

Jerzy Namysłowski

BADANIA DOJAZDÓW UCZNIÓW DO SZKÓŁ PONADPODSTAWOWYCH  
NA OBSZARZE AGLOMERACJI BYDGOSKO-TORUŃSKIEJ

Zarys treści: Artykuł omawia wielkość, strukturę i układ przestrzenny dojazdów do szkół ponadpodstawowych w aglomeracji bydgosko-toruńskiej. Wyniki badań poprzedzone są nawietleniem dotychczasowych prac w zakresie dojazdów szkolnych. Kończącym fragmentem artykułu jest analiza badanych dojazdów na tle procesów urbanizacji wokół Bydgoszczy i Torunia.

1. WPROWADZENIE

Współczesne przemiany społeczno-gospodarcze w Polsce cechuje również postępująca urbanizacja znacznych obszarów wokół dużych miast. Zjawisko to, będące przedmiotem badań geografii ekonomicznej, charakteryzuje się powstawaniem aglomeracji miejskich, które stanowią główne węzły systemu osadniczego. Istotnym ich atrybutem jest koncentracja potencjału społeczno-gospodarczego, pociągająca za sobą liczne związki z obszarem otaczającym. Jednym z zasadniczych objawów tych powiązań jest ruchliwość codzienna mieszkańców.

Jeżeli przyjąć, że masowe w swej skali przejazdy codzienne ludności aglomeracji miejskich są jedną z ich cech charakterystycznych, na co zwraca uwagę m.in. K. Dziewoński [5], to kreślenie przestrzennego zasięgu mobilności mieszkańców oraz jej rozmiarów i cech jest niezbędne dla określenia parametrów funkcjonalno-przestrzennych aglomeracji miejskiej. Szczególnie rodzajem codziennej ruchliwości są dojazdy do obszarów centralnych aglomeracji miejskich mieszkańców obszaru otaczającego. Można wśród

nich wyróżnić ze względu na ich przyczynę następujące rodzaje przejazdów:

- do stałego miejsca pracy zawodowej lub społecznej,
- do miejsca nauki i kształcenia,
- bytowe - seccyjne do różnego rodzaju instytucji usługowych np. do zakupy, do placówek leczniczych, urzędów a także instytucji rekreacji i kultury,
- do miejsc wypoczynku, rekreacji, sportu.

Ogólnie biorąc wszystkie poprzednie wymienione postacie stałej ruchliwości mieszkańców mają charakter wahadkowy w ciągu jednej doby. Znalazłe te swe odbicie w niemieckim terminie „pendler” [6], stosowanym powszechnie w tamtejszej literaturze przedmiotu.

Postępujące przemiany i dynamiczny rozwój społeczno-gospodarczy Polski poza wieloma innymi zjawiskami charakteryzuje się również wzrostem codziennych dojazdów młodzieży do szkół. W skali kraju dojeżdżający do szkół ponadpodstawowych<sup>1</sup> dla niepracujących stanowili w roku szk. 1965/66 26,6% ogółu młodzieży, a w roku 1970/71 ich udział wyniósł 29,3%. Dla województwa bydgoskiego wskaźnik ten posiada odpowiednio wartość 26,7% i 29,8%, co oznacza że w liczbach bezwzględnych odpowiednio 22 930 w roku 1965/66 i 22 436 uczniów w roku 1970/71 codziennie dojeżdżających do szkół.

Przedmiotem prezentowanych badań są dojazdy do szkół ponadpodstawowych dla niepracujących w Bydgoszczy, Toruniu i Solcu Kujawskim czyli do miejscowości, które tworzą zasadnicze ogniwa obszaru centralnego bydgosko-toruńskiej aglomeracji miejskiej<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Pojęcie szkół ponadpodstawowych przyjęto zgodnie z dotychczasowymi kryteriami GUS [9] s.5 w celu porównywalności wyników. Zgodnie z powyższym do tychże szkół zaliczono licea ogólnokształcące, szkoły przysposobienia zawodowego i rolniczego, zasadnicze szkoły zawodowe, w tym także przyzakładowe i dokształcające, technika i licea zawodowe oraz szkoły artystyczne II stopnia.

<sup>2</sup> Pojęcie bydgosko-toruńskiej aglomeracji miejskiej przyjęto w rozumieniu współczesnych studiów na urbanizację roliski por. „Agglomeracje Miejskie w Polsce - pojęcie i terminologia”, PAN - KPZK, Siemiatyn nr 79, W-wa 1973, oraz pr.zb. „Rozwój wielkich aglomeracji w Polsce - I konurbacja bydgosko-toruńska”, Instytut Planowania Przestrzennego P.W., W-wa 1974 [2].

Prowadzone przez Wyższą Szkołę Pedagogiczną w Bydgoszczy badania<sup>3</sup>, niezależnie od zamierzonej ciągłości, mają na celu wyznaczenie wielkości i zasięgu przestrzennego tych dojazdów, jako odzwierciedlenia koncentracji potencjału społeczno-gospodarczego aglomeracji bydgosko-toruńskiej. Z tego względu wyniki badań mogą być konkretnie adresowane dla trzech grup odbiorców:

- administracji oświaty,
- aparatu planowania regionalnego i przestrzennego,
- placówek naukowo-badawczych oraz uczelni wyższych.

Należy jeszcze dodać, że przedstawione zagadnienie jest związane z pracami prowadzonymi w ramach problemu węzłowego nauki polskiej w temacie 11.2.1.10.3 pt. „Rozwój obszarów metropolitalnych i konurbacji przemysłowych”, który m.in. obejmuje bydgosko-toruńską aglomerację miejską - por. przypis 2. Z drugiej zaś strony omawiane badania są również związane z ucelnianym problemem badawczym WSP w Bydgoszczy, który obejmuje tematykę funkcjonowania szkoły w warunkach rozwiniętego społeczeństwa socjalistycznego.

## 2. CODZIENNE DOJAZDY DO SZKÓŁ JAKO PROBLEM BADAWCZY

Zjawisko codziennych dojazdów do szkół posiada wielorakie aspekty i jego analizę należałoby dokonywać co najmniej w czterech dziedzinach:

- s p o ł e c z n e j w związku z aktualnie kształtującym się modelem życia ludności i aspiracji młodzieży,
- p e d a g o g i c z n e j z punktu widzenia skutków dydaktycznych i wychowawczych codziennych dojazdów uczniów,
- p r z e s t r z e n n e j uwzględniając problemy urbanizacji wraz z naświetleniem geograficzno-ekonomicznym zjawiskiem, łącznie z problematyką sieci szkół,

---

<sup>3</sup> W niniejszym artykule wykorzystano m.in. dane zawarte w pracach dyplomowych wykonywanych na Wydziale Matematyczno-Przyrodniczym WSP w Bydgoszczy w Zakładzie Wychowania Technicznego.

- organizacyjno - ekonomicznej obejmującej zagadnienia organizacyjno-transportowe oraz skutki ekonomiczne dojazdów do szkół.

Dojazdy do szkół ponadpodstawowych stanowią w swej skali znaczny problem, bowiem jak wynika z materiałów statystycznych GUS [8,9], od 10 lat co czwarty uczeń tych szkół dojeżdża na zajęcia. Stanowią oni liczną ok. 20 - 30% grupę ogółu mieszkańców dojeżdżających codziennie środkami transportu publicznego do miast z otaczającego obszaru.

W przeciwieństwie do bogatej krajowej bibliografii naukowej z zakresu dojazdów do pracy, liczącej już dziś kilkaset pozycji - por. I. Lijewski [22] - zagadnienie codziennych podróży młodzieży szkolnej towarzyszy znacznie mniejszy dorobek naukowy.

Najbardziej liczny wśród piśmiennictwa dotyczącego badanego zagadnienia jest nurt tematyki pedagogicznej, omawiający różnorakie aspekty dydaktyczne i wychowawcze dojazdów szkolnych. Wymienić tu można przede wszystkim prace A. Szyszko-Bohusza [39], [40, 41] oraz artykuły przyczynkowe m.in. M. Borowskiego [4], E. Gruszczyka [12], S. Mierzejewskiego [24], A. Piechowiaka [31], M. Poleskiego [33], Stasińskiego [35], A. Zeromskiego [48], K. Zmudki [49] o przewadze problematyki wychowawczej. Jednakże jak dotąd prace te jak i dalsze odnoszą się do określonej miejscowości lub regionu wzgl. środowiska, brak natomiast analizy problemu w skali całego kraju jak i wieloletniego retrospektywnego spojrzenia na proces kształtowania się badanych zjawisk. Dotyczy to szerszą i badań pozostałych aspektów dojazdów do szkół.

Obok powyżej wymienionej tematyki spotkać można kilka mniejszych prac na temat dojazdów do szkół badanych z punktu widzenia geografii ekonomicznej. Do tej grupy opracowań należy najstarszy polski artykuł poświęcony dojazdom szkolnym. Jest to praca M. Książkówny [17] z 1932 roku dotycząca strefy wpływu Krakowa jako ośrodka szkolnictwa. Autorami podobnych tematycznie artykułów są M. Jesman [14] omawiający dojazdy do Opola i S. Zajac [45, 46] badający dojazdy do Krakowa. Do tego działu można zaliczyć także prace z zakresu organizacji i ekonomiki transportu, ich autorami są m.in. A. Krupa [16], A. Mayda [27, 28, 29], J. Szyn- dler [38], M. Zaborowski [44]. Jednakże te opracowania nie są po-

święcone wyłącznie dojazdem szkolnym lecz omawiają najczęściej równoległe dojazdy do pracy. Wśród tych wszystkich prac brakuje omówienia sytuacji w regionie bydgoskim bądź jego głównych miastach. Uwoli ścisłości należy jeszcze wspomnieć, że w szeregu monografii geograficznych miast czy też podregionów zagadnienie to jest sygnalizowane w szerszym lub węższym ujęciu. Niektórzy autorzy wiążą dojazdy do szkół ponadpodstawowych z określeniem wpływów większych jednostek osadniczych - np. L. Bartosiewicz [3], J. Herma [12].

Wreszcie należy wspomnieć, że w wielu pracach o tematyce socjologicznej, szczególnie dotyczących aspiracji młodzieży wiejskiej, warunków kształcenia czy też modelu życia, napotyka się również na próby omówienia zjawiska dojazdów do szkół - por. artykuły S. Bańkowskiego [1], M. Kozakiewicza [15], S. Mierzejewskiego [24], A. Wesołowskiego [42].

Przedstawiony szarys dotychczasowego stanu polskich badań w zakresie dojazdów do szkół ponadpodstawowych wskazuje, że brak dotąd aktualnych prac całościowych, które wyczerpująco wyjaśniłyby rozmiar problemu w skali kraju, najważniejszych regionów oraz dużych miast, z jego przyczynami oraz skutkami jak i mechanizmem tych zjawisk. Brak również pełnego zbadania procesu rozwoju badanego zjawiska co najmniej w ostatnim 30-leciu.

Trzeba wszakże przyznać, że i literatura obcojęzyczna też, poza nielicznymi wyjątkami [7] nie dysponuje takimi pracami.

Zasadniczą trudnością dla badającego omawiane zagadnienie stanowi brak pełnych, ciągłych oraz aktualnych danych śródkowych. Jeżeli chodzi tylko o jego ilościowe ujęcie to dysponujemy dwoma oficjalnymi opracowaniami GUS z r. 1967 i 1972 [9,12], obrazującymi globalny rozmiar dojazdów do szkół, pierwsze w przekroju wojewódzkim, a drugie w przekroju powiatowym wzgl. miast wydzielonych z powiatu. Materiały te jednak nie zawierają danych o szczegółowym przestrzennym rozmieszczeniu dojazdów ani innych danych statystycznych o charakterze socjologicznym lub pedagogicznym. Zmusza to każdorazowo do zbierania materiału śródkowego we własnym zakresie.

Również nie zostały dotąd w pełni sformułowane metodologiczne zasady dla tychże badań, co w wielu przypadkach utrudnia

lub uniemożliwia dokonywanie analiz porównawczych w stosunku do opublikowanych prac. Referowane w niniejszym artykule prace badawcze zostały oparte na założeniach niżej omówionych:

Badaniami prezentowanymi w niniejszym artykule objęto uczniów szkół ponadpodstawowych dla niepracujących, którzy dojeżdżają do siedziby szkoły środkami publicznego transportu zbiorowego<sup>4</sup> z miejscowości położonych poza granicami administracyjnymi miasta będącego siedzibą szkoły wg stanu granic na 31.XII.1973r. Rozpatrywano te typy szkół, które są uwzględnione w danych GUS<sup>5</sup>, a położone na obszarze miasta Bydgoszczy, Torunia i Solca Kujawskiego.

Zasadniczym celem badań jest stwierdzenie skali i zasięgu dojazdów do szkół ponadpodstawowych, mających swą siedzibę w strefie centralnej aglomeracji bydgosko-toruńskiej, jako jednego z wielu objawów siły oddziaływania koncentracji potencjału społeczno-gospodarczego w węzłowych ogniskach sieci osadniczej kraju. Z tego powodu oprócz omówienia wielkości dojazdów oraz z tym związanych problemów, przedstawiona również ich zasięg przestrzenny. To ostatnie zagadnienie nasświetlono na tle stopnia zaawansowania procesów urbanizacji na obszarach przyległych do Bydgoszczy i Torunia. Między innymi istotne wydaje się stwierdzenie czy istnieje związek między dojazdami do szkół a dojazdami do pracy do ośrodków centralnych, co jest jedną z istotnych cech przemian modelu życia ludności obszarów sąsiadujących z ośrodkami wielkowiejskimi.

Liczbowe dane, które ilustrują badane zjawisko dotyczą roku szk. 1973/74 oraz, gdy nadawały się do tego materiały GUS, obej-

<sup>4</sup> Wyniki dotychczasowych badań statystycznych [9,10] dowodzą, że ilość dojeżdżających w woj. bydgoskim innymi środkami transportu poza rowerem nie przekracza 1,71% w r.szk. 1965/66 i 2,26% ogółu dojeżdżających w r.szk. 1970/71. Wprawdzie trzeba się liczyć, w związku ze wzrostem motoryzacji indywidualnej, ze stopniowym zwiększeniem się tego udziału, to jednak dla badanego czasokresu cyfry te jeszcze nie zniekształcają obrazu. Dodać przy tym należy, że z punktu oddziaływania wychowawczego dojazdy zbiorowe wymagają większej znacznie uwagi aniżeli indywidualne - por. [39]. Są one również ze względów technicznych, organizacyjnych i ekonomicznych zjawiskiem o wciąż dużym znaczeniu społeczno-gospodarczym.

<sup>5</sup> por. przypis 1.

niają również rok szk. 1970/71 i 1965/66. Natomiast cyfry nasświetlające zagadnienia społeczno-gospodarcze oparte są na opracowaniach GUS dla r. 1970 (NSP) bądź r. 1968 (spis kadrowy). We wszystkich przypadkach gdzie dysponowano oficjalnymi danymi statystycznymi GUS lub jego placówek wykorzystano je, traktując jako miarodajne. Pozostałe zaś informacje zostały zebrane bezpośrednio w szkołach bądź inspektoratach oświaty w ramach badań przeprowadzonych przez WSP w Bydgoszczy. Badaniami tymi objęto w r. szk. 1973/74 wszystkie szkoły ponadpodstawowe dla młodzieży niepracującej w Bydgoszczy, Toruniu i Solcu Kujawskim.

### 3. AGLOMERACJA BYDGOSKO-TORUŃSKA JAKO TŁO BADAŃ

W świetle współczesnych polskich badań geograficzno-ekonomicznych bydgosko-toruńska aglomeracja miejska stanowi utrwaloną już koncentrację przestrzenną potencjału społeczno-gospodarczego w skali kraju [1,11,20,32]. Prace geograficzno-ekonomiczne S. Leszczyckiego z zespołem [16] a także i innych autorów zaliczają m. Bydgoszcz, m. Toruń i m. Solec Kujawski do tzw. obszaru centralnego aglomeracji liczącej (1970) ponad 557 tys. mieszkańców.

W aglomeracji bydgosko-toruńskiej skupiało się w 1970 r. w stosunku do regionu bydgoskiego - por. [25] - ponad 29% ludności, 42% zatrudnionych w gospodarce uspołecznionej, 55% rocznej wartości produkcji przemysłowej oraz 37% uczniów w szkołach ponadpodstawowych. Oprócz swych funkcji gospodarczych i administracyjnych Bydgoszcz i Toruń stanowią także uzupełniające się ośrodki nauki i kultury. Również i tempo przemian społeczno-gospodarczych jest na obszarze tej aglomeracji bardzo wysokie. Przynależne gminy wykazują się stale rosnącym poziomem urbanizacji, której cechą jest również bardzo wysoki ponad 90% udział młodzieży podejmującej dalszą naukę po ukończeniu szkoły podstawowej. Dynamika rozwoju społeczno-gospodarczego aglomeracji bydgosko-toruńskiej utrzymuje się nadal na wysokim poziomie, a ponadto założenia jej dalszych perspektywicznych przemian przewidują niesłabnące tempo tych procesów [32].

#### 4. WIELKOŚĆ I SKALA DOJAZDÓW SZKOLNYCH W AGLOMERACJI BYDGOSKO-TORUNSKIEJ

Całkowita liczba dojeżdżających codziennie uczniów do obszarów centralnych aglomeracji - por. tabela 1 - wynosiła w r. szk. 1970/1971 4 387 osób a w r. szk. 1973/74 wzrosła do 7 966, co stanowi ok. 19,2% i ok. 27,0% dojeżdżającej młodzieży w województwie. Udział zaś dojeżdżających w stosunku do ogółu uczniów wynoszący odpowiednio 15,9 i 18,6% utrzymuje się, w tych samych czasokresach, na niższym poziomie aniżeli w skali całego regionu bydgoskiego (30,0% w r. 1970/71 dla woj. bydgoskiego). W stosunku do stopnia koncentracji miejsc w szkołach ponadpodstawowych na badanym obszarze, która wynosiła w r. szk. 1970/71 37%, a w r. szk. 1973/74 ok. 52% ogółu województwa, wielkość i skala dojazdów do tych szkół utrzymuje się zatem na poziomie umiarkowanym.

Do charakterystycznych zjawisk należy ciągły wzrost udziału dojeżdżającej młodzieży, tak w liczbach bezwzględnych jak i w odsetkach ogółu uczniów. Ponadto wyższy wskaźnik dojeżdżających utrzymuje się dla Torunia 1970/71 - 20,0% i 1973/74 - 24,9%.

W stosunku do rozmiaru dojazdów do pracy, które szacuje wg danych z r. 1970 na około 24 do 25 tysięcy<sup>6</sup> globalna wielkość dojazdów uczniowskich wynosząca 4 387 osób stanowi odpowiednik prawie 20%, czyli oznacza to, że co piąty pasażer PKP i PKS dojeżdżający codziennie do Bydgoszczy, Sołca kujawskiego i Torunia, to uczeń szkoły ponadpodstawowej. Dla porównania należy dodać, że liczba ta w skali całej aglomeracji jest prawie taka sama jak dla Krakowa 4 655 w r. 1970/71 wg danych GUS [9].

Można też przypuszczać, w oparciu o założenia rozwoju aglomeracji bydgosko-toruńskiej [32], że wielkość ta jak i udział dojeżdżających w poszczególnych szkołach będzie nadal wzrastała.

<sup>6</sup> Dokładna liczba dojeżdżających do pracy jest dość trudna do ustalenia we wszystkich badanych czasokresach z uwagi na brak aktualnych statystyk. Opublikowane przez GUS i dostępne dane [36] dotyczą 1968r. Podaną w tekście liczbę przyjęto szacunkowo w oparciu o dane zawarte w opracowaniu WRN [32].



Tabela 1.

Dojeżdżający do szkół ponadpodstawowych środkami transportu publicznego.

Lp	Siedziby szkół	Uczniowie							
		Ogółem	z tego dojeżdżający					PKS	% dojeżdżających
			Razem	w % ogółu	koleją	% dojeżdżających			
1.	Bydgoszcz 1973/74 1970/71	25 883 15 921	4 082 1 913	15,8 10,3	2 577 1 237	63,0 62,2	1 505 646	37,0 37,8	
2.	Toruń 1973/74 1970/71	15 445 11 286	3 844 2 364	24,9 20,0	2 110 1 586	55,5 67,0	1 734 787	44,5 33,0	
3.	Solec Kuj. 1973/74 1970/71	373 .	40 .	10,7 .	28 .	70,0 .	12 .	30,0 .	
4.	Aglomeracja bydż.-toruńska razem 1973/74 1970/71	42 701 27 507	7 966 4 387	18,6 15,9	4 715 .	59,4 .	3 251 .	40,6 .	

Źródła: Badania WSP w Bydgoszczy - 1974 r. oraz publikacje GUS /9/

Pociągnie to potrzebę podejmowania różnych nowych inicjatyw i działań organizacyjnych oraz pedagogicznych mających na celu ograniczenie negatywnych skutków tego procesu - por. [39] s. 121 - 122.

## 5. STRUKTURA DOJAZDÓW WG TYPÓW SZKÓŁ

Charakterystyczną cechą dojazdów do szkół ponadpodstawowych jest wyraźnie zróżnicowany udział dojeżdżających w zależności od typu szkoły. Według danych GUS dla całego kraju [9,10] największy ich odsetek występował w r.szk. 1965/67 w zasadniczych szkołach zawodowych średnio 37,0% uczniów oraz w szkołach przysposobienia rolniczego średnio 29,8% uczniów, natomiast w r.szk. 1970/71 nastąpiły zmiany i najliczniejszym udziałem cechowały się zasadnicze szkoły rolnicze (48,0% uczniów) jak i szkoły przysposobienia rolniczego (42,4%) i zasadnicze szkoły zawodowe (39,9% uczniów). Najmniejszym udziałem uczniów dojeżdżających odznaczały się w podanych czasokresach szkoły artystyczne II stopnia - niezmiennie 18,1% uczniów.

Na badanym obszarze została jednak stwierdzona inna niż wyżej podana proporcja, wynikająca z odmiennej pod względem strukturalnym sieci szkół ponadpodstawowych w powiecie bydgoskim i toruńskim - tab. 2.

Najwyższym udziałem dojeżdżających 28% odznaczają się w badanych miastach zasadnicze szkoły zawodowe, do których wliczono również nieliczne szkoły kierunku rolniczego. Jest to jednak wskaźnik niższy od przeciętnej krajowej wynoszącej powyżej 40%. Technika i licea zawodowe charakteryzujące się 13,6% oraz licea ogólnokształcące z 6,7% dojeżdżających uczniów zdecydowanie plasują się poniżej średniej krajowej (odpowiednio 24,3% i 22,8%). Równocześnie wskazać należy na wyższy aniżeli w Bydgoszczy udział dojeżdżających do poszczególnych typów szkół w Toruniu.

Tabela 2.

Dojeżdżający do szkół ponadpodstawowych wg typów szkół  
w roku szkolnym 1973/74.

Lp.	Typ szkoły	Siedziby szkół	U c z n i o w i e		
			ogółem liczba	dojeżdżający liczba	% ogółu
1.	Idcea ogólnokształcące	Bydgoszcz	5 355	286	5,3
		Toruń	2 494	234	6,9
		Solec Kuj.	200	20	10,0
		Aglomeracja bydgosko-toruńska razem	8 049	540	6,7
2.	Technika i licea zawodowe	Bydgoszcz	7 601	758	9,9
		Toruń	5 302	1 000	18,7
		Solec Kuj.	-	-	-
		Aglomeracja bydgosko-toruńska - razem	12 903	1 758	13,6
3.	Zasadnicze szkoły zawodowe <sup>x</sup>	Bydgoszcz	12 296	3 038	24,6
		Toruń	7 656	2 610	34,3
		Solec Kuj.	173	20	11,3
		Aglomeracja bydgosko-toruńska - razem	20 125	5 668	28,0

x/ w tym zasadnicze szkoły zawodowe: doksztalcające, przyzakładowe oraz szkoły rolnicze bez Zasadniczej Szkoły Leśnej w Solcu Kujawskim

Źródło: Badania WSP w Bydgoszczy - 1974 r.

## 6. ODLEGŁOŚCI DOJAZDÓW I RODZAJ ŚRODKÓW TRANSPORTU

Zbadanie odległości codziennych dojazdów szkolnych jest istotne ze względu na określenie czasu traconego na drogę do szkoły i z powrotem oraz z uwagi na możliwość ustalenia strefy wpływu ośrodka tychże dojazdów. Rozkład liczb dojeżdżających według przedziałów odległości przedstawia dla zbadanej zbiorowości tabela 3.

Wyszczególnione w tabeli strefy odległości należy traktować w zasadzie jako odległości taryfowe odpowiednich środków transportu. Analiza powyższych danych wskazuje, że n a j l i c z e b n i e j s z y jest przedział odległości 21 - 30 km, na który przypada prawie 40% ogółu dojeżdżających. Dość mała jest grupa dojeżdżających z odległości mniejszych niż 10 km, stanowiąca tylko 8,6%. Dla porównania wg badań dojazdów do pracy prowadzonych przez T. Kijewskiego [22] ten przedział odległości jest z kolei najliczebniejszy, bowiem mieści się w nim w skali kraju 44,1% osób dojeżdżających codziennie do miejsca zatrudnienia.

Większość uczniów dojeżdżających, bo 64,1%, podróżuje z odległości do 40 km, natomiast tylko około 4,0% przekracza 50 km. Wskazywałoby to, że strefy wpływu szkolnictwa ponadpodstawowego Bydgoszczy i Torunia sięgają do ok. 40 km. Potwierdza to również przestrzenna analiza dojazdów do szkół omówiona w dalszej części artykułu.

Przeliczając odległości dojazdów na czas dojazdu, przy założeniu średniej szybkości eksploatacyjnej dla PKP na poziomie 35 - 40 km/godz oraz dla PKS w wysokości 35 - 40 km/godz<sup>7</sup> oraz 15 minutowego czasu dojścia do przystanku i od dworca lub przystanku do szkoły w jedną stronę orientacyjnie określić dobowe stra-

---

<sup>7</sup> Średnie prędkości eksploatacyjne ustalono orientacyjnie na podstawie Rejonowego Rozkładu Jazdy Pociągów - D.O.K.P. Gdańsk na r. 1973/1974 oraz Rozkładu Jazdy Autobusów woj. bydgoskiego 1973/1974.

Tabela 3.

Odległości dojazdów do szkół ponadpodstawowych w roku szkolnym 1973/74  
/ w % ogółu dojeżdżających/.

Ip. Siedziby szkół	Odległości dojazdów w km						Razem dojeżdżających
	0-10	11-20	21-30	31-40	41-50	50	
1. Bydgoszcz	8,4	24,3	42,6	12,8	6,8	5,3	100,0
2. Toruń	8,8	26,0	37,1	16,7	9,0	2,3	100,0
3. Aglomeracja bydg-toruńska razem	8,6	25,0	30,5	16,0	7,8	4,0	100,0

Źródło : Badania WSP w Bydgoszczy - 1974 r.

ty czasu uczniów dojeżdżających.

Z przedstawionych danych wynika, iż znaczna część uczniów<sup>8</sup> zużywa dziennie od 1 do 2 godzin na dojazd do szkoły i powrót do domu. Jeżeli do tego dodać czas po zakończeniu zajęć niezbędny na oczekiwanie odjazdu z uwagi na rozkład jazdy, to przyjęcie 2 godzin jako minimum dobowej straty czasu dla większości młodzieży dojeżdżającej nie wyda się wygórowane. Ten problem jest szczególnie istotny z punktu widzenia bilansu czasu ucznia oraz z tym związanych aspektów dydaktycznych, na co zwraca uwagę także Szyszko-Bohusz [39] s.53, 64-68.

Analiza dojazdów wg środków transportu - por. tab. 1 - wskazuje, że globalnie większy udział przypada na PKP - 59,4% w r. 1973/74. W latach poprzednich wskaźnik ten był wyższy. Rozpatrując natomiast oddzielnie oba miasta centralne, to wyższym udziałem dojazdów koleją odznacza się Bydgoszcz - 63,0% w r. 1973/74.

Charakterystyczny jest natomiast wysoki udział dojazdów autobusami PKS na bliskich odległościach. Przykładowo 50,8% dojeżdżających z powiatu bydgoskiego i 58,0% dojeżdżających z powiatu toruńskiego korzysta z komunikacji PKS.

Udział poszczególnych środków transportu jest ściśle związany z przestrzennym układem i gęstością linii komunikacyjnych wraz z przystankami. W strefach wpływu Bydgoszczy i Torunia funkcjonuje bardzo rozwinięta sieć tras PaS, obejmująca w obu przypadkach 100% dróg o nawierzchni ulepszonej [25,26], przy ich gęstości ok. 21,3 km/100 km<sup>2</sup>.

## 7. PRZESTRZENNY UKŁAD DOJAZDÓW DO SZKÓŁ

Rozmieszczenie przestrzenne liczebniejszych skupisk zamieszkania uczniów dojeżdżających ilustruje rys. 1.

Do ważniejszych ośrodków wyjazdów przyjęto miejscowości z których dojeżdża codziennie ponad 50 (z dokł. 5 osób) uczniów.

<sup>8</sup> Tych którzy dojeżdżają z odległości od 11 do 30 km, gdyż oni stanowią ponad 73% ogółu.

Należą do nich:

a/ w rejonie Bydgoszczy - m.Nakło ok. 200 doj. (PKP), m.Koronowo ok. 80 doj. (PKS), Żołędowo ok. 60 doj. (PKP,PKS), Pruszcz ok. 80 doj. (PKP), Unisław ok. 60 doj. (PKP), m.Solec Kujawski ok. 200 doj. (PKP), Nowa Wieś W. ok. 60 doj. (PKP), m.Inowrocław ok. 80 doj. (PKP), Białe Błota ok. 100 doj. (PKS), m.Żabiszyn ok. 120 doj. (PKP,PKS), m.Szubin ok. 240 doj. (PKP,PKS), m.Kcyńnia ok. 120 doj. (PKP),

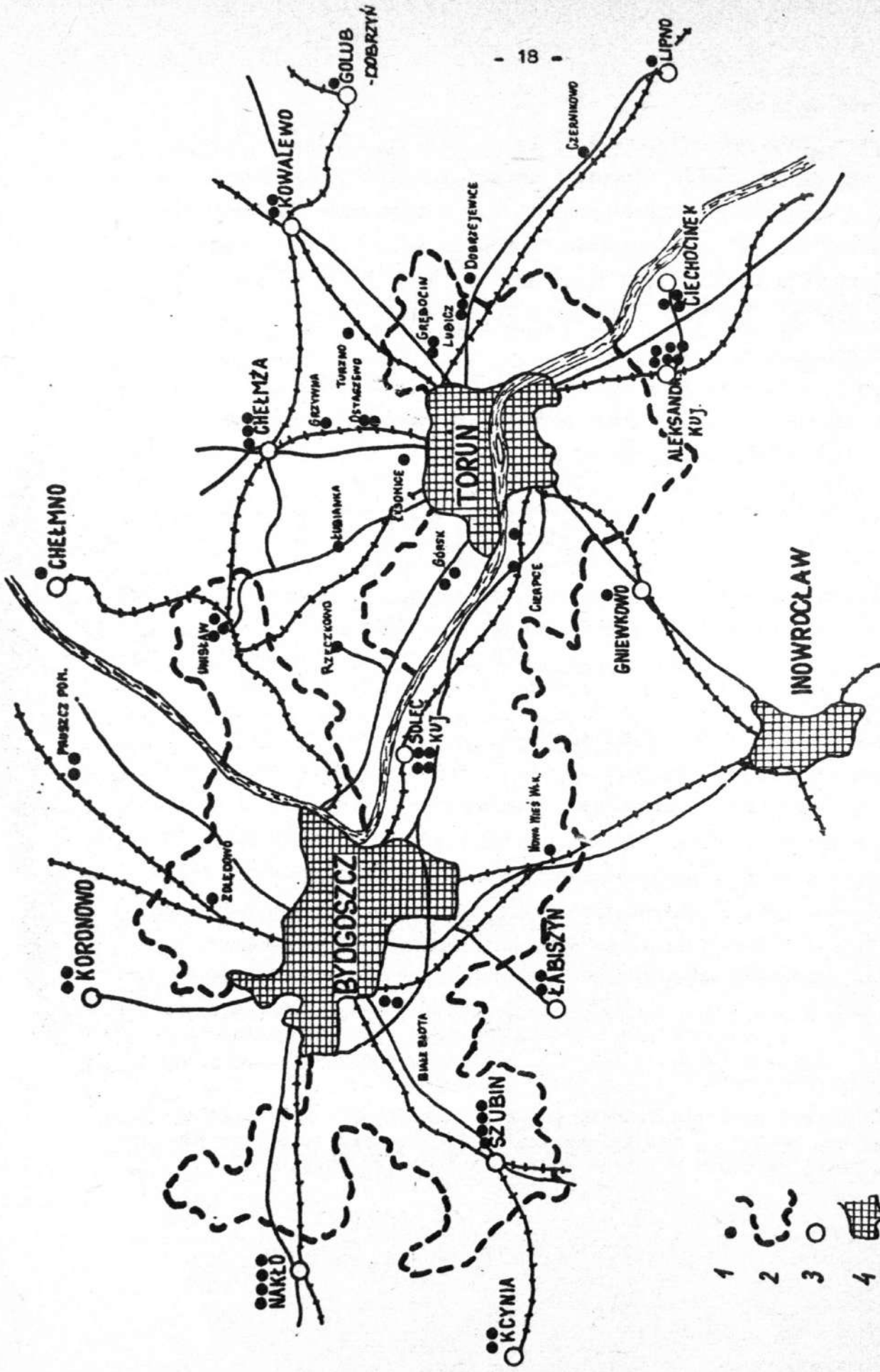
b/ w rejonie Torunia - Unisław ok. 80 doj. (PKP,PKS), m.Chełmża ok. 380 doj. (PKP), Grzywna ok. 60 doj. (PKP), Żubianka ok. 60 doj. (PKS), Ostaszewo ok. 80 doj. (PKP,PKS), Łysomice ok. 80 doj. (PKP,PKS), Turzno ok. 80 doj. (PKP,PKS), m.Kowalewo ok. 120 doj. (PKP,PKS), Grębocin ok. 80 doj. (PKS), Lubicz ok. 120 doj. (PKS), Dobrzejewice ok. 60 doj. (PKS), Czernikowo ok. 60 doj. (PKS), m.Lipno ok. 60 doj. (PKP,PKS), m.Ciechocinek ok. 140 doj. (PKP) (PKS), m.Aleksandrów Kujawski ok. 300 doj. (PKP,PKS), m.Gniewkowo ok. 60 doj. (PKP,PKS), Cierpice ok. 60 doj. (PKP), Górsk ok. 80 doj. (PKS).

Z powyższego zestawienia wynika, że do Bydgoszczy występuje najsilniejsze natężenie dojazdów z miast i miejscowości położonych w tzw. pasie<sup>9</sup> szubińskim oraz inowrocławskim oraz z Solca Kujawskiego i Nakła, natomiast w stosunku do Torunia uwidaczniają się dojazdy z pasa aleksandrowskiego, kowalewskiego i lipnowskiego - rys. 1. Charakterystyczne jest to, że między Bydgoszczą i Toruniem praktycznie nie występuje wymiana dojeżdżających uczniów. Stan ten idzie w parze z nielicznymi dojazdami do pracy między obu miastami, a ponadto koresponduje z wytworzeniem się

9

Pojęcie i wyszczególnienie pasów obsługi transportowej na obszarze tworzącej się aglomeracji bydgosko-toruńskiej zostało szerzej omówione w innych pracach autora [25,26].





- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6



Rys. 1.

Przestrzenny zasięg dojazdów do szkół ponadpodstawowych w aglomeracji bydgosko - toruńskiej.

- Oznaczenia: 1- kropka odpowiada ok. 50 dojeżdżających,  
2- granica obszaru zaawansowanej urbanizacji wg [1]  
3- miasta niewydzielone,  
4- obszar miast wydzielonych  
5- linie kolejowe  
6- główne drogi

oddzielnych stref wpływu każdego z tych miast [25]. Zwraca również uwagę, że dość liczne grupy uczniów dojeżdżają z miast odległych ponad 20 km np. do Bydgoszczy z Nakła 27 km, Szubina 24 km, Kcyni 42 km, Inowrocławia 45 km a do Torunia z Chełmży 24 km, Kowalewa 22 km, Lipna 47 km, Aleksandrowa Kujawskiego 25 km (wg odległości taryfowej PKP). Niezależnie od zapotrzebowania na miejsca w szkołach ponadpodstawowych, zjawisko to stymulowane jest stosunkowo dużą dzienną ilością połączeń z Bydgoszczą bądź Toruniem [25,26].

Uogólniając można zatem stwierdzić, że do Bydgoszczy ciążą oprócz miejscowości powiatu bydgoskiego również w silnym stopniu sąsiadujące części powiatu wyrzyckiego i szubińskiego. Odpowiednio ku Toruniowi ciążą oprócz powiatu toruńskiego także i część golubsko-dobrzyńskiego, lipnowskiego i aleksandrowskiego. W sumie przedstawiony układ związków przestrzennych jest, z małymi wyjątkami zgodny z głównymi kierunkami dojazdów do pracy - por. [1,36] - oraz z tzw. obszarem integracji transportowej aglomeracji bydgosko-toruńskiej - por. [25,26].

Wielkość dojazdów do szkół ponadpodstawowych na obszarze aglomeracji bydgosko-toruńskiej ma, poza innymi czynnikami również swe źródło w małej ilości placówek szkolnych znajdujących się w miejscowościach obrzeżnych. Zbadanie aspiracji młodzieży oraz zbilansowanie z lokalnymi potrzebami gospodarczymi może stać się instrumentem sterowania i rozmiarem dojazdów poprzez uruchomienie odpowiednich szkół i kierunków kształcenia w mniejszych peryferyjnie położonych miastach, jak Nakło, Szubin, Koronowo, Chełmża, Kowalewo, Aleksandrów Kujawski.

## 8. DOJAZDY DO SZKÓŁ NA TŁE PROCESÓW URBANIZACJI

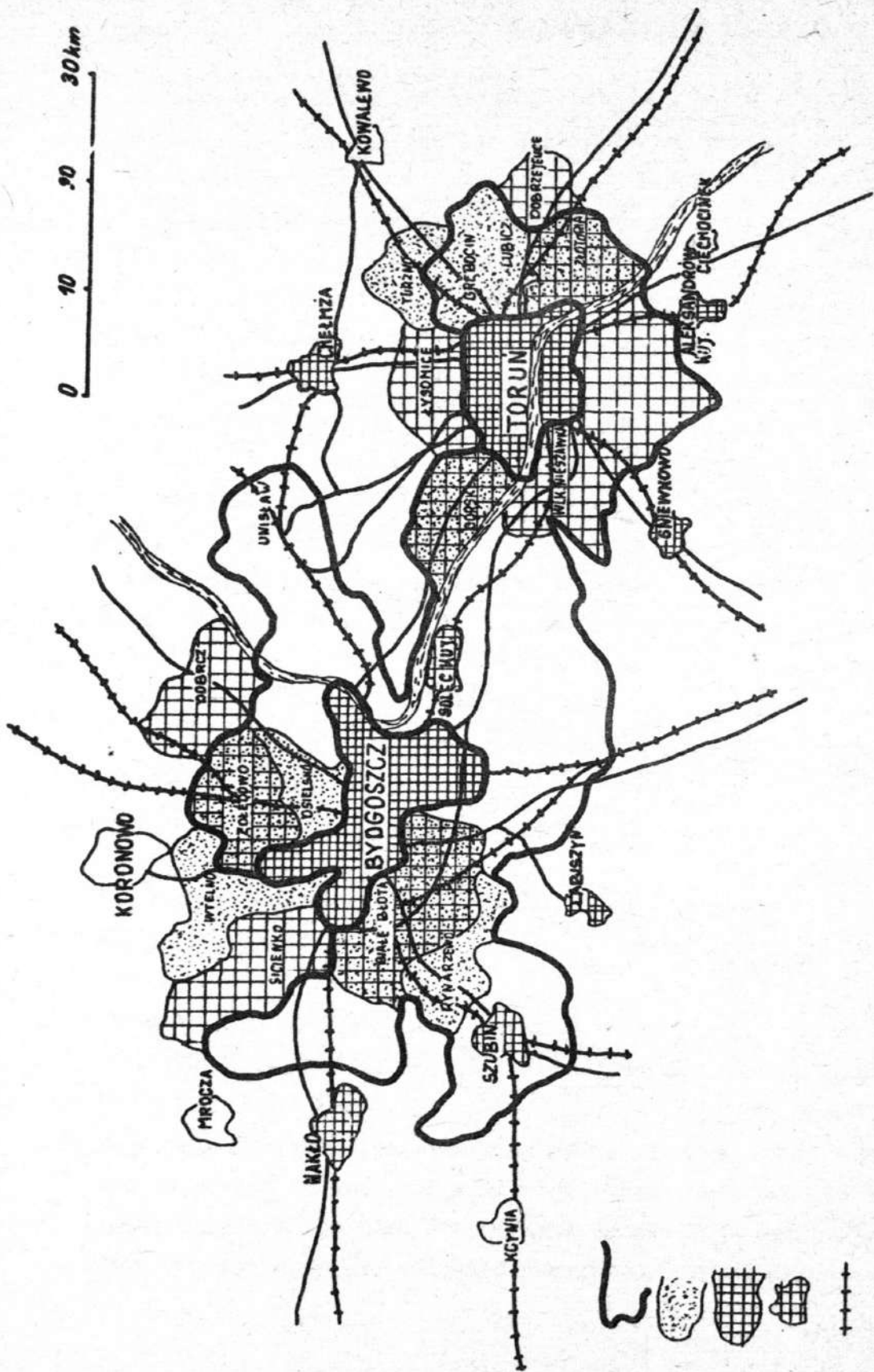
Analizując z kolei zjawisko dojazdów do szkół ponadpodstawowych w powiązaniu z obszarami urbanizacji - rys. 2 - posłużono się wskaźnikiem ilości dojeżdżających na tysiąc mieszkańców dla wyodrębnienia jednostek administracyjnych wyróżniających się intensywnością zjawiska. Wskaźnik powyższy został obliczony dla podziału gromadzkiego, w celu uzyskania porównywalności z obszarem urbanizacji, który został w tym układzie wyznaczony w aktualnych pracach z tego zakresu [1]. Dla wyjaśnienia należy dodać, że wg cytowanej pracy podstawowymi kryteriami wyodrębnienia obszarów zurbanizowanych były wzrost ludności w latach 1960-1970, udział ludności utrzymującej się ze źródeł pozarolniczych, udział dojeżdżających do pracy do Bydgoszczy lub Torunia w stosunku do liczby zawodowo czynnych. Na podstawie powyższych założeń do obszarów najbardziej zaawansowanych procesach urbanizacji i wysokiej dynamice przemian zaliczono wg podziału z 1970 r.:

- w rejonie Bydgoszczy gromady Osielsko, Żołędowo, Białe Błota,
- w rejonie Torunia gromady Grębocin, Lubicz, Złotoria.

Z kolei badania dojazdów do szkół ponadpodstawowych w Bydgoszczy i Toruniu wskazują, że najwyższe wskaźniki występują na obszarach byłych gromad:

- w rejonie Bydgoszczy gromady Białe Błota 48,0 doj./1000 M, Żołędowo (38,8 doj./1000 M), Dobrcz (40,6 doj./1000 M), Sicienko (48,2 doj./1000 M),
- w rejonie Torunia gromady Łysomice (51,1 doj./1000 M), Górsk (50,6 doj./1000 M), Dobrzejewice (50,1 doj./1000 M), W.Nieszawka (48,1 doj./1000 M), Złotoria (43,6 doj./1000 M).

Zwraca uwagę, że największe nasilenie wyjazdów do szkół występuje na obszarach, które wprawdzie nie zostały zaliczone do zurbanizowanych lecz charakteryzują się bądź postępującym procesem urbanizacji grom. Sicienko bądź też znajdują się w począt-



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

Rys. 2.

Obszary o wysokim wskaźniku dojazdów do szkół ponadpodstawowych na tle urbanizacji w aglomeracji bydgosko - toruńskiej.

Oznaczenia: 1- granica obszaru zaawansowanej urbanizacji

2- obszar integracji transportowej wg [25]

3- obszar o wysokim wskaźniku dojeżdżających do szkół ponadpodstawowych

4- obszary miast zintegrowanych transportowo z Bydgoszczą i Toruniem wg [25]

5- linie kolejowe

6- główne drogi

kcwej fazie tego procesu grom. Dobrcz, Łysomice, Dobrzejewice -  
- rys. 2. Z drugiej zaś strony występuje zasadnicza zależność  
z przestrzennym nasileniem dojazdów do pracy. Bowiem wszystkie  
wymienione jednostki o wysokim wskaźniku wyjazdów do szkół po-  
nadpodstawowych odznaczają się jednocześnie wysokim bo ponad  
40% udziałem zarodowo czynnych dojeżdżających do Bydgoszczy  
i Torunia - por. opracowanie GUS pt. Strefy wpływów wielkich  
miast ... [36].

Zjawisko dojazdów do szkół koresponduje zatem w swym nasi-  
leniu z dojazdami do pracy, niezależnie od poziomu urbanizacji  
danego obszaru wyznaczonego innymi kryteriami. Współzależność  
ta nie została dotąd w pełni wyjaśniona, przypuszczać jednak  
można, że procesy te związane są z tworzeniem się określonego  
modelu życia akceptującego codzienne dojazdy. Na tym modelu  
wzoruje się młodzież oraz ich rodziny. Model ten zaś jest funk-  
cją oddziaływania wielkich ośrodków miejskich i stanowi istot-  
ny składnik urbanizacji oraz idących wraz z nią przemian spo-  
łeczno-gospodarczych.

Przedstawione fakty dowodzą, że dojazdy do szkół ponadpod-  
stawowych są obok dojazdów do pracy istotnym składnikiem procesów  
urbanizacji w otoczeniu większych miast. Ponadto stanowią  
wyraz oddziaływania obszarów centralnych na otoczenie i w tym  
rozumieniu są współwyznacznikami ich stref wpływu.

## 9. LITERATURA

Przedstawiony wykaz jest próbą przeglądu aktualnego piśmien-  
nictwa z zakresu dojazdów uczniów do szkół, zawiera zatem nie  
tylko pozycje cytowane. Z tego też względu odnotowano prace  
o różnym charakterze i wartości. Ponadto wyszczególniono także  
pozycje literatury, które dotyczą zagadnień metodologicznych

badania rozmiaru i zasięgu codziennej ruchliwości ludności pomimo, że nie dotyczą bezpośrednio dojazdów szkolnych.

Poza pozycjami z zakresu dojazdów szkolnych w poniższym spisie umieszczono także i te, które zawierają informacje źródłowe dla badanego obszaru.

- [1] Bańkowicz S. - Dalsza nauka młodzieży wiejskiej po szkole podstawowej, *Wiś Współczesna*, nr 11, 1966
- [2] Bańkowska B. - Próba wyodrębnienia konurbacji bydgosko-toruńskiej, w *Rozwój wielkich aglomeracji miejskich w Polsce - I konurbacja bydgosko-toruńska*, Inst. Plan. Przestrzen. Polit. W-wa 1974, PWN
- [3] Bartoszewicz L. - Próba wyznaczenia obszaru wpływu kulturalnego m. Lublina, *Rocznik UMC*, Lublin 1949
- [4] Borowski L. - Wpływ odległości szkoły na powodzenia i niepowodzenia szkolne, w *Warunki pracy szkoły na wsi peryferyjnej - Materiały Ogólnopol. Seminarium Pedagogicznego - Toruń 1974*, W-wa 1968
- [5] Dziewoński K. - Studium rozwoju pojęć, metod i zastosowań, w *Baza ekonomiczna i struktura funkcjonalna miast*, IG PAN, *Prace Geograficzne* nr 87, W-wa 1971, PWN
- [6] Dangel J. - Uwagi na temat sposobu przeprowadzania badań dojazdów ludności do pracy i nauki, *Biuletyn KUA* nr 9, 1958
- [7] *Die Jugendpendler des Burgenlandes*, Veröffentlichungen des Österreichischen Institutes für Jugendkunde, Wien 1965, nr 8
- [8] *Dojazdy do pracy i szkół do Torunia*, opr. M. Turkowski, MKPG, Toruń 1968, maszynopis powielony
- [9] *Droga ucznia do szkoły 1965/66*, *Studia i Prace Statystyczne* z 4 W-wa 1967, GUS
- [10] *Droga ucznia do szkoły 1970/71*, *Studia i prace Statystyczne* nr 46, W-wa 1972, GUS

- [11] Eberhardt P., Gontarski z. Siemiński J., -Koncepcje delimitacji aglomeracji miejskich, w Aglomeracje miejskie w Polsce, KPZK - PAN - Biuletyn" nr 79, W-wa 1973
- [12] Gruszczyk E. - Młodzież dojeżdżająca , Problemy Opiekunczo-Wychowawcze , 1973, nr 10
- [13] Herma J. - Dojazdy do pracy w woj.krakowskim, Roczniki Naukowo Dydaktyczne WSP w Krakowie - Prace Geograficzne, 1962, z.10
- [14] Jeśman N. - Dojazdy młodzieży do szkół a sfera wpływu Opola, Czasopismo Geograficzne, t.XXXII ,1961 z.4
- [15] Kozakiewicz M. - Bariery przestrzenne dostępu młodzieży do oświaty, Wiś Współczesna," 1972 nr 12
- [16] Krupa A. - Badania ankietowe dojazdów koleją do pracy w Warszawie, Przegląd Komunikacyjny," 1965 , nr 2
- [17] Książkówna M.S. - Codzienne wędrówki młodzieży szkolnej do wielkiego Krakowa, Wiadomości Geograficzne, t.X 1932 z. 6 - 7
- [18] Kostuch H. - W Borach Tucholskich autobusem do szkoły, Nowa Szkoła, 1966 nr 2
- [19] Kutyna M. - Struktura i rozmieszczenie szkół w woj.opolskim, Mater.Stud.Opol.1971, z.24
- [20] Leszczyński S., Eberhardt P., Herman S., - Aglomeracje miejsko - przemysłowe w Polsce 1966 - 2000 r, KPZK - PAN, Biuletyn z.67, W-wa 1971
- [21] Lijewski T.- Wielkie zespoły miejskie jako obszar koncentracji ruchu pasażerskiego, Przegląd Geograficzny 1969, z.1
- [22] Lijewski T.- Dojazdy do pracy w Polsce, KPZK - PAN, Studia XV, W-wa, PWN
- [23] Lijewski T.- Dojazdy do pracy jako problem badań przestrzennych. Przegląd Geograficzny , t.XXXIII, 1961 z.4
- [24] Mierzejewski S. - Młodzież zamiejscowa w szkołach ponadpodstawowych, Wiś Współczesna, 1973, z.1



- [25] Namysłowski J. - System transportu pasażerskiego na obszarze tworzącej się aglomeracji bydgosko-toruńskiej jako element integracji przestrzennej, WSP w Bydgoszczy, Studia techniczne z.1 - seria gospodarka przestrzenna, Bydgoszcz 1974
- [26] Namysłowski J. - Współczesny system infrastruktury technicznej aglomeracji bydgosko-toruńskiej, w Rozwój wielkich aglomeracji w Polsce, I Konurbacja bydgosko-toruńska, W-wa 1974, PWN
- [27] Nayda A. - Organizacja przewozów pracowniczych i szkolnych w transporcie samochodowym, W-wa 1970, WKŁ
- [28] Nayda A. - Przewozy pracownicze i szkolne w transporcie publicznym, Zeszyty Naukowe Inst. Transp. Samoch. nr 20, W-wa 1966
- [29] Nayda A. - Przewozy pasażerów do pracy i szkół, Przegląd Komunikacyjny, 1966 nr 7
- [30] Okolska M. - Godziny szczytu. Komunikacja samochodowa a sprawa przewożenia dzieci do szkół, Barwy 1973, nr 4
- [31] Piechowiak A. - Uczniowie dojeżdżający do szkoły, Nowa Szkoła, 1972, nr 10
- [32] Podstawowe założenia rozwoju aglomeracji bydgosko-toruńskiej do r.1990, PWRN w Bydgoszczy 1973, powiel. do użytku służbowego
- [33] Poleski M. - Problem uczniów dojeżdżających w świetle badań obciążenia obowiązkami szkolnymi szkół zawodowych, Chwanna 1966, nr 3
- [34] Rabijewska B. - Struktura powiatowej sieci szkół podstawowych a czynnik ekonomiczny, geograficzny, Kwartalnik Pedagogiczny 1969, nr 2
- [35] Stasiński K. - Pedagogiczne problemy dojeżdżających, Wychowanie 1973, nr 15

- [36] Strefy wpływów dużych miast w świetle dojazdów do pracy, Statystyka Regionalna nr 35, W-wa 1973, GUS
- [37] Szymański M.J. - Z badań nad warunkami kształcenia się młodzieży wiejskiej, Kwartalnik Pedagogiczny, 1969 nr 1
- [38] Syndler J. - PKS i PKP a szkoły, Nowa Szkoła, 1966 nr 2
- [39] Szyszko - Bohusz A. - Oddziaływanie dojazdów do szkół na zachowanie się młodzieży i jej postępy w nauce, PAN Oddz. w Krakowie, Prace Komisji Nauk Pedagogicznych nr 15, Wrocław 1969, Ossolineum
- [40] Szyszko - Bohusz A. - Młodzież dojeżdżająca do szkół jako problem pedagogiczny i społeczny, Ruch Pedagogiczny" 1968 nr 1
- [41] Szyszko - Bohusz A. - Pomóżmy młodzieży dojeżdżającej do szkół, Nowa Szkoła, 1964, nr 12
- [42] Wesołowski A. - Społeczne warunki dojeżdżania młodzieży wiejskiej do szkół, w Sprawy Oświaty i Kultury Woj.Poznańskiego, 1972 t.9
- [43] Wróbel A. - Badania przejazdów osobowych jako metoda wyznaczania regionu obsługi, Przegląd Geograficzny, t.XXXI 1959, z.1
- [44] Zaborowski M.- Dojazdy do pracy i szkół, Przegląd Komunikacyjny, 1968 nr 6
- [45] Zając S. - Dojazdy młodzieży do szkół w rejonie krakowskim, Rocznik Komisji Nauk Pedagogicznych PAN t.V, 1965, Ossolineum
- [46] Zając S.- Kilka uwag o strukturze szkolnictwa Krakowa i zasięgu jego wpływów, Rocznik Naukowo-Dydaktyczny WSP w Krakowie, Prace Geograficzne, 1964 r.22
- [47] Zalewski J. - Dojazdy i dochodzenie młodzieży zamiejscowej do szkół ponadpodstawowych, Wiadomości Statystyczne 1972 nr 6

[48] Żeromski A. - Młodzież dojeżdżająca, Wychowanie, 1964  
nr 2

[49] Żmudka K. - Młodzież dojeżdżająca, Problemy Opiekunów  
-Wychowawców, 1963 nr 7