

Jakub Sikora, Elżbieta Strączewska, Joanna Trzaskuś

**OCENA ISTNIEJĄCEGO STANU INFRASTRUKTURY
SPOŁECZNEJ NA PODSTAWIE BADAŃ ANKIETOWYCH
PROWADZONYCH W SZKOŁACH**

***EVALUATION OF EXISTING CONDITION
OF THE SOCIAL INFRASTRUCTURE BASED ON THE
QUESTIONNAIRE SURVEY CONDUCTED IN SCHOOLS***

Streszczenie

W artykule przedstawiono stan infrastruktury społecznej ze szczególnym uwzględnieniem szkolnictwa. Badaniami objęto wybrane sołectwa w gminach znajdujących się w województwach: małopolskim, łódzkim oraz podkarpackim. Poziom wyposażenia infrastrukturalnego w tych rejonach określono na podstawie danych zebranych w ankietach, skierowanych do uczniów szkół podstawowych klas 4–6. Badania przeprowadzono wśród uczniów szkół w miejscowościach Przylęk i Jaźwiny – teren wiejski, Więclawice Stare obszar podmiejski i miasto Kraków.

Ankieta zawierała pytania zamkniętych i otwarte. Kwestionariusz dotyczył dwóch zagadnień, pierwsza jego część dotyczyła infrastruktury komunikacyjnej druga, zaś zaplecza technicznego do prowadzenia zajęć poza lekcyjnych. W pytaniach otwartych uczniowie mieli możliwość zaproponowania własnych rozwiązań problemu i sugestii.

Przeprowadzona analiza infrastruktury może przyczynić się do wszczęcia procedur przez gminy, ubiegania się o dofinansowania inwestycji w dziedzinie edukacji jak również korzystania z funduszy pomocowych UE. Obraz jakości potencjału infrastrukturalnego daje podstawę do podejmowania strategicznych decyzji przez jednostki zarządzające.

Rola i znaczenie programowania rozwoju regionalnego oraz wszelkich związanych z nim procedur planistycznych systematycznie wzrasta. Wprowadzony od stycznia 1999 roku nowy podział administracyjny kraju wymaga nowej inwentaryzacji lokalnych zasobów, w tym infrastruktury. Powstaje również konieczność dostosowania polskiego modelu sterowania rozwojem regionalnym do

warunków wymaganych w Unii Europejskiej [Gruszczyński 1999a], [Gruszczyński, Kwapisz 2000a].

Słowa kluczowe: infrastruktura społeczna, infrastruktura transportowa, Przylęk, Jazwiny, Węclawice Stare, Kraków

Summary

The paper presents condition of the social infrastructure allowing of education. The researches were carried in chosen rural administrative units in the following Provinces: Malopolska, Lodz, and Podkarpackie. The level of infrastructural equipment in these regions was fixed on the open-ended questionnaire. It was directed to the pupils of primary schools. The researches were carried in Przylęk and Jazwiny (rural area), Węclawice Stare (suburban zone) and city of Krakow.

The survey form has open-ended and closed-ended questions. There were two important problems. The first concerns the social infrastructure, the second a technical backup for the additional classes/lessons. The pupils could propose their own ideas and suggestions in the open-ended questions.

Such infrastructural analysis is a good basis to apply for co-financing of the leaded educational investments from commune's resources or EU funds.

Recognition of the quality of infrastructural equipment is fundamental for strategic decision making in managing bodies.

The role and significant of regional development and planning procedures are systematically rising. From the 1999 there is a new territorial division in Poland. It requires a new, actual stocktaking of local resources, in particular- infrastructure. There is also a need to adapt a Polish model of regional development steering to the conditions required in the European Union [Gruszczyński 1999a], [Gruszczyński, Kwapisz 2000a].

Key words: social infrastructure, Przylęk, Jazwiny, Węclawice Stare, Krakow, transport infrastructure

WPROWADZENIE

Od 1989 r. w związku z zachodzącymi w Polsce zmianami ustrojowymi nastąpił znaczny postęp gospodarczy i społeczny. Rosnące wymagania pracodawców oraz zwiększające się potrzeby konsumpcyjne społeczeństwa powodują zmiany w dotychczasowym systemie wartości przejawiające się: wydłużeniem czasu pracy, przenoszeniem pracy do domu, znacznym zmniejszeniem uwagi poświęcanej rodzinie. Obowiązek wychowywania dzieci w coraz większym stopniu przejmują szkoły. W niektórych gminach angażują się w to także OSP, kluby sportowe, kościoły. Są to jednak odosobnione przypadki, a instytucje te mają ograniczone możliwości. W wielu miejscowościach nie są podejmowane żadne akcje, a młodzież zostaje pozostawiona samej sobie. W opracowaniu podjęto próbę uzyskania odpowiedzi na następujące pytania:

- Czym jest szkoła dla naszych dzieci?
- W jaki sposób wychowuje, uczy, bawi, wpływa na rozwój?
- Jakie posiada zaplecze infrastrukturalne?

W gminach dąży się do stworzenia nowoczesnej bazy oświatowej, opartej na szkole dobrze wyposażonej w pomoce dydaktyczne, zaplecze sportowe, przyjaznej uczniowi oraz wprowadza się system ułatwień w dostępie do usług przewozu dzieci i młodzieży. Wdraża się szeroko pojętą komputeryzację i dostęp do Internetu. Gminy wiejskie mogą otrzymać pomoc na rozwój infrastruktury społecznej z kilku źródeł. Dofinansowanie można uzyskać m.in. z Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich (PROW) oraz z Regionalnego Programu Operacyjnego (RPO). Jednym z warunków otrzymania wsparcia jest posiadanie miejscowego Planu Odnowy Miejscowości. Z programów unijnych, które są i będą dostępne, można sfinansować m.in. remonty, budowę i rozbudowę świetlic wiejskich, domów kultury, boisk, placów zabaw oraz innych miejsc rekreacji i wypoczynku. Wsparcie można otrzymać również na realizację projektów dotyczących tworzenia instytucji kulturalnych i społecznych, np. regionalnych zespołów artystycznych, skansenów lub muzeów wiejskich. Każda inwestycja i projekt realizowany w ramach tych działań ma przede wszystkim przyczynić się do poprawy jakości życia społeczności lokalnej. Zaspokoić ma potrzeby społeczne, kulturalne oraz sportowe gmin wiejskich. Działania takie stanowią podstawową determinantę rozwoju gospodarczego gmin. Zazwyczaj rozbudowa i modernizacja tej infrastruktury wiąże się z poniesieniem przez gminę kosztów realizacji inwestycji [Krakowiak-Bal 2008].

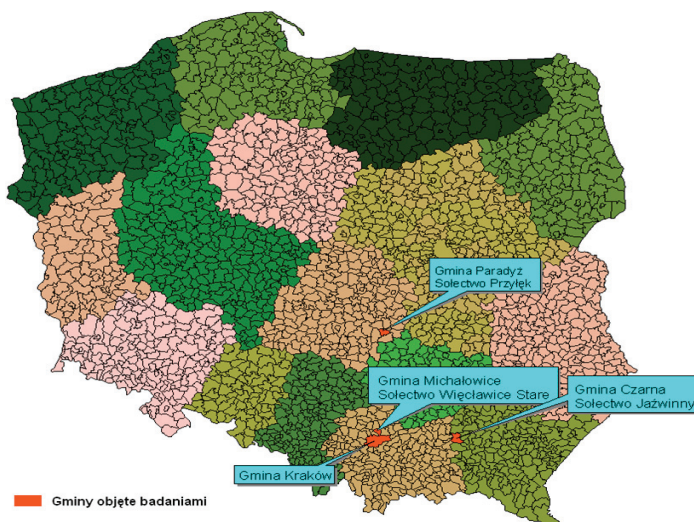
CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem artykułu było wyznaczenie poziomu infrastruktury społecznej, pokazanie różnic w potrzebach i zainteresowaniach dzieci w szkołach wiejskich i miejskich oraz ocena sposobu spędzania wolnego czasu. Zakresem badań objęto szkoły podstawowe znajdujące się na terenie miejscowości Przyłęk, Jażwiny, Więclawice Stare oraz w Kraków. Lokalizację obszaru badań przedstawiono na rysunku 1. Badaniami objęto uczniów szkół podstawowych uczęszczających do klas od cztery do sześć w różnego typu miejscowościach. Sołectwo Przyłęk położone jest w województwie łódzkim w gminie Paradyż. Do szkoły w Paradyżu uczęszcza 106 uczniów, z czego 86 spełniało przyjęte kryterium badań. W tej szkole prawidłowo wypełnione zastały 46 ankiety.

Więclawice Stare znajdują się w województwie małopolskim w gminie Michałowice, tam w szkole uczy się 250 osób. Kryterium badań spełniało 125 uczniów, weryfikacja wypełnionych ankiet pozwoliła do dalszej analizy zakwalifikować 60 kwestionariuszy.

Jażwiny są miejscowością położoną w województwie podkarpackim w gminie Czarna Tarnowska. W szkole uczy się 42 uczniów, z czego 30 osób spełniało kryterium badań i wszyscy oni w poprawny sposób wypełnili ankietę.

Do wybranej szkoły w Krakowie uczęszczało 210 uczniów, spełniających kryterium badań było 105 z czego w badaniach wzięło udział 28 uczniów.



Rysunek 1. Przestrzenne rozmieszczenie obszaru badań
Figure 1. Spatial arrangement of researched area

METODYKA BADAŃ

Kwestionariusz ankietowy został tak przygotowany, aby pytania w nim zawarte nie sprawiały problemów uczniom podczas odpowiedzi, a jednocześnie dawały obraz jakości potencjału infrastrukturalnego w badanych szkołach. Zawarte w kwestionariuszu pytania pozwalały samoczynnie weryfikować wiarygodność odpowiedzi ucznia. Kwestionariusze ankietowe zostały dostarczone przez wychowawców klas i uzupełnione przez respondentów podczas trwania godziny wychowawczej.

Procedurę badań ankietowych realizowano stopniowo. W pierwszej kolejności opracowano projekt graficzny formularza ankietowego. Im dokładniejszy jest projekt, tym łatwiej buduje się dobry formularz. Już w okresie projektowania zbierano wiadomości pozwalające na sformułowanie hipotez, które pozwoliły zwiększyć wiarygodności badania oraz pomagały w formułowaniu właściwych pytań. Takie działania dały możliwość sformułowania wstępnej listy pytań i wyskalowania wstępnych odpowiedzi, które były szkicem kwestionariusza.

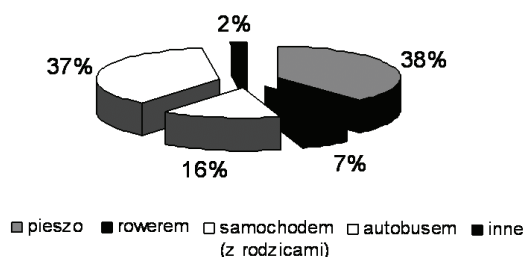
W formularzu ankietowym zawarto pytania otwarte i pytania zamknięte. Pytania otwarte pozwalały na swobodną wypowiedź, która była niewyskalowana, nieograniczona ani co do treści, ani co do budowy zdań oraz czasu wypowiedzi. Zaletą tych pytań było to, że zachęcały respondenta do odpowiedzi zgodnie z jego wolą i punktem widzenia. Pytania zamknięte, które były wyskalowane, dają pełny wybór możliwych odpowiedzi. W wyniku skalowania odpowiedzi ułatwiona jest klasyfikacja i analiza danych.

WYNIKI

Podczas wykonywania badań rozdano 358 arkuszy ankietowych, z czego 164 zostały prawidłowo wypełnione a dane w nich zawarte stanowiły podstawę do analizy potencjału infrastruktury społecznej. W sołectwie Przyłęk rozdano wśród uczniów 86 formularzy ankietowych z czego 53% zostało poprawnie wypełnionych. W miejscowości Więclawice Stare dostarczono do wybranych respondentów 125 kwestionariuszy ankietowych tylko 48% zostało poprawnie wypełnionych. Najlepiej kwestionariusze wypełnili uczniowie ze szkoły w Jażwinach bo, aż 71% to formularze ankietowe z odpowiedziami poprawnymi. Najślabiej wypadli respondenci ze szkoły w Krakowie ponieważ tylko 26% kwestionariuszy zostało prawidłowo wypełnionych. Z przeprowadzonych badań wynika, że w badanej szkole w Krakowie uczniowie nie byli zainteresowani problematyką i wypełnili ankiety niestarannie. Uczniowie ze szkoły w Więclawicach Starych okazali się bardzo zainteresowani poruszonym problemem w ankiecie i wypełnili ją starannie tylko dwanaście ankiet nie zostało zakwalifikowanych do analizy.

Celem przeprowadzonych badań było m.in. określeni dystansu do szkoły i czas oczekiwania na szkolny autobus po zajęciach oraz czas oczekiwania na zajęcia po przyjeździe do szkoły zebrane informacje przedstawiono w tabeli 1. Czas dojazdu do szkoły wahał się w dwóch sołectwach od 40 do kilku minut, co może świadczyć o wystarczającej infrastrukturze transportowej. Uwzględniając jednocześnie czas oczekiwania uczniów na zajęcia lekcyjne można zauważyć niewystarczającą koordynację transportu z zajęciami lekcyjnymi. W sołectwie Jażwiny uczniowie klas 4 - 6 zadeklarowali, iż nie oczekują na zajęcia ani na autobus. Taka sytuacja spowodowana była tym, iż drogę do szkoły pokonują we własnym zakresie.

Na rysunku 2 przedstawiono sposoby docierania do szkoły, jaki zadeklarowali badani respondenci. Najwięcej uczniów dociera do badanych szkół na piechotę, tę grupę stanowią 62 osoby, zbliżona liczba respondentów dojeżdża do szkoły autobusem. Dwudziestu sześciu zadeklarowało, że do szkoły samochodem osobowym odwożą ich rodzice. Tylko 11 uczniów zadeklarowało, że dociera do szkoły rowerem.



Rysunek 2. Struktura sposobu docierania uczniów do szkoły
Figure 2. Modes of reaching the school

Tabela 1. Odległość i czas dojazdu do szkoły uczniów w badanych szkołach
Table 1. Distance and approach time to school

Sołectwo	Parametr	Odległość szkoły od miejsca zamieszkania [km]	Czas dojazdu do szkoły [min]	Dojazd autobusem	
				Czas oczekiwania na lekcje [min]	Czas oczekiwania po lekcjach na autobus [min]
Przyłęk	max	8	40	15	60
	średnia	4,93	15	11	25
	min	0,05	1	5	15
Jażwiny	max	1,2	25	–	–
	średnia	0,75	10	–	–
	min	0,2	2	–	–
Więclawice Stare	max	6	22	60	60
	średnia	2,21	9	15	30
	min	0,02	2	5	2
Kraków	max	7	40	20	20
	średnia	1,27	12	10	15
	min	0,25	1	5	10

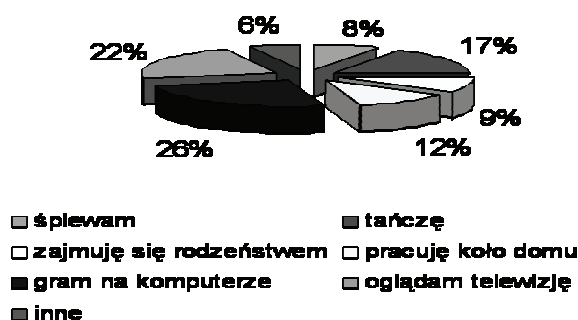
Z danych na rysunku 3 wynika, że we wszystkich badanych szkołach największy procent uczniów spędza wolny czas (wakacje) u rodziny, dużą część stanowią także osoby, które pozostają w domu. Szkoła tylko w nielicznych przypadkach stara się interesująco wypełnić dzieciom wolny czas. Dla przykładu w szkole w Jażwinach w wakacje organizowane są kursy tańca, a także zajęcia sportowe.



Rysunek 3. Sposoby spędzania wolnego czasu przez ucznia
Figure 3. Mode of pupils' free time organization

Pytania dotyczące czasu przebywania w szkole na lekcjach i zajęciach poza lekcyjnymi obrazowały rozkład czasu dnia badanych respondentów. Najwięcej uczniów wychodzi do szkoły o godzinie 7⁵⁰ i wraca do domu o 14⁰⁰. Część dzieci oczekuje po lekcjach na autobus. Uczniowie w Przylęku spędzają ten czas w świetlicy gdzie czas wypełnia im zabawa. Zaś w Więclawicach uczniowie deklarowali, iż wolny czas poświęcają na odrabianie lekcji. Dzieci z Krakowa spędzają swój wolny czas czekając na autobus lub tramwaj na przystankach komunikacji miejskiej.

Rysunek 4 przedstawia odpowiedzi uczniów na pytanie: jak uczniowie spędzają wolny czas poza szkołą? Najwięcej ankietowanych odpowiadało, że ten czas poświęca grze na komputerze i oglądaniu telewizji. Pojawiły się również takie odpowiedzi, jak: czytam książki, gram w piłkę, spacer z psem, gram na akordeonie.



Rysunek 4. Struktura poza programowych zajęć uczniów
Figure 4. Additional (program beside) pupils' interests

Na otwarte pytanie zawarte w kwestionariuszu dotyczące pomysłów na dodatkowe zajęcia organizowane przez szkołę, najczęstszymi odpowiedziami były: zajęcia komputerowe, śpiew oraz gra na instrumentach. Kiloro dzieci odpowiedziało, że nie ma czasu na dodatkowe zajęcia, gdyż większą część czasu zajmuje im odrabianie lekcji. Poniżej zamieszczono przykładowe wypowiedź: „nie mam na nic czasu, ponieważ trzy razy w tygodniu jeżdżę do szkoły muzycznej, która jest oddalona o 20 km zajmuje mi to całe popołudnie”, „jestem ministrantem i w sobotę chodzę na zbiórki”, „w wolnym czasie gram z kolegami w piłkę”, „pomagam rodzicom w domu i ćwiczę grę na akordeonie i gitarze”. To tylko niektóre odpowiedzi na to pytanie, w przeważającej części uczniowie deklarowali, że chętnie spędziliby wolny czas na sali gimnastycznej, ale ona jest cały czas wykorzystywana na zajęcia programowe.

WNIOSKI

Analizując poziom infrastruktury transportowej na obszarach objętych badaniami, niejednokrotnie można było zauważyć, iż organizacja transportu uczniów do/ze szkoły nie zawsze szła w parze z ich planem zajęć. Tym bardziej niepokojące wydaje się być nie podejmowanie prób zagospodarowania czasu uczniom, którzy zmuszeni są do oczekiwania na autobus.

Na podstawie przeprowadzonej analizy wyników można stwierdzić, że w gminach wiejskich uczniom najbardziej brakuje dobrego zagospodarowania wyposażenia sal dydaktycznych oraz ich dostępności poza programowymi zajęciami. W szkołach podmiejskich ankietowani zauważyli braki wyposażenie sal dydaktycznych w nowocześniejszy sprzęt taki jak: odtwarzacze DVD, lepsze komputery, cyfrowe odtwarzacze audio oraz szafki na przybory lekcyjne. Na terenach wiejskich brakowało także dostępu do sprzętu sportowego i sal gimnastycznych w wolnym czasie. Z tego wynika, że w szkołach tych powinna nastąpić modernizacja sal i powiększenie boisk (zaplecza sportowego). W gminie typowo miejskiej uczniowie narzekali na brak dodatkowej sali gimnastycznej i basenu. Niejednokrotnie badane szkoły posiadały dobrze wyposażone sale, ale planowe zajęcia były tak zorganizowane, że dostęp poza lekcjami do sal był dopiero po godzinie 18⁰⁰. W każdej ze szkół powinna nastąpić budowa bądź modernizacja obiektów sportowych. W szkole miejskiej zauważono brak osoby, która byłaby po zajęciach odpowiedzialna za obiekty sportowe.

BIBLIOGRAFIA

- Gruszczyński J. *Rolnictwo polskie na etapie przejściowym przed wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej*. Zesz. Nauk. AR Kraków. Nr 350/1999, 1999a.
- Gruszczyński J. Kwapisz J. *Infrastruktura techniczna Małopolski ma tle standardów Unii Europejskiej*. Międzynarodowa Konferencja Naukowo-Techniczna Kielce 1–2.03.2000. 2000a. Zbiór referatów.
- Krakowiak-Bal A. *Finansowanie inwestycji infrastrukturalnych w gminach wiejskich na przykładzie gminy Spytkowice*. Infrastruktura i Ekologia Terenów Wiejskich. Komisja Technicznej Infrastruktury Wsi PAN, Kraków 2008, s. 149–158.

Dr inż. Jakub Sikora
Uniwersytet Rolniczy w Krakowie
Katedra Technicznej Infrastruktury Wsi
30-149 Kraków ul. Balicka 116B
Tel. (012) 662 4662
jsikora@ar.krakow.pl

Recenzent: Prof. dr hab. inż. Zdzisław Wójcicki