

# ORGANIZACJA DOJAZDÓW UCZNIÓW DO SZKÓŁ PONADPODSTAWOWYCH

LUTY 2024





Instytut Rozwoju Terytorialnego

ul. J. Wł. Dawida 1A

50-527 Wrocław

[www.irt.wroc.pl](http://www.irt.wroc.pl)

dyrektor

dr Maciej Zathey

zastępcy dyrektora

Agnieszka Wałęga

Przemysław Malczewski

zespół autorski

Marta Oleszczuk

Dawid Gawlik

Bogusław Molecki

Jakub Rosowski

projekt graficzny okładki

Magdalena Pietrukiewicz

Opracowanie zostało oparte o dane Ministerstwa Edukacji i Nauki, określające liczbę uczniów uczęszczających do szkół, w podziale na gminy zamieszkania — według stanu na dzień 30 września 2022 roku.



## Spis treści

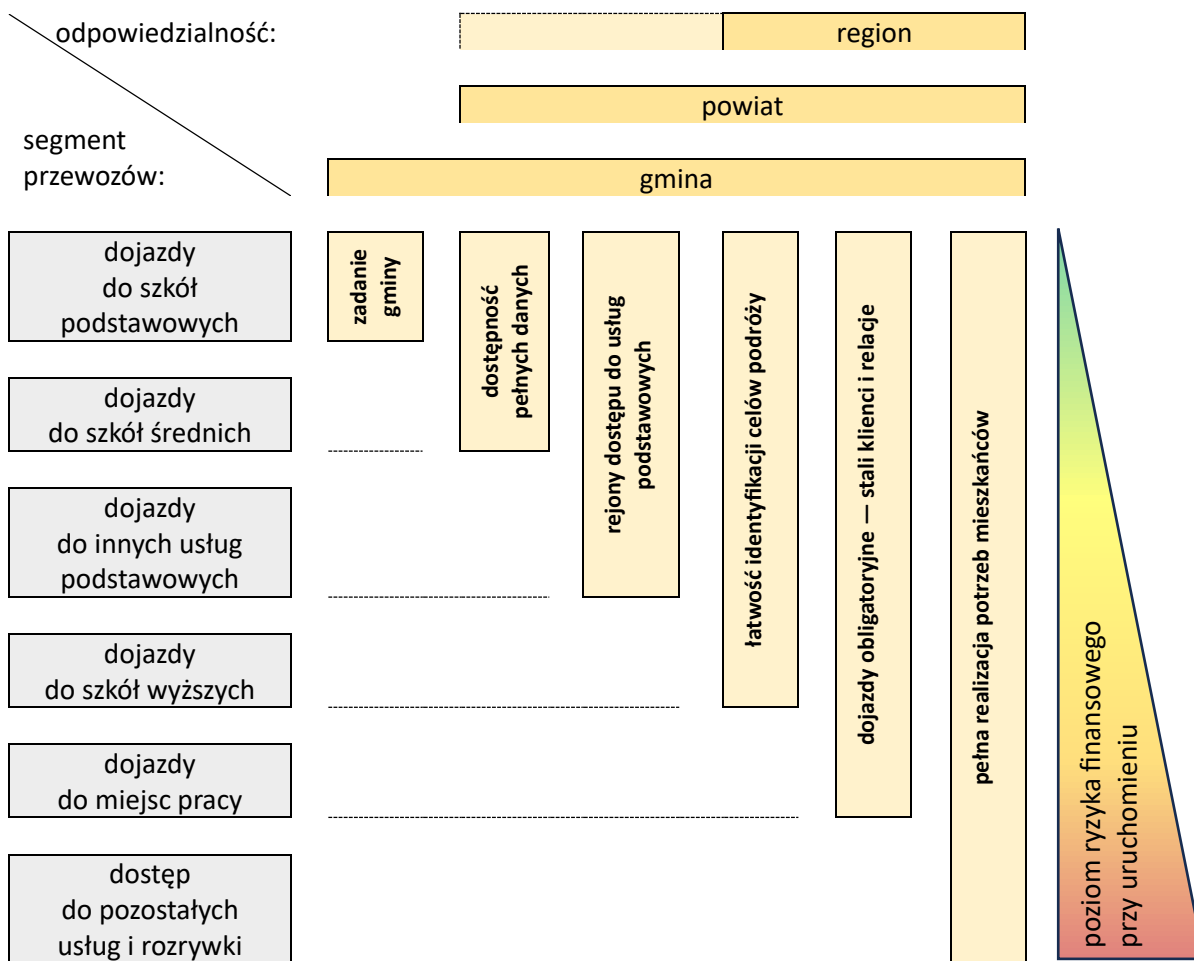
Rodzaje podróży zabezpieczane przez transport publiczny.....	4
Dlaczego przewozy szkolne są kluczem do organizacji transportu publicznego?.....	5
Struktura szkół ponadpodstawowych.....	6
Typy szkół pod kątem dojazdów .....	7
Technika ponadlokalne .....	8
Technika lokalne .....	10
Licea ponadlokalne i Nielokalne .....	12
Licea lokalne .....	14
Szkoły branżowe .....	16
Szkoły niewymagające transportu .....	18
Podsumowanie uwarunkowań dojazdów do szkół.....	19
Kształtowanie sieci komunikacyjnej pod kątem dojazdów do szkół... ..	20
... a może kształtowanie sieci szkół pod kątem dojazdów komunikacyjnych? .....	21
Uwarunkowania czasowe przewozów szkolnych .....	22
Rola przewozów szkolnych w kształtowaniu postaw komunikacyjnych .....	23



## Rodzaje podróży zabezpieczane przez transport publiczny

Komunikacja zbiorowa organizowana przez władze publiczne ma za zadanie zaspokajać potrzeby mieszkańców w takim zakresie, aby korzystanie z samochodu nie było jedyną opcją wyboru środka transportu. Jedną z kluczowych potrzeb mieszkańców jest zapewnienie dojazdów do szkół.

Użyteczny i wykorzystywany transport publiczny to taki, który dobrze odpowiada na różne potrzeby mieszkańców. Niektóre z nich łatwo jest określić, inne wymagają zaawansowanych badań. Im trudniejszy do analizy rodzaj potrzeb — tym większe ryzyko, że uruchomione połączenie nie spełni oczekiwań i będzie wymagać większego dofinansowania.



Jak widać na schemacie, najpewniejszy w organizacji jest transport do szkół podstawowych — gminy posiadają spisy uczniów, samodzielnie zarządzają szkołami i ustalają ich rejony. Podobnie jest w przypadku dojazdów do szkół ponadpodstawowych — ze względu na ewidencję uczniów gminy mogą określić ich miejsce zamieszkania i cel podróży. Dodatkowo, młodzież początkowo nie ma jeszcze prawa jazdy — a zatem w większości będzie korzystać z uruchomionych połączeń.

Każdy kolejny typ przewozów może być obarczony ryzykiem. Dowóz mieszkańców do innych usług podstawowych (np. lekarza) łatwo zaplanować, ale ze względu na wiek (umożliwiający dostęp do samochodów) nie ma już gwarancji, że ktoś skorzysta z przygotowanej oferty. Przy dojazdach do szkół wyższych problemy sprawia samo planowanie — trudnością jest określenie faktycznych miejsc zamieszkania. Natomiast w przypadku dojazdów do pracy kłopotliwe jest także wskazanie rzeczywistych miejsc zatrudnienia. Zdecydowanie najtrudniejsze jest organizowanie przewozów dających dostęp do pozostałych usług i rozrywki — gdzie potrzeby zależą nawet od aktualnej pogody.



## Dlaczego przewozy szkolne są kluczem do organizacji transportu publicznego?

Można mieć wątpliwości — w końcu dojazd dzieci do szkół stanowi tylko jeden z wielu elementów funkcjonowania transportu zbiorowego. Ponadto transport uczniów szkół ponadpodstawowych dotyczy jedynie wąskiej grupy osób, która dodatkowo dynamicznie się zmienia. Czy dostosowywanie połączeń transportu zbiorowego do młodego człowieka, który tylko przez kilka lat będzie z niego korzystał, może mieć wpływ na ogólne zwiększenie grupy aktywnych klientów transportu zbiorowego?

W tym kontekście należy wziąć pod uwagę dwa czynniki: budowanie nawyków i marketing usług (w tym tzw. marketing szeptany). Na początku szkoły średniej prawie wszyscy poruszają się transportem zbiorowym — z przymusu. Jest to zatem moment, w którym społeczeństwo powszechnie zaznajamia się z działaniem tego systemu — jego stanem, ofertą i jakością. Jeśli jest on dobrze zorganizowany, to można z niego korzystać. Opowiadając o swoich doświadczeniach można — nawet nieświadomie — reklamować te usługi rodzinie, przyjaciołom — słowem: kolejnym potencjalnym klientom.

Bagatelizacja kwestii marketingu szeptanego może prowadzić do sytuacji, w której każdy skupiając się na wadach komunikacji publicznej ułoży sobie życie jedynie w oparciu o transport indywidualny. Skutki negatywnego nastawienia do transportu zbiorowego bardzo trudno później zniwelować. Dorosła osoba, która przyzwyczai się do podróży samochodem osobowym — w przyszłości będzie porównywać swoją wolność wyboru (mój obecny samochód, mój sposób jazdy, mój komfort, mój kierunek podróży, mój moment wyruszenia itp.) z nienajlepszymi wspomnieniami z czasów konieczności wykorzystywania komunikacji publicznej (tamten autobus, włókł się, nie był wygodny, trzeba było dojść przez błoto, jeździł rzadko itp.) — i znajdzie niewiele powodów by spróbować jeszcze raz z niej skorzystać.

Podobnego zjawiska doświadczyliśmy na Dolnym Śląsku w trakcie rewitalizacji kolei regionalnej. Nie tak dawno — bo jeszcze dziesięć lat temu — Dolnoślązacy kojarzyli kolej z nieśmiertelnymi jednostkami EN57: gorącymi latem, przewiewnymi zimą, butami roztopionymi od grzejników, czy wreszcie czterogodzinną podróżą w relacji Wrocław – Jelenia Góra. Po wprowadzeniu nowej oferty — opartej na klimatyzowanych, nowoczesnych jednostkach Impuls, które w ruchu regionalnym na Dolnym Śląsku osiągają prędkość do 160 km/h (a relację Wrocław Główny – Jelenia Góra pokonują już w dwie godziny) — postrzeganie kolei przez mieszkańców regionu początkowo pozostawało takie samo. Oferty promujące nowe rozwiązania kolejowe nie od razu dotarły do zniechęconych grup potencjalnych użytkowników. Do zmiany złych wrażeń potrzebny był marketing szeptany i doświadczenia młodzieży. Dopiero, gdy uczniowie rozpoczęli uświadamianie rodziny i najbliższego otoczenia, że pociągi nie wyglądają już tak samo jak dwadzieścia lat temu — rozpoczął się dynamiczny wzrost liczby Podróżnych.

To właśnie potwierdza, jak istotne są przewozy szkolne. Odzyskanie Pasażera komunikacji zbiorowej spośród kierowców samochodów jest bardzo trudne — łatwiej Go po prostu nie tracić. Nie należy zatem sugerować uczniom, że koniecznie powinni jak najszybciej zrobić prawo jazdy i postarać się o samochód...

Takie rozwiązanie będzie możliwe jednak tylko wtedy, gdy oferta, z której uczniowie będą zmuszeni korzystać na tym etapie życia — pozostawi po sobie pozytywny ślad.



## Struktura szkół ponadpodstawowych

W celu właściwego zaprojektowania transportu zbiorowego, należy odnieść się do struktury systemu szkolnictwa, który w ostatnich latach był dwukrotnie reformowany — poniżej zestawiono wszystkie trzy modele, aby zaprezentować jak zmieniło się nazewnictwo, które typy szkół zostały zlikwidowane — i jak teraz wygląda struktura szkolnictwa w naszym kraju.

### Roczniki do 1985

System szkolny z początku lat 90 XX wieku (8 lat szkoły podstawowej, następnie wybór):

I ÷ VIII szkoła podstawowa			
I ÷ V technikum	I ÷ IV liceum ogólnokształc.	I ÷ IV liceum zawodowe	I ÷ III zasadnicza szkoła zawodowa
		szk. policealna	I ÷ III technikum po ZSZ
studia wyższe			

### Roczniki od 1986 do 2003

System szkolny z początku XXI wieku (9 lat szkoły podstawowej i gimnazjum, następnie wybór):

I ÷ VI szkoła podstawowa			
I ÷ III gimnazjum (pierwsi uczniowie od 1 września 1999 r.)			
I ÷ IV technikum	I ÷ III liceum ogólnokształc.	I ÷ III liceum <b>profilowane</b> (ostatni absolwenci w 2014 r.)	I ÷ II zasadnicza szkoła zawodowa
		szk. policealna	I ÷ III technikum po ZSZ
			I ÷ II <b>lic. uzup.</b>
studia wyższe			

### Roczniki od 2004

Obecny system szkolny (8 lat szkoły podstawowej, następnie wybór):

I ÷ VIII szkoła podstawowa		
I ÷ V technikum	I ÷ IV liceum ogólnokształcące	I ÷ III szkoła branżowa I stopnia
	szkoła policealna	I ÷ II sz. branż. II st.
studia wyższe		

Obecnie po zakończeniu szkoły podstawowej młodzież może wybrać naukę w:

- 5-letnim technikum, dającym kwalifikacje zawodowe, kończącym się egzaminem maturalnym;
- 4-letnim liceum, z maturą (kwalifikacje zawodowe można uzupełnić w szkole policealnej);
- 3-letniej szkole branżowej I stopnia, a następnie ewentualnie 2-letniej szkole branżowej II st.



## Typy szkół pod kątem dojazdów

W zależności od charakteru działalności placówki i różnej specyfiki dojazdów — wyróżnić można pięć typów szkół. Wynika to z: osiągnięć szkoły, jej renomy, przyjętego sposobu funkcjonowania, a nawet — z praktycznie niezmiennych dla konkretnej jednostki — uwarunkowań jej powołania.

### Szkoły o znaczeniu ponadlokalnym

Do tego typu najczęściej zaliczają się szkoły kształcące w wąskiej i jednocześnie rzadkiej specjalizacji, a także te cieszące się bardzo dużą renomą. Placówki takie dysponują zazwyczaj unikalnym zespołem kadrowym, dostosowanym do nauczania specyficznych zawodów, jak również rozwijania wiedzy i umiejętności młodzieży na bardzo wysokim poziomie. Nierzadko jednostki te wymagają specjalnego wyposażenia, a w niektórych przypadkach również odpowiedniej lokalizacji. Do takich szkół często uczęszczają osoby z odległych obszarów, przy czym oczywiście ze wzrostem odległości spada liczba uczniów. W przypadku podróży przekraczających zasięg (i możliwości) dojazdów codziennych, uczniowie zamieszkują w bursach, internatach czy na stacjach.

### Szkoły o znaczeniu lokalnym

W przeciwieństwie do powyższych — szkoły o znaczeniu lokalnym opierają się na podziale rynku usług edukacyjnych w oparciu o możliwości i dogodność dojazdów codziennych. Popularność oferowanych przez nie kierunków powoduje, że następuje swoista rejonizacja oparta na wyborze placówki najlepiej dostępnej, bądź zakorzenionej historycznie w danej społeczności (tradycje rodzinne). Do takich szkół uczęszczają osoby z pobliskich obszarów, w zasięgu dojazdów codziennych.

### Szkoły o znaczeniu nielokalnym

Wyjątkowym ewenementem są szkoły, które nie mają znaczenia lokalnego. Są to placówki, które w kryteriach przyjęcia są tak specyficzne i rygorystyczne, że nie pełnią praktycznej roli na lokalnym rynku oświatowym. W przypadku takich szkół odległość od miejsca zamieszkania zasadniczo nie ma znaczenia, a wszyscy (bądź prawie wszyscy) uczniowie zamieszkują w internacie.

### Szkoły zdalne

Ze względu na odmienny charakter nauczania — spopularyzowany w trakcie pandemii COVID-19 — wyróżnić należy nowy typ dojazdów do szkół, ogólnie polegający na zastąpieniu dojazdów fizycznych połączeniem teleinformatycznym. Do tego rodzaju szkół zaliczyć należy wszelkie placówki opierające swoje usługi na nauczaniu tradycyjnym (ale w formie zdalnej) lub nauczaniu przez rodzinę (przy możliwości konsultacji z nauczycielem). Fizyczna obecność w takich placówkach występuje wyłącznie w związku z egzaminowaniem w określonych terminach w celu weryfikacji poszczególnych partii materiału. Generalnie — są to zatem wszelkie placówki niewymagające fizycznej obecności ucznia w szkole. Do szkół takich uczęszczają zatem osoby z bardzo dużego obszaru, często znacząco przekraczającego granice regionu, bez limitu odległości (jedynym wymaganiem uczęszczania może być odpowiednia jakość łącza internetowego). Ze względu na rzadkość fizycznych podróży do szkoły — można przyjąć, że placówki te nie wymagają organizacji dojazdów transportem publicznym.

### Szkoły zastępcze

Ostatni rodzaj szkół to placówki związane z potrzebą zapewnienia ciągłości edukacji dla osób znajdujących się z różnych przyczyn (pobyt w szpitalu, sanatorium, zakładzie poprawczym itp.) poza miejscem zamieszkania. Ze względu na powiązanie miejsca tymczasowego pobytu z miejscem pobierania nauki — w tym przypadku również należy uznać, że placówki te nie wymagają dojazdów.



## Technika ponadlokalne

Przegląd potrzeb rozpoczynamy od techników — szkół dających zarówno kwalifikacje zawodowe, jak i możliwość podjęcia studiów wyższych po zdaniu egzaminu maturalnego.

Kształcą one w określonych zawodach (na poziomie technika) w różnych branżach. Zapotrzebowanie rynku na absolwentów w konkretnych zawodach jest zróżnicowane — stąd liczba jednostek prowadzących dany kierunek może być niewielka. Zdarzają się przy tym sytuacje, że w określonym zawodzie można kształcić się tylko w jednej placówce w regionie (a nawet w kraju).

Przykładowe technika o znaczeniu ponadlokalnym na Dolnym Śląsku:

Szkoła	Zawody (wybór)
Technikum Leśne im. prof. Władysława Jedlińskiego w Miliczu	technik leśnik
Powiatowy Zespół Szkół nr 1 w Krzyżowicach	technik hodowca koni, technik weterynarii
Technikum Wojskowe Husarz we Wrocławiu	technik logistik*, technik informatyk*

\* — nauczanie objęte programem Oddziałów Przygotowania Wojskowego

Technika ponadlokalne oferują naukę rzadkich lub szczególnych zawodów. W takim przypadku, biorąc pod uwagę zainteresowania i uzdolnienia młodzieży, konieczna jest organizacja procesu nauczania analogicznie jak w szkolnictwie wyższym — z założeniem, że część młodzieży będzie kształcić się na tyle daleko od miejsc zamieszkania, że codzienne dojazdy będą nieakceptowalne. Rozwiązaniem jest organizacja internatów przyszkolnych, bądź burs — obsługujących uczniów wielu jednostek.

Wymagania w zakresie transportu dla techników ponadlokalnych obejmują:

- dojazd do internatu wieczorem przed tygodniem szkolnym (dla uczniów z daleka);
- dojazd do szkoły w dni szkolne na godzinę rozpoczęcia zajęć (dla uczniów okolicznych);
- wyjazd ze szkoły w dni szkolne po zakończeniu zajęć (dla uczniów okolicznych);
- wyjazd z internatu po zakończeniu zajęć tygodnia szkolnego (dla uczniów z daleka).

Konkretne potrzeby dla poszczególnych szkół mogą się różnić — w zależności od specyfiki nauki konkretnych zawodów. Właściwa organizacja transportu wymaga rozpoznania potrzeb bezpośrednio wśród uczniów danej szkoły.



Zosia, klasa IVa

Technikum Leśne  
w Miliczu

*Nasze Technikum Leśne jest małą szkołą, uczy się u nas około 300 osób, za to z terenu całego województwa, a nawet dalej. Większość z nas mieszka w internacie, ale jest też niewielka grupa miejscowych oraz codziennie dojeżdżających uczniów.*

*Przez nasze miejsce zamieszkania, najważniejszy jest dla nas wyjazd ze szkoły do domu w piątek po lekcjach i przyjazd z powrotem w niedzielę wieczorem. W piątek lekcje zaczynają się o 7:45, a przerwy są skrócone o 5 minut, żebyśmy mogli szybciej wyjechać. Po zajęciach potrzebujemy trochę czasu, żeby dojść do internatu, zjeść obiad i się zapakować, więc (zależnie od liczby lekcji) zazwyczaj jesteśmy gotowi do wyjazdu między 14:30 a 16:15, ale trzeba jeszcze dotrzeć na stację. Bardzo przydałaby się możliwość organizacji dojazdu z internatu na dworzec kolejowy, bo piechotą idzie się około 25 minut, co jesienią czy zimą nie jest przyjemne, zwłaszcza gdy wieziemy ze sobą więcej bagażu (najczęściej to walizka i plecak, ale zdarza się też dodatkowa torba). Powrót w niedzielę powinien być do godziny 20:00, bo wtedy zdążymy przed spaniem jeszcze coś zrobić. Alternatywą jest zostanie w internacie na weekend, jednak można to robić tylko w wyznaczonych terminach (najczęściej co 2 tygodnie).*

*Jeśli ktoś dojeżdża codziennie, to lekcje od poniedziałku do czwartku zaczynają się o 8:00. W dniu praktyk trzeba przyjść wcześniej — o 7:45, żeby się przebrać do pracy w lesie. Zajęcia kończą się najpóźniej o 16:10. Kółka zainteresowań są organizowane od poniedziałku do czwartku po obiedzie, między 16:00 a 21:00.*





### Rzadkie zawody nauczane na Dolnym Śląsku

Dostępne tylko w jednej placówce:

- technik realizacji nagrań,
- technik technologii chemicznej,
- technik chłodnictwa i klimatyzacji,
- technik energetyk,
- technik urządzeń dźwigowych,
- technik górnictwa odkrywkowego,
- technik górnictwa podziemnego,
- technik turystyki na obszarach wiejskich,
- technik hodowca koni,
- technik szerokopasmowej komunikacji elektronicznej,
- technik transportu drogowego,
- technik elektroenergetyk transportu szynowego,
- technik lotniskowych służb operacyjnych,
- technik mechanik lotniczy,
- technik żeglugi śródlądowej.

Dostępne tylko w dwóch placówkach:

- technik podziemnej eksploatacji kopalni innych niż węgiel kamienny,
- technik usług kelnerskich,
- technik przemysłu metalurgicznego,
- technik mechanizacji rolnictwa i agrotechniki,
- technik technologii żywności.

Przykłady niedostępnych na Dolnym Śląsku:

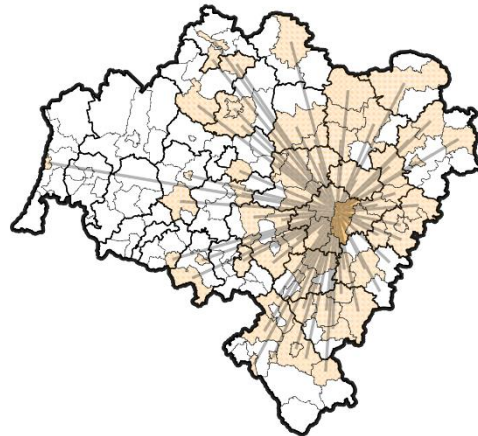
- technik budowy i strojenia fortepianów i pianin,
- technik realizacji nagłośnień,
- technik budowy dróg,
- technik gazownictwa,
- technik renowacji elementów architektury,
- technik ceramik,
- technik geolog,
- technik odlewnik,
- technik ogrodnik,
- technik obuwnik,
- technik pszczelarz,
- technik rybactwa śródlądowego,
- technik przetwórstwa mleczarskiego,
- technik telekomunikacji,
- technik budownictwa kolejowego,
- technik budownictwa wodnego,
- technik budowy jednostek pływających.

Rozmieszczenie gmin zamieszkania uczniów przykładowych techników ponadlokalnych:

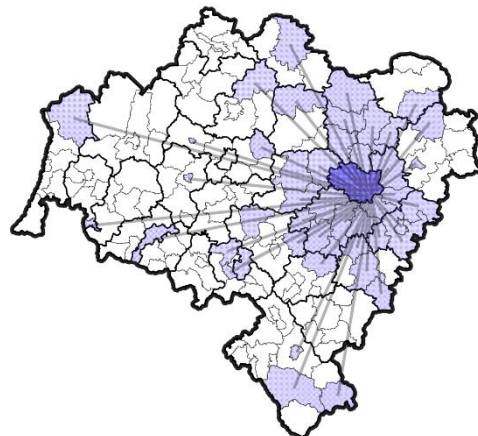
Technikum Leśne w Miliczu



Powiatowy Zespół Szkół nr 1 w Krzyżowicach



Husarz — Główna Wojskowa Szkoła Średnia we Wrocławiu





## Technika lokalne

Technika lokalne dają możliwość kształcenia w popularnych zawodach, w których nauczanie nie wymaga specyficznej lokalizacji szkoły. Zapotrzebowanie na absolwentów tego rodzaju placówek jest duże, przez co stosunkowo równomierne jest też rozmieszczenie tych szkół w przestrzeni regionu.

Rozproszona lokalizacja techników zapewniających dostęp do nauki dużej liczbie absolwentów szkół podstawowych wpływa na dogodność codziennych dojazdów, a także powoduje podział rynku usług edukacyjnych na rejony oddziaływania poszczególnych jednostek. O ile poziom kształcenia nie przewyższa zdecydowanie niedogodności — głównym czynnikiem wyboru szkoły jest komfortowy i łatwy dojazd, powiązany zazwyczaj z najmniejszą odległością od miejsca zamieszkania.

Wymagania w zakresie dojazdów codziennych dla techników lokalnych obejmują:

- dojazd do szkoły w dni szkolne na godzinę rozpoczęcia zajęć;
- wyjazd ze szkoły w dni szkolne po zakończeniu zajęć.

Warto podkreślić, że w przypadku techników lokalnych godziny zajęć w różnych dniach tygodnia mogą się od siebie znacząco różnić. Lekcje odbywają się w nietypowych porach ze względu m.in. na dopasowanie czasu pracy wysokospecjalistycznej kadry nauczycielskiej lub dostępność dedykowanych poszczególnym dziedzinom pracowni lekcyjnych.

Do najpopularniejszych klas technicznych na Dolnym Śląsku, wpisujących się w zawody kształcone rejonowo należą m.in.: technik informatyk, technik mechanik, technik logistyk, czy technik budownictwa.



Jasiek, klasa IIh

Elektroniczne  
Zakłady Naukowe  
we Wrocławiu

*Elektroniczne Zakłady Naukowe to jedna z większych szkół. Budynek przewidziany jest na 27 klas, tak naprawdę jest ich dziesięć więcej. Uczy się u nas około 1000 uczniów. Większość jak łatwo się domyślić mieszka we Wrocławiu, ale są tacy, którzy dojeżdżają — nawet koło godziny w jedną stronę. Pojedynczy mieszkają w międzyszkolnym internacie.*

*Specjalistyczne zajęcia i za mały budynek powodują, że uczymy się na zmiany. Lekcje zaczynają się najwcześniej o 7:10, najpóźniej o 13:35 (a jeśli ktoś nie chodzi na religię ani etykę — to nawet o 16:05). Koniec zajęć wypada między 10:35 a 18:30. W kolejnych dniach mamy różną liczbę godzin (np. teraz: 8-11-7-8-8), nie ma reguły. Do szkoły dobrze dojeżdża się tramwajem, tylko przeszkadzają częste zmiany tras. Poza tym kiedyś tramwaje spod dworca były z jednego przystanku, a teraz są z dwóch różnych — trzeba wybrać wcześniej i przez to częściej się można spóźnić. Aplikacja na komórkę pomaga, jakoś dajemy radę. Pociąg to zupełnie inna bajka — zdarza się długo czekać, są też takie, że jak się nie jest wcześniej to już się nie wejdzie i trzeba jechać następnym. Wtedy strata czasu na stacji wydłuża się do 27 minut. Bagażu dużego nie wozimy, bo jeździmy codziennie — plecak i worek od wf-u starczy.*

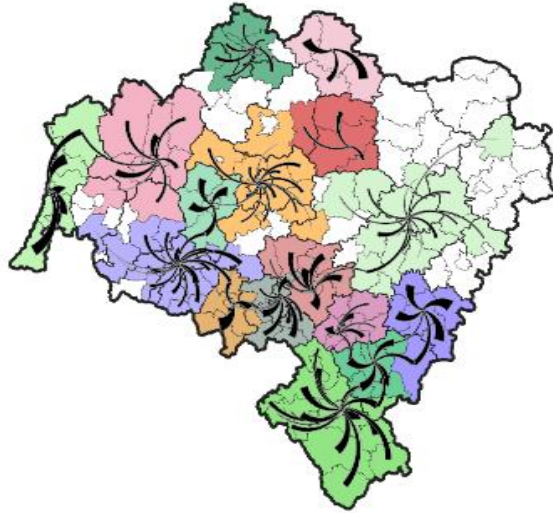
*Zajęcia pozalekcyjne są w tygodniu, jak Samorząd coś organizuje to różnie — przed, po i w trakcie lekcji, ale generalnie — w tygodniu roboczym (w weekendy to jest na zasadzie absolutnego wyjątku). Jak się mieszka blisko stacji, to problemu nie ma — ale Kolega mieszka w Urazie, a jeździ z Pęgowa — bo tam jest dworzec. Uraz transportu nie ma, więc jak rodzice są w pracy, albo coś wyskoczy i wraca o innej godzinie, to już musi iść na piechotę. Droga jest, ale aut dużo i szybko jeżdżą. Niebezpiecznie jest.*



**Technika lokalne  
na przykładzie specjalności:  
technik budownictwa (i zbliżonych)**

- Technikum nr 5 w ZS Samochodowych i Budowlanych w Głogowie
- Technikum nr 2 w Wołowie
- Technikum nr 4 w Świdnicy
- Technikum nr 2 w ZS Bud. w Bolesławcu
- Technikum w ZS Zawodowych i Ogólnokształcących w Kamiennej Górze
- Technikum w ZS Zawod. w Ząbkowicach Śl.
- Technikum nr 2 w Wałbrzychu
- Technikum w ZS i Placówek Kształcenia Zawodowego w Bielawie
- Technikum w ZS Zawodowych w Złotorzy
- Technikum w ZS w Górze
- Technikum nr 11 w ZS Bud. we Wrocławiu
- Technikum nr 1 w ZS Techn. w Kłodzku
- Technikum w Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Strzelinie
- Technikum nr 4 w ZS Bud. w Legnicy
- Technikum w ZS Techn. w Jeleniej Górze
- Technikum w ZS Ponadpodst. w Zgorzelcu

Rejony dojazdów\* do szkół dających możliwość kształcenia się jako technik budownictwa:



\* — uwzględniono minimum 5 uczniów dojeżdżających; w przypadku dojazdów do dwóch szkół z jednej gminy — o przydziale do rejonu decydowała liczba uczniów.

Struktura najpopularniejszych kierunków oferowanych przez technika na Dolnym Śląsku (podano liczbę klas):

Informatyk	Ekonomista	Mechanik	Programista	Pojazdów samochodowych	Handlowiec	
55		24	22	18	17	
Logistyk	32	Elektryk	Grafiki i poligrafii cyfrowej	Organizacji turystyki	Architektury krajobrazu	Fotografii i multimedii
	40	17	14	13	12	12
Hotelarstwa	Żywnienia i usług gastronomicznych	Budownictwa	Spedytor	pozostałe		
	30	17	12			
32	Reklamy	Mechatronik	Urządzeń i systemów energetyki odnawialnej			
	25	15	11			
		Rachunkowości	Usług fryzjerskich			
		14	11			



## Licea ponadlokalne i nielokalne

Licea — jako placówki w większości ogólnokształcące — często nie wyróżniają się profilami kształcenia. Powoduje to, iż kryterium różnicującym wpływającym na wybór młodzieży (i rodziców) może być renoma (poziom) placówki. Zdarzają się też jednak szkoły, które przyjmują specyficzny program lub nacisk na konkretny przedmiot — i dzięki temu zyskują charakter szkół ponadlokalnych.

Wśród liceów ponadlokalnych najczęściej występują szkoły oferujące kształcenie na wysokim poziomie, zaspokajające potrzeby edukacyjne uczniów z bliskich odległości (mając przy tym cechy szkół lokalnych), ale również będące w stanie zachęcić do dojazdów młodych ludzi z odległych obszarów — przy czym wraz ze wzrostem długości podróży, liczba uczniów spada.

W przypadku liceów nielokalnych, główną rolę gra nacisk na naukę określonych przedmiotów, połączony z ostrymi warunkami rekrutacji, ukierunkowanej na selekcję najbardziej utalentowanych i umotywowanych kandydatów (wcześniejsze sukcesy w olimpiadach, zawodach i innych konkursach). W przypadku takich placówek rzadko obserwuje się związek liczby uczniów z miejscem zamieszkania. Uczniowie pochodzą z bardzo wielu, odległych miejsc i nie tworzą większych grup. Do tego typu szkół zaliczyć można również elitarne szkoły z internatem, dotąd słabo obecne na polskim rynku edukacji.

Przykładowe licea o znaczeniu ponadlokalnym i nielokalnym na Dolnym Śląsku:

Szkoła	Charakter placówki
III LO im. Adama Mickiewicza	liceum ponadlokalne
LO Mistrzostwa Sportowego »Miedź Legnica«	liceum nielokalne
XIV LO im. Polonii Belgijskiej	liceum ponadlokalne

Wymagania w zakresie transportu dla liceów ponadlokalnych i nielokalnych obejmują:

- dojazd do internatu wieczorem przed tygodniem szkolnym;
- dojazd do szkoły w dni szkolne na godzinę rozpoczęcia zajęć (tylko licea ponadlokalne);
- wyjazd ze szkoły w dni szkolne po zakończeniu zajęć (tylko licea ponadlokalne);
- wyjazd z internatu po zakończeniu zajęć tygodnia szkolnego.



Lidka, klasa IIa

XIII Liceum  
Ogólnokształcące  
im. Aleksandra Fredry  
we Wrocławiu

*LO nr 13 to zbiorowisko uczniów z wielu miejsc. Młodzież dojeżdża do szkoły z takich gmin jak: Środa Śląska, Długołęka, Oborniki Śląskie, Oława czy Siechnice. Niestety lekcje zaczynają się o 7:30 (na szczęście czasami później) i przez to dużo osób musi wstawać skoro świt. Najdłużej zajęcia trwają do 16:20, więc niektórzy przyjeżdżają jak jest ciemno i wracają jak jest ciemno. Zajęć pozalekcyjnych jest stosunkowo mało, ale najdłużej trwa sks we wtorki — aż do 18:00.*

*Droga do szkoły według wielu starszych osób wiedzie przez góry, doliny i lasy. W istocie jest o wiele prościej. Do LO 13 można dojechać pociągiem, tramwajem lub autobusem. Pierwsza z opcji według wielu jest najlepsza. Jednak w niektórych wsiach nie ma stacji lub jest do niej daleko, bywa to bardzo uciążliwe. Czasem też pociągi spóźniają się i skutek jest taki, że nie zdążamy na lekcje.*

*Drugi środek transportu, tramwaj, często bywa problematyczny. Przyczyną tego są wielokrotne zmiany rozkładów i prace na torowiskach. Ci, którzy mogli kiedyś dojechać tramwajem, teraz muszą jeździć czymś innym właśnie przez takie rozszady.*

*Trzecia opcja jest zdecydowanie najczęściej wybierana jako najgorsza. Autobusy często spóźniają się, stoją w długich korkach i są bardzo zatłoczone. Dla niektórych jest to niestety jedyna opcja dojazdu do szkoły.*

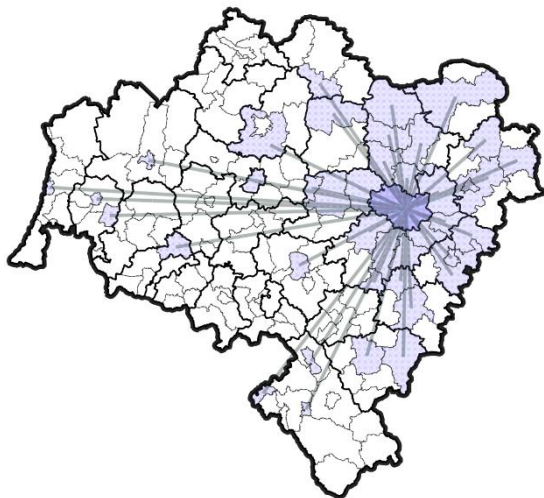
*Jeszcze jedna ważna sprawa. Wiele osób spoza Wrocławia dojeżdża znacznie szybciej niż te, które mieszkają w mieście. Na przykład mój kolega z Lipy Piotrowskiej dojeżdża około 50 minut, a ja najdłużej pociągiem jadę 35 minut.*

*Mimo wielu problemów z komunikacją miejską lub pociągiem, dojazdy do LO 13 są naprawdę dobre. Wokół szkoły jest wiele przystanków tramwajowych i autobusowych, a do dworca Głównego idzie się 15-20 minut.*

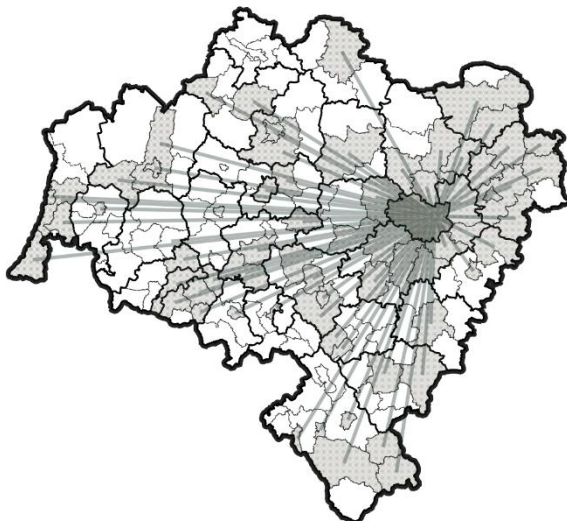


Rozmieszczenie gmin zamieszkania uczniów przykładowych liceów ponadlokalnych i nielokalnych:

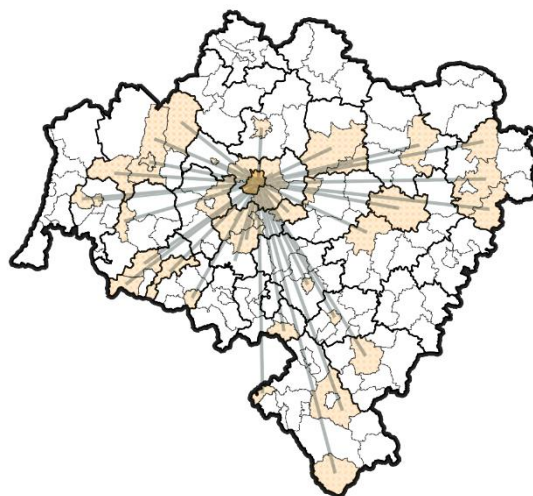
III LO im. Adama Mickiewicza we Wrocławiu (liceum ponadlokalne)



XIV LO im. Polonii Belgijskiej we Wrocławiu (liceum ponadlokalne)



LO Mistrzostwa Sportowego »Mieź Legnica« (liceum nielokalne\*)



\* — charakter szkoły potwierdza fakt dojazdu maksymalnie 3 osób z każdej gminy.



## Licea lokalne

Do grupy tej zaliczają się niemal jedynie licea ogólnokształcące, prowadzące typowy program kształcenia. Szkoły te zazwyczaj nie wyróżniają się na tle otoczenia poziomem nauczania czy renomą i są sztandarowym przykładem placówek, które dzielą między sobą rynek usług edukacyjnych podobnie do szkół podstawowych — choć bez administracyjnie narzuconej rejonizacji.

Ogólnokształcący program i duże zainteresowanie uczniów taką formą edukacji powoduje, że istnieje wiele tego typu placówek. Wysokie zagęszczenie wpływa na fakt, iż — w przeciwieństwie do techników lokalnych — trudno jest mówić o kształtowaniu się klarownej rejonowości (obszary zamieszkania uczniów poszczególnych placówek się wzajemnie nakładają). Wybór konkretnej szkoły często zależy od wielu lokalnych uwarunkowań, nie tylko związanych z ułatwionym dojazdem komunikacją zbiorową do konkretnej szkoły. Z drugiej jednak strony, do liceów lokalnych nie uczęszczają osoby zamieszkujące w większej odległości i korzystające z internatów czy stancji.

W związku z tym wymagania w zakresie transportu dla liceów lokalnych obejmują:

- dojazd do szkoły w dni szkolne na godzinę rozpoczęcia zajęć;
- wyjazd ze szkoły w dni szkolne po zakończeniu zajęć.

Należy w tym miejscu wyraźnie zaznaczyć, że lokalność liceum nie musi oznaczać niskiego poziomu nauczania — może być to po prostu efektem niskiego poziomu transportu zbiorowego.



Amelka, klasa IVc

I Liceum  
Ogólnokształcące  
im. Jana Kasprówicza  
w Świdnicy

*W I Liceum Ogólnokształcącym w Świdnicy uczy się około pół tysiąca uczniów, zarówno z samej Świdnicy, jak i z okolicznych miejscowości, takich jak Żarów, Sobótka, Jaworzyna Śląska, Strzegom czy Świebodzice. Dojeżdżającym z tych miejscowości uczniom transport do szkoły zajmuje nawet ponad godzinę w jedną stronę, co przekłada się na 10 godzin na tydzień przeznaczonych na transport do szkoły. Mieszkańcy Żarowa, Sobótki, Jaworzyny, Strzegomia czy Świebodzic, choć z różnych miejscowości, dzielą się codziennym dojazdem do szkoły.*

*Ci, którzy mieszkają dalej, często muszą korzystać z różnych środków transportu, co może być czasochłonne i skomplikowane, zwłaszcza z uwzględnieniem zmieniających się tras pociągów czy opóźnień autobusów i pociągów. Od ponad roku uczniowie z Sobótki mają lepszą sytuację, ponieważ oddano do użytku nową trasę kolejową, która przejeżdża przez Świdnicę i Sobótkę, co bardzo sobie dojeżdżający uczniowie chwalą.*

*Dla uczniów podróżujących z miejscowości spoza Świdnicy organizacja czasu jest kluczowa, z uwagi na zmianowy system lekcji i różnorodny rozkład zajęć pozalekcyjnych. Ta grupa uczniów musi uwzględniać różne okoliczności mające wpływ na zakłócenie regularnych transportów, ewentualne utrudnienia związane z dojazdem do stacji kolejowej czy przesiadkami w trasie. Częste problemy to brak przestrzegania rozkładu jazdy przez prywatnych przewoźników busów, często są opóźnione, w ogóle nie przyjeżdżają, albo są tak przetadowane, że nie ma możliwości skorzystania z nich i trzeba czekać na kolejne.*

*Nasza szkoła znajduje się blisko dworca PKP i węzła autobusowego przy ulicy Kolejowej i przy placu Grunwaldzkim — gdzie przejeżdżają wszystkie miejskie autobusy. Spacer z tych miejsc zajmuje maksymalnie 10 minut i trasa do szkoły jest bardzo przyjemna. Do niektórych miejscowości są bardzo rzadkie kursy i trzeba czekać godzinę lub dłużej, albo alternatywą jest zwolnienie się kilkanaście minut z ostatniej lekcji — co jest negatywnie postrzegane przez grono pedagogiczne.*

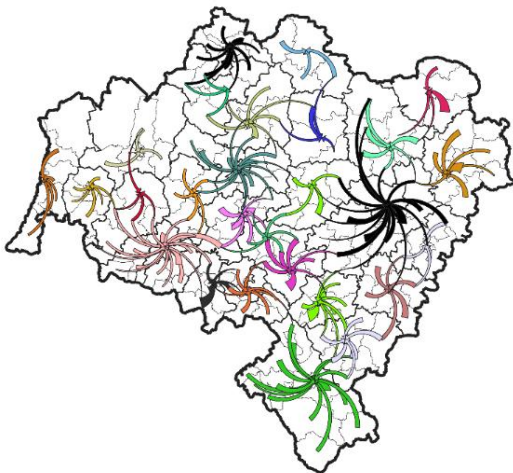
*Podsumowując: lokalizacja naszej szkoły jest bardzo dobra, problemem są rzadkie kursy pomiędzy Świdnicą a niektórymi miejscowościami oraz niestabilność prywatnych przewoźników. W mojej klasie jest uczennica ze wsi oddalonej od Żarowa o 4 km, z której to miejscowości nie ma żadnego zorganizowanego środka transportu, nie ma ani autobusów ani busów, pozostaje jej liczyć na transport prywatnym samochodem.*



### Wybrane licea lokalne:

- LO w Złotorzy
- LO w ZSZ i Licealnych w Zgorzelnicy
- LO im. Władysława Jagiełły w Ząbkowicach Śląskich
- LO im. M. Kopernika w Wołowie
- LO w Powiatowym ZS nr 1 w Trzebnicy
- II LO w Świdnicy
- LO im. S. Żeromskiego w Strzegomiu
- LO w Powiatowym ZS nr 1 w Środzie Śl.
- LO w ZSO w Strzelinie
- LO w ZS w Polkowicach
- II LO w Oławie
- II LO w Oleśnicy
- I LO w Miliczu
- IV LO we Wrocławiu
- III LO w Wałbrzychu
- V LO w Legnicy
- III LO w ZSO i Technicznych w Jeleniej Górze
- LO w ZSO i Zawodowych w Lwówku Śl.
- III LO w Lubinie
- LO w ZSZ i Ogólnokształcących w Lubaniu
- I LO w Kłodzku
- LO w ZSO w Kamiennej Górze
- I LO w Jaworze
- LO im. A. Mickiewicza w Górze
- I LO w Głogowie
- I LO w Dzierżonowie
- III Publiczne LO w Bolesławcu

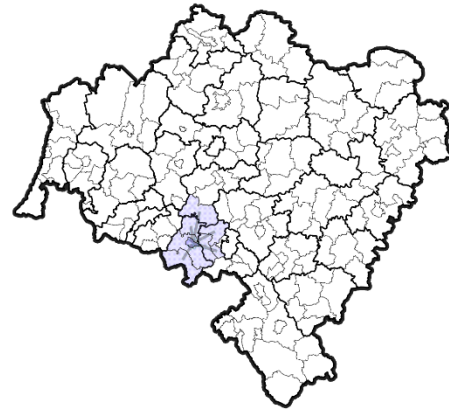
### Rejonowość ww. liceów lokalnych\*:



\* — uwzględniono dojazdy minimum 3 uczniów.

### Przykładowe rozkłady gmin zamieszkania:

#### LO w ZS Ogólnokształcących w Kamiennej Górze



#### II LO w Oleśnicy



### Przykładowa zależność gmin zamieszkania\* i położenia liceów lokalnych we Wrocławiu:



\* — uwzględniono dojazdy minimum 10 uczniów, w celu ukazania najistotniejszych kierunków ciężarów do szkół.



## Szkoły branżowe

Szkoły branżowe I stopnia (dawniej: zasadnicze szkoły zawodowe) prowadzą nauczanie dostosowane do przyszłej pracy zawodowej. W odróżnieniu od wcześniej omawianych szkół, nie umożliwiają zdania egzaminu maturalnego oraz podjęcia studiów (możliwa jest kontynuacja nauki w szkole branżowej II stopnia, stanowiącej odpowiednik dawnego technikum po zawodówce).

Szkoły branżowe mają znaczenie lokalne, uczęszczanie do nich wiąże się z większym naciskiem na wejście na rynek pracy aniżeli ambicjami edukacyjnymi uczniów — a zatem również mniejszą ich gotowością do ponoszenia dużego wysiłku celem dotarcia do szkoły. W związku z tym większość jednostek edukacyjnych związana jest z lokalnymi gałęziami przemysłu (historycznie wiele spośród tych szkół miało status placówek przyzakładowych), bądź kształci w zawodach najbardziej przydatnych (budownictwo, motoryzacja, gastronomia itp.). Warto przy tym pamiętać, że absolwenci szkół branżowych są poszukiwani na rynku pracy, przez co też nie należą do grup słabo zarabiających.

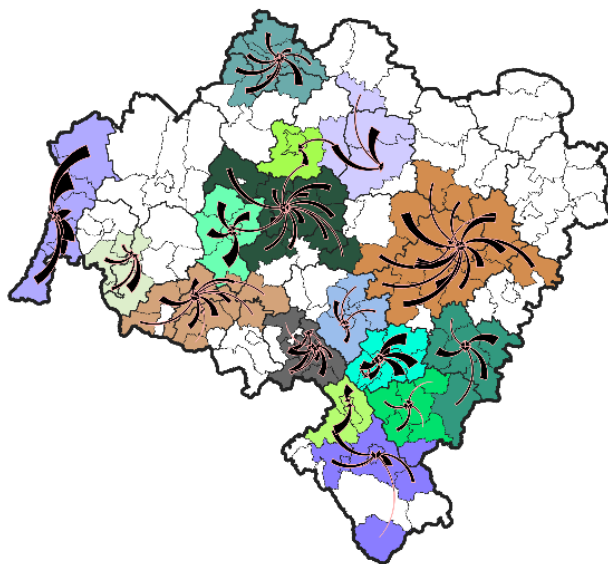
Wymagania w zakresie transportu dla szkół branżowych obejmują:

- dojazd do szkoły w dni szkolne na godzinę rozpoczęcia zajęć;
- wyjazd ze szkoły w dni szkolne po zakończeniu zajęć.

### Szkoły branżowe I stopnia na przykładzie zawodów związanych z budownictwem:

- BS I w ZS Cechu Rzemiosł Różnych w Bielawie
- BS I w ZS nr 2 w Dzierżonowie
- BS I nr 4 w ZS w Głogowie
- BS I w ZSO i Zawodowych w Gryfowie Śl.
- BS I w Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Strzelinie
- BS I w ZSZ w Wołowie
- BS I w ZS Budowlanych w Legnicy
- BS I nr 5 w ZSZ we Wrocławiu
- BS I w Cechu Rzemiosł Różnych i Małej Przedsiębiorczości w Ząbkowicach Śl.
- BS I w ZSZ w Złotoryi
- BS I w ZST w Kłodzku
- BS I w Noworudzkiej Szkole Technicznej w Nowej Rudzie
- BS I nr 2 w ZS Budowlano-Elektrycznych w Świdnicy
- BS I nr 2 w ZS nr 2 w Lubinie
- BS I w ZST »Mechanik« w Jeleniej Górze
- Rzemieślnicza BS I w Wałbrzychu
- BS I nr 2 w ZS nr 5 w Wałbrzychu
- BS I nr 4 w ZS Budowlanych we Wrocławiu
- BS I w ZSP w Zgorzelcu

Rejony dojazdów\* do szkół branżowych dających możliwość kształcenia się w zawodach związanych z budownictwem:



\* — uwzględniono dojazdy minimum 5 uczniów.





Struktura najpopularniejszych zawodów oferowanych przez szkoły branżowe na Dolnym Śląsku (podano liczbę klas):



Specyfiką niektórych szkół branżowych jest ich wielozawodowość — przedmioty ogólnokształcące nauczane są wspólnie, natomiast zawodowe w mniejszych grupach. Umożliwia to bardziej elastyczne funkcjonowanie placówek, w dostosowaniu do bieżących potrzeb lokalnej gospodarki.



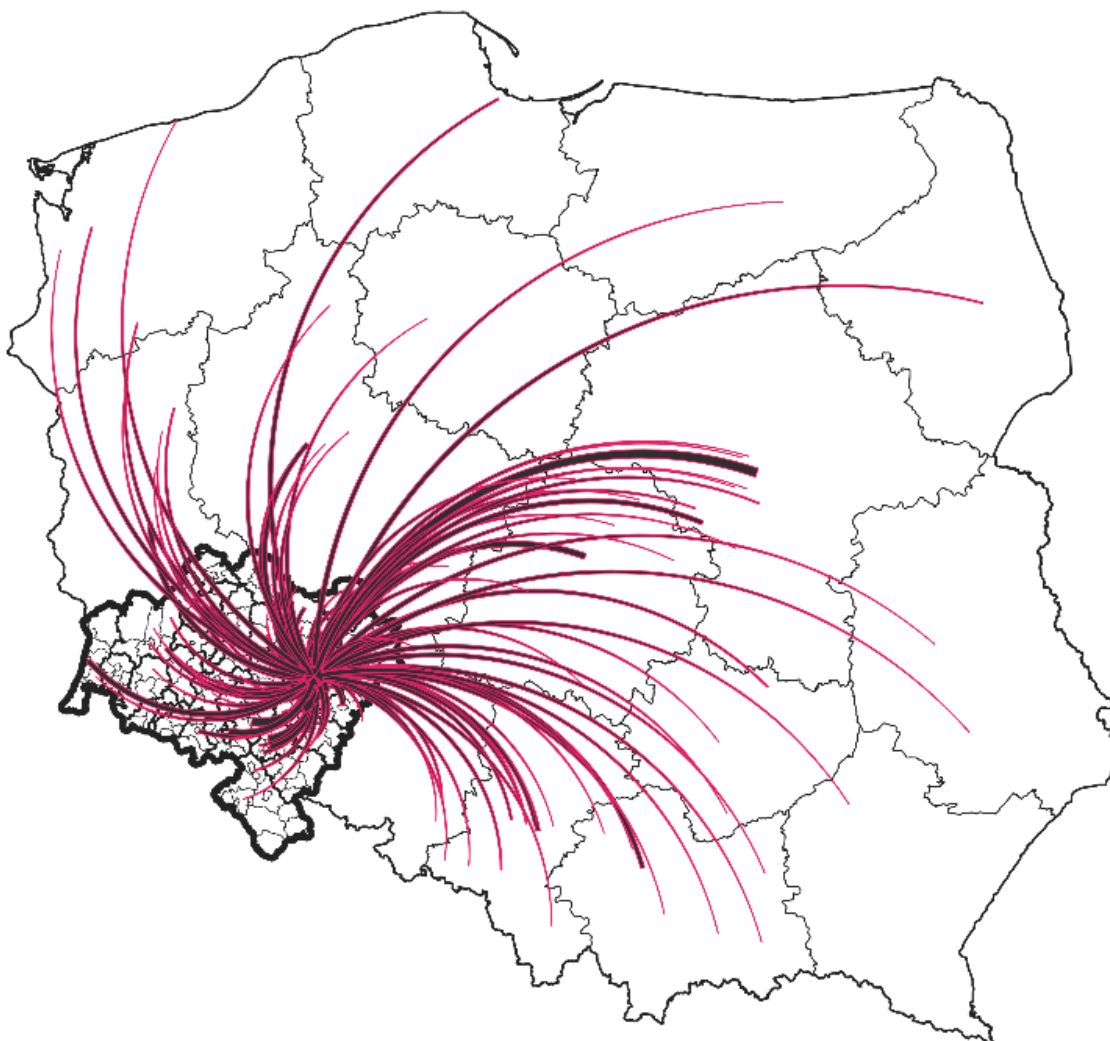
## Szkoły niewymagające transportu

Do szkół niewymagających transportu zaliczyć można szkoły zastępcze oraz placówki opierające kształcenie na nauczaniu zdalnym.

W przypadku kształcenia w szkołach zastępczych, zabezpieczających nauczanie w trakcie długotrwałego pobytu poza miejscem zamieszkania, podróż do placówki ma charakter jednorazowy (ewentualnie zwielokrotniany w ramach przepustek), a samo kształcenie nie wymaga przemieszczeń i jest realizowane na miejscu. Rozwiązania takie stosowane są w placówkach służby zdrowia (szpitale i sanatoria), a także w jednostkach wychowawczych (zakłady poprawcze).

W przypadku szkół zdalnych, obecność uczniów w placówce sprowadza się do egzaminów, lub ewentualnych konsultacji bezpośrednich — co ma charakter okazjonalny i również nie tworzy stałego potoku podróży, który byłby predestynowany do obsługi transportem publicznym.

Przykładowe rozmieszczenie gmin zamieszkania uczniów szkoły niewymagającej transportu (Patronus we Wrocławiu):





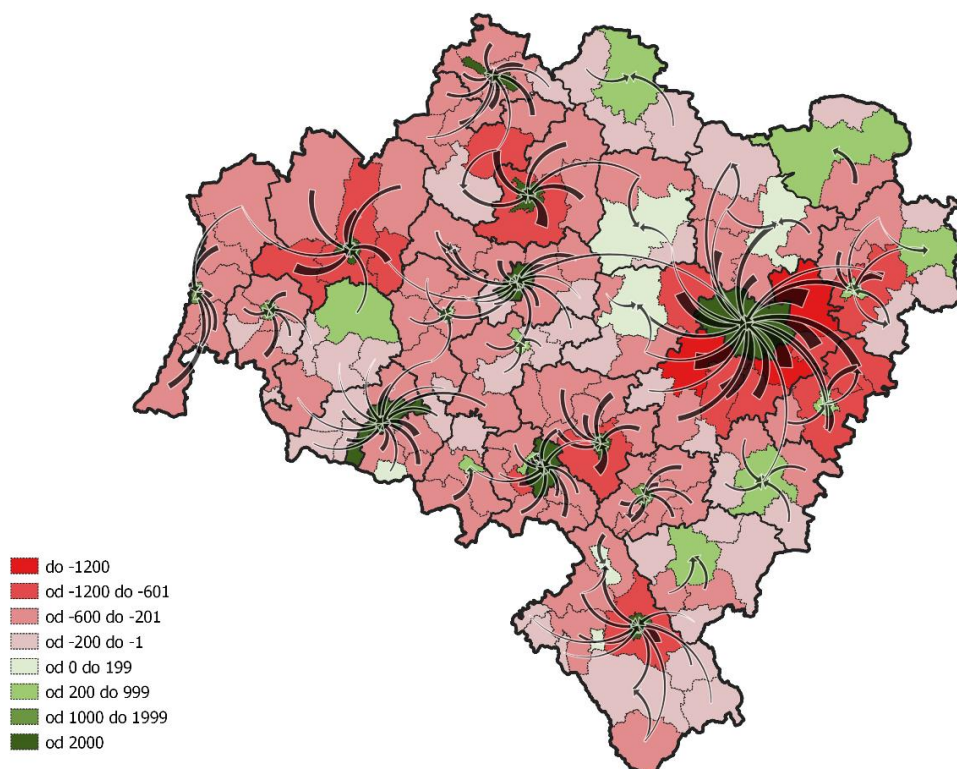
## Podsumowanie uwarunkowań dojazdów do szkół

Analiza poszczególnych rodzajów szkół wskazuje różny zakres potrzeb w zakresie organizacji dojazdów:

Typ szkoły	dojazd do internatu (wieczorem przed tygodniem szkolnym)	dojazd do szkoły (w dni szkolne przed zajęciami)	wyjazd ze szkoły (w dni szkolne po zajęciach)	wyjazd z internatu (po południu po tygodniu szkolnym)
technikum — ponadlokalne				
technikum — lokalne				
liceum — ponadlokalne				
liceum — nielokalne				
liceum — lokalne				
szkoła branżowa				
szkoły niewyma- gające transportu				

Jak widać z tabeli, nie jest możliwe bezpośrednie przełożenie danych o miejscach zamieszkania uczniów poszczególnych szkół na dobowe potoki podróży występujące w dni szkolne pomiędzy gminami. Tego rodzaju dane są w stanie jedynie zobrazować proces pozyskiwania bądź oddawania przez gminy młodzieży na etapie szkoły ponadpodstawowej, który następnie przeradza się w trend (już stałej) migracji młodych ludzi do większych miast.

Saldo dojazdów uczniów szkół ponadpodstawowych\* wg gmin, wraz z kierunkami przemieszczeń:



\* — wybrana forma prezentacji (objęcie barwą obszaru gminy) została zastosowana dla czytelności informacji.



## Kształtowanie sieci komunikacyjnej pod kątem dojazdów do szkół...

Najważniejszą kwestią w organizacji przewozów jest dostrzeżenie, że potrzeby transportowe nie są potrzebami pierwotnymi ludności. Potrzebą pierwotną jest potrzeba kształcenia — kwestia dojazdu jest elementem wtórnym.

Zagadnienie to jest powszechnie znane samorządom gminnym — ponieważ są one odpowiedzialne za szkolnictwo podstawowe. Dzieci, których odległość do szkoły jest zbyt duża, objęte są systemem dowozów autobusami szkolnymi. Na tym etapie są to przewozy zamknięte, zazwyczaj dedykowane tej konkretnej grupie użytkowników — rozkład jazdy powstaje w oparciu o rejonizację szkół i rzeczywiste potrzeby wynikające z miejsc zamieszkania uczniów.

Analogiczne podejście można spróbować zastosować w przypadku podjęcia organizacji przewozów otwartych, mających służyć młodzieży szkół ponadpodstawowych. Projektowana sieć połączeń początkowo może być oparta na istniejących kierunkach dojazdów do funkcjonujących szkół. Na podstawie danych o miejscach zamieszkania uczniów każdej z placówek możliwe jest stworzenie sumarycznej mapy potrzeb dojazdu. Różnica w stosunku do szkół podstawowych jest taka, że w tym przypadku obszary ciężenia poszczególnych placówek będą się nakładać (nie występuje rejonizacja).

Oparcie sieci połączeń na danych o miejscach zamieszkania uczniów jest potrzebne zwłaszcza przy uruchamianiu nowego systemu transportu publicznego. Przewozy ukierunkowane na potrzeby uczniów zapewnią odpowiedni poziom wykorzystania usług, a otwarty charakter komunikacji spowoduje, że od samego początku będą mogły korzystać z nich również inne grupy użytkowników.

Z czasem, wraz z nabraniem doświadczenia w organizacji przewozów, możliwe są działania wyprzedzające — kształtujące ofertę w sposób otwierający przed młodzieżą możliwości kształcenia, a nie — będące jedynie odpowiedzią na tradycyjne kierunki przewozów. Działania takie muszą być powiązane z aktywnym marketingiem usług szkolnych, prowadzonym wśród uczniów klas ósmych — wskazującym zarówno możliwości kształcenia, jak i kwestie dojazdu.

Należy pamiętać, że wykorzystanie sieci przewozów szkolnych stabilizuje się dopiero po trzech latach. Uruchomienie połączenia komunikacyjnego nie powoduje natychmiastowej zmiany kierunków dojazdu uczniów. Zmiana ta może zajść dopiero w najbliższym roku szkolnym — i to pod warunkiem, że nowe połączenie wyda się dojeżdżającym stabilne i pewne. Linia komercyjna, uruchomiona przez prywatnego przedsiębiorcę, teoretycznie w każdym momencie może zostać zlikwidowana, a więc nie musi budzić zaufania.

Zainteresowanie zupełnie nowym kierunkiem podróży będzie zatem narastać stopniowo. Po pierwszych wakacjach (o ile informacja o połączeniu, a najlepiej jego uruchomienie) nastąpiła w momencie wyboru szkoły przez młodzież, będą nim podróżować niemal wyłącznie uczniowie klas pierwszych. W kolejnym — w pojazdach pojawi się już drugi rocznik, a w następnym będą podróżować uczniowie klas trzecich, drugich i pierwszych. Na etapie czwartej klasy część uczniów posiada już prawo jazdy, stąd zmiana popytu może nie być już tak widoczna.

Kształtowanie sieci połączeń komunikacyjnych zawsze wiąże się z pewnym kompromisem. Jedynie w najprostszymi przypadkach wszystkie potrzeby można zaspokoić za pomocą połączeń bezpośrednich. Zdecydowanie częściej udaje się to z wykorzystaniem przesiadek oraz wspomaganiami dojazdami pieszymi i dojazdami rowerowymi. Istnieją wreszcie takie relacje, których obsługa za pomocą transportu zbiorowego nie może być efektywną — ważne jednak, by mieszkańcy mieli szansę uczestniczyć w procesie projektowania (konsultacje), a wybierając miejsce zamieszkania — znali warunki dojazdu z tego rejonu (łatwo dostępny i przystępnie napisany Plan Transportowy).



### ... a może kształtowanie sieci szkół pod kątem dojazdów komunikacyjnych?

W tym miejscu ponownie warto odwołać się do doświadczeń gmin z organizacji sieci szkół podstawowych. Liczba i rozmieszczenie placówek ulegają zmianom. Istnieją szkoły, które przenoszą się do nowych, wygodniejszych i bardziej energooszczędnych budynków. Powstają nowe placówki, które są odpowiedzią na rozwój zabudowy, a w niektórych przypadkach, gdy spada liczba uczniów — niektóre jednostki ulegają likwidacji.

Wszystkie te działania mają olbrzymi związek z transportem. W przypadku każdej zmiany sieci szkół, zmienia się również rejonizacja, a to bezpośrednio wpływa na konieczność korekty sieci dojazdów. Możliwa jest zatem optymalizacja — ocena wariantów pod kątem społecznym i ekonomicznym: jak liczna powinna być sieć szkół i jak rozbudować sieć dowozów. Oczywiście przy wyborze lokalizacji szkoły rozpatrywać należy wszelkie zagadnienia, łącznie z przemieszczaniem nauczycieli i możliwością zapewnienia im odpowiedniej liczby godzin zajęć. Z drugiej strony, należy równoważyć doraźne korzyści ze zmniejszenia liczby placówek z narastającymi kosztami dowozów w kolejnych latach — kluczowe są prognozy zmian liczby ludności w poszczególnych rejonach.

Przekładając te doświadczenia na grunt szkół ponadpodstawowych, najbardziej zbliżone zasady powinny dotyczyć lokalizacji liceów ogólnokształcących. Takie szkoły, bardzo liczne i o ogólnym programie nauczania — najczęściej nie posiadają dodatkowych, specyficznych uwarunkowań lokalizacyjnych. Docelowo należy zatem dążyć do takiego ich rozmieszczenia, które odpowiada z jednej strony hierarchii ośrodków osadniczych, a z drugiej — możliwościom istniejącej sieci transportowej.

Podczas relokacji szkoły (na przykład w razie konieczności wybudowania nowego budynku) należy brać pod uwagę fakt, że nowa lokalizacja nie powinna powodować konieczności uruchomienia nowych połączeń transportowych, a jedynie poprawiać efektywność wykorzystania istniejących już linii komunikacyjnych (dociążenie funkcjonujących obecnie połączeń, skrócenie odległości dojazdu uczniów).

Podobnie kształtują się zasady lokalizacji techników lokalnych i szkół branżowych, przy czym licznosc tych placówek (uwzględniając kierunki kształcenia) jest zdecydowanie mniejsza. Szkoły te powinny zatem być dobrze skomunikowane ze zdecydowanie większym obszarem — co sugeruje docelowe położenie ich w bezpośrednim sąsiedztwie węzłów komunikacji (w tym kolejowej).

Największe znaczenie ma odpowiednie lokalizowanie szkół ponadlokalnych. Te placówki powinny być położone zgodnie z hierarchią ośrodków osadniczych (dojazd powinien być jak najkrótszy dla jak największej liczby uczniów), w pobliżu węzłów komunikacji miejskiej, aglomeracyjnej i regionalnej.

W uzasadnionych przypadkach celowym może być zmiana charakteru placówki z ponadlokalnej na nielokalną — i przyjęcie założenia o konieczności połączenia szkoły z zamieszkaniami w internacie. Podejście takie najłatwiej wytłumaczyć na przykładzie technikum leśnego, lub wojskowego — szkół wymagających w procesie kształcenia bezpośredniego dostępu do określonych terenów (lasy czy poligony), a jednocześnie związanych ze specyficznymi warunkami późniejszej pracy czy służby zawodowej (osamotnione leśniczówki czy odizolowane koszary). W takim przypadku lokalizacja placówki może być całkowicie niezwiązana z istniejącą siecią transportową, konieczne jest jednak zorganizowanie (funkcjonującego raz w tygodniu) dogodnego połączenia dowozowego do internatu ze znaczącego węzła kolejowego, umożliwiającego dojazd nawet z dużych odległości.



## Uwarunkowania czasowe przewozów szkolnych

Tradycyjną godziną rozpoczęcia zajęć szkolnych jest ósma rano. Jest to uzasadnione porą dnia, w której przez cały rok (zwłaszcza w grudniu, w czasie zimowym) pojawia się światło dzienne.

Oprócz tej godziny, w zależności od uwarunkowań lokalnych, pojawiają się:

- wcześniejsza godzina zajęć (tzw. zerówka) rozpoczynająca się zazwyczaj między 7:05 a 7:30 — zależnie od potrzeb placówki;
- późniejsze godziny rozpoczęcia zajęć, zwłaszcza przy pracy zmianowej (problemy lokalowe szkoły, kosztowne pracownie dydaktyczne itp.);
- dodatkowy czas na przebranie przed zajęciami (zwłaszcza przy zajęciach praktycznych);
- korekty (kilkunasto- bądź kilkudziesięcio-) minutowe momentu rozpoczęcia zajęć, zależnie od uwarunkowań dojazdu.

Przykłady takich uwarunkowań można znaleźć w wywiadach uczniów poszczególnych typów szkół zamieszczonych na wcześniejszych stronach tej broszury. Warto się z nimi zapoznać, aby mieć świadomość jak duży może być poziom zróżnicowania godzin zajęć.

Kolejnym zagadnieniem jest godzina powrotu. W tym przypadku w grę wchodzi jeszcze zajęcia pozalekcyjne, w których udział powinni móc brać (w miarę możliwości organizacji odwozu) także uczniowie dojeżdżający.

Na podstawie danych zebranych od poszczególnych szkół możliwe jest zaprojektowanie systemu dojazdów w sposób dogodny dla większości uczniów. Należy wspomnieć, że w niektórych przypadkach bardziej celowym może być dostosowanie godzin funkcjonowania szkoły do transportu, aniżeli próba dostosowania transportu do potrzeb szkolnych. Kluczem jest liczebność dojeżdżających grup uczniów.

W przypadku, gdy pojemność autobusów nie jest w pełni wykorzystana, warto dostosować (w miarę możliwości) godziny rozpoczęcia zajęć w poszczególnych szkołach tak, aby można było jednym kursem realizować dowozy do wielu placówek. Rozwiązanie takie powoduje oszczędność zarówno taboru, jak i kierowców (zazwyczaj to właśnie poranny szczyt dnia szkolnego determinuje tak liczbę potrzebnych pojazdów, jak i wielkość zatrudnienia).

Z drugiej strony, jeżeli potoki są zbyt duże i konieczne byłoby zatrudnianie taboru wielkopojemnego (autobusy przegubowe, nieprzydatne przez pozostałą część dnia) bądź wykonywanie kursów bisowych (wzmocnienie kursu drugim pojazdem na całości lub części trasy), warto rozważyć rozsuniecie godzin rozpoczęcia zajęć, tak aby dowozy mogły być realizowane po prostu przez dwa kolejne kursy.

Obsługa komunikacyjna powrotów ze szkół charakteryzuje się nieco innymi parametrami. Popołudniowy szczyt przewozowy jest bardziej spłaszczony (zróżnicowanie liczby godzin lekcyjnych w poszczególnych dniach i klasach), ale jednocześnie trwa dłużej. Powroty uczniów ze szkół rozpoczynają się około godziny 13, największe natężenie osiągają około 14-15, a następnie spadają aż do wczesnych godzin wieczornych (zwłaszcza przy zmianowej organizacji pracy, lub rozbudowanej ofercie zajęć pozalekcyjnych).

Odrębną kwestią jest organizacja dojazdów ze szkół z internatem do najbliższego węzła kolejowego. Przewozy te zazwyczaj odbywają się w niedzielne wieczory (przyjazd) i piątkowe późne popołudnia (powrót) — pod względem charakteru są zbliżone do przewozów studenckich.



## Rola przewozów szkolnych w kształtowaniu postaw komunikacyjnych

Odpowiednia realizacja przewozów, spełniająca potrzeby młodzieży szkolnej, umożliwia utrzymanie właściwego udziału transportu zbiorowego w rynku przewozowym, a co za tym idzie — ogranicza problemy komunikacyjne miast i gmin (problemy z parkowaniem, zatłoczenie dróg, poziom wypadkowości itd.).

Na etapie szkoły podstawowej powinno następować zapoznanie z systemem komunikacji zbiorowej. Sprawdzonym rozwiązaniem w tym zakresie jest przyznanie dzieciom szkół podstawowych przejazdów bezpłatnych, pod warunkiem wyrobienia imiennej karty, stanowiącej elektroniczny nośnik (na tym etapie nieodpłatnego) biletu. Ten wysiłek, konieczny do podjęcia przez rodziców, znajduje u nich zrozumienie — ponieważ daje możliwość darmowych podróży dziecka. Co ważne, takie rozwiązanie znosi ten próg dostępu (formalność wyrabiania karty) z momentu, gdy potencjalnego pasażera będą dotyczyć już opłaty za przejazd.

Dzieci w wieku szkolnym chętnie korzystają samodzielnie z komunikacji zbiorowej, jeśli jest dla nich bezpłatna — jest przez nie postrzegana jako rodzaj wolności, stąd przyzwyczajają się do niej i nie mają w późniejszym okresie oporów, by z niej korzystać. Jednocześnie należy zauważyć, że przewozy tej grupy pasażerów nie stanowią dużego obciążenia dla systemu — podróże własne dzieci odbywają się w dni szkolne po obiedzie, bądź w dni wolne — kiedy system posiada rezerwy pojemności. Co ważne, takie rozwiązanie obniża także koszty bliskich wycieczek szkolnych — a to powoduje, że nawet uczniowie, w których rodzinach nie wykorzystuje się komunikacji zbiorowej, będą mieli okazję się z nią zapoznać.

Przy rozpoczęciu dojazdów do szkoły ponadpodstawowej opłaty za przejazd powinny być już pobierane, ponieważ dojazdy mają charakter codzienny i odbywają się w godzinach szczytu komunikacyjnego. Poza tym, z psychologicznego punktu widzenia, ten moment rozpoczęcia ponoszenia wydatków na dojazd do szkoły jest zakorzeniony w świadomości społecznej i nie budzi większych oporów. Co warto rozważyć, możliwe jest wprowadzenie promocji w pierwszym miesiącu dojazdów, celem zapoznania z systemem oraz dania czasu na wybór najlepszego sposobu dojazdów i rodzaju biletu.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę na negatywne skutki utrzymania bezpłatnych przejazdów dla młodzieży szkół ponadpodstawowych do 16 czy 18 roku życia. Osoba w wieku 16 lat może już rozpocząć kurs na prawo jazdy na mikrosamochód, a w wieku 18 lat — na samochód osobowy. Wprowadzenie odpłatności w tym wieku daje dodatkowy argument — jednoznacznie wspierający decyzję o odejściu od transportu zbiorowego.

W sytuacji, gdy młody człowiek do ukończenia szkoły ponadpodstawowej pozostanie klientem komunikacji publicznej, zdecydowanie łatwiej będzie utrzymać wykorzystywanie przez niego transportu zbiorowego w przyszłości. Mało tego, sprawność transportu z dotychczasowego miejsca zamieszkania może ograniczyć chęć migracji do większych miast natychmiast po uzyskaniu takich możliwości.

Sugestie sposobów zaspokajania tych potrzeb przedstawiamy w innej z naszych broszur: „Konkurencyjny transport zbiorowy”.

