

DNEVNE MIGRACIJE UČENCEV V LJUBLJANSKIH SREDNJIH ŠOLAH

Sabina Rupert, Barbara Zupanc, Mateja Žgajnar

Z anketiranjem učencev na petih ljubljanskih srednjih šolah so avtorice med drugim opisale značilnosti dnevnega migriranja učencev, predstavile probleme učencev migrantov in podvomile o smotrnosti sedanje mreže srednjih šol.

Pojem migracija zajema nenehno preseljevanje oziroma vozaštvo v kraje, kjer je omogočeno ustrezno gospodarsko, politično in kulturno udejstvovanje. Del tega je tudi dnevno potovanje učencev v šolo. Odločile smo se za podrobnejšo proučitev dnevne migracije učencev srednjih šol v ljubljanski regiji. Zanimali so nas tokovi s podeželja ljubljanskih občin v samo mesto in med mestnimi deli Ljubljane. Večino podatkov smo črpale iz vprašalnika. Zbrale smo podatke o kraju bivanja učencev, oddaljenosti kraja od šole, številu učencev - migrantov iz posameznih krajev, njihovi usmeritvi, zamujanju vozačev k pouku, ugodnosti v šoli in načinu prehranjevanja ter nagibu k vpisu na določeno šolo, hkrati pa smo ugotavljale ostale možnosti, ki jih imajo učenci, ki dnevno prihajajo v republiško središče.

Anketo smo izvedle na petih srednjih šolah v Ljubljani v šolskem letu 1988/89. Iz vsakega letnika smo s sodelovanjem vodstev šol izbrale en razred; tri do štiri oddelke glede na stopnjo zahtevnosti programa. Ostale podatke smo dobile od vodstev šol. Pri izboru šol smo upoštevale kvantiteto, tradicijo ter zahtevnost programa. V večini primerov smo naleteli na prijazno sodelovanje, saj ta tematika ni pogosto obravnavana. Dosedanje študije o mreži šol so nam potrdile predvidevanja, da se učenci v večini ne vpisujejo v programe glede na svoje sposobnosti, nagnjenja ter potrebe okolja,

ampak glede na bližino srednje šole.

Intenzivnost dnevnega potovanja učencev je pogojena s primernostjo prometne mreže. Najpogosteje uporabljajo učenci primestni, medkrajevni ali mestni avtobus, pa tudi vlak. Z medkrajevnim avtobusom se pripelje v Ljubljano veliko učencev (Slika 1), zato so med šolskim letom linije okrepljene. Najbolj obremenjene so smeri: Domžale, Polhov Gradec, Grosuplje, Ig, Kamnik, Smlednik, Kranj, Škofja Loka in Vrhnika. Tudi na mestnih avtobusih predstavljajo učenci večji delež potnikov kot zaposleni, čeprav so za prevoznika "neprivlačen" uporabnik, saj so razdalje prekratke, da bi stroške sofinancirala Izobraževalna skupnost (Slika 2 in 3).

Železnica je manj pogosto uporabljeno prometno sredstvo. Največ ga uporabljajo učenci iz Zasavja. Ugotavljamo, da je dnevno potovanje v srednje šole ljubljanske regije tako obsežen pojav, da vidno vpliva na obseg tovrstnega prometa. Potrebne so okrepljene linije ob konicah (začetek in konec pouka), pa tudi organizacija posebnih pogodbenih voženj v času pouka. Vse pogosteje pa se pojavlja tudi vprašanje sofinanciranja stroškov dnevnega potovanja, saj prevozniki zaradi splošnih ekonomskih problemov ne prevzemajo več regresiranja.

Učence - vozače obravnavajo s posebno pozornostjo na šolah, kamor se dnevno vozijo. Nekatere jim ob začetku šolskega leta dodelijo

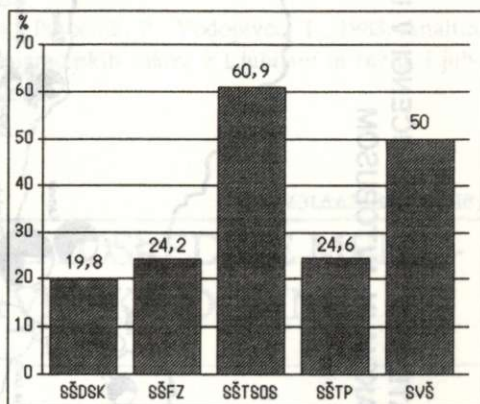
status vozača. Ta jim omogoča opravičevanje zamujenih prvih ur, predhodno odhajanje od pouka, v posebnih primerih tudi večdnevno odsotnost (izjemno slabe vremenske razmere). Za bivanje v šoli pred začetkom pouka je zagotovljen poseben prostor. Obvezne dejavnosti, organizirane izven rednega pouka, so prilagojene učencem - vozačem. Kljub temu ugotavljamo, da so učenci iz bolj oddaljenih krajev zelo obremenjeni. To pa v glavnem ne vpliva na njihov učni uspeh, ki je v mnogih primerih celo boljši od učencev, ki niso vozači. Ta ugotovitev velja še zlasti za šole, ki izvajajo programe na nižji zahtevnejši stopnji. V primerih, ko dnevna vožnja v šolo ne omogoča opravljanje vseh šolskih obveznosti, smo ugotovili, da se učenci odločajo za bivanje v domovih za učence. Zaradi materialnih težav se učenci - vozači pogosteje po končanem srednjem šolanju ne odločajo za nadaljevanje študija, ampak poiščejo zaposlitev v bližini kraja bivanja.

Ugotovile smo, da se na srednje šole, ki izobražujejo predvsem za nadaljevanje izobraževanja na visoki stopnji, odločajo učenci iz razvitejših občin. To je pogojeno z delovno silo, po kateri je povpraševanje tudi v terciarnih in kvartarnih dejavnostih. Na vseh petih šolah, kjer smo zbirale podatke, imajo učenci organizirano malico. Kljub temu jo mnogi prinašajo od doma. Kosila so organizirana samo v večjih izobraževalnih centrih, zato se vozači neredno prehranjujejo.

Učenci se po končanem pouku hitro odpravijo domov. Čas, ki jim še ostane, redko izkoristijo za ogled kulturnih institucij ali prireditvev v Ljubljani. Veliko vozačev zato pozna glavno mesto bolj po lokalnih, gostiščih in trgovinah. Nakupi so ena redkih stvari, ki vozače zadržujejo dlje v mestu. Za obiske prireditvev se običajno ponovno vrnejo v kraj šolanja, čeprav preseneča dejstvo, da teh možnosti v glavnem ne izkoristijo, kljub slabi ponudbi v domačem kraju. Zbrani rezultati so pokazali,

da vozaštvo pravzaprav ni ovira pri šolanju v ljubljanski regiji, marsikaj pa je preveč prepuščeno že kar tradicionalnim razmeram. Po mnenju vprašancev bi morali spremeniti pogoje prehranjevanja, pa tudi kvaliteto prevozov. Marsikaj bi morale izboljšati šole pri organizaciji pouka in zlasti urniku. Mreža šol pri obstoječi strukturi programov (raznoverstni na različni stopnji zahtevnosti) in razmestitvi gospodarskih organizacij sta dejstvo, ki ga v tem trenutku ne moremo spremeniti. Menimo pa, da bi ga pri napovedanih spremembah šolskega sistema morali upoštevati in v tej smeri prispevati k odpravljanju nepotrebne dnevnega prevažanja učencev v šole, za katere so materialni pogoji zagotovljeni tudi v krajih bivanja.

Slika 1: Delež učencev - vozačev na anketiranih srednjih šolah v ljubljanski regiji (šolsko leto 1988/89).



SŠDSK - Srednja šola za družboslovje in splošno kulturo

SŠFZ - Srednja šola za farmacijo in zdravstvo

SŠTSOS - Srednja šola tehničnih strok in osebnih storitev

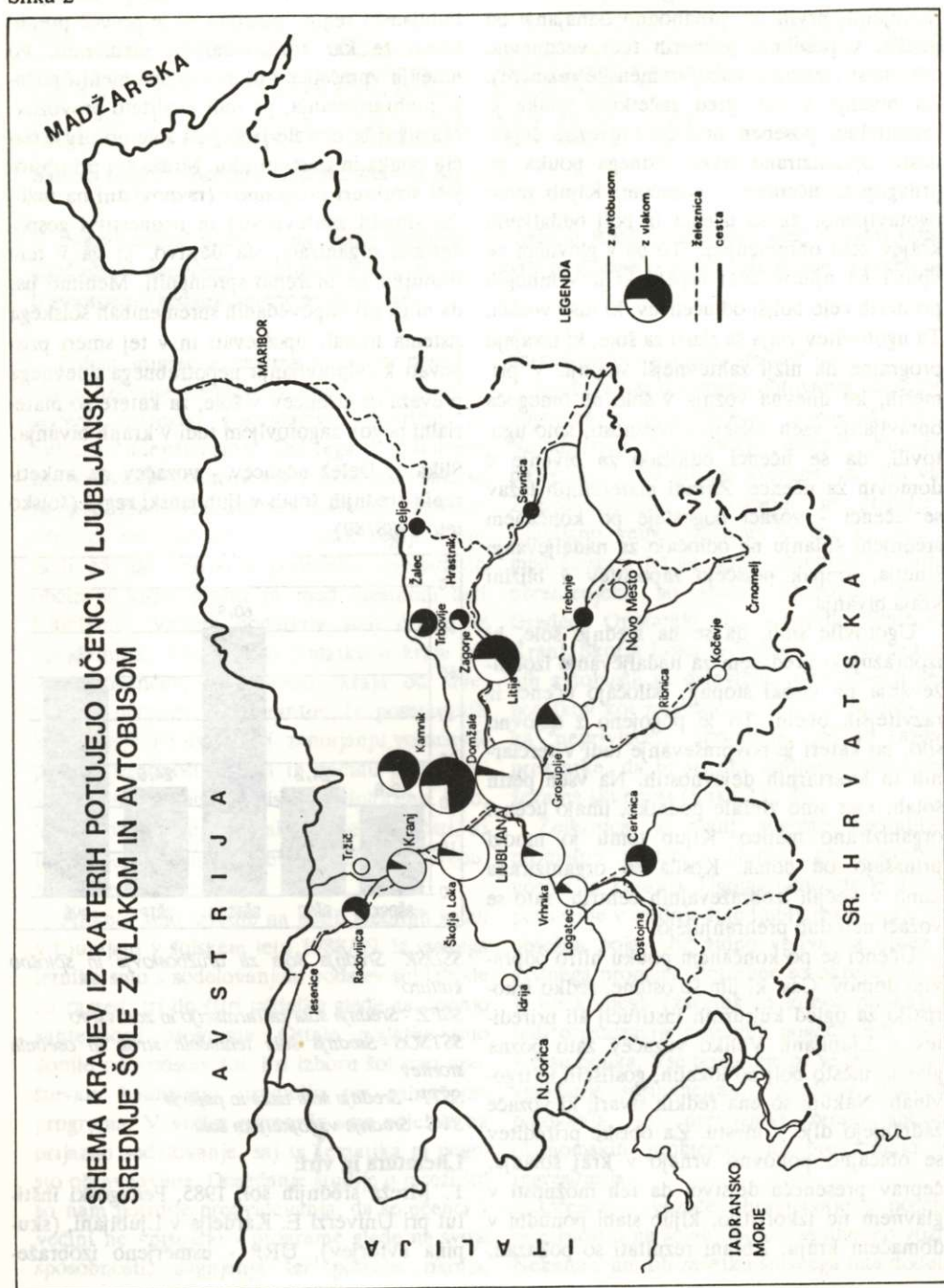
SŠTP - Srednja šola tiska in papirja

SVŠ - Srednja vzgojiteljska šola

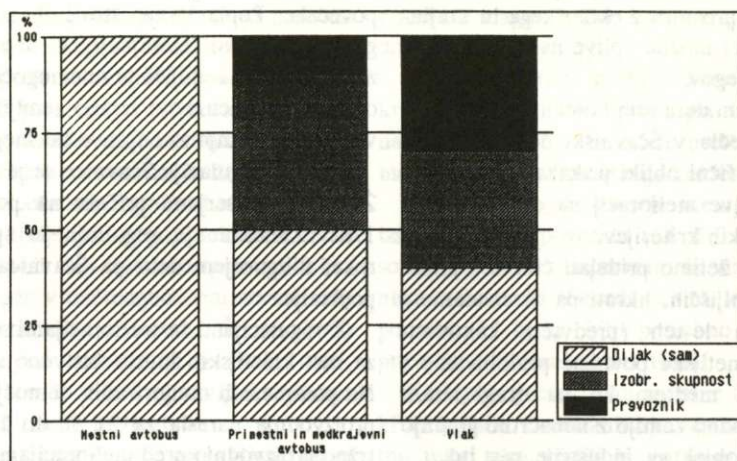
Literatura in viri:

1. Mreža srednjih šol, 1985, Pedagoški inštitut pri Univerzi E. Kardelja v Ljubljani, (skupina avtorjev), URP - usmerjeno izobraže-

Slika 2



Slika 3: Plačilo dijaških mesečnih vozovnic.



vanje, Ljubljana.

2. Analiza delovanja transportnega sistema s poudarkom na ekonomiki obstoječih linij mestnega in obmestnega prometa v Ljubljani, 1989, TOZD projektivni biroji Ljubljana
3. Potočnik, M., Vodopivec, T., s sodelavci

ljubljskega potniškega prometa, 1984, Javni potniški promet v Ljubljani in regiji. Ljubljana.

4. Potočnik, P., Vodopivec, T., 1983, Analiza migracijskih tokov v Ljubljani in regiji, Ljubljana.

UDK 631.6:626.8(497.12-18)

UDC 631.6:626.8(497.12-18)

EKOLOŠKE IN KRAJINSKE POSLEDICE MELIORACIJ NA PRIMERU ŠČAVNIŠKE DOLINE

Simona Venturini

V članku so najprej prikazani negativni pojavi, ki jih lahko izzovejo melioracijski posegi. Na podlagi teoretičnih spoznanj in rezultatov ankete daje avtorica dva predloga ureditev melioracije na območju Ivanjcev v Ščavniški dolini.

V nalogi sem se osredotočila na vprašanje posledic melioracij, toda ne z geografskega, pač pa s krajinsko-ekološkega vidika.

Poudariti moram, da je moj namen predvsem opozoriti na negativne pojave, ki jih lahko izzovejo melioracijski posegi v biotopu ter pokazati dolgoročno zgrešenost ekonomskega in tehničnega vidika izvajanja

melioracij, ki se ne ozira na naravne vrednote. S tem problemom se srečujejo na vseh melioriranih območjih, tako pri nas kot v svetu, zato mi Ščavniška dolina ni služila kot področje raziskovanja, pač pa le kot dokaz, da so moje trditve, čeprav znanstveno še nepreverjene, resnične.

V teoretičnem delu naloge sem opredelila