	10-40 min.	7:15-7:55
Gmina Lubawa SP	2-15 min.	10 min.	10-20 min.	8:00-8:15

Źródło: Obliczenia własne

Tabela wiernie oddaje deklaracje uczniów. Nie potrafimy ocenić, czy 60 minut, jakie deklaruje kilkoro uczniów z gminy Iława, odpowiada rzeczywistemu czasowi potrzebnemu na dotarcie do przystanku, skąd zabiera ich autobus szkolny. Są to jednak przypadki wiosek, do których autobus szkolny nie dociera – Wiewiórka, Makowo, Praszki – i czworo dzieci z tych miejscowości musi pokonać 3 km, aby dotrzeć do sąsiedniej miejscowości, gdzie zatrzymuje się autobus szkolny. Na uwagę zasługują także niektóre inne wskaźniki powyższego bilansu czasu. Oto w gminach Łukta, Biskupiec część dzieci dojeżdża do szkoły już przed godziną 7 rano. W Olsztyнку pierwsze dzieci pojawiają się w szkole o 7.15. Te dane trzeba wziąć pod uwagę, kiedy będziemy śledzić skutki zdrowotne dojazdów. Wydaje się nam, że ten akurat czynnik może mieć istotne znaczenie dla poczucia zmęczenia dzieci dojazdami.

Wy tłumaczenia wymaga też okoliczność, iż maksymalna ilość czasu potrzebna na dotarcie do szkoły to 60 minut. Ale jak pamiętamy z danych zamieszczonych w tabeli i opisie z gminy Biskupiec autobusy przebywają w drodze nawet 2,5 godziny. Można sądzić, że autobusy zaczynają „zbierać” młodzież, zaczynając od najdalejszych miejscowości i dzięki temu czas „pobytu” ucznia w autobusie znacznie się skraca i ogranicza się do owych 60 minut.

W inny sposób badaliśmy bilans czasu uczniów powracających do domu po lekcjach. Chcieliśmy bowiem zdobyć orientację o organizacji i zagospodarowaniu czasu oczekiwania na autobus powrotny, ocenić wysiłki opiekuńcze szkoły, poznać

możliwości uczestnictwa uczniów w zajęciach pozalekcyjnych. Schemat tego bilansu obrazuje poniższe zestawienie:

Tabela nr 16. Miejsce i czas oczekiwania na transport do domu

Czas oczekiwania (w minutach) Miejsce oczekiwania	0-10	11-20	21-30	> 31	Ogółem %
świetlica szkolna, pod opieką nauczyciela	21	25	9	19	25,34
biblioteka, korytarz, sto- łówka, sala gimnastyczna	9	29	8	5	17,47
przed szkołą, boisko	46	52	13	4	39,38
na ulicy, na przystanku	18	13	8	13	17,81
Σ	94	119	38	41	100

Źródło: Obliczenia własne

Blisko 1/3 uczniów (94 osoby), ma zapewniony, można powiedzieć: natychmiastowy powrót do domu. Toteż większość z nich (64 osoby) nie wykorzystuje ofert opiekuńczych szkoły i po lekcjach od razu udaje się na przystanek lub do oczekujących autobusów. 119 uczniów czeka na transport do domu od 10 do 20 minut i wśród nich zwiększa się odsetek uczniów korzystających ze świetlicy, biblioteki, sali gimnastycznej (niemal połowa tej grupy – 54 osoby). Na ulicę, przystanek – decydują się nieliczni (13 osób). Im dłużej przychodzi uczniom oczekiwać na podróż powrotną, tym bardziej sposób oczekiwania zmienia się na korzyść świetlicy, biblioteki, stołówki. W grupie oczekujących od 20 do 30 minut i powyżej pół godziny, więcej niż połowa dzieci (40 osób) czas oczekiwania spędza w szkolnych pomieszczeniach. Na ulicy lub w pobliżu przystanku tylko 21 osób. Odpowiedzi na pytania o czas i miejsce oczekiwania na powrót do domu udzieliło 292 uczniów.

Porównanie w tej kategorii odpowiedzi młodzieży z gmin wojew. mazowieckiego są korzystne dla uczniów szkół warmińsko-mazurskich. Na Mazowszu aż 1/3 młodzieży oczekuje na autobus więcej niż pół godziny, a 10% ponad godzinę (na 113 zbadanych uczniów). Zakres korzystania z pomieszczeń szkolnych; świetlic, bibliotek, sal gimnastycznych jest minimalny. Tylko 14 osób (12,3%) korzysta z takich możliwości. Pozostała młodzież deklaruje oczekiwanie poza szkołą, na ulicy.

Tabela nr 17. Miejsce i czas oczekiwania na transport do domu (Mazowsze)

Czas oczekiwania (w minutach) Miejsce oczekiwania	10-20	20-40	40-60	Ponad 60	Σ
światlica szkolna, pod opieką nauczyciela	2	0	1	0	3
biblioteka, korytarz, sto- łówka, sala gimnasty.	5	2	1	3	11
przed szkołą, boisko	32	5	7	4	48
na ulicy, na przystanku	31	9	7	4	51
Σ	70	16	16	11	113

Źródło: Obliczenia własne.

Klimaty dojazdów do szkoły

Poczucie opieki ze strony dorosłych ma w deklaracjach młodzieży dwa odmiennie oblicza. Do momentu wejścia do autobusu, czyli droga do przystanku, oczekiwanie na transport, to czas, w którym 82,08% uczniów nie ma poczucia jakiegokolwiek opieki ze strony dorosłych. Tylko 57 osób (15,6%) deklaruje, iż jest pod opieką kogoś z rodziców, starszego rodzeństwa, dziadków, itp. Dotyczy to głównie dzieci młodszych i trudniejszych warunków pogodowych, terenowych, odległości z domu.

Sytuacja zmienia się całkowicie od momentu wejścia do autobusu. W każdym autobusie jest profesjonalna opiekunka „zorganizowana” przez szkołę lub przewoźnika. Sporadycznie opiekę sprawują rodzice, starsze rodzeństwo. Sytuacja powtarza się przy powrocie w odwrotnej kolejności.

Tabela nr 18. Opieka osoby dorosłej podczas drogi na przystanek i oczekiwania na transport

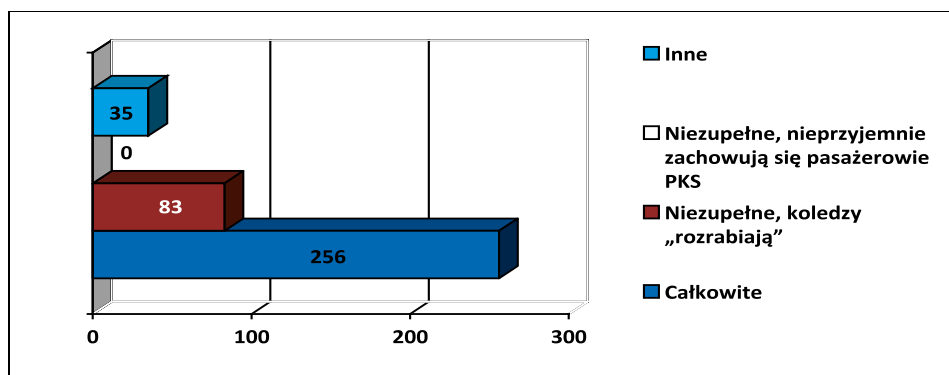
Odpowiedzi	Tak	Nie	Ogółem
Opieka os. dorosłej podczas drogi na przystanek i oczekiwania na autobus	57(rodzic, siostra, babcia)	307	364
Opieka os. dorosłej podczas podróży do i ze szkoły	298(opiekunka autobusu, rodzic, siostra)	76	374
Razem	355	383	738

Źródło: Obliczenia własne.

Na opóźnienia autobusów skarży się 78 osób (20,8%). 238 osób uważa, że autobusy rzadko się spóźniają i są to prawie 2/3 badanych (63,63%), natomiast 58 osób czyli 15,52% uważa, że autobusy nigdy się nie spóźniają. Te deklaracje można było zweryfikować, choćby dokumentacją transportową, ale to nie jest łatwe i nie gwarantuje wiedzy w pełni adekwatnej. Po wtóre, musimy w badaniach takich godzić się z nieuchronnym subiektywizmem ocen i odczuć dzieci i młodzieży.

Podobne zastrzeżenie musimy uczynić przedstawiając wyniki badań na temat poczucia bezpieczeństwa dojeżdżającej młodzieży.

Wykres nr 4. Bezpieczeństwo w czasie dojazdów



Źródło: Opracowanie własne

Co piąty badany uczeń zagrożenie swego bezpieczeństwa widział w kolegach. Na 374 udzielonych odpowiedzi 83 osoby (22,19%) oskarża kolegów o niewłaściwe zachowania.

Natomiast 35 osób (9,35%) poczucie bezpieczeństwa traci ze względu na przypadkowe okoliczności, np. przygodni pasażerowie, także personel dowożący (?). Blisko 2/3 badanych, czyli 256 uczniów, a więc znaczna większość, bezpieczeństwo dojazdów uważa za całkowite. Wskaźnik bezpieczeństwa w badaniach mazowieckich był znacznie wyższy. Na 113 badanych uczniów – 101 deklarowało całkowite poczucie bezpieczeństwa. Tylko 12 osób czyli 10,6% dostrzegało zagrożenia, składając winę za to głównie na swoich kolegów.

A oto rejestr win, którymi obciążają swoich kolegów i koleżanki badani uczniowie:

Tabela nr 19. Zachowanie uczniów dojeżdżających podczas podróży

Zachowanie uczniów w czasie podróży	dziewczęta	chłopcy	Ogółem
Używanie wulgarnych słów, wyzwisk, przekleństwo	88	88	176

Zachowanie uczniów w czasie podróży	dziewczęta	chłopcy	Ogółem
Dokuczanie dziewczętom, słabszym kolegom, „kozłom ofiarnym”	36	35	71
Aroganckie zachowanie wobec dorosłych	28	19	47
Niszczenie mienia, przedmiotów, urządzeń	14	18	32
Palenie papierosów, picie alkoholu, używanie narkotyków	7	8	15
Krzyki, hałas, popychanie	45	50	95
Inne niewłaściwe zachowania	3	8	11
Ogółem	221	226	447

Źródło: Obliczenia własne. Możliwe wybory wielokrotne

Większość grzechów, jakie obciążają młodzież, można zaliczyć do klasycznego repertuaru młodzieżowego rozrabiania. Pociąganie za warkocz koleżanek, używanie wulgaryzmów i inne tego typu zachowania są tak stare jak stara jest historia szkoły. Nowości w tym zestawie win, to alkohol, narkotyki i przenoszone z Internetu akty agresji słownej, obrazowej, symbolicznej. Sądzę także, iż godna krytycznej uwagi jest swoboda werbalna młodzieży, wzmocniona i urozmaicona zniewalającym młodzież przekazem Internetu. Badania amerykańskie ukazują pewną nieuchronność współczesnych przemian w zachowaniach młodzieży szkolnej. Te przemiany wyrażają narastającą brutalizację agresji uczniowskiej. Swoiste „doroslenie” uczniowskiej swawoli w kierunku pospolitego chuligaństwa a nawet bandytyzmu. Amerykanie te przeobrażenia już mają w swoich szkołach. My powinniśmy z uwagą przyglądać się formie agresji uczniowskiej, aby – zamiast borykać się z jej rozwiniętymi formami – roztropnie im zapobiegać i zagrożenia usuwać u źródeł. Z naszych obserwacji wynika, że opiekunom autobusowym coraz trudniej zapanować nad nieposłuszeństwem, niesforością i agresywnością rozdrażnionej młodzieży po lekcjach. Widać wyraźną różnicę spokojnej, skupionej na czekających ją lekcjach młodzieży rankiem, a tą samą młodzieżą wracającą po lekcjach, pełną negatywnych emocji, arogancką w zachowaniach wobec i kolegów i opiekunów. Nie od dziś znane są wychowawcze problemy gimnazjum. To jest także przyczynek do dyskusji o trafności rozwiązań reformatorskich naszej szkoły.

Mamy także inne oblicze badanej młodzieży dojeżdżającej, ukazujące zgoła odmienny obraz jej zajęć i aktywności w czasie dojeżdżania do szkół.

Tabela nr 20. Zajęcia uczniów dojeżdżających w czasie podróży

Zajęcia uczniów w czasie podróży	Uczniowie dojeżdżający	
	Dziewczęta	Chłopcy
przygotowanie lekcji, odrabianie lekcji	27	13
czytanie lektur, gazet	10	4
rozmowa z kolegami	101	114
zabawy i żarty z rówieśnikami	35	36
odpoczynek w ciszy, obserwowanie krajobrazu	51	46
inne, słuchanie muzyki	8	15
Ogółem	232	228

Źródło: Obliczenia własne. Wybory wielokrotne

Są w powyższym zestawie zajęć formy budujące, choć rzadkie – jak odrabianie lekcji, czytanie lektur, słuchanie muzyki. Są też pospolite zajęcia, typowe dla podróżujących, szczególnie gdy podróż trwa zaledwie kilkanaście minut czy nawet pół godziny. Potrzeba werbalnego kontaktu z rówieśnikami jest bardzo powszechna i w pewnym sensie pożyteczna. To dość podstawowy czynnik socjalizacji. Młodzież po lekcjach jest już trochę znużona i trudno się dziwić, że podejmuje głównie taką aktywność, która nie wymaga wysiłku umysłowego.

Inaczej jeszcze prezentuje się aktywność młodzieży w trakcie oczekiwania na powrót do domu, który to czas upływa pod bezpośrednim dozorem szkoły, lub ten dozór jest domniemany.

Tabela nr 21. Zajęcia uczniów dojeżdżających podczas oczekiwania na powrót do domu

Zajęcia uczniów w trakcie oczekiwania na powrót do domu	Klasa I+SP	Klasa II	Klasa III	Razem
Odrabianie lekcji, czytanie lektur	27	16	35	78
Zajęcia wyrównawcze, hobbystyczne, artystyczne	9	0	3	12
Specjalne zajęcia pozalekcyjne dla uczniów dojeżdżających	4	5	2	11
Gra w piłkę lub zabawy zorganizowane przez szkołę	22	15	22	59

Zajęcia uczniów w trakcie oczekiwania na powrót do domu	Klasa I+SP	Klasa II	Klasa III	Razem
Bezczynne oczekiwanie, zabawy z rówieśnikami	50	36	47	133
Powrót do domu od razu po lekcjach	19	32	31	81
Razem	131	103	140	374

Źródło: Obliczenia własne

Rozkład zajęć jest logicznie zbieżny z danymi z tabeli nr 14, w której wskazywaliśmy na miejsce oczekiwania na powrót do domu. Znaczna większość młodych ludzi starała się lokować w miejscach wolnych od nadzoru szkolnego i konieczności podejmowania wysiłku intelektualnego: a więc na boisku, na ulicy, w okolicach przystanku autobusowego. Jak z treści prezentowanej tabeli widać; beczynnemu oczekiwaniu i uczniowskiemu „rozrabianiu” oddaje się 35,56% oczekujących czyli 133 uczniów. Różnym formom aktywności umysłowej oddaje się 78 osób, czyli 20,85% oczekujących – odrabiając lekcje, czytając lektury. Uważamy, że to całkiem przyzwoity wskaźnik pilności uczniów, zważywszy, że są oni po lekcjach. Zastanawiający jest śladowy udział młodzieży w zajęciach wyrównawczych i innej aktywności pozalekcyjnej. Ale do tej kwestii jeszcze wrócimy.

Dojazdy a postępy w nauce

Najbardziej widocznym symptomem skutków dojazdów młodzieży do szkół jest uczucie zmęczenia. Jest to pewien stan fizjologiczny i psychiczny, który ma w znacznym stopniu subiektywny wymiar, ale wyraźne objawy, które upośledzają sprawność umysłu i ciała. Medycyna zmęczeniu poświęca wiele uwagi, ponieważ jego skutki, lub brak umiejętności jego usuwania, może stać się przyczyną poważnych zaburzeń funkcjonowania organizmu. Istnieją sposoby w miarę ścisłego diagnozowania poziomu zmęczenia. My jednak takimi technikami diagnozy nie dysponujemy i opieramy się w określeniu poziomu zmęczenia na deklaracjach badanych uczniów.

W naszych badaniach pytaliśmy młodzież o subiektywne poczucie zmęczenia związane z dojazdami do szkoły.

Tabela nr 22. Ilość uczniów dojeżdżających z poszczególnych miejscowości a poczucie zmęczenia

Miejscowość	Czas w min./ zmęczenie							
	10-30		31-60		61-90		91-120	
	Tak	Nie	Tak	Nie	Tak	Nie	Tak	Nie
Gmin Lubawa GIM.	0	24	16	5	6	0	3	0
Gmina Iława	33	1	8	6	9	1	1	0
Gmina Łukta	36	16	22	11	2	1	0	0
Gmina Biskupiec	23	9	23	16	3	5	0	1
Gmina Olsztynek	22	9	11	8	8	2	0	0
Gmina Lubawa SP	21	9	0	0	0	0	0	0

Źródło: Obliczenia własne

Wyniki badań nasuwają trudne do wyjaśnienia kwestie. Oto w gminie Lubawa grupa, która w autobusie spędza najmniej czasu (do 30 min.), w ogóle nie odczuwa zmęczenia. Natomiast bliźniacza czasowo grupa w gminie Iława niemal w komplecie skarży się na zmęczenie. W sumie prawie dwukrotnie więcej uczniów w tym przedziale czasu (135 osób) odczuwa zmęczenie podróży do szkoły, niż tych, którzy nie czują zmęczenia (68 osób). W pozostałych grupach przynależnych do większych przedziałów czasowych proporcje są „zrozumiałe”. Uczniowie zmęczeni dominują nad niezmeńczonymi. Deklarację o poczuciu zmęczenia złożyło 247 badanych uczniów, wobec 124, którzy nie odczuwają zmęczenia.

Potwierdzenie wpływu dojazdów na zmęczenie młodzieży znaleźliśmy także w badaniach uczniów gimnazjów mazowieckich, aczkolwiek proporcje zmęczonych i niezmeńczonych na Mazowszu ułożyły się jak 1:1. Podczas gdy na Warmii i Mazurach proporcje te były 2:1.

Zmęczeniu poświęciliśmy szerszą uwagę z tej racji, że jest łatwo rozpoznawalnym skutkiem podróżowania dzieci i młodzieży do szkół. A równocześnie istotnym czynnikiem wpływającym na przebieg nauki i wykonywanie obowiązków uczniowskich. Dwie poniższe tabele obrazują wskaźniki zmęczenia uczniów liczone od ogółu zmęczonych osób, oraz proporcje zmęczonej młodzieży liczone od ilości uczniów przez nas badanych dojeżdżających w danej gminie:

Tabela nr 23. Odczuwanie zmęczenia po powrocie ze szkoły (liczone od ogólnej liczby uczniów zmęczonych i niezmęczonych)

Odczucie zmęczenia po powrocie do domu	Odpowiedzi			
	Tak	% odczucie zmęczenia po powrocie ze szkoły (liczone od ogółu zmęczonych uczniów)	Nie	% odczucie zmęczenia po powrocie ze szkoły (liczone od ogółu niezmęczonych uczniów)
Gmina Lubawa GIM.	51	17,29	5	6,33
Gmina Iława	49	16,61	11	13,92
Gmina Łukta	63	21,36	25	31,65
Gmina Biskupiec	68	23,05	12	15,19
Gmina Olsztynek	41	13,90	19	24,05
Gmin Lubawa SP	23	7,79	7	8,86
Ogółem	295	100	79	100

Źródło: Obliczenia własne.

Tabela nr 24. Odczuwanie zmęczenia po powrocie ze szkoły (liczone od ogólnej liczby uczniów w danej gminie)

Odczucie zmęczenia po powrocie do domu	Odpowiedzi			
	Tak	% odczucie zmęczenia po powrocie ze szkoły (liczone w danej gminie)	Nie	% odczucie zmęczenia po powrocie ze szkoły (liczone w danej gminie)
Gmina Lubawa GIM.	51	91,07	5	8,93
Gmina Iława	49	81,67	11	18,33
Gmina Łukta	63	71,59	25	28,41
Gmina Biskupiec	68	85	12	15
Gmina Olsztynek	41	68,33	19	31,67
Gmin Lubawa SP	23	76,67	7	23,33
Ogółem	295		79	

Źródło: Obliczenia własne

Domniemywamy, że pewien związek z uczuciem zmęczenia może mieć rytm życia badanych dzieci, wyrażający się w pierwszym rzędzie ilością snu i godzinami kładzenia się spać i porannego wstawania.

Tabela nr 25. Czas wstawania i pora pójścia spać dzieci dojeżdżających do gimnazjum

Pora Pójścia spać Pora Wstawania	Godziny:				Razem
	20:00-21:29	21:30 - 22:29	22:30 - 23:29	23:30 - 01:00	
5 ³⁰ - 5 ⁵⁹	7	14	20	3	44
6 ⁰⁰ - 6 ³⁰	23	40	40	13	116
6 ³¹ - 7 ⁰⁰	13	26	79	12	130
7 ⁰¹ - 7 ³⁰	9	23	21	18	71
7:31 - 8:00	0	1	5	7	13
OGÓLEM	52	104	165	53	374

Źródło: Obliczenia własne

Nie mamy możliwości przypisania pór kładzenia się spać i porannego wstawania indywidualnym uczniom, ale z pobieżnego przeglądu wyłaniają się niepokojące obserwacje. Przed godz. 6 rano wstaje aż 44 dzieci, a spośród nich 33 kładzie się spać w późnych godzinach wieczornych, między 22 a 1 w nocy. Nie jesteśmy w stanie zweryfikować tych deklaracji, wszelako chodzenie pojedynczych dzieci spać po godzinie 23, a nawet po 24 – aż prosi się o interwencję opiekuńczą. Jeśli aż 218 uczniów, czyli ponad połowa (58,28%) kładzie się spać w godzinach między 22.30 a 1 w nocy, to świadczy to o groźnym dla zdrowia dzieci łamaniu zasad higieny i zdrowego stylu życia. W takiej sytuacji nie potrzeba nawet dojazdów do szkoły aby taka młodzież czuła permanentne zmęczenie. Uważamy, że ta sytuacja domaga się interwencji wychowawców i władz szkoły, uświadamiających rodziców o znaczeniu wypoczynku dziecka i odpowiedniej ilości snu. Jeśli aż 14,17% młodych ludzi kładzie się spać po wpół do dwunastej, to nawet przy założeniu pewnej konfabulacji ze strony badanych sprawa wydaje się godna interwencji. W gminie Łukta taką późną porę kładzenia się spać zgłasza 17 dzieci. W gimnazjum w Lubawie – 8. Ale już w gminie Biskupiec nie ma takich przypadków, podobnie jak w szkole podstawowej w Rożentalu.

Badania porównawcze na Mazowszu wskazują, że taki styl życia wśród młodzieży jest rozpowszechniony. Oto dane z Mazowsza:

Tabela nr 26. Czas wstawania i pora pójścia spać dzieci dojeżdżających do gimnazjum

Pora pójścia spać Pora Wstawania	Godziny:				Razem
	20:00 - 21:29	21:30 - 22:29	22:30 - 23:29	23:30 - 01:00	
5 ³⁰ - 5 ⁵⁹	2	1	3	3	9
6 ⁰⁰ - 6 ³⁰	3	14	17	1	35
6 ³¹ - 7 ⁰⁰	6	17	23	6	52
7 ⁰¹ - 7 ³⁰	3	5	6	3	17
OGÓŁEM	14	37	49	13	113

Źródło: Obliczenia własne

Więcej niż połowa badanej młodzieży Mazowsza, 62 osoby ze 113, narusza zasady higieny wypoczynku i normy snu, konieczne dla właściwego funkcjonowania młodego organizmu.

Nasze zainteresowania skierowaliśmy na funkcjonowanie dzieci i młodzieży na lekcjach, na ich ogólny stan uwagi i zmęczenia w trakcie nauki szkolnej. Musimy przyznać, że wyniki okazały się w swych proporcjach całkowicie zbieżne we wszystkich badanych gminach, zarówno województwa warmińsko-mazurskiego, jak i mazowieckiego. Uznaliśmy więc, że pokażemy je razem. Ponieważ badani mieli możliwość wskazania więcej niż jednego symptomu psychicznej niedyspozycji na lekcjach, to otrzymaliśmy w sumie 680 wskazań wytypowanych objawów niedyspozycji fizjologiczno-psychicznych. Świadczy to o trafności pytania i zrozumieniu przez młodzież jego znaczenia.

Tabela nr 27. Odczucia uczniów podczas lekcji spowodowane dojazdami

Odczucia uczniów w trakcie lekcji	Klasa I +SP		Klasa II		Klasa III		Ogółem	Ogółem %
	dz.	chl.	dz.	chl.	dz.	chl.		
Zmęczenie	23	24	28	27	35	15	152	22,35
Senność	18	20	30	37	35	27	167	24,55
Nieuwaga, rozproszenie	13	13	11	9	18	11	75	11,02
Rozdrażnienie	7	9	9	14	6	15	60	8,82
Inne objawy zmęczenia	3	2	2	-	7	2	16	2,35
Nic nie odczuwam	29	32	37	41	34	37	210	30,88
Razem	93	100	117	128	135	107	680	100

Źródło: Obliczenia własne. Wybory wielokrotne.

Ogólne poczucie zmęczenia odczuwają wszystkie grupy równo, zarówno młodsze i starsze dzieci, jak również chłopcy i dziewczęta. Podobnie jest z uczuciem senności. Dotyka ona jedną czwartą badanych bez specjalnych zróżnicowań na płęć i poziom nauki. Dowodzi też, iż podnoszona wcześniej irracjonalna „polityka” czasem snu jest rzeczywiście prawdziwa i wymaga ogólniejszej interwencji władz pedagogicznych szkoły.

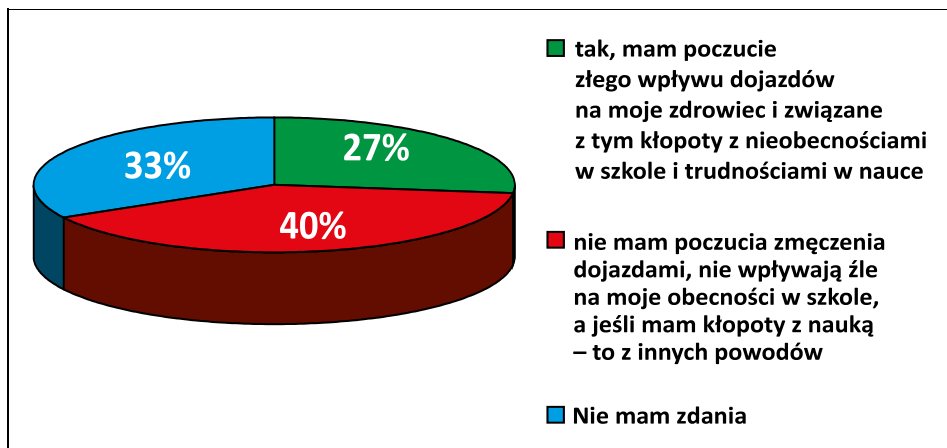
Na rozdrażnienia bardziej podatni są chłopcy i starsze klasy gimnazjalne. Ale są to liczebności zbyt małe, aby być pewnym istotnej prawidłowości. Natomiast zjawiskiem optymistycznym jest to, iż jedna trzecia badanych nie wskazuje u siebie na żaden stan negatywnych odczuć. Sytuację taką zdają się potwierdzać inne dane, które uzyskaliśmy w badaniach. Wcześniej jednak pragniemy zwrócić uwagę na okoliczność, że skoro jedna trzecia badanych nie wskazuje na własne negatywne odczucia, to oznacza, że pozostali, czyli ok. 320 uczniów, wymienia średnio po dwa objawy negatywnych odczuć. I to jest w naszym mniemaniu sytuacja alarmująca.

Tabela nr 28. Wpływ dojazdów na przeziębienia i zachorowania uczniów oraz na kłopoty z nauką i nieobecnościami w szkole (Warmia i Mazury + Mazowsze)

Wpływ dojazdów na stan zdrowia i trudności w nauce	Ogółem	%
Tak, mam poczucie złego wpływu dojazdów na moje zdrowie i związane z tym kłopoty z obecnością w szkole i trudnościami w nauce	139	28,77
Nie mam odczucia zmęczenia dojazdami, nie wpływają źle na moje obowiązki szkolne	190	39,33
Nie mam zdania	154	31,88
Ogółem	483	100

Źródło: Obliczenia własne

Wykres nr 5. Wpływ dojazdów na przeziębienia i zachorowania uczniów oraz na kłopoty z nauką i nieobecnościami w szkole



Źródło: Obliczenia własne

Różnice subiektywne w ocenach wpływu dojazdów na stan swojego zdrowia nieznacznie się różnią. Blisko jedna trzecia młodzieży Warmii i Mazur oraz ponad 1/3 młodzieży Mazowsza (różnica ok. 7% deklaracji) uważa, że przez dojazdy dotyka ją przeziębienie i inne niedyspozycje wpływające na jej frekwencję i wyniki w nauce. O ile wynikami w nauce zainteresowaliśmy się i – jak to później się okaże – są one w niewielkim stopniu gorsze u młodzieży dojeżdżającej, to różnic we fre-

kwencji nie sprawdzaliśmy. Z wywiadów z wychowawcami i pedagogami szkolnymi wynika, że młodzież dojeżdżająca ma istotnie niewielką negatywną przewagę we wskaźnikach frekwencji. 39,84% młodzieży na Warmii i Mazurach, oraz 37,61% młodzieży Mazowsza neguje jednak wpływ dojazdów na kłopoty z nauką i inne zaburzenia w obowiązkach szkolnych.

Nasz poznawczy dyskomfort wobec tego zagadnienia wynika z faktu, iż jedna trzecia badanej młodzieży nie umie zająć stanowiska w tej kwestii. Można tylko tłumaczyć sobie, że pytanie to zawiera dość trudną hipotezę opartą o zasadę przyczynowości. A zrozumienie i pewność związku sprawczego między dojazdami a zdrowiem i wynikami w nauce, byłoby trudne także dla człowieka dorosłego.

Takie wątpliwości nie zmieniają ogólnego wrażenia, że dojazdy stanowią istotną barierę rozwojową, utrudnienie w dostępie do możliwości wspierania rozwoju, jakie oferuje szkoła.

Spójrzmy na możliwości uczestniczenia uczniów dojeżdżających w zajęciach pozalekcyjnych oraz innej aktywności szkolnej.

Tabela nr 29. Uczestnictwo uczniów dojeżdżających w zajęciach pozalekcyjnych i kółkach zainteresowań

Zajęcia pozalekcyjne i kółka zainteresowań	Uczniowie uczestniczący		Ogółem	% uczestnictwo w zajęciach pozalekcyjnych
	dziewczęta	chłopcy		
Tak, jakich? (kółko biologiczne, matematyczne, historyczne, kółko informatyczne, kółka językowe, kółko plastyczne, zajęcia sportowe, rzeźbiarstwo)	90	64	154	41,18
Nie, brak zainteresowania	45	63	108	28,88
Nie, brak takich zajęć	3	15	18	4,81
Nie, nie pozwalają na to dojazdy	54	40	94	25,13
Ogółem	162	183	374	100

Źródło: Obliczenia własne

Tabela nr 30. Udział uczniów dojeżdżających w olimpiadach przedmiotowych

Uczestnictwo uczniów dojeżdżających	Olimpiady – konkursy przedmiotowe z języka polskiego, historii, języka angielskiego, matematyki, informatyki, wos – u oraz olimpiady sportowe, a także projekt „Za rękę z Einsteinem”		Razem	% udział w olimpiadach
	Dziewczęta	Chłopcy		
Tak	88	88	176	51,01
Nie	74	95	169	48,99
Ogółem	162	183	345	100

Źródło: Obliczenia własne

Niewątpliwie pewna grupa młodzieży istotnie przez dojazdy nie może uczestniczyć w żadnych formach zajęć pozalekcyjnych. Są to w pierwszym rzędzie przypadki osób mieszkających bardzo daleko od szkoły, które poza szkolnym autobusem nie mają żadnej szansy na bezpieczny powrót do domu. Taką przeszkodę wymienia 94 osoby, co stanowi 25,13% badanej młodzieży na Warmii i Mazurach. I bardzo zbliżony odsetek badanej młodzieży Mazowsza – 23,01%, skarży się, że dojazdy wykluczają ją z uczestnictwa w zajęciach pozalekcyjnych.

Krzepiące zaś jest to, że 41,18% młodzieży dojeżdżającej bierze udział w zajęciach pozalekcyjnych, w różnego rodzaju zajęciach rozwojowych, uzupełniających, rekreacyjnych (na Mazowszu – 40,71% badanych). Niepokojący natomiast jest fakt, iż znowu blisko jedna trzecia badanych (28,88%) – nie wykazuje zainteresowania takimi zajęciami (na Mazowszu 24,78%). Należałoby do tej grupy doliczyć nieznaczny odsetek osób twierdzących, że takich zajęć nie ma, bo raczej wynika to z braku zainteresowań takimi zajęciami.

Połowa młodzieży dojeżdżającej uczestniczy w olimpiadach przedmiotowych. I to można uznać za sukces. Dla pełnego zadowolenia brakuje informacji, czy ten rodzaj uczestnictwa jest taki sam w populacji młodzieży miejscowej; wyższy czy niższy? Tego, niestety, także nie sprawdziliśmy.

Badana młodzież ma drugie życie w domu rodzinnym. Po powrocie do domu czeka ją sporo obowiązków.

Tabela nr 31. Obowiązki domowe uczniów dojeżdżających

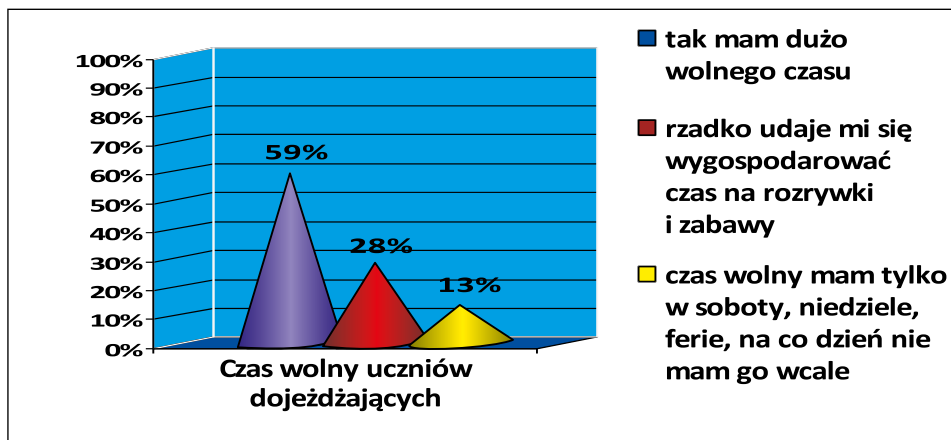
Uczniowie Czynności	Dziewczęta	Chłopcy	Razem
Pomoc rodzicom w gospodarstwie	25	75	100
Porządki domowe, zakupy	110	53	163
Opieka nad rodzeństwem, pomoc w kuchni	42	23	65
Brak obowiązków	16	23	39
Inne?	7	15	22
RAZEM	200	189	389

Źródło: Obliczenia własne. Wybory mogły być wielokrotne

Obowiązki te nie są być może zbyt uciążliwe, nie są także wychowawczo naganne. Wręcz przeciwnie – stanowią element integracji rodzinnej i pewien sposób budowania odpowiedzialności za wspólnotę. Warto zwrócić uwagę, że tylko 39 osób twierdzi, iż nie ma żadnych obowiązków. Pozostali wymieniają niekiedy nawet kilka powinności, jakie na nich spoczywają. Zakładając, że odpowiedzi o obowiązkach udzieliło 374 osoby, 10,47% twierdzi, że nie ma żadnych obowiązków, natomiast na pozostałych 335 osobach spoczywa 350 różnorodnych powinności.

Niemal analogiczny układ obowiązków cechuje kontrolną grupę badawczą w gminach mazowieckich. Może więc poniekąd dziwić rozkład odpowiedzi na pytanie o czas wolny po odrobieniu lekcji i wypełnieniu obowiązków domowych. Aż 59% badanych uważa, że ma dużo wolnego czasu.

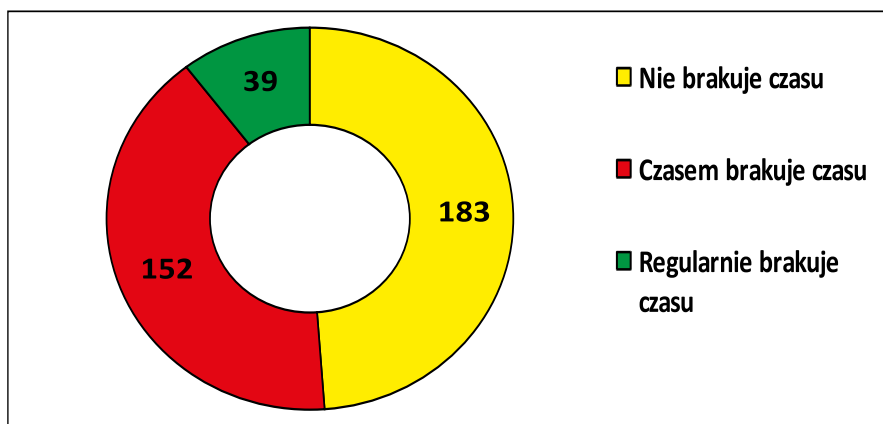
Wykres nr 6. Czas wolny uczniów dojeżdżających po odrobieniu lekcji i spełnieniu obowiązków domowych



Źródło: Obliczenia własne

Wiarygodne są też dwie pozostałe grupy, dla których czasu wolnego jest za mało na zabawę, rozrywkę w gronie rówieśników, lub mają go tylko w weekendy i ferie, a na co dzień są go pozbawieni. Wszystko to bowiem zależy od rozmiaru obowiązków jakie nakładają na młodzież rodzice, oraz od indywidualnego zaangażowania w odrabianie lekcji. A to zaangażowanie w lekcje domowe obrazuje poniższe zestawienie:

Wykres nr 7. Odrabianie lekcji wśród uczniów dojeżdżających w domu



Źródło: Obliczenia własne

Można powiedzieć, że stosunek młodzieży do czasu wolnego cechuje swoista ambiwalencja. Wynika to z różnorodnych okoliczności, które narzucane są przez rytm życia szkolnego, przez osobiste umiejętności zorganizowania obowiązków

i umiejętności wykorzystania czasu. Zapewne wielką rolę w tej ocenie ilości czasu odgrywają środki masowego przekazu na czele z telewizją i Internetem – wielkimi kreatorami życia współczesnego człowieka. Spójrzmy teraz na bardziej detaliczne rozliczenie czasu wolnego badanej młodzieży.

Tabela nr 32. Sposoby spędzania wolnego czasu przez uczniów dojeżdżających

Sposoby spędzania czasu wolnego	Uczniowie dojeżdżający	
	Dziewczęta	Chłopcy
Oglądanie telewizji	99	107
Siedzenie przy komputerze	110	147
Czytanie książek	43	17
Słuchanie muzyki	58	48
Spędzanie czasu z rodziną	110	69
Z kolegami poza domem	56	73
W inny sposób	57 (śpiew, uprawiam sport, aerobik, spacer, prace w ogródku)	46 wycieczki ze znajomymi, rodzicami, siłownia, gra w piłkę, uprawianie sportu, pomoc ojcu)
Razem	533	507

Źródło: Obliczenia własne. Wybory wielokrotne

Obraz zajęć wypełniających czas badanej młodzieży jest raczej optymistyczny, budujący. Jeśli oczywiście założymy, że oglądanie telewizji oraz „buszowanie” w Internecie są wychowawczo pozytywne. A są to zajęcia o najwyższej liczbie wyborów. Nam trudno uwolnić się od przeświadczenia, że młodzież telewizję ogląda nieselektywnie, że dostęp do Internetu wykorzystuje także w zróżnicowany sposób, oddając się z upodobaniem m.in. grom komputerowym, które z misją wychowawczą mają bardzo luźny związek. Ale tu oczekiwać by należało funkcji kontrolnej rodziców. Warto bowiem pamiętać, że fundamentalna różnica w istocie czasu wolnego człowieka dorosłego i młodzieży polega na tym, że ten ostatni podlega kontroli. Ale z zadowoleniem należy stwierdzić, że 374 badane osoby wymieniły 1041 czynności

wypełniających im wolny czas, które w większości spełniają dobrze socjalizacyjne funkcje.

Na tle tych analiz rodzi się pytanie o zasadniczą sprawę związaną z naszymi badaniami – o wyniki w nauce dojeżdżającej młodzieży.

Tabela nr 33. Wyniki w nauce uczniów dojeżdżających w porównaniu z miejscowymi

Wyniki w nauce Średnia ocen	Rok szkolny 2010/2011					
	Klasa I		Klasa II		Klasa III	
	uczniowie dojeżdża.	uczniowie miejscowi	uczniowie dojeżdża.	uczniowie miejscowi	uczniowie dojeżdża.	uczniowie miejscowi
Gmina Lubawa GIM.	3,32	3,64	3,53	3,89	4,18	4,29
Gmina Iława	3,65	3,27	3,55	3,59	3,50	-
Gmina Łukta	3,21	4,27	2,92	3,27	3,55	3,58
Gmina Biskupiec	3,8	4,09	3,7	3,4	3,4	4,3
Gmina Olsztynek	Brak danych					
Gmina Lubawa SP	4,01–4,50	4,51–5,00	3,51–4,00	4,01–4,50	3,01–3,50	3,51–4,00

Źródło: Badania i obliczenia własne.

Można by dokonywać precyzyjnych obliczeń o jaki ułamek procenta osiągnięcia dzieci miejscowych są wyższe niż dzieci dojeżdżających. Różnice jednak są na tyle mało znaczące, że trudno uznać te wskaźniki za istotny dowód na oskarżenie dojazdów o spowodowanie znaczącego obniżenia wyników nauki młodzieży dojeżdżającej. Są nawet dwa przypadki, kiedy młodzież dojeżdżająca przewyższa wynikami nauczania młodzież miejscową. Dzieje się tak w Iławie w klasie pierwszej gimnazjum oraz w gminie Biskupiec w klasie drugiej. W pozostałych parach porównań, czyli w 13 parach; nieznacznie, ale jednak – góruje młodzież miejscowa.

Trudno orzec: czy istnieje związek między powodzeniami w nauce a planami dalszego kształcenia?

Tabela nr 34. Dalsze plany szkolne uczniów dojeżdżających po ukończeniu gimnazjum

Rodzaj szkoły	Planu uczniów dojeżdżających po gimnazjum			OGÓŁEM
	Klasa I	Klasa II	Klasa III	
Zawodowa	28	27	37	92
Technikum	21	28	35	84
Liceum	29	24	40	93
Nie wiem	11	4	-	15
OGÓŁEM	89	83	112	284

Źródło: Badania własne

Blisko 100 osób nie udzieliło na to pytanie odpowiedzi. To bardzo znamienne, że tak duży odsetek młodzieży nie ma jasności co do swojej szkolnej drogi. Równie niepokojące jest to, iż dokładnie niemal jedna trzecia młodzieży (32,39%) kieruje swoje aspiracje do szkoły zawodowej, najniższego szczebla drabiny edukacyjnej. Wybór takiej szkoły, to rezygnacja z aspiracji życiowych. Niewiele mniej, bo 29,57% wybiera technikum, w czym kryje się zamysł zdobycia zawodu i ewentualnie odłożonego myślenia o dalszym kształceniu. Potwierdza się w ten sposób znana z innych badań pragmatyczność życiowa młodzieży wiejskiej, która zdaje się godzić ze swoim statusem ludzi wykluczonych, lub co najmniej młodzieży gorszych szans. Tylko młodzież wybierająca liceum ogólnokształcące myśli zapewne o dalszych studiach, bo w pragmatycznym środowisku wiejskim ta szkoła jako spełniony etap kształcenia niewiele jest warta.

Tym bardziej niespójnie przedstawiają się deklaracje młodzieży badanej dotyczące zamierzonych studiów:

Tabela nr 35. Chęć podjęcia studiów przez uczniów dojeżdżających

Zamiar studiowania	Uczniowie dojeżdżający		RAZEM
	Dziewczeta	Chłopcy	
Tak	109	78	187
Nie	66	90	156
OGÓŁEM	175	168	343

Źródło: Badania własne

Tu, jak widzimy, zamiar studiowania deklaruje 187 osób z 343 osób, które udzieliły odpowiedzi na to pytanie, czyli 54,51% badanej populacji. Zdziwiająca jest, że na te dalsze plany życiowe odpowiedział większy odsetek badanych niż na pytanie o następny szczebel kształcenia, szkołę średnią! Ale także znaczna część badanych (45,49%) nie zamierza studiować. Wbrew pozorom, wyniki te nie tak zasadniczo kłócą się z układem wyborów w poprzedniej tabeli. Różnią się skalą planów w zakresie studiowania na wyższej uczelni, ale należy pamiętać, że to co jest bliskie, jest bardziej realne i poddane ściślejszym rygorom; możliwości materialnych, dostępności przestrzennej. Studia natomiast są rzeczywistością odległą, można więc o nich mówić w kategoriach niezobowiązującego planu.

Konkluzje i zalecenia

Badania nasze stanowią ważny sygnał, że zjawisko dojazdów dzieci i młodzieży do szkół stanowi istotny problem społeczny i pedagogiczny oraz wymaga zarówno szerszego, ogólnokrajowego rozpoznania jak również stałego monitoringu naukowego i administracyjnego. Wg prowizorycznych szacunków w całym kraju dowożonych do szkół jest ok. 700 tys. dzieci i młodzieży. Nikt odpowiedzialny nie może pozostać obojętny na skutki dydaktyczne i wychowawcze tego zjawiska wobec takiej liczby młodzieży.

Statystyki dowodzą, że proces likwidacji małych szkół, szczególnie na wsi, dokonuje się żywiołowo, że głównym motywem likwidacji szkół, są reguły rachunku ekonomicznego, że proces ten nie niesie żadnych pozytywnych zmian dla jakości procesu nauczania, ani przez zmianę poziomu nauczania, ani przez sposób wyposażenia dydaktycznego szkół. Winę za to destrukcyjne zjawisko ponoszą nie samorządy lokalne, lecz polityka wszystkich rządów, niezależnie od ich deklaracji ideowych, nacechowana neoliberalną beztrąską o wartości socjalne i społeczne.

Zjawisko likwidacji małych szkół wiejskich i związane z nim zjawisko masowego dowożenia młodzieży do szkół podstawowych i gimnazjów nie mieszczą się w racjonalnej polityce wyrównywania szans oświatowych, usuwania barier edukacyjnych dla dzieci i młodzieży ze środowisk defaworyzowanych przez ich uczestnictwo w sieci szkolnictwa lepiej wyposażonego i o znacząco wyższym poziomie dydaktycznym.

Zmiana organizacji sieci szkolnej nie przyniosła wymiernych oszczędności gminom, jak dowiodły tego badania NIK. Czyli nie służy niczemu, ani nikomu. Jest natomiast czynnikiem dewastującym w znacznym stopniu pejzaż kulturowy wsi, często pozbawionej jakiegokolwiek innej instytucji i organów skupienia społecznego (remizy, świetlicy, parafii).

Badania nie dowiodły, że nowe, zbiorcze szkoły podjęły starania i działania skierowane na wyrównywanie i podnoszenie poziomu intelektualnego i przygoto-

wania szkolnego młodzieży ze środowisk zaniedbanych edukacyjnie. I nie jest to rezultatem ich braku dobrej woli, lecz czynników organizacyjnych wynikających z logistyki dowożenia nie dającej szans na prowadzenia zajęć rozwojowych i wyrównawczych.

Obserwacje i wyniki badań dowodzą, że wielka część młodzieży marnotrawi czas oczekiwania na powrót do domu. Strategia wykorzystywania małych odcinków czasu jest nieznana nie tylko uczniom, ale i szkołom i ich nauczycielom. Ta strategia w sytuacji uczniów dojeżdżających jest ogromnie ważna.

Niepokoiki także dominacja telewizji i fascynacji Internetem w czasie wolnym w domu. Są to najmniej owocne formy aktywności młodych ludzi. Umiejętność właściwego wykorzystania i zorganizowania czasu wolnego przez młodzież dojeżdżającą to kolejne zadanie szkoły wobec swoich uczniów i ich rodziców.

Najbardziej powszechnym skutkiem dojeżdżania dzieci i młodzieży do szkół jest poczucie zmęczenia i wynikające z tego stanu efekty intelektualne i emocjonalne. Konieczne jest nauczenie dzieci sposobów odreagowywania stanów zmęczenia i radzenia sobie z towarzyszącymi zmęczeniu stanami emocjonalnymi. Uważamy to za jedno z ważnych zadań poradni psychologiczno-wychowawczych na początku każdego roku szkolnego.

Drugim niebezpiecznym objawem organizacji życia dzieci i młodzieży dojeżdżającej jest jej rażąco niehigieniczny tryb snu i wypoczynku. Nasze badania wskazują, że niemal co 4 uczeń nie przestrzega odpowiednich godzin snu i wypoczynku. Szkoły powinny wziąć na siebie obowiązek poinformowania rodziców o zdrowotnych skutkach nieprzebrzegania właściwych pór chodzenia spać, zapewnienia dzieciom odpowiedniej ilości snu i wypoczynku. Wychowawcy powinni wdrożyć dzieci i młodzież do odpowiedniej dyscypliny w organizowaniu obowiązków pracy szkolnej, pomocy w domu i sztuki wypoczywania.

Co trzeci uczeń dostrzega ujemny wpływ dojazdów na swoje zdrowie. To kolejny argument o regenerację opieki lekarskiej w szkole, niegdyś bezmyślnie zlikwidowanej. Lekarz i pielęgniarka powinni wrócić do szkoły, jeśli poważnie traktujemy strategię profilaktyki i edukacji zdrowotnej. Wymóg minimum to okresowe badania lekarskie i stała opieka pielęgniarska.

Przy tak masowym zjawisku dowożenia dzieci i młodzieży do szkół, na władzach spoczywa oczywisty obowiązek organizacji i zapewnienia dożywiania wszystkim dzieciom, bez względu na ich sytuację ekonomiczną. Nasze badania ukazują spore zaniedbania w tej mierze i całkowity indywidualizm w rozwiązywaniu tego problemu. Finlandia w ciągu trzech lat zdołała zorganizować powszechne i bezpłatne dożywianie wszystkich dzieci w szkołach. Wiele krajów uznało dożywianie dzieci za oczywistą powinność państwa. Nie widzimy powodów, aby Polska nie mogła iść takim śladem. Nie ma bardziej racjonalnej strategii rozwoju niż inwestowanie w kondycję psychiczną i fizyczną młodego pokolenia.

Na uznanie zasługują starania władz gminnych o właściwą organizację samego procesu dowożenia. Jak wynika z naszego rozeznania jest on w większości zorganizowany perfekcyjnie. Niedomogi w postaci braku wiat na przystankach są zjawiskiem cywilizacyjnego zapóźnienia w infrastrukturze, które mogłoby zostać naprawione. Wszędzie, gdzie to możliwe uczniowie powinni mieć możliwość skorzystania z zamkniętych pomieszczeń w oczekiwaniu na autobus.

Naszą intencją jest, aby nasz piękny ze względu na przyrodę region był równocześnie miejscem społecznego i kulturowego awansu. A to może dokonać się tylko poprzez budowanie kapitału społecznego, który formuje się w szkole – i tylko w szkole. Nie ma więc ceny, której nie warto zapłacić, aby nasze szkoły działały jak najlepiej.

Pozwolimy sobie zakończyć nasz raport starym, chińskim aforyzmem. Jeśli planujesz na rok – posiej ryż. Jeśli planujesz na 10 lat – posadź jabłoń. Jeśli planujesz na 100 lat – nauczaj i wychowuj młodzież!

Literatura

- Bukraba-Rylska I., *Na temat wsi i socjologii wsi*, Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN, Warszawa 2005.
- Bukraba-Rylska I., Rosner A., *Wieś i rolnictwo na przełomie wieków*, Wyd. IRWiR, PAN, Warszawa 2001.
- Domalewski J., *Zmiany w edukacji: szkoła i jej społeczne otoczenie*, Wyd. A. Marszałek, Toruń 2011.
- Gorlach K., *Socjologia obszarów wiejskich. Problemy i perspektywy*, Wyd. Naukowe Scholar, Warszawa 2004.
- Kawczyńska-Butrym Z., *Młodzież z woj. warmińsko-mazurskiego, Zagrożenia, szanse, plany życiowe*. Wyd. OSW im J. Rusieckiego, Olsztyn 2006.
- Kutiak K., *Funkcjonowanie szkoły w społeczności wiejskiej*, Pracownia badań Społecznych, Olsztyn 1997.
- Marzec-Holka K., Rutkowska A., *Małe szkoły w woj. kujawsko-pomorskim. Studium pedagogiczno-socjologiczne*, Wyd. UKW Bydgoszcz 2012.
- Papież J. *Przemiany warunków socjalizacyjno-edukacyjnych na wsi. Badania panelowe*, Wyd. Impuls, Kraków 2006.
- Pilch T., *Środowisko lokalne*, (w): *Encyklopedia Pedagogiczna XXI w.*, tom VI, red. Pilch T., Wyd. Akademickie „Żak”, Warszawa 2007.
- Raport o stanie edukacji 2010. Instytut Badań Edukacyjnych, Warszawa 2011.
- Szafranec K., *Kapitał ludzki i zasoby społeczne wsi*, IRWiR PAN, Warszawa 2006.
- Zawadzka B., *Ruch Małych Szkół w Polsce - zarys zjawiska*, (w): red. Zahorska M., Nasalska E., *Wartości, polityka, społeczeństwo*, Wyd. Naukowe Scholar, W-wa 2009.