

VILNIAUS UNIVERSITETAS  
MEDICINOS FAKULTETAS  
VISUOMENĖS SVEIKATOS INSTITUTAS

MAGISTRO DARBAS

# MOKINIŲ VEŽIOJIMO BŪKLĖS TYRIMAS RASEINIŲ RAJONE

Magistrantė JUSTINA BANAITYTĖ \_\_\_\_\_

Visuomenės sveikatos instituto direktorius  
Prof. dr. (HP) R. Stukas  
leidžiama ginti \_\_\_\_\_

Darbo vadovė  
dr., docentė G. Šurkienė \_\_\_\_\_

Darbo įteikimo data \_\_\_\_\_  
Registracijos Nr. \_\_\_\_\_

2009  
Vilnius

## TURINYS

<b>SANTRAUKA .....</b>	<b>3</b>
<b>SUMMARY .....</b>	<b>4</b>
<b>SUTRUMPINIMŲ SĄRAŠAS.....</b>	<b>5</b>
<b>SĄVOKOS.....</b>	<b>6</b>
<b>ĮVADAS .....</b>	<b>7</b>
<b>1. LITERATŪROS APŽVALGA .....</b>	<b>8</b>
<b>1.1. Švietimo sistemos pertvarka .....</b>	<b>8</b>
<b>1.2. Mokinių vežiojimo reglamentavimas .....</b>	<b>9</b>
<b>1.3. Mokinių vežiojimo būklė Lietuvoje.....</b>	<b>12</b>
<b>1.4. Šios srities moksliniai tyrimai.....</b>	<b>21</b>
<b>1.5. Situacija užsienio valstybėse .....</b>	<b>25</b>
<b>1.6. Mokinių kelionė į mokyklą ir iš jos kaip visuomenės sveikatos problema .....</b>	<b>27</b>
<b>2. TIRTŲJŲ KONTINGENTAS IR TYRIMO METODIKA .....</b>	<b>31</b>
<b>2.1. Tyrimo populiacija .....</b>	<b>32</b>
<b>2.2. Tyrimo eiga.....</b>	<b>32</b>
<b>2.3. Tyrimo etikos principų užtikrinimas .....</b>	<b>33</b>
<b>2.4. Anketos charakteristika .....</b>	<b>33</b>
<b>2.5. Duomenų analizė.....</b>	<b>34</b>
<b>3. TYRIMO REZULTATAI IR JŲ APTARIMAS.....</b>	<b>34</b>
<b>3.1. Bendra tiriamųjų charakteristika .....</b>	<b>34</b>
<b>3.2. Bendra vežiojimo būklė Raseinių rajono bendrojo lavinimo mokyklose.....</b>	<b>35</b>
<b>3.3. Bendra vežiojimo Raseinių rajono vidurinėse mokyklose 5 – 12 bei gimnazijos I – IV klasių mokinių situacija .....</b>	<b>38</b>
<b>3.3. Problemos, su kuriomis susiduria, gyvenantys toliau kaip 3 km nuo mokyklos, mokiniai, važiuodami į mokyklą ar parvykdami iš jos .....</b>	<b>54</b>
<b>3.4. Mokinių savijauta vykstant į mokyklą ar į namus .....</b>	<b>58</b>
<b>4. IŠVADOS.....</b>	<b>63</b>
<b>LITERATŪRA.....</b>	<b>65</b>

## SANTRAUKA

**Darbo tikslas.** Ištirti ir išanalizuoti mokinių vežiojimo būklę Raseinių rajone.

**Tyrimo medžiaga ir metodai.** Anoniminės apklausos būdu pagal specialiai parengtą anketą apklausti 1551 Raseinių rajono mokiniai gyvenantys toliau kaip 3 km nuo mokyklos. Vežiojimo būklė analizuota pagal mokinių gyvenamo atstumo nuo mokyklos, būdą, kuriuo pasiekia mokyklą. Anketinio tyrimo duomenys sukaupti duomenų bazėje ir analizuoti „Excel“ programa. Statistiniai ryšiai nustatyti „SPSS 14.0 for Windows“ programa naudojant neparimetrinį chi kvadrato ( $\chi^2$ ) kriterijų bei Spirmeno koreliacijos koeficientą. Statistinis reikšmingumas nustatytas taikant Stjudento (t) kriterijų.

**Rezultatai.** Raseinių rajono apklausos duomenys rodo, kad 20 proc. mokinių, turinčių teisę į nemokamą pavežėjimą iki artimiausios mokyklos, nėra vežiojami. Didžioji dalis mokinių į mokyklą vežiojami mokykliniais/geltonaisiais autobusiukais. 43,3 proc. Raseinių rajono mokinių kelionės trukmė išsitenka intervale nuo 15 min. iki 30 min. 40,9 proc. mokinių nuo mokyklos gyvena 3-5 km intervale. Pamokų pradžios iki 15 min. laukia 63,1 proc. visų apklaustų mokinių. Pagrindinės problemos, su kuriomis susiduria Raseinių rajono mokiniai, važinėjantys į mokyklą įvairaus tipo autobusais, yra grūmimasis lipant į autobusus bei sėdimų vietų trūkumas juose. Merginos dažniau grumiasi lipant į autobusus nei vaikinai. Jos taip pat dažniau nei berniukai įžeidinėja viena kitą, apsistumdo laukdamos autobuso, skriaudžia jaunesnes. 67,2 proc. Raseinių rajono mokinių, gyvenančių toliau kaip 3 km nuo mokyklos, dalis, vykdami į mokyklą nesijaučia gerai. Vyresnių klasių mokiniai dažniau nei jaunesnių klasių mokiniai vykdami į mokyklą ir iš jos pavargsta. O jaunesnių klasių mokiniai dažniau nurodė – sušylantys. Merginos dažniau nei vaikinai važiuodami į mokyklą sušala.

**Išvados.** Neseniai startuota moksleivių vežiojimo sistema Raseinių rajone funkcionuoja nevisiškai gerai.

**Raktažodžiai:** mokiniai, saugi kelionė, kelionė į mokyklą, geltonasis autobusiukas, mokyklinis autobusiukas, vežiojimas, vežiojimo būklė.

## SUMMARY

**Objective.** To investigate and analyze the state of conveying pupils in Raseiniai District.

**Material and methods.** 1551 Raseiniai district pupils, who live further than 3 km from the school, was interviewed by a specially prepared anonymous questionnaire. The state of conveying analyzed under the distance from pupils home to school and by the way, how they reaches the school. Questionnaire material has been accumulated in the database and analyzed in the Excel program. Statistical relations determinet by "SPSS 14.0 for Windows" program using nonparametric test, chi-Square ( $\chi^2$ ) and Spirmen's correlation coefficient. Statistical significance determined using Student's (t) coefficient.

**Results.** Survey shows that 20 percent of pupils who having the right to travel free into the nearest school, and come back to the home, is not moved. Most part of the pupils in the school moved by school / yellow bus. 43,3 percent Raseiniai district pupils trip to school takes from 15 until 30 minutes. 40,9 percent pupils live 3-5 kilometers from school. 63,1 percent of all the surveyed pupils waiting about 15 minutes until the start of lessons. The main problems faced by the Raseiniai district pupils, traveling at different school buses, are pushing trying to enter the bus and the lack of passenger seats. Girls pushing trying to enter the buses more often than boys. They also are more often taunt each other. 67,2 percent Raseiniai district pupils who living more than 3 km from the school, going to school does not feel good. Older age pupils more often feel tired after going by school-bus than younger pupils. Younger pupils thinks that inside the bus is too hot. Girls riding to school freeze more often than boys.

**Conclusion.** Recently started pupils conveying system in Raseiniai area not fully functioning perfectly.

**Key words:** pupils, a safe journey, the journey to school, yellow bus, school bus, transporting, the state of conveying.

**SUTRUMPINIMŲ SĄRAŠAS**

1. PSO – Pasaulinė Sveikatos Organizacija
2. LR – Lietuvos Respublika
3. ŠMM – LR švietimo ir mokslo ministerija
4. SAM – LR Sveikatos apsaugos ministerija
5. ES – Europos Sąjunga
6. Kt. – kita, kiti
7. Pav. – paveikslas
8. t.t. – taip toliau
9. Pvz. – pavyzdžiui
10. Proc. – procentai
11.  $\chi^2$  – Chi- kvadrato kriterijaus reikšmė
12. p – statistinis patikimumas
13. abs. - absoliučiai
14. ŠVIS – švietimo valdymo informacinė sistema
15. km – kilometrai
16. LRV – Lietuvos Respublikos vyriausybė
17. m.m. – mokslo metai
18. NHTSA – Nacionalinė (JAV) magistralės saugumo administracija
19. h – valanda
20. m - metai
21. OECD – ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacija

## SAVOKOS

1. **Mokyklinis autobusas** – geltonai dažytas, skiriamaisiais ženklais paženklintas autobusas, vežantis mokinius specialiais reisais, jis priklauso savivaldybei ar mokyklai.

2. **„Geltonasis“ autobusas** – geltonai dažytas, skiriamaisiais ženklais paženklintas autobusas, vežantis mokinius specialiais reisais, įsigytas pagal specialias Lietuvos Respublikos Vyriausybės programas.

3. **Specialus reisas** – toks reisas, kuris numato mokinių vežimą į mokyklą ir iš jos.

4. **Mokinių vežiojimas** – tai procesas, kurio metu mokiniai nuvežami į mokyklą ir parvežami į namus.

5. **Nevežiojamas mokinytis** – tai mokinytis, kuris iki mokyklos arba iki stotelės eina daugiau kaip 3 km.

6. **Saviraiškos renginiai** – dalykinės olimpiados, sporto, sveikatos ugdymo, meninės raiškos, turizmo, gamtos, techninės kūrybos ir kitų būrelių, studijų, klubų bei kiti užklasiniai renginiai, skirti meniniams, kalbiniams, sportiniams, moksliniams, technologiniams, socialiniams, ekonominiams ir kitokiems mokinių gebėjimams ugdyti.

7. **Stotelė** – tai nustatyto pavyzdžio sustojimo ženklais vietinio ir tolimojo maršruto vieta, kurią įrengia kelių organizacijos, arba kita vieta, kurioje mokiniai yra įlaipinami ir išlaipinami.

8. **Vietinio susisiekimo autobusai** – tai autobusai, vežantys keleivius reguliariais reisais miesto arba rajono savivaldybės teritorijoje, kai aptarnaujamas maršrutas driekiasi ne daugiau kaip per dvejų rajonų savivaldybių teritorijas.

9. **Reguliarūs reisai** – tokie reisai, kuriais keleiviai vežami nustatytu dažnumu ir maršrutu.

10. **Tarpmiestiniai autobusai** – tai autobusai, vežantys keleivius reguliariais reisais pagrindiniu šalies kelių tinklu tarp įvairių miestų Lietuvos Respublikos teritorijoje.

## IVADAS

Kintant šalies demografinėi situacijai, mažėjant gimstamumui ir vaikų skaičiui, mokinių ir klasių komplektams, esant nepakankamam mokyklų užpildymui iškilo būtinybė optimizuoti mokyklų tinklą, ypač kaimo vietovėse. Tai turėtų padėti sumažinti tuščiai finansuojamų vietų skaičių mokyklose, ypač kaime, taip pat pertvarkyti kaime gyvenančių ir specialiųjų poreikių mokinių pavežėjimą taip, kad jie saugiai pasiektų mokyklas, esančias toliau nuo namų. Bendrojo lavinimo mokyklų tinklo pertvarka yra neatsiejama nuo pavežamų į mokyklą mokinių, kurie gyvena toliau kaip 3 km nuo mokyklos skaičiaus pokyčių. Pertvarkant savivaldybių mokyklų tinklą šis skaičius turėtų mažėti. Kai kurios mokyklos uždaromos, kitos performuojamos tikintis, kad bus racionaliau naudojamos valstybės lėšos, skirtos vaikų ugdymui.

Vaikų vežiojimas į mokyklą vertintinas ir kaip visuomenės sveikatos problema. Visų pirma kaime gyvenančių mokinių vežiojimas turi būti saugus ir kokybiškas. Tuo tarpu neretai vežiojamų mokinių trumpesnis miegas, tenka šalti laukiant transporto priemonių, važiuoti sausakimšuose autobusiukuose, kartais įvyksta avarijos, mokiniai patiria traumas. Tai mokinius vargina ir neigiamai įtakoja jų sveikatą. Taip pat paminėtinos ir šios konkrečios problemos: popamokinę veiklą ir vežiojamų mokinių užimtumas, sveikatingumas, mokyklinio nuovargio ir streso prevencija, mityba, higiena, vežiojimo proceso socialinės ir pedagoginės kontrolės stiprinimas, partnerystės tinklo plėtojimas tarp organizacijų, suinteresuotų mokinių vežiojimu.

**Darbo tikslas:** Ištirti Raseinių rajono vidurinių mokyklų 5-12 bei I-IV gimnazijų klasių mokinių, gyvenančių toliau kaip 3 km nuo mokyklos, vežiojimo būklę.

### **Uždaviniai:**

1. Išanalizuoti Raseinių rajone mokinių vežiojimo situaciją;
2. Išanalizuoti problemas su kuriomis tenka susidurti Raseinių rajono mokiniams vykstant į mokyklą ar parvykstant iš jos;
3. Išanalizuoti Raseinių rajone mokinių savijautą vykstant į mokyklą ar parvykstant iš jos.

## 1. LITERATŪROS APŽVALGA

### 1.1. Švietimo sistemos pertvarka

Lietuvai atgavus nepriklausomybę buvo pradėta modeliuoti nauja švietimo sistemos sąranga – struktūra, formos, turinys, metodai, vertybinės orientacijos. Nauja valstybės švietimo sistema kurti ir įgyvendinti teko laipsniškai, pertvarkant ir keičiant buvusią sovietinę švietimo sąrangą. Tik dėl šių aspektų sisteminė švietimo pertvarka Lietuvoje įvardinta švietimo reformos terminu. Praktikoje dažnai vartojamas terminas švietimo sistemos kūrimas, kuris tiksliau nusako švietimo pertvarkos tikslus, uždavinius, mastą. Švietimo reforma nuo pat nepriklausomybės pradžios turėjo tarptautiniu mastu pripažintą viziją. Ji apibrėžė Lietuvos švietimo paskirtį, principus ir svarbiausius ugdymo tikslus, švietimo sistemos struktūrą. Konceptija du kartus (1996 ir 2002 m.) buvo teigiamai įvertinta OECD ekspertų, kaip pats iškilusias strateginis dokumentas Rytų ir Vidurio Europoje [33]. Kartu su Konceptija buvo parengta Lietuvos švietimo reformos programa, kurioje buvo sukonkretinti rezultatai, jų vykdymo terminai, atsakingos institucijos. Dokumentus 1992-10-22 aprobavo Lietuvos švietimo taryba, 1992-10-23 – Kultūros ir švietimo ministerijos Kolegija. Antrojo švietimo reformos etapo prioritetai patvirtinti Švietimo ir mokslo ministro 2002 m. gegužės 21 d. įsakymu Nr. 906 [16], kuriame nurodyta rengiant strategines programas numatyti reformos prioritetus atitinkančius uždavinius ir priemones. Lietuvos Respublikos Seimas šiuos dokumentus svarstė 1993 m. balandžio 7 d. ir protokolu išreiškė pritarimą, tačiau nusprendė, kad tai ministerijos įgaliojimų srities dokumentas, todėl jo nutarimu nepatvirtino. Lietuvos Respublikos Seimas, atsižvelgdamas į Respublikos Prezidento 2003 m. vasario 24 d. dekretą „Dėl Lietuvos švietimo plėtotės strateginių nuostatų (2003–2012 m.) patvirtinimo“, patvirtino Valstybinės švietimo strategijos 2003–2012 metų nuostatas [12] (toliau – Strategiją) ir pasiūlė Vyriausybei iki 2003 m. spalio 1 d. patvirtinti nuostatų įgyvendinimo programą. Vyriausybė Valstybinės švietimo strategijos 2003–2012 metų nuostatų programą [12] parengė vėluodama beveik pusantrų metų (2005 m. sausio 24 d.) [25]. Dabartinė Lietuvos švietimo sistema [17] apima formalųjį (pradinis, pagrindinis, vidurinis, profesinis, aukštesnysis ir aukštasis) ir neformalųjį (ikimokyklinis, priešmokyklinis, kitas neformalus vaikų bei suaugusiųjų) ugdymą, savišvietą (galimybių sudarymo asmeniui savarankiškai mokytis supančioje informacinėje erdvėje ir iš kitų perimama gyvenimo patirtimi), pagalbą mokiniui (informacinė, psichologinė, socialinė pedagoginė, specialioji pedagoginė ir specialioji pagalba bei sveikatos priežiūra mokykloje), pagalbą mokytojui ir mokyklai



(informacinė, konsultacinė, kvalifikacijos tobulinimo ir kita pagalba). Švietimo sistemą koordinuoja Švietimo ir mokslo ministerija, kitos ministerijos, apskritys, savivaldybės. Švietimo politika įgyvendinama per mokymo, ugdymo ir kitas švietimo įstaigas.

### ***1.2. Mokinių vežiojimo reglamentavimas***

1999 metais Lietuvos Respublikoje buvo priimtas teisinis aktas – LR Švietimo ir mokslo ministro įsakymas „Dėl bendrojo lavinimo švietimo įstaigų pertvarkymo gairių“ [15], įpareigojantis savivaldybes užtikrinti mokinių, gyvenančių 3 km ir toliau nuo mokyklos, vežiojimą į mokyklą ir atgal. Nors mokinius į mokyklą privalu buvo vežti ir sovietiniais metais, tačiau, ypač vežiojimo sistemos kūrimu ir tobulinimu buvo susirūpinta nuo 1999 metų pradėjus mokyklų tinklo tvarkymą. Dėl nepalankių demografinių procesų ir iš to išplaukiančios būtinybės optimizuoti mokyklų tinklą, mokinių vežiojimas kaip valstybės (savivaldybių) teikiama paslauga pastaraisiais metais plėtėsi.

Bendrojo lavinimo prieinamumo užtikrinimą įtakojo ne tik mokyklų tinklo optimizavimas, bet ir užtikrinimas, kad mokiniai pasiektų mokyklas. Švietimo įstatymo [17] 36 straipsnio 10 punktą reglamentuoja tik toliau kaip 3 kilometrai nuo mokyklos gyvenančių kaimo bendrojo lavinimo mokyklų priešmokyklinio ugdymo grupių mokinių ir 1–8 klasių mokinių vežiojimą. Taip pat reglamentuojamas ir bendrojo lavinimo mokyklų mokinių, kurie patys nepajėgia atvykti į bendrojo lavinimo mokyklą, vežiojimas mokykliniais autobusais ar kitu transportu. Švietimo ir mokslo ministerija (toliau – ŠMM) organizuoja savivaldybių aprūpinimą mokykliniais geltonaisiais autobusais, todėl kartu su savivaldybėmis yra atsakinga už visų mokinių vežiojimą. Remiantis mokinių vežiojimo organizavimo rekomendacijomis [1], nevežiojamas mokinys yra mokinys, gyvenantis kaimo vietovėje toliau kaip 3 km, tačiau į mokyklą einantis (ir iš jos grįžtantis) pėsčiomis. Kitų bendrojo lavinimo mokyklos mokinių vežiojimą apsprendžia Transporto lengvatų įstatymas [18]. Jame nustatyta savivaldybės prievolė kompensuoti visas važiavimo išlaidas kaime gyvenantiems bendrojo lavinimo mokyklų ir papildomo ugdymo įstaigų moksleiviams, šių mokyklų ar į įstaigų darbo dienomis važiavusiems į mokyklą, ar įstaigą iki 40 km ir atgal moksleivio pažymėjime nurodytu maršrutu vietinio (priemiestinio) reguliaraus susisiekimo autobusais, tolimojo reguliaraus susisiekimo autobusais, keleiviniais traukiniais bei reguliaraus susisiekimo laivais ir keltais. Taigi, yra galimos dvi nevežiojamo mokinio apibrėžimo interpretacijos. Viena jų susijusi su kelionės būdu, kita – su kelionės išlaidų kompensavimu.

1994 m. liepos 7 dienos buvo priimtas Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymas [20], kuris skatina ir plėtoja vietos savivaldą kaip demografinės valstybės raidos pagrindą. Viena iš įsakymo paskirčių apibrėžti vietos savivaldos principus, savivaldybių institucijas, jų įgaliojimus ir funkcijas. Pastarosios skirstomos į savarankiškasias, priskirtąsias ir valstybines. Savivaldybė vykdydama visas funkcijas turi labai didelį vaidmenį ikimokyklinių vaikų ugdyme, vaikų, jaunimo ir suaugusiųjų bendrojo lavinimo organizavime, vaikų ir jaunimo papildomo ugdymo bei užimtumo, profesinio mokymo organizavime, maitinimo paslaugų teikime tiek ikimokyklinio ugdymo, tiek bendrojo lavinimo įstaigose bei kaimo bendrojo lavinimo mokyklų moksleivių, gyvenančių toli nuo mokyklos, nemokamo pavežėjimo į mokyklas ir į namus organizavime. Ta pati nuostata likusi ir naujajame Vietos savivaldos įstatyme [21]. Į artimiausią priešmokyklinio ir pradinio ugdymo įstaigą moksleiviui turi būti ne toliau kaip už 10 km nuo gyvenamosios vietos, pagrindinio ugdymo – 15 km, vidurinė mokykla ar gimnazija – 25 km (išskyrus tuos atvejus, kai mokykla sudaro sąlygas moksleiviams gyventi bendrabutyje ar kitur). Moksleivis kelionei į mokyklą ir iš jos gali sugaišti ne ilgiau kaip 2 valandas. Kaime ir atokesniuose priemiesčiuose gyvenantys moksleiviai, kuriems iki mokyklos toliau kaip 3 km, ir priešmokyklinio ugdymo grupės vaikai, kuriems iki mokyklos toliau kaip 2 km, privalo būti vežami į atitinkamą artimiausią mokyklą ir iš jos. Moksleiviai į jų amžių atitinkančią mokyklą vežami iki 30 km [20].

Siekdama pagerinti bendrojo lavinimo mokyklų (pagrindinių ir vidurinių) V–X klasių moksleivių mokymą, jų mokymosi aplinką Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2002 metų gegužės 28 d. patvirtino Mokyklų tobulinimo programą [22], kuri suskirstyta į 5 projektus:

1. „Mokymo ir mokymosi sąlygų gerinimas“;
2. „Švietimo kokybės vadybos sistemos sukūrimas“;
3. „Energijos išlaidų mažinimas ir mokymosi sąlygų gerinimas“;
4. „Mokyklų tinklo optimizavimas“;
5. „Programos koordinavimas“

Pagrindinė šios programos paskirtis - ugdyti mąstančias, kūrybingas asmenybes, ugdymą grįsti sisteminiu ir loginiu mąstymu, savarankišku moksleivių darbu, garantuoti saugų kaimo vaikų pavežėjimą į mokyklą, sutvarkyti mokyklinio amžiaus vaikų apskaitą, patikslinti mokyklų tinklo pertvarkos projektus, lanksčiai, atsižvelgiant į būtinas reikmes, vykdyti mokyklų tinklo optimizavimą, laipsniškai atsisakyti mokyklų pamainingumo, sparčiau vykdyti mokyklų kompiuterizavimo programą, sukurti mokyklų informacinę sistemą.

Vienas iš programos projektų - „Mokyklų tinklo optimizavimas“ - skirtas saugaus ir efektyvaus moksleivių pavežėjimo organizavimui. Pastarasis leidžia stiprinti savivaldybių materialinių ir intelektualinių pajėgumą kurti ir įgyvendinti mokyklų tinklo pertvarkos planus tam, kad būtų užtikrinti priešmokyklinio ir bendrojo lavinimo prieinamumas vaikams.

Siekiant sumažinti pavojų važinėjančiųjų sveikatai 1996 m. lapkričio 19 d. buvo priimti Lietuvos Respublikos Kelių transporto kodeksas [10] bei 2000 m. spalio 12 d. Lietuvos Respublikos Saugaus eismo Automobilių keliais įstatymas [11]. Pastarojo paskirtis nustatyti saugaus eismo automobilių keliais Lietuvos Respublikoje teisinius pagrindus, valstybės institucijų pareigas įgyvendinant saugaus eismo politiką, pagrindines eismo dalyvių, kelių priežiūros institucijų, policijos, muitinės pareigūnų teises ir pareigas, taip pat pagrindinius su transporto priemonių technine būkle, techninės būklės tikrinimu, transporto priemonių registravimu susijusius reikalavimus, siekiant apsaugoti eismo dalyvių bei kitų asmenų gyvybę, sveikatą ir turtą, gerinti transporto ir pėsčiųjų eismo sąlygas, taip pat mažinti neigiamą motorinių transporto priemonių poveikį aplinkai. Lietuvos Respublikos Kelių transporto kodeksas [10] reguliuoja keleivių, bagažo, krovinių ir pašto, dokumentų siuntų vežimų organizavimą ir vykdymą, vežimų valstybinį valdymą ir kontrolę, atsakomybę už turtinę žalą.

Įgyvendinant investicinę Mokyklų aprūpinimo geltonaisiais autobusais 2006–2008 metų programą [24] nupirkti 46 mokykliniai autobusai paskirstyti ir perduoti savivaldybėms (108 LRV priemonė) [24]. Tuomet buvo papildomai pavežama į artimiausias mokyklas apie 1018 mokinių, gyvenančių daugiau kaip 3 km nuo mokyklos, tai 2,2 proc. daugiau negu 2006 metais [14]. Lietuvos Respublikos Švietimo ir mokslo ministerijos 2007 metų veiklos ataskaitos [13] išvadose teigiama, kad gerų rezultatų palyginti su planuotais, pasiekta vežant mokinius, trumpinant jų kelionės į mokyklą ir atgal laiką. Planuota 80 proc. mokinių, kurių kelionės laikas į mokyklą ir iš jos neviršija normos, neviršija normos 85,1 proc. mokinių [29]. Planuota 14 proc. vežamų mokykliniais autobusais mokinių nuo visų vežtinų mokinių, buvo 16,45 (geltonaisiais) ir 24,53 (geltonaisiais ir kitu mokykliniu transportu) [14]. Pertvarkant kaimo vietovių savivaldybių mokyklų tinklą, mokinių vežimo į mokyklas poreikis didės. Kai kurios savivaldybės neužtikrino, kad būtų suorganizuotas dalies mokinių, kurie gyvena trijų ir daugiau kilometrų atstumu nuo mokyklos, vežiojimas į mokyklas. Dėl to, kad neužtikrinamas pakankamas reorganizuotų mokyklų aprūpinimas geltonaisiais autobusais, negerėja mokymo sąlygos ir neskatinama tolesnė mokyklų tinklo pertvarka [19]. Todėl Vyriausybė patvirtino tęstinę Mokyklų aprūpinimo geltonaisiais autobusais 2009-2012 metų programą,

kurioje numatyta per artimiausius ketverius metus nupirkti dar apie 320 geltonųjų mokyklinių autobusų.

Programa siekiama pagerinti kaimo mokinių ir specialiųjų poreikių mokinių pavėžėjimo sąlygas, išplėtoti visų toli nuo mokyklos kaimuose gyvenančių mokinių bei specialiųjų poreikių mokinių vežiojimo į mokyklą ir iš jos specialiu transportu sistemą. Įgyvendinus programą, beveik 10 tūkstančių kaime, toliau kaip 3 km nuo mokyklos gyvenantiems mokiniams pagerės važinėjimo į mokyklas sąlygos, apie 1300 specialiųjų poreikių mokinių bus sudarytos galimybės lankyti jiems artimiausias mokyklas. Planuojama nupirkti apie 80 M3 klasės (30+1) vietos, 200 M2 klasės (19+1) vietų autobusų ir 40 M2 (11+1+3) vietų autobusų, pritaikytų vežioti specialiųjų poreikių mokinius. Tam reikės apie 60 milijonų litų.

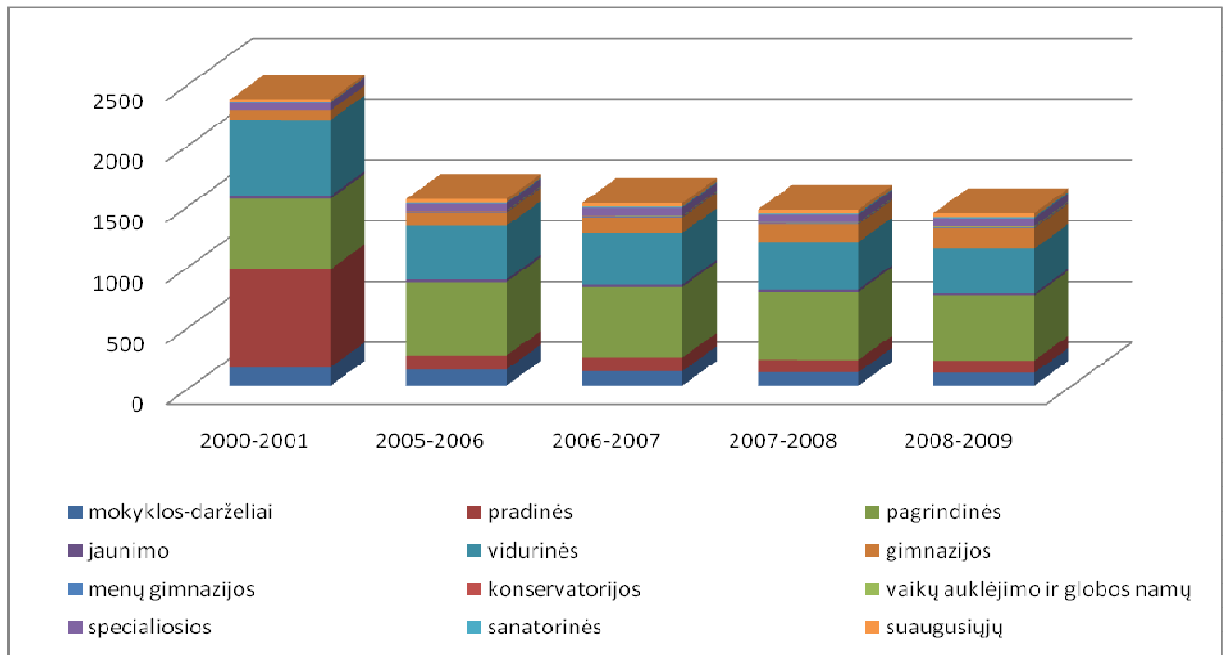
Valstybė nuo 2000 metų kasmet skiria lėšų mokykliniams geltoniesiems autobusams įsigyti, tačiau jų nepakanka, kad būtų įvykdytos Švietimo įstatymo nuostatos [17]. Iš viso Lietuvos keliais važinėja 427 mokykliniai geltonieji autobusai. Autobusų pirkimą vykdo ŠMM ir pagal nustatytą tvarką juos skiria tik reorganizuotų, likviduotų kaimo pradinių, pagrindinių, vidurinių, uždarytų pradinio ir pagrindinio ugdymo skyrių mokiniams į tolesnes mokyklas pavežti ir specialiųjų poreikių mokiniams, kurie dėl negalios patys nepasiekia mokyklos. Trūkstant geltonųjų autobusų, kaimo vietovių savivaldybių mokiniai dažnai negali dalyvauti popamokinėje veikloje. Geltonaisiais autobusais mokiniai taip pat keliauja į ekskursijas, vežami į konkursus, sporto varžybas bei kitus renginius.

### ***1.3. Mokinių vežiojimo būklė Lietuvoje***

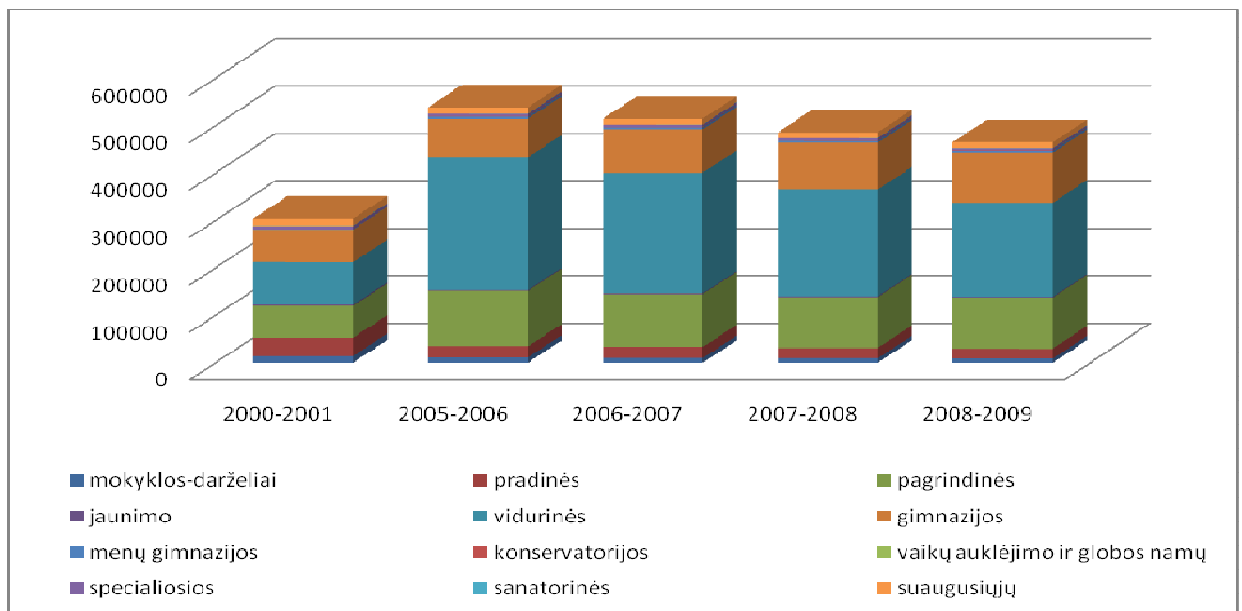
Švietimo ir mokslo ministerijos Švietimo organizavimo skyrius (anksčiau Švietimo priežiūros skyrius) nuo 2001/02 mokslo metų renka duomenis apie mokinių vežiojimą ir jo kaštus savivaldybėse. Duomenis savivaldybės pateikia mokslo metų pradžioje. Panašūs duomenys buvo renkami 2000/01 mokslo metais Socialinių problemų departamente (dabar Vaikų ir jaunimo socializacijos departamentas). Sukūrus Švietimo valdymo informacinę sistemą (ŠVIS), nuo 2005 metų duomenys apie vežiojimą (išskyrus vežiojimo kaštus savivaldybėje) buvo įtraukti į bendrą švietimo duomenų specifikaciją.

Įvairių tipų bendrojo lavinimo mokyklose 2007-2008 m. m. mokėsi 485879 mokinių arba 5,9 procentais mažiau nei 2006–2007 m. m. Nuolat mažėjant moksleivių skaičiui, mokyklų tinklas sparčiai kinta. Nuo 2005 iki 2007 metų buvo likviduoda net 86

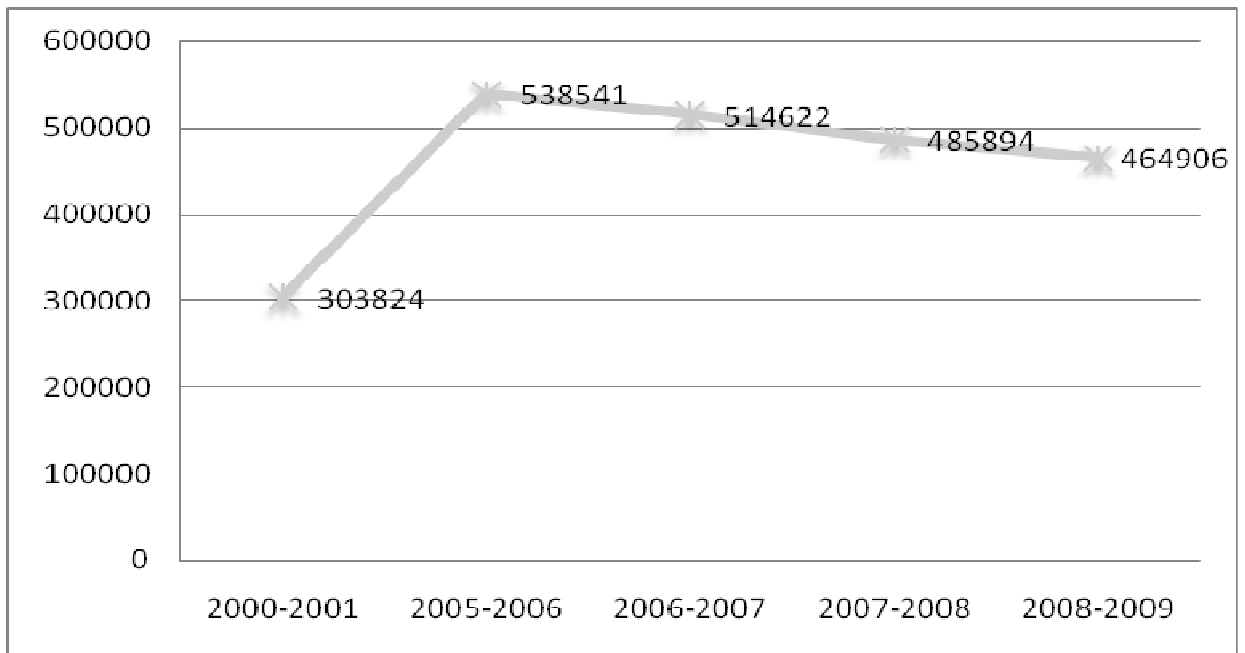
mokyklos. Daugiausia likviduota gimnazijų – 54 ir pradinių mokyklų – 42. Mokyklų ir mokinių pokyčiai bėgant metams matyti 1-4 paveiksluose.



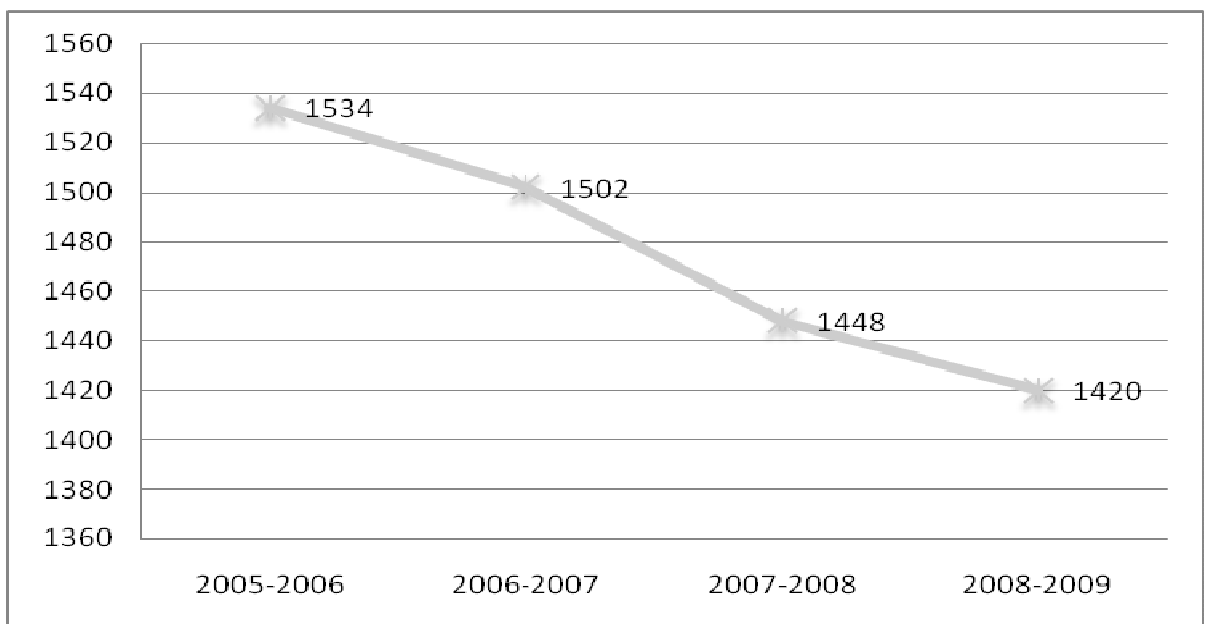
1 pav. Mokyklų skaičiaus pokyčiai 2000-2009 metais



2 pav. Mokinių pokyčiai įvairaus pobūdžio mokyklose 2000-2009 m.m.

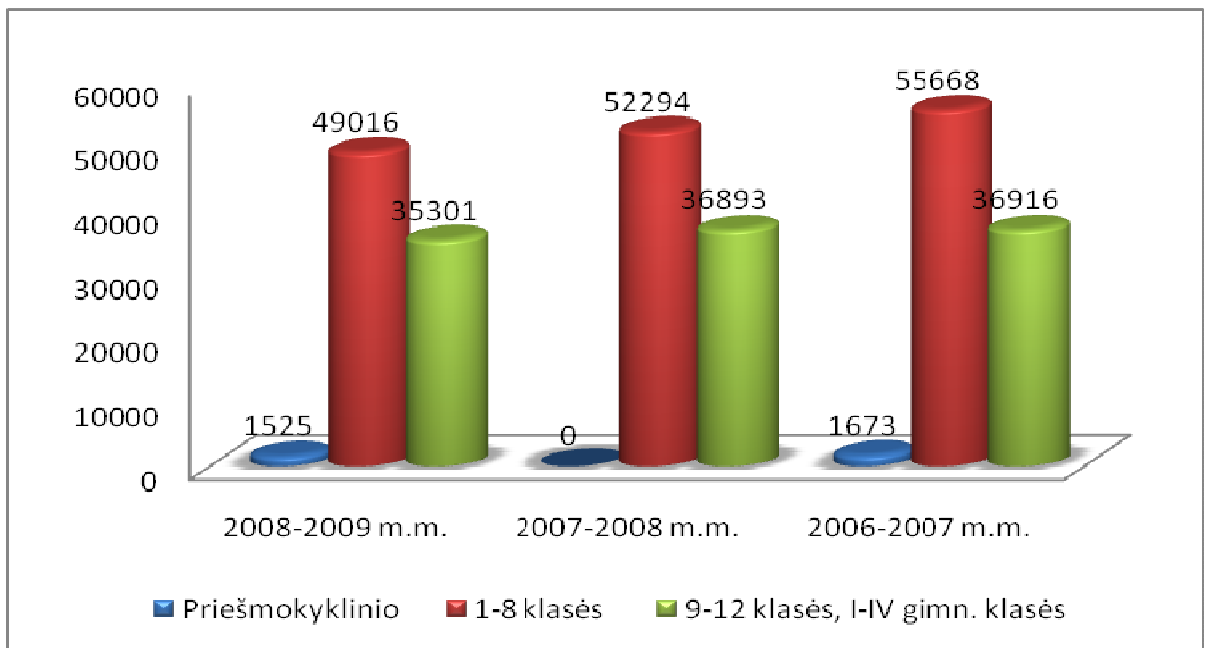


3 pav. Mokinių skaičiaus kreivė 2000-2009 m.m.



4 pav. Mokyklų skaičiaus kveivė 2005-2009 m.m.

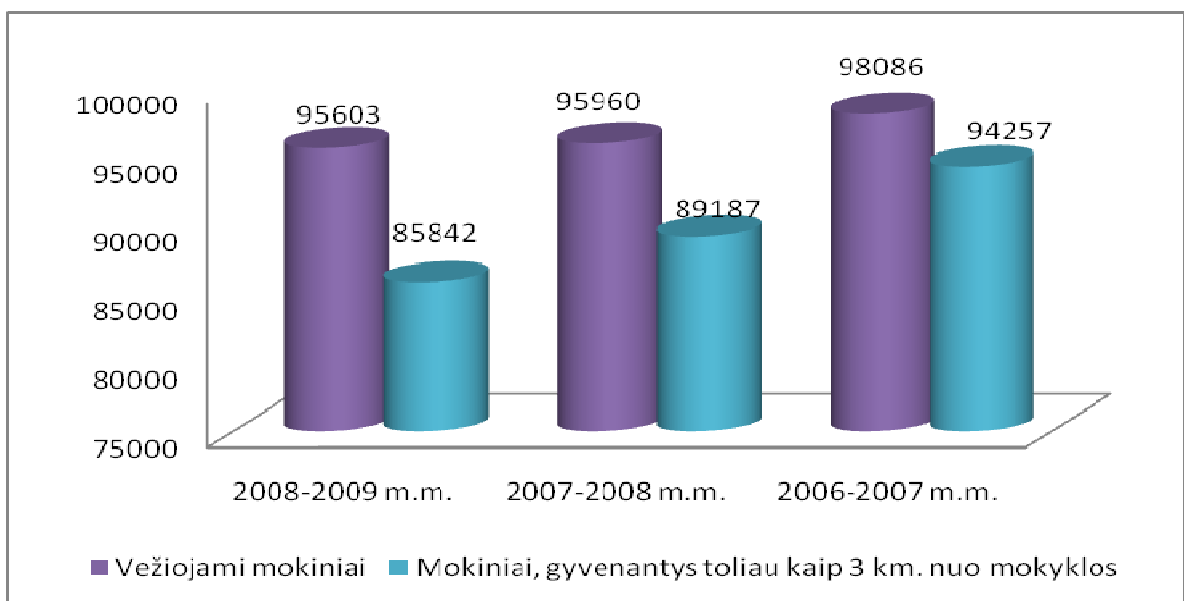
Mokinių skaičius gyvenančių kaimuose ir miesteliuose toliau kaip 3 km. nuo mokyklos kiekvienais mokslo metais, kad ir nežymiai, tačiau mažėja visose amžiaus grupėse (2007-2008 m.m. priešmokyklinio amžiaus grupėse mokinių skaičiaus gyvenančių toliau kaip 3 km. nuo mokyklos nerasta). Mokinių skaičiaus mažėjimas pavaizduotas 5 paveiksle.



5 pav. Mokinių, gyvenančių toliau kaip 3 km nuo mokyklos, skaičiaus 2006-2009 m.m. pasiskirstymas įvairiose amžiaus grupėse.

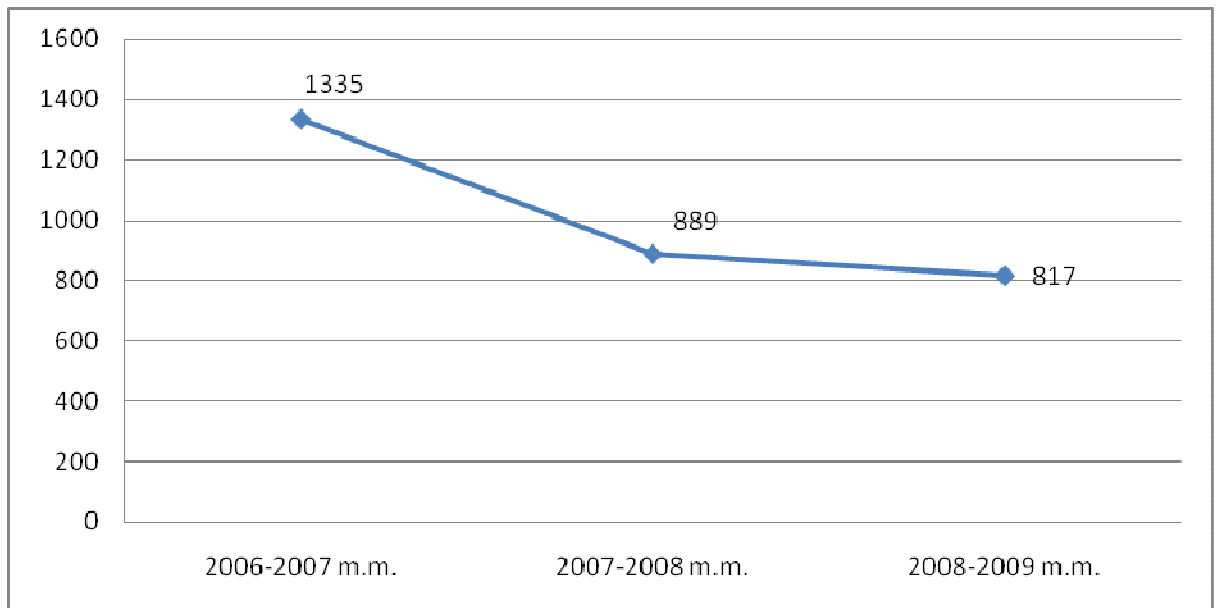
Lyginant 2008/09 m.m. su 2007/08 m.m. pradžioje mokinių gyvenančių užmiestyje toliau kaip 3 km nuo mokyklos sumažėjo 4 proc.

Pavežamų mokinių skaičius žymiai viršija mokinių skaičių gyvenančių toliau kaip 3 km nuo mokyklos (6 paveiklas), o tai rodo, kad mokiniai vežiojami ir arčiau gyventys mokyklos. Todėl gali būti vežiojimo transporto priemonėse pergrūstos mokiniais.



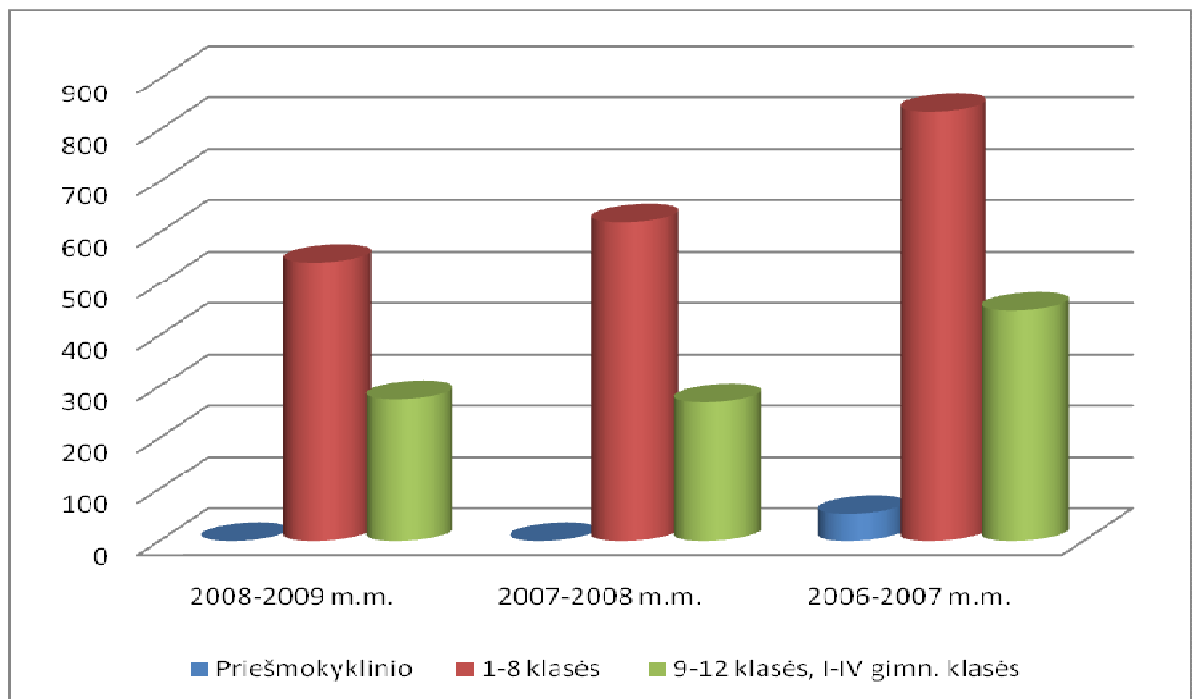
6 pav. Vežiojamų mokinių skaičius ir mokinių, gyvenančių toliau kaip ir mokinių, gyvenančių toliau kaip 3 km nuo mokyklos 2006-2009 m.m.

Mokinių dalis, kuri turėtų būti vežiojimi, tačiau nepavežami 2006/07 m.m. sudarė 1,42 proc., 2007/08 m.m. – 0,99 proc., o 2008/09 m.m. – 0,95 proc. (7 pav.).



7 pav. Mokinių, kurie gyvena toliau kaip 3 km nuo mokyklos, tačiau nėra pavežami skaičius

Kaip ir ankstesniais metais, taip ir šiais (2008/09 m.m.) didžiąją nepavežamų mokinių dalį sudaro 1-8 klasės mokiniai. Jie sudaro 66 proc. visų nepavežamų mokinių (8 pav.).



8 pav. Nepavežamų mokinių skaičiaus pasiskirstymas klasėmis

Jau esama statistinė žinybinių duomenų bazė leidžia minėtą vežiojimo masiškumo rodiklį analizuoti ne tik šalies, bet ir savivaldybės lygmeniu. Paveiksle 9





Švietimo valdymo informacinės sistemos duomenų bazėje yra renkami mokyklų duomenys pagal vežiojamų mokinių skaičių. Vežiojimo masiškumo (aprėpties) rodiklis yra vežiojamų mokinių dalies ir visų mokykloje besimokančių mokinių skaičiaus santykis. Patogumo dėlei rodiklis reiškiamas procentais. Iš viso mokiniai 2008 metais buvo vežiojami 22,0 proc. visų bendrojo lavinimo mokyklų mokinių.

Tikslinga analizuoti mokinių vežiojamą skirtingo tipo mokyklose. Didžiausia vežiojamų mokinių dalis yra pagrindinėse mokyklose. Pagal ŠVIS duomenis 50 proc. pagrindinių mokyklų yra vežiojama daugiau kaip 37 proc. mokinių, tuo tarpu 50 proc. vidurinių mokyklų ši riba siekia 25 proc. Mokyklų, kuriose vežiojami mokiniai sudaro daugiau kaip 40 proc. visų jose besimokančių, yra 43 proc. nuo visų mokinius vežiojančių pagrindinių mokyklų skaičiaus. Per tris metus tokių mokyklų skaičius išaugo 15 procentinių punktų. Apie 10 procentinių punktų minėtu laikotarpiu padidėjo ir vidurinių mokyklų bei gimnazijų, kuriose vežiojama daugiau nei 40 proc. mokinių dalis. Pagal vežiojamų mokinių dalį išsiskiria pagrindinės ir vidurinės mokyklos. Apie 25 proc. šių mokyklų vežioja pusę ar daugiau savo mokinių.

2002 m. statistiką apie vežiojamus mokinius pateikė 59 proc. visų bendrojo lavinimo mokyklų, tai 2005 metais – 63 proc. visų bendrojo lavinimo mokyklų (įskaitant internatines ir sanatorines mokyklas, specialiąsias bendrojo lavinimo mokyklas o 2005 m. ir mokyklų skyrius). Kaimo mokyklų tarpe šis skaičius siekė 70 proc. Didžiųjų miesto mokyklų tarpe duomenis apie vežiojamus kaimo vietovėje gyvenančius mokinius pateikia apie 50 proc. mokyklų. Jei skaičiuotume tik savivaldybės pavaldumo mokyklas, išskyrus didžiųjų miestų savivaldybių, 2002 metais duomenis, kad jose yra vežiojamų mokinių pateikė 67 proc. visų mokyklų, 2005 – 88 proc.

2001-2005 metų laikotarpiu vežiojamų mokinių dalis daugelyje rajonų savivaldybių didėja. Labiausiai didėjo Šakių ir Alytaus rajono savivaldybėje, taip pat stebimas augimas Molėtų, Zarasų, Varėnos, Raseinių, Kalvarijos, Klaipėdos, Prienų, Šalčininkų, Lazdijų rajonuose. Stebima tendencija, kad vežiojamų mokinių dalis daugiau išaugo tose savivaldybėse, kuriose ji ir taip buvo didelė. Pavežamų mokinių dalis rajonuose mažėjo labai nežymiai. Daugiausia, sumažėjo pavežamų mokinių Kaišiadorių, Pasvalio, Širvintų rajonuose. Rodiklis - vežiojamų mokinių dalis nuo bendrojo mokinių skaičiaus - yra silpnai susijęs su vidutiniškai vienai mokyklai tenkančiu savivaldybės teritorijos plotu. Numatoma tendencija, jog kuo yra didesnis vienai mokyklai tenkantis savivaldybės teritorijos plotas, tuo didesnė dalis mokinių yra vežiojama.

Remiantis ŠVIS duomenimis apie vežiojamą mokyklose 2005 metais, galima teigti, kad 87,6 proc. atvejų 3 km. nuo mokyklos gyvenančių mokinių skaičius sutampa su

vežiojamų mokinių skaičiaus ir nepavežamų mokinių skaičiaus suma. 3,7 proc. mokyklų nurodo, kad vežioja daugiau mokinių, nei jų gyvena toliau kaip 3 km nuo mokyklos, o 8,5 proc. mokyklų vežioja mažiau mokinių, nei jų gyvena toliau kaip 3 km iki mokyklos.

Duomenys apie nevežiojamų mokinių skaičių yra teikiami tiek savivaldybių suvestinėse (Švietimo organizavimo skyrius), tiek ŠVIS duomenų bazėje (mokyklų suvestinės). 2005/2006 m. Nuolat mažėja nevežiojamų mokinių, gyvenančių toliau kaip 3 km nuo mokyklos, skaičius. 2000/2001 m.m. šie mokiniai sudarė 2,7 proc. visų mokinių, gyvenančių toliau kaip 3 km nuo mokyklos, skaičių, o 2005/2006 m.m. – 0,8 procento. Per 5 metus mokinių, kurie į mokyklą nevežami, skaičius sumažėjo 66 procentais. Savivaldybėse nepavežamų mokinių skaičius labai skiriasi. Penkiolikoje iš jų, savivaldybių duomenimis, tokių mokinių nėra, keturiolikoje – daugiau kaip 30. Išsiskiria Akmenės raj. Savivaldybė, kurioje nepavežama 82 mokiniai, Alytaus raj. savivaldybė – 66 mokiniai.

Vežimo paslaugų įvairovės rodiklis - išreiškia mokinių vežimo būdų įvairovę (diversifikaciją). Jis yra skaičiuojamas kiekvienu būdu vežiojamų mokinių skaičių dalijant iš viso vežiojamų mokinių skaičiaus mokyklose. Rodiklis gali būti nagrinėjamas kaip statinis ir kaip dinaminis. Renkant statistinę informaciją, išskiriamos 5 vežimo būdų kategorijos, todėl rodiklis yra daugiamatis (atspindi penkias dimensijas). Mokinių vežimo organizavimo aspektu geltonasis autobusas ir mokyklų transportas yra tapatūs – tai transporto priemonės, turinčios tą pačią paskirtį ir besiskiriančios disponavimo būdu (geltonieji autobusai gauti pasitikėjimo teise vykdant atitinkamą vyriausybės programą). Todėl tikslinga yra jas jungti į vieną mokyklinio transporto kategoriją. Kelių eismo taisyklėse naudojama tik mokyklinio autobuso sąvoka. Šalies lygmeniu vyrauja mokinių vežimas maršrutiniu transportu ir mokykliniu autobusu, todėl, mažinant rodiklio dimensijas, galima nagrinėti tik šią dviem būdais vežiojamų mokinių dalį.

Lyginant 2001 ir 2005 metus, maršrutiniu transportu vežiojamų mokinių dalis sumažėjo 4 procentiniais punktais, geltonaisiais autobusais vežiojamų mokinių skaičius išaugo 8,3 procentinio punkto. Nuo 2003 metų mažėjo privačiu transportu vežamų mokinių dalis. Kitais vežimo būdais bei mokyklų transportu vežamų mokinių dalies kryptingų pokyčių rodiklių dinamikos analizė neatskleidė. Tai, kad daugėja mokinių, vežiojamų geltonaisiais autobusais, yra pozityvus reiškinys, kuris liudija socialinę valstybinės švietimo politikos orientaciją, sprendžiant opią mokinių vežimo problemą.

Savivaldybėse mokinių vežimo būdai yra pakankamai įvairūs. Devyniose savivaldybėse mokykliniu transportu vežiojama daugiau kaip 40 proc. mokinių, tuo tarpu yra 8 savivaldybės, kuriose mokyklų transportui vežiojama ne daugiau 10 proc. mokinių. Išskirtinos Vilkaviškio, Rietavo, Plungės, Radviliškio savivaldybės, kuriose gana didelė

privatų vežėjų transportu vežiojamų mokinių dalis. Nors apskritai geltonieji autobusai ir mokykliniai autobusai („mokyklinis transportas“) yra geriausiai mokinių vežiojimo tikslus realizuojantis būdas (iš mokinių vežiojimą galima organizuoti lanksčiai, atsižvelgiant tik į mokinių poreikius, maršruto ir grafiko nederinti su vietos gyventojų poreikiais ir autotransporto įmonės galimybėmis), tačiau vežiojimo modelių įvairovė atskirose savivaldybėse nėra neigiamai interpretuotina. Gali būti, kad susiklosčiusi transporto infrastruktūra pakankamai gerai atitinka mokinių vežiojimo reikmes.

Mokinių vežiojimo pokyčių savivaldybėse pagal vežiojimo rūšis analizė leidžia stebėti vežiojimo modelių kaitą savivaldybėse. Savivaldybėse (72 proc. visų savivaldybių) yra stebima mokykliniu transportu vežiojamų mokinių dalies augimo tendencija. Lygiagrečiai dažniausiai stebimas maršrutiniu transportu vežiojamų mokinių dalies mažėjimas. Privatų transportu vežiojamų mokinių dalis taip pat turi tendenciją mažėti, nors keletas savivaldybių ir keitė vežiojimo modelį, padidindami šiuo tipu vežiojamų mokinių dalį. Tai, kad plečiasi vien tik į švietimo reikmes orientuota vežiojimo sistema socialiniu ir edukaciniu požiūriu yra pozityvi tendencija. Anksčiau atlikti tyrimai ir pastebėjimai parodė, jog būtent vežiojimas geltonaisiais autobusais ir mokykliniais autobusais jautriausiai atliepia mokinių poreikius ir geriausiai atitinka mokinių vežiojimo sistemos uždavinius. Šias dvi vežiojimo rūšis tikslinga darbo tvarka vadinti jungtiniu „mokyklinio transporto“ terminu.

Vyriausybė patvirtino Mokyklų aprūpinimo geltonaisiais autobusais 2009-2012 metų programą, kurioje numatyta per artimiausius ketverius metus nupirkti dar apie 320 geltonųjų mokyklinių autobusų. Programa siekiama pagerinti kaimo mokinių ir specialiųjų poreikių mokinių pavėžėjimo sąlygas, išplėtoti visų toli nuo mokyklos kaimuose gyvenančių mokinių bei specialiųjų poreikių mokinių vežiojimo į mokyklą ir iš jos specialiu transportu sistemą. Įgyvendinus programą, beveik 10 tūkstančių kaime, toliau kaip 3 km nuo mokyklos gyvenantiems mokiniams pagerės važinėjimo į mokyklą sąlygos, apie 1300 specialiųjų poreikių mokinių bus sudarytos galimybės lankyti jiems artimiausias mokyklas. Planuojama nupirkti apie 80 M3 klasės (30+1) vietos, 200 M2 klasės (19+1) vietų autobusų ir 40 M2 (11+1+3) vietų autobusų, pritaikytų vežioti specialiųjų poreikių mokinius. Tam reikės apie 60 milijonų litų. Mokykliniai autobusai perkami ir perduodami savivaldybėms nuo 2000 metų. Iš viso Lietuvos keliais važinėja 427 mokykliniai geltonieji autobusai. Geltonaisiais autobusais mokiniai taip pat keliauja į ekskursijas, vežami į konkursus, sporto varžybas, kitus renginius.

#### *1.4. Šios srities moksliniai tyrimai*

Mokinių vežiojimo sistema (ir atitinkama paslauga) šalyje yra sąlyginai naujas reiškinys. Natūralu, kad tiek šalies ir savivaldybių švietimo vadovams, taip pat plačiajai visuomenei kyla klausimas, ar vežiojimo sistema yra efektyvi. Bent keli nepriklausomų tyrėjų atlikti atrankiniai tyrimai įvairiose Lietuvos savivaldybėse rodo, kad apłamai mokinių vežiojimo sistema yra efektyvi. Tuo pat metu paaiškėjo, kad skirtingų savivaldybių ir mokyklų pasiekimai atitinkamoje srityje yra gana nevienodi, taip pat paaiškėjo, kad apie 3-5 procentams mokinių į vežiojimo sistemą dėl vienokių ar kitokių priežasčių sklandžiai įsilieti nepavyksta.

Pirmasis mokslo tiriamasis darbas mokinių vežiojimo tema, buvo atliktas Švietimo ir mokslo ministerijos užsakymu Vilniaus Gedimino technikos universiteto mokslininkų grupės 2002 metais. Buvo parengtas klausimynas ir atliktas tyrimas, kuriame įvertinta moksleivių vežiojimo padėtis 2001-2002 m.m. Švietimo ir mokslo ministerijos specialistų darbo grupės pasiūlytose šešiose savivaldybėse: Klaipėdos miesto, Kauno, Mažeikių, Pasvalio, Varėnos ir Šalčininkų rajonų. Taip pat pateiktos rekomendacijos dėl tinkamiausio finansinių sąnaudų, moksleivių sugaišto laiko ir fizinio saugumo požiūriu moksleivių vežiojimo variantas kiekvienoje iš 6 ankščiau minėtų savivaldybių, pateikti tinkamiausi finansinių sąnaudų, moksleivių sugaišto laiko ir fizinio saugumo požiūriu moksleivių vežiojimo šalies savivaldybėse modeliai ir sudarytas matematinis modelis „geltonųjų“ autobusiukų atsipirkimo laikui apskaičiuoti.

Tyrimo rezultatai parodė, kad bendras moksleivių skaičius tiriamose savivaldybėse labai skirtingas: nuo 31005 Klaipėdos mieste iki 4677 Varėnos rajone. Pagal vežiojamų moksleivių skaičių nėra tiesioginio ryšio su bendru moksleivių skaičiumi atskirose savivaldybėse. Mažiausiai vežiojamų moksleivių (663) buvo Klaipėdos mieste, nors moksleivių skaičius buvo didžiausias. Daugiausiai moksleivių (2770) vežiojama Pasvalio rajono ir (2740) Kauno rajono savivaldybėse. Visa tai galima paaiškinti skirtingais transporto tinklais ir mokyklų tankiu šiose savivaldybėse. Procentiniu atžvilgiu daugiausiai vežiojamų moksleivių buvo Pasvalio rajono (45,5 proc.) ir Šalčininkų rajono (23,0 proc.). Šiek tiek mažesnis procentas vežiojamų vaikų buvo Varėnos rajono (21,6 proc.) ir Kauno (21,2 proc.) savivaldybėse.

Moksleivių, einančių daugiau kaip 3 km, skaičiumi išsiskyrė jau minėtos Mažeikių rajono (137) ir Kauno rajono (26) savivaldybės. Jeigu Varėnos rajonas dėl savo specifikos (miškingos vietovės) galima būtų pateisinti, tai Mažeikių rajono ir Kauno rajono šių moksleivių skaičius kelia tam tikrų abejonių dėl moksleivių vežiojimo sistemos

trūkumų. Antra vertus, bendras moksleivių skaičius ir Kauno rajone, ir Mažeikių rajone yra 2 kartus didesnis negu Varėnos rajono moksleivių skaičius.

Mokykliniais autobusiukais geriausiai aprūpinta Pasvalio rajono (4) savivaldybė, o Kaunas rajonas jų išvis neturi. Pagal vidutiniškai vežiojamų moksleivių skaičių mokykliniai autobusiukai intensyviausiai panaudojami Varėnos rajono ir Klaipėdos miesto savivaldybėse, atitinkamai 95 ir 68 moksleiviai, tenkantys autobusiukui per dieną. Mažiausiai apkrauti Šalčininkų rajono savivaldybės mokykliniai autobusiukai – vidutiniškai 15,5 moksleivio vienam autobusiukui per dieną. „Geltonaisiais“ autobusiukais geriausiai aprūpintos Varėnos rajono (4) ir Kauno rajono (2) savivaldybės. Tačiau jie labai netolygiai apkrauti įvairiose savivaldybėse, kitaip tariant, ne visai efektyviai panaudojami. Pvz., Varėnos rajono vienu „geltonuoju“ autobusiuku vežama 8 kartus daugiau moksleivių (73,5) negu Pasvalio rajone (9) per dieną.

2003 m. vykdant Mokyklų tobulinimo programą buvo parengtos Mokinių vežiojimo organizavimo metodinės rekomendacijos, kurios taikomos mokinių vežiojimo sistemai savivaldybės teritorijoje tobulinti. Rekomendacijos apibrėžia mokinių vežiojimo kokybės įvertinimą savivaldybėje. Jose numatyta, kaip nustatyti mokinių vežiojimo poreikius, taikomus vežiojimo būdus bei jų įkainius. Rekomendacijose pateikiamas vežiojimo maršrutų vertinimo ir modeliavimo algoritmas, tam pasitelkiant duomenis apie mokinių srautus bei savivaldybės žemėlapi. Sudaryta lentelė „geltonųjų“ ir kitų mokyklinių autobusų naudojimo išlaidoms analizuoti ir pateiktos formulės lyginamosioms išlaidoms apskaičiuoti. Rekomendacijose yra pateikiami mokinių vežiojimo gerinimo būdai: mokinių vežiojimo grafikų derinimas tarp mokyklų (jeigu tuo pačiu transportu vežiojami kelių mokyklų mokiniai), mokinių ėjimo iki stotelės trukmės mažinimas, laukimo trukmės iki pamokų pradžios trumpinimas, konkursų vežėjams organizavimas ir sutarčių sąlygų nustatymas.

Vienas didžiausių kiekybinis ir kokybinis tyrimas „Mokyklų tinklo pertvarka ir moksleivių vežiojimo būklė“ buvo atliktas 2003 m. LR Švietimo mokslo ministerijos užsakymu. Tyrimas apimė du koncentrus – „didįjį“ ir „mažąjį“. Tai reiškia, kad kai kurie tyrimo žingsniai uždaviniai buvo realizuojami visose šalies savivaldybėse, turinčiose vietos švietimo padalinį, o išsamesni ir detalesni tyrimai buvo atliekami tik šalies 6 savivaldybėse, kurias pasiūlė ŠMM specialistai.

Šio tyrimo metodologija įvairi ir kompleksinė. Buvo naudojami skirtingos prigimties metodai - žinybinių duomenų statistinė analizė ir apklausa raštu, taip pat kiekybiniai ir kokybiniai metodai. Pagrindiniu metodu buvo pasirinkta anoniminė apklausa raštu, naudojant ir uždaro, ir atviro tipo klausimus. Tyrimo metu buvo naudojama ir

psichometrinė prieiga. Buvo taikoma semantinio diferencialo technika ir kitos priemonės, paprastai duodančios itin patikimus ir validžius tyrimo rezultatus. Atviri klausimai buvo apdorojami kokybinės ir kiekybinės kontento analizės būdu. Tinklo pertvarkos ir mokinių vežiojimo problemoms tirti iš viso buvo parengti 6 klausimynai, kurie buvo išplatinti įvairiose švietimo socialinių veikėjų grupėse. Konkrečiai buvo apklausta 10 skirtingų respondentų grupių - mokiniai, pedagogai, mokyklų direktoriai ir jų pavaduotojai, savivaldybių politikai, įvairių lygių švietimo vadovai. Bendras apklausos imties tūris 3010 statistinių stebinių, o bendras apklausoje tirtų požymių apie mokinių vežiojimą ir tinklo pertvarką skaičius - 732. Gausi kiekybinė tyrimo informacija buvo apdorota, taikant SPSS programinę įrangą. 148 puslapių ataskaitoje pateikta 45 lentelės ir 140 paveikslų (grafikų), detaliai atspindinčių konkrečius tyrimo rezultatus.

Tyrimo duomenys leidžia teigti, kad tuomet neseniai inicijuota tinklo pertvarka visumoje jau ėmė duoti švietimo kokybės ir švietimo ekonomikos požiūriu pozityvius rezultatus. Tinklo pertvarka neišvengiamai užkliudo įvairių grupių interesus, provokuoja interesų konfliktą. Todėl tam tikra socialinė įtampa čia yra labai tikėtina. Visgi palankus yra tas faktas, jog švietimo socialinių veikėjų bendruomenėje akivaizdžiai dominuoja palankus ir/arba nuosaikus (neutralus) tinklo pertvarkos proceso bei rezultatų vertinimas. Nepalankūs (ypač ekstremaliai neigiami) vertinimai yra sąlyginai reti. Tokiu būdu tinklo pertvarka šalyje rutuliojasi ne pagal socialinių konfliktų modelį, bet pagal normalaus socialinio politinio diskurso, kuris demokratijos sąlygomis yra tipinis dalykas, modelį.

Gausūs ir įvairūs tyrimo duomenys liudija, jog naujai sukurta mokinių vežiojimo sistema visumoje funkcionuoja neblogai. Ši išvada paremta bemaž 800 moksleivių anonimine apklausa ir 1343 vežiojamų mokinių kelionės "istorijos" (kelionės algoritmo) ištyrimu. Tokie konkretūs rodikliai, kaip kelionės trukmė ir kt. rodo, jog didžioji dalis vežiojamų moksleivių (apie 95 proc.) į vežiojimo sistemą įsilieja ganėtinai sklandžiai, neviršydami nustatytų kritinių kelionės trukmės ribų iki 30 min. 1-10 klasių mokiniams ir iki 60 min. imtinai 11-12 klasių mokiniams. Kita vertus, daug įvairių rodiklių rodo, jog apie 5% mokinių dėl vienokių ar kitokių priežasčių į sąlyginai neblogai veikiančią vežiojimo sistemą neįsilieja ir mokyklos pasiekiamumo požiūriu atsiduria sunkioje ar netgi ekstremalioje situacijoje. Tyrimas leido išryškinti daug vidinių (techninių) vežiojimo sistemos dalinių trūkumų. Pabrėžiama, kad šių dalinių problemų įveikimas yra neišnaudotas rezervas, įgalinantis vežiojimo sistemą ateityje sustyguoti dar sklandžiau.

Paminėtinos šios konkrečios problemos: popamokinė veikla ir vežiojamų mokinių užimtumas, saugumas, sveikatingumas, mokyklinio nuovargio ir streso prevencija, mityba,

higiena, vežiojimo proceso socialinės ir pedagoginės kontrolės stiprinimas, partnerystės tinklo plėtojimas tarp organizacijų, suinteresuotų mokinių vežiojimu.

Greta tyrimo faktinių duomenų aptarimo ataskaitoje suformuluotos švietimo vadovams konkrečios rekomendacijos apie tai, kaip spręsti minėtas problemas, nekeičiant iš esmės esamos švietimo teisinės bazės ir nesitikint staigaus švietimo finansavimo pagerėjimo. Be to, ataskaitoje parodoma, jog šis tyrimas, nors visumoje ir pavykęs, dar nesukuria pilnos mokslinės informacinės bazės, kuri švietimo vadovams labai reikalinga, siekiant tinklo pertvarkos ir mokinių vežiojimo sistemos tolesnio tobulinimo. Ataskaitoje pagrindžiamas serijos konkrečių tęstinių tyrimų ir plėtros projektų poreikis. Tokiu būdu būtų operatyviai sukurtas žinojimas, patirtis ir rekomendacijos, kaip minėtas iškylančias konkrečias problemas spręsti.

Tyrimo duomenys rodo, jog mokinių vežiojimo proceso organizavimą tikslinga traktuoti kaip dvimatį procesą, turintį dvi svarbias dedamąsias: logistinę (vadybinę ir ekonominę-finansinę) bei socialinę-pedagoginę (mokyklos prieinamumas ir švietimo kokybę). Parodoma, jog vežiojimo sistemos tobulinimas sietinas:

- su paieška konkrečių būdų, kaip pagerinti mokyklos prieinamumą mokiniams, kurie į vežiojimo sistemą sklandžiai neįsilieja;
- su požiūriu į mokinių vežiojimą, kaip į socialinę pedagoginę problemą ir demokratinės bei humanistinės švietimo politikos uždavinį, stiprinimu bei puoselėjimu švietimo vadovų ir politikų bendruomenėje
- su programų, skirtų geltoniesiems ir/arba mokykliniams autobusiukams įsigyti bei atnaujinti, spartesniu plėtojimu.

Pertvarkant mokyklų tinklą mokinių vežiojimo pokyčių tęstinis tyrimas „Mokinių vežiojimas kaip švietimo stebėsenos objektas: rodiklių konstravimo tyrimas“ metodine prasme paremtas žinybinės švietimo statistikos analize (ŠVIS duomenų bazė) ir anksčiau atliktų masinių atrankinių vežiojimo tyrimų duomenų statistiniu apibendrinimu bei normavimu. Minėti atrankiniai tyrimai buvo atlikti 2003-2005 m. keturiolikoje šalies savivaldybių. Jie atspindi 4188 mokinių iš 98 mokyklų individualias vežiojimo istorijas. Remiantis žinybinės statistikos analize ir ŠVIS duomenų baze, buvo rekomenduojami 4 pagrindiniai rodikliai: 1) vežiojimo masiškumo rodiklis; 2) vežiojimo disfunkcijos rodiklis (nepavežamų mokinių skaičius); 3) vežiojimo paslaugos įvairovės rodiklis; 4) vežiojimo kaštų rodiklis. Minėti keturi rodikliai detalizuojami dar 14 rodiklių. Savo ruožtu, remiantis atrankiniu apklausos tyrimu, užsakovui rekomenduojami 2 pagrindiniai rodikliai: 1) vežiojimo kelionės trukmė minutėmis ir 2) atstumas km nuo vežiojamo mokinio namų iki mokyklos. Šie rodikliai detalizuojami 15 papildomų rodiklių. Užsakovui pagrįstos ir



siūlomos konkrečios kai kurių rodiklių kriterinės normos. Iš viso sukonstruoti 6 pagrindiniai rodikliai ir 13 detalizuojančių bei papildomų rodiklių, atspindinčių mokinių vežiojimo procesą bei kokybę. Rodikliai sukonstruoti taip, kad atspindėtų vertinamo proceso raišką atskirose švietimo pakopose ir centruose, kad pagal galimybę būtų pritaikomi mokyklos, savivaldybės ir visos šalies lygmeniu.

Nekelia abejonių, kad mokinių vežiojimas (ir tam tikra prasme mokyklos pasiekiamumas, švietimo prieinamumas) yra labai svarbūs bei iškalbingi švietimo kokybės ir vaiko gyvenimo kokybės rodikliai. Todėl iškyla būtinybė pasirengti (sukonstruoti) indikatorius, kurie įgalintų patikimai nagrinėti ir vertinti mokinių vežiojimo paslaugos kokybę šalyje bei jos savivaldybėse. Tokie rodikliai turėtų būti ekonomiškai (surinkimo prasme), pilni (vertinamo reiškinių aprėpties prasme), aiškūs, suprantami ir iškalbingi, patikimi.

Tęstinio tyrimo „Mokinių vežiojimo pokyčiai pertvarkant mokyklų tinklą“ duomenys rodo, kad kaimiškose savivaldybėse vidutiniškai į mokyklas vežiojama šiek tiek daugiau nei ketvirtadalis mokinių. Dalis mokinių, kurie nėra vežami į mokyklą, nors gyvena toliau kaip 3 km nuo jos, nėra didelė ir kasmet mažėja. Vidutinė kelionės trukmė nuo namų iki mokyklos yra pusė valandos. Iki pusės valandos į mokyklą keliauja apie 60 proc. mokinių, nuo pusės iki valandos – apie 35 proc., 5 proc. – ilgiau nei 1 valandą. Nepavyksta įgyvendinti pradinukams nustatytos pusės valandos kelionės į mokyklą normos, nes į mokyklą jie keliauja tuo pačiu transportu kaip ir aukštesniųjų klasių mokiniai. Taip pat atskleista, kad skirtingose savivaldybėse vidutiniai mokinio vežiojimo kaštai skiriasi net tris kartus (nuo 24 iki 74 Lt per mėnesį).

### ***1.5. Situacija užsienio valstybėse***

Šiuo metu kaip ir Lietuvoje, taip ir užsienio valstybėse pradėta labai daug dėmesio skirti mokinių į mokyklą vežiojimui. Pagrindiniai kelionės aspektai tiesiogiai liečia vaikų sveikatą bei saugumą [3]. Mokyklinės kelionės nors ir neturėtų būti rizikingos, tačiau neretai įvyksta nelaimingi atsitikimai, kuriuose sužalojami mokiniai.

Užsienio valstybės labai daug dėmesio skiriama pačio vaiko išugdymui būti saugiais keliaiviais. Čia pagrindinis veiksnys yra amžius [3]. Literatūroje minima, kad 9-12 metų amžiaus vaikų brandos lygis toks, kad jau juos privalu mokinti saugaus eismo [34].

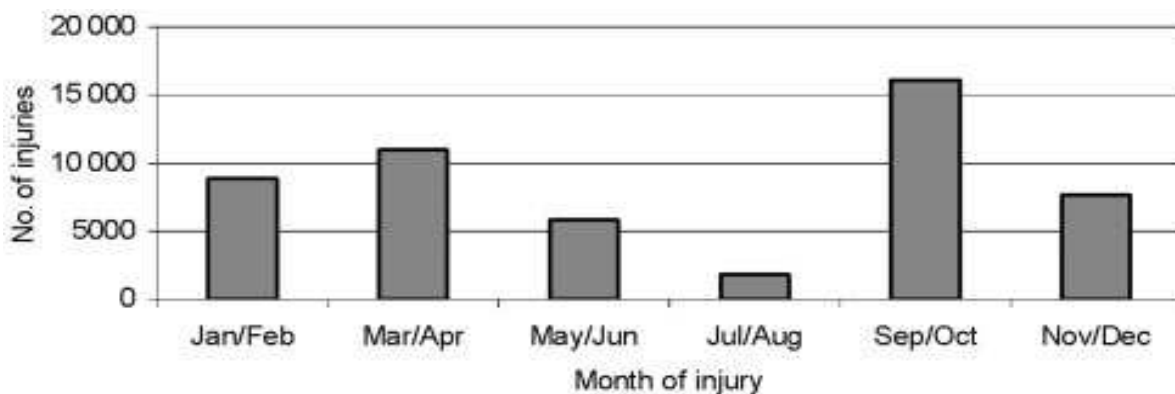
Pagal Transportavimo tyrinėjimo valdybos (TRB) pranešimo duomenis 2002 metais 25 proc. mokinių į mokyklą keliavo mokykliniais autobusais, 59 proc. –

keleivinėmis transporto priemonėmis, o likusioji dalis (16 proc.) - ėjo pėsčiomis, važiavo dviračiais, bei viešuoju ar kito tipo autobusais. Kasmet Jungtinėse Valstijose mokykliniais autobusiukais keliauja apie 23.5 milijonų vaikų.

Kad užtikrinti saugią mokinių kelionę į mokyklą privalu rūpintis ir pačių autobusų atitikimą keliamiems reikalavimams. Nacionalinė magistralės eismo saugumo administracija (The National Highway Traffic Safety Administration - NHTSA) yra Amerikos vyriausybės įstaiga, atsakinga už saugumo standartų nustatymą mokykliniams autobusams, pastarieji ir nustato reikalavimus mokykliniams autobusams [7, 3].

Maždaug per metus sužalojami apie 152000 mokyklinio amžiaus vaikai. Daugiau kaip 80 proc. mokinių sužalojama, važinėjančių į mokyklą keleivinėmis transporto priemonėmis ir tikrai 4 proc. nelaimingų atsitikimų siejama su mokykliniais autobusais, 11 proc. sužalojami pėstieji ar dviračiais važiuojantys mokiniai [8].

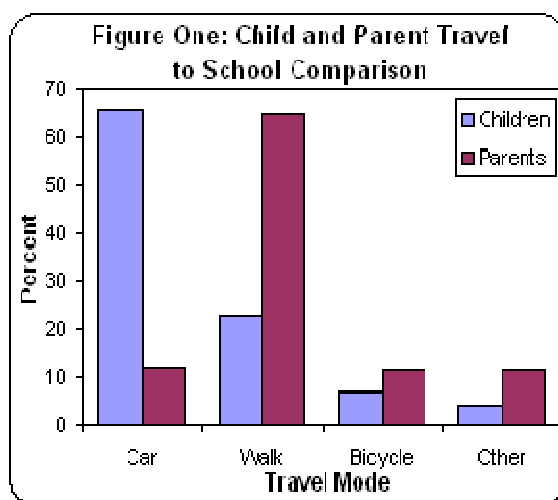
NHTSA duomenimis, jog apie 86 proc. sužalojimai yra lengvi, 10 proc. yra vidutiniai, ir 4 proc. yra sunkūs [7]. Jungtinėse valstijose 2006 metais liepos mėnesį atliktas pirmas tyrimas analizuojantis vaikų ir paauglių nelaimingus atsitikimus susijusius su mokykliniais autobusais 2001 – 2003 metais. Tyrimo rezultatai parodė, kad apytiksliai 51100 vaikų ir paauglių nuo 0 iki 19 metų amžiaus buvo gydyti nuo sužalojimų susijusių su mokykliniais autobusais. Didžiausias avarijų skaičius susijusių su mokykliniais autobusais stebimas rugsėjo – spalio (31.5 proc.) bei kovo - balandžio (21.4 proc.) mėnesiais (10 pav.).



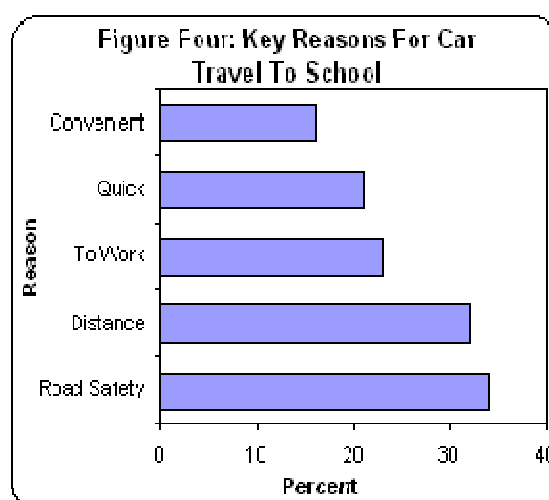
10 pav. Avarijų skaičius susijusių su mokykliniais autobusais Jungtinėse valstijose 2001 – 2003 metais pasiskirstymas mėnesiais

Kraisčerče atliktai tyrimo duomenimis vaikų ir jų tėvų kelionės į mokyklą būdai skiriasi. Tyrimas buvo atliktas dvejuose mokyklose apklausiant tiek vaikus, tiek jų tėvus. 77 proc. tėvų atsakė, kad į mokyklą savo laiku ėjo pėsčiomis arba važiavo dviračiais, kai tuo tarpu taip atsakė tik 30 proc. visų apklaustų vaikų. 4,5 karto daugiau vaikai nei tėvai atsakė, kad į mokyklą vyksta automobiliais. Pagrindinės priežastys paaiškinančios

vaikų kelionės į mokyklą automobiliais to paties tyrimo duomenimis buvo kelių saugumas (34 proc.) ir atstumas (32 proc.) (11 ir 12 pav.).



11 pav. Vaikų ir tėvų kelionės būdai į mokyklą.



12 pav. Priežastys nulemiančios kelionę į mokyklą automobiliais.

Bendrai lyginat mokinių vežiojimo situacija Lietuvoje ir kitose užsienio valstybėse, Lietuvoje per mažai dėmesio skiriama nelaimingiems atsitikimas, šiuo metu tokių duomenų praktiškai nėra.

### 1.6. Mokinių kelionė į mokyklą ir iš jos kaip visuomenės sveikatos problema

Jau kurį laiką įvairių organizacijų įvairiuose lygiuose gvildenama vaikų saugumo problema mokykloje, šeimoje, gatvėje. Vis labiau pastebima mokyklose pasireiškianti agresija įvairiausiomis formomis: nuo žodinių įžeidinėjimų, patyčių, prasivardžiavimo iki reketavimo ir fizinio smurto. Tai ne tik gniuždo vaikus, bet ir moko agresyvaus elgesio, o jį vėliau vaikas perkelia į savo šeimą ir aplinką. Vaikai gyvenantys toliau nuo mokyklos ir važinėjantys į ją ir iš jos turi didesnę tikimybę pasireikšti agresijos formomis, kadangi, dėl neefektyvaus mokinių vežiojimo, mokiniai turi daugiau laisvo laiko. Neretai neturi galimybės užsiimti papomokine veikla. Mokiniai, kurie įsitraukia į papomokinę veiklą, turi daugiau galimybių saviraiškai, savęs pažinimui, pasitikėjimui savimi ir savivertei sustiprinti. Tobulėja specifinių sričių žinios ir įgūdžiai, jie mokosi dirbti bendraamžių komandoje, taip pat – savarankiškai priimti teisingus sprendimus.

Popamokinė veikla – labai svarbi moksleivių užimtumo sritis, suteikianti galimybes atsiskleisti jų gabumams, leidžianti pagilinti ir praktiškai panaudoti žinias, įgytas pamokų metu. Popamokinė veikla taip pat yra neatsiejama moksleivio asmenybės ugdymo dalis, stiprinanti savarankiškumą, kūrybiškumą, iniciatyvumą, pilietiškumą,

lavinanti vaizduotę, komunikabilumą. Popamokinė veikla atlieka ir prevencines funkcijas socialiai žalingų įpročių atžvilgiu: nusikalstamos veiklos, priklausomybių nuo narkotinių medžiagų ir kt. Tuo tarpu vežiojami į mokyklas mokiniai ir parvežami iš jų turi menkesnes galimybes dalyvauti popamokinėje veikloje. Socialinės transformacijos laikotarpiu, kintant visuomeninėms vertybėms ir normoms, jauniems žmonėms sunku atsispirti pagundai savo poreikius patenkinti neteisėtu keliu, pastaraisiais metais stiprėja įvairios deviacijos formos: daugėja nepilnamečių padaromų nusikaltimų, tarp jaunuomenės didėja narkotikų, alkoholio ir rūkymo vartojimas, dažnėja savižudybės, mokyklos nelankymas ir kitos socialinės negerovės. Kriminologiniai tyrimai rodo, kad žmogui, neturinčiam socialiai naudingo pomėgio, atsiranda tikimybė bei rizika socialiai nepriimtinaam užimtumui ir nusikalstamumui. Popamokinės veiklos svarba tokia sudėtingame socializacijos kontekste yra neabejotinai labai didelė. Jos supratimas atsispindi ir valstybės edukacinėje strategijoje. Didelis dėmesys popamokinei veiklai skiriamas, pavyzdžiui, „Vaikų ir jaunimo socializacijos programoje“, Valstybinėse švietimo strategijos 2003 – 2012 metų nuostatose [12].

Mokslininkai nustatė, kad pernelyg ankstyva mokslo dienos pradžia paverčia paauglius blogesniais mokiniais, - rašoma moksliniame žurnale "Pediatrics". Augančio organizmo dienos ritmą lemiantis biologinis laikrodis skiriasi nuo suaugusiojo, nes paaugliams reikia daugiau miego. 13-22 metų jaunuoliai turėtų miegoti mažiausiai po 9-10 valandų per naktį. Sprendimas pradėti mokslo dieną 8 val. ryto iš paauglių atima iki dviejų valandų miego per naktį. Tyrimo metu buvo stebimi vietos mokyklos mokiniai, kurie kasdien įvairiu dienos metu atlikdavo specialius testus ir dienoraštyje aprašydavo savo nuotaikas. Dauguma mokinių rytais jausdavosi labiau pavargę nei po pietų. Be to, iš ryto jiems sekdavosi sunkiau sukaupti dėmesį. Nuo nuolatinio miego trūkumo kenčiantys paaugliai skundžiasi mieguistumu, nuotaikos svyravimais ir užmaršumu. Todėl mokslininkai ragina bent savaitgaliais leisti jiems išsimiegoti, nes to reikalauja jaunuolių biologinis laikrodis. Tuo tarpu vežiojami vaikai neretai turi anksti keltis ir dėl to sutrumpėja jų miegui skirtas laikas.

Kad dalyvavimo popamokiniuose renginiuose galimybės bei aktyvumas neabejotinai priklauso nuo moksleivių dienotvarkės, užimtumo veiksmų patvirtino ir 2003 metais Vilniaus universiteto Sociologinių švietimo tyrimų laboratorijos mokslininkų atliktas tyrimas. Daugumai moksleivių pamokos vidutiniškai baigiasi 14 val. 30 min., pamokų ruošai moksleiviai vidutiniškai užtrunka 2 val. 30 min., kelionė į popamokinius renginius užtrunka 30 min., taigi, moksleiviai pagrindiniam ugdymuisi užtrunka vidutiniškai 9 val. per dieną, jeigu dar pridėsime popamokinės veiklos bei kelionės laiko

sąnaudas, vidutiniškai gauname 11 val. 30 min. moksleivių užimtumą. Papildomo ugdymo užsiėmimų patogiausias laikas, respondentų nuomone yra 16 val. 30 min., taigi, galime sumodeliuoti tokį užsiėmusio moksleivio dienotvarkės scenarijų - po pamokų moksleiviai grįžta namo, po to keliauja į papildomo ugdymo renginius, vėliau, truputį pailsėję imasi ruošti pamokų, akivaizdu, kad šis laikas nėra pats tinkamiausias produktyviam mokymosi procesui. Apie įtemptą moksleivių dienotvarkę, kuri apsunkina dalyvavimo papildomame ugdyme galimybes, byloja ir respondentų mokymosi krūvio vertinimai [38].

Vis dėlto nemaža dalis mokinių gyvena toliau kaip 3 km. nuo mokyklos, kurie ją pasiekia įvairiomis tranposro priemonėmis ar eina pėsčiomis. Kad ir nedidelė dalis, tačiau yra mokinių, kurie mokyklą pasiekia tokiomis transporto priemonėmis, kaip mopedas ar dviratis. Patarosios priemonės nėra saugios (juolab nepilnamečiams). Be to svarbu įvertinti ir šalčio meto laiko Lietuvoje ypatumus. Nemaža dalis mokinių mokyklą išėjęs iš namų pasiekia tik po 20-40 min. Todėl važinėjantys vaikai turi didesnę riziką sirgti šaltuoju metų laiku. O tai didina praleistų pamokų skaičių.

Vis gi transporto priemonės laukimas po pamokų ir kelionė iš mokyklos ganėtinai užtrunka, atitinkamai 2:54 h ir 4:52 h. Galima pasiguosti tik tuo, kad tokių ekstremaliose sąlygose atsiduriančių vaikų dalis yra labai maža. 2003 m. duomenimis ekstremaliai ilgai laukiančių transporto priemonės buvo 5,6 proc., o ekstremaliai ilgai keliaujančių namo 0,3 proc.. Susirūpinimą keliantis faktas tas, jog apie 4 proc. mokinių, norėdami suspėti į autobusą vežantį namo, turi išeiti iš pamokos jai dar nepasibaigus. Todėl realiai galime galvoti, kad tokie vaikai neturi galimybės užziimti jokia popamokine veikla.

Ilgas transporto priemonės laukimas po pamokų vaikams suteikia labai daug laisvės. Ne visi mokiniai tą laiką išnaudoja prasmingai, t.y. lanko būrelius, skaito knygas ar daro namų darbus. Tačiau problema ir ta, kad ne visos mokyklos suteikia galimybę vaikams leisti laiką turiningai – neretai būna užrakintos tiek sporto salės, tiek skaityklos ar bibliotekos. Tuomet vaikai savo laisvą laiką išekvoja ginčijimuisi tarpusavyje, erzitimui vienas kitą, muštynes, pykčio priepolius, kaltinimus, grasinimus, impulsyvius veiksmus, vagiliavimą, padeginėjimą, dikinėjimą, tinginystę, priklausomybę nuo alkoholio ar narkotikų. Ypač mokykliniais metais stipriau pasireiškia santykių agresija, kai vaikas nori įžeisti, sužeisti kitą, apsiginti nuo grėsmės savigarbai. T. L. Hylandas ir J. Davis agresyviu elgesiu vadina elgesį, kai vaikai siekia savo tiklo negarbindu, nepriimtiniu būdu, pažeisdamas kito žmogaus teises [31].

Bet kuri kelionė į mokyklą tikimybiškai susijusi su įvairiais rizikos veiksniais, todėl svarbu siekti, kad visų be išimties vaikų kelias į mokyklą ir iš jos būtų saugus. Čia ypatingo dėmesio nusipelno vaikai, kuriems dėl mokyklų tinklo pertvarkos į ugdymo įstaigą tenka keliauti gerokai toliau. Visų dažniausiai pasitaikantys rizikos veiksniai yra kelionė

pesčiomis kelkraščiu be šaligatvio, taip pat ėjimas kelkraščiu ar gatve, neturinčio apšvietimo. Šiuo požiūriu labai nuviliantis yra tas faktas, jog vis dar didelė mokinių dalis eidami pesčiomis tamsoje niekada nedaudoja atšvaitų. Todėl visoms ugdymo įstaigoms labai svarbus uždavinys yra saugos elgesio kultūros ugdymas.

Dar viena svarbi visuomenės sveikatos problema – vaikų maitinimasis. Turint galvoje, tą aplinkybę, kad dalis mokinių ryte išėję į mokyklą namo grįžta tik už 8-10 ar netgi daugiau valandų, principinę reikšmę įgauna vaikų maitinimo kokybė. Anaiptol ne visi vaikai pavalgo ryte namuose. Kasdien mokyklose priešpiečius ar pietus taip pat valgo ne visi. Galime teikti, jog mokyklos valgyklose reguliariai maitinasi vaikai tik tie, kurie gauna nemokamą maitinimą. Todėl labai svarbus tiek tėvų, tiek pedagogų dėmesys vaikų mitybai.

Požiūris į vaikystę, kaip savaime vertingą žmogaus gyvenimo periodą, sudaro sąlygas vaikams jaustis socialiai visaverčiams jau dabar, o ne tik ateityje, duoda galimybę pedagogui ugdant vaiką remtis vaikystės teikiamais prioritetais: socialiniais – kognityviniais pasiekimais, kurie leidžia sėkmingai išgyventi vaikystę ir panaudoti joje įgytą patirtį ateityje. Vaikystėje atsiranda tie žmogaus asmenybės bruožai, kurie išlieka visą laiką, pirmiausia pasitikėjimas savimi, aplinka, smalsumas, atvirumas aplinkai.

Taigi, norėdami gyventi saugioje valstybėje, pirmiausia turime apsaugoti savo vaikus. Lietuvos ir mūsų visų ateitis priklauso nuo jaunosios kartos, kokiais žmonėmis užauginsime savo vaikus. Vaikų padėtis Lietuvoje nepavydėtina ne tik dėl materialinio aprūpinimo, bet ir dėl moralės. Visuomenė nepakankamai supažindina vaikus su jų teisėmis, jos nuolat pažeidžiamos.

Moksleivių pavėžėjimą iš namų iki mokyklos iš dalies lemia kelių tinklas ir transporto organizavimas. Geltonųjų autobusiukų nepakanka, tačiau reikia pripažinti, kad tai buvo tinkama valstybės investicija Lietuvoje, sudariusi galimybę dideliame kaimo vaikų skaičiui pretenduoti į lygias galimybes pasirenkant ugdymo instituciją. Kaimo mokyklų mokinių vežiojimą į mokyklą ir atgal dažniausiai organizuoja savivaldybės. Rajonų savivaldybės ieško būdų, kaip racionaliau ir saugiau vežti moksleivius į mokyklas ir atgal. Vežiojimo į mokyklas organizavimas yra vienas iš būdų, kuris mažina mokyklos nelankančių vaikų ir jaunimo skaičių, plečia vaikų galimybes siekiant tolydaus išsilavinimo.

Per 2000-2003 metus buvo nupirkti 162 mokykliniai geltonieji autobusai. Vien tik 2000 m. – 68 “FIAT” markės autobusai (21 autobusas 15-16 vietų, 26 autobusai 15-16 vietų, 21 autobusas 23-26 vietų), 2001 metais – 49, o 2003 m. nupirkta 13 “Mercedes” markės autobusų (19 vietų). Šiais autobusais vežama 8,5 % mokinių nuo bendro vežiojamųjų skaičiaus. Šias autobusais buvo pavėžėti į mokyklas ir atgal iš mokyklos

vaikai gyvenantys toliau nei 3 km nuo mokyklos. Per trejus metus geltonaisiais autobusais vežiojamų mokinių skaičius išaugo nuo 5,4 tūkst. iki 7,8 tūkst. Moksleivių pavėžėjimo poreikiams tenkinti dar reikėtų apie 600 mokyklinių autobusų. Tikimasi, kad per artimiausius dvejus metus, įgyvendinant Švietimo ir mokslo ministerijos Mokyklų tobulinimo programą, bus nupirkta dar 100 geltonųjų autobusų [23].

Būtina gerinti mokinių vežimą, kad tėvai nesijaudintų dėl savo vaiko saugumo kelyje, nebijotų leisti į kitą mokyklą, kad mokiniai kelionėje nesugaištų per daug laiko, kad visi pageidaujantys galėtų lankyti papildomo ugdymo užsiėmimus. Iki galo neišspręstas neįgaliųjų mokinių pavėžėjimo klausimas. Turėtų būti pateikti konkretūs pasiūlymai dėl mokinių vežiojimo esamos būklės gerinimo, t.y., koku būdu bus dabar vežami iki tol nevežti moksleiviai, kokius vežiojimo grafikus ir maršrutus būtina keisti, kad mokiniams reiktų kiek įmanoma trumpiau laukti pamokų pradžios ir iškart po pamokų jie galėtų išvykti į namus, kad visi norintys galėtų lankyti papildomo ugdymo užsiėmimus, kad sutrumpėtų moksleivių kelias iki stotelės ir t.t. [23, 26].

Tyrimais įrodytas stiprus ryšys tarp tyčiojimosi (mokinių, iš kurių tyčiojamosi arba kurie tyčiojasi iš kitų) ir sveikatos, polinkio į sveikatą žalojančius įpročius. Mokiniai, iš kurių tyčiojamosi, dažniau skundžiasi sveikata, blogiau vertina savo sveikatą, o tarp mokinių, kurie linkę smurtauti ir tyčiotis iš kitų, yra didesnis skaičius rūkančių. Dažną priekabiavimą patyrę mokiniai patikimai dažniau jautė stresą, buvo vieniši, dažniau jautėsi nelaimingi, jų žemas savęs vertinimas, jiems dažniau buvo sunku susirasti draugų, palyginti su nepatyrusiais priekabiavimo ir atsitiktinį priekabiavimą patyrusiais [37].

Mokiniai į mokyklą ir iš jo tiek vykdami su kokia autotransporto priemone, tiek važiuodami dviračiu, tiek eidami pėsčiomis rizikuoja savo sveikata. Rizikos faktoriams, lementiems mokinių kelionę į mokyklą ir iš jos priskiriami amžius, lytis, asmenybė, gabumai, patirtis, paklusnumas, bendraamžių spaudimas bei daug kitų rizikos faktorių.

Sveikatos ir saugumo darbe taisyklės turi būti taikomos transporto paslaugų pirkimo atvejais. Įmonių sveikatos ir saugumo politikoje turi būti atsižvelgiama į eismo saugumą. Moksleivių vežiojimo paslaugoms teikti naudojamos transporto priemonės dažnai yra senos ir kartais itin pavojingos. Komisija turi priimti gaires dėl pažangiosios patirties ir viešojo mokyklų transporto pirkimo taisyklių, siekiant užtikrinti, kad moksleiviai galėtų keliauti daug saugiau [2].

## **2. TIRTŪJŲ KONTIGENTAS IR TYRIMO METODIKA**

## ***2.1. Tyrimo populiacija***

Tyrimas buvo atliktas 2008 metų birželio mėnesį. Apklausti Raseinių rajono 6 vidurinių mokyklų ir 2 gimnazijų moksleiviai, gyvenantys toliau kaip 3 km nuo mokyklos. Siekiant atsakymų objektyvumo ir sąmoningumo, buvo taikomi respondentų apribojimai. Buvo apklausiami tik vyresniųjų klasių moksleiviai, pradedant penktąja klase. Kitaip tariant, moksleiviai apklausos tyrimui buvo atrenkami 5-12 klasių vidurinės mokyklos moksleiviai ir I-IV klasių gimnazijos moksleiviai. Yra žinoma, kad jaunesni mokiniai, ypač socialiai ir kultūriškai silpnesnio sluoksnio, sunkiau skaito, sunkiau suvokia sudėtingesnę tekstą. Todėl tikėtina, kad jie gali ribotai suvokti klausimų formuluotes ir klaidinti tyrimą. Mokiniais išdalinta 1889 anketos, grįžo – 1551 užpildytos anketos (atsako dažnis – 82,1 proc.). Iš atsakiusių buvo 853 (55 proc.) merginos ir 698 (45 proc.) vaikinai. Moksleivių amžius svyravo nuo 11 iki 22 metų. Visų dalyvavusių amžiaus vidurkis 16,2. Anketos išdalintos tik gavus mokyklos bei gimnazijų direktorių sutikimus. Anketas išdalinti, o vėliau surinkti padėjo Kauno visuomenės sveikatos centro Raseinių filialo darbuotoja bei mokyklų ir gimnazijų socialiniai darbuotojai.

## ***2.2. Tyrimo eiga***

Tyrimas vyko dviem etapais. Pirmame etape buvo konsultuojamasi su Kauno visuomenės sveikatos centro Raseinių filialo vedėja bei prarastas bandomasis tyrimas, kurio tikslas buvo patikrinti tyrimo instrumentą. Bandomasis tyrimas vyko 2007 m. gegužės mėnesį. Jo metu apklausta 30 Šiluvos vidurinės mokyklos mokinių. Atliktas bandomasis tyrimas padėjo išsiaiškinti klausimyno privalumus ir trūkumus. Remiantis bandomojo tyrimo duomenimis buvo patikslinti ir galutinai paruošti klausimynai mokiniams.

Anketas (priedas Nr. 1) mokiniams išdalino socialiniai darbuotojai, kurie buvo sukviesti instruktažui į Kauno visuomenės sveikatos centro Raseinių filialą. Jiems buvo trumpai pabrėžtas tyrimo tikslo svarbumas, trumpai aptarti anketos klausimai. Anketų skaičius kiekvienam Raseinių rajono vidurinės mokyklos ir gimnazijos socialiniam pedagogui buvo išdalintos pagal Raseinių rajono Švietimo skyriaus 2007-2008 mokslo metų sukauptus duomenis apie jų rajone vežiojamus mokinius. Buvo sutarta, kad anketos moksleiviams bus išdalintos per birželio mėnesį per vieną pasirinktą pamoką. Užpildytos anketos gražintos į Kauno visuomenės sveikatos centro Raseinių filialą.



Socialiniams pedagogams išdalinus anketas, jas mokiniams buvo leista parsinešti namo, tam, kad su tyrimu būtų supažindinti tėvai. Visiems respondentams buvo garantuojamas atsakymų anonimiškumas ir laisvanoriškas anketų pildymas.

### ***2.3. Tyrimo etikos principų užtikrinimas***

Tyrimas buvo vykdomas nepažeidžiant tiriamųjų teisių bei laikantis etikos principų:

- tyrimo vykdymui buvo gauti leidimai iš vidurinių mokyklų bei gimnazijų vadovų;
- visi respondentai dalyvauti tyrime sutiko savanoriškai: nepažeistos nei vieno teisės į laisvanoriškumą;
- respondentams buvo garantuojamas konfidencialumas: jie buvo informuojami, kad dalyvavimas tyrime ir teikiama informacija nebus panaudojama prieš juos ateityje;
- apklaustieji buvo supažindinti su tyrimo turiniu ir tikslu;
- tyrimo dalyviai buvo informuoti apie domenų rinkimo metodus: anketos naudojimą, bei koku būdu bus pateikti bendrieji tyrimo duomenys;
- buvo laikomasi teisingumo (teisės į privatumą, konfidencialumo užtikrinimo), geranoriškumo, teisės gauti tikslią informaciją principu;
- apie tyrimą buvo informuoti tėvai.

### ***2.4. Anketos charakteristika***

Rengiant apklausos anketą, remtasi vaikų saugaus vežiojimo instituto patirtimi (Pupil Transportation Safety Institute) klausimynu [8]. Iš jų atrinkti klausimai, kurie geriausiai padėtų įvertinti mokinių vežiojimo būklę. Klausimai apie moksleivių elgesį laukiant autobuso parengti tyrimo autorių. Anketą sudarė trijų grupių klausimai. Pirmoje klausimų grupėje pateikti klausimai apima asmeninę informaciją (lytis, amžius); antroji klausimų grupė skirta informacijai apie vežiojimo būklę (atstumas iki mokyklos, keliavimo būdas iki mokyklos, laiko trukmė iki mokyklos ir kt.) bei mokinių elgesį laukiant autobuso; trečioji – mokinių savijautai įvertinti. Pateikti 36 klausimai. Dauguma – uždarojo tipo, kai respondentai turėjo atrinkti ir pažymėti jiems tinkamiausius pateiktus anketoje atsakymus. Kai kurie klausimai buvo pusiau uždarojo tipo: po pateiktais atsakymais buvo palikta vietos kitiems atsakymams, pastaboms arba papildymams.

Šių anketų pagalba, buvo atsakyta į tris pagrindinius uždavinius, kurie išskelti darbo pradžioje.

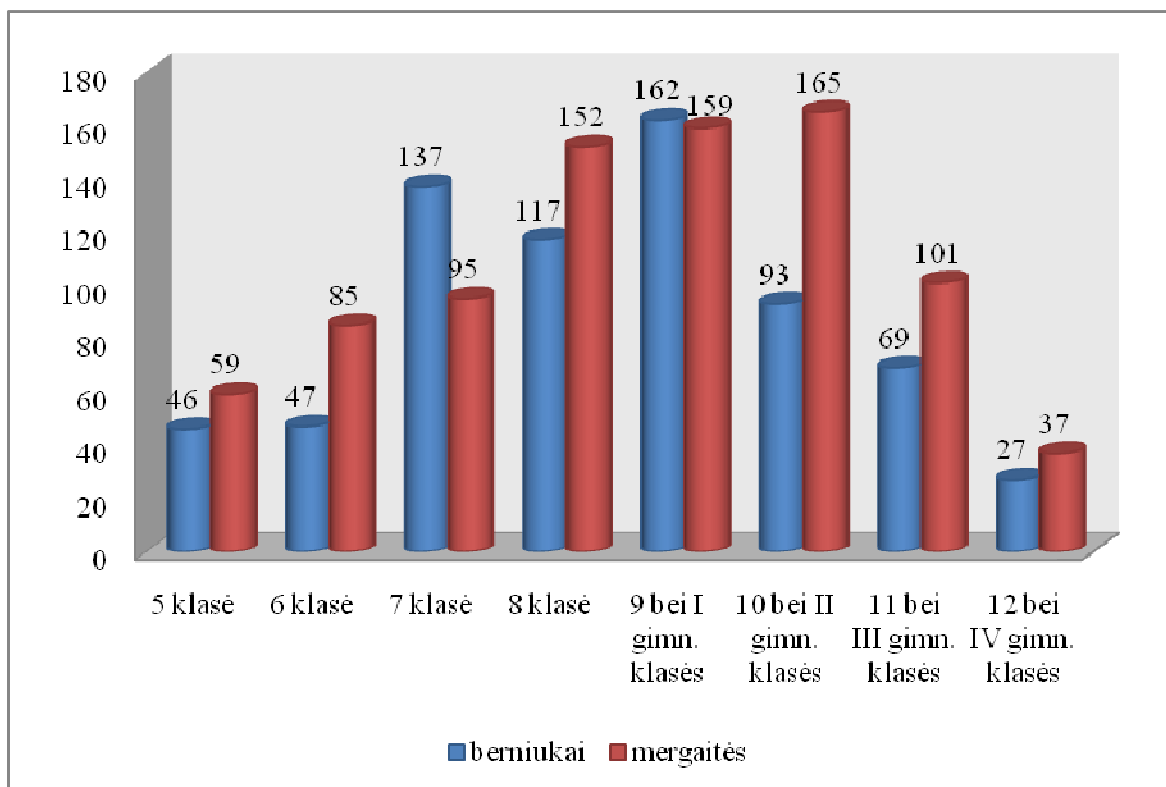
### ***2.5. Duomenų analizė***

Apklauso duomenys buvo užkoduoti ir suvesti į personalinį kompiuterį. Duomenų statistinė analizė atlikta naudojant „SPSS 14.0 for Windows“ programą. Lyginant požymio pasikartojimo dažnį tarp dviejų tiriamųjų grupių, taikytas Stjudento (t) kriterijus. Ryšys tarp požymių buvo vertinamas taikant Pearsono koreliacijos koeficientą (r) ir chi kvadrato kriterijų ( $\chi^2$ ). Koreliacijos koeficientas ryšiams tarp požymių įvertinti buvo naudojamas tais atvejais, kai požymiai buvo nustatomi rangine arba santykinine skale. Pagal chi kvadrato kriterijų ( $\chi^2$ ) ir jo laisvės laipsnių skaičių (df) buvo tikrinamos hipotezės apie požymių ryšio tikimybę (p). Ryšys tarp požymių buvo statistiškai reikšmingas, kai  $p < 0,05$ . Analizės rezultatai pateikiami lentelėse ir grafikuose, kuriuose nurodomas atvejų skaičius absoliučiais dydžiais (abs.), procentais (proc.) bei statistinės hipotezės reikšmingumas (p).

## **3. TYRIMO REZULTATAI IR JŲ APTARIMAS**

### ***3.1. Bendra tiriamųjų charakteristika***

Atlikus apklausą, analizei panaudota 1551 anketų. Šešiose vidurinėse mokyklose apklausti 5 – 12 bei dviejose gimnazijose I – IV klasių mokiniai. Mokinių amžius buvo 11 – 22 metų, vidurkis – 16,2. Iš analizei naudojamų duomenų buvo 45 proc. berniukų ir 55 proc. mergaičių. Didžiausią dalį (20,7 proc.) apklaustųjų mokinių sudarė 9 bei I gimnazijos klasių mokiniai, mažiausią (4,1 proc.) - 12 bei IV gimnazijos klasių mokiniai (13 pav.).



13 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal klasę ir lytį.

### 3.2. Bendra vežiojimo būklė Raseinių rajono bendrojo lavinimo mokyklose

Raseinių rajone 2008/09 m.m. jau buvo 5 vidurinės mokyklos, 3 gimnazijos, 9 pagrindinės mokyklos bei 2 pradinės mokyklos. Jų išsidėstymas Raseinių rajone pavaizduota 14 paveiksle.

Pagal Švietimo valdymo informacinėje sistemoje sukauptus duomenis (priedas Nr. 2) Raseinių bendrojo lavinimo mokyklose 2008/2009 metais mokėsi 6147 mokiniai, iš jų 2329 gyvena toliau kaip 3 km nuo mokyklos arba 37,9 proc. visų Raseinių rajone bendrojo lavinimo mokyklose besimokančių mokinių (atitinkamai 2007/2008 m.m. mokėsi 6541, iš jų 2506 gyveno toliau kaip 3 km nuo mokyklos, tai sudarė 38,5 proc., 2006/2007 m. m. mokėsi 6798 mokiniai, iš jų 2435 - toliau nei 3 km ir tai sudarė 35,8 proc.).

Pagal bendrojo lavinimo mokyklų išdėstymo tankį rajone vienai mokyklai tenka aptarnauti mokinius iš 82,8 kv. km. ploto (šalies vidurkis – 51 kv. km).

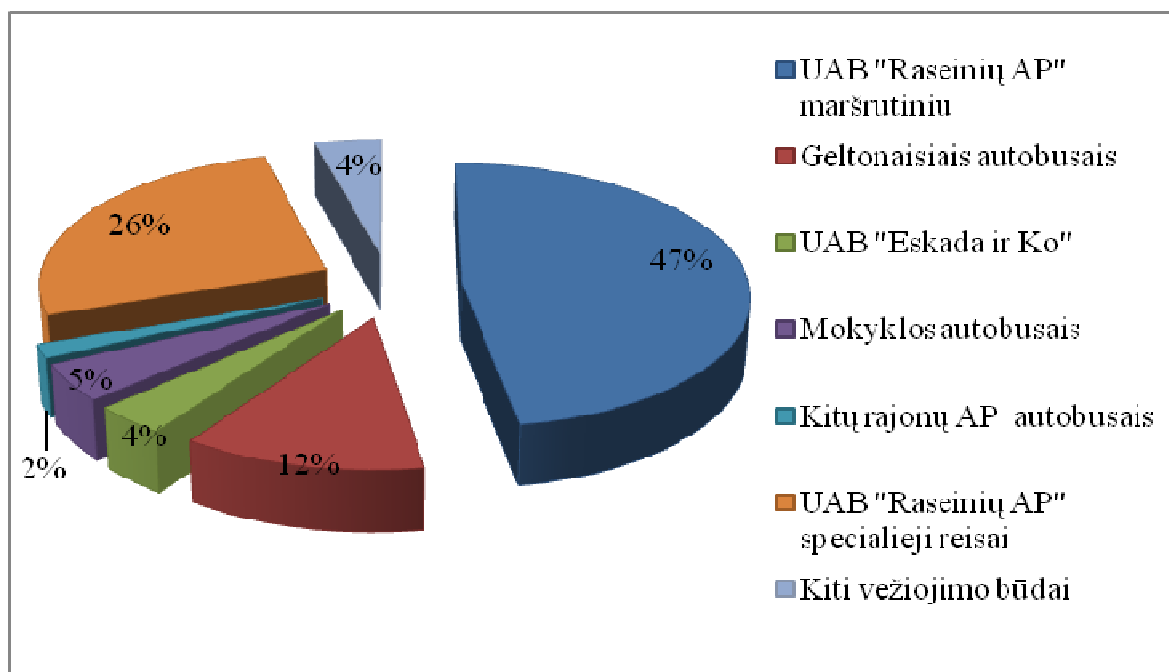


14 pav. Bendrojo lavinimo mokyklų tinklas Raseinių rajone

2008/2009 m. m. iki mokyklos buvo pavežami 2521 mokiniai, tai sudarė 41,0 % visų Raseinių rajone besimokančių mokinių. Iš jų 196 mokiniai pavežami gyvenantys arčiau kaip 3 km nuo mokyklos, kai tuo tarpu 11 mokinių (0,5 proc.), turinčių teisę į pavežimą iki artimiausios mokyklos, nėra vežiojami. 2007/2008 m.m. buvo nepavežama 15 mokinių (0,6 proc.), o 2006/2007 m.m. mokinių pavežimas buvo 100 procentinis. Mokinių, kurie turi būti vežiojami į mokyklą ir faktiškai vežiojamų mokinių skaičiaus santykis yra esminis rodiklis, naudojamas švietimo prienamumui vertinti [29].

Ne į artimiausią mokyklą 2008/2009 mokslo metais buvo vežama 270 mokinių, tai sudarė 10,7 proc. nuo visų pavežamų mokinių skaičiaus (2007/2008 m.m. ne į artimiausią mokyklą buvo vežami 268 mokiniai, tai sudarė taip pat 10,8 proc.) (Priedas Nr. 2).

2007/2008 m.m. daugiausia mokinių vežė UAB „Raseinių autobusų parkas“ – 2123 mokinius, tai sudarė net 84,7 proc. Kiti vežiojimo būdai pavaizduoti 15 paveiksle.



15 pav. Raseinių rajone vežiamųjų mokinių rūšių pasiskirstymas

Raseinių rajone 2007 metais buvo 8 "Geltonieji autobusai": Ariogalos vidurinėje mokykloje, Betygalos Maironio vidurinėje mokykloje, Nemaškčių Martyno Mažvydo vidurinėje mokykloje; Raseinių "Kalno" vidurinėje mokykloje, Šiluvos vidurinėje mokykloje; Girkalnio pagrindinėje mokykloje, Ilgižių pagrindinėje mokykloje, Raseinių pagrindinėje mokykloje.

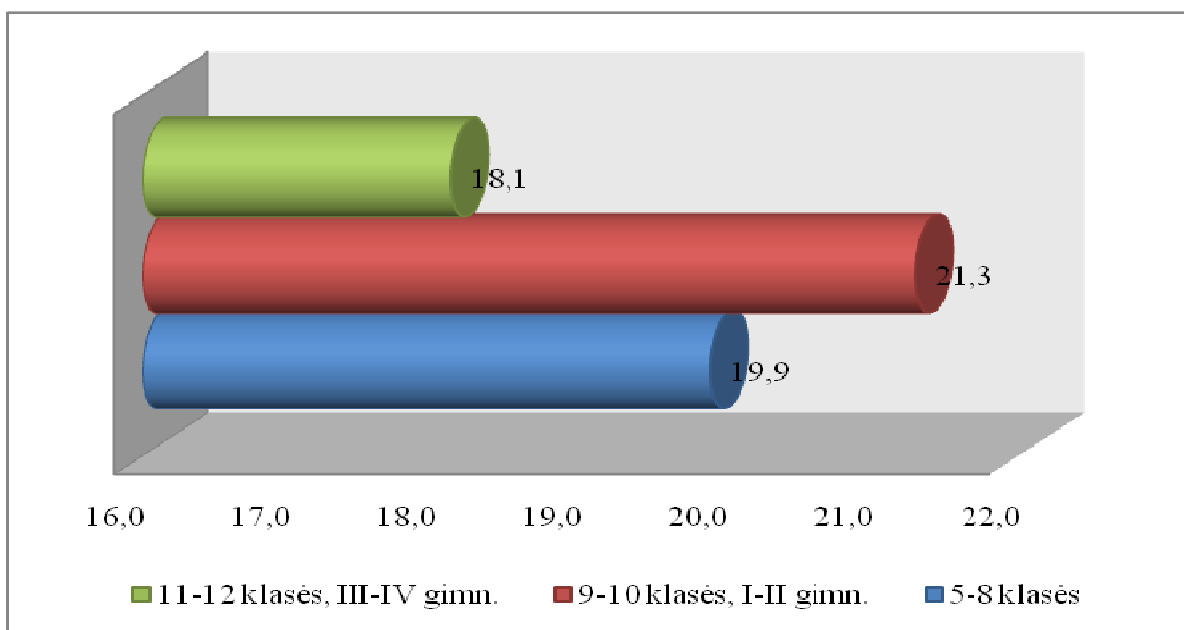
Pagal Raseinių rajono savivaldybės mokyklų tinkle pertvarkos 2005-2012 metų bendrąjį planą [36], pavežami mokiniai atvyksta ir išvyksta iš mokyklos skirtingu laiku. Pamokų pradžios 30-45 minutes laukė 369 mokiniai (15,5 proc. visų pavežamųjų mokinių); 46-50 minučių – 28 mokiniai (1,2 proc.); daugiau kaip 1 val. – 14 mokinių (17,3 proc.) [32].

Nemaža dalis mokinių laukia autobuso po pamokų: 30-45 min. - 228 mokiniai (9,6 proc.); 46-50 min. - 181 mokinys (7,6 proc.); daugiau kaip 1 valandą – 179 mokiniai (7,5 proc.). Iš viso 30 – 60 min. laukia po pamokų 588 mokiniai (24,7 proc.) [32].

Iš atliktų papildomojo ugdymo poreikių tyrimų, galima daryti išvadą, kad mokiniai renkasi tiek papildomojo ugdymo programų, kad galėtų parvažiuoti į namus ir po papildomojo užsiėmimo negalinčių grįžti į namus mokinių nebuvo.

### 3.3. Bendra vežiojimo Raseinių rajono vidurinėse mokyklose 5 – 12 bei gimnazijos I – IV klasių mokinių situacija

Įstatymas nemokamą mokinių vežiojimą garantuoja tik su tam tikromis išlygomis. Vežiojama tik tuo atveju, jei artimiausia atitinkamo tipo mokykla yra nutolusi 3 ir daugiau km. Egzistuoja toks reiškinys, kuomet mokinys artimiausią mokyklą tiesiog pravažiuoja ir vyksta iki tolimesnės. Kelionę jis pradeda turėdamas teisę į nemokamą vežiojimą, tačiau ją baigia jau lyg ir prasilenkdamas su įstatymo nuostata. Gali būti, kad mokinių į tolimesnę geidžiamą mokyklą vežioja tėvai ir pan. [28].



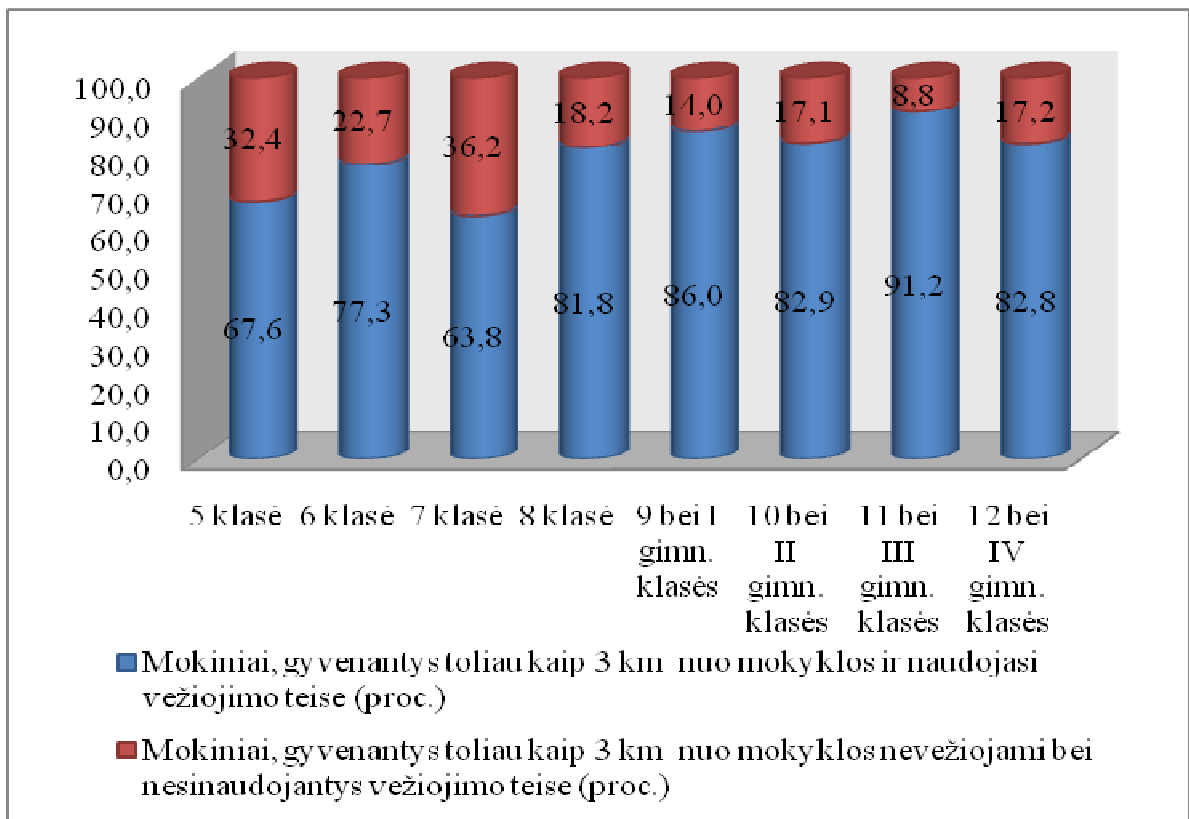
16 pav. Mokiniai, gyvenantys toliau kaip 3 km nuo mokyklos ir turintys teisę naudotis vežiojimo sistema

Švietimo valdymo informacinėje sukauti duomenys apie mokinių vežiojimą leido nustatyti, kokios bendroje faktiškai vežiojamų mokinių (5-12 bei I-IV gimnazijos klasių) masėje buvo turinčių ir neturinčių teisės į pavėžėjimą proporcijos 2007/08 m.m. (16 pav.) bei 2008/09 m.m. Raseinių rajone 2007-08 m.m. 5-12 bei I-IV gimnazijos klasėse mokėsi 4495 mokiniai, iš jų 1889 (42,0 proc.) gyveno toliau kaip 3 km nuo mokyklos [5], 2008/09 m.m. šis procentas buvo 41,2 proc.. Lyginant su visos šalies (19,8 proc.) [4] tai dvigubai didesnis procentas.

Tikrai ne visi mokiniai, gyvenantys toliau kaip 3 km nuo mokyklos ir turintys teisę į nemokamą pavėžėjimą iki jos, naudojami šia teise. Priežastys gali būti labai įvairios: negalėjimas dalyvauti popamokinėje veikloje, ilgas vėluojančio autobuso laukimas, vėlavimas į pirmą pamoką, dažnas išėdinėjimas iš paskutinės pamokos, autobusų perpildymas ir t.t. Todėl suprantama, kad vaikai renkasi patogesnius būdus pasiekti

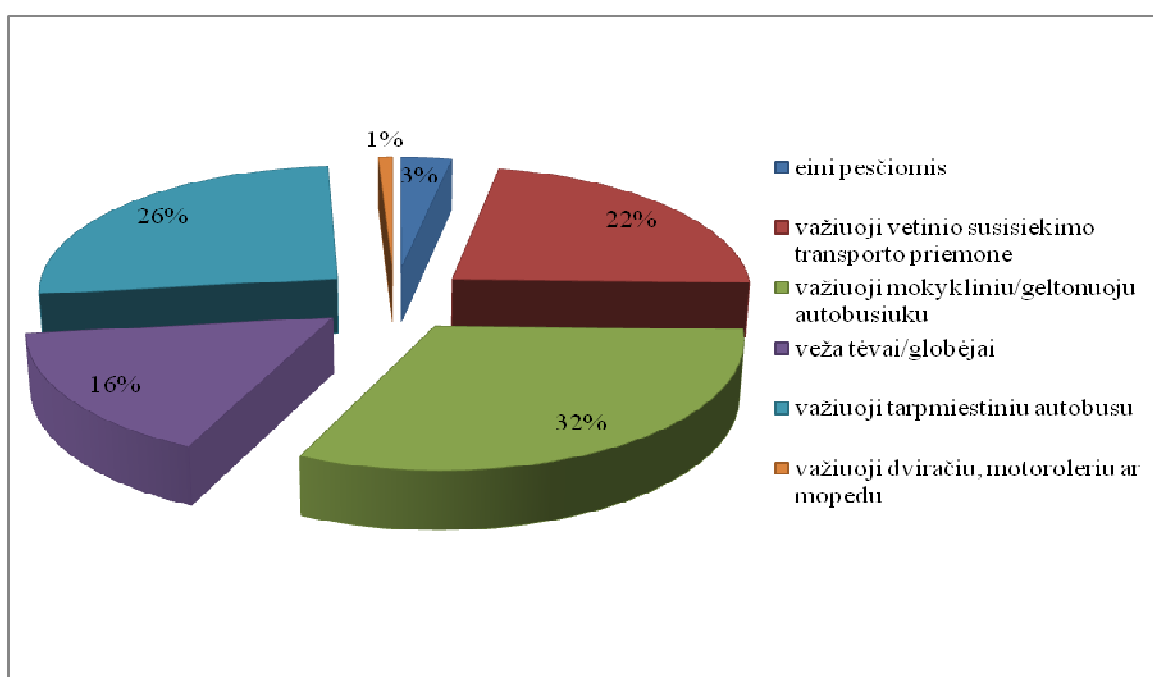
mokyklą, tokius kaip jų pačių tėvų pavėžėjimas, važiavimas dviračiu ar motoroleriu ir netgi ėjimas pėsčiomis.

Norint išsiaiškinti kiek tokių mokinių yra Raseinių rajone arba tiesiog, dėl blogo mokykloje mokinių vežiojimo organizavimo, nėra vežiami į mokyklą buvo klausiama – „Kokiu būdu keliauji į mokyklą?“ (galimi atsakymo variantai: „eini pėsčiomis“, „važiuoji vietinio susisiekimo transporto priemone“, „važiuoji mokykliniu/geltonuoju autobusiuku“, „veža tėvai/globėjai“, „važiuoji terpmiestiniu autobusu“, „važiuoji dviračiu, motoroleriu ar mopedu“). Įvertinus atsakymus konstatuota, kad mokiniai naudojami vežiojimo į mokyklą teise, kurie į antrą klausimą atsakė „važiuoju vietinio susisiekimo transporto priemone“, „važiuoju mokykliniu/geltonuoju autobusiuku“, „važiuoju taprmiestiniu autobusu“. Remiantis šiais atsakymais tiriamieji buvo suskirstyti į 2 grupes: gyvenantys toliau kaip 3 km nuo mokyklos ir naudojami pavežėjimo teise bei gyvenantys toliau kaip 3 km nuo mokyklos ir nėra vežiami arba nesinaudojantys šia teise (17 pav.). Didžiausioji problema su 7 bei 5 klasės mokiniais, kurių procentas nevežiamų mokinių arba nesinaudojančių šia teise siekia atitinkamai 36,2 proc. ir 32,4 proc., kai tuo tarpu tokia dalis vienuoliktos klasės mokinių siekia tik 8,8 proc.



17 pav. Mokinių, gyvenančių toliau kaip 3 km nuo mokyklos vežiojimo/nevežiojimo bei naudojimosi/nesinaudojimosi teise į pavežėjimą pasiskirstymas pagal klases (N=1551)

18 paveiksle pavaizduota kokiais būdais apklaustieji mokiniai pasiekia mokyklą bei kokia procentinė dalis mokinių jais naudojasi. Didžioji dalis apklaustų mokinių į mokyklą važinėja įvairaus tipo autobusais, tačiau nemaža dalis – 20 proc. - mokinių, kurių pavežėjimas turėtų būti privalomas ir organizuojamas mokyklos administracijos, į mokyklą važinėja kitais būdais: veža tėvai/globėjai, eina pėsčiomis arba važiuoja dviračiu, moteroleriu ar mopedu. Lyginant su 2006/07 m.m. mokinių vežiojimo būdų procentinį pasiskirstymą, dideli pokyčiai matyti, jog anuomet pagrindinė transporto priemonė vežiojanti mokinius į mokyklą buvo vietinio susiekimo, kai 2008/2009 m.m. vyrauja mokyklinis transportas (18 pav.). Tokio pokyčio teigiamos pusės: gerėjančios mokinių vežiojimo sąlygos, gerėjantis mokinių saugumas, kadangi mokiniai atvežami iki pat mokyklos, trumpėjantis pirmos pamokos laukimas.

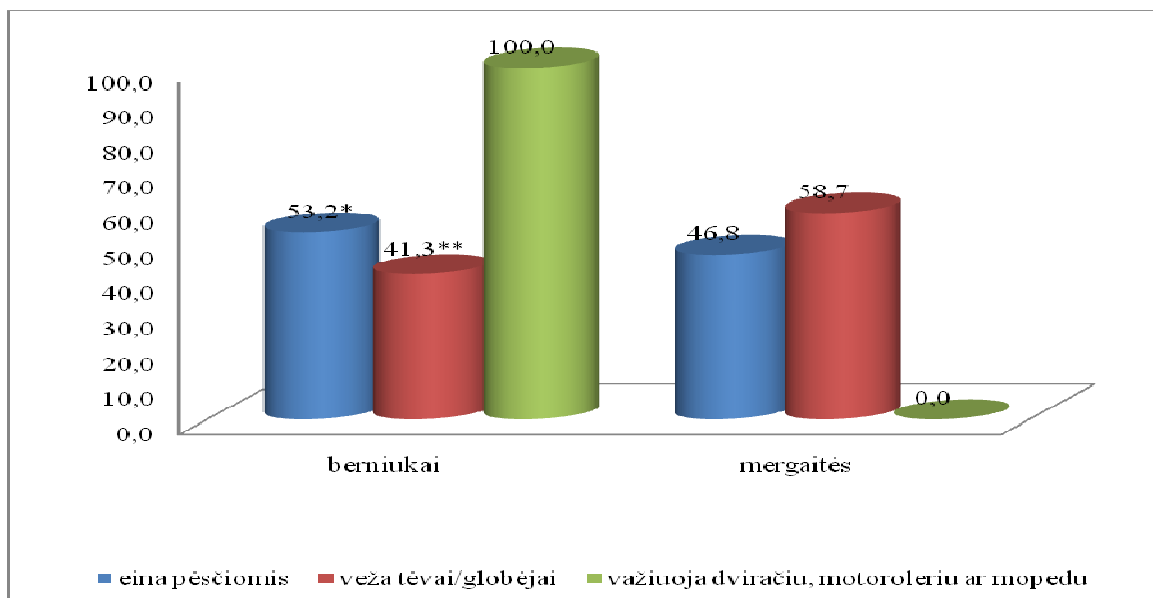


18 pav. Mokinių pasiekimo būdų pasiskirstymas procentais

Palyginus kitus kelionės būdus, t.y. važinėjimą į mokyklą su tėvais/globėjais, ėjimą pėsčiomis bei važiavimą dviračiu, moteroleriu ar mopedu, pagal lytį, nustatyta, kad tiek vaikinai, tiek merginos važinėjimą su tėvais/globėjais bei ėjimą pėsčiomis renkasi vienodai (vienu atveju  $p=0,498$ , kitu  $p=0,122$ ). Važiavimu į mokyklą dviračiu, motoroleriu ar mopedu nei viena mergaitė Raseinių rajone nesinaudoja (19 pav.). Tai gali būti ir dėl to, jog šiomis priemonėmis ir apskritai gyvenime mergaitės naudojasi rečiau nei



berniukai.

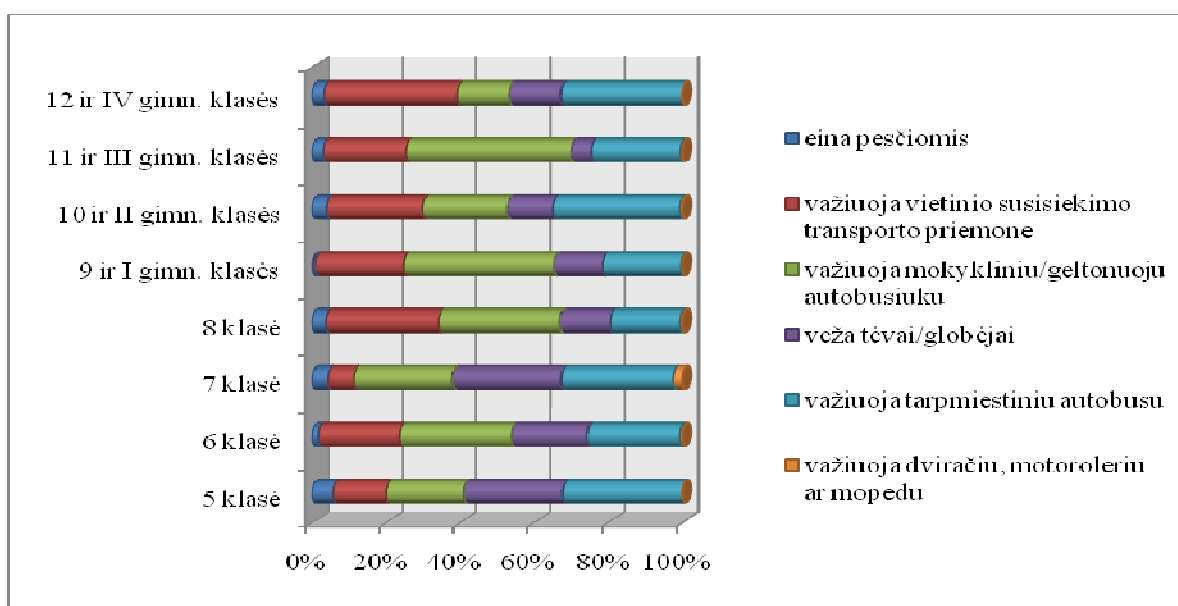


\* $p=0,498$  lyginant berniukus su mergaitėmis

\*\*  $p=0,122$  lyginant berniukus su mergaitėmis

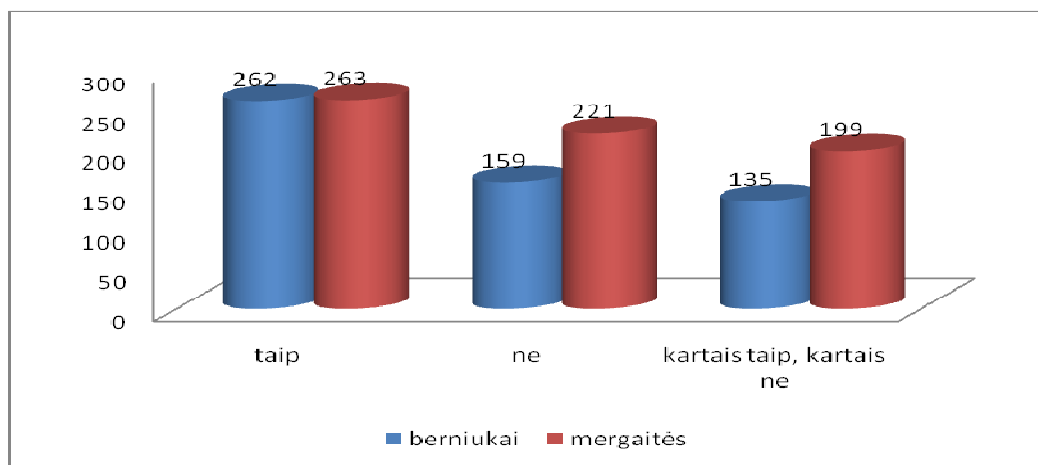
19 pav. Į mokyklą vežiojimo būdų pasirinkimas pagal lytį

Vyraujantys trys į mokyklą važinėjimo būdai, atskirose klasėse skiriasi (20 pav.). Didžioji dalis penktokų, septintokų, dešimtokų bei II gimnazijos klasės mokinių naudojami tarp miestiniais autobusais. Šeštokų, aštuntokų, devintokų bei I gimnazijos klasės mokinių, vienoliktokų bei III gimnazijos klasės mokinių naudojami mokykliniu/geltonuoju autobusiuku, o tarp dvyliktokų bei IV gimnazijos klasės mokinių vyrauja vietinio susisiekimo transporto priemonė. Tačiau, kodėl gauti tokie rezultatai, sunku paaiškinti.



20 pav. Mokinių mokyklos pasiekimo būdai pagal klases

42,4 proc. mokinių, važinėjančių į mokyklą įvairaus tipo autobusais, nurodė, jog esą patenkinti maršruto grafiku. Visų berniukų važinėjančių bei patenkintų maršruto grafiku procentas buvo 47,1 proc., o mergaičių – 38,5 proc. (21 pav.).



21 pav. Mokinių patenkinimas maršruto grafiku pagal lytį (N=1239)

Labiausiai Raseinių rajono mokiniai patenkinti maršruto grafiku į mokyklą važinėjantys mokykliniais/geltonaisiais autobusiukais, tai sudarė 45,3 proc visų mokinių atsakiusių į šį klausimą „Taip“, o nuo visų tyrime dalyvavusių mokinių, kurie į mokyklą važinėja autobusais, tai sudarė 19,2 proc. (1 lentelė). Tai gali būti dėl to, kad mokykla kitų tipo autobusų važiavimo grafiką įtakoja mažiau ir mokiniams tenka taikytis prie jų nors tai galbūt nukenčia popamokinė veikla, o dar blogiau yra priversti išeiti ir iš paskutinės pamokos, kad nepavėluotų į autobusą. 1/3 mokinių nurodė, kad nei esą patenkinti, nei nepatenkinti autobuso grafiku. Kad važiavimas tam tikru autobusu įtakoja atsakymą į klausimą „Ar patogus maršruto grafikas?“, rodo chi kvadrato testo p reikšmė, kuri buvo gauta mažesnė už reikšmingumo lygmenį ( $p < 0,05$ ).

1 lentelė. Mokinių važinėjančių įvairaus tipo autobusais, patenkinimas grafiku (N=1239)

	Ar patogus maršruto grafikas?					
	Taip		Ne		Kartais taip, kartais ne	
	n	proc.	n	proc.	n	proc.
<b>Važiuoja vietinio susisiekimo transporto priemone</b>	144	27,4	120	31,6	83	24,9
<b>Važiuoja mokykliniu/geltonuoju autobusiuku</b>	238	45,3	129	33,9	120	35,9
<b>Važiuoja tarp miestiniu autobusu</b>	143	27,2	131	34,5	131	39,2

Susiejus klausimų „Ar patogus tau autobuso maršruto grafikas?“ bei „Ar esi kada priverstas išeiti iš pamokų anksčiau, kad suspėtum į autobusą vežantį į namus?“

atsakymus (2 lentelė) matyti, kad išėjimas iš paskutinės pamokos nėra pagrindinė priežastis, būti nepatenkintu kelionės maršruto grafiku, kadangi tik 10 mokinių atsakė kad yra nepatenkinti grafiku ir esą priversti išeiti iš paskutinės pamokos.

2 lentelė. Mokinių atsakymų į klausimus „Ar patogus tau autobuso maršruto grafikas?“ bei „Ar esi kada priverstas išeiti iš pamokų anksčiau, kad suspėtum į autobusą vežantį į namus?“ sąsaja (N=1239)

	Ar patogus maršruto grafikas?					
	Taip		Ne		Kartais taip, kartais ne	
	n	proc.	n	proc.	n	proc.
<b>Niekada</b>	275	52,4	108	28,4	119	35,6
<b>Kartais</b>	221	42,1	208	54,7	194	58,1
<b>Dažniausiai</b>	19	3,6	51	13,4	21	6,3
<b>Visada</b>	10	1,9	13	3,4	0	0,0

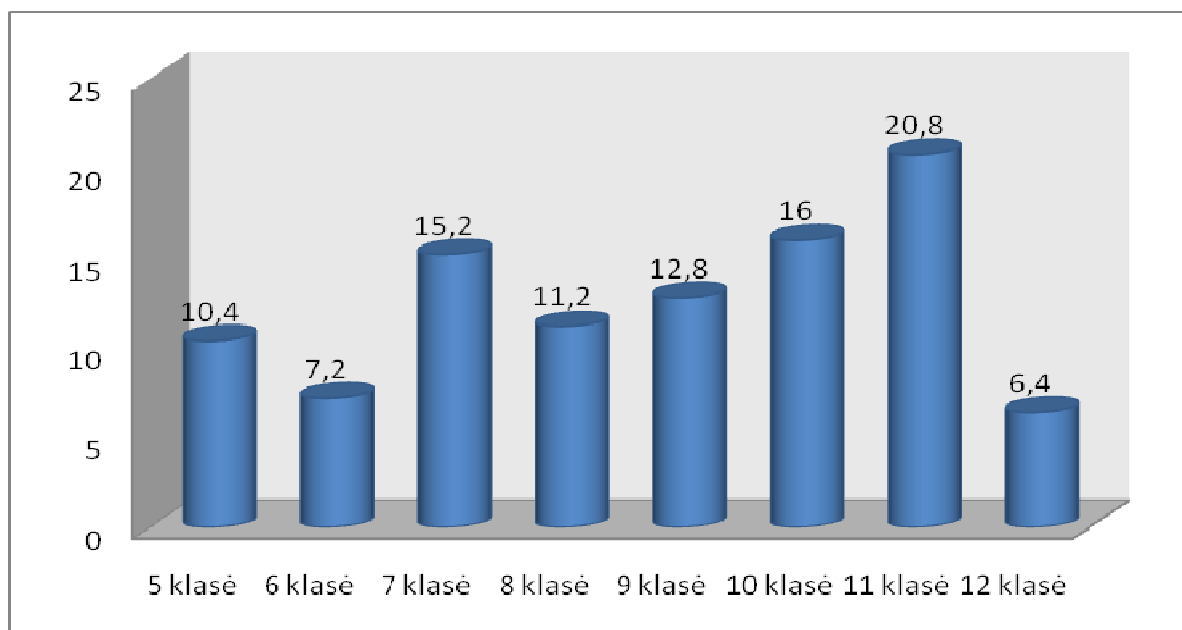
Apskaičiavus koreliacinį ryšį tarp šių klausimų buvo gauta –  $r=0,123$ ,  $p<0,05$ .

3 lentelė. Mokinių, pirmos pamokos laukimas priklausomai nuo to, kurioje klasėje mokosi (N=1551)

Klasė	Pirmos pamokos laukia							
	Iki 5 min.		Nuo 5 min. iki 15 min.		Nuo 15 min. iki 30 min.		Daugiau kaip 30 min.	
	n	proc.	n	proc.	n	proc.	n	proc.
<b>5</b>	18	8,5	40	5,2	34	7,6	13	10,4
<b>6</b>	22	10,4	59	7,7	42	9,4	9	7,2
<b>7</b>	31	15,0	140	18,3	42	9,4	19	15,2
<b>8</b>	37	17,5	140	18,3	78	17,4	14	11,2
<b>9 ir I gimn.</b>	47	22,3	163	21,3	95	21,2	16	12,8
<b>10 ir II gimn.</b>	35	16,6	120	15,6	83	18,5	20	16,0
<b>11 ir III gimn.</b>	19	9,0	69	9,0	56	12,5	26	20,8
<b>12 ir IV gimn.</b>	2	0,9	36	4,7	18	4,0	8	6,4

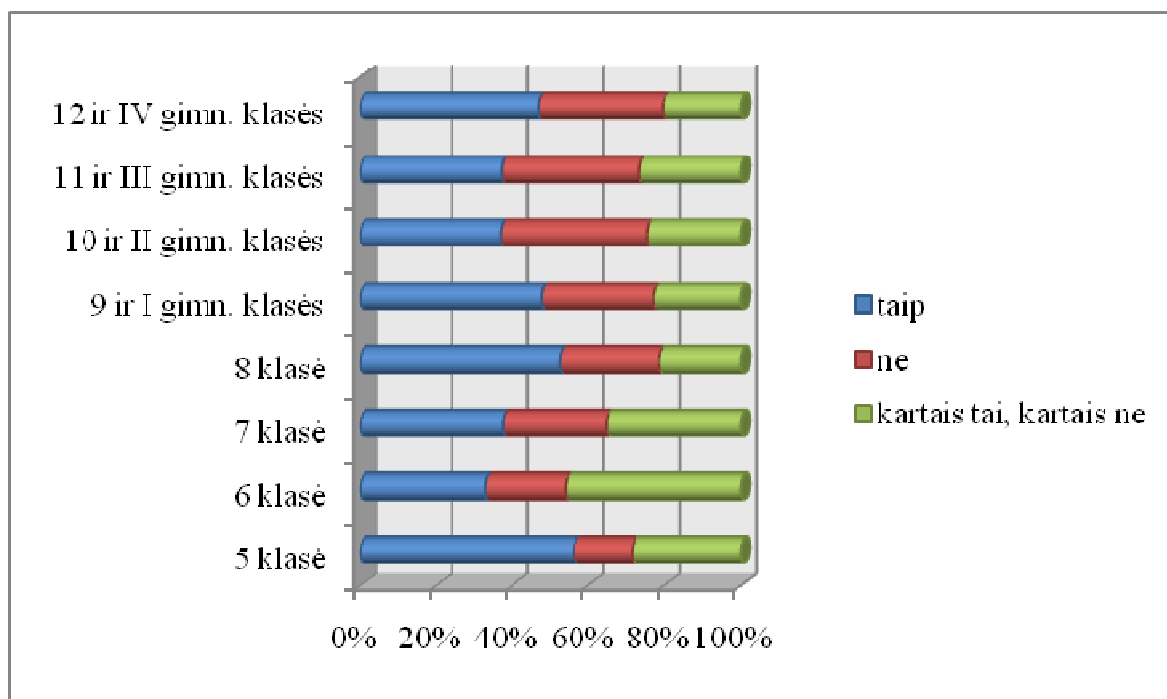
49,5 proc. visų Raseinių rajono mokinių gyvenančių toliau kaip 3 km nuo mokyklos pirmos pamokos laukia nuo 5 min. iki 15 min., iš jų 21,3 proc. 9 klasės mokiniai (3 lentelė). Kad ir nedidelė dalis (8,1 proc.), tačiau yra, kurie pirmos pamokos laukia

daugiau kaip 30 min. Iš apklaustųjų mokinių ilgiausiai laukiantys pirmos pamokos yra 11 klasės mokiniai (22 paveikslas). Lyginant su 2005 metų duomenimis, mokinių pirmos pamokos laukiančių daugiau kaip 30 min. žymiai sumažėjo (buvo 17,2 proc.).



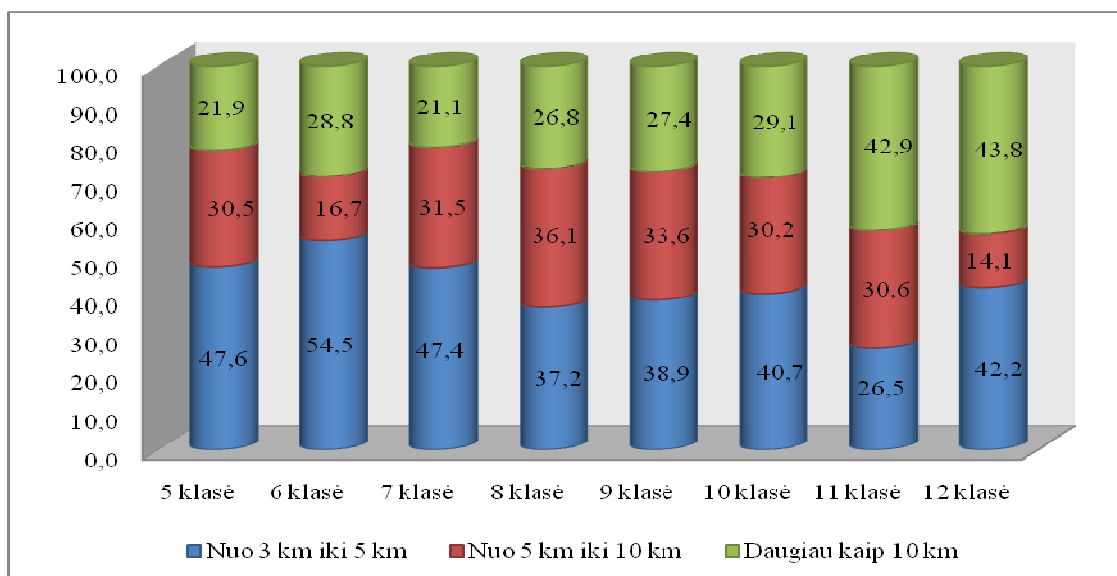
22 pav. Mokinių pasiskirstymas tarp klasių pirmos pamokos laukiančių ilgiau kaip 30 min.  
(N=1551)

23 paveiksle labai aiškiai išryškėja, jog labiausiai maršruto grafiku patenkinti penktokai (56 proc.). Tai gali būti siejama su per dieną esamų pamokų skaičiumi, paprasčiausiai jiems pamokos baigiasi anksčiau, o jei ta pati transporto priemonė veža ir juos, ir vyresnių klasių mokinius, penktokams netenka susidurti su išėdinėjimu iš paskutinės pamokos.



23 pav. Mokinių patenkinimas maršruto grafiku pagal klasę (N=1239)

Vadovaujantis tuo pačiu paaiškinimu, logiško, jog tuomet didesnė vyresnių klasių mokinių dalis nurodė, esą nepatenkinti maršruto grafiku.



24 pav. Mokinių dalis pagal atstumą nuo namų iki mokyklos kiekvienoje klasėje atskirai (N=1551)

Koks atstumas iki mokyklos buvo sprendžiama iš moksleivių atsakymų į klausimą: „Koks atstumas nuo namų iki mokyklos?“ (galimi atsakymo variantai: “nuo 3 km iki 5 km”, “nuo 5 km iki 10 km”, “daugiau kaip 10 km”). Iš visų dalyvavusių tyrime mokinių 40,9 proc. gyvena nuo mokyklos 3-5 km atstumu, 30,4 proc. – 5-10 km ir 28,8

proc. mokinių atstumas nuo namų iki mokyklos viršija 10 km. 24 paveiksle atsispindi duomenys, kokia mokinių dalis kiekvienoje klasėje atskirai ir koku atstumu gyvena iki mokyklos. Didžiausi procentai mokinių, gyvenančių nuo mokyklos daugiau kaip 10 km, yra vyresnių klasių. Tikėtina, jog egzistuoja toks reiškinys, kuomet vidutinio ir aukštesnio sluoksniu šeimos siekia savo vaikus žūt būt nugabenti į tolimesnę, tačiau geidžiamą „prestižingą“ gimnaziją, nesirinkdami analogiško arba panašaus tipo mokyklos, esančios gerokai arčiau namų.

4 lentelėje atsispindi duomenys apie kelionės trukmę nuo „durų iki durų“ (tai yra – nuo mokinio namų iki mokyklos). 43,3 proc. mokinių kelionės trukmė nuo 15 min. iki 30 min. Nėra gerai tai, kad mažesnių klasių mokiniai kelionėje užtrunka vidutiniškai ilgiau nei aukštesnių klasių mokiniai. Daugiau kaip 2 val. keliauja septyni 5-8 klasių mokiniai (0,5 proc.), aukštesnių klasių mokiniai ilgiau kaip 2 val. keliauja penki (0,3 proc.). Kelionės trukmė iki valandos yra traktuojama, kaip svarbus kriterijus (indikatorius). Numatyta, jog 1-10 klasių mokiniai į mokyklą neturėtų vykti ilgiau kaip pusvalandį, o 11-12 klasių mokiniai (ir gimnazistai) neturėtų kelionėje užtrukti ilgiau nei valandą [27].

4 lentelė. Mokinių dalis klasėmis užtrunkančių kelionėje į mokyklą

Klasė	n	Kelionės trukmė											
		iki 15 min.		nuo 15 min. iki 30 min.		nuo 30 min. iki 1 val.		nuo 1 val. Iki 1 val 30 min.		nuo 1 val. 30 min. iki 2 val.		daugiau kaip 2 val.	
		n	proc.	n	proc.	n	proc.	n	proc.	n	proc.	n	proc.
5	105	38	7,6	50	7,5	14	4,2	2	5,4	0	0,0	1	8,3
6	132	51	10,3	50	7,5	22	6,7	3	8,1	0	0,0	6	50,0
7	323	106	21,3	86	12,9	32	9,7	4	10,8	4	40,0	0	0,0
8	269	103	20,7	106	15,9	50	15,2	8	21,6	2	20,0	0	0,0
9 ir I gimn.	321	87	17,5	152	22,9	78	23,6	2	5,4	0	0,0	2	16,7
10 ir II gimn.	258	77	15,5	111	16,7	58	17,6	12	32,4	0	0,0	0	0,0
11 ir II gimn.	170	24	4,8	82	12,3	55	16,7	4	10,8	2	20,0	3	25,0
12 ir IV gimn.	64	11	2,2	28	4,2	21	6,4	2	5,4	2	20,0	0	0,0
<b>VISO</b>	<b>1551</b>	<b>497</b>	<b>100</b>	<b>665</b>	<b>100</b>	<b>330</b>	<b>100</b>	<b>37</b>	<b>100</b>	<b>10</b>	<b>100</b>	<b>12</b>	<b>100</b>

$\chi^2=136,850$ ;  $df=35$ ;  $p<0,05$

Privalomo mokinių vežiojimo sistema Lietuvoje veikia neseniai, todėl nėra šioje srityje sukaupta patirties. Vis dėlto iš tyrimo duomenų matyti, kad 99,2 proc. Raseinių rajono mokinių į griežtą 1 val. kelionės trukmės intervalą įsitenka.

Labai svarbus rodiklis, kiek laiko trunka mokinio kelionė iki pavežėjimo vietos. Didžioji dauguma važinėjančių vaikų (47,6 proc.) Raseinių rajone kelionėje nuo namų iki stotelės užtrunka iki 5 min. Iš jų didžiąją dalį (21,8 proc.) sudaro 9 bei I gimnazijos klasių mokiniai. Tačiau 8,2 proc. mokinių kelionėje užtrunka ilgiau kaip 30 min. Deja, išanalizuoti kiekvienos klasės mokinių nurodyti atstumai nuo namų iki autobusos stotelės atskirai, rodo, kad didesnė jaunesnių klasių mokinių dalis kelionėje nuo namų iki autobuso stotelės užtrunka ilgiau kaip 30 min. negu vyresnių klasių mokiniai ( $p=0,014$ ).

Išanalizavus atskirai pagal tai kiek kiekvienos klasė mokinių, važinėjančių į mokyklą autobusais, dalyvavo tyrime, galime teigti, jog apie 50 proc. mokinių kelionės trukmė iki autobuso stotelės užtrunka ne ilgiau kaip 15 min. (5 lentelė).

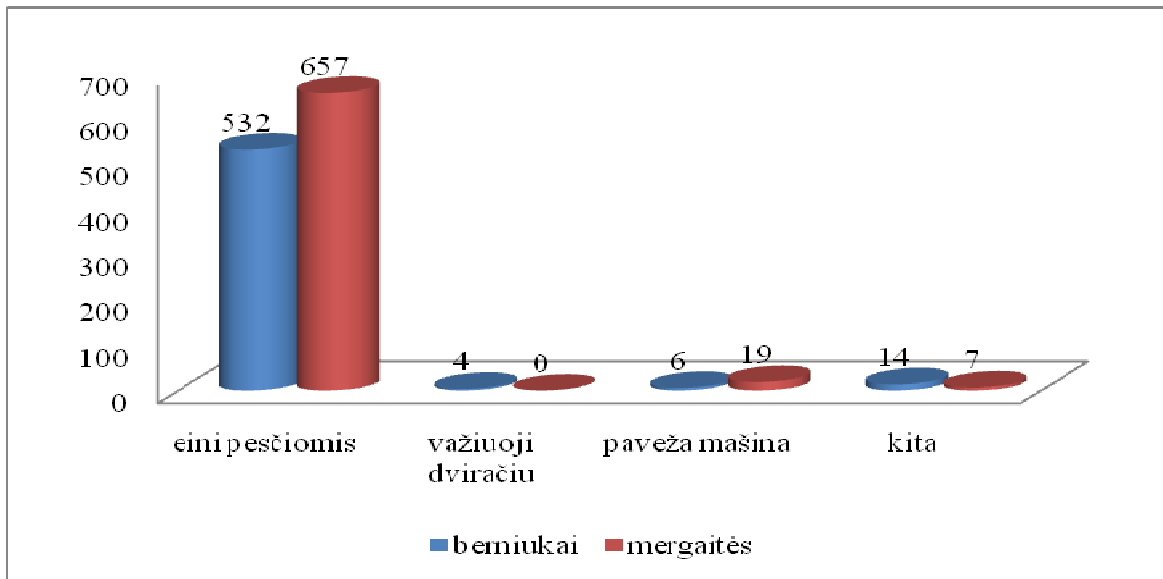
5 lentelė. Kelionės trukmė iki autobuso pavežėjimo vietos ( $N=1239$ )

Klasė	n	Trukmė nuo namų iki autobuso							
		iki 15 min.		nuo 5 min. iki 15 min.		nuo 15 min. iki 30 val.		daugiau kaip 30 min.	
		n	proc.	n	proc.	n	proc.	n	proc.
5	105	48	45,7	35	33,3	8	7,6	14	13,3
6	132	67	50,8	43	32,6	12	9,1	10	7,6
7	323	112	48,3	75	32,3	18	7,8	27	11,6
8	269	146	54,3	73	27,1	30	11,2	20	7,4
9 ir I gimn.	321	161	50,2	109	34,0	29	9,0	22	6,9
10 ir II gimn.	258	105	40,7	108	41,9	31	12,0	14	5,4
11 ir III gimn.	170	75	44,1	61	35,9	16	9,4	18	10,6
12 ir IV gimn.	64	25	39,1	32	50,0	5	7,8	2	3,1

Lietuvos švietimui mokinių vežiojimas – bemaž visiškai naujas reiškinys. Tiek artimiausia, tiek tolimesnė šalies švietimo istorija mums nepateikia jokių duomenų, liudijančių, kad mokinių vežiojimas kada nors anksčiau buvo pasireiškęs kaip įstatymu įtvirtintas valdžios įsipareigojimas ir teikiamas kaip masinė paslauga, sukuriant tam netgi specialią sistemą. Mūsų šalyje neseniai „startavusi“ mokinių vežiojimo sistema vis dar yra tebekuriama ir tobulinama. Šiame procese didžiulis įsipareigojimas ir atsakomybė tenka ne tik centrinės valdžios institucijoms, bet visų pirma vietos savivaldybėms.

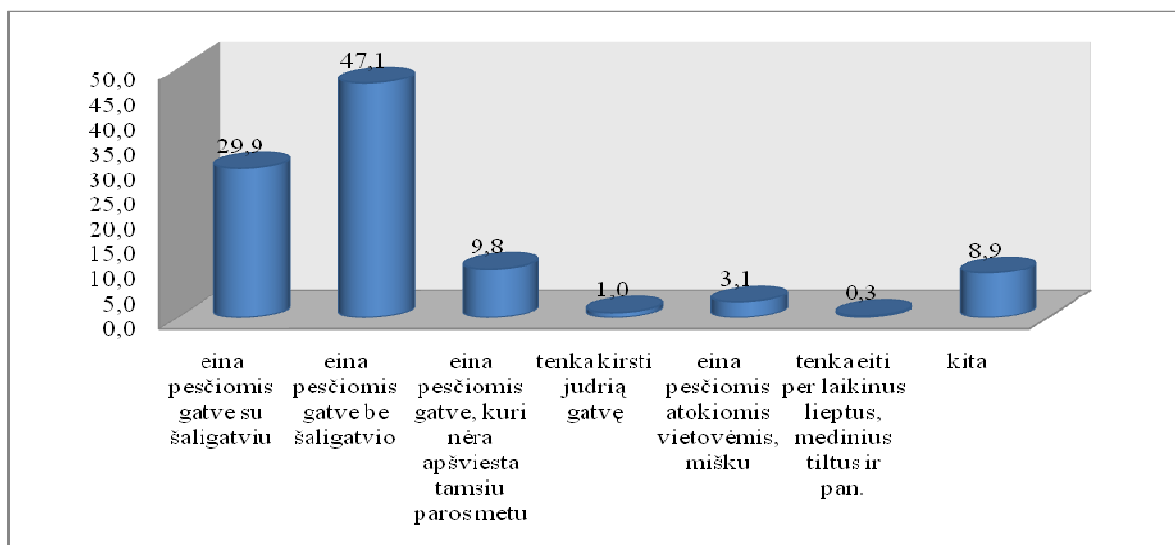
Didžioji dalis mokinių (1189) iki stotelės eina pėsčiomis (25 pav.) ir jų 48,3 proc. kelionė trunka iki 5 min. 4 mokiniai nurodė, jog iki autobuso stotelės važiuoja

dviračiu, 25 mokinius paveža tėvai, 21 mokinys nurodė kitas priežastis, viena iš jų – tai, kad paveža kaimynai.



25 pav. Mokinių autobuso stotelės pasiekimo būdai (N=1239)

Bet kuri kelionė tikimybiškai susijusi su įvairiais rizikos veiksniais. Svarbu siekti, kad visų be išimties mokinių kelionė į mokyklą ir atgal būtų saugi. Čia ypatingo dėmesio nusipelno mokiniai, kuriems dėl mokyklų tinklo pertvarkos į ugdymo įstaigą tenka keliauti gerokai toliau. Visų dažniausiai pasitaikantys rizikos veiksniai yra kelionė pėsčiomis gatve be šaligatvio, taip pat ėjimas gatve su šaligatviu, tačiau dalis jų nėra apšviestos (26 pav.).



26 pav. Rizikos veiksniai, su kuriais tenka susidurti moksleiviams, einantiems iki autobuso stotelės (N=1239)



Šiuo požiūriu labai nuviliantis yra tas faktas, jog bemaž 41,4 proc. mokinių važinėjančių autobusais niekada nenaudoja atšvaitų. 0,3 proc. mokinių nurodė, jog keliaudami į mokyklą ir atgal trumpina kelią per ledą, eina per laikinus lieptus ir pan. Šis rodiklis, lyginant su ankstesniais ir kitose savivaldybėse gautais tyrimo rezultatais, yra mažas. Kitose savivaldybėse šis procentas siekia iki 4 proc. Vis dėlto moksleivių (ypač gyvenančių toliau nuo mokyklos) saugaus elgesio kultūros ugdymas yra aktualus uždavinys.

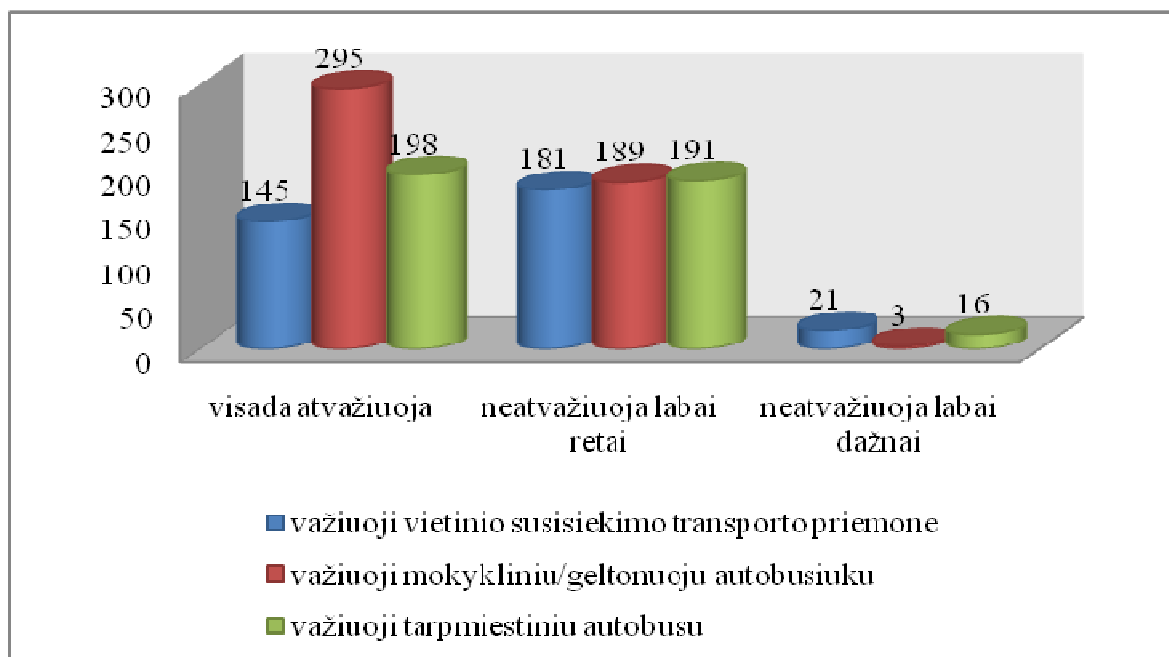
Daugiausiai Raseinių rajone mokinių, gyvenančių toliau kaip 3 km nuo mokyklos važiuoja (18 pav.) mokykliniais/geltonaisiais autobusiukais. Tarpmiestiniais autobusais važinėja apie 26 proc., vietinio susisiekimo transporto priemonėmis važinėja apie 31 proc., tėvai vežioja 16,2 proc.. Pagirtina, kad gana nedaug (3,0 proc.) mokinių į mokyklą eina pėsčiomis, o dviračiu, mopеду ar pan. Važiuoja dar mažiau mokinių – tik apie 0,8 proc.

Nepaisant mokinių kelionės būdo, vidutinė kelionės trukmė nėra labai didelė. Vidutinė reikšmė išsitenka priimtinoje ribose ir siekia kiek daugiau nei pusvalandis 48 min. (minimali reikšmė – 7 min., maksimali reikšmė – 180 min.). Visgi nepaisant visai patrauklių kelionės trukmės vidutinių reikšmių, pribloškiančiai atrodo tas faktas, jog pavieniai vaikai pėsčiomis keliauja iki mokyklos net 2 valandas. Galiausiai ir važiavimas mokykliniais/geltonaisiais autobusiukais, vietinio susisiekimo transporto priemonėmis ar tarpmiestiniais autobusais pavieniais atvejais užtruks ilgai, daugiau kaip valandą (6 lentelė). Ilgiau nei 2 valandas didžiausias procentas mokinių klasėmis keliauja vienoliktokai (4,1 proc.), tačiau tokia kelionės trukmė tenka ir penktokams (1 proc.), ir šeštokams (1,5 proc.), ir septintokams (1,3 proc.), ir aštuntokams (2,2 proc.).

6 lentelė. Mokinių kelionės trukmė minutėmis (N=1551)

	<15 min.	15 min. – 30 min.	30 min. – 45 min.	45 min. – 60 min.	60 min. – 90 min.	90 min. – 120	>120 min.
<b>Eina pėsčiomis</b>	0	8	29	0	0	2	8
<b>Važiuoja vietinio susisiekimo transporto priemone</b>	106	104	85	37	11	4	0
<b>Važiuoja mokykliniu/geltonuoju autobusiuku</b>	142	228	63	39	4	0	11
<b>Veža tėvai/globėjai</b>	139	82	13	16	0	2	0
<b>Važiuota tarpmiestiniais autobusais</b>	54	162	160	24	0	0	0
<b>Važiuoja dviračiu, motoroleriu ar mopеду</b>	2	7	1	3	0	0	0

Tyrimo rezultatai rodo, kad vėluojantys autobusai yra aktuali problema Raseinių rajone. 92,6 proc. visų apklaustų mokinių į mokyklą važinėjančių autobusais atsakė, kad tenka laukti vėluojančių autobusų (5,2 proc. teigė, kad visada, 32,4 proc. - dažnokai ir 63,0 retai) (27 pav.). 12,7 proc. visų penktokų važinėjančių autobusais teigė, kad laukti vėluojančio autobuso tenka visuomet, kai tuo tarpu taip atsakė tik 3,8 proc. dvyliktokų.



27 pav. Mokinių atsakymų į klausimą „Kaip dažnai autobusas ar mokyklinis autobusiukas iš viso neatvažiuoja nuvežti vaikų į mokyklą?“ priklausomybė nuo autobuso tipo (N=1239)

7 lentelėje matyti, kad mokiniai, visuomet laukiantys vėluojančio autobuso, daugiau nei pusę jų važinėja tarp miestiniais autobusais. Džiugu, kad didžiajai daliai (71,7 proc.) mokinių važinėjančių į mokyklą mokykliniais/geltonaisiais autobusiukais niekada netenka laukti vėluojančio autobuso. Pakankamai gerą mokinių vežiojimo organizavimą mokykliniais/geltonaisiais autobusiukais rodo ir tai, kad 91,4 proc. mokinių važinėjančių jais, visuomet spėja į pirmą pamoką, 8 proc. - dažniausiai spėja, 0,2 proc. - retai spėja ir 0,4 proc. niekada nespėja.

	<b>Kaip dažnai tenka laukti vėluojančio autobuso?</b>			
	<b>Visada (proc.)</b>	<b>Dažnokai (proc.)</b>	<b>Retai (proc.)</b>	<b>Niekada (proc.)</b>
<b>Važiuojant vietinio susiekimo autobusais</b>	14,1	39,1	26,2	16,3
<b>Važiuojant mokykliniais/geltonaisiais autobusais</b>	32,8	23,2	42,3	71,7
<b>Važiuojant tarp miestiniais autobusais</b>	53,1	37,7	31,5	12,0

Nacionalinio pedagogų kongreso rezoliucijoje „Dėl kaimo mokyklų tinklo pertvarkos ir kaimo mokytojų socialinių garantijų ir saugumo“ [30] teigiama, jog kaimo vaikų pavežėjimas neigiamai veikia sveikatą, kumet jaunesnių klasių mokiniai privesrti keltis labai anksti (6 val. ryto), o į namus grįžta labai vėlai.

Tyrimo dalyvių atsakymai buvo suskirstyti į 3 grupes: pirmą grupę, kurie keliai tarp 5:00 ir 6:00 val. ryto, antrą grupę – tarp 6:00 ir 7:00 val. ryto ir trečią grupę – tarp 7:00 ir 8:00 val. ryto (8 lentelė).

8 lentelė. Mokinių atsakymų pasiskirstymas tarp lyčių (N=1551)

<b>Tiriamieji</b>	<b>Mokinių atsakymų grupės (nuo ...val. iki ... val. ryto)</b>		
	<b>5-6</b>	<b>6-7</b>	<b>7-8</b>
<b>Viso (N=1551)</b>	263	1235	53
<b>Berniukai (N=698)</b>	88	570	40
<b>Mergaitės (N=853)</b>	175	665	13

9 lentelėje pateikta mokinių dienos chronologinė struktūra per dieną. Tikslingiausia šią medžiagą nagrinėti, pasiremiant tokiu statistiniu dydžiu, kaip moda (Mo), kuris reiškia, dažniausia pasitaikančią statistiškai nagrinėjamo požymio reikšmę. Visų dažniausiai vaikai keliai 6:30, į mokyklą atvyksta – 7:55, pamokos prasideda – 8:00, pamokos baigiasi – 13:35, namuose būna – 15:00. Tai tipinė normali mokinio dienos chronologinė struktūra. Visgi yra vaikų, kurie į mokyklą keliai 5:00, atvyksta į mokyklą – 6:50, nors pamokos prasideda 8:00 val. Čia rezultatai labai panašūs į tuos rezultatus, kurie buvo gauti KTU socialinių tyrimų laboratorijos specialisų atliktą tyrimą 2006 metais 6 savivaldybėse (Vilniaus ir Kauno miestai, Trakų, Kėdainių, Telšių ir Pasvalio rajonai).

9 lentelė. Raseinių rajono mokinių dienos chronologinė struktūra (N=1551)

Aprašomoji statistika	Kelinta val. ryte keliasi į mokyklą	Kelinta val atvyksta į mokyklą	Kelinta val prasideda pamokos mokykloje	Kelinta val baigiasi pamokos mokykloje	Kelinta val jau būna namuose
<b>M (vidurk.)</b>	6:33	7:46	8:00	13:59	14:57
<b>Mo</b>	6:30	7:55	8:00	13:35	15:00
<b>SD</b>	0:22	0:15	0:00	0:34	0:48
<b>Hmin.</b>	5:00	6:50	8:00	11:00	11:10
<b>Hmax.</b>	7:40	8:20	8:00	20:00	21:00

Visų vaikų dažniausiai atsikeliančių ryte į mokyklą tarp 6:00 ir 7:00 val. 58,2 proc. gyvena toliau kaip 10 km nuo mokyklos, o pagal mokyklos pasiekimo būdą – 33,6 proc. važiuoja į mokyklą mokykliniu/geltonuoju autobusiuku.

10 lentelė. Mokinių atsakymų pasiskirstymas tarp klasių (N=1551)

Tiriamieji	Mokinių atsakymų grupės (nuo ...val. iki ... val. ryto)					
	5-6		6-7		7-8	
	n	proc.	n	proc.	n	proc.
<b>Viso (N=1551)</b>	263	16,9	1235	79,6	53	3,4
<b>5 klasė (N=105)</b>	20	19,0	83	79,0	2	1,9
<b>6 klasė (N=132)</b>	24	18,2	102	77,3	6	4,5
<b>7 klasė (N=232)</b>	17	7,3	203	87,5	12	5,2
<b>8 klasė (N=269)</b>	48	17,8	213	79,2	8	3,0
<b>9 klasė (N=321)</b>	45	14,0	266	82,9	10	3,1
<b>10 klasė (N=258)</b>	50	19,4	198	76,7	10	3,9
<b>11 klasė (N=170)</b>	17	10,0	122	71,8	1	0,6
<b>12 klasė (N=64)</b>	12	18,8	48	75,0	4	6,3

Anksčiausia, t.y. tarp 5:00 ir 6:00 val. ryto didžiausioji mokinių dalis keliasi dešimtokai, tai sudaro 19,4 proc. visų dešimtokų dalyvavusių tyrime bei penktos klasė mokiniai, visų penktokų 19,0 proc.. Didžioji dauguma (79,6 proc.) visų klasių mokinių keliasi tarp 6:00 ir 7:00 val. ryto. Tarp 7:00 ir 8:00 val. ryto keliasi tik 3,4 proc. mokinių (10 lentelė).

11 lentelė. Mokinių praleidžiamos valandos mokykloje (N=1551)

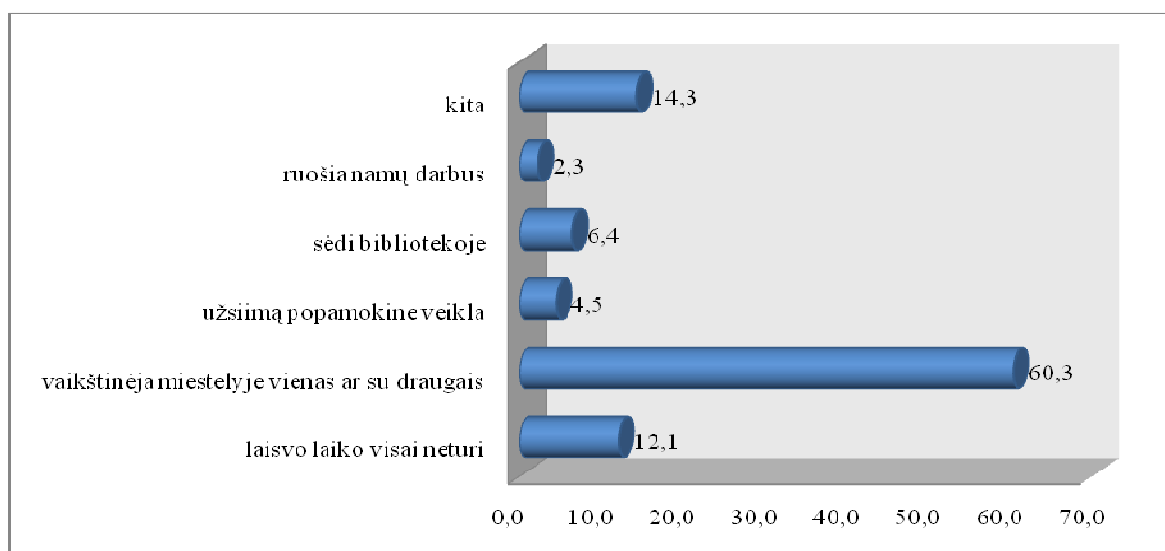
Laikas	Grijta namo
--------	-------------

		11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	>19:00
Keliąsi ryte	5:00-6:00	0	0	5	15	18	4	4	0	0
	6:00-7:00	0	19	192	621	478	54	6	2	1
	7:00-8:00	2	1	30	64	24	8	3	0	0



Analogiškai analizuotas ir mokinių grįžimo namo laikas. Vidutinis laikas kada mokiniai grįžta namo yra 14:57 val. Tai rodo, kad Raseinių rajono mokiniai, gyvenantys toliau kaip 3 km nuo mokyklos vidutiniškai mokykloje užtrunka apie 8-9 valandas. Kad ir nedidelė dalis mokinių, tačiau jų yra, kurių buvimo laikas mokykloje užsitęsia daugiau kaip 9 val., tokia dalis mokinių sudaro 5,9 proc. (11 lentelė).

Mokinių socialiai ir pedagogiškai nekontroliuojamo užimtumo po pamokų struktūra atspindėta 28 paveiksle. Bemaž 60 % mokinių po pamokų autobuso laukia vaikštinėdami miestelyje. Tik 4,5 proc. mokinių, gyvenančių toliau kaip 3 km nuo mokyklos užsiima popamokine veikla. Taigi, tikslinga siekti, jog vežiojamų vaikų (ypač tų, kuriems tenka ilgiau laukti pavežėjimo iš mokyklos į namus) popamokinis laisvalaikis būtų pedagogiškai įprasminamas.



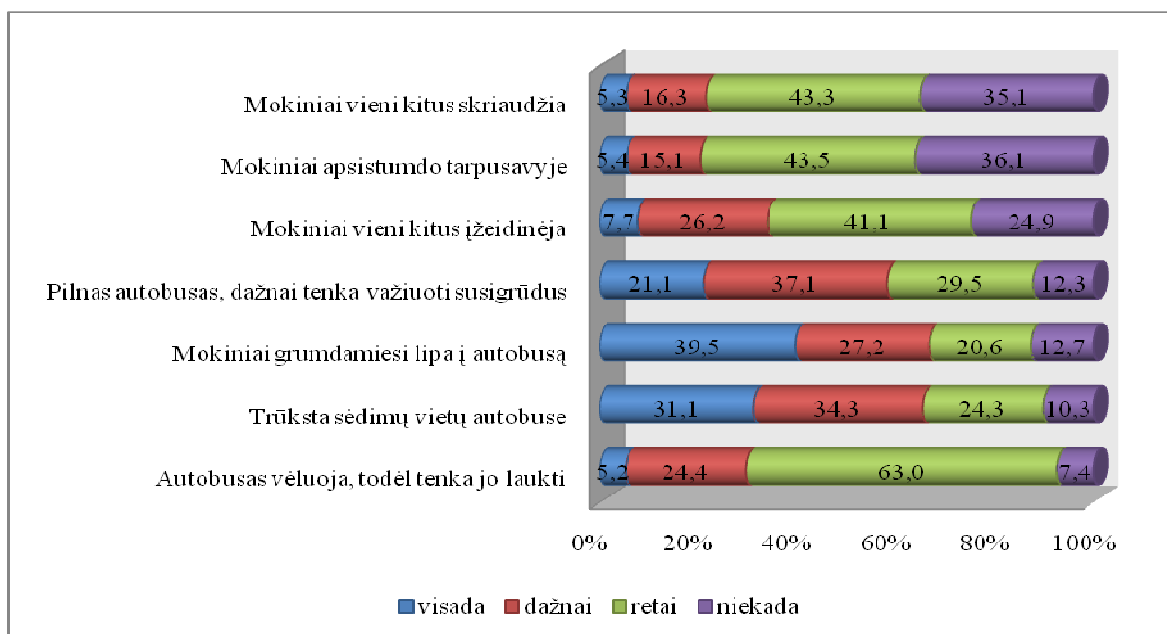
28 pav. Mokinių, gyvenančių toliau kaip 3 km nuo mokyklos, veikla po pamokų, laukiant transporto priemonės vežančios į namus

### 3.3. Problemos, su kuriomis susiduria, gyvenantys toliau kaip 3 km nuo mokyklos, mokiniai, važiuodami į mokyklą ar parvykdami iš jos

Raseinių rajono mokiniai į mokyklą važiuodami įvairaus tipo autobusais susiduria su labai įvairiomis problemomis. Viena iš pagrindinių problemų yra tai, kad mokiniai lipdami į autobusą grumiasi, jog visada grumiasi nurodė 39,5 proc. mokinių dalyvavusių tyrime važinėjančių į mokyklą autobusais. Kita problema – sėdimų vietų trūkumas (jog visada teigė - 31,1 proc.) (29 pav.). Tačiau neatmetama galimybė, kad šios dvi problemos tarpusavyje yra glaudžiai susijusios.

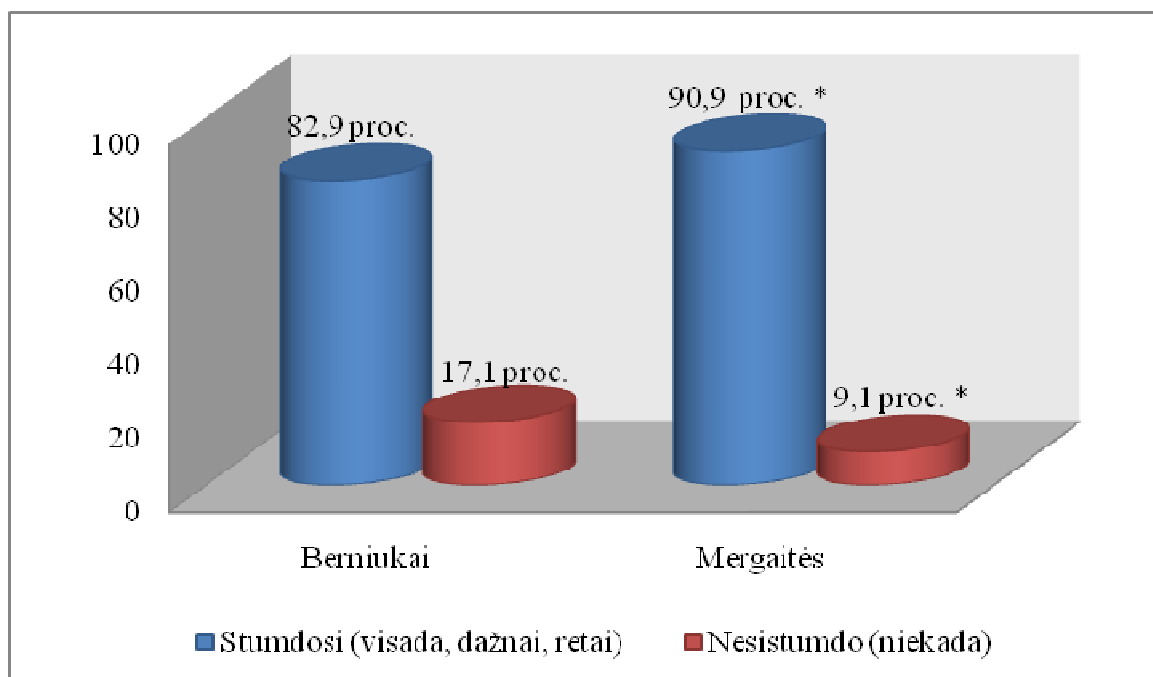
Lyginant su ankstesniais ir kitose savivalybėse darytais tyrimais, problemos, kurias mato patys važinėjantys autobusais mokiniai yra praktiškai tos pačios. Tuomet pagrindinės priežastys buvo taip pat sėdimų vietų trūkumas (53,5 proc.), mokinių grūmimasis lipant į autobusą (44,3 proc.), mokinių važiavimas susigrūdus (41,4 proc.) ir t.t.

Daugelį problemų susijusios su socialinės ir pedagoginės kontrolės stoka, organizuojant mokinių vežiojimą. Sprendžiant iš to, kiek viena ar kita negerovė „surenka“ procentinių dažnių, galima daryti prielaidą, jog socialinės ir pedagoginės kontrolės deficitas mokinių vežiojimo metu yra reiškinys sistemingas ir visose Lietuvos mokyklose, todėl taisytinas iš esmės.



29 pav. Problemos, kurias mato mokiniai važinėjantys į mokyklą autobusais (N=1239)

Analizuojant mokinių elgesį t.y. grūmimasis lipant į autobusą, nustatyta, jog 88,9 proc. moksleivių važinėjančių į mokyklą autobusais lipant į autobusą grumiasi. Merginos tai nurodė žymiai dažniau nei vaikinai ( $\chi^2=21,554$ ;  $df=3$ ;  $p<0,05$ ) (30 pav.).



\* $p < 0,05$  lyginant merginas su vaikiniais.

30 pav. Moksleivių elgesys lipant atsižvelgiant į respondentų lytį (N=1239)

Atsakydami į anketos klausimus, moksleiviai nurodė, kaip dažnai jie lipdami į autosusą grumiasi. Visada grumiasi 39,5 proc., dažnokai – 27,2 proc., retai 20,6 proc. ir niekada nesigrumia tik 12,7 proc. moksleivių į mokyklą važinėjančių autobusais. Palyginus šį rodiklį pagal lytį nustatyta, kad merginos visuomet grumiasi dažniau nei vaikinai ( $r = -0,106$ ,  $p = 0,024$ ) (12 lentelė).

12 lentelė. Moksleivių grūmimosi dažnis atsižvelgiant į lytį (N=1239)

	Berniukai		Mergaitės	
	n	Proc.	n	Proc.
<b>Visada</b>	207	37,2	283	41,4
<b>Dažnokai</b>	133	23,9	204	29,9
<b>Retai</b>	121	21,8	134	19,6
<b>Niekada</b>	95	17,1	62	9,1

Viena pagrindinė grūmimosi priežastis manoma – sėdimų vietų trūkumas autobusuose. Buvo atlikta analizė, ar mokinių stumdymasis lipant į autobusą ir sėdimų vietų trūkumas juose yra tarpusavyje susiję dalykai. Apklausus 791 mokinį į mokyklą važinėjančių autobusais, buvo gauti 13 lentelėje pateikti rezultatai. Spirmeno koreliacijos koeficiento reikšmė lygi 0,479, t.y. ryšys tarp grūmimosi lipant į autobusą ir sėdimų vietų

trūkumo autobusuose. Pats gautas rezultatas statistiškai reikšmingas, nes kriterijaus  $p$  reikšmė mažesnė už 0,05, todėl galime teigti jog koreliacija tarp grūmimosi lipant į autobusą ir sėdimų vietų trūkumo autobusuose patvirtinta.

13 lentelė. Moksleivių grūmimosi lipant į autobusą dažnis atsižvelgiant į sėdimų vietų trūkumą juose ( $N=1239$ )

		Stumdymasis lipant į autobusą dažnis							
		visada		dažnai		retai		niekada	
		n	proc.	n	proc.	n	proc.	n	proc.
Sėdimų vietų trūkumas autobusuose	<b>visada</b>	251	51,2	85	25,2	30	11,8	19	12,1
	<b>dažnai</b>	178	36,3	144	42,7	78	30,6	25	15,9
	<b>retai</b>	49	10,0	78	23,1	104	40,8	70	44,6
	<b>niekada</b>	12	2,5	30	8,9	43	16,9	43	27,4

Palyginus mokinių elgesį lipant į autobusus pagal klasę nustatyta, kad jaunesnių klasių mokiniai dažniau grūmiasi nei vyresnių klasių mokiniai ( $p<0,05$ ).

Palyginus mokinių elgesį pagal lytį, nustatyta, kad mergaitės, žymiai dažniau nei berniukai įžeidinėja viena kitą, apsistumdo, skriaudžia jaunesnes (14 lentelė).

14 lentelė. Moksleivių elgesio dažnis pagal lytį ( $N=1239$ )

	Berniukai		Mergaitės		Chi ( $\chi^2$ ) kvadrato testas
	n	Proc.	n	Proc.	
<b>Įžeidinėja, tyčiojasi vieni iš kitų</b>	397	71,4	531	77,7	$\chi^2=8,289$ ; $df=1$ ; $p=0,016$
<b>Apsistumdo laukdami autobuso</b>	353	63,5	437	64,0	$\chi^2=7,117$ ; $df=1$ ; $p=0,028$
<b>Skriaudžia vieni kitus</b>	315	56,7	488	71,4	$\chi^2=13,014$ ; $df=1$ ; $p=0,001$

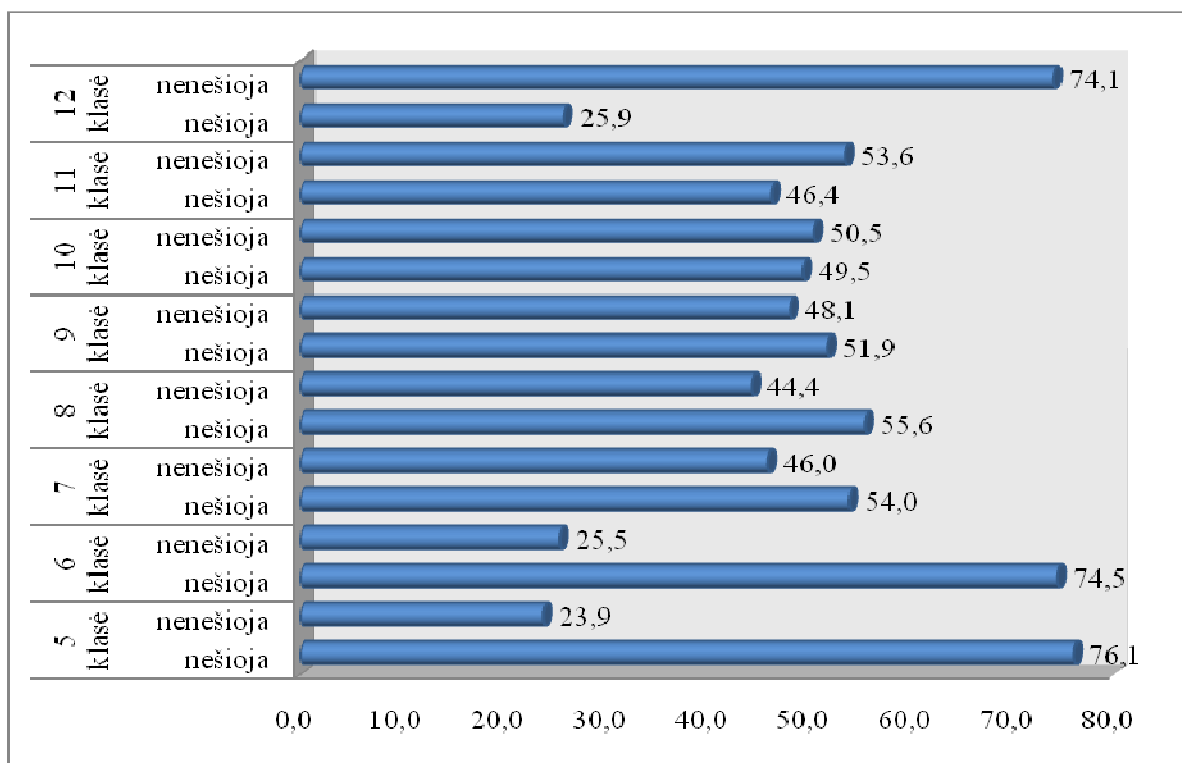
Moksleivių apklausos duomenų analizė parodė, kad 16,6 % moksleivių buvo patyrę traumą, vykdami į mokyklą ar iš jos. Iš jų 127 berniukai (49,4 proc.) ir 130 mergaitės (50,6 proc.). Tačiau, jog mergaitės labiau linkusios patirti traumas, nepasitvirtino, kadangi  $p$  reikšmė viršija reikšmingumo lygmenį ( $p=0,119$ ).

Vertindami ryšį tarp mokinių patirtų traumų ir atšvaitų nešiojimo, apsibrėžome atsakymais į klausimą apie atšvaitų nešiojimo dažnį. Analizuojant duomenis, atsakymai buvo suskirstyti į dvi grupes: nenešiojantys atšvaitų ir nešiojantys. Nenešiojančiųjų atšvaitų grupei priskyrėme moksleivius, kurie atsakė, kad niekada

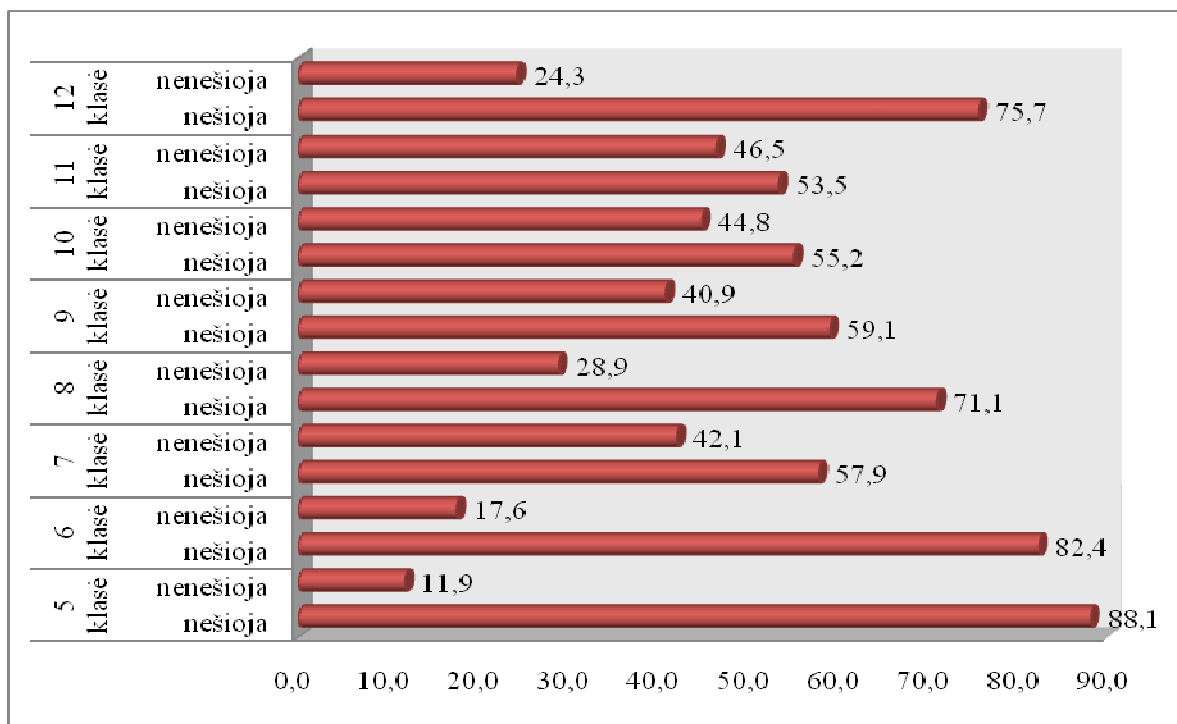


nenešioja. Nešiojančiųjų atšvaitus grupei priskyrėme moksleivius, pasirinkusius visus kitus atsakymus. Apskaičiavę galimybę patirti traumas nenešiojantiems ir nešiojantiems atšvaitus moksleiviams, nustatėme, kad nenešiojantiems atšvaitus berniukams ši galimybė buvo statistiškai reikšminga ( $p=0,016$ ). Nenešiojančioms atšvaitus mergaitėms reikšmingai didesnės galimybės patirti traumas nebuvo nustatyta.

31 ir 32 paveiksluose matyti labai ryškus skirtumas tarp 12 klasės berniukų ir mergaičių atšvaitų nešiojimas. Tik 25,9 proc. berniukų nurodė jog, nešioja atšvaitus, kai tuo tarpu tai nurodė 75,7 proc. mergaičių. Kitų klasių atšvaitų nešiojimo procentas tarp mergaičių ir berniukų išlieka panašus.



31 pav. Berniukų nešiojančių/nenešiojančių atšvaitų procentas klasėmis (N=698)



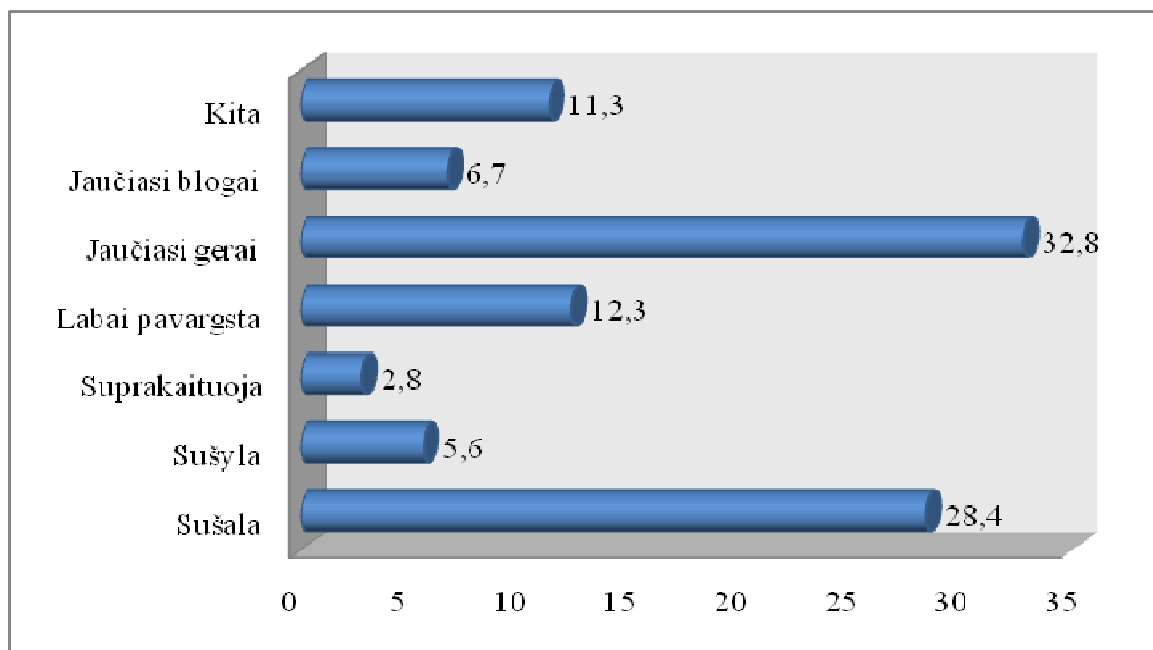
32 pav. Mergaičių nešiojančių/nėnešiojančių atšvaitų procentas klasėmis (N=853)

Moksleivių patirtų traumų skaičius susijęs su daugeliu rizikingos elgsenos, psichologinių bei socialinės integracijos veiksnių, kurių įtaka skiriasi priklausomai nuo lyties ir amžiaus. Dėl šios priežasties gana sudėtinga vienareikšmiškai teigti, kurie veiksniai labiausiai didina galimybę patirti traumas [35].

Atkreiptinas dėmesys į atšvaitų dėvėjimą tamsiu paros metu ar esant blogam matomumui. Atšvaitas gali išgelbėti gyvybę, todėl pėstieji ar kelkraščiu einantys asmenys, tamsiu paros metu ar esant blogam matomumui, privalo dėvėti atšvaitą. Tėveliai turėtų pasirūpinti, jog vaikai atšvaitą nešiotų kasdien ir kas rytą turėtų patikrinti, ar jų vaikas turi atšvaitą (ar jis gerai pritvirtintas prie striukės, ar nėra nukritęs), primintų vaikui, kad atšvaitą nešioti būtina [6].

### 3.4. Mokinių savijauta vykstant į mokyklą ar į namus

Daugiau nei pusę (67,2 proc.) Raseinių rajono mokinių, gyvenančių toliau kaip 3 km nuo mokyklos, nurodė, kad vykdami į mokyklą nesijaučia gerai. Atsakydami į pusiau uždaro tipo klausimą, kaip jaučiasi vykdami į mokyklą, respondentai pateikė atsakymus (33 pav.): 32,8 proc. - jaučiasi gerai, 28,4 proc. - sušala, 12,3 proc. - labai pavargsta, 11,3 proc. - nurodė kitą priežastį, 6,7 proc. - tiesiog blogai jaučiasi, 5,6 proc. - sušyla bei 2,8 proc. - nurodė, jog suprakaituoja.



33 pav. Mokinių savijauta vykstant į mokyklą (N=1551)

Merginos statistiškai reikšmingai dažniau nei berniukai važiuodami į mokyklą sušala (30,7 proc.,  $\chi^2=4,296$ ,  $df=1$ ,  $p=0,038$ ), o berniukai statistiškai reikšmingai dažniau jaučiasi gerai vykdami į mokyklą (36,8 %,  $\chi^2=5,182$ ,  $df=1$ ,  $p=0,023$ ) (15 lentelė).

Visų penktokų dalyvavusių tyrime 46,7 proc. vykdami į mokyklą jaučiais gerai, kai tuo tarpu kitų klasių mokiniai tą nurodė tik apie trečdalį mokinių. Kadangi mokiniai buvo apklausti dar visai neseniai pasibaigus žiemos sezonui, nenuostabu, kad kitas trečdalis mokinių nurodė, jog vykdami į mokyklą sušala. Suijlančių, vykstančių į mokyklą, mokinių skaičius jaunesnėse klasėse didesnis lyginant su vyresniomis klasėmis, tai gali būti siejama su didesniu jaunesnio amžiaus vaikų aktyvumu. Vyresnių klasių mokiniai dažniau nurodė, jog vykstantys į mokyklą pavargsta.

15 lentelė. Moksleivių savijautos vykstant į mokyklą dažnis pagal lytį (N=1551)

	Berniukai		Mergaitės		Chi (x <sup>2</sup> ) kvadrato testas
	n	proc.	n	proc.	
<b>Sušala</b>	178	25,5	262	30,7	$\chi^2=4,296$ ; df=1; p=0,038
<b>Sušyla</b>	53	7,6	34	4,0	$\chi^2=0,814$ ; df=1; p=0,367
<b>Suprakaituoja</b>	28	4,0	16	1,9	$\chi^2=0,349$ ; df=1; p=0,555
<b>Labai pavargsta</b>	75	10,7	116	13,6	$\chi^2=1,760$ ; df=1; p=0,185
<b>Jaučiasi gerai</b>	257	36,8	252	29,5	$\chi^2=5,182$ ; df=1; p=0,023
<b>Jaučiasi blogai</b>	36	5,2	68	8,0	$\chi^2=0,995$ ; df=1; p=0,319
<b>Kita</b>	71	10,2	105	12,3	$\chi^2=1,770$ ; df=1; p=0,183

Mokinių savijauta labai priklauso nuo to, kiek laiko trunka jų kelionė į mokyklą ( $p<0,05$ ). Tie mokiniai, kurie kelionėje užtrunka ilgiau kaip 2 val. nurodė, jog jaučiasi blogai dėl to, kad autobusai nėra vėdinami, to pasekoje jaučiamas bendras silpnumas. Mokiniai, kurių kelionės trukmė nuo 1 val. iki 2 val., nurodė, jog kelionėje labai pavargsta. 44,5 % mokinių, užtrunkančių kelionėje iki 15 min. nurodė, jog jaučiasi gerai.

34,1 proc. sušalančių, 35,6 proc. sušylančių, 31,8 proc. suprakaituojančių bei 33,5 proc. labai pavargstančių mokinių į mokyklą vyksta tarp miestiniais autobusais. 39,3 proc. besijaučiančių gerai į mokyklą vyksta mokykliniais/geltonaisiais autobusais. Nenuostabu, jog 41,3 proc. mokinių, kuriuos į mokyklą atveža tėvai ar globėjai, jaučiasi gerai, tačiau įdomu tai, kad ir tokiu būdu mokiniai, vykstantys į mokyklą, nurodė, jog sušala (17,9 proc.) bei dar vieną priežastį, kad jaučia labai didelį mieguistumą (17,1 proc.).

Mokinių dalyvavusių tyrime buvo prašoma įvertinti save kaip mokinį, galimi atsakymo variantai: „Labai geras mokinys“, „Geras mokinys“, „Nei geras nei blogas mokinys“, „Blogas mokinys“ ir „Labai geras mokinys“. Pasak Valicko G. (1991) savęs vertinimas – tai procesas, nenutrūkstantis visą žmogaus gyvenimą, dažniausiai įsisąmonintas vien emocijomis ir intuicija. Daugelis psichologų savęs vertinimą sutapatina su savimone: „Žmogaus savimone – tai visuma požiūrių į save, į tai, kuo jis save laiko, į savo privalumus ir trūkumus, galimybes ir t. t.“. Savimone pasireiškia tiek individo veiksmais, tiek ir tuo, kaip jis atsako į klausimus „kas aš?“, „koks aš?“ [9].

16 lentelėje galime pastebėti, kad mergaitės save vertina palankiau nei berniukai. Berniukų blogesni vertinamų absoliutieji dažniai yra didesni už

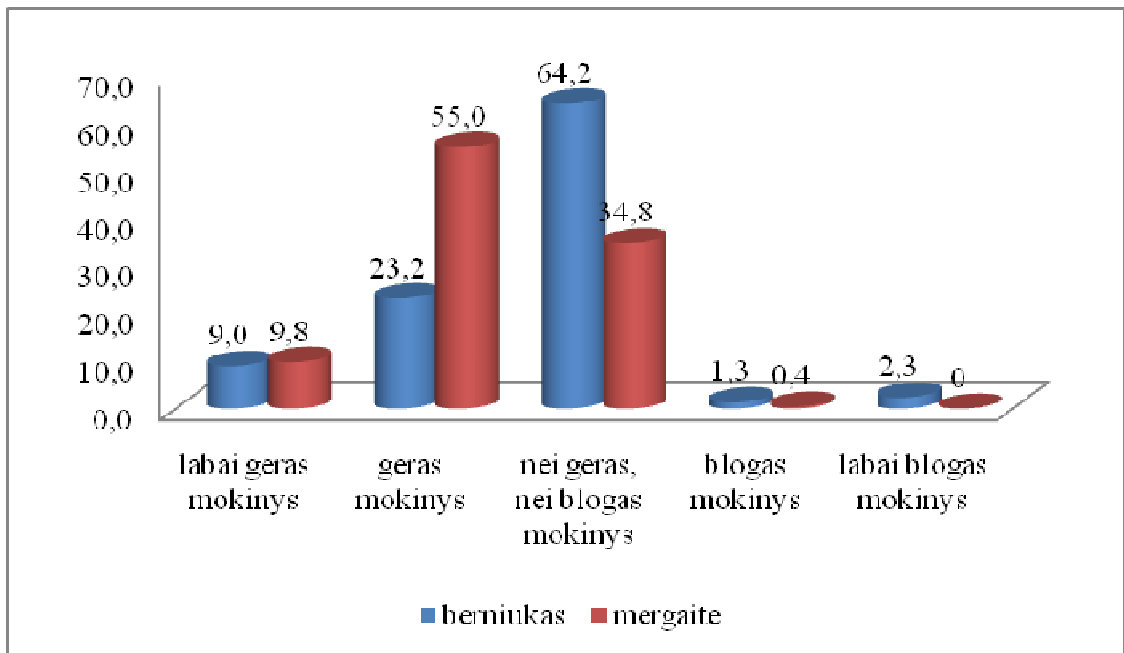
prognozuojamus, kai tuo tarpu mergaičių – mažesni. Su geru vertinimu yra atvirkščiai: čia mergaičių apsolutus dažnis didesnis už prognozuojamą, o berniukų – mažesnis. Vadinasi galime tikrai tvirtinti, kad mergaitės save vertina palankiau nei berniukai.

16 lentelė. Savęs vertinimo kaip mokinio priklausomybė nuo lyties (N=1551)

		Mokinio vertinimas									
		Labai geras mokinys		Geras mokinys		Nei geras, nei blogas mokinys		Blogas mokinys		Labai blogas mokinys	
		n	Proc.	n	Proc.	n	Proc.	n	Proc.	n	Proc.
Berniukai	Absolutūs dažniai	63	9,0	162	23,2	448	64,2	9	1,3	16	2,3
	Prognozuojami dažniai	66,2		284,0		335,3		5,4		7,2	
Mergaitės	Absolutūs dažniai	84	9,8	469	55,0	297	34,8	3	0,4	0	0,0
	Prognozuojami dažniai	80,8		347,0		409,7		6,6		8,8	
$\chi^2=188,361$ ; $df=4$ ; $p<0,05$											

16 berniukai iš 698 apklaustųjų save vertina kaip labai blogą mokinį, tai sudaro 2,3 proc. visų apklausoje dalyvavusių berniukų. Iš visų mokinių vertinusių save kaip blogą mokinį buvo visi berniukai (100 proc.). Tačiau iš visų apklausoje dalyvavusių respondentų skaičius tai tesudaro 1,0 proc..

9,8 proc. apklausoje dalyvavusių mergaičių save vertina kaip gerą mokinį, kai tuo tarpu tokį vertinimą pasirinko 9,0 proc. apklausoje dalyvavusių berniukų. Iš visų mokinių mergaitės vertinusios save kaip labai gerą mokinį sudaro 5,4 proc., o berniukai – 4,0 proc.. Teigiamus savęs vertinimus nurodė 32,2 proc. apklausoje dalyvavusių berniukų ir 64,8 proc. apklausoje dalyvavusių mergaičių. 34 paveiklėse atsiskleidžia priklausomybė savęs vertinimo tarp berniukų ir mergaičių dar labiau. Aiškiai matyti, kad blogesni savęs kaip mokinio vertinimai būdingesni berniukams, o geresni - mergaitėms.



34 pav. Mokinių atsakymų procentinis pasiskirstymas (N=1551)

Apskaičiavus Chi-kvadrato testo kriterijaus p – reikšmę tiek pagal Pirsono formulę, tiek pagal tikėtinumo santykio formulę yra vienoda ir neviršija reikšmingumo lygmens 0,05. Todėl galime teigti, jog berniukų ir mergaičių savęs kaip mokinio vertinimų skirtumai statistiškai reikšmingi ir tai, kad mergaitės save vertina palankiau nei berniukai.

#### 4. IŠVADOS

1. Raseinių rajone į mokyklas vežiojama 80 proc. mokinių. Tai sudaro 66 proc. nuo visų turinčių teisę į nemokamą pavežėjimą. 32 proc. vaikų į mokyklas vežami mokykliniais/geltonaisiais autobusais, 26 proc. tarp miestiniais autobusais, 22 proc. vietinio susisiekimo transporto priemonėmis, 16 proc. vežami pačių tėvų ar globėjų, 3 proc. eina pėsčiomis bei 1 proc. važiuoja dviračiais, motoroleriu ar mopеду. Raseinių rajono 5-12 bei I-IV gimnazijos klasių mokinių kelionės trukmės intervalas yra nuo 15 min. iki 1 val. ir daugiau. Didžioji dalis mokinių kelionėje į mokyklą užtrunka nuo 15 min. iki 30 min. Šiame intervale išsitenka 43,3 proc. visų tyrimė dalyvavusių mokinių, nuo pusės valandos iki valandos tenka 21,3 proc. Ilgiau nei vieną valandą kelionėje užtrunka 3,8 proc. mokinių. Raseinių rajono mokinių vidutinė kelionės trukmė yra 48 min. Minimalus laikas – 7 min, maksimalus – 180 min. Daugiau kaip 1 valandą keliaują 42 mokiniai, iš kurių po 38 proc. mokinių į mokyklą važinėja mokykliniais/geltonaisiais autobusais bei vietinio susisiekimo transporto priemonėmis.

2. 31 proc. visų važinėjančių į mokyklą įvairaus tipo autobusais mokinių nurodė, jog nesą patenkinti maršruto grafiku. Iš tų, kurie nurodė, jog juos tenkina grafikas, 45,3 proc. važinėja mokykliniais/geltonaisiais autobusais.

3. 63 proc. Raseinių rajono 5-12 bei I-IV gimnazijos klasių mokinių pirmos pamokos laukia iki 15 min., 29 proc. – iki 30 min. ir 8 proc. – daugiau kaip 30 min. 20,8 proc. mokinių laukiančių daugiau kaip 30 min. sudaro 11 bei III gimnazijos klasių mokiniai.

4. 92,6 proc. mokinių teigė, jog tenka laukti vėluojančio autobuso. 53,1 proc. atsakė, jog visuomet vėluoja tarp miestiniai autobusai, 32,8 proc. – mokykliniai/geltonieji bei 14,1 proc. – vietinio susisiekimo autobusai.

5. Raseinių rajono 5-12 bei I-IV gimnazijos klasių mokiniai vidutiniškai keliasi 6:30, į mokyklą atvyksta – 7:55, pamokos baigiasi – 13:35, grįžta namo – 15:00. Anksčiausiai keliasi 5:00 val., atvyksta į mokyklą – 6:50 val.

6. 53,5 proc. mokinių nurodė, jog važiuojant į mokyklą, autobusuose trūksta sėdimų vietų, 44,3 proc. mokinių grumiasi lipant į autobusą, 41,4 proc. važiuoja susigrūdus. 71,4 proc. visų berniukų bei 77,7 proc. visų mergaičių įžeidinėja bei tyčiojasi vieni iš kitų, 63,5 proc. berniukų bei 64,0 proc. mergaičių apsistumdo laukdami autobuso, 56,7 proc. berniukų bei 71,4 proc. mergaičių skriaudžia vieni kitus. 74 proc. berniukų bei 24 proc. mergaičių nurodė, jog nenešioja atšvaitų.

7. 67,2 proc. Raseinių rajono 5-12 bei I-IV gimnazijos klasių mokinių, gyvenančių toliau kaip 3 km nuo mokyklos, nurodė, kad vykdami į mokyklą nesijaučia gerai.



## LITERATŪRA

1. Bureika, G. ir Lasinskas, E. *Mokinių vežiojimo organizavimas: metodinės rekomendacijos*, Vilnius, 2003.
2. Europos parlamentas Transporto ir turizmo komitetas, *Pranešimo projektas*, 2006.
3. Howard Frumkin, Robert J. Geller, M.D., I. Leslie Rubin, M.D., Janice Nodvin, *Safe and healthy school environments*, Oxford University Press US, 2006
4. <http://eduardas.ipc.lt/intro/lietuva/2008/suvestines/1mokykla/981f.xls>
5. <http://eduardas.ipc.lt/intro/lietuva/intro2/raseiniai.php5>
6. [http://www.policija.lt/tvs/v/?acc\\_id=147&lan\\_id=lt&sky=21&nau\\_id=6252w](http://www.policija.lt/tvs/v/?acc_id=147&lan_id=lt&sky=21&nau_id=6252w)
7. Jennifer McGeehan, et al. *School Bus-Related Injuries Among Children and Teenagers in the United States*, 2006.
8. Jim Ellis, Kathy Furneaux, George F. Horne *School Transportation safety Assessment Checklist editors*, Ne York, 2006.
9. Lietuvos kūno kultūros akademija, *Asmenybės ugdymo edukologinės ir psichologinės tendencijos*, 1997, Kaunas.
10. Lietuvos Respublikos *Kelių transporto kodeksas* (Žin., 1996, Nr. 119-2772).
11. Lietuvos Respublikos *Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas* (Žin., 2000, Nr. 92-2883).
12. Lietuvos Respublikos Seimo 2003 liepos 4 d. nutarimas Nr. IX-1700 *Dėl Valstybinės švietimo strategijos 2003–2012 metų nuostatų patvirtinimo* (Žin., 2003-07-18 Nr.71-3216).
13. Lietuvos Respublikos Švietimo ir mokslo ministerija, *2007 metų veiklos ataskaita*, Vilnius, 2008.
14. Lietuvos Respublikos Švietimo ir mokslo ministerija, *Veiklos ataskaita*, Vilnius, 2007.
15. Lietuvos Respublikos Švietimo ir mokslo ministro 1999 m. vasario 4 d. įsakymas Nr. 150 *Dėl bendrojo lavinimo švietimo įstaigų pertvarkymo gairių* (Žin., 1999-02-10 Nr.15-407).
16. Lietuvos Respublikos Švietimo ir mokslo ministro 2002 m. gegužės 21 d. įsakymas Nr. 906 *Dėl antrojo švietimo reformos etapo prioritetų* (Žin., 2002-09-11 Nr. 89-3817).
17. Lietuvos Respublikos *Švietimo įstatymas* (Žin., 1991, Nr. 23-593).
18. Lietuvos Respublikos *Transporto lengvatų įstatymas* (Žin., 2000, Nr. 32-890).

19. Lietuvos Respublikos valstybės kontrolė, *Valstybinio audito ataskaita, Švietimo sistemos reforma*, 2008 m., Vilnius.
20. Lietuvos Respublikos *Vietos savivaldos įstatymas* (Žin., 1994, Nr. 55-1049).
21. Lietuvos Respublikos Vietos savivaldos įstatymas (Žin., 2008, Nr. 113-4290).
22. Lietuvos Respublikos vyriausybės 2002 m. gegužės 28 d. nutarimas Nr. 759 *Dėl mokyklų tobulinimo programos patvirtinimo* (Žin., 2002, Nr. 54-2130).
23. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. lapkričio 7 d. nutarimas Nr. 1753 *Lietuvos Respublikos skurdo mažinimo strategijos įgyvendinimo 2002-2004 metais programa*.
24. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. spalio 19 d. nutarimas Nr. 1110 *Dėl mokyklų aprūpinimo geltonaisiais autobusais 2006-2008 metų programos patvirtinimo* (Žin., 2005-10-22 Nr.126-4497).
25. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 sausio 24 d. nutarimas Nr. 82 *Dėl Valstybinės švietimo strategijos 2003–2012 metų nuostatų įgyvendinimo programos patvirtinimo* (Žin., 2005-01-27 Nr.12-391).
26. LR Švietimo ir mokslo ministro 2004 m. spalio 6 d. įsakymas Nr. ISAK - 1554 *Mokyklų tinklo pertvarkos metodinės rekomendacijos*.
27. Merkys, G., et al. *Mokyklų tinklo pertvarka ir moksleivių vežiojimo būklė: kiekybinis ir kokybinis tyrimas*, Kaunas, 2003.
28. Merkys, G., et al. *Mokyklų tinklo pertvarkos ir moksleivių vežiojimo būklė: kiekybinis ir kokybinis tyrimas*, Kaunas, 2008.
29. Merkys, G., et al. *Tęstinis tyrimas: mokinių vežiojimo pokyčiai pertvarkant mokyklų tinklą, Mokinių vežiojimas kaip švietimo stebėsenos objektas: rodiklių konstravimo tyrimas*, Kaunas, 2006.
30. Nacionalinis pedagogų kongresas, *Rezoliucija „Dėl kaimo mokyklų tinklo pertvarkos ir kaimo mokytojų socialinių garantijų ir saugumo“*, 2008, Vilnius.
31. Nasvytienė D. *Vaiko elgesio ir emocinės problemos*, Vilnius, 2005.
32. Raseinių rajono savivaldybės mokyklų tinklo pertvarkos 2005-2012 metų bendrasis planas, Raseiniai, 2005.
33. *Reviews of National Policies for Education. Lithuania. Education and skills.* - OECD, 2002,.
34. Sandels S.. *Children in traffic*. London: Paul Elek, 1975
35. Starkuvienė S., Zaborskis A. *Lietuvos moksleivių nelaimingų atsitikimų ir gyvenamosios veiklos sąsaja* Kauno medicinos universiteto, Kaunas, 2005

36. Švietimo ir mokslo ministerija, *Bendrojo lavinimo mokyklų tinklo pertvarka: valstybinio audito ataskaita*, Vilnius, 2006.
37. Vareikienė I., Malinauskienė V. *Moksleivių mokykloje patiriamo priekabiavimo, konfliktų, smurto šeimoje ir psichologinės būsenos, sąsajos*, Vilnius, 2007.
38. Vilniaus pedagoginis universitetas Sociologinių švietimo tyrimų laboratorija, *Popamokinės veiklos veiksmingumas, Tyrimo ataskaita*, Vilnius, 2003.

## PRIEDAI

Priedas Nr. 1

**GERB. MOKINY,**

Vilniaus Universiteto Medicinos fakulteto mokslininkai tiria mokinių vykimo į mokyklą ir iš jos kokybę.

Kartais tam mokinys sugaišta daug laiko, pavargsta, sušyla arba sušąla bei patiria kitus nepatogumus, kurie turi neigiamos įtakos darbingumui ir sveikatai. Maloniai prašome Tave atidžiai perskaityti šios anketos klausimus ir atsakyti į juos pasirenkant Tau vieną tinkamą atsakymo variantą, jį pažymėk kryželiu (X) arba įrašyk savąjį.

Anketa anoniminė, pavardės ir vardo rašyti nereikia.

Apie tyrimo rezultatus mes informuosime Tavo mokyklą. Tikimės, kad šis tyrimas padės spręsti mokinių vykimo į mokyklą ir grįžimo iš jos į namus sveikatos problemas.

Dėkojame

VU MF mokslininkai

## ANKETA

**PASTABA:** šios apklausos metu norime įvertinti mokinių kelionę į mokyklą ŽIEMOS metu.

1. Lytis (pažymėk X vieną langelį)
  - Berniukas
  - Mergaitė
2. Gimimo data (įrašyk)
 

.....
3. Kurioje klasėje mokaisi (įrašyk)?
 

.....
4. Koks atstumas nuo namų iki mokyklos?
  - Iki 3 km.
  - Nuo 3 km. iki 5 km.
  - Nuo 5 km. iki 10 km.
  - Daugiau kaip 10 km.
5. Koku būdu keliauji į mokyklą?

- Eini pėsčiomis
  - Važiuoji vietinio susisiekimo transporto priemone
  - Važiuoji mokykliniu/geltonuoju autobusiuku
  - Veža tėvai, globėjai
  - Važiuoji tarp miestiniu autobusu
  - Važiuoji dviračiu, motoroleriu ar mopedu
6. Kiek trunka kelionė nuo namų durų iki mokyklos durų?
- Iki 15 min.
  - Nuo 15 min. iki 30 min.
  - Nuo 30 min. iki 1 val.
  - Nuo 1 val. Iki 1 val. 30 min.
  - Nuo 1 val. 30 min. iki 2 val.
  - Daugiau kaip 2 val.
7. Kiek laiko užtrunka kelionė nuo namų iki autobuso stotelės?
- Iki 5 min.
  - Nuo 5 min. iki 15 min.
  - Nuo 15 min. iki 30 min.
  - Kitą laiką (įrašyk) .....
8. Nuo namų iki autobuso stotelės tu paprastai?
- Eini pėsčiomis
  - Važiuoji dviračiu
  - Paveža mašina
  - Kita (įrašyk).....
9. Ar patogus tau autobuso maršruto grafikas?
- Taip, patogus
  - Ne, nepatogus
  - Kartais patogus, kartais nepatogus
10. Kiek laiko važiuoji iki mokyklos?
- Nuo 5 min. iki 15 min.
  - Nuo 15 min. iki 30 min.
  - Nuo 30 min. iki 1 val.
  - Daugiau kaip 1 val.
11. Atvykus į mokyklą, kiek laiko reikia laukti iki pamokų pradžios?
- Iki 5 min.
  - Nuo 5 min. iki 15 min.
  - Nuo 15 min. iki 30 min.
  - Daugiau kaip 30 min.
12. Kaip dažnai tenka laukti vėluojančio autobuso?
- Visada
  - Dažnokai
  - Retai
  - Niekada
13. Ar važiudamas į mokyklą autobusu spėji į pirmą pamoką?
- Visada spėju
  - Dažniausiai spėju
  - Retai spėju
  - Niekada nespėju
14. Kiek laiko laukiat transporto priemonės po pamokų?
- Iki 5 min.

- Nuo 5 min. iki 15 min.
  - Nuo 15 min. iki 25 min.
  - Nuo 25 min. iki 35 min.
  - Daugiau kaip 35 min.
15. Ar esi kada priverstas išeiti iš pamokų anksčiau, kad suspėtum į autobusą vežantį į namus?
- Niekada nesu priverstas (-a)
  - Kartais esu priverstas (-a)
  - Dažniausiai esu priverstas (-a)
  - Visada esu priverstas (-a)
16. Kaip dažnai autobusas ar mokyklinis autobusiukas iš viso neatvažiuoja nuvežti vaikų į mokyklą?
- Visada atvažiuoja
  - Neatvažiuoja labai retai
  - Neatvažiuoja labai dažnai
17. Kelintą valandą keliesi ryte (įrašyk)?  
.....
18. Kelintą valandą dažniausiai tau baigiasi pamokos (įrašyk)?  
.....
19. Kelintą valandą grįžti namo (įrašyk)?  
.....
20. Ar dažnai trūksta sėdimų vietų autobuse/geltonajame autobusiuke?
- Visada
  - Dažnokai
  - Retai
  - Niekada
21. Ar tenka važiuoti „susigrūdus“?
- Visada
  - Dažnokai
  - Retai
  - Niekada
22. Tu ar tavo draugai lipdami į autobusą grumiasi?
- Visada
  - Dažnokai
  - Retai
  - Niekada
23. Laukiant autobuso mokiniai vieni kitus įžeidinėja, tyčiojasi?
- Visada
  - Dažnokai
  - Retai
  - Niekada
24. Tu ar tavo draugai apsistumdote laukdami autobuso?
- Visada
  - Dažnokai
  - Retai
  - Niekada
25. Ar laukiant autobuso vyresni mokiniai skriaudžia mažesnius?
- Visada

- Dažnokai
  - Retai
  - Niekada
26. Ar esi patyręs traumą kelionėje į mokyklą ar grįžtant iš jos?
- Taip
  - Ne
27. Kaip dažniausiai leidi laiką laukdamas autobuso po pamokų?
- Laisvo laiko visai neturi
  - Vaikštinėji miestelyje vienas ar su draugais
  - Užsiimi popamokine veikla
  - Sėdi bibliotekoje
  - Ruoši namų darbus
  - Kita (įrašyk) .....
28. Ar tavo kelionės iš mokyklos būdas trukdo dalyvauti būrelių veikloje?
- Taip
  - Ne
  - Kartais
29. Nuo namų iki autobuso stotelės dažniausiai tu?
- Eini pėsčiomis gatve su šaligatviu
  - Eini pėsčiomis gatve be šaligatvio
  - Eini pėsčiomis gatve kuri nėra apšviesta tamsiu paros metu
  - Tenka kirsti judrią gatvę
  - Eini pėsčiomis atokiomis vietovėmis, mišku
  - Žiemą kelią trumpini ir eini per ledą
  - Tenka eiti per laikinus lieptus, medinius tiltus ir pan.
  - Tenka kirsti geležinkelio bėgius
  - Kita (įrašyk).....
30. Ar nešioji atšvaitus tamsiu paros metu?
- Visada
  - Dažnai
  - Kartais
  - Niekada
31. Tavo savijauta vykstant į mokyklą?
- Sušali
  - Sušyli
  - Suprakaituoji
  - Labai pavargsti
  - Jautiesi gerai
  - Jautiesi blogai
  - Kita.....
32. Tu esi?
- Labai geras mokinys
  - Geras mokinys
  - Nei geras, nei blogas mokinys
  - Blogas mokinys
  - Labai blogas mokinys

### MOKINIŲ VEŽIOJIMAS 2008/2009 M.M.

Klasės	Eil. nr.	Kaimuose ir miesteliuose toliau kaip 3 km nuo mokyklos gyvenantys mokiniai	Pavežama mokinių							Nepavežama
			maršrutiniu transportu	privachu transportu	mokyklų transportu	geltonai-siais autobu-siais	kitais vežimo būdais	iš viso (2-6 sk. suma)	iš jų neįartimiausią mokyklą (iš 7 sk.)	
A	B	1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>priešmokyklinio ugdymo grupės</b>	01	45	11	6	13	15	18	63		2
<b>1-4 klasės</b>	02	512	273	64	26	90	107	560	53	3
<b>5-8 klasės</b>	03	857	635	61	36	124	45	901	118	2
<b>9-10 klasės, I-II gimn. klasės</b>	04	510	419	39	19	51	30	558	77	3
<b>11-12 klasės, III-IV gimn. klasės</b>	05	405	354	24	19	32	10	439	X	1
<b>Iš viso (01-05 eil. suma)</b>	06	2329	1692	194	113	312	210	2521	270	11
<b>t.t. specialiųjų poreikių mokinių (iš 06 eil.)</b>	07	397	229	46	38	76	37	426	X	3