

LATVIJAS UNIVERSITĀTE
ĢEOGRĀFIJAS UN ZEMES ZINĀTŅU FAKULTĀTE
ĢEOGRĀFIJAS NODAĻA

**JAUNIEŠU MĀCĪBU MOBILITĀTE UN IZGLĪTĪBAS
SASNIEDZAMĪBA JELGAVAS NOVADĀ**

MAĢISTRA DARBS

Autore:
Ģeogrāfijas maģistra studiju programmas
2. kursa studente
Iveta Sproģe
Stud. apl. Nr. is11256

Darba vadītājs:
Dr. geogr. Ģirts Burgmanis

RĪGA 2016

SATURS

ANOTĀCIJA.....	3
ANNOTATION.....	4
IEVADS	4
1. DARBĀ IZMANTOTO JĒDZIENU TEORĒTISKĀS IZPRATNES.....	7
1.1. Sasniedzamība un tās izpratnes ģeogrāfijā	7
1.2. Ikdienas mobilitāte un to ietekmējošie faktori	9
1.3. Jauniešu vecuma posma raksturojums.....	12
2. SASNIEDZAMĪBA LAUKU TERITORIJĀS UN TO IETEKMĒJOŠIE FAKTORI.....	14
2.1. Pakalpojumu sasniedzamība lauku teritorijās	14
2.2. Jauniešu mācību mobilitāte un izglītības sasniedzamība	16
3. JELGAVAS NOVADA SOCIĀLEKONOMISKAIS RAKSTUROJUMS.....	21
3.1. Jelgavas novada novietojums un sasniedzamība	21
3.2. Izglītojamo pārvadājumu organizēšana Jelgavas novadā.....	25
3.3. Jelgavas novada apdzīvojums un iedzīvotāji.....	29
3.4. Jelgavas novada izglītības iestāžu tīkls	37
4. DARBĀ IZMANTOTIE DATI UN METODEDES	44
5. JELGAVAS NOVADA IZGLĪTĪBAS IESTĀŽU SASNIEDZAMĪBA UN JAUNIEŠU MĀCĪBU MOBILITĀTE.....	47
5.1. Jelgavas novada jauniešu mācību mobilitāte.....	47
5.2. Izglītības sasniedzamība Jelgavas novadā.....	52
5.3. Izglītības iestāžu tīkla attīstības iespējas Jelgavas novadā sasniedzamības kontekstā.....	65
SECINĀJUMI	73
PRIEKŠLIKUMI.....	73
IZMANTOTĀ LITERATŪRA	77
PIELIKUMI.....	85

ANOTĀCIJA

Pēdējo gadu laikā ir ticis aktualizēts jautājums par izglītības iestāžu optimizāciju un restrukturizēšanu, kā rezultātā tiek mainīta jauniešu ikdienas mācību mobilitāte un izglītības sasniedzamība.

Maģistra darba tēma ir „Jauniešu mācību mobilitāte un izglītības sasniedzamība Jelgavas novadā”. Pētījuma galvenā mērķauditorija ir Jelgavas novada vispārējās pamata un vidējās izglītības iestādes 7.–12. klašu grupas jaunieši. Pētījuma mērķis ir izvērtēt jauniešu 7.–12. klašu izglītojamo ikdienas mobilitāti uz skolu un izglītības iestāžu sasniedzamību Jelgavas novadā.

Izstrādājot pētījumu, veikts teorētiskais literatūras apskats, jauniešu anketēšana, iegūto datu apstrāde un analīze, rezultātu interpretācija un ieteikumu izstrāde. Rezultāti papildināti ar kartogrāfisko materiālu.

Maģistra darbs sastāv no teorētiskās daļas, kurā atspoguļots sasniedzamības, mobilitātes un jauniešu jēdziens. Veikts Jelgavas novada raksturojums (iedzīvotāji, apdzīvojums, transports, saimniecība, izglītības iestādes). Darbā iekļauta pētījuma daļa, kurā tiek analizēta jauniešu mācību mobilitāte un izglītības iestāžu sasniedzamība. Pētījums balstās uz kvantitatīvo datu apstrādi, iegūto rezultātu analīzi un interpretāciju. Maģistra darbā izstrādāti galvenie secinājumi un turpmākie ieteikumi Jelgavas novada domei par izglītības iestāžu turpmāko darbību Jelgavas novadā. Darbā iekļauti pielikumi, kas papildina pētījuma rezultātus.

Atslēgas vārdi: Jelgavas novads, jaunieši, izglītības iestādes, sasniedzamība, mācību mobilitāte.

ANNOTATION

In recent years the issue of optimization and restructuring of educational institution has been raised. In result youth mobility and access to education has been changed.

The thesis of the Master Paper is “Youth mobility and accessibility of education of Jelgava district”. The target group are youth of primary and secondary education institutions (7–12th class group) at Jelgava district. The aim of the research is to evaluate youth (students of 7–12th classes) mobility to schools and accessibility of education of Jelgava district.

For the development of the research review of theoretical literature, students’ survey, processing of gained data, analyses, interpretation and development of recommendations. A cartographical material has been supplemented results.

The Master Paper consists of theoretical part that defines the concept of accessibility, mobility and youth. The Paper carries out the characteristic of Jelgava district (population, human settlements, transport, economy, educational institutions). The Paper includes practical part that analyses youth mobility to school and accessibility of education. The research is based on quantitative data, further analysis and interpretation. Master's thesis presents general conclusions and further suggestions for Jelgavas regional council on operation of educational institutions. The thesis includes appendix that complements the results of the study.

Key words: Jelgava county, youth, institutions of education, accessibility, mobility.

IEVADS

Sabiedrība mūsdienās ir pakļauta nepārtrauktai kustībai, ko ietekmē mobilitātes iespēju palielināšanās, un tādēļ ikdienas pārvietošanās kļuvusi par nozīmīgu pētījuma objektu ģeogrāfijas nozarē. Attīstoties transporta tīklam, būtiski ir mainījušies iedzīvotāju, kā arī jauniešu ikdienas pārvietošanās paradumi (Āboliņa, Bērziņš, Krišjāne, 2016), īpaši lauku teritorijās, kur novērojams negatīvs dabiskais pieaugums, izbraukušo ir vairāk nekā iebrukušo, kas veido negatīvu migrācijas saldo. Arī darba tirgus lauku teritorijās dzīvojošajiem ir šaurāks, tāpat ir ierobežots pakalpojumu klāsts (iepirkšanās iespējas, ārsta pakalpojumi, izglītības iestāde) salīdzinājumā ar pilsētu.

Jauniešu ikdienas pārvietošanās ir nozīmīgs pētījuma virziens gan Latvijā, gan visā pasaulē, jo tieši gados jauni cilvēki ir aktīvākā iedzīvotāju grupa, ko ietekmē sociālie un ekonomiskie procesi. Pēdējos 20 gados Latvijā divkārt samazinājies skolas vecuma bērnu skaits mācību iestādēs (Izglītības pakalpojumu., 2015). Samazinoties jauniešu skaitam lauku reģionos, nozīmīgs kļūst izglītības iestāžu funkcionēšanas jautājums. Arvien biežāk tieši lauku teritorijās, nepietiekamā izglītojamo skaita dēļ, tiek restrukturizētas vai slēgtas izglītības iestādes. Tādēļ aktuāls kļūst sasniedzamības jautājums, jo, veicot izglītības iestāžu optimizāciju lauku teritorijās, jauniešiem nepieciešams risināt ikdienas pārvietošanās jautājumus, kas saistīts ar nokļūšanu uz/no tuvākās izglītības iestādes. Turklāt turpinoties samazināties iedzīvotāju skaitam, pastāv arvien lielāka iespēja, ka jaunieši no lauku teritorijām dosies uz izglītības iestādēm, kur pieejamas lielākas izaugsmes iespējas, līdz ar to palielinot depopulācijas riskus lauku reģionos (Burgmanis, Sproģe, 2016).

Sasniedzamība dažādos literatūras avotos aplūkota gan no mobilitātes, gan no sociālekonomiskajām iespējām, tomēr autore maģistra darba ietvaros galvenokārt aplūkos ikdienas pārvietošanos uz izglītības iestādēm. Līdz ar to svarīgi ir apzināt faktorus, kas ietekmē jauniešu pārvietošanās tendences lauku reģionos un sasniedzamību izglītības iestādēm.

Turpmākajā maģistra darba izstrādē izvirzīts sekojošs darba mērķis: izvērtēt jauniešu 7.–12. klašu izglītojamo ikdienas mobilitāti uz skolu un izglītības iestāžu sasniedzamību Jelgavas novadā.

Lai īstenotu izvirzīto mērķi tika noteikti sekojoši uzdevumi:

1. Aplūkot teorētiskos literatūras avotus par ģeogrāfisko mobilitāti un sasniedzamības konceptu.
2. Raksturot lauku mobilitātes un jauniešu jēdzienus.
3. Aplūkot ikdienas pārvietošanos ietekmējošos faktorus.

4. Raksturot Jelgavas novada sociālekonomisko stāvokli.

5. Analizēt jauniešu (7.–12. klase) mobilitātes un izglītības iestāžu sasniedzamību Jelgavas novadā.

Pētījuma ietvaros veikta literatūras atlase un tās analīze, apkopojot informāciju par mobilitātes, sasniedzamības un jauniešu jēdzieniem, uzsverot pētījumus lauku reģionos. Iegūstot analizējamus datus izmantota kvantitatīvā metode. Veikta anketēšana Jelgavas novada vispārējās pamata un vidējās izglītības iestādēs (7.–12. klase). Iegūtie rezultāti apkopoti maģistra darba pētījuma daļā. Maģistra darba ietvaros veiktas ekspertintervijas ar Jelgavas novada Izglītības pārvaldes vadītāju G. Avotiņu, Zemgales Plānošanas reģiona sabiedriskā transporta un autoceļu attīstības nodaļas maršruta tīkla plānotāju D. Švēderi, kā arī Jelgavas novada pārstāvjiem un VSIA „Autotransporta direkcijas” valdes priekšsēdētāju Kristiānu Godiņu.

Maģistra darba kopējais apjoms 93 lappuses, ko papildina 39 attēli, no kuriem 12 kartogrāfiskie materiāli, 11 tabulas. Darbu papildina 9 pielikumi.

1.DARBĀ IZMANTOTO JĒDZIENU TEORĒTISKĀS IZPRATNES

1.1.Sasniedzamība un tās izpratnes ģeogrāfijā

Sasniedzamības jēdziens izveidojies 1960-os un 70-os gados, kā nozīmīga ideja izzinot cilvēka pieredzi un dzīves kvalitātes iespējas (Farrington, Farrington, 2005). Sasniedzamības koncepts ietver ideju par sākuma atrašanās vietas un galamērķa sasaisti telpā un laikā un atspoguļojas kā iedzīvotāju nepieciešamība nokļūt no dzīvesvietas līdz darba vietai, izglītības iestādei vai veikalam (Weber, 2006; Smith, Hirsch, Davis, 2012). Tādēļ sasniedzamības jēdziena izskaidrošanai nepieciešami konkrēti nosacījumi: telpiska atrašanās vieta, galamērķis, pieprasījums iedzīvotāju vidū, lai pārvietotos starp šīm atrašanās vietām. Tādēļ var izdalīt divus sasniedzamības konceptus. Pirmais raksturo sasniedzamību no attāluma perspektīvas, bet otrs sasniedzamību apskata no mobilitātes iespējām. Piemēram, atrašanās vieta un sasniedzamais galamērķis atrodas tuvu, tad to raksturo attāluma sasniedzamība. Savukārt palielinoties attālumam starp šīm vietām, nepieciešams izmanto kādu no pārvietošanās veidiem, tad šādu sasniedzamību apraksta kā mobilitātes sasniedzamību. Ikdienas mobilitāte un attālums ir galvenās telpiskās sasniedzamības dimensijas, jo attālums starp sākuma atrašanās vietu un galamērķi ir būtisks, mobilitāte ir veids, kā pārvarēt to (Haugen, 2012). Mobilitāte ir attiecināma uz pārvietošanās apjomu un veidu, bet sasniedzamība attiecas uz spēju (laiks, izmaksas) sasniegt vēlamu galamērķi (Pucher, Renne, 2005). Galamērķis nav vienkārši „vairāk” vai „mazāk” sasniedzams, bet gan relatīvi sasniedzams iedzīvotājiem dažādos apstākļos, ko nosaka cilvēku pieredze un atrašanās vieta (Farrington, 2007). Piemēram, attālums, ko iedzīvotāji veic pilsētas robežās un lauku teritorijās var būt vienāds, bet atšķirties no pārvietošanās veida izvēles.

Sasniedzamības definīcija pauž to, cik viegli iedzīvotāji var nokļūt līdz aktivitāšu vietai. Tā ir iespēja nokļūt no dzīvesvietas uz neskaitāmiem citiem galamērķiem, tā tiek apskatīta, kā telpiskā bāze vairākām aktivitātēm (Farrington, 2007; Haugen, 2012). Dzīvesvieta ir nozīmīga, jo tā ir vieta, kur iedzīvotāji turpina atgriezties. Lai gan tā ir galvenais galamērķis, kur ikdienas aktivitātes sākās un noslēdzās, tomēr mājoklis nav vienīgā ikdienas mobilitātes aizsākšanās vieta. Darbavieta, galvenokārt ir galamērķis ikdienas mobilitātei, bet jauniešiem tas ir izglītības iestāde (Haugen, 2012).

Lai veiktu pārvietošanos starp aktivitāšu vietām nepieciešams plānot transporta sistēmu, kuru no sasniedzamības viedokļa tiek definēta, kā iedzīvotāju iespēju mijiedarbība (Tong et. al., 2015), iekļaujot gan galamērķi un aktivitātes, gan pārvietošanās šķēršļus (attālums, laiks). Jo lielākas iespējas sasniegt izvēlēto galamērķi/veikt kādu darbību, bet ir maza pārvietošanās

pretestība (attālums, laiks, izmaksas), jo augstāks sasniedzamības pretestības līmenis (Wee, 2016). Sasniedzamība ietver telpas nošķiršanu, tādēļ tiek apskatīta arī mobilitāte un transporta izmantošana, jo starp telpas apgabaliem veidojas apgabali, kurus jāpārvar (Farrington, Farrington, 2005). Biežāku mobilitāti ne vienmēr var uzskatīt par ieguvumu, jo tas prasa vairāk laika un līdzekļu (Pucher, Renne, 2005), pat ja attālums starp sākuma atrašanās vietu un galamērķi ir mazs, ceļa izmaksas parasti ir augstas (Escalona-Orcao, Diez-Cornago, 2007).

Sasniedzamību apvieno vairāki elementi:

1. atrašanās vieta (sasniedzamība aprēķināta no vienas atrašanās vietas uz citu galamērķi);
2. iestāžu atrašanās vieta (darbavietas, iepirkšanās, izglītības, veselības aprūpes sasniedzamība);
3. transports un to sakaru veidi (Johanston, et. al. 2000).

Tiek apgalvots, ka transporta ilgtermiņa uzlabojumi un komunikāciju tehnoloģijas uzlabojušas sasniedzamību, tādējādi tas samazinājis telpiskās atšķirības, kas saistītas ar galamērķa sasniedzamību (Johanston, et. al. 2000). Tādēļ transporta kontekstā sasniedzamību, var definēt, kā iespēju sasniegt pamatpakalpojumu konkrētā atrašanās vietā, izmantojot noteiktu transporta veidu (automašīna, sabiedriskais transports, skolas autobuss) (Velaga, Beecroft et. al., 2012). Pamatojoties Janelle & Hodge (2000) teiktajam, sasniedzamība ietver fizisku tuvumu, tehniskas iespējas pārvarēt attālumu un šķēršļus. Sasniedzamības komponentes balstās uz vairākiem atsevišķām koncepcijas sastāvdaļām. Pastāv transporta komponents, ko veido dažādas transporta sistēmas (veids, maršruts, ceļā pavadītais laiks, izmaksas utt.), savienojot sākuma atrašanās vietu un galamērķi. Telpiskie ierobežojumi nosaka aktivitāšu sasniedzamību ģeogrāfiskajā telpā, kā arī aktivitāšu atrašanos tajā. Savukārt laika komponents (temporālie ierobežojumi) raksturo laika ierobežojumus attiecībā pret mainīgo sasniedzamību visas dienas laikā, ko nosaka indivīda atrašanās vieta, telpas un laika ierobežojums, raksturojot indivīda nepieciešamība pievienoties. Kā arī indivīda komponents, ņemot vērā vajadzības veidus, spējas un iespējas, kas var atšķirties starp iedzīvotājiem, kas spēj izdarīt lielu ietekmi uz sasniedzamību (Haugen, 2012; Odoki, Kerali, Santotini, 2001). Līdz ar to sasniedzamība raksturo gan atrašanās vietu, gan iedzīvotājus (Farrington, 2007). J. H. Farrington sasniedzamību definējis, kā iedzīvotāju spēju sasniegt un iesaistīties dažādās piedāvātajās aktivitātēs, izmantojot sniegtās iespējas (Farrington, Farrington, 2005), tomēr šīs iespējas var atšķirties dažādām sociālajām grupām.

Sociālās atstumtības viens no ietekmējošiem faktoriem var būt mehanizēto transportlīdzekļu nepietiekama pieejamība (automašīnu esamība) un sasniedzamība (sabiedriskā transporta sasniedzamība). Pārvietošanās līdzekļu pieejamība un sasniedzamība,

protams, ir galvenais jautājums, kas var ietvert gan privāto, gan sabiedrisko transportu. Mehanizēt transportlīdzekļu trūkums var radīt svarīgu ērtību sasniedzamības problēmas, tostarp nodarbinātībai, pakalpojumiem, brīvā laika aktivitātēm un sociālajām attiecībām (Haugen, 2012). Galamērķa sasniedzamība atšķiras individuālā līmenī, ko raksturo sociālās sasniedzamības jēdziens, piemēram, vecums, labklājība un veselības stāvoklis (Farrington, 2007).

Sasniedzamība nav tikai jautājums par telpisko attiecību starp dzīvesvietu un aktivitāšu vietu. Daudzi citi faktori var to ietekmēt, piemēram, vecums, ienākumi, izglītība, mājsaimniecības raksturojums, veselības jautājumi. Turklāt noteiktu ērtību sasniedzamībai var būt formālas prasības (piemēram, izglītības un prasmes, kas nepieciešamas darba tirgū) (Haugen, 2012).

Galvenokārt darba izstrādē uzmanība tiek pievērsta fiziskajai sasniedzamībai, tas ir attālums un laiks, jo telpas – laika resursi, to ierobežojumi un ikdienas aktivitāšu grafiks ir nozīmīgs pētījuma jautājums ģeogrāfijā (Haugen, 2012), izzinot jauniešu pārvietošanās iespējas, kas saistītas ar izglītības iestāžu sasniedzamību.

1.2. Ikdienas mobilitāte un to ietekmējošie faktori

Mobilitāte ir vispārējs termins, kurš ietver visa veida pārvietošanos telpā, iekļaujot migrācijas jēdzienu. Terminu mobilitāte apskata lietojot divu veida terminus, kā 1. fiziskā mobilitāte (cilvēku, ideju, preču pārvietošanās ģeogrāfiskajā telpā), 2. sociālā mobilitāte (sociālā stāvokļa izmaiņas) (Zelinsky, 1971.). Fiziskais attālums ir saistīts ar laiku un pārvietošanās izmaksām, savukārt sociālais attālums iekļauj atšķirības starp sākuma atrašanās vietu un galamērķi, kas ietver valodas atšķirības, reliģiju, sociālās vērtības. Fizisko attālumu samazina ceļu un lielceļu uzlabojumi, tiltu būvniecība un publiskā transporta nodrošinājums (Rhoda, 1983).



1.2.1.attēls. Ģeogrāfiskās mobilitātes daudzveidība (Bērziņš, 2011)

Mūsdienās sabiedrībā novērojama intensīva ikdienas pārvietošanās, kas saistīta ar vēlmi uzlabot dzīves kvalitāti. Līdz ar to ģeogrāfiskās mobilitātes veidi var gan aizstāt, gan papildināt cits citu (sk. 1.2.1. attēls). Ikdienas pārvietošanās var mainīties no telpas mēroga, attāluma un laika. Mobilitātes jēdziens iekļauj braucienus, ar atšķirīgiem galamērķa attālumiem, kas var būt regulāri vai cikliski, kā arī apskata braucienus, kuru mērķis ir pārceļšanās uz jaunu dzīvesvietu. Ikdienas pārvietošanās saistīta ar ikdienas darbībām, kā nokļūšana darbavietā, mācību iestādē, izklaides vietās vai citos galamērķos (Lapsiņa, 2014).

Mobilitātes jēdziens literatūrā tiek plaši apskatīts, piemēram, S. Grava to skaidro, kā spēju pārvietoties no vienas atrašanās vietas uz citu, izmantojot privāto vai sabiedrisko transportu. Mobilitāti ierobežo attālums, laikapstākļi, nepietiekama servisu sasniedzamība, kas veido augstas izmaksas (Grava, 2002). Tā aptver gan pārvietošanās laiku telpā, gan patstāvības pakāpi (Johnston et.al., 2000). Mobilitātes īpatnības nosaka teritorija, kurā indivīds veido ikdienas dzīvi un kura ir sasniedzama jebkurā laika periodā. Iedzīvotāju ikdienas pārvietošanās bieži ir dažu desmitu kilometru robežās, kurā apvieno lauku saimniecību (viensētu), pagastu, rajonu, pilsētas kvartālu vai pilsētu (Šūmane, 2006).

S. Šūmane izdala vairākus mobilitātes veidus, kas savstarpēji atšķiras ar telpas un laika diapazonu:

1. pārvietošanās nelielā attālumā no mājvietas uz tuvējiem galamērķiem (darbs, izglītības iestāde, iepirkšanās);
2. katras nedēļas braucieni un vidēju attālumu veikšana, kas ir neregulāri (veselības un izklaides iestādes);
3. pārvietošanās konkrētā gadalaikā veicot lielus attālumus (tūrisms, komandējumi);

4. iedzīvotāju migrācija (pārvietošanās reģionālā un starptautiskā mērogā) (Šūmane, 2006).

Ģeogrāfiskā mobilitāte ietver pārvietošanos, veicot konkrētu attālumu, izmantojot motorizētu, nemotorizētu transportlīdzekli vai pārvietošanos kājām, lai veiktu ikdienas darbības, kā arī, lai indivīds varētu sasniegt pakalpojumus un preces. Līdz ar to dzīves kvalitātes raksturojums ir saistīts ar pārvietošanos, kas ir ikdienas sastāvdaļa, ko raksturo cilvēka spēja rīkoties. Tādēļ pieaugot attālumam, palielinās transportlīdzekļu nozīme ikdienas pārvietošanās jautājumos (Šūmane, 2006). Lai pārvietotos laikā un telpā, tiek izmantots transportlīdzeklis, kas galvenokārt raksturo mobilitāti un ikdienas pārvietošanos. Transporta sistēmas attīstības līmeni raksturo, katra cilvēka ekonomiskā situācija un transportlīdzekļa sasniedzamības nodrošinājums. Līdz ar to efektīva transporta sistēmas attīstība uzlabo iedzīvotāju mobilitātes jautājumus (Vircavs, 2001). Tehnoloģiju progress transporta jomā palielinājis pārvietošanās attālumu un biežumu, kas saistīts ar transportlīdzekļu pieaugošo ātrumu un izmaksu samazināšanos, ko raksturo arī privāto automašīnu skaita pieaugums. Palielinoties ikdienas pārvietošanās intensitātei, transporta sasniedzamība lauku reģionos dzīvojošiem tomēr ir ierobežota (Šūmane, 2006).

Pārvietošanos var iedalīt vairākās formās, kas ietver pārvietošanos, dažādos līmeņos, kas saistīts ar vietas maiņu (pārvietošanās katru dienu, pārvietošanās vienreiz mūžā). Viens, no nozīmīgākajiem pētīt ikdienas pārvietošanos, ir cikliskā pārvietošanās, ko raksturo neliels laika periods, kas tiek pavadīts ārpus dzīvesvietas, ietverot braucienus no mājvietas un noslēdzoties sākuma punktā. Indivīda ikdienas pārvietošanās ir saistīta ar noteiktu darbību secību telpā. Šī telpa var mainīties no katra cilvēka piederības kādai sociālai grupai. Cikliskās pārvietošanās iezīme ir svārstmigrācija, ko raksturo ikdienas pārvietošanās no dzīvesvietas uz dažādām aktivitāšu vietām, kā darbu vai mācību iestādi. Ceļā pavadītais laiks var variēt no dažām minūtēm līdz stundām. Šādā veidā var apvienot vairākus pārvietošanās veidus nokļūšanai no vienas atrašanās vietas uz citu. (de Bilij, Murphy, Fouberg, 2007). Svārstmigrācijas rezultātā dzīvesvieta netiek mainīta un tai mēdz būt raksturīga neilgu periodu (dienu) nakšņošana ārpus dzīvesvietas, kas saistīti ar darbu vai rekreācijas iespējām. Šāda veida mobilitāte ir viena no izplatītākajām Latvijā, kas bieži saistīts ar braucieniem uz darbu vai mācību iestādi (Krišjāne u.c., 2007).

Papildus iepriekš minētajiem mobilitātes faktoriem pastāv arī demogrāfiskais un indivīda raksturojums, kas ietekmē ikdienas pārvietošanos (dzimums, vecums, sociālā piederība, ekonomiskie procesi). Literatūrā tiek minēts, ka aktīvāka ikdienas pārvietošanās ir gados jaunākiem cilvēkiem, kā arī indivīdu grupām ar augstāku izglītības līmeni un attiecīgām prasmēm. Tādēļ pastāv lielāka iedzīvotāju iekšējā pārvietošanās reģiona robežās, jo tiek

veicināta dzīvesvietas maiņa iedzīvotājiem ar augstāku kvalifikāciju un prasmēm (Bērziņš, 2011; Krišjāne u.c., 2007; Gustafson, 2009). Kā arī gados jauniem cilvēkiem ar mobilitāti saistīti dažādi dzīves notikumi, ko izskaidro aktīva ikdienas pārvietošanās, piemēram, izglītības ieguve un darba iegūšana (Bērziņš, 2011). S. Šūmane norāda, ka gados jauni cilvēki biežāk izvēlas pārvietoties ar sabiedrisko transportu, kas saistīts ar indivīda finansiālo stāvokli – līdzekļu nepietiekamība automašīnas iegādei. Aktīva pārvietošanās ir novērojama arī ģimenēs, kurās ir bērni, jo tas rada lielāku vajadzību pārvietoties, tādēļ biežāk tiek izmantots privātais transportlīdzeklis (Šūmane, 2006). Tomēr, ne tikai vecumposms ietekmē pārvietošanos, bet arī dzimums ir nozīmīgs mobilitātes rādītājs. Piemēram, lielāka mobilitāte ir vīriešu vidū, bet, ģimenē, kur abi dzimuma pārstāvji veido karjeru, mazāk raksturīga dzīvesvietas maiņa (Bērziņš, 2011).

Iedzīvotājiem ar atšķirīgu dzīvesveidu un vecumposmu raksturīgas dažādas ikdienas pārvietošanās iezīmes, ko ietekmē transportlīdzekļa izmantošana, dzīvesvieta, dzīves kvalitāte un vietas piederība (Bērziņš, 2011). Ikdienas pārvietošanās pamatā ir sasniedzamības nodrošināšana labklājības resursiem, kā izglītībai un darbam (Šūmane, 2006).

1.3.Jauniešu vecuma posma raksturojums

Ģeogrāfijas nozarē nav tieša jēdziena *jaunietis* definīcijas (Burgmanis, 2013). Tiek uzskatīts, ka tas ir vecumposms starp bērnību un pieauguša cilvēka dzīves posmu (James, James, 2003; Valentine, 2003), ko nosaka sociālie mēģinājumi attīstīt personību un meklēt sociālo piederību (James, James, 2003).

ASV un Eiropas jauniešu vecumposma pētījumos izdala vairākus viedokļus. Tajos tiek noteikts, ka jauniešu vecumposms, kas ir agrīnās jaunības periods, aptver arī pusaudžu vecumu. Tomēr krievu psiholoģijas pētījumos pusaudžu vecumposmu definē, kā agrīno jaunību, kas apvieno jauniešus izglītības ieguves posmu no 15 līdz 18 gadiem (Svence, 1999). Turpretim psihologi terminu *jaunietis* skaidro citādāk. Piemēram, Ē. Ēriksons jaunieša vecumposmu definē kā agrīnās jaunības posmu, kas ietver vecumu 12–18 gadi, apvienojot pusaudžu vecumu, veidojot jēdzienu *jaunietis* (Reņģe, 1999).

Tādēļ jauniešu pētniece I. Trapeniece *jaunību* identificē kā sociāli aktīvu vecuma periodu, kurā jaunieši ir ekonomiski ierobežoti no vecākiem vai cietiem pieaugušajiem. Pētniece uzskata, ka šis vecumposms sākas ar pubertātes periodu, kas ir apmēram 13 gadu vecumā, bet noslēdzās brīdī, kad jaunietis kļūst ekonomiski un sociāli patstāvīgs. Līdz ar to jauniešu vecumposmu I. Trapeniece definē periodu no 13 līdz 25 gadiem. Šis posms tiek klasificēts apakšgrupās, ko nosaka vairāki faktori, kā brieduma pakāpe un patstāvība.

Literatūrā vācu pētnieki izdalītas vairākas jauniešu vecumgrupas:

- Pirmā (10 – 14 gadu), kas saistīta ar *vēlīno bērnību* jeb *agrīno jaunības* posmu;
- Otrā (15 – 19 gadu), *klasiskā jaunība*;
- Trešā (20 – 24 gadi), *vēlīnā jaunība*;

I. Trapenciēre apraksta, ka pētījumi Vācijā pamatojas uz jauniešu izglītības līmeni:

- No 1. līdz 9. klasei;
- 10.–12. klase, arodvidusskola (1.–4. kurss) (Trapenciēre, 2006).

A. Vorobjevs pamato, ka 14–18 gadi ir agrīnās jaunības periods, kurā jaunieši mācās vecākajās klasēs (Vorobjevs, 1996). Literatūrā tiek izdalīts pārejas posms no vēlā pusaudža perioda uz jauniešu vecumposmu, kas risinās vidusskolas etapā. Šī pāreja veicina lielāku neatkarību pārvietošanās jautājumos, kas ietver atbildību un dzīve veida izvēli (Lenz, 2001).

Turpretim Jaunatnes likums apraksta, ka jauniešu vecuma posms ir 13 – 25 gadiem (Jaunatnes likums, 2010), bet rietumu valstīs šis posms ir 13–18 gadi, kas saista ne tikai ar hronoloģisku vecumu, bet ar fizisku un sociālu izaugsmi (James, James, 2003).

Taču zinātniskajā literatūrā jauniešu vecums tiek aprakstīts posmā 16 – 25 gadi, bet bērnības periods aprakstāms no 5 līdz 16 gadu vecumam, tādēļ pārvietošanās telpā ir dažāda, jo bērnu un jauniešu ikdienas aktivitātes nosaka pieaugušo rīcība. Biežāk jauniešu telpiskos ierobežojumus rada vecāku ikdienas pārvietošanās uz darbavietu, kā rezultātā tiek apvienota došanās uz darbu un jauniešu nogādāšanu izglītības iestādē. Ierobežota pārvietošanās arī var tikt saistīta ar transporta problēmām, finansiālu līdzekļu nepietiekamību vai vecāku piesardzību (Valentine, 2003). Šajā vecumā viens no ikdienas galamērķiem ir mācību iestāde. Jaunieši izglītību var iegūt skolā, koledžā, arodvidusskolā, universitātē, paralēli strādājot vai piedaloties brīvprātīgajā darbā. Līdz ar to jaunieši var gūt patstāvīgus ienākumus, neatkarīgi no vecāku sniegtā materiālā atbalsta. Tādēļ pastāv iespēja, ka jaunieši var izvēlēties dzīvot atsevišķi no vecākiem, kā rezultātā mobilitātes jautājumos kļūstot neatkarīgāki. Jauniešu vecumposms ir arī periods, kad ir iespēja iegūt velosipēda vai automašīnas vadīšanas atļauju, veicinot patstāvīgāku ikdienas pārvietošanos telpā un laikā, kas būtu mazāk atkarīga no vecāku vai citu pieaugušo mobilitātes. Tādēļ aktivitāšu veikšana telpā ir saistīta ar jauniešu izturēšanos (Valentine, 2003).

Maģistra darba ietvaros tiek apskatīts jauniešu vecumposms, kas atbilst 13–19 gadiem, jeb 7.–12. klašu jaunieši. Ikdienas pārvietošanās paradumi šajā vecumposmā kļūst patstāvīgāki un mazāk ietekmējas no vecāku ikdienas pārvietošanās modeļa. Tāpat pārvietošanās var atšķirties dažādām vecumu grupām, kas tiek izdalītas ar jauniešu izglītības līmeni (pamatskola, vidusskola), kā arī jauniešiem, kas sasnieguši pilngadību, iespējams, atšķirīgākas pārvietošanās tendences.

2.SASNIEDZAMĪBA LAUKU TERITORIJĀS UN TO IETEKMĒJOŠIE FAKTORI

2.1.Pakalpojumu sasniedzamība lauku teritorijās

Lauku teritoriju sasniedzamību skaidro centrālo vietu teorija (*Central place theory*). Centrālās vietas (pilsētu, pagastu centri) izveidotas tā, lai iedzīvotājiem sasniedzamā attālumā atrastos infrastruktūras objekti, kas sekmē teritoriju attīstību un veicina saimniecības nozaru izvietojumu lauku teritorijā (Metodoloģiskie norādījumi..., 2004).

Daudzveidīgas piedāvājumu iespējas ir vietās ar lielu iedzīvotāju skaitu. Kamēr pilsētas piedāvā plašu iespēju klāstu, tikmēr lauku teritorijās lielākajai daļai iedzīvotāju šādu piedāvājumu trūkst un pieejami tikai pilsētās. Zviedrijā pašreizējā pilsētu telpiskās attīstības plānošanas rezultāts veicina pārvietošanās attāluma un laika pieaugumu, ar mērķi sasniegt pakalpojumus lauku reģionos dzīvojošajiem. Tas saistīts ar to, ka pilsētās tie tiek nodrošināts kvalitatīvāki, kas lauku teritorijās ir nodrošināts, nepietiekošā kvalitātē vai netiek nodrošināti vispār. Zviedrijā, salīdzinot 1978. un 2006. gadu, vidējais brauciena attālums, kas saistīts ar visiem pārvietošanās mērķiem (ikdienas pārvietošanās uz darbu, izglītības iestādi, atpūtas braucieni utt.) pieaudzis par 50% (Haugen, 2012). Tādēļ tiek atzīts, ka lauku teritorijās ir mazāka sasniedzamība kā pilsētās. Atrodoties tālu no aktivitāšu vietām (no skolas, darbavietas, iepirkšanās centriem utt.), to sasniedzamība ir vairāk ierobežota iedzīvotājiem lauku teritorijās (neatkarīgi no vecuma, ienākumiem vai citiem apstākļiem), kā tas būtu, ja perona dzīvotu pilsētas centrā (Farrington, 2007). To nosaka arī zema iedzīvotāju blīvums lauku reģionos, kas rada ievērojamus attālumus starp dzīvesvietu, pakalpojumu centriem, izglītības iestādēm, iepirkšanās iespējām un darbavietām, tādēļ, veidojot sarežģītāku galamērķu sasniedzamību. Tāpat teritorijās ar zemāku iedzīvotāju blīvumu ir novērojami augstāki mobilitātes rādītāji (biežāki braucieni no dzīvesvietas uz izvēlēto galamērķi), atspoguļojot izklaidus esošos galamērķus, kas nav koncentrēti vienuviet (Pucher, Renne, 2005). Tādēļ zema pakalpojumu sasniedzamība ir problēma teritorijās ar mazu iedzīvotāju blīvumu (Escalona-Orcao, Diez-Cornago, 2007). Līdz ar to šāda situācija mudina lauku reģionos dzīvojošos būt vairāk mobiliem (Pucher, Renne, 2005). Tas ir, iedzīvotāji ikdienā vairāk pārvietojas uz attālākām vietām, kas iespējams, liecina, ka tuvējo vietu sasniedzamības nozīmība samazinājusies, salīdzinājumā ar to cik svarīga kļuvusi reģionālo attīstības centru sasniedzamība. Daudzos lauku reģionos sasniedzamības iespējas pasliktinājušās. Ierobežotā piekļuve pakalpojumiem ir viena no galvenajiem lauku reģionu iezīmēm. Piemēram, pārtikas

veikalu, degvielas uzpildes staciju un izglītības iestāžu darbības pārtraukšana tiek norādīta par pieaugošu problēmu Zviedrijā (Haugen, 2012).

Tādēļ sasniedzamību lauku reģionos atkarīga no vairākiem faktoriem un viens no tādiem ir attālums, kas ir galvenais šī koncepta komponents. Attālums nokļūšanai darbavietā, mācību iestādē un līdz pakalpojumiem sagādāja grūtības lielākajai daļai iedzīvotāju jau kopš 19. gadsimta, kad, dzīvesvieta un darbavieta kļuva par dažādām vietām (Weber, 2003). Skolas, bērnudārzi, pārtikas veikali, medicīnas pakalpojumu sasniedzamība tuvu dzīvesvietai, iespējams, ir daudz svarīgāk, bet dažos gadījumos šādu lokālu galamērķu un darbavietu apmeklējumu var savstarpēji saistīt, jo cilvēki apvieno vairākas darbības, piemēram, jauniešu nogādāšanu mācību iestādē un braucienu uz darbavietu (Wee, 2016).

Sasniedzamību var izteikt gan ar attālumu kā taisnu līniju, gan attālumu (jūdzes, pārvietošanās laiku, izmaksas), ko nodrošina transporta tīkls vai attāluma samazināšanu, lai ierobežotu tālāko galamērķu svarīgumu (Weber, 2003). Līdz ar to attālums ir saistīts arī ar sabiedriskā transporta nodrošinājumu. Tomēr daudzos lauku reģionos ir ierobežots sabiedriskā transporta tīkls. Tas negatīvi ietekmē sasniedzamību iedzīvotājiem, kuriem nav iespējas pārvietoties ar privāto transportu, piemēram, cilvēkiem ar kustību traucējumiem, pensionāriem un arī bērniem un jauniešiem, kas ikdienas pārvietošanās jautājumos ietekmējas no vecāku un citu pieaugušo rīcības (Velaga et. al., 2012). Pēc centrālo vietu teorijas (*Christaller central place theory*) transporta infrastruktūra tiek veidota, lai iedzīvotāji varētu sasniegt šīs centrālās vietas (pagastu centrs) pēc iespējas izdevīgāk. Tāpat šīm centrālām vietām savstarpēji saistīti starpreģionu satiksmes ceļi (Metodoloģiskie norādījumi..., 2004). Tomēr tiek arī kritizēts fakts, ka sasniedzamības trūkums lielākoties saistīts ar transporta problēmām lauku reģionos, pieņemot, ka labāki transporta risinājumi samazinās sasniedzamības problēmu. Piemēram, pētījumā Lielbritānijā, minēts, ka ir nepraktiski veidot biežus sabiedriskos transportu reisu ar zemām izmaksām, kas novērstu zemo sasniedzamības līmeni. Sasniedzamības nepietiekamība ir vairāku ietekmējošo faktoru rezultāts, kas iekļauj iedzīvotāju laika budžetu, ģimenes ienākumus un fiziskās iespējas pārvietoties (Farrington, Farrington, 2005). Tajā pašā laikā Lielbritānijā, teritorijās, kurās iedzīvotājiem nav pieejama automašīna, tiek nodrošināti sabiedriskā transporta pakalpojumi (Gary, Shaw, Farrington, 2006). Tomēr ne tikai sabiedriskais transports nosaka sasniedzamības un mobilitāti, bet arī privāto automašīnu skaita pieaugums lauku reģionos, kas gadu gaitā ir palielinājies (Gary, Shaw, Farrington, 2006), jo ierobežotie sabiedriskā transporta pakalpojumi lauku teritorijās ierobežo pārvietošanās iespējas, mudinot iedzīvotājus, vairums gadījumu pārvietoties galvenokārt ar privāto automašīnu (Pucher, Renne, 2005). Piemēram, Austrālijā teritorijās ar zemu iedzīvotāju blīvumu, sasniedzamības jautājumus atrisina ar augstu automašīnu

īpašnieku skaitu, kas iespējams, saistīts arī ar zemām degvielas cenām, kur sabiedriskā transporta trūkums, parasti uztverts kā nesvarīgs jautājums, un ticis pieņemts, ka lielākajai daļai laukos dzīvojošo ir pieejama automašīna (Nutley, 2003).

Sasniedzamības iespējas, ir sensitīvs jautājums, kas saistīts ne tikai ar transportlīdzekļu resursiem lauku reģionos, bet arī ar sociālām (etniskā piederība), ekonomiskām (ienākumi, ģimenes materiālais stāvoklis), kultūras un demogrāfiskām atšķirībām (vecums, dzimums), kur izmanto plānošanas nevienlīdzību un atrašanās vietas ierobežojumus (Tong et. al., 2015; Gary, Shaw, Farrington, 2006), kas nosaka kuriem iedzīvotājiem ir vai nav sasniedzamas specifiskas aktivitātes noteiktā laika periodā (Odoki, Kerali, Santorini, 2001). Sasniedzamība atšķiras indivīdu līmenī, jo pastāv dažādi darbības modeļi un dažādi mobilitātes resursi (automašīnas pieejamība), rezultātā veidojot atšķirīgas vajadzības un sasniedzamības priekšnoteikumus. Tādēļ mājsaimniecībās dzīvojošo ikdienas grafiks ir specifisks, nodrošinot dažādus sasniedzamības nosacījumus, katram no indivīdiem. Attiecībā uz pārvietošanās līdzekļiem, tā var būt gan „sasniedzamība indivīda līmenī” (t.i. ienākumi, autovadītāju braukšanas atļauja, transportlīdzekļa esamība), gan „sasniedzamība vietējiem resursiem” (iepirkšanās iespējas, ārsta pakalpojumi, izglītības iestāde, darbavieta utt.) vai „mobilitātes infrastruktūrai” (sabiedriskā transporta esamība lauku reģionu apdzīvotajās vietās) (Haugen, 2012).

2.2.Jauniešu mācību mobilitāte un izglītības sasniedzamība

Literatūrā biežāk tiek apskatīta sasniedzamības ietekme dažādiem pakalpojumiem, kā veselības aprūpes iespējām, lielveikaliem, kas saistīts ar dzīves kvalitāti lauku iedzīvotāju vidū. Taču izglītības sasniedzamība un jauniešu sociālā grupa lauku reģionu pētījumos tiek ignorēta (Lin, Huang, Ho, 2014). Izglītības iestāde ir viens no nozīmīgākajiem pārvietošanās galamērķiem jauniešu vecumposmā. Literatūrā tiek uzsvērts, ka jauniešu ikdienas pārvietošanās ir saistīta ar izglītības un darba mobilitāti (Worth, 2013), tomēr ir veikti maz pētījumu, kas izskaidrotu pārvietošanās attāluma ietekmējošos faktoros no dzīvesvietas uz izglītības iestādi (van Goeverden, de Boer, 2013).

Attīstoties transporta sistēmai ASV, jauniešu mobilitāte kļuvusi mazāk aktīva. Samazinājies izglītojamo īpatsvars, kas uz izglītības iestādi dotos kājām vai ar velosipēdu (McDonald, 2007). Tas saistīts ar vecāku vai citu pieaugušo pārvietošanos, nogādājot jauniešus uz vai no izglītības iestādes, kā rezultātā samazinot neatkarīgu lēmumu pieņemšanu (Pooley et.al., 2005), ierobežojot patstāvīgu mobilitāti, kā arī, ietekmējot tendenci, aktīvi pārvietoties, rezultātā samazinot vispārējo fizisko sagatavotību (Kytta et. al. 2015).

Pēdējo 15–20 gadu laikā strauji palielinājusies automašīnu izmantošana ikdienas mobilitātē. Tādēļ tiek ietekmēta jaunieša sociālo un telpisko prasmju attīstība (Burgmanis, 2012). Ikdienas mobilitātes jautājumos nozīmīga ir transporta loma un mērķis, kas sniedz nodrošinājumu nokļūšanai no viena punkta līdz attālākam galamērķim (Nutley, 1999). Pētījumos, kas veikti ASV minēts, ka 75% jauniešu ikdienas pārvietošanās (līdz 18 gadiem) ir saistīta ar privātā transportlīdzekļa izmantošanu (McMillan et. al., 2006), ko nosaka arī automašīnu skaits ģimenē – jo vairāk automašīnu, jo lielāka iespēja, ka jauniešu uz izglītības iestādi tiks nogādāts ar to (van Goeverden, de Boer, 2013).

Mehanizēto un nemehanizēto transportlīdzekļu izmantošanu ikdienā raksturo attālums un laiks, kas ir barjera aktīvai ikdienas mobilitātei, jo būtībā nosaka, kādu pārvietošanās veidu izmantos jauniešu (Kytta et. al. 2015) – jo lielāks attālums līdz izglītības iestādei, jo konkurētspējīgāks ir ātrākais pārvietošanās veids līdz tai (iešana kājām tiek izvēlēta veicot īsus attālumus, motorizētie transportlīdzekļi paredzēti garāku distanču veikšanai) (van Goeverden, de Boer, 2013). To apstiprina pētījumi ASV, Lielbritānijā un Austrālijā, norādot attālumu, kā kritisku faktoru ikdienas mobilitātei (Schlossberg et al., 2006; Pooley et. al., 2010; Fyhri, Hjorthol, 2009), jo tas cieši saistīts arī ar izglītības iestādes izvēli (Odoki, Kerali, Santorini, 2001).

Attālumam līdz izglītības iestādei jābūt tādā, lai tā ir sasniedzama ejot vai braucot ar velosipēdu (pārvietošanās patstāvīgi) (de Bore, van Goeverden, 2007). Literatūrā tiek minēts, ka izglītības iestādei atrodoties 1 km (apmēram 10–13 minūtes ejot kājām) attālumā jauniešu galvenokārt izvēlēsies pārvietoties ejot kājām (Schlossberg et al., 2006; Kytta et. al. 2015). Tāpat pētījumā Lielbritānijā, minēts, ka 48% jauniešu uz mācību iestādi dodas kājām, ja attālums nepārsniedz 1,6 km (apmēram 16–20 minūtes ejot kājām) (McDonald, 2008), tā uzskata arī vecāki Austrālijā (Bere, et. al. 2008). Literatūrā minēts, ka lielākā daļa jauniešu uz mācību iestādi dosies kājām, ja attālums līdz skolai nepārsniegs 2,5 km (apmēram 25–31 minūte ejot kājām), savukārt pētījumā Nīderlandē secināts, ka jaunieši uz/no mācību iestādes optimāli var pārvietoties kājām 3 km (apmēram 30–38 minūtes ejot kājām) attālumā (Bere, et. al. 2008; van Goeverden, de Boer, 2013). Savukārt Lielbritānijā noteikts minimālais un maksimālais attālums no dzīvesvietas līdz tuvākajai izglītības iestādei, ko jauniešu var sasniegt (līdz 16 gadu vecumam) – 2 (3,2 km) – 6 (9,6 km) jūdzes (Izglītības pakalpojumu..., 2015). Turpretim, pētījumā Īrijā apkopots, ka izglītojamie līdz mācību iestādei dosies kājām, ja attālums līdz tai ir mazāks par 2 km (apmēram 20–25 minūtes ejot kājām), savukārt attālumam palielinoties, tiks izmantots motorizēts transportlīdzeklis. Tiek secināts, ka 2 km ir robeža, starp motorizēto un ne motorizēto transportlīdzekļu izmantošanu (Kelly, et. al. 2014). Tāpat pētījumā ASV norādīts, ka atrašanās vietas tik uzskatītas par sasniedzamām, ja

galamērķi var sasniegt 20 minūšu laikā (Weber, 2003), tādēļ autore, izstrādājot maģistra darbu 20 minūtes, izvirza kā indikatoru izglītības iestādes sasniedzamības rādītājiem, jo tā ir arī robeža starp mehanizēto un ne – mehanizēto transportlīdzekļu izvēli ikdienas mācību mobilitātē.

Attālums līdz izglītības iestādei ietekmē arī vecāku lēmumu pieņemšanu, bērniem neatkarīgi pārvietoties telpā. Pētījumā Lielbritānijā minēts, ka 6% aptaujāto vecāku neierobežo 1. klases izglītojamā patstāvīgu nokļūšanu līdz izglītības iestādei (iešana kājām, pārvietošanās ar velosipēdu), kura atrodas apmēram 3 km (apmēram 30–38 minūtes ejot kājām) attālumā no dzīvesvietas. Tomēr jau 12. klasē, pēc pētījuma datiem, patstāvīgi pārvietojas 90% jauniešu (McDonald, 2011). Savukārt pētījumā Vācijā noskaidrots, ka 67% izglītojamo (neatkarīgi no vecuma) uz izglītības iestādi pārvietojas patstāvīgi bez pieaugušā līdzdalības (Kyta et. al, 2015).

Pārvietošanās paradumi un sasniedzamības iespējas atšķiras dažādu vecumu jauniešiem, jo, tuvojoties pilngadībai, mobilitātes jautājumos tiek iegūta lielāka neatkarība, salīdzinājumā ar bērniem (Worth, 2013; Burgmanis, 2012; van Goeverden, de Boer, 2013). Tāpat gados vecāki jaunieši uz izglītības iestādi veiks lielāku attālumu (van Goeverden, de Boer, 2013).

Kā otrs demogrāfiskais faktors, kas ietekmē mācību mobilitāti un izglītības sasniedzamību ir dzimums. Pētījumā ASV norādīta, ka meitenēm ir ierobežota neatkarīga pārvietošanās (iešana kājām, braukšana ar velosipēdu) uz izglītības iestādi bez pieaugušā uzraudzības, salīdzinājumā ar zēniem, kuri biežāk pārvietojas ejot kājām (McDonald, 2008; McDonald, 2011). Tādēļ meitenes parasti pārvietojas ar sabiedrisko transportu. Lielāka telpiskā neatkarība ir zēniem, kuriem biežāk ļauts aktīvāk iesaistīties mobilitātes jautājumos. Šāda ikdienas pārvietošanās atšķirības dzimumu starpā ir saistītas ar drošības jautājumiem, jo vecāki daudz biežāk uztraucas par drošības jautājumiem un riskiem, kādi pastāv pārvietojoties no/uz izglītības iestādi (ceļu satiksmes negadījumi, nolaupīšana vai cita veida uzmākšanās) (McDonald, 2008; van Goeverden, de Boer, 2013). Līdz ar to dzimums ir viens no noteicošiem faktoriem, kas ietekmē pārvietošanos uz/ no izglītības iestādes (McMillan et. al., 2006).

Izglītības sasniedzamības pētījumi lauku reģionos pēdējos gados ir kļuvusi aktuāla, bet ir salīdzinoši maz pētīta. Tikai daži pētījumi pasaulē atspoguļo līdzīgu situāciju Latvijas izglītības sasniedzamībai lauku reģionos. Literatūrā tiek apskatīts Taivānas piemērs, kur pēdējo 20 gadu laikā dzimstība ievērojami samazinājusies, kļūstot par valsti ar vienu no zemākajiem dzimstības līmeņiem pasaulē. Līdz ar to samazinās skolas vecumu bērnu skaits. Rezultātā, Taivānā slēdz izglītības iestādes pilnībā vai, veic apgūstamo klašu skaitu samazināšanu (Lin, Huang, Ho, 2014). Izglītības iestāžu optimizācija parasti ir nevēlama, bet

mūsdienās tā ir lauku reģionu ikdiena (Talen, 2001). Izglītības iestāžu optimizācija parasti ietekmē arī tās izglītības iestādes, kuras savu darbību turpina, palielinot attālumu izglītojamā ikdienas pārvietošanās jautājumos (Lin, Huang, Ho, 2014).

Pārvietošanās attālumu līdz izglītības iestādei ietekmē vairāki faktori, viens no tiem ir iedzīvotāju blīvums. Piemēram, ja dzīvesvietas teritorijā esošais iedzīvotāju blīvums ir zems, tad līdz izglītības iestādei veicamais attālums ir lielāks. Tā arī blīvi apdzīvotās teritorijās sabiedriskā transporta kvalitāte ir augstāka (van Goeverden, de Boer, 2013). Rezultātā izglītojamiem jāveic garāki attālumi no dzīvesvietas līdz izglītības iestādei, pavadot ilgāku laiku autobusos. Pētījumā Rietumvirdžīnijā (ASV) vietējās organizācijas paudušas negatīvu viedokli par izglītības iestāžu optimizāciju un slēgšanu, apgalvojot, ka pārvadājot izglītojamos uz attālākām apvienotajām izglītības iestādēm, būtībā esot diskriminācijas forma, kas liedz izglītojamiem vienlīdzīgu izglītības sasniedzamību, tas ir, daži izglītojamie uz izglītības iestādi var doties kājām, bet citiem jāpavada ilgs laiks autobusā (jaunieši, kas dzīvo tālu no izglītības iestādes ceļā jāpavada ilgāks laiks, kā tiem, kuri dzīvo tuvāk), kas būtībā ir izglītojamā laika ekspluatācija, jo tādā veidā tiek zaudēts brīvais laiks ārpus mācību procesa (Talen, 2001; Lin, Huang, Ho, 2014). Tie izglītojamiem, kuriem ir zema izglītības iestāžu sasniedzamība (ilgāks laiks skolas autobusā) celsies agrāk un dzīvesvietā atgriezīsies vēlāk, kas ietekmē izglītojamo mācību sasniegumus un ieinteresētību mācībās, tādējādi palielinot mācību kvalitātes atšķirības starp pilsētas un lauku reģioniem. Rezultātā, tas kļūst par galveno iemeslu lauku reģionos dzīvojošiem pārcelties uz pilsētu, šādā veidā turpinot samazināt izglītojamo skaitu laukos (Lin, Huang, Ho, 2014; Burgmanis, Sproģe, 2016).

Tāpat izglītības iestāžu sasniedzamība ir svarīga attiecībā uz sociālo vienlīdzību, jo izglītojamiem ar zemāko sociālekonomisko statusu ir grūtāk sasniedzama izglītības iestāde (Talen, 2001). Piemēram, ASV, vecāki ar mazāku finansiālo nodrošinājumu (ģimenē nav automašīnas) nevar atļauties izvēlēties izglītības iestādi ārpus dzīvesvietas teritorijas, kur iespējams, iegūt augstāka līmeņa izglītību, jo Zviedrijā izglītojamie, kuriem abi vecāki strādā, biežāk dosies uz izglītības iestādi ar augstāku izglītības līmeni, kā tie, kuriem vecāki ir bez darba (Andersson, Malmberg, Osth, 2012).

Latvijā izglītības iestāžu sasniedzamības jautājumu lauku reģionos aktualizēja SIA „Karšu izdevniecības Jāņa sēta” un SIA „Group 93” (2015) veiktais pētījums par izglītības pakalpojumu teritoriālo izvietojumu atbilstoši apdzīvojumam. Rezultātā izstrādāti priekšlikumi to sasniedzamības uzlabošanai, atsevišķi apskatot pirmskolas, vispārējās, interešu izglītības iestādes, augstskolas, speciālās un korekcijas izglītības iestādes, sporta skolas un profesionālās izglītības iestādes. Latvijā vispārīzglītojošo skolu tīkls ir sarežģīts un sadrumstalots. Izglītības iestāžu reorganizācija Latvijā veikta ar mērķi optimizēt to tīklu, jo

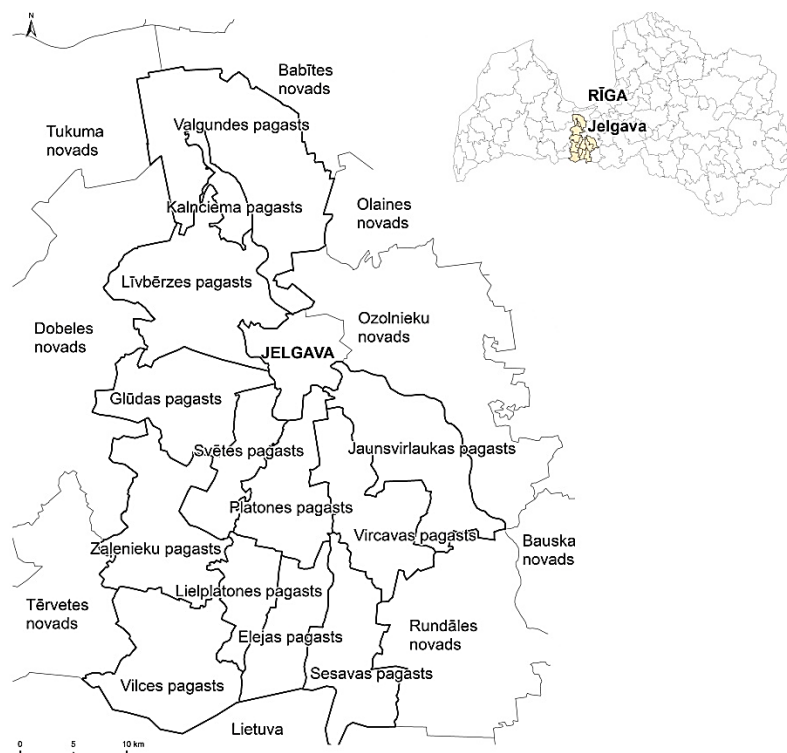
pēdējo 20 gadu laikā skolas vecumu bērnu skaits izglītības iestādēs samazinājies divas reizes. Tādēļ Izglītības un zinātņu ministrija nākotnē plāno izveidot 1.–6. un 7.–12. klašu izglītības iestādes, kas saistīts ar izglītojamo skaitu un mācību programmām tajās. Šāda klasifikācija skaidrojama ar to, ka 1.–6. klasei netiek mācīta fizika, ķīmija, bioloģija, ģeogrāfija, kas prasa specifisku inventāra iegādāšanos un klašu aprīkošanu, kā arī pedagogu noslodzi, kas pasniedz šos priekšmetus. Tāpat Izglītības un zinātņu ministrija izstrādājusi vēlamo minimālo izglītojamo skaitu klašu grupās. 1.–6. klasei izglītības iestādē būtu vēlams, ja izglītību iegūtu 150 izglītojamo, bet 7.–12. klašu grupā 300 izglītojamo lauku reģionos (Izglītības pakalpojumu..., 2015).

Tāpat arī Saeimas Ilgtspējīgas attīstības komisijas darba grupa sagatavojusi informāciju, kurā minēts, ka valsts un pašvaldība nodrošina sabiedriskā transporta pakalpojumus izglītības sasniedzamībai, ja attālums līdz skolai ejot, kājām ir 3 km un vairāk. Tāpat valsts un pašvaldība nodrošina autobusa pieturas sasniedzamību, ja izglītojamais no tās dzīvo 3 km attālumā (Saeimas Ilgtspējīgas..., 2015). Literatūrā tiek minēts, ka 96% Latvijas iedzīvotāju, tajā skaitā skolas vecuma bērnu un jauniešu dzīvesvieta arī lauku teritorijās atrodas 20 minūšu gājiena attālumā līdz sabiedriskā transporta pieturai. Līdz ar to var secināt, ka sabiedriskā transporta tīkls ir sasniedzams lielākai daļai iedzīvotāju, tomēr katra teritorija ir atšķirīga, kurās veidojās dažādas mobilitātes raksturiezīmes, ko nosaka pakalpojumu un preču sasniedzamība (Šūmane, 2006), tomēr tas nenosaka izglītības sasniedzamību, jo iespējams no brīža, kad jauniešs atstājis dzīvesvietu, līdz nokļūšanai mācību iestādē jāpatērē vairāk, kā 20 minūtes līdz sabiedriskā transporta pieturai, jo var ietvert laiku sabiedriskajā transportā vai skolas autobusā.

3. JELGAVAS NOVADA SOCIĀLEKONOMISKAIS RAKSTUROJUMS

3.1. Jelgavas novada novietojums un sasniedzamība

Jelgavas novads atrodas Latvijas centrālajā daļā un ir tipisks lauku reģions (Jelgavas novada attīstības..., bez dat.; Jelgavas novada ilgtspējīgas..., 2014; Jelgavas pilsētas..., 2010). Jelgavas novada administratīvais centrs atrodas Jelgavas pilsētā, kas ir saglabājis vēsturiski kopš Jelgavas rajonu pastāvēšanas (Jelgavas novads, bez dat.).



3.1.1.attēls. **Jelgavas novada novietojums Latvijā** (izstrādāja autore, izmantojot *Envirotech* datu bāzi GIS Latvia 10.0)

Novada teritorija ir 1317 km² liela (Jelgavas novada attīstības..., bez dat.; Jelgavas novada ilgtspējīgas..., 2014; Jelgavas pilsētas..., 2010) un tā robežojas ar Jelgavas pilsētu, Tērvetes, Dobeles, Tukuma, Babītes, Olaines, Ozolnieku un Rundāles novadiem (sk. 3.1.1. attēls) (Pārskats par attīstības..., 2015). Jelgavas novadā esošo pagastu attālums līdz Rīgai ir robežās no 47 līdz 108 kilometriem no tālākā vidējciema – Vilces (sk. 3.1.1. tabula).

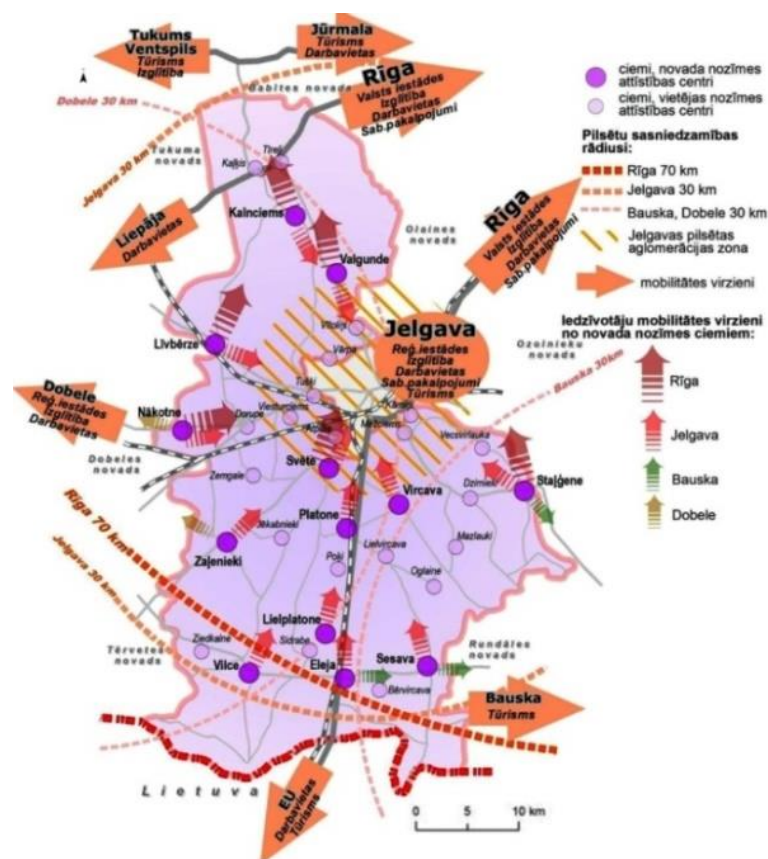
Tuvāko pilsētu sasniedzamība no Jelgavas novada nozīmes attīstības centriem (izstrādāja autore, izmantojot *GoogleMaps*, 2016)

Pag. centrs km	Jelgava		Dobele		Bauska		Rīga	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Vilce	35,1	43,9	33,3	42,3	42,2	42,2	81,0	108
Eleja	30,5	30,5	43,6	59,3	37,6	37,6	76,4	76,4
Sesava	34,2	34,2	48,4	63,0	31,5	31,5	80,1	80,1
Lielplatone	25,2	25,2	40,6	53,9	38,9	38,9	71,1	97,2
Zaļenieki	21,4	32,2	19,8	36,6	55,9	67,7	69,1	86,6
Platone	13,4	13,4	39,1	53,9	46,9	46,9	59,2	77,6
Virca	14,1	14,1	41,9	56,8	35,1	56,8	60,0	73,1
Staļģene	20,7	26,9	49,5	50,8	27,0	36,2	60,7	73,5
Svēte	13,2	13,2	35,0	40,1	54,0	67,2	59,3	74,0
Nākotne	18,6	21,5	11,1	11,1	66,4	79,0	64,0	84,4
Līvberze	14,5	14,5	31,5	37,9	62,2	94,0	59,8	72,1
Valgunde	14,1	14,1	48,6	52,2	61,6	65,5	53,0	66,0
Kalnciems	24,9	32,5	38,5	42,3	72,7	104	47,7	61,1

3.1.1. tabula raksturo Jelgavas novada nozīmes attīstības centru sasniedzamību ar tuvākajām pilsētām, ko ietekmē pagastu ģeogrāfiskais novietojums. Jelgavas pilsēta sasniedzamāka ir Svētes, Platones, Valgundes, Vircavas un Līvberzes pagasta iedzīvotājiem. Savukārt vistālāk no Jelgavas pilsētas ir Vilces pagasts, kas atrodas novada DA daļā. Glūdas pagasta Nākotnes ciema iedzīvotājiem sasniedzamākā pilsēta ir Dobele, kas ir tuvāk nekā Jelgavas pilsēta. Bauskas pilsēta ir sasniedzamāka iedzīvotājiem, kas dzīvo Staļģenē, Jaunsvirlaukas pagastā. Rīga, savukārt ir sasniedzamāka Kalnciema iedzīvotājiem, kas saistīts ar pagasta ģeogrāfisko novietojumu Jelgavas novadā un ceļu tīklu un infrastruktūru.

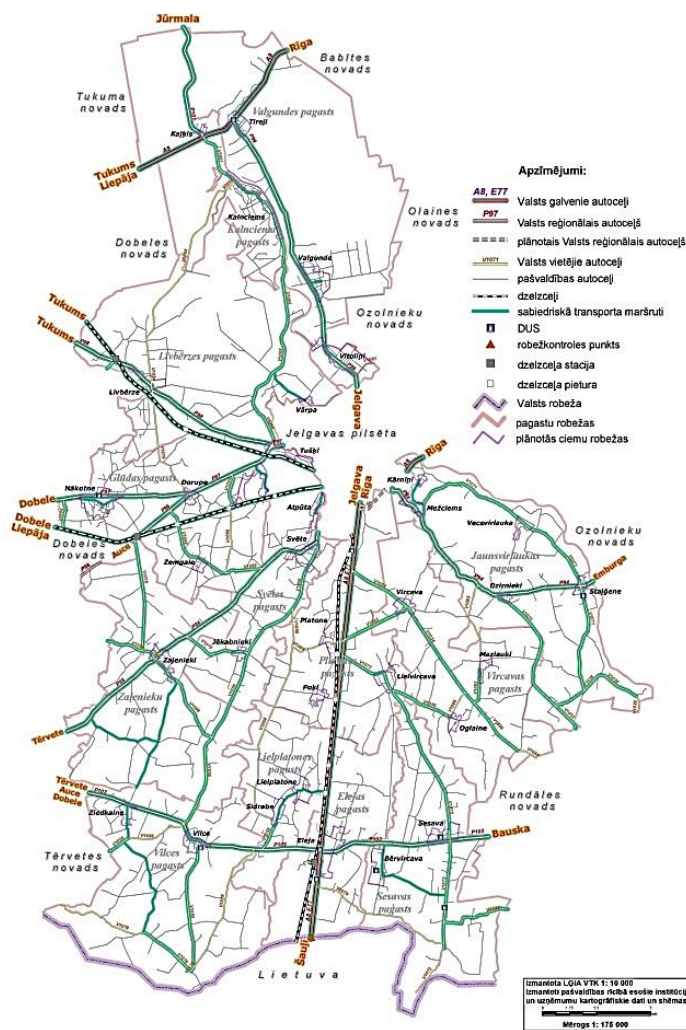
Jelgavas novadu šķērso galvenie (1), reģionālie autoceļi (7) un vietējās nozīmes ceļi (24). Pēc VAS „Latvijas Valsts ceļi” statistikas datiem Jelgavas novadu šķērso valsts galvenais autoceļš A8 (Rīga – Jelgava – Lietuvas robeža (Meitene)), kur 2015. gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte bija 1089 aut./dienn. posmā Jelgava – Eleja, bet posmā Eleja – Lietuvas robeža – 705 aut./dienn. (Satiksmes intensitāte., 2016).

Nozīmīga novada ekonomiskā attīstība saistīta ar valsts galvenajiem autoceļiem A8 (E77) (Rīga – Jelgava – Lietuvas robeža (Meitene)), A9 (Rīga (Skulte) – Liepāja) un stratēģiskās nozīmes dzelzceļa līnijām (Tukums II – Jelgava, Jelgava – Krustpils, Rīga – Jelgava, Jelgava – Liepāja, Jelgava – Lietuvas robeža (Meitene), Glūda – Reņģe – valsts robeža). Sazarotā transporta infrastruktūra sekmē izglītojamo un darbaspēka ikdienas pārvietošanos, lai dotos uz blakus esošajiem pagastiem, Jelgavu un Rīgu (sk. 3.1.2. attēls) (Jelgavas novada ilgtspējīgas., 2014).



3.1.2.attēls. Jelgavas novada iedzīvotāju pārvietošanās iemesli un virzieni (Jelgavas novada ilgtspējīgas..., 2014)

Jelgavas novada iedzīvotāju mobilitāte saistīta ar Jelgavas pilsētas un novada mijiedarbību, sniedzot daudzveidīgas darba, izglītības un brīvā laika pavadīšanas iespējas. Jelgavas novada iedzīvotāju ikdienas pārvietošanās galamērķi ir Jelgavas pilsēta, Rīga un blakus esošās pilsētas – Bauska, Dobele, Tukums, Jūrmala (sk. 3.1.2. attēls). No attālākajiem novada nozīmes attīstības centriem (Vilce, Eleja, Sesava, Zaļenieki, Platone, Vircava) iedzīvotāji galvenokārt par pārvietošanās galamērķi izvēlas Jelgavas pilsētu, kas ir gan darbavietu, gan izglītības centrs. Savukārt, novada nozīmes attīstības centri (Svēte, Staļģene, Nākotne, Līvērze, Valgunde, Kalnciems), kas atrodas ģeogrāfiski tuvāk Jelgavas un Rīgas pilsētām, ir pievilcīgāki galamērķi ikdienas pārvietošanās jautājumos, kā arī šo pilsētu ģeogrāfiskais attālums, kas ir viens no iemesliem, kādēļ iedzīvotāji izvēlas par savu dzīvesvietu Jelgavas un Rīgas pilsētām pieguļošās lauku apdzīvotās teritorijas. Iedzīvotāji, kuri dzīvo tālāk par 70 km līdz Rīgai, biežāk izvēlēšies doties uz Jelgavas pilsētu, nekā uz galvaspilsētu, jo Jelgava atrodas apmēram 40 km attālumā no tālākajiem Jelgavas novada pagastiem. Līdz ar to ikdienas pārvietošanās saistīta ar transporta tīkla un sabiedriskā transporta nodrošinājumu Jelgavas novadā (Jelgavas novada ilgtspējīgas..., 2014).



3.1.3.attēls. Jelgavas novada satiksmes infrastruktūra (Jelgavas novada teritorijas plānojums 2011.–2023. gadam: Tematiskais pielikums. bez dat.)

Vērā ņemams ir arī ceļu tīkls un vienlīdzīgs sabiedriskā transporta nodrošinājums, kas, iespējams, radītu atšķirīgus sasniedzamības attālumus novada nozīmes attīstības centriem. Tomēr Jelgavas novada sasniedzamību raksturo sazarotais sabiedriskā transporta tīkls, kas nodrošina Jelgavas pilsētas un blakus esošo novadu sasniedzamību (sk. 3.1.3. attēls).

Ikdienas pārvietošanos ietekmē sabiedriskā transports tīkls un tā sasniedzamība, ko nodrošina maršruti un pārvadājuma biežums. Jelgavas pilsētas pārvadājuma tīkls iekļauj 23 starppilsētu maršrutus (sk. 1. pielikums). Visvairāk reisu starppilsētu maršrutā ir Dobele – Jelgava – Rīga ar vidēji 51 reisu dienā. Šis maršruta posms šķērso Glūdas pagasta teritoriju, kurš pēc sabiedriskā transporta reisu skaita nedēļā (565) ir pats sasniedzamākais, jo to šķērso ne tikai maršruti, kuru galamērķis ir Dobele, bet arī Auce, Saldus, Liepāja (Zemgales plānošanas reģiona., 2011), ko nodrošina starppilsētu pasažieru pārvadātāji (SIA „Nordeka”, SIA „Saldus AP”, SIA „Liepājas AP”, SIA „Ventspils reiss”, SIA „Apis”, SIA „Dobeles autobusu parks”) (Jelgavas novada teritorijas., bez dat.). Savukārt reģionālajā nozīmes tīklā izveidoti 30 maršruti, ko nodrošina SIA „MIGAR” pārvadājumi (sk. 2. pielikums) (Zemgales

plānošanas reģiona., 2011) un SIA „Jelgavas autobusu parks”, kas veic pārvadājumus vietējās nozīmes maršrutos (Jelgavas novada teritorijas., bez dat.). Lielākais reisu skaits dienā vietējās nozīmes maršrutos ir maršrutā Jelgava – Kalnciema kombināts (apmēram 8 reisi dienā), Jelgava – Jaunbērze (7 reisi dienā), Jelgava – Vircava – Oglaine – Mazlauki (6 reizes dienā). Turpretim vismazākais reisu skaits ir maršrutos Jelgava – Emburga – Renceles un Jelgava – Emburga – Iecava (4 reisi nedēļā) (Zemgales plānošanas reģiona., 2011)

3.1.2.tabula

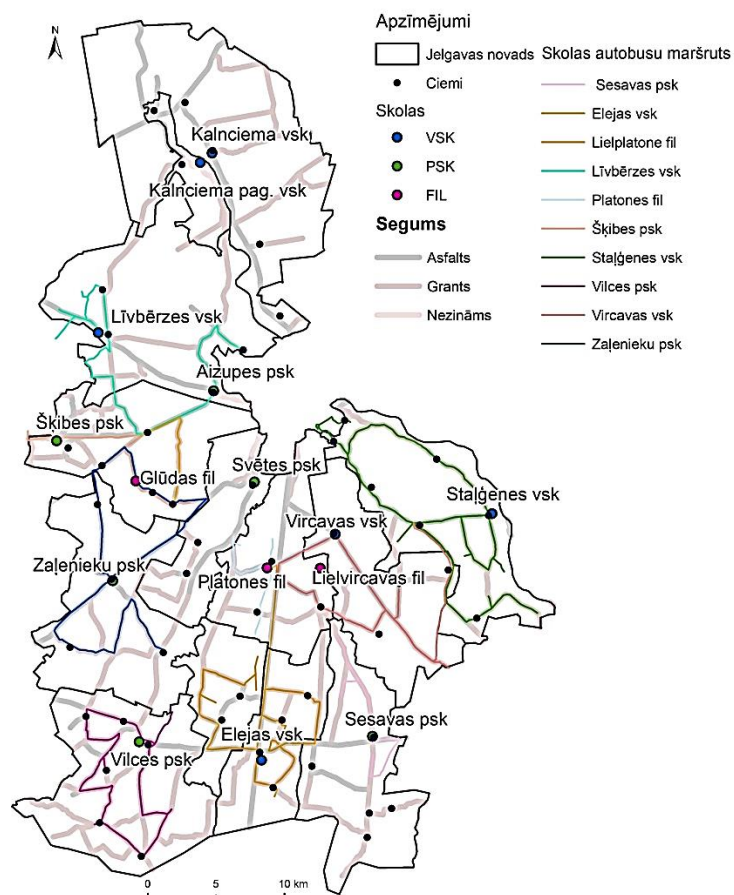
Jelgavas novada pārvadājuma tīkla vietējās nozīmes maršrutu pārklājums (Zemgales plānošanas reģiona., 2011)

Autoceļš	Ceļa posms	Vietējās nozīmes maršrutu skaits konkrētajā ceļa posmā
P93	Jelgava – Āne – Garoza	5
V	Garozā - Emburga	4
V	Emburga – Īslīcas	3
P94	Jelgava – Dzirnietki	6
A8	Jelgava – Platone	6
A8	Platone – Eleja	4
P95	Jelgava – Svēte	5
P97	Jelgava – P98	6
P103	Eleja – Lielplatones internātpamatskola	3

Vairāki starppilsētu nozīmes maršruti pārklājās ar vietējās nozīmes maršrutiem, kas konstatēti vairākos autoceļu posmos (sk. 3.1.2. tabula). Tikai Valgundē, Vircavā, Lielplatone netiek savienoti starppilsētu nozīmes autobusu maršruti. Līdz ar to vidējais reisu skaits šajās apdzīvotajās vietās vidēji ir mazāks nekā 10 reisi dienā (Valgunde – 9,7, Vircava – 8,4, Lielplatone – 3,9). Tomēr Lielplatone atrodas 2 km attālumā līdz ceļam A8 (valsts galvenais ceļš) Rīga – Jelgava – Lietuvas robeža, šajā ceļa posmā kursē vairāki starppilsētu maršrutu autobusi, kas nodrošina pietiekamu sasniedzamību (Zemgales plānošanas reģiona., 2011).

3.2. Izglītojamo pārvadājumu organizēšana Jelgavas novadā

Jelgavas novadu veido sazarots autoceļu tīkls. Jelgavas novadā skolas autobusu maršruti tiek nodrošināti 10 (Eleja, Glūda, Jaunsvirlauka, Lielplatone, Līvberze, Platone, Sesava, Vilce, Vircava, Zaļenieki) no 13 pagastiem (sk. 5.1.1. tabula), veidojot skolu autobusu tīklu (sk. 3.2.1. attēls).



3.2.1.attēls. Skolu autobusu maršruti un ceļa segums Jelgavas novadā (izstrādāja autorei, izmantojot Švēdere, 2016; TOPO 50K Satelītkarti; Envirotech datu bāzi GIS Latvia 10., 2016)

Izglītojamo pārvadājumus neorganizē Svētes, Kalnciema un Valgundes pagastos. Skolas autobusu maršrutu neorganizēšanu Kalnciema un Valgundes pagastos ietekmē vairāki faktori – iedzīvotāju blīvums (sk. 3.2.1 attēls), apdzīvojuma īpatnības (sk. 3. pielikums) valsts reģionālo autoceļu (Valgundes pagastā) un valsts vietējās nozīmes autoceļu (Kalnciema pagastā) tuvums, pa kuriem arī pārvietojas sabiedriskā transporta maršruts (sk. 3.1.3 attēls). Tāpat sabiedriskais transports pilda skolas autobusa funkcijas jo, atsevišķi reisi tiek organizēti tieši izglītojamo vajadzībām nokļūt uz/no izglītības iestādes (pielāgots stundu sākuma un beigu laikiem, kā arī kursē tikai mācību gada laikā – septembris – maijs) (sk. 4. pielikums). Savukārt Svētes pagastā skolas autobusa maršruts netiek organizēts ekonomisku apsvērumu dēļ, ko sarunā atklāja Svētes pagasta pārvaldes vadītājs E. Grīnofs. Par galveno iemeslu tiek minēts, ka skolas autobuss netiek nodarbināts visas darba dienas garumā, bet tikai rītos un pēcpusdienās, līdz ar to autobusa uzturēšana nav rentabla, jo lielāko dienas daļu tas netiek izmantots. Skolas autobuss tiek izmantots 9 mēnešus, bet alga autobusa vadītājam jānodrošina 12 mēnešu garumā. Tāpat Svētes pamatskola ģeogrāfiski atrodas tuvu Jelgavas pilsētai, kas nodrošina biežu sabiedriskā transporta reisu skaitu. Līdz ar to Svētes pagasta pārvaldei ir

ekonomiski izdevīgāk ir atmaksāt biļešu cenas izglītojamiem, nekā uzturēt autobusu. Kā arī Svētes pamatskolas izglītojamo vajadzībām (nogādāšana olimpiāžu, kultūras, sporta pasākumu vietās utt.) sadarbojas ar Platones pagasta pārvaldi un nomā skolas autobusu, kas jebkurā gadījumā ir izdevīgāk nekā uzturēt to pašiem no Platones pagasta (sk. 5. pielikums) (Grīnofs, 2016).

Turpretim pagastos, kuros tiek nodrošināts skolas autobuss, tas tiek plānots tā, lai tuvākā izglītības iestāde ērti un ātri būtu sasniedzama visiem Jelgavas novada jauniešiem. Tomēr vairākos ceļa posmos maršruti pārklājas. Piemēram, no ciema Dzirnietki līdz mājām „Aizputņi” skolas autobusu maršruts pārklājas, daļu jauniešus nogādājot Staļģenes vidusskolā, daļu Vircavas vidusskolā. Šāda pārklāšanās, iespējams saistīta ar to, ka Staļģenes vidusskolā netiek nodrošināta vispārējā vidējā izglītība, līdz ar to tuvākā vispārējā vidējā izglītības iestāde ir Vircavā. Tomēr pēc izglītojamo sadalījuma izglītības iestādēs (sk. 5.1.1. attēls) Vircavas vidusskolā nemācās izglītojamie no Jaunsvirlaukas pagasta, līdz ar to var secināt, ka Staļģenes vidusskolas jaunieši vispārējo vidējo izglītību, iespējams, iegūst turpat neklātiene vai dodas uz Jelgavas pilsētu, Ozolnieku vai Iecavas novadu. Otrs posms, kurā pārklājas skolas autobusu maršruti, ir Bramberģe – Glūda, kur izglītojamie tiek nogādāti gan Zaļenieku, gan Šķībes pamatskolās. Jelgavas novadā pārklājas arī satiksmes autobusu maršruti ar skolas autobusu maršrutiem (sk. 6. pielikums) (Švēdere, Godiņš u.c., 2016).

Izglītības iestāžu sasniedzamību ietekmē arī ceļa segums, jo skola autobusa ātrums, pārvietojoties pa grants seguma ceļu, būs ilgāks nekā, tas ir pa asfaltētu ceļu. Jelgavas novadā ir 55% asfaltētu ceļu, 43% grantsceļi un 2% nezināms ceļa segums. Tas nozīmē, ka gandrīz puse ceļu segumu nav pietiekami labā kvalitātē, lai skolas autobuss pietiekami ātri nogādātu izglītojamus izglītības iestādē. Problēmas rodas ziemas mēnešos, kad jāveic ceļu apsaimniekošana. Līdz ar to pārvietošanās pa tiem ir daudz apgrūtinošāka un ilgāka.

3.2.1. tabula

Skolēnu pārvadājumi Jelgavas novadā (izstrādāja autore, izmantojot Švēdere, 2016)

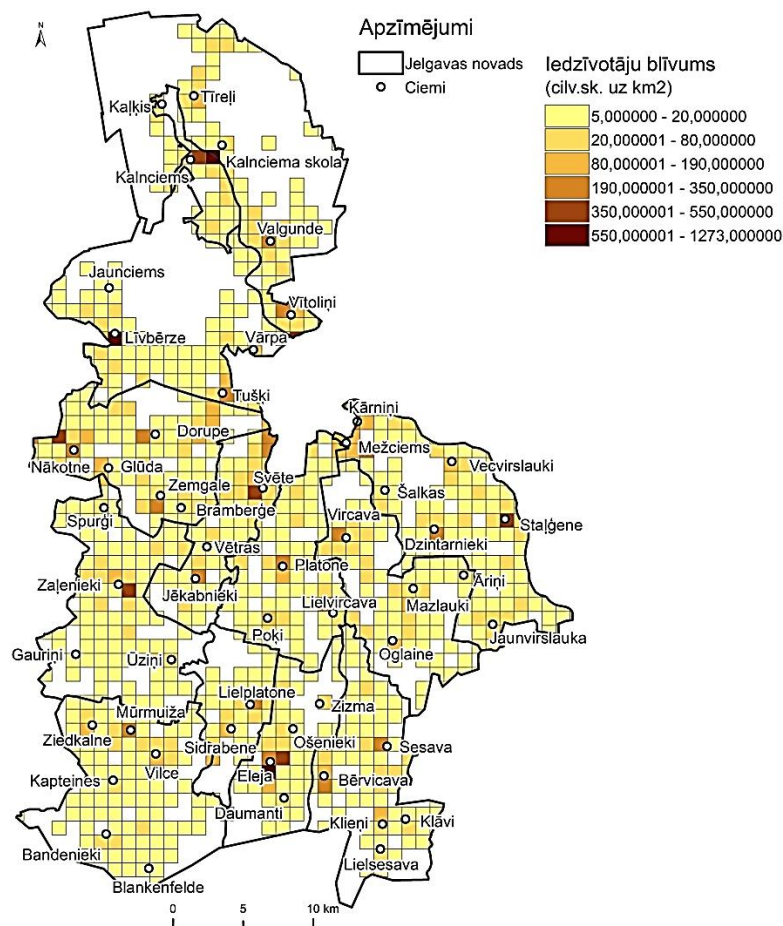
Pagasts	Maršrutu sk.	Reisu sk.	Izglītojamo sk.	Autobusu sk.	Apkalpotās izglītības iestādes
Eleja	3	4	31	1 + 1 (nomas)	Elejas vsk, PII „Kamenīte”
Glūda	5	5	77	1	Svētes psk Glūdas fil., Šķības psk
Jaunsvirlauka	4	6	147	3	Staļģenes vsk
Lielplatone	1	1	13	1	Elejas vsk
Līvberze	3	6	72	1	Līvberzes vsk Aizupes psk (tikai sabiedriskais transports)
Platone	3	8	93	3	Elejas vsk, Virčavas vsk Virčavas vsk Platones fil. Virčavas vsk Lielvirčavas fil.
Sesava	2	4	33	1	Sesavas psk
Vilce	3	3	80	2	Vilces psk Elejas vsk (tikai sabiedriskais transports)
Virčava	3	6	116	1	Virčavas vsk Virčavas vsk Platones fil. (pārsēšanās Lielvirčavā)
Zaļenieki	2	4	60	3	Zaļenieku komerciālā un amatniecības vsk

Novadā tiek nodrošināti 29 skolēnu maršruti ar 45 reisiem, ko veic 13 skolu autobusi un 1 autobuss tiek nomāts (Elejas pagasts). Skolu autobusa vidējais laiks, kas tiek pavadīts ceļā, ir 31 minūte, bet maksimālais 1 stunda 10 minūtes (3 reisi pavada ceļā ilgāk par stundu – Vilce, Jaunsvirlauka (2 reisi)). Kopumā ar skolu autobusiņiem Jelgavas novadā uz/no izglītības iestādes pārvietojas 722 bērnu un jauniešu, kas 36% no visiem Jelgavas novadā izglītību iegūstošajiem (01.10.2015.). Lielākai skaits, kuri izmanto skolas autobusu, ir Jaunsvirlaukas (147), Virčavas (116), Platones (93) pagastos, bet vismazāk bērnu un jauniešu, lai nokļūtu uz/no izglītības iestādes ar skolēnu autobusu ir Lielplatones (13), Elejas (31) Sesavas (33) pagastos (Švēdere, 2016). Pagastos, kuru skolas autobuss apkalpo tikai savā pašvaldībā esošās izglītības iestādes vai arī apkalpo tikai vienu izglītības iestādi var aprēķināt, cik daudz no visiem izglītojamiem izmanto skolas autobusu. ar 2015. gada rudeni tika slēgta Virčavas vidusskolas Lielplatones filiāle, kurā izglītību ieguva 30 izglītojamie, taču uz Elejas vidusskolu, kur tiek nodrošināts skolas autobuss dodas 43% no izglītojamiem. Līdz ar to, daļa izglītojamie dodas uz Platones filiāli (sk. 5.1.1. attēls), kuri veido 50% no slēgtās Lielplatones filiālē izglītību iegūstošajiem. Tas nozīmē, ka pārējos izglītojamos Elejas vidusskolā nogādā ar automašīnu vai sabiedrisko transportu, kā arī iespējams, daļa izglītojamo dodas uz Jelgavas

pilsētu. Uz Sesavas pamatskolu dodas 34% no visiem izglītojamiem, uz Zaļenieku pamatskolu – 44%, uz Līvberzes vidusskolu – 58%. Savukārt visvairāk ar skolas autobusu uz izglītības iestādi nokļūst izglītojamie, kuri izglītību iegūst Staļģenes vidusskolā (73%) un Vilces pamatskolā (93%), kas norāda skolas autobusa nozīmīgumu ikdienas mācību mobilitātes jautājumos.

3.3.Jelgavas novada apdzīvojumums un iedzīvotāji

Latvijas teritorijā, tiek izdalītas šādas apdzīvotas vietas, kā pilsētas, ciemi un viensētas (Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likums, 2008). Pēc teritoriālās reformas Latvijas teritorijā (2009) tika izveidots Jelgavas novads. Tas apvieno 13 pagastus, kur katrs pagasts iedalās lauku teritorijās un ciemos (sk. 3.3.1. attēls), kas ir arī novada attīstības centri (darbojas ražošanas uzņēmums, pārtikas preču veikals, ir pieejams sabiedriskais transports, pieejama pamata/vidējā vai profesionālā izglītība, pieejama arī veselības aprūpe un sociālie pakalpojumi). Jelgavas novadu veido arī 21 vidējas nozīmes attīstības centrs (darbojas ražošanas uzņēmums, pārtikas preču veikals un ir pieejams sabiedriskais transports), kā arī viensētu grupas un viensētas. Ciemos 2014. gadā dzīvoja 63% Jelgavas novadu iedzīvotāju, bet viensētās un viensētu grupās 37% (Jelgavas novada attīstības..., bez dat.; Jelgavas novada ilgtspējīgas..., 2014). Tomēr dati par Jelgavas novadu pieejami vēl joprojām pagastu dalījumā, kā arī Jelgavas novada teritorijas plānojums tiek veidots pagastu dalījumā, radot novada sadrumstalotību.

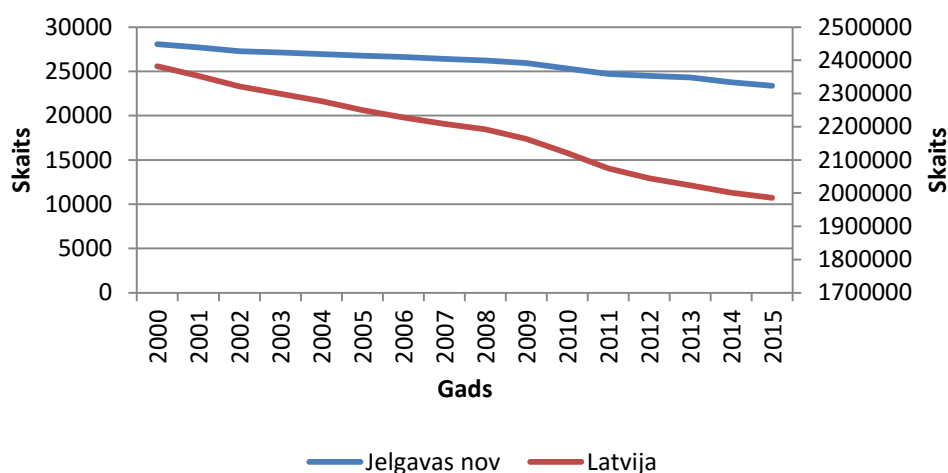


3.3.1.attēls. Jelgavas novada apdzīvojamums (izstrādāja autore; izmantojot CSP datus, 2011; Envirotech datu bāzi GIS Latvia 10., 2016)

Pēc V. Strautnieces apdzīvotās vietas klasifikācijas (2007) Jelgavas novadā ir 9 lielciemi (Eleja, Nākotne, Stalģene, Līvberze, Platone, Bērvircava, Svēte, Vilce, Zālenieki), 27 vidējciemi (Bramberģe, Dorupe, Zemgale, Blukas, Dzirnīki, Jaunsvirlauka, Kārniņi, Mežciems, Vecsvirlauka, Kaigu ciems, Lielplatone, Sidrabe (Mazplatone), Vārpa, Lielvirca, Pēterlauki, Poķi, Sesava, Jēkabnieki, Tīreļi, Valgunde, Vītoliņi, Mūrmuiža, Ziedkalne, Mazlauki, Oglaine, Vircava, Ūziņi), 58 mazciemi, 24 skrajciemi, 14 vasarnīcu ciemi (Strautniece, 2007).

Savukārt pēc Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras vietvārdu datubāzes (2015) Jelgavas novadā pašlaik ir 11 lielciemi (Bērvircava, Eleja, Kalnciems, Līvberze, Mežciems, Nākotne, Svēte, Stalģene, Vircava, Vītoliņi, Zālenieki), 28 vidējciemi (Blukas, Bramberģe, Celmraugciems, Dorupe, Dzirnīki, Glūda, Jaunsvirlauka, Jēkabnieki, Kaigu ciems, Kalkiņi, Kārniņi, Lielplatone, Lielvirca, Mazlauki, Mūrmuiža, Oglaine, Pēterlauki, Platone, Poķi, Sesava, Sidrabe (Mazplatone), Tīreļi, Valgunde, Vārpa, Vecsvirlauka, Vilce, Zemgale, Ziedkalne), 51 mazciemi, 25 skrajciemi, 4 vasarnīcu ciemi, 1 aprūpes ciems (sk. 3. pielikums) (Vietvārdu datubāze, 2015). Jelgavas novadā pēdējo gadu laikā ir mainījies apdzīvoto vietu iedalījums. Piemēram, uz 2015. gadu lielciemu sarakstu papildinājuši ciemi, kā Kalnciems

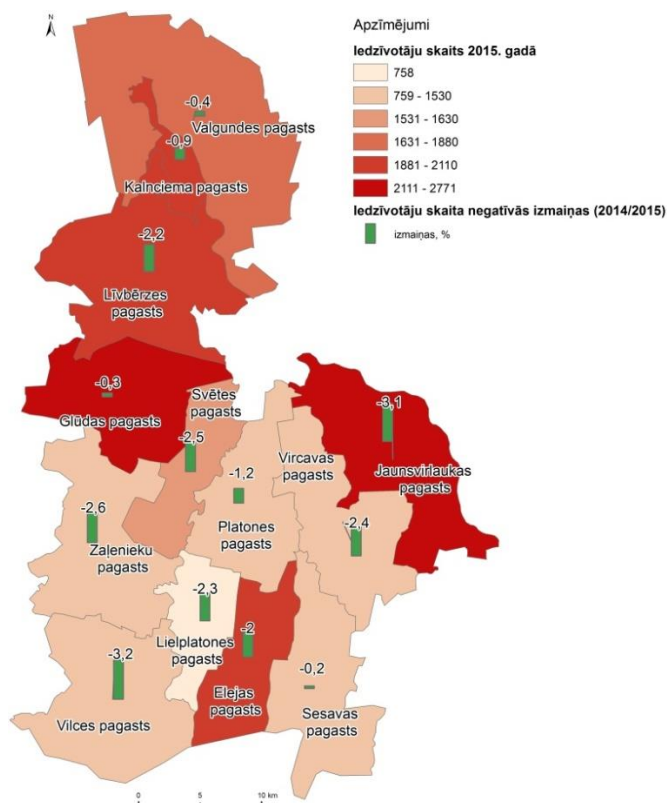
(līdz 2010. gadam pilsēta ar lauku teritoriju), kas skaidrojams ar iedzīvotāju skaita samazināšanos, jo ticis pārsaukts par lielciemu, bet Mežciems, Vircava un Vītoliņi, pārdēvēšana par lielciemiem skaidrojama ar iedzīvotāju skaita palielināšanos konkrētajā teritorijā, pakalpojumu sasniedzamību, gan tuvākajā apkārtnē, gan Jelgavas pilsētā, ko nosaka arī tās tuvums un ērtā sasniedzamība (transporta, ceļu infrastruktūra). Šīs apdzīvotās vietas tiek iekļautas Jelgavas pilsētas aglomerācijas zonā (sk. 3.1.2. attēls), kas kļuvušas par pievilcīgu dzīvesvietu pilsētas iedzīvotājiem. Savukārt patstāvīgo iedzīvotāju skaita palielināšanās Kalnciemā skaidrojams gan ar Jelgavas pilsētas labo sasniedzamību, gan Rīgas pilsētas tuvumu, ko nodrošina ceļu infrastruktūra – ātri un ērti sasniedzama galvaspilsēta. Līdz ar to Kalnciema patstāvīgo iedzīvotāju skaita izmaiņas, iespējams, saistītas ar Rīgas pilsētas iedzīvotāju velmi pārcelties ārpus pilsētas robežām, bet tajā pašā laikā tā būtu ātri un ērti sasniedzama. Savukārt pēdējo gadu laikā Platone un Vilce no lielciemiem pārsauktas par vidējciemiem, tas skaidrojams ar patstāvīgo iedzīvotāju skaita samazināšanos, kas, iespējams, nākotnē varētu radīt izglītības iestāžu slēgšanu vai restrukturizāciju tajās (Vilces pamatskola, Vircavas vidusskolas Platones filiāle) (sk. 3.3.1. attēls)



3.3.2.attēls. Iedzīvotāju skaita izmaiņas Latvijā un Jelgavas novadā 2000–2015. gadam (izstrādāja autore, izmantojot CSP datus, 2016)

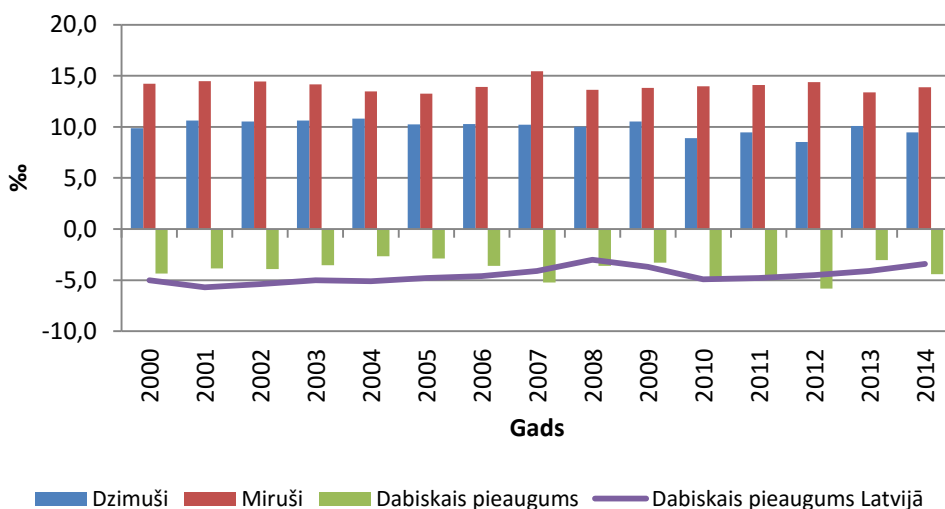
Iedzīvotāju skaits gan Latvijā, gan Jelgavas novadā katru gadu samazinās, ko atspoguļo 3.3.2. attēls. Pēc Centrālās statistikas pārvaldes (CSP) datiem 2015. gada sākumā Jelgavas novadā dzīvojuši 23360 patstāvīgo iedzīvotāju. Pēc Tautas skaitīšanas datiem 2011. gadā Jelgavas novadā dzīvojuši 24649 iedzīvotāju (CSP, 2016). Salīdzinot iedzīvotāju skaita izmaiņas Jelgavas novadā un Latvijā kopumā 2000.–2015. gadam, tas samazinājies par 17% no kopējā iedzīvotāju skaita gan novadā, gan valstī kopumā par iemeslu minot demogrāfiskās tendences (mirstība augstāka par dzimstību) un migrāciju (izbraukušo iedzīvotāju skaits augstāks par iebrukušo). Kopējie procesi valstī raksturo iedzīvotāju skaita izmaiņas, kas ir

deklarējuši dzīvesvietu Jelgavas novadā, tomēr šeit mācās, strādā arī citu pašvaldību iedzīvotāji (Jelgavas novada attīstības..., bez dat.).



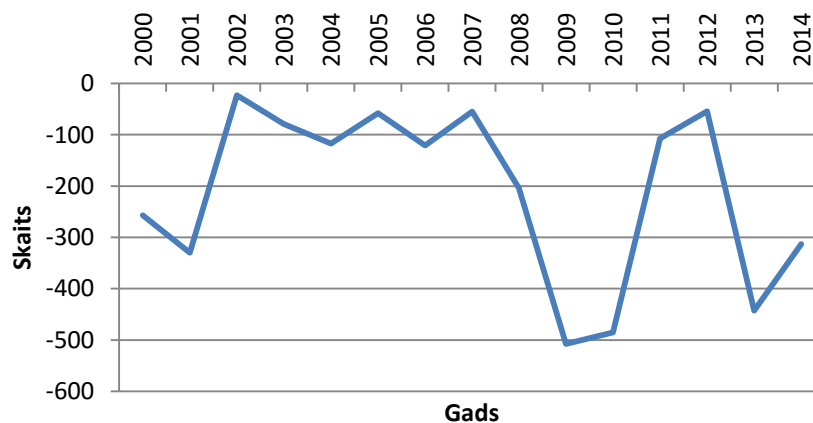
3.3.3.attēls. Iedzīvotāju skaits Jelgavas novadā un tā izmaiņas 2014. un 2015. gadā (izstrādāja autore, izmantojot CSP datus, 2016; *Envirotech* datu bāzi GIS Latvia 10., 2016)

Jelgavas novadu raksturo iedzīvotāju skaita izmaiņas veco pagastu teritoriju dalījumā (sk. 3.3.3. attēls). Lielākais iedzīvotāju skaits Jelgavas novadā uz 2015. gadu bija Glūdas (2771) un Jaunsvirlaukas (2747) pagastos, bet pēc iedzīvotāju skaita mazākais bija Lielplatones (758) pagasts. Augstais iedzīvotāju skaits šajos pagastos, iespējams skaidrojams ar to, ka šajās teritorijās dzīvojošajiem tiek nodrošinātas darbavietas. Tā, pēc SIA „Lursoft” datiem, 2010. gadā Jaunsvirlaukas (159) un Glūdas (150) pagastos bija reģistrēti visvairāk uzņēmumu (Uzņēmumi Jelgavas novadā, bez dat.), tādējādi mudinot iedzīvotājus palikt novada teritorijā. Tomēr lielākās iedzīvotāju skaita izmaiņas, salīdzinot 2014. un 2015. gadu vērojamas tieši Jaunsvirlaukas (3,2%), kā arī Vilces (3,3%) pagastos, bet vismazākās iedzīvotāju skaita izmaiņas bijušas Sesavas (0,2%), Glūdas (0,3%) un Valgundes (0,4%) pagastos.



3.3.4.attēls. Iedzīvotāju dabiskās kustības koeficienti Jelgavas novadā un Latvijā 2000.–2014. gads (izstrādāja autore, izmantojot CSP datus, 2016)

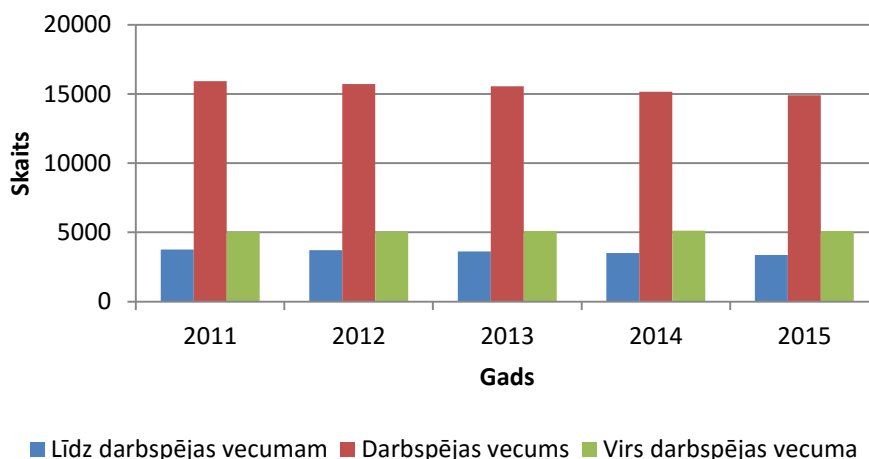
Iedzīvotāju skaita izmaiņas raksturo Jelgavas novada dabiskais pieaugums. Laika posmā no 2000. gada līdz 2014. gadam Jelgavas novadā dzimstība ir samazinājusies par 19% (CSP, 2016). Savukārt augstākie dzimstības rādītāji 2009. gadā salīdzinājumā ar 2008. gadu bijuši Platones, Sesavas, Svētes un Valgundes pagastos (Jelgavas novada attīstības..., bez dat.), bet 2014. gadā visvairāk jaundzimušo deklarēti Glūdas (26) un Valgundes (20) pagastos (Pārskats par attīstības..., 2015). Turpretim mirstības rādītāji 2014. gadā salīdzinājumā ar 2000. gadu samazinājies par 17% (CSP, 2016). Straujākais mirstības pieaugums ir Kalnciema un Jaunsvirlaukas pagastos, kas skaidrojams ar to, ka pagasta teritorijā atrodas sociālās aprūpes un rehabilitācijas centra filiāles, kurā tiek deklarētas sociālās aprūpes centra iedzīvotāji. Iedzīvotāji tur atrodas ilgstoši (Jelgavas novada attīstības..., bez dat.; Pārskats par attīstības..., 2015). Jelgavas novadā mirstības koeficients augstākais bijis 2007. gadā, (15 ‰) veidojot negatīvu dabisko pieaugumu. Tomēr 2012. gadā tika sasniegts augstākais negatīvais dabiskais pieaugums (-5,8), kas pārsniedzis Latvijā kopumā reģistrēto (-4,5) (sk. 3.3.4. attēls), bet dabiskā pieauguma rādītāji joprojām ir negatīvi. Lai gan 2014. gadā Valgundes pagastā bija pozitīva dabiskā pieauguma tendence (dzimušie – 20, mirušie – 8) (Pārskats par attīstības..., 2015).



3.3.5.attēls. **Migrācijas saldo Jelgavas novadā 2011.–2014. gads** (izstrādāja autore, izmantojot CSP, 2016).

Jelgavas novada dabiskā pieauguma rādītāji saistīti ar migrācijas saldo, jo raksturo iebraukušo un izbraukušo attiecību, kas nosaka arī dzimušo un mirušo koeficientus. Laika periodā no 2000. līdz 2014. gadam Jelgavas novadā vērojams negatīvs migrācijas saldo. No 2002. līdz 2007. gadam tas bijis viļņveidīgs, robežās no – 23 līdz – 121. Sākot ar 2007. gadu izbraukušo, skaits pieaug, un salīdzinājumā ar 2008. gadu tas pieauga apmēram par 4 reizēm (sk. 3.3.5. attāls). Šāds negatīvs migrācijas saldo saistīts ar ekonomisko krīzi Latvijā. Lielākais migrācijas saldo rādītājs bija 2009. gadā (-508), kad ekonomiskā krīze sasniedza augstākos rādītājus, kas saistīts ar iedzīvotāju migrāciju un to ekonomiskā nodrošinājuma uzlabojumiem ārpus Latvijas (CSP, 2016).

Pēc Centrālās statistikas pārvaldes datiem Jelgavas novadā arī pēdējo gadu laikā ir pieaudzis izbraukušo, kā iebraukušo iedzīvotāju skaits, tā 2014. gadā migrācijas saldo bijis – 313 (CSP, 2016). Pārskatā par Jelgavas novada attīstības programmas īstenošanas rezultātiem (2015) minēts, ka 2014. gadā visvairāk iedzīvotāju pārcēlušies uz Glūdu (+12), Kalnciemu (+26), Lielplatoni (+7), Platoni (+4) un Sesavas (+4) pagastiem. Galvenokārt iedzīvotāju skaita pieaugums ir pagastos, kas robežojas ar Jelgavas pilsētu. Tas, iespējams, liecina par to, ka pilsētā dzīvojošie iedzīvotāji biežāk pārcēlušies uz lauku reģioniem, kas atrodas pietiekoši tuvu pilsētai, kuru var ērti sasniegt, nodrošinot iedzīvotājus ar darbavietām, iepirkšanās un dažādu pakalpojumu iespējām. Savukārt negatīvs migrācijas saldo – Līvberzes (-20), Elejas (-19), Vilces (-19) un Vircavas (-19) pagastos (Pārskats par attīstības..., 2015), kas atrodas tālāk no Jelgavas pilsētas, nepietiekami nodrošinot pakalpojumu iespējas un darbavietas dzīvesvietas teritorijā.



3.3.6.attēls. **Jelgavas novada vecumgrupas sadalījums** (izstrādāja autore, izmantojot CSP datus, 2016)

Valstī kopumā, tā arī Jelgavas novadā, novērojama sabiedrības novecošanās, kas saistīta ar demogrāfiskās slodzes rādītājiem. Pēdējo gadu laikā novērojams, ka virs darbspējas vecuma personu (342 personu uz 1000 iedzīvotājiem darbspējas vecumā, 2015. gadā) skaits ir augstāks, kā līdz darbspējas vecumam (226 personu uz 1000 iedzīvotājiem darbspējas vecumā, 2015. gadā). Jelgavas novadā uz 2015. gadu demogrāfiskās slodzes līmenis bija 568 personas uz 1000 iedzīvotājiem, kas ir zemāks rādītājs nekā Latvijā kopumā (demogrāfiskās slodzes līmenis 2015. gadā bija 613) (CSP, 2016).

Salīdzinot 2011. un 2015. gadu iedzīvotāju skaits darbspējas vecumā samazinājies par 10%, tāpat samazinājies iedzīvotāju skaits līdz darbspējas vecumam (6%). Arī skolas vecuma bērnu un jauniešu skaits (7 – 18 gadi) Jelgavas novadā pēdējo gadu laikā ir samazinājies par 14% (2011.–2015.) (CSP, 2016).

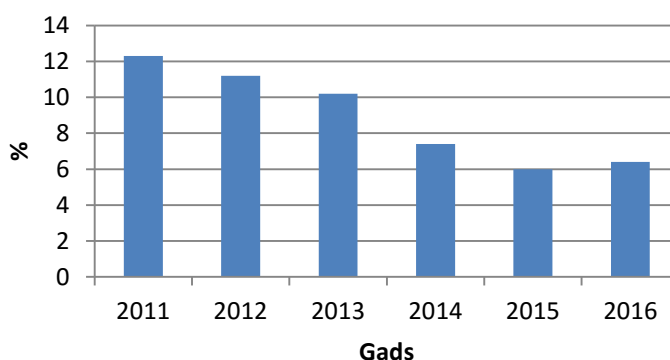
Turpretim šajā periodā palielinājies iedzīvotāju skaits virs darbspējas vecumam (1%) (sk. 3.3.6. attēls) Iedzīvotāju skaita samazināšanās darbspējas vecumā skaidrojams ar zemo dzimstību deviņdesmito gadu sākumā (Pārskats par attīstības..., 2015), kā arī ar kopējo sociālekonomisko situāciju valstī un iedzīvotāju migrāciju ārpus dzīvesvietas, valsts, meklējot labākus dzīves apstākļus un augstākus ienākumus.

Iedzīvotāju skaits un tā izmaiņas darbspējas vecumā būtiski ietekmē saimniecisko nozari, kur uzmanība jāpievērš tam, lai jauniešu vecākiem Jelgavas novadā būtu darba iespējas. Izglītības iestāde būtu jā saglabā vietās, kur lielākie darba nodrošinātāji ir pašvaldības un citas valsts struktūras. Tomēr, tas nav kavējis iedzīvotājus doties uz vairāk attīstītākiem reģioniem vai ārvalstīm (Izglītības pakalpojumu..., 2015).

Jelgavas novadā raksturīgākās uzņēmējdarbības nozares ir lauksaimniecība, mežsaimniecība, ražošana un pakalpojumi. Uz 2015. gada 1. janvāri Jelgavas novadā reģistrēti 2575 uzņēmumi, no kuriem 1920 ir aktīvi. Lielākais skaits reģistrēto uzņēmumu ir

zemnieku saimniecības (806), sabiedrības ar ierobežotu atbildību (SIA) (664), biedrības (168) un individuālie komersanti (124) (Uzņēmumi Jelgavas novadā, bez dat.).

Novada teritorija pēc uzņēmējdarbības formas netieši dalās Dienvidu (lauksaimniecība) un Ziemeļu (meži, derīgo izrakteņu iegulas) daļā. Lielciemos, kā Vilce, Vircava un Zaļenieki visvairāk reģistrētas zemnieku saimniecības (ZS), bet Jaunsvirlaukas, Svētes un Valgundes lielciemos sabiedrība ar ierobežotu atbildību (SIA), savukārt lielākais skaits biedrību ir, Glūdas vidējciemā, Jaunsvirlaukas un Svētes lielciemos (Uzņēmumi Jelgavas novadā, bez dat.).



3.3.7.attēls. **Bezdarba līmenis (%) Jelgavas novadā** (izstrādāja autore, izmantojot NVA datus, 2016)

Pēc Nodarbinātības valsts aģentūras datiem (NVA) Jelgavas novadā uz 2016. gada 1. janvāri bezdarba līmenis bijis 6,4% (bezdarbnieku skaits pret iedzīvotāju skaitu darbspējas vecumā). Savukārt valstī tas bijis augstāks – 6,9%. Pēdējo gadu tendence (sk. 3.3.7. attēls) parāda, ka bezdarba līmenis gan Jelgavas novadā, gan Latvijā samazinās un kopš 2014. gada ir zemāks nekā valstī kopumā (NVA, 2016).

Lielāko bruto algu 2015. gadā saņēma iedzīvotāji, kuri nodarbināti privātajā sektorā (830 eiro), kam seko pašvaldībā strādājošie (711 eiro). Salīdzinājumā ar 2010. gadu bruto algas 2016. gadā pieaugušas par 21% privātajā un par 20% pašvaldības sektorā (CSP, 2016).

Pēc SIA „Lursoft” datiem uz 2014. gadu uzņēmums ar lielāko apgrozījumu bijis Elejas pagastā esošais „LATRAPs” (graudu, sēklu, neapstrādātas tabakas un lopbarības vairumtirdzniecība), kam seko SIA „Gaļas pārstrādes uzņēmums Nākotne” (Gaļas pārstrāde un konservēšana) Glūdas pagastā un SIA „Laflora” (kūdras ieguve) Līvberzes pagastā (Lursoft statistika: Uzņēmumi., 2016). Vislielākais nodarbināto skaits 2010. gadā bija izglītības nozarē (781), kam seko apstrādes rūpniecība (458), valsts pārvalde un aizsardzība (218) (Uzņēmumi Jelgavas novadā 2008.–2010. gadā, bez dat.).

Jelgavas novadā rūpniecības nozarē ir izteikta izrakteņu (kūdras) ieguve un pārstrāde, kam seko kokapstrāde un metālapstrāde. Kūdras ieguvē uz 2010. gadu SIA „Laflora” tiek

nodarbinātas vairāk nekā 250 darbinieku, kas ir viens no lielākajiem uzņēmumiem Jelgavas novadā. Savukārt lauksaimniecības nozarē intensīvi tiek apstrādātas lauksaimniecības zemes un izmantotas augkopībā. Attīstītas ir arī piena un gaļas lopkopības nozares (Uzņēmumi Jelgavas novadā 2008.–2010. gadā, bez dat.). Novadā nodarbojas arī ar bioloģisko produkciju rasošanu un uz 2012. gadu darbojās 9 bioloģiskās saimniecības (SIA „Svētes maize”, bioloģiskā saimniecība „Droši vesels”, z/s „Berķenīte”, IK Daina Balode, z/s „Lieldimzēni”, z/s „Liellapsas”, z/s „Skaras”, SIA „Elite plus”, z/s „Ramas”) (Uzņēmējdarbība..., 2012). Savukārt pakalpojumu sfēra veido lielāko daļu reģistrēto ekonomiski aktīvo firmu (vairumtirdzniecība, mazumtirdzniecība) (Uzņēmumi Jelgavas novadā 2008.–2010. gadā, bez dat.).

Iedzīvotāju nodarbinātība novada teritorijā saistīta ar mobilitāti uz darbavietu, kas var ietvert ikdienas pārvietošanos uz attīstības centriem, kur tiek saņemti dažādi pakalpojumi (iepirkšanās, ārsts, pašvaldības iestādes), tostarp nodrošināta izglītības ieguve (Par priekšlikumu kopumu..., 2015).

3.4. Jelgavas novada izglītības iestāžu tīkls

Pašreizējā Jelgavas novadā pēc Latvijas Republikas atjaunošanas, 1990./1991. mācību gadā darbību uzsāka 15 pamatskolas (3068 izglītojamo) un 5 vidusskolas (2004 izglītojamo). Lielākais vispārīzglītojošo izglītības iestāžu skaits bija 1993./1994. mācību gadā, kad darbojās 23 pamatskolas (3084 izglītojamo) un 9 vidusskolas (1781 izglītojamo) (CSP, 2016). Pašlaik Jelgavas novadā apvienojās 13 pašvaldības, kas norisinājās pēc administratīvo teritoriju reformas, līdz ar to katrā no tām atrodas viena vai vairākas izglītības iestādes. 2008. gadā Izglītības un zinātnes ministrija uzsāka skolu optimizāciju, kas saistīta ar iedzīvotāju skaita izmaiņām ekonomiskās krīzes periodā (Burgmanis, Sproģe, 2016). 2007./2008. mācību gadā pašreizējā Jelgavas novadā bija 14 pamatskolas (1869 izglītojamo) un 6 vidusskolas (1602 izglītojamo) (CSP, 2016). Salīdzinot 1993./1994. mācību gadu, kad pašreizējā Jelgavas novadā darbojās visvairāk vispārējās izglītības iestādes (32), bet šobrīd darbojas vien 21 vispārējās izglītības iestādes (34%). Mācību iestāžu skaita sarukums ir ievērojams, un tas turpina palielināties, izglītības iestāžu optimizācijas procesu rezultātā. Dati uz 01.10.2015. rāda, ka vispārējā izglītības iestādēs Jelgavas novadā mācījušies 799 izglītojamie pamatskolās, 1106 izglītojamie vidusskolās, 123 filiālēs un kopumā Jelgavas novadā izglītību iegūst 2028 izglītojamie.

Jelgavas dome, izvērtējot situāciju 2009. gada augustā, pieņēma virkni lēmumu, kas bija saistīti ar izglītības iestāžu optimizāciju. Tika izveidota Elejas vidusskolas Lielplatones filiāle

(1.–6. klase), savukārt 7.–9. klases skolēnus pašvaldības autobuss nogādā Elejas vidusskolā. Tika izveidota Svētes pamatskolas Glūdas filiāle (1.–6. klases), bet 7.–9. klases skolēni ar pašvaldības apmaksātu satiksmes autobusu nokļūst Svētes pamatskolā vai ar skolas autobusu Zaļenieku pamatskolā. Skolu optimizācija norisinājās Lielvircavas (1.–5. klase) un Platones (6.–9. klase) skolās veidojot filiāles Vircavas vidusskolai (pašvaldību autobuss nodrošina skolēnu pārvadājumus). Ar Jelgavas novada domes lēmumu tika slēgta Kultūras un interešu izglītības centrs un interešu izglītības programma, nododot to Izglītības pārvaldes pārziņā, tās īstenojot vispārīzglītojošajās skolās, kā arī likvidēta Skolu psiholoģiskās palīdzības un izglītības centrs, kuru funkcijas daļēji, nodrošina pašvaldības Sociālais dienests (Jelgavas novada attīstības..., bez dat.).

Pēc līdzšinējās izglītības iestāžu tīkla optimizācijas, Jelgavas novadā 2016. gadā darbojas 21 izglītības iestādes, no kurām:

○Vidusskolas – 8 no kurām:

- Amatniecības vidusskola – 1;
- Neklātienes vidusskola – 1;

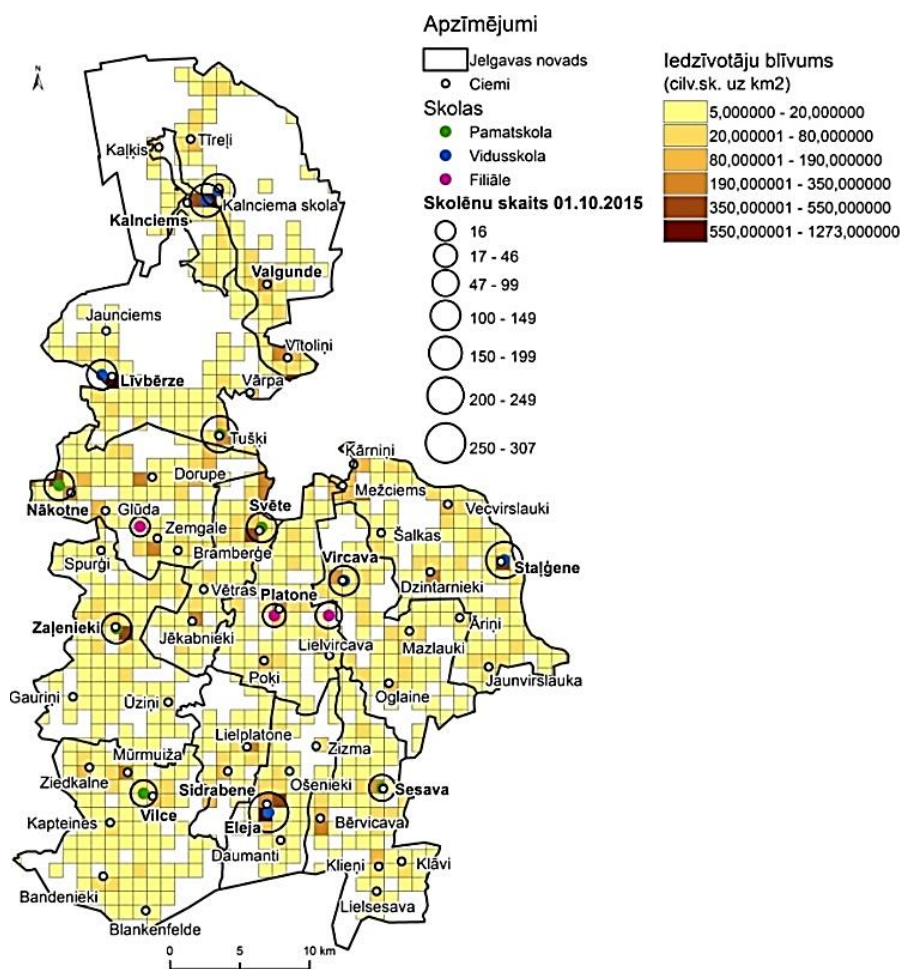
○Pamatskolas – 5

○Filiāles – 3

○Internātpamatskola – 1

○Pirmskolas izglītības iestādes – 3

○Mūzikas un mākslas skola – 1 (sk. 7. pielikums) (Izglītības iestādes, bez dat.).



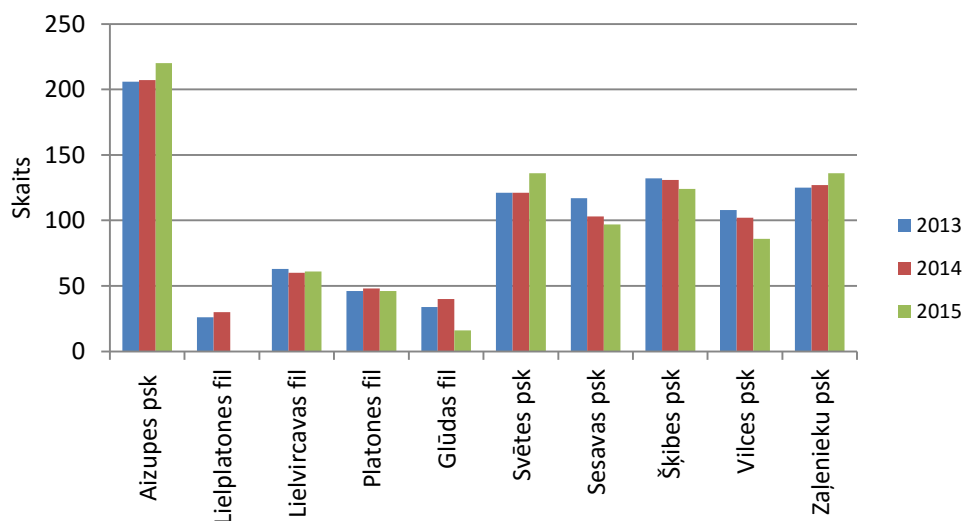
3.4.1.attēls. Jelgavas novada vispārējās izglītības programmas iestādes, izglītojamo skaits uz 01.10.2015 un iedzīvotāju blīvums uz km²(izstrādāja autore, izmantojot Jelgavas novada izglītības pārvaldes datus; CSP datus, 2011; *Envirotech* datu bāzi GIS Latvia 10., 2016)

Pēc Jelgavas novada izglītības pārvaldes datiem 2015. gada rudenī Jelgavas novadā ir 6 vispārējās vidējās izglītības iestādes, 5 pamatskolas un 3 filiāles. Attiecīgi mazākais izglītojamo skaits ir filiālēs (Svētes pamatskolas Glūdas filiāle – 16 izglītojamie), bet lielākais – Elejas vidusskola – 307 izglītojamie, un Aizupes pamatskola (220 izglītojamie), kas pēc izglītojamo skaita ir lielākā pamatskola (sk. 3.4.1. attēls).

Jelgavas novada izglītības iestādes izvietotas teritorijās ar lielāko iedzīvotāju blīvumu, jeb lielciemos (Eleja, Nākotne (Glūdas pag.), Staļģene, Kalnciems, Līvberze, Svēte, Vilce, Vircava, Zaļenieki). Savukārt pēc Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras vietvārdu datubāzes datiem pārējās mācību iestādes atrodas vidējciemos (Lielplatone, Platone, Sesava), kā arī mazciemā – Kalnciema vidusskola (Dambji) (Vietvārdu datubāze, 2015).

Sākoties skolu optimizācijas procesiem Lielplatones pagasta, Lielplatones ciemā tika slēgta izglītības iestāde, kā rezultātā izglītojamiem palielinājies attālums un patērētais laiks, lai nokļūtu skolā, kas, iespējams, manīja pārvietošanās veida izvēli. Turpinoties skolu reorganizācijai vai slēgšanai pārvietošanās paradumi, Jelgavas novadā mainīsies, kļūstot

lielākai telpiskajai nošķirtībai, kļūstot aktuālāk automašīnas pieejamības jautājumam (Burgmanis, Sproģe, 2016).



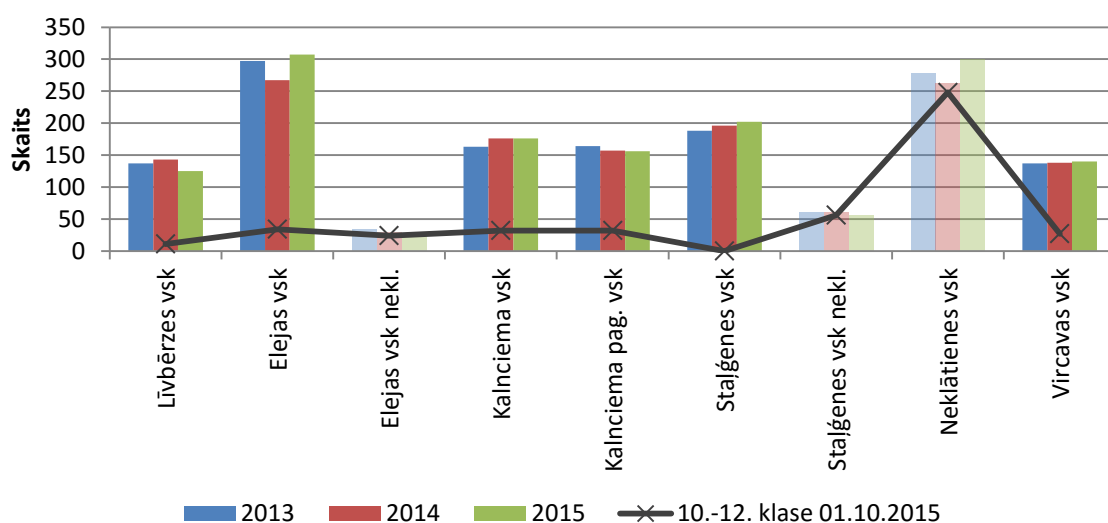
3.4.2.attēls. Izglītojamo skaits (1.-9. klase) Jelgavas novada pamatskolās un filiālēs 01.09.2013.–01.10.2015. (izstrādāja autore, izmantojot Jelgavas novada izglītības pārvaldes datus, 2016)

Pēc Jelgavas novada Izglītības pārvaldes sniegtajiem datiem redzams, ka izglītojamo skaits izglītības iestādēs gan pieaug, gan samazinās. Pēc izglītojamo skaita Aizupes pamatskola ir lielākā pamatizglītības iestāde Jelgavas novadā un kā redzams 3.4.2. attēlā, tendence ir izglītojamo skaitam pēdējo trīs gadu laikā palielināties. Pēdējā mācību gada laikā izglītojamo skaits palielinājies arī Svētes pamatskolā un Zaļenieku pamatskolā¹. Savukārt pēc izglītojamo skaita mazākā ir Vilces pamatskola (86 izglītojamie), kur novērojams arī izglītojamo skaita samazinājums pēdējo trīs gadu laikā, bet vismazākais izglītojamo skaits ir filiālēs, kas ir riska grupā, veicot skolu optimizāciju.

Jelgavas novada laikraksts „Zemgales Ziņas” un Jelgavas izglītības pārvaldes vadītājas G. Avotiņas sniegtās informācijas ziņots, ka pamatojoties uz Izglītības un zinātnes ministrijas nosacījumiem par skolu optimizāciju ar 2015./2016. mācību gadu vairs nepastāv Elejas vidusskolas Lielplatones filiāle (Antoneviča, 2016). Tāpat ar 2016./2017. mācību gadu tiks slēgta

¹ Zaļenieku pamatskola 2013. gadā apvienota ar Zaļenieku amatniecības vidusskolu ar nosaukumu Zaļenieku komerciālā un amatniecības vidusskola (KAV). Būtībā tās ir divas dažādas iestādes, kas apvienotas zem viena nosaukuma. Tomēr maģistra darba izstrādē analizēti dati tikai par izglītojamie, kuri izglītību iegūst vispārējā pamata izglītības programmā (1.–9. klase), tādēļ turpmāk tekstā norādīta Zaļenieku pamatskola, jo nav apskatīti visi izglītības iestādes (KAV) izglītojamie, bet gan tikai jaunieši pamatskolā.

pamatizglītības programma Svētes pamatskolas Glūdas filiālē (Jelgavas novada pašvaldība..., 2016), par ko liecina arī 3.4.2. attēls, ka Glūdas filiālē pašlaik izglītību iegūst 16 izglītojamo. A. Ļuta Glūdas filiāles vadītāja laikrakstam paskaidro, ka lielākā daļa izglītojamo mācības turpinās Zaļenieku Komerציālā un amatniecības vidusskolā, kur pārvietošanos nodrošina pašvaldības autobuss. Pārējie izglītojamie dosies uz Svētes pamatskolu, izmantojot sabiedriskā transporta brīvbiļetes. Tāpat mācību mobilitāte tiks apvienota ar vecāku ikdienas pārvietošanās paradumiem, jo kopā ar tiem dosies uz Jelgavas 4. sākumskolu (Antoneviča, 2016).



3.4.3.attēls. Izglītojamo skaits (1.–12. kl.) Jelgavas novada vispārējās vidējās izglītības iestādēs 01.09.2013.–01.10.2015. (izstrādāja autore, izmantojot Jelgavas novada izglītības pārvaldes datus, 2016)

Jelgavas novadā ir 6 vispārējās vidējās izglītības iestādes un 3 neklātienu vidusskolas (sk. 3.3.3. attēls). Staļģenes vidusskolā² vispārējo vidējo izglītību tiek apgūta tālmācībā, tādēļ, ikdienas pārvietošanās uz mācību iestādi ir bērniem un jauniešiem no 1. līdz 9. klasei (Izglītības iespēju..., bez dat.).

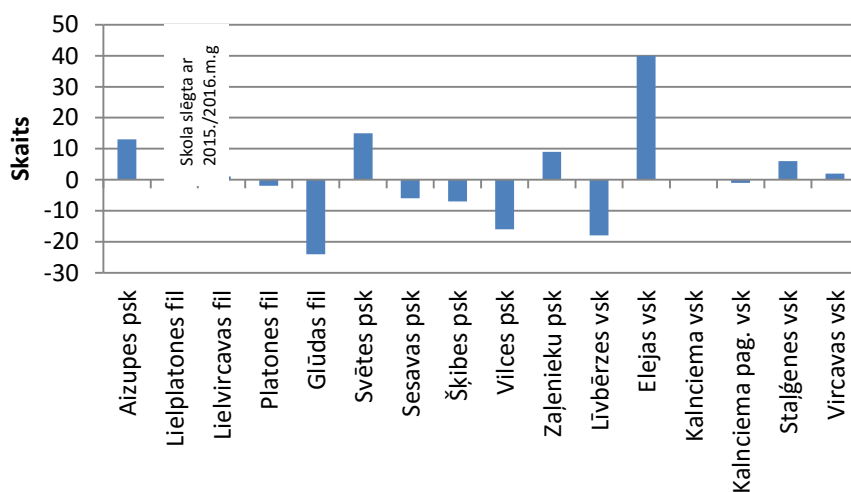
Jelgavas novadā jauniešu skaits, kas mācās vidusskolās, ir neliels. Visvairāk vidusskolēnu (01.10.2015.) ir Elejas vidusskolā (34), bet vismazāk Līvberzes vidusskolā (11). Tādēļ Jelgavas novada pašvaldības pārstāve D. Kaņepone ziņojusi, ka 2017./2018. mācību gadā Līvberzes vidusskola kļūs par pamatskolu, nepietiekamā izglītojamo skaita dēļ (Antoneviča, 2016).

Izglītības un zinātnes ministrija izstrādājusi noteikumus 2016./2017. un 2017./2018. mācību gadam, kurā noteikts, ka minimālais izglītojamo skaits 10. klasē jābūt ne mazāk, kā 10 izglītojamiem, vai vismaz 27 izglītojamiem 10.–12. klasēs kopā un nākamajā mācību gadā

² Staļģenes vidusskolas dati turpmāk maģistra darba izstrādē tiek analizēti kopā ar datiem, kas saistīti ar vispārējo pamata izglītību, jo dienas skolā netiek nodrošināta vispārējā vidējā izglītība (tālmācība/neklātiene).

minimālais izglītojamo skaits klasēs un vidusskolās pieaugs (Apstiprina kritērijus..., 2015). Līdz ar to Līvberzes vidusskolas statuss tiks mainīts uz pamatskolu. Jaunieši, kuri pašlaik mācās vidusskolā atestātus iegūs Līvberzes vidusskolā, bet jaunas vidusskolas klases nenoformēs, jo jau 2015./2016. mācību gadā nenokomplektēja 10. klasi (Antoneviča, 2016).

Elejas vidusskolas direktore S. Balode atzina, ka laukos vidusskolām ir jābūt, jo ne visi izglītojamie spēs doties uz izglītības iestādēm Jelgavas pilsētā, līdz ar to pastāv iespēja, ka daļa jauniešu neiegūs vidējo vispārējo izglītību. Tādēļ pašvaldībām ir jānodrošina izglītības iespējas lauku reģionos (Antoneviča, 2016). Skolu optimizācijas rezultātā jauniešiem ir nepieciešams ikdienā pārvietoties uz citu mācību iestādi, pavadīt ceļā vairāk laika un resursu, kas saistīts gan ar sabiedrisko transportu, skolu autobusa nodrošinājumu un tā sasniedzamību, gan vecāku materiālo stāvokli – spēju finansiāli nodrošināt izglītojamam nokļūšanu izglītības iestādē, ko ietekmē arī automašīnas esamība.



3.4.4.attēls. Izglītojamo skaita izmaiņas Jelgavas novada skolās salīdzinot 2014./2015. mācību gadu un izglītojamo skaits uz 01.10.2015. (izstrādāja autore, izmantojot Jelgavas novada izglītības pārvaldes datus, 2016)

Izglītojamo skaita izmaiņas mācību iestādēs saistītas ar izglītības iestāžu slēgšanu vai restrukturizāciju vidusskolas uz pamatskolu, no pamatskolas uz filiāli. Ar 2015./2016. mācību gadu tika slēgta Lielplatones filiāle, kurā izglītību ieguva 1.–4. klases izglītojamie (Antoneviča, 2016). Tādēļ, lai iegūtu tālāku izglītību Lielplatones filiāles izglītojamiem nācās doties uz citu izglītības iestādi. Ģeogrāfiski tuvāk atrodas Elejas vidusskola, par ko liecina arī straujais izglītojamo skaita pieaugums (sk. 3.4.4. attēls), kā arī uz šo izglītības iestādi tiek nodrošināts skolas autobuss. Pēc Jelgavas novada Izglītības pārvaldes datiem tieši 2.–4. klašu grupā 2015. gadā ir straujākās izglītojamo skaita izmaiņas.

Vislielākās izglītojamo skaita izmaiņas ir Svētes pamatskolas Glūdas filiālē (- 18), kas šķiet loģiskas, jo ar 2016./2017. mācību gadu skola tiks slēgta un pievienota Glūdas

pirmskolas izglītības iestādei „Taurenītis” (Jelgavas novada pašvaldība., 2016), līdz ar to izglītojamie jau 2015./2016. mācību gadā, iespējams, mācības uzsāka Svētes pamatskolā vai Zaļenieku komerciālā un amatniecības vidusskolā, par ko liecina arī izglītojamo skaita pieaugums.

Tāpat izglītojamo skaita izmaiņas vērojamas Līvberzes vidusskolā, kur gan 1.-6. klašu grupā, gan 7.–12. klašu grupā ir izglītojamo skaita samazinājums, bet vislielākais tas ir jauniešu vecumposmā (7.–12. klase), kur 2015. gadā izglītojamo skaits samazinājies par 27% no kopējo izglītojamo skaita 2014. gadā. Arī Vilces pamatskolā ir līdzīga situācija, kur lielākās izglītojamo skaita izmaiņas salīdzinot 2015. un 2014. gadu ir 7.–9. klases vecumposmā (26%), kas kopumā skaidrojams ar iedzīvotāju skaita samazināšanos Vilces pagastā.

4.DARBĀ IZMANTOTIE DATI UN METODEDES

Veicot maģistra darba izstrādi, mobilitātes un izglītības sasniedzamības izvērtējumu Jelgavas novada mācību iestādēs galvenie informācijas avoti ir npublicētie statistikas dati, interneta resursi, kartogrāfiskie materiāli, datu masīvs, kurā apkopoti anketēšanas rezultāti.

Pētījuma un maģistra darba izstrādes ietvaros tika izveidota anketa „Skolēnu ikdienas pārvietošanās izpētes anketa” (sk. 8. pielikumu), kas paredzēta Valsts pētījuma programmas ECOSOC_LV ietvaros, lai pētītu sabiedrības atjaunošanos, samazinot depopulācijas riskus, veicinot tautas ataudzi un saikni ar diasporu (Projekts 5.2.4.). Izglītojamo anketēšana tika veikta 2016. gada februāra beigās un marta sākumā, kopā 10 izglītības iestādēs (Aizupes psk., Kalnciema vsk., Līvberzes vsk., Vircavas vsk. Platones fil., Staļģenes vsk., Svētes psk., Šķibes psk., Vilces psk., Vircavas vsk., Zaļenieku psk.).

Saziņā ar izglītības iestāžu vadībām izglītojamo anketēšanu atteica Elejas vidusskola, Kalnciema pagasta vidusskola un Sesavas pamatskola, līdz ar to iegūtais datu masīvs par Jelgavas novada jauniešu mācību mobilitāti un izglītības sasniedzamību nav pilnīgs.

Jelgavas novada izglītības iestādēs, kurās tika veikta anketēšana izglītību iegūst 468 izglītojamie (dati uz 01.10.2015.) Anketēšanas periodā tika izdalītas 378 (81%) anketas, no kurām tālākai datu apstrādei apkopotas 340 (89,9%), bet turpmākai analīzei atlasītas 288 (85%) anketas, kurās dzīvesvieta norādīta Jelgavas novads. 15% respondentu dzīvesvieta norādīta ārpus Jelgavas novada: Jelgavas pilsēta (75%), Dobeles novads (15%), Ozolnieku novads (8%), Babītes novads (2%) (sk. 4.2. tabulu). Par nederīgām tika atzītas 38 (10%) anketas, kuras tikušas aizpildītas neievērojot nosacījumus vai tikušas aizpildītas nepilnīgi, tas ir, atzīmēti vairāki atbilžu varianti. Tādēļ tālākai datu apstrādei šīs anketas netika apkopotas.

Anketu veido 5 jautājumu grupas. Pirmā grupa ietvēra vispārēju informāciju (vecums, dzimums, klase, cilvēku skaitu ģimenē) un mājsaimniecības raksturojumu (mājokļa veids, cik ilgi/no kurienes dzīvo pašreizējā dzīvesvietā). Otrā grupa – skolas maiņa un to iemesli, kā arī brīvā laika pavadīšanas iespējas. Trešā grupa – raksturo vecāku (automašīnu izmantošanas biežums), kā arī jaunieša (pārvietošanās vieda izvēle uz dažādiem galamērķiem dažādos gada laikos) pārvietošanās paradumus. Ceturrtā – sasniedzamības raksturojums (pakalpojumu un pilsētu sasniedzamība). Piektā grupa – raksturo jauniešu domas par pārcelšanās iespējām no pašreizējās dzīvesvietas uz citu. Maģistra darba izstrādei atlasīti jautājumi, kuri raksturo jauniešu mācību mobilitātes tendences un izglītības iestādes sasniedzamību.

Aptaujāto izglītojamo anketu dati ievadīti *Microsoft Excel* formā, izveidojot datu masīvu, no kā veikta datu apstrāde, rezultātu apkopošana, analīze un interpretācija. Padziļinātai iegūto datu analīzei izmantota SPSS *Corstab* funkcija, ANOVA vienfaktora

dispersijas analīzi, kā arī *Pīrsona* x^2 kritēriju tests, lai noskaidrotu jauniešu izglītības iestāžu sasniedzamību, pārvietošanās veida ietekmējošos faktoru statistisko nozīmību. Anketu datu masīva apkopojuma rezultātā iegūti grafiski materiāli, kuri sniedz detalizētāku izpratni par Jelgavas novada jauniešu mācību mobilitāti un izglītības sasniedzamību.

Kā arī izmantots *GoogleMaps* attāluma mērīšanas rīks, lai noteiktu attālumu starp izglītības iestādēm pārvietojoties ar mehanizētu transportlīdzekli. Izmantojot ģeogrāfiskās informācijas sistēmas *ArcView* datorprogrammu, vizualizēta Jelgavas novada jauniešu ikdienas mācību mobilitāte un izglītības sasniedzamība, rezultātā iegūti kartogrāfiski materiāli pētāmā jautājuma vajadzībām.

Maģistra darba metodes ietver datu atlasīšanu un analīzi, kartogrāfisko materiālu sagatavošanu un analīzi, jauniešu anketēšanu. Maģistra darba izstrādē izmantoti Latvijas Republikas Centrālās statistikas pārvaldes dati (iedzīvotāju skaita izmaiņas, demogrāfiskā slodze, dzimstība, mirstība, vecumstruktūra), Nodarbinātības valsts aģentūras dati (bezdarba līmenis), SIA „Lursoft” dati (uzņēmumu apgrozījums). Pētījuma ietvaros izmantots Zemgales Plānošanas reģiona sabiedriskā transporta un autoceļu attīstības nodaļas dati (skolēnu autobusu maršruti) un Jelgavas novada Izglītības pārvaldes dati (izglītojamo skaita izmaiņas Jelgavas novada skolās), kā arī Jelgavas novada plānošanas dokumentu pārskati.

4.1.tabula
Aptaujāto respondentu raksturojums (n=340)

Pamatizglītības iestādes	Dzīvesvieta		
	Jelgavas novads	Jelgavas pilsēta	Cits novads
Vircavas vidusskolas Platones filiāle	86%	14%	0%
Aizupes pamatskola	50%	50%	0%
Svētes pamatskola	88%	13%	0%
Šķības pamatskola	71%	5%	24%
Vilces pamatskola	100%	0%	0%
Zaļenieku pamatskola	100%	0%	0%
Vispārējās vidējās izglītības iestādēs	Jelgavas novads	Jelgavas pilsēta	Cits novads
Kalnciema vidusskola	82%	15%	3%
Līvberzes vidusskola	87%	3%	10%
Stalģenes vidusskola (7.–9. kl.)	88%	5%	7%
Vircavas vidusskola	96%	4%	0%

Lielākā daļu respondentu dzīvesvieta ir Jelgavas novads (85%), tomēr Jelgavas pilsētas atrašanās vieta un attālums līdz mācību iestādēm Jelgavas novadā sniedz iespējas uz tām doties 11% pilsētā dzīvojošo jauniešiem (sk. 4.2. tabulu). Visvairāk jauniešu, kuru dzīvesvieta ir Jelgavas pilsēta dodas uz Aizupes pamatskolu, kas atrodas tuvu Jelgavas pilsētas robežai

(apmēram 600 m). Savukārt jaunieši, kuru dzīvesvieta ir cits novads (4%), visvairāk dodas uz Šķībes pamatskolu (24%), Līvberzes vidusskolu (10%) (Dobeles novada tuvums mācību iestādēm) un Staļģenes vidusskolu (7%) (Ozolnieku novada tuvums mācību iestādei).

4.2.tabula

Izglītojamo aptaujas kopējā masīva raksturojums (n=288)

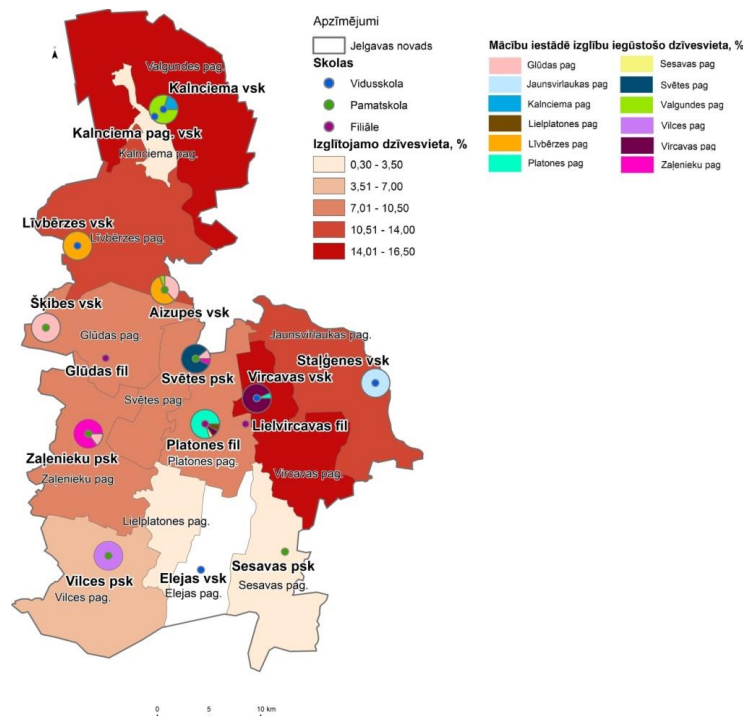
Vecums		Automašīna		Skolas maiņa	
12–14	47%	1 auto	33%	Jā	33%
15–17	47%	>1	46%	Nē	67%
18–19	6%	Neviens	21%	Bērnu skaits ģimenē	
Dzimums		Klase		<2	53%
Meitene	51%	7.–9. klase	84%	>2	47%
Zēns	49%	10.–12. klase	17%		
Mājoklis		Ilgums dzīvesvietā			
Dzīvoklis	45%	> 5 gadi	81%		
Privātmāja	55%	< 5 gadi	19%		

Lielākā daļa jauniešu Jelgavas novadā, ir vecumposmā no 12 līdz 17 gadiem (94%). Vidusskolas klasēs mācās vien 17% no visiem respondentiem. Šobrīd Jelgavas novadā dzīvojošajām jauniešu ģimenēm 79% ir pieejama automašīna, tomēr salīdzinoši daudziem tās nav (21%), kas nākotnē varētu būt šķērslis izglītības sasniedzamībai. Tāpat daudz bērnu ģimenes atrodas riska grupā, lai nodrošinātu jauniešu izglītības sasniedzamību. Jelgavas novadā dzīvo 47% daudz bērnu ģimeņu. Turpinoties skolu optimizācijai, šīs ģimenes var saskarties ar jauniešu izglītības iestāžu sasniedzamības problēmām, kas saistīts gan ar ekonomisko nodrošinājumu, gan ar automašīnas esamību, gan veicamo attālumu līdz tai.

5.JELGAVAS NOVADA IZGLĪTĪBAS IESTĀŽU SASNIEDZAMĪBA UN JAUNIEŠU MĀCĪBU MOBILITĀTE

5.1.Jelgavas novada jauniešu mācību mobilitāte

Veicot jauniešu mācību mobilitātes un izglītības sasniedzamības analīzi, tika apkopoti dati un veikta to interpretācija. Datu analīze galvenokārt balstīta uz jauniešu pārvietošanās veidiem (iešana, pārvietošanās ar velosipēdu, automašīnu, sabiedrisko autobusu, skolas autobusu), ceļā pavadīto laiku gan skolu, gan pagastu dalījumā, tādējādi atspoguļojot kopēju Jelgavas novada mācību mobilitātes un izglītības sasniedzamības tendences.



5.1.1.attēls. Izglītojamo dzīvesvietas un apmeklētās mācību iestādes (izstrādāja autore, izmantojot pētījumā apkopoto datu masīvu, 2016; *Envirotech* datu bāzi GIS Latvia 10., 2016)

Lielākā daļa respondentu par savu dzīvesvietu norādījuši Vircavas (16,3%), Valgundes (14,2%), Jaunsvirlaukas (12,5%) un Līvberzes (12,2%) pagastus. Mazākā daļa jauniešu dzīvesvieta ir Sesavas (0,3%) un Lielplatones (0,7%) pagasti, bet par Elejas pagastu datu nav.

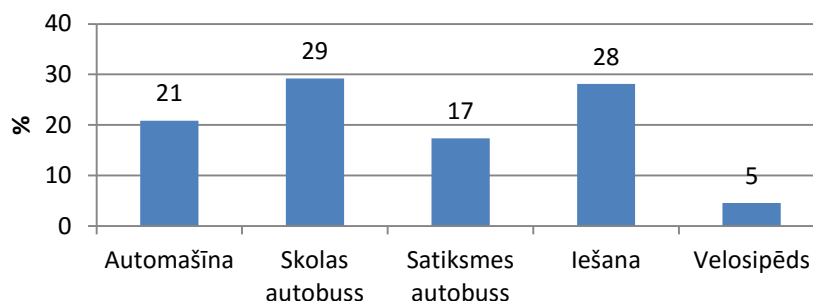
Jelgavas novadā 4 izglītības iestādēs (Līvberzes un Staļģenes vidusskola, Šķībes un Vilces pamatskola,) no aptaujātajiem jauniešiem, kas dzīvo Jelgavas novadā, izglītību 100% iegūst dzīvesvietā esošajā mācību iestādē. Uz šīm izglītības iestādēm tiek nodrošināts skolas autobuss, bet atšķirībā no citiem skolas autobusu maršrutiem, tie nešķērso citu pagastu teritorijas (sk. 5.1.2. attēls) un pašas izglītības iestādes ģeogrāfiski neatrodas tuvu blakus esošam pagastam, kas varētu būt par iemeslu jauniešiem izvēlēties uz kuru izglītības iestādi doties. Piemēram, uz Zaļenieku pamatskolu tiek nodrošināts skolas autobuss. Tā maršruts

šķērso Glūdas pagasta teritoriju, tādēļ arī Zaļenieku pamatskolā izglītību iegūst jaunieši gan no Zaļenieku, gan no Glūdas pagastiem.

Izmantojot *GoogleMaps* attāluma mērīšanas rīkus, ņemot vērā ātrāko nokļūšanas iespēju, tuvākā mācību iestāde Līvberzes vidusskolai ir Aizupes pamatskola, kuru var sasniegt apmēram 10 minūtes (10 km) braucot ar automašīnu, kur arī dodas 3% no respondentiem, kuru dzīvesvieta ir Līvberzes pagasts, kas veido 56% no izglītojamiem Aizupes pamatskolā, pārējo daļu veido jaunieši no Glūdas (38%), un Valgundes (6%) pagastiem, ko nosaka arī skolas ģeogrāfiskais novietojums. Aizupes pamatskola atrodas Līvberzes pagastā, tādēļ, tie izglītojamie, kuri dzīvo Aizupes pamatskolas tuvumā, galvenokārt, dosies uz to, kā uz attālāko Līvberzes vidusskolu. Tā arī atrodas Glūdas pagasta administratīvās robežas tuvumā. Savukārt tuvākā vidusskola ir Kalnciema pagasta vidusskola (apmēram 24 minūtes braucot ar automašīnu, 17,3 km), taču šī skola pētījumā nepiedalījās, tādēļ tuvākā vidusskola ir Kalnciema vidusskola, kuru var sasniegt apmēram 25 minūtēs, braucot ar automašīnu (33,5km) no Līvberzes vidusskolas, kurā mācās jaunieši no Kalnciema (20%) un Valgundes (80%) pagastiem. Tāpat Šķības pamatskolā izglītojamo respondentu dzīvesvieta ir Glūdas pagasts. Tuvākā pamatskola ir Aizupes pamatskola (12,8 km, apmēram 10 minūtes braucot ar automašīnu), kur arī mācās 38% Glūdas pagastā dzīvojošie jaunieši. Bet sasniedzamākā vidusskola ir Līvberzes vidusskola (11,8 km, apmēram 17 minūtes braucot ar automašīnu), tomēr jaunieši vispārējo vidējo izglītību izvēlās iegūt citā mācību iestādē, kas, iespējams, atrodas Jelgavas pilsētā vai Dobeles novadā. Līdzīga situācija ir Vilces pamatskolā, kurā mācās 100% Vilces pagastā dzīvojošie jaunieši. Tuvākā vidusskola atrodas 9,5 km attālumā, ko var sasniegt braucot ar automašīnu apmēram 9 minūtēs (Elejas vidusskola) un sasniedzamākā pamatskola ir Sesavas pamatskola (17,9 km, apmēram 16 minūtes braucot ar automašīnu), taču abas šīs mācību iestādes pētījumā nepiedalījās. Tāpat Staļģenes vidusskolā no Jelgavas novadā dzīvojošajiem jauniešiem 100% mācību iestādi apmeklē Jaunsvirlaukas pagastā dzīvojošie izglītojamie. Staļģenes vidusskolai tuvākā vispārējā vidējā izglītības iestāde atrodas Vircavas pagastā (14,3 km, apmēram 17minūtes braucot ar automašīnu) un sasniedzamākā pamatskola ir Svētes pamatskola (24,9 km, apmēram 26 minūtes). Tomēr šajās mācību iestādēs izglītību neiegūst neviens jaunietis no Jaunsvirlaukas pagasta.

Svētes pamatskolā lielākā daļa izglītojamo ir no Svētes pagasta (82%), kam seko jaunieši no Glūdas (11%) un Zaļenieku (7%) pagastiem. Šāds izglītojamo sadalījums, iespējams skaidrojams ar personiskiem iemesliem. Piemēram, izglītojamie no Glūdas pagasta izglītību varētu iegūt gan Zaļenieku, gan Šķības pamatskolas, uz kurām tiek nodrošināti skolas autobusi (sk. 5.1.1. attēls un 5.1.1. tabula). Savukārt jaunieši, kuru dzīvesvieta ir Zaļenieku pagasts izglītību varētu iegūt Zaļenieku pamatskolā. Līdzīgi ir Zaļenieku

pamatskolā, kur izglītību iegūst Zaļenieku (85%) pagastā dzīvojošie jaunieši un izglītojamie no Glūdas pagasta (15%). Savukārt uz Vircavas vidusskolu dodas jaunieši no Vircavas (94%) un Platones (4%) pagastiem. Lielākā jauniešu dzīvesvietu daudzveidība ir Vircavas vidusskolas Platones filiālē. Šeit izglītību iegūst jaunieši no Platones (80%), Vircavas (8%), Lielplatones (8%) un Sesavas (4%) pagastiem.



5.1.2.attēls. Pārvietošanās veida izvēle Jelgavas novada izglītojamo vidū (izstrādāja autore, izmantojot pētījumā apkopoto datu masīvu, 2016)

Kā viens no galvenajiem pārvietošanās veidiem Jelgavas novadā jauniešu vidū ir skolas autobuss (29%), kam seko pārvietošanās ejot (28%) un pārvietošanās izmantojot automašīnu (21%). Vismazāk uz izglītības iestādi jaunieši nokļūst ar satiksmes autobusu (17%) un velosipēdu (5%) (sk. 5.1.2. attēls).

Jauniešu vidū skolu autobusu izmantošanu nosaka vairāki faktori. Iespējams, ka jaunieša dzīvesvieta atrodas tālu no izglītības iestādes (> 3 km (Saeimas Ilgtspējīgas..., 2015)) un vienīgais pārvietošanās veids ir skolas autobuss, ko nosaka arī ģimenes finansiālais stāvoklis (riskā grupa – daudzbērnu ģimenes (47%)) un automašīnas esamība (neviens automašīna 21% respondentu ģimeņu) Tāpat, iespējams, ka jauniešiem, tas ir ērtākais veids, kā nokļūt izglītības iestādē. Piemēram, skolas autobusa maršruts atrodas tuvu dzīvesvietai, kā rezultātā nav jādodas kājām vai ar automašīnu, ko nosaka vai vecākiem ir jāpatērē papildus līdzekļi jauniešu nogādāšanai izglītības iestādē, ja šis brauciens netiek apvienots ar došanos uz darbavietu. Skolas autobusu finansē pašvaldība 100% 1. -12. klašu izglītojamiem, kuriem izglītības iestāde atrodas Jelgavas novada pašvaldību administratīvajā teritorijā (Braukšanas izdevumu..., 2010), līdz ar to jauniešiem finansiāli izdevīgākais pārvietošanās veids ir skolas autobuss.

Došanos kājām uz izglītības iestādi, iespējams, nosaka dzīvesvietas tuvums un, ejot kājām, tas ir ātrākais un ērtākais veids, kā sasniegt to. Kā arī, iespējams, dzīvesvietas tuvumā nav sasniedzams skolas autobusa maršruts, ko jauniešiem varētu izmantot ātrākai nokļūšanai izglītības iestādē. Tāpat arī automašīnas izmantošana vai neizmantošana ikdienas mobilitātes jautājumos ietekmē pārvietošanos kājām, jo vecāki, iespējams, apvieno došanos uz darbu un jauniešu nogādāšanu izglītības iestādē.

5.1.1.tabula

**Izglītojamā pārvietošanās veida uz izglītības iestādi izvēli ietekmējošie faktori
(n=288)**

	<i>auto</i>	<i>skolas autobuss</i>	<i>sabiedriskais transports</i>	<i>iešana /velo</i>	X^2	<i>df</i>	<i>p</i>
Vecums							
12-14	23,9%	38,8%	6,0%	31,3%	6,96	6	0,325
15-17	16,9%	36,8%	11,8%	34,6%			
18-19	27,8%	44,4%	0,0%	27,8%			
Dzimums							
Zēni	18,6%	37,1%	7,9%	36,4%	2,021	3	0,568
Meitenes	23,0%	39,2%	8,8%	29,1%			
Apgūstamās izglītības līmenis							
pamatskola	21,1%	38,8%	7,4%	32,6%	1,667	3	0,644
vidusskola	19,6%	34,8%	13,0%	32,6%			
Bērnu skaits ģimenē							
1-2	21,9%	36,8%	7,7%	33,5%	0,599	3	0,897
3 un vairāk	19,5%	39,8%	9,0%	31,6%			
Pieaugušie ģimenē							
viens	13,0%	43,5%	4,3%	39,1%	5,124	6	0,528
divi	20,1%	39,3%	9,2%	31,4%			
vairāk par divi	30,6%	27,8%	5,6%	36,1%			
Mājoklis							
dzīvoklis	13,0%	37,4%	7,6%	42,0%	13,731	3	0,003
privātmāja	27,4%	38,9%	8,9%	24,8%			
Ikdienā nepieciešamo lietu pieejamība							
ierobežota	17,9%	47,4%	6,3%	28,4%	5,176	3	0,159
neierobežota	22,3%	33,7%	9,3%	34,7%			
Automobiļu skaits ģimenē							
nav	0,0%	46,7%	6,7%	46,7%	24,486	6	0,000
viens	15,6%	42,7%	12,5%	29,2%			
divi un vairāk	31,8%	31,1%	6,1%	31,1%			
Auto lietošanas paradumi ģimenē							
nav/neizmanto katru dienu	10,4%	46,1%	7,8%	35,7%	13,65	3	0,003
katru dienu	27,7%	32,9%	8,7%	30,6%			
Skolas maiņa							
mainīta skola	17,7%	42,7%	12,5%	27,1%	5,805	3	0,121
skola nav mainīta	22,4%	35,9%	6,3%	35,4%			
Dzīvesvieta							
lielciems	16,4%	21,4%	9,3%	52,9%	80,529	6	0,000
vidējciems	18,7%	65,4%	7,5%	8,4%			
viensēta/vasarnīcu ciems	41,5%	24,4%	7,3%	26,8%			

Piezīme: statistiski nozīmīgs, ja $p < 0,05$

Jaunieša pārvietošanās veida izvēli statistiski nozīmīga ir pie faktoriem, kā mājoklis, automobiļu skaits un to lietošanas paradumi ģimenē, kā arī dzīvesvieta (sk. 5.1.1. tabula).

Jaunieši, kuri uz izglītības iestādi visbiežāk nokļūst ar automašīnu mājokļa veids ir privātmāja (27,4%), kas cieši saistīts arī ar pārējiem statistiski būtiskajiem faktoriem. Automašīnas izmantošanas biežumu mācību mobilitātes jautājumos nosaka arī automobiļu

skaits ģimenē, tas ir, jo vairāk automašīnu, jo biežāk tā tiks izmantota braucieniem uz izglītības iestādi (31,1%), ko ietekmē arī automašīnas izmantošanas biežums. Vecāki, kuri katru dienu izmanto automašīnu, palielina iespēju, ka jaunieši tieši ar to tiks nogādāti izglītības iestādē. Tāpat 5.1.1. tabulā redzams, ka visbiežāk automašīnu izmanto jaunieši, kuri dzīvo viensētās vai vasarnīcu ciemos (41,%). Līdz ar to automašīnu, kā vienu no galvenajiem pārvietošanās veidiem uz izglītības iestādi izmanto jaunieši, kuru mājvieta (privātmāja) atrodas viensētā/vasarnīcu ciemā. Ģimenei pieder divas vai vairāk automašīnas, kuras ikdienā tiek izmantotas katru dienu. Tas netieši norāda uz ģimenes ekonomisko nodrošinājumu (spēja atļauties uzturēt privātmāju un automašīnu).

Tomēr privātmājās dzīvojošie jaunieši daudz biežāk uz izglītības iestādi pārvietosies ar skolas autobusu (38,9%), salīdzinājumā ar jauniešiem, kuru mājoklis ir dzīvoklis, kuri savukārt biežāk pārvietojas ejot vai braucot ar velosipēdu (42,0%). Ja mājoklis, kurā dzīvo jaunieši, ir privātmāja, tad galvenais pārvietošanās veids uz izglītības iestādi ir mehānizētais transportlīdzeklis (automašīna, skolas un sabiedriskais autobuss). Kā arī, jo mazāka kļūst apdzīvotās vietas vienība (lielciems – vidējciems – viensēta/vasarnīcu ciems), jo biežāk tiek izmantota automašīna ikdienas mācību mobilitātes jautājumos. Tas skaidrojams ar to, ka viensētas atrodas tālu (> 3 km) no lielciemiem un sabiedriskā transporta maršrutiem, līdz ar to ērtākais un ātrākais veids, kā nokļūt izglītības iestādē ir, izmantojot automašīnu. Savukārt skolas autobusi galvenokārt apkalpo vidējciemus (65,4%), jo piekļūt katrai viensētai būtu sarežģīti un ekonomiski neizdevīgi. Tas liecina, par izglītības iestāžu izvietojumu lielciemos un to, ka, turpinoties samazināties izglītības iestāžu skaitam, būs nepieciešams skolu autobuss maršrutu plānot saistībā ar vidējciemu izvietojumu. Turpretim lielciemos vērojama cita tendence. Šeit jaunieši pārvietojas, ejot vai braucot ar velosipēdu (52,9%), jo veicamie attālumi līdz izglītības iestādei nav tik lieli, lai izvēlētos mehāniskos transportlīdzekļus.

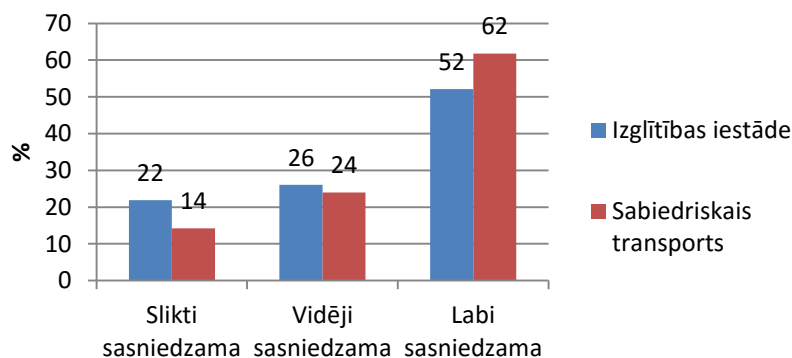
Tāpat arī automašīnas esamība un to skaits ietekmē jauniešu pārvietošanās veida izvēli. Ja jauniešu ģimenēs nav pieejama automašīna, tad galvenokārt tie pārvietosies uz izglītības iestādi, ejot, vai ar velosipēdu (46,7%) un skolas autobusu (46,7%). Līdz ar to, tas norāda, ka jauniešiem viens no galvenajiem pārvietošanās veidiem ir skolas autobuss, ja dzīvesvieta atrodas tālu no izglītības iestādes, bet iešana kājām galvenokārt raksturīga jauniešiem, kuru dzīvesvieta ir izglītības iestādes tuvumā.

Savukārt automašīnas izmantošana ikdienas mācību mobilitātes ietvaros palielinās, pieaugot automašīnu skaitam un to izmantošanas biežumam, un attiecīgi samazinās to jauniešu īpatsvars, kas pārvietojas ejot kājām/velosipēds vai ar skolas autobusu. Ja automašīna netiek izmantota katru dienu vai tā nepieder ģimenei, tad jaunieši biežāk pārvietosies ar skolas autobusu (46,1%) vai, ejot kājām, braucot ar velosipēdu (35,7%). Turpretim ja ģimenei

ir divas vai vairāk automašīnas, tad loģiski, pieaug to jauniešu skaits, kas uz izglītības iestādi, pārvietojas tieši ar to (31,8%).

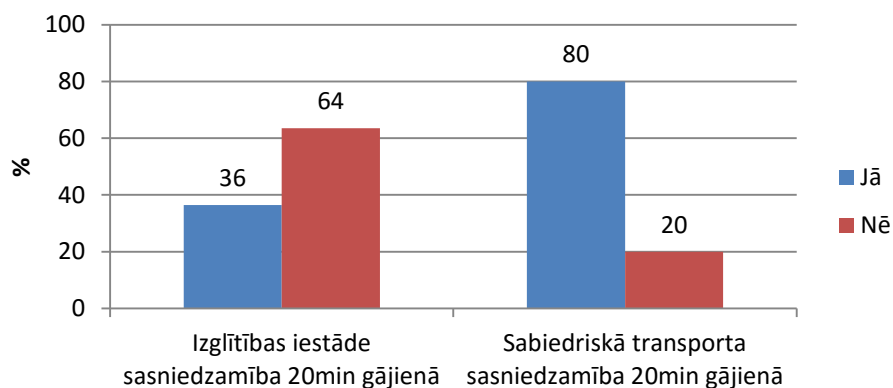
5.2. Izglītības sasniedzamība Jelgavas novadā

Izglītības sasniedzamību nosaka daudz dažādu faktoru, bet nozīmīgākais no tiem ir līdz izglītības iestādei veicamais attālums un patērētais laiks, kas nosaka vai jauniešiem ikdienas mācību mobilitātes jautājumos jāpatērē mazāks vai ilgāks laiks nokļūšanai tajā. Rezultātā var tikt ietekmēta gan izglītības sistēma (skolu reorganizācija, slēgšana), gan kvalitatīva un konkurētspējīga izglītības ieguve, kas nākotnē nodrošinātu jauniešu konkurētspēju darba tirgū, jo tendence rāda, ka lauku reģionos iegūtais izglītības līmenis ir nedaudz zemāks, kā jauniešiem, kas izglītību ieguvuši pilsētās esošajās izglītības iestādēs (Izglītības pakalpojumu..., 2015).



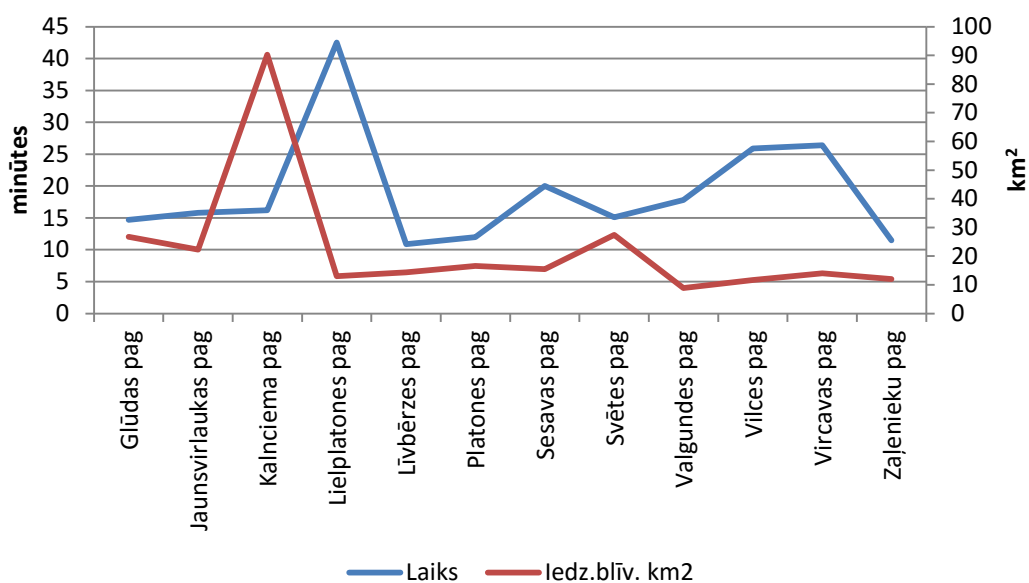
5.2.1.attēls. Jelgavas novada izglītības iestāžu un sabiedriskā transporta sasniedzamība, jauniešu subjektīvais viedoklis (izstrādāja autore, izmantojot pētījumā apkopoto datu masīvu, 2016)

Veicot anketēšanu Jelgavas novada vispārējās izglītības iestādēs, jaunieši sniedza arī savu subjektīvo viedokli par izglītības iestādes un sabiedriskā transporta sasniedzamību. Lielākā daļa jauniešu gan izglītības iestādes (52%), gan sabiedriskā transporta sasniedzamību (62%) vērtējuši, kā labu. Izglītības iestāžu labo sasniedzamību nosaka gan izglītojamā dzīvesvietas attālums un ceļā pavadītais laiks, gan transporta nodrošinājums (skolas autobusu maršruts, sabiedriskais transports). Savukārt sabiedriskā transporta labo sasniedzamību nosaka tas, ka Jelgavas novadā sabiedriskais transports veido sazarotu tīklu, nodrošinot pakalpojumu visiem novadā dzīvojošajiem (sk. 3.1.4. attēls).



5.2.2. attēls. **Izglītības iestādes un sabiedriskā transporta sasniedzamība Jelgavas novadā** (izstrādāja autore, izmantojot pētījumā apkopoto datu masīvu, 2016)

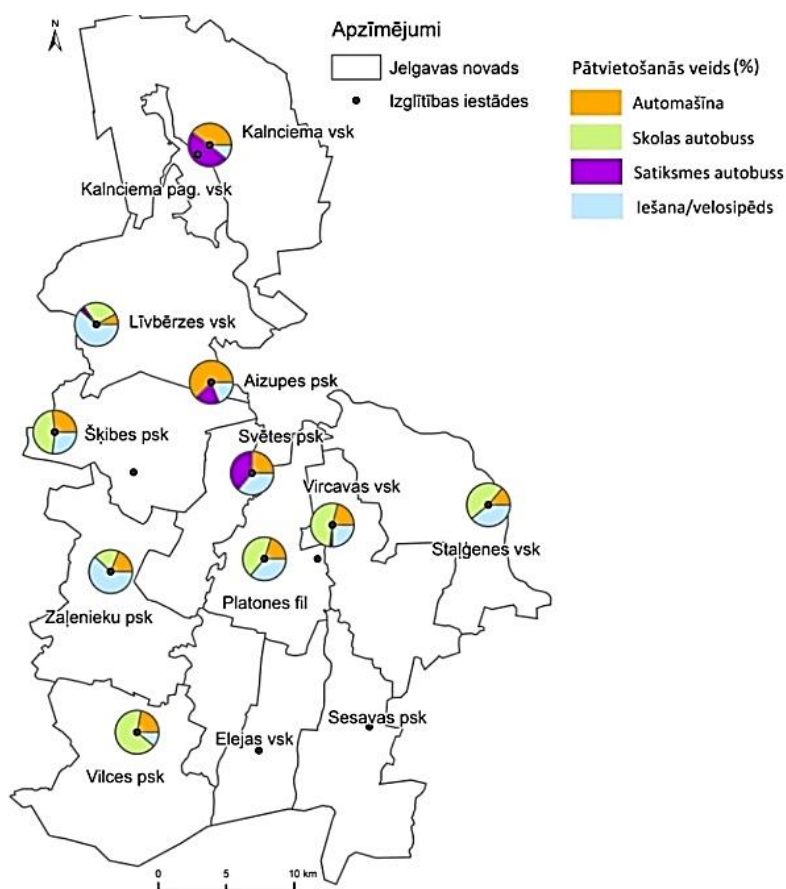
Jelgavas novadā izglītības iestāde 20 minūšu gājiena attālumā no dzīvesvietas atrodas vien 36% jauniešu. Tas liecina, ka jauniešu mājvieta neatrodas izglītības iestāžu tuvumā un mācību mobilitātes jautājumos jauniešiem jāizmanto mehānizēts transportlīdzeklis (64%). Savukārt sabiedrisko transportu 20 minūšu gājienā sasniedz 80% jauniešu, kas liecina par labo transporta infrastruktūru un nodrošinājumu Jelgavas novadā, tomēr 20% jauniešu līdz sabiedriskākam transportam jāpavada ilgāks laiks. Iespējams, tas saistīts ar to, ka jaunieši dzīvo attālākās pagastu teritorijās (viensētās), kur iedzīvotāju blīvums ir zemāks, vai arī ceļu infrastruktūra nevar nodrošināt sabiedriskā transporta piekļuvi kādiem attālākiem reģioniem. Tomēr, tas var neietekmēt skolas autobusu maršrutu nodrošinājumu un tā sasniedzamību, jo lielākā daļa tiek organizēta tā, lai tie sasniegtu jauniešus pēc iespējas tuvāk dzīvesvietai.



5.2.3.attēls. **Ceļā pavadītais laiks uz izglītības iestādi attiecībā pret iedzīvotāju blīvumu pagastu dalījumā** (izstrādāja autore, izmantojot pētījumā apkopoto datu masīvu, 2016)

5.2.3. attēlā saskatāma sakarība starp iedzīvotāju blīvumu un ceļā pavadīto laiku. Jelgavas novada pagastos iedzīvotāju blīvums uz 1 km² ir proporcionāli pretējs uz izglītības iestādi pavadītajam laikam (zema pakalpojumu sasniedzamība un, ceļā pavadītais laiks, ir ilgāks tiem jaunieši, kuri dzīvo mazāk blīvi apdzīvotās teritorijās) (van Gieverden, de Boer, 2013; Pucher, Renne, 2005; Nutley, 2003; Escalona-Orcao, Diez-Cornago, 2007).

Kalnciema pagastā dzīvojošie jaunieši uz izglītības iestādi pavada apmēram 16 minūtes, bet iedzīvotāju blīvums Kalnciema pagastā ir 90 iedz./km². Līdz ar to veidojas sakarība, ja pagastā ir augsts iedzīvotāju blīvums, tad ceļā uz izglītības iestādi Kalnciema vidusskolā jaunieši dosies īsākā laika periodā, vai arī pretēji, kā tas ir Lielplatones pagasta piemērā. Šajā pagastā ir mazs iedzīvotāju blīvums (13 iedz./km²), tādēļ uz izglītības iestādi tiek pavadīts ilgāks laiks, jo ar 2015./2016. mācību gadu tika slēgta arī pagastā esošā Elejas vidusskolas Lielplatones filiāle (Antoneviča, 2016), kā rezultātā jauniešiem ceļā līdz izglītības iestādei vidēji pavada 42 minūtes. Tas raksturo arī infrastruktūras kvalitāti, lai jauniešiem būtu sasniedzamāka izglītības iestāde. Teritorijās ar augstu iedzīvotāju blīvumu tiek nodrošināti pakalpojumi, kas jauniešiem ir sasniedzami, bet pagastos, kuros ir zemāks iedzīvotāju blīvums visbiežāk pakalpojumu sasniedzamība ir zemāka.

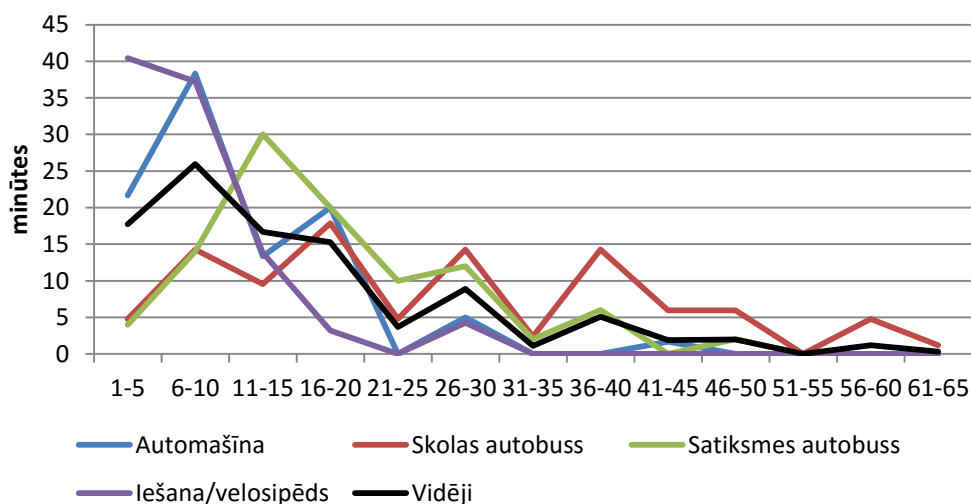


5.2.4.attēls. Pārvietošanās veids attiecībā pret mācību iestādi (izstrādāja autore, izmantojot pētījumā apkopoto datu masīvu, 2016; *Envirotech* datu bāzi GIS Latvia 10., 2016)

Visbiežāk Jelgavas novadā dzīvojošie jaunieši uz izglītības iestādi dodas, izmantojot skolas autobusu, kas tiek nodrošināts izglītojamajiem (Vircavas vidusskolas Platones filiāle (44%), Staļģenes (47%) un Vircavas (52%) vidusskolas, Šķības (47%) un Vilces (67%) pamatskolas). Savukārt Kalnciema vidusskolā 49% jauniešu biežāk uz skolu dodas, izmantojot sabiedrisko transportu, kurš tiek pielāgots izglītības iestādes stundu grafikam un atsevišķi reisi kursē tikai darba dienās un mācību gada ietvaros (sk. 4. pielikums). Sabiedriskais transports, kā pārvietošanās veids uz izglītības iestādi tiek izmantots arī Svētes (39%), Aizupes pamatskolā (19%), Līvberzes (4%), Vircavas (2%) vidusskolās. Šāda situācija skaidrojama ar to, ka uz Svētes, Aizupes pamatskolu un Kalnciema vidusskolu netiek organizēti skolas autobusi (sk. 3.2.1.. attēls), tādēļ tas nosacīti pilda skolas autobusa funkcijas, kuri pēc pienākšanas un atiešanas laikiem tiek saskaņots ar izglītības iestāžu mācību stundu sākuma un beigu laikiem (Svētes, pamatskola, Kalnciema vidusskola). Skolas autobuss, kā viens no nozīmīgākajiem pārvietošanās viediem Jelgavas novadā saistīts ar kvalitatīvo infrastruktūras nodrošinājumu. SIA „MIGAR” veic sabiedriskā transporta funkcijas, nodrošinot arī skolēnu pārvadājuma reisu 8 pagastos (Platone, Eleja, Sesava, Līvberze, Vilce, Kalnciems, Valgunde, Lielplatone), līdz ar to konkrētais reiss, kas paredzēts izglītojamo vajadzībām kursē tikai darbadienās un mācību periodā (01.09. – 31.05.). Lielākais reisu skaits nedēļā, ir Valgundes (50), Līvberzes (40), Elejas (25) pagastos (sk. 4. pielikums).

Savukārt lielākais izglītojamo skaits, kas uz izglītības iestādi, tiek nogādāti ar automašīnu ir Aizupes (63%) pamatskolā un Kalnciema (40%) vidusskolā. Biežā jauniešu nogādāšana izglītības iestādē izmantojot automašīnu, iespējams, skaidrojama ar labo ceļu infrastruktūru, kā arī Jelgavas (Svēte, Aizupe, Kalnciems) un Rīgas (Kalnciems) pilsētu tuvumu, kur tiek nodrošināti dažādi pakalpojumi, kā arī darbavietas vecākiem. Tādēļ jauniešu nogādāšana izglītības iestādē vecākiem, iespējams, ir finansiāli izdevīgāka, jo netiek patērēti papildus līdzekļi sabiedriskā transporta biļetēm.

Līvberzes (62%) vidusskolā un Zaļenieku (62%) pamatskolā izglītojamie uz mācību iestādi pārvietojas kājām, kas norāda, ka tā atrodas pietiekami tuvu lielākai daļai jauniešu dzīvesvietu. Par to liecina arī augstais iedzīvotāju blīvuma rādītājs tieši izglītības iestāžu tuvumā, ko nosaka, ka tās atrodas lielciemu centros, kur ir arī blīvākā apbūve pagasta teritorijā, koncentrējot visvairāk iedzīvotāju (sk. 3.3.1. attēls).



5.2.5.attēls. Pārvietošanās ilgums no mājām uz mācību iestādi un pārvietošanās veidus (izstrādāja autore, izmantojot pētījumā apkopoto datu masīvu, 2016)

Jelgavas novadā jauniešu pārvietošanās veidu izvēli būtiski neietekmē gadalaiki (ziema, rudens/pavasaris), tādēļ plašāk tiek apskatīta jauniešu pārvietošanās rudenī/pavasārī (6 mēneši no mācību gada) (sk. 5.2.5. attēls).

Jaunieši, kuri izglītības iestādi sasniedz ejot vai braucot ar velosipēdu, visbiežāk to veic mazāk nekā 15 minūtēs (91% respondentu). Ejot kājām vai, braucot ar velosipēdu, lielākā daļa jaunieši izglītības iestādi sasniedz ātrāk nekā 20 minūtēs (95%), bet 4% to veic mazāk nekā 30 minūtēs. Līdz ar to, jaunieši, kuri uz izglītības iestādi pārvietojas kājām, to var sasniegt 30 minūšu laikā.

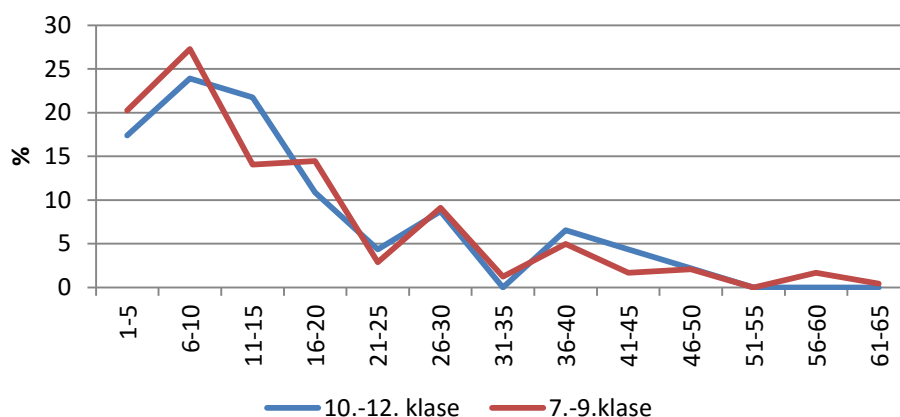
Izglītojamie, kuri galvenokārt uz izglītības iestādi pārvietojas ar automašīnu, to spēj sasniegt mazāk nekā 20 minūšu laikā (93%), bet mazāk nekā 30 minūšu laikā to sasniedz jau 98% jauniešu. Pārējie 2% jauniešu, izmantojot automašīnu, izglītības iestādi, sasniedz 40 līdz 45 minūšu laikā. Visi jaunieši, kuri uz izglītības iestādē nokļūst, izmantojot automašīnu, to var veikt mazāk nekā 45 minūšu laikā.

Jaunieši, kuri par nozīmīgāko pārvietošanās veidu uz izglītības iestādi izvēlas satiksmes autobusu, visbiežāk ceļā pavada mazāk nekā 20 minūtes (78%), savukārt 30 minūšu laikā izglītības iestāde, izmantojot satiksmes autobusu, ir sasniedzama 90% jauniešu. 10% izglītojamo izglītības iestādi sasniedz mazāk nekā 50 minūšu laikā. Kopumā visi jaunieši, kuri izmanto sabiedrisko transportu, kā galveno pārvietošanās veidu, izglītības iestādi sasniedz laika periodā līdz 50 minūtēm.

Savukārt respondenti, kuri par galveno pārvietošanās veidu uz izglītības iestādi izvēlās skola autobusu, to sasniedz dažādos laika periodos. 46% jauniešu, izmantojot skolas autobusu, izglītības iestādi sasniedz mazāk nekā 20 minūšu laikā, bet jau mazāk nekā 30 minūšu laikā, to sasniedz 65% no visiem izglītojamiem. Savukārt laika posmā no 30 līdz 50 minūtēm

izglītības iestāde ir sasniedzama 29% jauniešu, kuri galvenokārt izmanto skolas autobusu pakalpojumus. Ceļā no dzīvesvietas līdz izglītības iestādei 6% jauniešu pavada 55 – 65 minūtes. Visiem jauniešiem, kuri galvenokārt uz izglītības iestādi pārvietojas ar skolas autobusu, tā ir sasniedzama mazāk nekā 65 minūšu laikā.

Neatkarīgi no pārvietošanās veida, vidēji 76% jauniešu izglītības iestādi spēj sasniegt mazāk nekā 20 minūtēs, bet jau 30 minūšu laikā 88% izglītojamo. Savukārt mazāk nekā 50 minūšu laikā izglītības iestāde ir sasniedzama jau 98% respondentu. 2% jauniešu vidēji ceļā uz izglītības iestādi pavada 55 – 65 minūtes.



5.2.6.attēls. Pārvietošanās ilgums pēc izglītības klašu dalījuma (izstrādāja autore, izmantojot pētījumā apkopoto datu masīvu, 2016)

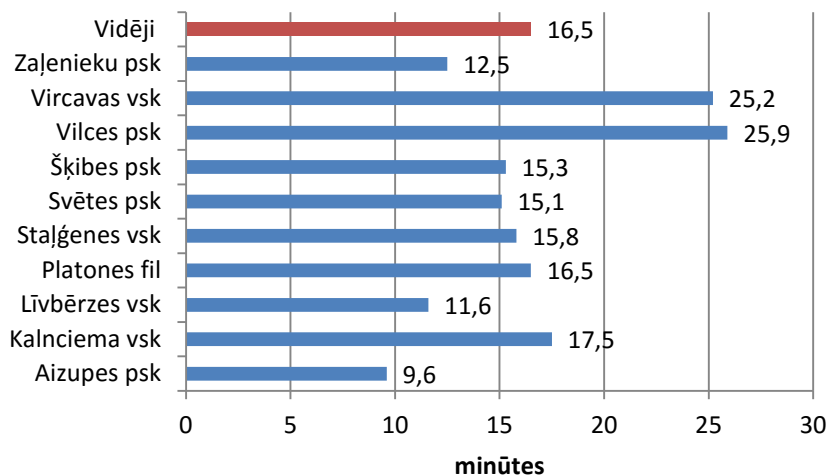
Latvijā vispārējā pamatizglītība ir obligāta, bet vispārējā vidējā izglītība apgūt izvēlās katra persona individuāli (Vispārējais izglītības likums, 1999). Tādēļ pamatizglītības vecuma bērniem un jauniešiem izglītības iestāde jāatrodas tuvāk dzīvesvieta un jābūt sasniedzamākai.

76% jaunieši, kuri iegūst vispārējo pamata izglītību (7.–9. klase) ceļā, līdz tai pavada mazāk nekā 20 minūšu, bet mazāk nekā 30 minūtēs vispārējo pamatizglītības iestādi sasniedz 88%. Tomēr 12% izglītojamiem (7.–9. klase) ceļā līdz izglītības iestādei vidēji jāpavada 30 līdz 65 minūtes (sk. 5.2.6. attēls).

Savukārt 74% jauniešu, kuri iegūst vispārējo vidējo izglītību (10.–12. klase), to sasniedz mazāk nekā 20 minūšu laikā, bet mazāk nekā 30 minūšu laikā izglītības iestāde ir sasniedzama 87% no visiem izglītojamiem jauniešiem. 13% jauniešu ceļā uz izglītības iestādi vidēji pavada 35 līdz 50 minūtes.

Kopumā Jelgavas novadā neatkarīgi no izglītības iestāžu nodrošinātās izglītības programmas (pamatskola, vidusskola) jaunieši vidēji tās visbiežāk var sasniegt ceļā, pavadot mazāk nekā 30 minūtes. Galvenokārt tas saistīts ar to, ka jaunieši visvairāk jauniešu izglītības iestādē nokļūst ar mehāniskiem transportlīdzekļiem (67%). Līdz ar to jaunietis tiek pārvietots nevis pats patstāvīgi iesaistās ikdienas mācību mobilitātes jautājumos, kas ir neatkarīgi no

iegūstamās izglītības programmas. To arī norāda pētījums ASV (Rietumvirdžīnijā), ka sasniedzamību neietekmē ikdiena pārvietošanās paradumi, jo visiem izglītojamiem, ir vienādi nosacījumi nokļūšanai izglītības iestādē – pārvietošanās ar mehanizētu transportlīdzekli (Talen, 2001).



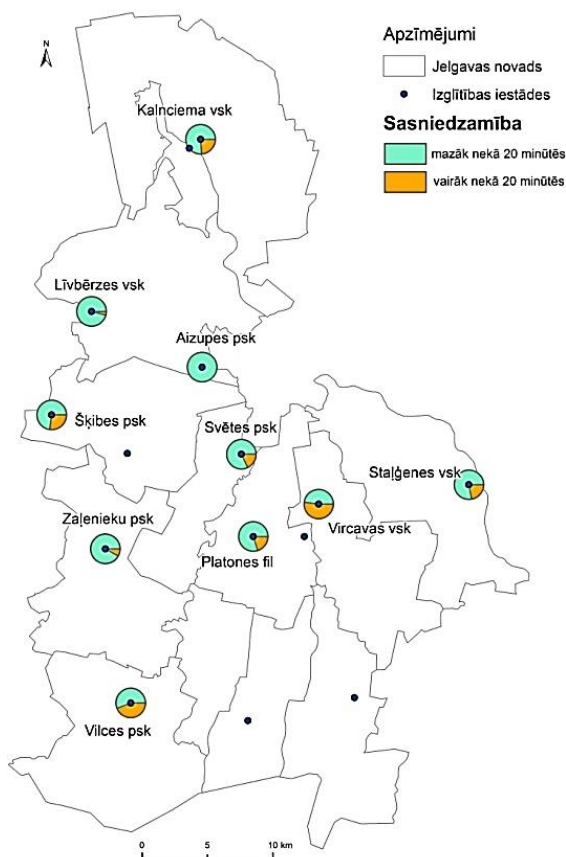
5.2.7.attēls. Vidēji ceļā pavadītais laiks uz mācību iestādi attiecībā pret izglītības iestādi (izstrādāja autore, izmantojot pētījumā apkopoto datu masīvu, 2016)

Jelgavas novada izglītības iestādes jauniešiem ir sasniedzamas apmēram 16 minūtēs. Pēc vidējā patērētā laika līdz izglītības iestādei apstiprinās ASV pētījumā izvirzītais apgalvojums, ka galamērķi var uzskatīt par sasniedzamu, ja ceļā tiek pavadītas vidēji 20 minūtes (Weber, 2003). Tomēr izglītības sasniedzamība jāvērtē katrai Jelgavas novada izglītības iestādei individuāli, jo pastāv dažāda veida ietekmējošie faktori, kas nosaka sasniedzamības atšķirības (skolas novietojums, transporta infrastruktūra, apdzīvojamums, ceļā pavadītais laiks, pārvietošanās veids utt.).

Apskatot Jelgavas novada izglītības iestādes vidēji visilgāk uz mācību iestādi, jādodas tiem jauniešiem, kuru izglītību iegūst Vilces pamatskola (25,9 minūtes). Tikpat ilgs laiks nepieciešams jauniešiem, kuri izglītību iegūst Vircavas vidusskolā (25,2 minūtes). Šajās izglītības iestādēs jaunieši biežāk izmanto skolas autobusu (sk. 3.2.1. attēls), kas pārvietošanās ziņā ir lēnāks nekā automašīna, jo nepieciešams apstāties pieturās un uzņemt pasažierus. Tāpat, lai nokļūtu Vircavas vidusskolā skolas autobusu reisi vidēji patērē 48 minūtes (Švēdere, 2016). Tādēļ izglītības iestādes sasniedzamību nosaka skolas autobusu maršrutos ceļā patērētais laiks, kā arī iegūtie rezultātus izskaidro arī 5.2.3. attēls par iedzīvotāju blīvumu. Vilces un Vircavas pagastos iedzīvotāju blīvums ir proporcionāli pretējs vidēji ceļā pavadītajam laikam uz izglītības iestādi. Tas norāda arī uz sadrumstaloto apdzīvojamību šajās teritorijās, kas galvenokārt atrodas ārpus lielciemu teritorijas.

Arī Kalnciema vidusskolā izglītību iegūstošie jaunieši pārvietojas vidēji 17,5 minūtes uz skolu, kas ir ilgāk, par Jelgavas novadā vidēji ceļā pavadīto laiku attiecībā pret mācību iestādēm, kas saistīts ar to, ka jaunieši biežāk uz izglītības iestādi dodas ar sabiedrisko transportu un līdzīgi kā Vilces pamatskolas un Vircavas vidusskolas gadījumā, vidēji ceļā patērē ilgāku laiku, kā tas būtu, pārvietojoties ar automašīnu.

Vismazāk laika vidēji uz izglītības iestādi patērē Aizupes pamatskolas skolēni. Iespējams, tas saistīts ar to, ka biežāk uz izglītības iestādi jaunieši pārvietojas ar automašīnu, kas nodrošina ātrāku nokļūšanu galamērķi, kā tas būtu, izmantojot sabiedrisko transportu. Tāpat vidēji mazu laiku uz izglītības iestādi pavada jaunieši, kuri izglītību iegūst Līvberzes (11,6 minūtes) vidusskolā un Zaļenieku (12,5 minūtes) pamatskolā. Šādi rādītāji, iespējams, saistīt ar to, ka uz šīm izglītības iestādēm jaunieši visbiežāk dodas kājām (sk. 3.2.1. attēls).



5.2.8.attēls. Izglītības iestāžu sasniedzamība 20 minūtēs neatkarīgi no pārvietošanās veida (izstrādāja autore, izmantojot datu masīvu, 2016; *Envirotech* datu bāzi GIS Latvia 10., 2016)

Salīdzinot 5.2.7. attēlu veidojas loģisks izglītības iestāžu sasniedzamības atspoguļojums 5.2.8. attēlā. Jelgavas novadā mazāk nekā 20 minūšu laikā 100% visiem izglītojamiem ir sasniedzama Aizupes pamatskola. Tas skaidrojams ar to, ka izglītības iestādes tuvumā (apmēram 1,6 km) atrodas Viesturciems (apvienojot apdzīvotas vietas – Tērvete, Birzīte, Siliņi, Mežvidi, Pārupe, Straume, Viesturi), tāpat arī Rosība, Grīva, Ziedonis (sk. 3. pielikums), kur, iespējams, dzīvo visvairāk izglītojamo. Arī izglītības iestādes tuvums

Jelgavas pilsētai ir nozīmīgs faktors, jo 63% jauniešu uz izglītības iestādi tiek nogādāti ar automašīnu, kas norāda uz to, ka, iespējams, jauniešu vecāki apvieno braucienu uz darbavietu un nogādāšanu izglītības iestādi. Līdzīgi ir arī Līvberzes vidusskolā, kur 96% jauniešu izglītības iestādi sasniedz mazāk nekā 20 minūšu laikā. Tas skaidrojams ar to, ka visvairāk jauniešu uz izglītības iestādi pārvietojas kājām (62%) (sk. 5.1.4. attēls), jo arī pēc iedzīvotāju blīvuma tieši izglītības iestādes tuvumā tas ir vislielākais Līvberzes pagastā (sk. 3.3.1. attēls). Tāpat arī uz Zaļenieku pamatskolu 62% jauniešu dodas kājām, līdz ar to lielākai daļai izglītības iestāde ir sasniedzama mazāk nekā 20 minūtēs (92%).

Savukārt vairāk nekā 20 minūtes uz izglītības iestādi pārvietojas jaunieši Vircavas vidusskolā (52%), kur arī vairāk nekā puse respondentu (52%) uz izglītības iestādi dodas skolas autobusā. 62% jauniešu skolas autobusā jāpavada ilgāk nekā 20 minūtes (Švēdere, 2016).

Līdzīga situācija ir Vilces pamatskolā, kur 44% jauniešu uz izglītības iestādi jāpavada ceļā ilgāk nekā 20 minūtes. Arī šeit 67% respondentu izmanto skolas autobusu pakalpojumu. Savukārt 78% izglītojamie, kuri izmanto skolas autobusu nokļūšanai izglītības iestādē pavada ceļā ilgāk nekā 20 minūtes (Švēdere, 2016).

Pārējās Jelgavas novada izglītības iestādēs vairāk nekā 70% jauniešu ceļā pavada mazāk nekā 20 minūtes.

Izglītības iestāžu sasniedzamību (kritērijs - 20 minūtes) ietekmējošie faktori (n=288)

	>20 minūtēm	<20 minūtēm	X ²	df	p
Vecums					
12-14	22,4%	77,6%	1,461	2	0,482
15-17	27,2%	72,8%			
18-19	16,7%	83,3%			
Dzimums					
Zēni	18,6%	81,4%	4,869	1	0,027
Meitenes	29,7%	70,3%			
Apģūstamās izglītības līmenis					
pamatskola	24,0%	76,0%	0,094	1	0,759
vidusskola	26,1%	73,9%			
Bērnu skaits ģimenē					
1-2	20,0%	80,0%	3,382	1	0,066
3 un vairāk	29,3%	70,7%			
Pieaugušie ģimenē					
viens	34,8%	65,2%	6,629	2	0,036
divi	25,8%	74,2%			
vairāk par divi	8,3%	91,7%			
Mājoklis					
dzīvoklis	26,0%	74,0%	0,355	1	0,551
privātmāja	22,9%	77,1%			
Ikdienā nepieciešamo lietu pieejamība					
ierobežota	33,7%	66,3%	6,778	1	0,009
neierobežota	19,7%	80,3%			
Automobiļu skaits ģimenē					
nav	35,0%	65,0%	7,53	2	0,023
viens	27,1%	72,9%			
divi un vairāk	17,4%	82,6%			
Auto lietošanas paradumi ģimenē					
nav/neizmanto katru dienu	30,4%	69,6%	3,909	1	0,048
katru dienu	20,2%	79,8%			
Pārvietošanās veids uz skolu					
auto	6,7%	93,3%	63,712	3	0,000
skolas autobuss	48,2%	51,8%			
sabiedriskais transports	33,3%	66,7%			
iešana/velo	5,3%	94,7%			
Skolas maiņa					
mainīta skola	28,1%	71,9%	1,142	1	0,285
skola nav mainīta	22,4%	77,6%			
Dzīvesvieta					
lielciems	17,9%	82,1%	13,824	2	0,001
vidējciems	36,4%	63,6%			
viensēta/vasarnīcu ciems	14,6%	85,4%			

Piezīme: statistiski nozīmīgs, ja $p < 0,05$

Statistiski būtiski ($p < 0,05$) ir sociālekonomiski rādītāji (bērnu skaits ģimenē, pieaugušo skaits, ikdienā nepieciešamo lietu pieejamība), automašīnas izmantošanas paradumi, pārvietošanās veids un dzīvesvieta (lielciems, vidējciems, mazciems), kas izskaidro izglītības iestāžu sasniedzamību 20 minūtēs (sk. 5.2.1. tabula).

Zēni daudz biežāk nekā meitenes izglītības iestādi sasniedz ātrāk nekā 20 minūtes (81,4%), savukārt meitenes ceļā uz izglītības iestādi pavada ilgāku laiku (29,7%). Tas iespējams saistīts ar to, ka meitenes biežāk izmanto mehānizētos transportlīdzekļus (auto – 23,0%, skolas autobuss – 39,2%, sabiedriskais transports – 8,8%), nekā zēni, kuri daudz biežāk pārvietojas kājām (36,4%) (sk. 5.1.1. attēls). Arī pētījumā ASV minēts, ka meitenēm ir ierobežotāka neatkarīga pārvietošanās (iešana kājām, braukšana ar velosipēdu), ko ietekmē drošības jautājumi un riski, kādi var pastāvēt ceļā uz/no izglītības iestādes (McDonald, 2008; McDonald, 2011; McMillan et. al., 2006; van Goeverden, de Boer, 2013).

Tāpat statistiski nozīmīgs rādītājs ir pieaugušo skaits ģimenē, ko raksturo ceļā pavadītais laiks līdz izglītības iestādei. Jo vairāk pieaugušo ģimenē, jo ātrāk jaunieši var nokļūt izglītības iestādē. Pastāv lielāka iespēja, ka kāds no ģimenes locekļiem jaunieši var nogādāt līdz skolas autobusa pieturai vai nogādāt izglītības iestādē ar automašīnu. Tādēļ arī automašīnu skaits un to lietošanas paradumi ir nozīmīgi, cik ilgā laikā izglītības iestāde ir sasniedzama.

Nozīmīgs izglītības iestāžu sasniedzamības ietekmējošais faktors ir ikdienā nepieciešamo lietu pieejamība (grāmatas, enciklopēdijas, žurnāli, dators, internets, mobilais tālrunis, satelīttelevīzija, sava istaba, velosipēds), ko par sociālekonomiskajiem rādītājiem izmantojuši arī pētnieki Lielbritānijā, lai novērtētu tā ietekmi uz sasniedzamību (Farrington, Farrington, 2005). Jauniešiem, kuriem šo lietu pieejamība ir ierobežota (pieejamas mazāk nekā 7 lietas) biežāk ceļā uz izglītības iestādi pavadīs ilgāk nekā 20 minūtes (33,7%), savukārt tiem jauniešiem, kuriem šīs lietas ir ikdienā pieejamas (pieejamas vairāk nekā 8 lietas) izglītības iestādi sasniegs ātrāk nekā 20 minūšu laikā (80,3%). Šis faktors norāda arī ģimenes ekonomisko stāvokli. Tas nozīmē, ka zemāka izglītības iestāžu sasniedzamība ir jauniešiem no trūcīgām ģimenēm, kuri ceļā pavadīs ilgāk nekā 20 minūtes. Līdz ar to tā ir riska grupā, turpinoties izglītības iestāžu optimizācijai, jo arī literatūrā minēts, ka zemāka izglītības sasniedzamība ir izglītojamiem ar zemāku sociālekonomisko statusu (Talen, 2001). Tādēļ nākotnē varētu pastāvēt iespēja, ka jaunieši no attālākiem lauku reģioniem sasniedzamības kontekstā, neiegūs vispārējo vidējo izglītību, jo ceļā līdz izglītības iestādei jāpavada ilgāk, nekā 20 minūtes izmantojot mehānizētos transportlīdzekļus.

Ja ģimenē ir divas un vairāk automašīnas (82,6%), un to izmanto katru dienu (79,8%) tad jaunieši biežāk izglītības iestādē nokļūs mazāk nekā 20 minūšu laikā. Turpretim ja jaunieša ģimenē nav pieejama automašīna (35,0%) vai tā neizmanto katru dienu (30,4%), jaunieši ceļā pavadīs ilgāku laiku. Automašīnas esamība un skaits, kā arī to izmantošanas biežums norāda ģimeņu finansiālo stāvokli un spēju atļauties iegādāties un uzturēt automašīnu. Tas arī nosaka pārvietošanās veida izvēli uz izglītības iestādi. Jauniešiem

izvēloties doties uz izglītības iestādi ar automašīnu (93,3%) vai pārvietoties kājām/velosipēdu (94,7%), ceļā tiks pavadīts mazāk nekā 20 minūtes. Savukārt skolas autobusā (48,2%) visbiežāk jaunieši pavadīs ilgāk nekā 20 minūtes. To nosaka arī dzīvesvietas atrašanās vieta.

Jaunieši, kuru dzīvesvieta ir lielciems (82,1%) izglītības iestādi sasniegs ātrāk nekā 20 minūšu laikā, jo visbiežāk tā atrodas tieši lielciemu teritorijā, līdz ar to tas izskaidro, ka jaunieši ejot (52,9%) visbiežāk to sasniedz mazāk nekā 20 minūtēs. Tāpat arī jaunieši, kuri dzīvo viensētās (85,4%) biežāk izglītības iestādi sasniedz mazāk nekā 20 minūšu laikā, kas, iespējams, norāda uz to, ka ikdienas mācību mobilitātē tiek izmantota automašīna (41,5%) (sk. 5.1.1. tabula).

5.2.2.tabula

Izglītības iestādes sasniedzamība attiecībā pret pārvietošanās veidu (izstrādāja autore, izmantojot datu masīvu, n=288)

Izgl. iestāde Pārv. veids	Automašīna		Skolas autobuss		Satiksmes autobuss		Kājām/ velosipēds	
	Min	Km	Min	Km	Min	Km	Min	Km
Aizupes psk	10	7,9	0	0	11	8,9	7	0,7
Virnavas vsk Platonas fil	19	15,8	19	15,9	0	0	12	1,2
Svētes psk	14	11,3	0	0	19	16,2	12	1,2
Šķības psk	7	5,6	27	22,3	0	0	4	0,4
Vilces psk	12	9,8	34	28,3	0	0	6	0,6
Zaļenieku pak	12	9,7	19	15,8	0	0	11	1,1
Kalnciema vsk	14	12,0	0	0	18	14,7	8	0,8
Līvberzes vsk	8	6,3	19	15,5	20	16,7	9	0,9
Stalģenes vsk	15	12,5	24	19,7	0	0	7	0,7
Virnavas vsk	13	10,8	26	21,3	34	28,3	11	1,1

Jelgavas novadā sasniedzamākās izglītības iestādes, neskatoties uz pārvietošanās veidu, ir Aizupes, Svētes, Zaļenieku pamatskolas, Virnavas vidusskolas Platonas filiāle un Līvberzes vidusskola, kur ceļā pavadītais laiks līdz mācību iestādei nepārsniedz 20 minūtes. Savukārt Šķības (27min), Vilces (34 min) pamatskolās un Stalģenes (24 min), Virnavas (26 min) vidusskolās līdz mācību iestādei ceļā vidēji jāpavada ilgāk nekā 20 minūtes, izmantojot skolas autobusu, bet, par pārvietošanās veidu izvēloties, satiksmes autobusu, ilgāk par 20 minūtēm uz skolu jādodas Virnavas (34 min) vidusskolas jauniešiem.

Jaunieši pārvietojoties uz skolu biežāk veikto attālumu no mājām uz skolu mēra minūtēs, tādēļ veikts pārrēķins kilometros pēc formulas – $v \cdot \text{min} / 60 = \text{km}$, kur v ir ātrums (pieņem par konstantu 50 km/h pārvietošanās apdzīvotās vietās), min ir uz mācību iestādi ceļā pavadītais laiks, dalīts ar stundas daļu. Savukārt ejot kājām, tiek pieņemts, ka 1 km tiek noiets 10 min. Rezultātā iegūts potenciālais vidējais attālums līdz dzīvesvietai.

Pēc Saeimas Ilgtspējīgas attīstības komisijas darba grupas sniegtās informācijas izglītības iestādes sasniedzamībai jābūt 3 km robežās ejot kājām (sk. 9. pielikums) (Saeimas Ilgtspējīgas., 2015, Avotiņa, 2016), tas apstiprinās arī pēc 5.2.2. tabulas apkopojuma, kur, ejot kājām un braucot ar velosipēdu, ceļā vidēji netiek pavadīts ilgāk nekā 12 minūtes, kas atbilst aptuveni 1,2 km.

5.2.3.tabula

Jelgavas novada skolēnu subjektīvo vērtējumu par izglītības iestādes sasniedzamību ietekmējošie faktori. ANOVA vienfaktora dispersiju analīze (n=288)

	<i>Vid.</i>	<i>SN</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
Vecums				
12-14	3,410	1,367	0,633	0,531
15-17	3,560	1,269		
18-19	3,280	1,364		
Dzimums				
Zēni	3,400	1,324	0,816	0,367
Meitenes	3,540	1,316		
Appūstamās izglītības līmenis				
pamatskola	3,460	1,355	0,077	0,782
vidusskola	3,520	1,130		
Bērnu skaits ģimenē				
1-2	3,480	1,276	0,026	0,872
3 un vairāk	3,460	1,374		
Pieaugušie ģimenē				
viens	3,960	1,107	2,375	0,095
divi	3,390	1,355		
vairāk par divi	3,670	1,146		
Mājoklis				
dzīvoklis	3,590	1,347	1,848	0,175
privātmāja	3,380	1,293		
Ikdienā nepieciešamo lietu pieejamība				
ierobežota	3,080	1,256	12,758	0,000
neierobežota	3,660	1,366		
Automobiļu skaits ģimenē				
nav	3,420	1,369	0,338	0,713
viens	3,560	1,296		
divi un vairāk	3,430	1,320		
Auto lietošanas paradumi ģimenē				
nava auto/neizmanto katru dienu	3,430	1,312	0,154	0,695
katru dienu	3,500	1,328		
Pārvietošanās veids uz skolu				
auto	3,430	1,395	4,074	0,007
skolas autobuss	3,230	1,275		
sabiedriskais transports	3,250	1,294		
iešana/velo	3,840	1,264		
Skolas maiņa				
mainīta skola	3,190	1,308	6,840	0,009
skola nav mainīta	3,610	1,305		
Dzīvesvieta				
lielciems	3,740	1,233	6,095	0,003
vidējciems	3,160	1,347		
viensēta/vasarnīcu ciems	3,390	1,376		

Piezīme: statistiski nozīmīgs, ja $p < 0,05$

ANOVA dispersijas analīze veikta pēc jauniešu subjektīvā vērtējuma par izglītības iestādes piekļuvi, kur skolēni ar 1 vērtēja ļoti sliktu piekļuvi, bet ar 5 – ļoti labu piekļuvi. Rezultātā par statistiski nozīmīgiem rādītājiem atzīmējama ikdienā nepieciešamo lietu pieejamība (grāmatas, dators, internets, mobilais tālrunis, sava istaba, velosipēds utt.), pārvietošanās veida izvēle, skolas maiņa un dzīvesvieta.

Jaunieši, kuriem ir ierobežota šo lietu pieejamība, izglītības sasniedzamību vērtē zemāk (3,080), nekā jaunieši, kuriem regulāri ir pieejamas mūsdienas ikdienā nepieciešamās lietas (3,660). Jauniešu vērtējums saistīts ar to vai izglītības iestāde ir sasniedzama ilgākā vai īsākā laika periodā kā 20 minūtes (sk. 5.1.1. tabula). Attiecīgi jaunieši, kuri ceļā uz izglītības iestādi pavadīs ilgāk nekā 20 minūtes, to sasniedzamību vērtēs zemāk.

Vislabāk izglītības iestādes sasniedzamību vērtē jaunieši, kuri uz to pārvietojas ejot (3,840), jo tā atrodas pietiekami tuvu dzīvesvietai, līdz ar to jaunieši pārvietojas patstāvīgi, neietekmējoties no vecāku ikdienas mobilitātes paradumiem vai skolas autobusu maršrutiem un laikiem, kas tiek pavadīts tajā. Sliktāk jaunieši vērtē izglītības iestāžu sasniedzamību ar skolas autobusu (3,230), jo līdz galamērķim ir jāpatērē visvairāk laika. Tāpat vērtējumu var ietekmēt skolas autobusu maršrutu pieturu sasniedzamība un ceļā pavadītais laiks līdz tai. Laiks, ko jauniešiem jāpavada ceļā līdz izglītības iestādei ietekmē arī vai tā ir mainīta vai nav. Jaunieši, kuri izglītības iestādi nav mainījuši to sasniedzamību vērtē augstāk (3,610), kā tie, kas to ir darījuši (3,190). Tas skaidrojams, ar to ka, iespējams, izglītības iestāde savas dzīvesvietas tuvumā optimizācijas rezultātā tikusi slēgta vai restrukturizēta un jauniešiem nācies manīt to, kā rezultātā laiks, kas jāpavada, ceļā palielinājās.

Tāpat visai loģisks šķiet jauniešu vērtējums, kas raksturo dzīvesvietu. Jaunieši, kuri dzīvo lielciemos (3,740) un viensētās/vasarnīcu ciemos (3,390) izglītības iestāžu sasniedzamību vērtē augstāk nekā vidējciemos dzīvojoši. Šie rezultāti skaidrojami ar 5.1.1. un 5.2.1. tabulās atspoguļoto informāciju. Jo jaunieši, kuri dzīvo vidējciemos ceļā uz izglītības iestādi pavadīs ilgāk nekā 20 minūtes, visbiežāk izmantojot skolas autobusu, kā galveno pārvietošanās veidu. Savukārt Jelgavas novadā izglītības iestādes galvenokārt atrodas lielciemos, kuru jaunieši var sasniegt mazāk nekā 20 minūšu laikā, galvenokārt ejot kājām vai pārvietojoties ar velosipēdu.

5.3. Izglītības iestāžu tīkla attīstības iespējas Jelgavas novadā sasniedzamības kontekstā

Izglītības iestāžu optimizāciju nosaka vairāki faktori – vecāku darbavieta (Jelgavas pilsēta, pašvaldība, kurā dzīvo, blakus novads, pilsēta), skolas un sabiedriskā transporta

nodrošinājums, tuvākās izglītības iestādes sasniedzamība un prestižs, ko nosaka arī izglītības līmenis un subjektīvais viedoklis. Tāpat izglītības iestāžu optimizācija varētu ietekmēt Jelgavas novada turpmākās apdzīvojuma izmaiņas.

5.3.1.tabula.

Sasniedzamākā izglītības iestāde nākotnes perspektīvā (izstrādāja autore, izmantojot Izglītības pakalpojumu...,2015)

Jelgava		Iecava	
<i>Skola</i>	<i>min</i>	<i>Skola</i>	<i>min</i>
Aizupes psk	<15	Staļģenes vsk	15-25
Svētes psk		Dobeles	
Vircavas vsk		<i>Skola</i>	<i>min</i>
Elejas vsk	15-25	Šķības psk	<15
Sesavas psk		Jūrmala	
Līvberzes vsk		<i>Skola</i>	<i>min</i>
Zaļenieku psk		Kalnciema pag. vsk	25-35
Vilces psk	25-35	Kalnciema vsk	

Izglītības iestāžu sasniedzamību aktualizēja SIA „Karšu izdevniecības Jāņa sēta” un SIA „Group 93” (2015) veiktais pētījums, kurā analizēta izglītības iestāžu sasniedzamība un izstrādātas nākotnes perspektīvas. Sasniedzamība attēlota izmantojot datorprogrammu *JS Baltija* izvērtējot optimālos maršrūtus, pēc principa, ka 1.–6. klasē jābūt 150 audzēkņiem, bet 7.–12. klasē, lauku teritorijās 300 izglītojamo. Tāpat tika vērtēts iedzīvotāju skaita izmaiņas nākotnes perspektīvā, darbavietu pieejamība izglītojamo vecākiem, izglītības iestāžu infrastruktūras kvalitāte, svārstmigrācijas plūsma u.c. kritēriji (Izglītības pakalpojumu..., 2015).

Pētījuma rezultātā pēc 5 gadu perioda Jelgavas novadā nepastāvēs izglītības iestādes, kas atbilstu kritērijam par izglītojamo skaitu izglītības iestādēs. Jaunieši dosies uz Jelgavas, Iecavas, Dobeles un Jūrmalas pilsētām, tādējādi mainot mācību mobilitātes paradumus (sk. 5.3.1. tabula) (Izglītības pakalpojumu..., 2015).

Pēc Izglītības un zinātņu ministrijas kritērijiem novadu skolās 2017./2018. mācību gadā 10. klasē minimālajam skolēnu skaitam jābūt lielākam par 10 izglītojamiem, bet vidusskolas klasēs (10.–12. klase) lielākam par 27 izglītojamiem. Savukārt audzēkņu skaitam 2018./2019. mācību gadā 10. klasē jābūt vismaz 12, bet vidusskolas klasēs kopumā vairāk nekā 32 izglītojamiem (Apstiprina kritērijus..., 2015).

Pēc Jelgavas Izglītības pārvaldes sniegtajiem datiem uz 01.10.2015. un Izglītības un zinātņu ministrijas datiem, kā arī turpinoties samazināties skolēnu skaitam, Jelgavas novadā tuvāko gadu laikā būtu jāpārstrukturizē Līvberzes (2015. g. 11 vidusskolēni), Staļģenes (2015. g. 0 vidusskolēni, tiek nodrošināta vidusskola neklātienē programmā) Vircavas (2015. g. 27 vidusskolēni) vidusskolas pārdēvējot tās par pamatskolām. Pēc SIA „Karšu izdevniecības

Jāņa sēta” un SIA „Group 93” (2015) veiktā pētījuma turpmāk jaunieši varētu doties uz vispārējo vidējo izglītības iestādi Jelgavas un Iecavas pilsētā. Tomēr laika periodā no 2013. līdz 2015. gadam šajās mācību iestādēs novērojama skolēnu skaita pieaugums 10. klasēs, attiecīgi Elejas vidusskolā par 22%, Kalnciema vidusskolā par 38%, Kalnciema pagasta vidusskolā par 56% un Vircavas vidusskolā par 42%. Tādēļ pamatojoties uz izglītojamo skaita pieaugumu 10. klasēs, līdz 2018./2019. mācību gadam šajās mācību iestādēs restrukturizācija nav gaidāma.

Ņemot vērā Izglītības un zinātņu ministrijas uzstādījumus (7.–12. klasē izglītojamo minimālais skaits tuvāko 5 gadu laikā nebūs mazāks kā 300) Jelgavas novadā nepastāvēs neviena vispārējā vidējā izglītības iestāde (7.–12. klase). Jau pašlaik lielākajā Jelgavas novada vidusskolā (Elejas vidusskola) kopumā mācās 307 izglītojamo (7.–12. klase – 126). Pamatojoties uz izglītojamo skaitu 01.10.2015., pie iespējamības, ja pievienotu jauniešus, kuri mācās 7.–9. klasēs Vilces un Sesavas pamatskolā, kas atrodas vistuvāk Elejas vidusskolai un būtu jauniešiem sasniedzamākā, izglītojamo skaits 7.–12. klašu grupā nesasniedza 300 izglītojamo (188). Attiecīgi tad Vilces un Sesavas pamatskolā paliktu 60 un 61 izglītojamo, kas neatbilst Izglītības un zinātņu ministrijas uzstādījumam (1.–6. klase – 150 izglītojamo). Līdz ar to loģiskākais lēmums būtu šīs skolas pievienot Elejas vidusskolai (kopā skolā veidojot 490 izglītojamo). Tomēr jau pašlaik izglītojamie Vilces pamatskolā ceļā līdz izglītības iestādei vidēji patērē 25,9 minūtes (sk. 5.2.7. attēls), bet ar skolas autobusu ceļā līdz izglītības iestādei patērē vidēji 34 minūtes (sk. 5.2.1. tabula), kā arī 93% izglītojamo tieši ar skolas autobusu nokļūst izglītības iestādē. Pēc Zemgales Plānošanas reģiona sabiedriskā transporta un autoceļu attīstības nodaļas sniegtajiem datiem skolas autobuss ceļā pavadā ilgāk par stundu. Balstoties uz ceļā pavadīto laiku līdz izglītības iestādei Vilces pamatskolu, būtu jā saglabā. Jau pašlaik Vilces pamatskola neatkarīgi no pārvietošanās veida vidēji nav sasniedzama 20 minūšu laikā (44%), tādēļ slēdzot to jauniešiem būtu ceļā jāpavada ilgāks laiks, tā tas ir pašlaik. Laiks, ko izglītojamie pavadā skolas autobusā saistās ar zemajām atzīmēm un izglītības līmeni, zemo fizisko sagatavotību, miega stundu samazināšanos, kā arī sociālo aktivitāšu samazināšanos (Talen, 2001).

Apskatot Kalnciema pagasta un Kalnciema vidusskolas apvienošanu izglītojamo skaits izglītības iestādē kopumā, pēc 01.10.2015. datiem, būtu 332, bet 7.–12. klašu grupā – 145.

Iespējams, būtu apvienot Vircavas vidusskolas Platones filiāli (6.–9. klase 46 izglītojamie), Vircavas vidusskolas Lielvircavas filiāli (1.–5. klase 61 izglītojamo) un Vircavas vidusskolu (1.–12. klase 140 izglītojamie). Tad attiecīgi 1.–6. klasē izglītību iegūtu 146 izglītojamo, bet 7.–12. klasē 101 izglītojamo. Šādu izglītības iestāžu apvienošanu var

izskaidrot ar izglītības iestāžu ģeogrāfisko novietojumu, kā arī uz šīm izglītības iestādēm savstarpēji tiek nodrošināti skolas autobusi (sk. 5.1.1. tabula).

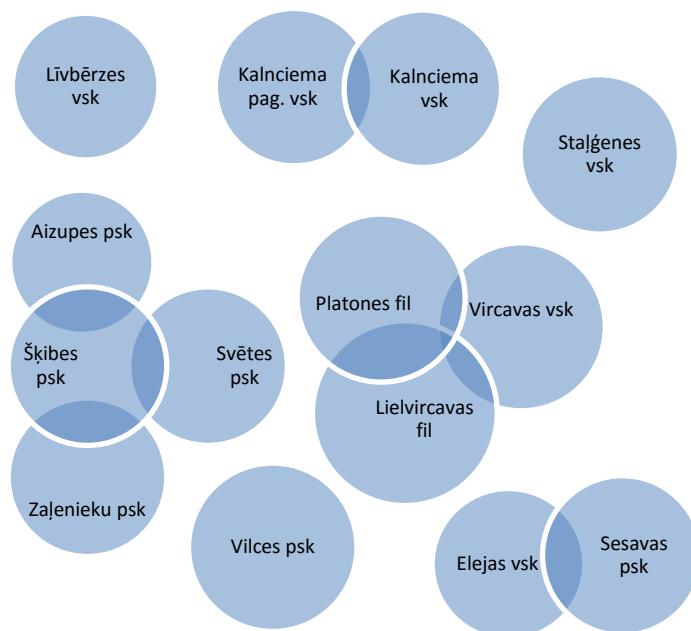
Izglītībai jābūt sasniedzamākai, atstājot izglītības iestādes apdzīvoto vietu tuvumā (lielciemos), kur vērojama ekonomiskā aktivitāte. Jaunsvirlaukas pagastā 2010. gadā reģistrēti visvairāk SIA un zemnieku saimniecības, kas nodrošina darbavietas pagasta iedzīvotājiem. Tieši šī iemesla dēļ Staļģenes vidusskolu nebūtu nepieciešams reorganizēt. Šādā gadījumā izglītības iestādē, pēc datiem uz 01.10.2015. izglītību 7.–9. klasēs iegūst 68 jauniešu, bet 1.–6. klašu grupā – 134. Izglītības iestāžu turpmāko darbību ietekmē vairāki faktori. Piemēram, Staļģenes vidusskolā izglītojamo skaits uz 01.10.2015. salīdzinājumā ar 2014. gadu palielinājies par 3% un pēdējo trīs gadu laikā redzama izglītojamo skaita pieaugums. Tāpat uz Staļģenes vidusskolu ar skolas autobusu tiek pārvadāti visvairāk izglītojamo Jelgavas novadā (27% no visiem Staļģenes vidusskolā izglītojamiem), kā arī daļai jauniešu tajā jāpavada ilgāk nekā stunda. Savukārt pēc respondentu sniegtajām atbildēm 39% jauniešu uz izglītības iestādi dodas kājām, kas salīdzinājumā ar visu novadu ir ievērojams skaits jauniešu. Līdz ar to veicot skolu optimizāciju aktīvā ikdienas pārvietošanās šiem jauniešiem tiktu liegta, samazinot fiziskās aktivitātes.

Tā kā ar 2017./2018. mācību gadu tiks slēgta Līvberzes vidusskolas 10.–12. klašu programma (Antoneviča, 2016), izglītības iestādi iespējams apvienot ar Aizupes pamatskolu. Šādā gadījumā 1.–6. klasē izglītību iegūtu 265 izglītojamie, bet pamatskolā kopā būtu 334 izglītojamie. Tomēr līdzīgi kā Staļģenes vidusskolā arī Līvberzē nozīmīgs skaits jauniešu (62%) uz izglītības iestādi dodas kājām un skolas optimizācija liegtu aktīvu pārvietošanos. Tāpat Līvberzes vidusskola ir viena no sasniedzamākajām Jelgavas novadā (vidēji 11,6 minūtes), līdz ar skolu apvienošanu šis ceļā pavadītais laiks palielināsies divas reizes.

Apskatot arī Svētes pamatskolas un Zaļenieku pamatskolas klašu apvienošanu, izglītības iestādē kopumā izglītību iegūtu 264 izglītojamo (1.–6. klase – 110 izglītojamo). Tomēr līdzīgi kā Līvberzes vidusskolā arī uz Zaļenieku pamatskolu 62% jauniešu dodas kājām un skolu apvienošanas gadījumā būtu liegta aktīva ikdienas pārvietošanās. Tāpat salīdzinot 2014. un 2015. gadu izglītojamo skaits Svētes pamatskolā ir pieaudzis par 11%, bet Zaļenieku pamatskolā par 6%. Pie šādas tendences izglītības iestādes nevajadzētu apvienot, kā rezultātā palielinātos uz izglītības iestādi ceļā pavadītais laiks un tiktu liegta iespēja pārvietosies aktīvi. Šādā gadījumā sasniedzamību neietekmē izglītojamā mobilitāte, jo visiem izglītojamiem, ir vienādi noteiktumi – pārvietošanās ar sabiedrisko vai skolas autobusu (Talen, 2001).

Savukārt Šķibes pamatskolas izglītojamie dotos, iespējams, uz Aizupes pamatskolu vai tuvējo Dobeles pilsētu. Izglītības iestādes izvēli varētu noteikt vecāku darbavietu atrašanās – Jelgavas vai Dobeles pilsēta, kā arī sabiedriskā transporta un skolas autobusa nodrošinājums.

Tāpat arī izglītojamo dzīvesvieta Glūdas pagastā ietekmēs skolas izvēli, jo jaunieši, kas dzīvo Zemgales, Bramberges ciemos visticamāk dotos uz Svētes vai Zaļenieku pamatskolu, savukārt tie jaunieši, kas dzīvo Dorupes ciemā visticamāk dotos uz Aizupes pamatskolu, kamēr Nākotnē dzīvojošie varētu izvēlēties doties uz Dobeli vai Aizupes pamatskolu.



5.3.1.attēls. Iespējamais izglītības iestāžu optimizācijas un restrukturizācijas scenārijs (izstrādāja autore, 2016)

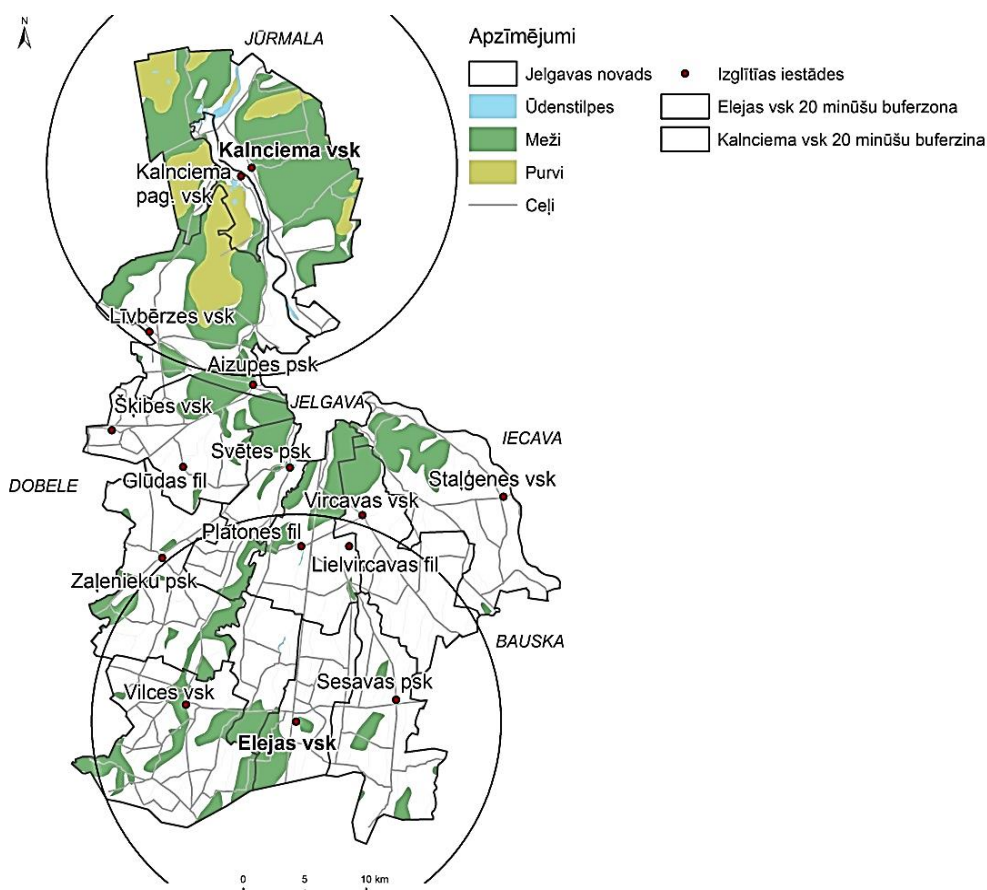
Jelgavas novadā pēc iepriekš apskatītajiem kritērijiem, tiktu apvienotas 4 izglītības iestādes, 3 izglītības iestādes netiktu apvienotas, savukārt izglītojamie, pēc to dzīvesvietas atrašanās vietas dotos uz trim tuvākajām izglītības iestādēm Jelgavas novadā (sk.5.3.1. attēls).

Apvienoto izglītības iestāžu sasniedzamība (izstrādāja autore, izmantojot datu masīvu; Švēdere, 2016; Satiksme, bez dat.; *GoogleMaps*)

	Kalnciema vsk	Vircavas vsk	Elejas vsk	Šķības psk
Kalnciema pag. vsk	16 min			
Platonē fil		8 min		
Mazkoči – Mutēni – Platone – Vircavas vsk		28 min		
Lielvircavas fil		18 min		
Vidusmuiža – Bērzaiņi – Sesava – Elejas vsk			29 min	
Pečāji – Lejnieki – Barāji – Sesava – Elejas vsk			33 min	
Bramberģe – Viesturu stacija – Aizupes psk				24 min
Aizupes psk				20 min
Zemgale – Bramberģe – Svētes psk				15 min
Spurģi-Glūda-Zemgale-Zaļenieki				40 min

Veicot izglītības iestāžu apvienošanu, mainīsies arī ceļā pavadītais laiks. Jau pašlaik pēc anketēšanas rezultātiem jaunieši no Kalnciema pagasta dodas uz Kalnciema vidusskolu, kas atrodas Valgundes pagasta pašvaldībā un vidēji ceļā pavada 16 minūtes. Ilgāku laiku skolas autobusā nāksies pavadīt Platonē pagasta pašvaldībā dzīvojošiem nokļūstot no Platonē filiāles līdz Vircavas vidusskolai, kas pēc *GoogleMaps* varētu būt apmēram 8 minūtes. Līdzīgi ir arī Sesavas pamatskolas izglītojamiem, jo papildus ceļā būtu jāpavada apmēram 9 minūtes (Elejas vsk – Sesavas psk). Savukārt izglītojamie kas dotos no Šķības pamatskolas uz Aizupes ceļā pavadītu apmēram 20 minūtes, savukārt posmā Bramberģe – Viesturu stacija – Aizupes pamatskola ceļā pavadītu apmēram 24 minūtes. Turpretim jaunieši, kuri dzīvo posmā Bramberģe – Zemgale – Glūda varētu doties uz Zaļenieku pamatskolu (apmēram 40 minūtes), jo šeit jau tiek nodrošināts skolas autobuss. Pastāv arī iespēja jauniešiem, kuri dzīvo Zemgale – Bramberģe posmā doties uz Svētes pamatskolu (netiek nodrošināts skolas autobuss) ceļā pavadot apmēram 15 minūtes (sk. 5.3.2. tabula).

Iepriekš apskatītā izglītības iestāžu apvienošana balstījās uz visu izglītības iestāžu optimizācijā iesaistīto pušu interešu apmierināšanas pieeju, turpinot iestāžu funkcionēšanu, lai izglītojamiem būtu ērta sasniedzamība, kā arī nodrošināšanu darbavietas pedagogiem. Bet, apskatot izglītības iestāžu optimizāciju tirgus ekonomikas ideju ietvaros, tad Jelgavas novadā pēc izglītības iestāžu sasniedzamības rādītājiem būtu jāfunkcionē tikai divām 7. -12. klases izglītības iestādēm (sk. 5.3.2. attēls).



5.3.2.attēls. Kalnciema un Elejas vidusskolas 20 minūšu sasniedzamības buferzona (izstrādāja autore, izmantojot datu masīvu, 2016; Izglītības pakalpojumu...2015; *Envirotech* datu bāzi GIS Latvia 10., 2016)

Pamatojoties pēc SIA „Karšu izdevniecības Jāņa sēta” un SIA „Group 93” (2015) pētījuma un autores pētījuma Jelgavas novadā būtu jāsaglabā Elejas un Kalnciema vidusskolas izglītības iestādes, kurās iegūtu izglītību 7.–12. klašu izglītojamie. Šajās izglītības iestādēs 01.10.2015. mācījās visvairāk 7.–12. klases izglītojamo, attiecīgi 126 un 77. Šādu izglītības iestāžu apvienošana tiek pamatota ar 5.3.1. tabulā redzamajiem datiem par tuvāko izglītības iestāžu sasniedzamības laikiem. Abas vidusskolas ir grupā, kur ceļā līdz tuvākajai izglītības iestādei jāpatērē vairāk nekā 20 minūtes, līdz ar to, pēc sasniedzamības viedokļa būtu izdevīgāk saglabāt šīs izglītības iestādes.

Apvienojot Elejas vidusskolu (7.–12. klašu grupas) ar Vircavas vidusskolu, Vircavas vidusskolas Platones filiāli, Zaļenieku, Vilces un Sesavas pamatskolu, tad šajā vecuma posmā izglītības iestādē izglītību iegūtu 335 izglītojamie. Līdz ar to Izglītības un zinātņu ministrijas izstrādātie normatīvi par minimālo izglītojamo skaitu 7.–12. klasē būtu sasniegti. Tomēr, apvienojot Kalnciema vidusskolu ar Kalnciema pagasta un Līvberzes vidusskolu 7.–12. klašu grupā izglītību iegūti 104 izglītojamie. Nākotnes perspektīvā arī šī izglītības iestāde pēc izglītojamo sakaita būtu riska grupā, lai to restrukturizētu.

Pārējo Jelgavas novada izglītības iestāžu 7.–12. klašu grupas būtu jāslēdz, jo Jelgavas novada domei nav ekonomiski izdevīgi uzturēt izglītības iestādi un nodrošināt pedagogu esamību priekšmetiem kā fizika, ķīmija, bioloģija, ģeogrāfija, kur nepieciešami specializēti kabinetu iekārtojumi. Tādēļ Svētes un Aizupes pamatskolas izglītojamie, pamatojoties uz Jelgavas pilsētas tuvumu dotos izglītības iestādēm Jelgavā. Savukārt Šķībes pamatskolas izglītojamie šajās klašu grupās dotos uz Dobeles pilsētu, bet no Staļģenes vidusskolas un Iecavu (sk. 5.3.1. tabula). Līdz ar to Jelgavas novadā tiktu nodrošināt tikai vispārējā pamata izglītības iestādes 1.–6. klasei, kas nākotnes perspektīvā, pēc izglītojamo skaita izmaiņām tajās arī būtu optimizējamo izglītības iestāžu riska grupā.

SECINĀJUMI

Maģistra darba mērķis ir sasniegts – pētījumā izvērtēta jauniešu 7. -12. klašu izglītojamo ikdienas mobilitāte uz skolu un izglītības iestāžu sasniedzamība Jelgavas novadā. Turpinoties izglītības iestāžu tīkla optimizācijai un restrukturizācijai Jelgavas novadā, palielinoties attālumam un nepieciešamībai pārvietoties uz izglītības iestādi ar skolas autobusu, izglītības iestādes sasniedzamība samazinās. No iegūtajiem statistikas datiem un jauniešu anketēšanas rezultātiem izriet sekojoši secinājumi:

1. Jelgavas novada izglītības iestāžu sasniedzamība vērtējama kā augsta, 76% jauniešu izglītības iestādē nokļūst ātrāk nekā 20 minūtēs, savukārt 88% 30 minūšu laikā, tomēr, kā rāda pētījuma rezultāti, novadā turpinoties izglītības iestāžu tīkla optimizācijai, izglītības iestāžu sasniedzamība samazināsies. To ietekmēs vairāki faktori – skolas autobusa lietojuma pieaugums, apdzīvotās vietas tips, kurā izvietota izglītības iestāde, vecāku ikdienas pārvietošanās paradumi un privātās automašīnas pieejamība, kā arī ģimenes sociālekonomiskās iespējas.

2. Jelgavas novadā izglītības iestāžu sasniedzamība saistīta ar iedzīvotāju blīvuma iezīmēm novadā un izglītības iestāžu novietojumu noteiktos apdzīvotos vietu tipos. Pētījuma rezultāti liecina, ka jauniešiem sasniedzamāka izglītības iestādes ir izvietotas Jelgavas novada lielciemos: Svētē (Svētes pamatskola – 82% no izglītojamiem nokļūst ātrāk nekā 20 minūtēs), Zaļeniekos (Zaļenieku pamatskola – 92%), Līvberzē (Līvberzes vidusskola – 96%), Staļģenē (Staļģenes vidusskola – 78%). Izņēmums ir Kalnciema vidusskola (76%), kura atrodas mazciemā Dambji (Kalnciema vidusskola) un Platones filiāle (80%), kura atrodas vidējciemā. Savukārt izglītības iestādēm, kuras izveidotas novada vidējciemos – Vilcē (Vilces pamatskola – 44%) vai teritorijās ar zemāku iedzīvotāju blīvumu – Vircavā (Vircavas vidusskola – 52%) ir raksturīga zemāka sasniedzamība.

3. Jauniešu izmantotais pārvietošanās veids, lai dotos uz izglītības iestādi, būtiski ietekmē izglītības iestādes sasniedzamību. Ilgāk par 20 minūtēm ceļā uz izglītības iestādi patērēs jaunieši, kuri izmanto skolas autobusa (48%) un sabiedriskā transporta (33%) pakalpojumus. Salīdzinot, tikai 7% jauniešu, kurus vecāki aizved uz izglītības iestādi un 5%, kuri dodas kājām, patērē vairāk par 20 minūtēm, lai nokļūtu izglītības iestādē.

4. Atsaucoties uz pētījuma rezultātiem, Jelgavas novadā, iespējams izveidot divu veidu jauniešu profilus, kuriem raksturīga 1) augsta izglītības iestādes sasniedzamība; 2) vidēja un zema izglītības sasniedzamība. Pirmajā profilā iekļaujas jaunieši, kuri dzīvo lielciemos (82% izglītības iestādē nokļūst ātrāk par 20 minūtēm), dodas uz izglītības iestādi ejot (95%) vai dzīvo viensētās (85%) un ģimenei pieder vairāk par vienu automašīnu (83%). Otro profilu

veido jaunieši, kuri dzīvo vidējciemos (63%), uz izglītības iestādi pārvietojas ar skolas autobusu (52%) un ģimenei nepieder automašīna (65%).

5. Pakāpeniski optimizējot izglītības iestāžu tīklu Jelgavas novadā, to sasniedzamība būs jauniešiem, kuru dzīvesvieta ir lielciems, kur šobrīd izvietotas izglītības iestādes. Savukārt daļai viensētās dzīvojošo jauniešu izglītības sasniedzamība samazināsies, jo skolas autobusam nav iespējas nokļūt līdz katrai viensētai, un tas nav arī ekonomiski izdevīgi. Tādēļ aizvien vairāk nozīmīga kļūst piekļuve automašīnai.

6. Pārvietošanās veida izvēle cieši saistīta ar dzīvesvietas novietojumu. Jaunieši, kuri dzīvo Jelgavas novada lielciemos biežāk uz izglītības iestādi nokļūst ejot (53%) savukārt vidējciemos dzīvojošie – ar skolas autobusu (65%), viensētās un vasarnīcu ciemos – ar automašīnu (41,5%).

7. Pētījuma rezultāti parāda, ka tikpat nozīmīgs kā attālums un izvēlētais pārvietošanās veids, lai dotos uz izglītības iestādi, būtisks sasniedzamības rādītājs ir arī ģimenes sociālekonomiskās iespējas. Tāpēc nākotnē, ņemot vērā izglītības iestāžu tīkla restrukturizāciju un, plānojot skolas autobusu maršrutus Jelgavas novadā, pastiprināta uzmanība jāvērs maznodrošināto ģimeņu interesēm, lai ierobežotu sociālo atstumtību un nodrošinātu vienlīdzīgas izglītības sasniedzamības iespējas visiem novada izglītojamiem.

8. Pamatojoties uz izglītības iestāžu optimizācijā iesaistīto pušu interešu apmierināšanas pieeju, Jelgavas novadā būtu jāsauglabā Vilces un Zaļenieku pamatskolas, Staļģenes un Līvberzes vidusskolas, ko ietekmē vairāki faktori – skolas autobusu reisu ceļā pavadītais laiks, izglītības iestādes sasniedzamība kājām, kā arī izglītības sasniedzamība palielinot ceļā pavadīto laiku un samazinot iespējas jauniešiem neatkarīgas mobilitātes iespējas. Tāpat tuvākajos gados nav nepieciešams optimizēt Aizupes (6%), Svētes (11%) pamatskolas un Elejas (13%) vidusskolu, jo pēdējo gadu laikā ir vērojams izglītojamo skaita pieaugums. Savukārt izglītības iestāžu optimizāciju varētu skart Vircavas vidusskolas Platones filiāli, kur izglītojamo skaits pēdējo gadu laikā samazinājies par 4%, Sesavas (-6%), Šķības (-6%) pamatskolas.

9. Izmantojot izglītības iestāžu tīkla restrukturizācijas plānošanā tirgus ekonomikas pieeju, izglītojamo skaita izmaiņu tendences un sasniedzamības izvērtējuma rezultāti liecina, ka Jelgavā būtu nepieciešams nodrošināt divas vispārējās vidējās izglītības iestādes – Kalnciema un Elejas vidusskola, kuras spētu nodrošināt izglītības sasniedzamību 7.–12. klašu izglītojamiem.

PRIEKŠLIKUMI

Veicot maģistra darba izstrādi ar mērķi izvērtēt jauniešu 7.–12. klašu izglītojamo ikdienas mobilitāti uz skolu un izglītības iestāžu sasniedzamību Jelgavas novadā izstrādāti priekšlikumi izglītības iestāžu optimizācijas un restrukturizācijas jautājumā.

Iedzīvotāju skaits, tajā skaitā arī skolas vecuma bērnu un jauniešu skaits katru gadu samazinās un turpinās samazināties. Tādēļ Jelgavas izglītības pārvaldei ir jāizvērtē izglītojamo skaita izmaiņas izglītības iestādēs un Jelgavas novadā kopumā. Izglītības iestāžu optimizācija turpināsies un tiks slēgtas vairākas izglītības iestādes. Izglītības iestāde, kas pēc izglītojamo skaita ir vismazākā novadā, ir Vircavas vidusskolas Platones filiāle, kuru tuvākajā laikā būtu nepieciešams pilnībā pievienot Vircavas vidusskolai. Jelgavas novadā būtu nepieciešams organizēt 1.–6. klašu izglītojamo programmas. Šāds modelis jau pastāv Jelgavas pilsētā, kur nav atsevišķas pamatskolas (1.–9. klase), bet gan sākumskolas (1.–6. klase). Šādas izglītības iestāžu izveides rezultātā nebūtu nepieciešams nodrošināt dabaszinātņu klašu inventāru iegādi, kas samazinātu izglītības iestādes izmaksas.

Pastiprināta uzmanība jāpievērš jauniešiem, kuri dzīvo vidējciemos. Turpinoties izglītības iestāžu tīkla optimizācijai, izglītības iestāžu sasniedzamība samazināties, jo jau šobrīd šīs grupas jaunieši ceļā pavadā ilgāk nekā 20 minūtes. Pašlaik ir nepieciešams izvērtēt izglītības iestāžu sasniedzamības jautājumu, ko galvenokārt nosaka skolas autobusu maršruti. Piemēram, no Platones izglītojamie tiek nogādāti četrās izglītības iestādēs (sk. 5.1.1. tabula), kas nav ekonomiski izdevīgi, jo maršruti pārklājas. Šis jautājums ir aktualizēts Jelgavas novadā, pie kā strādā Zemgales Plānošanas reģiona sabiedriskā transporta un autoceļu attīstības nodaļa, kā arī VSIA “Autotransporta direkcija”, pētot arī maršrutu pārklāšanos ar sabiedriskā transporta maršrutiem. Izglītības iestāžu nākotnes perspektīvas būtu nepieciešams aktualizēt Jelgavas novada Izglītības pārvaldei sadarbojoties ar Jelgavas novada Attīstības nodaļu, jo iespējams daudz izdevīgāk ir uzturēt noteiktus reisu skaitus, nekā uzturēt un apsaimniekot izglītības iestādes. Lai uzlabotu skolas autobusu maršrutus, un izglītības sasniedzamību nepieciešams uzlabot autoceļu kvalitāti, ceļu segumu, kas nodrošinātu ātrāku nokļūšanu izglītības iestādē, patērējot īsāku laika posmu. Rezultātā nerastos izglītības iestāžu sasniedzamības problēmas un jaunieši to spētu sasniegt pietiekami ātri. Arī Jelgavas novada attīstības programmā 2011–2107 minēts, ka autoceļu tīkla attīstība ir noteicošais, lai attīstītu lauku teritorijas, jo pašlaik veidojas teritorijas ar apgrūtinātu satiksmi, kas samazina sasniedzamību. Šis nosacījums ir nozīmīgs turpmāk, veicot izglītības iestāžu optimizāciju, uzlabojot izglītības sasniedzamību jauniešiem, kuriem jau pašlaik jāpavada ceļā ilgāk nekā 20 minūtes.

Tāpat, palielinoties attālumam, kas jāveic jauniešiem, lai nokļūtu izglītības iestādē, izglītības sasniedzamība samazināies jauniešiem no maznodrošinātām ģimenēm. Pastāv iespēja, ka jaunieši no maznodrošinātām ģimenēm neturpinās izglītības iegūvi vidusskolā. Tādēļ ne tikai Jelgavas novada izglītības pārvaldei jāpievērš uzmanība izglītojamo skaita izmaiņām un izglītības iestāžu restrukturizācijas jautājumam, bet arī ģimeņu sociālekonomiskajām iespējām sasniegt izglītības iestādi, izvērtējot riskus, kas pastāv, apvienojot izglītības iestādes.

IZMANTOTĀ LITERATŪRA

- Andersson, E., Malmberg, B., Osth, J. 2012. Travel-to-school distances in Sweden 2000–2006: Changing school geography with equality implications. *Journal of Transport Geography*. 23, 35–43.
- Antoneviča, L. 2016. Vēl par vienu filiāli un vidusskolu mazāk. *Zemgales Ziņas*, 23. februāris, 22.
- Āboliņa, A., Bērziņš, M., Krišjāne, Z. 2016. Migrācijas biogrāfijas jauniešu mobilitātes izpētē: vienas klases piemērs. *Ģeogrāfiski raksti: Folia geographica XV. Ģeogrāfija – vienota daudzveidība. Latvijas Ģeogrāfijas biedrības zinātnisko darbu krājumi*. Rīga, Latvijas Ģeogrāfijas biedrība, 76.–79.
- Bere, E., van der Horst, K., Oenema, A., Prins & Brug, J., 2008. *Socio-demographic factors as correlates of active commuting to school in Rotterdam, the Netherlands*. *Preventive Medicine*, 47(4), 412–416.
- Bērziņš, M. 2011. Iedzīvotāju ģeogrāfiskās mobilitātes loma suburbanizācijas nozarēs Latvijā: promocijas darbs. Rīga, LU Ģeogrāfijas un Zemes zinātņu fakultāte, Latvijas Universitāte.
- Burgmanis, Ģ. 2012. Children's Everyday School Travel and Mode Choice in a Post Socialist City: the Case of Riga, Latvia. *International Proceedings of Economics Development and Research*. 31, 47–56.
- Burgmanis, Ģ. 2013. Jauniešu ģeogrāfiskās telpas kognitīvā struktūra un aktivitātes pilsētā: promocijas darbs. Rīga, LU Ģeogrāfijas un zemes zinātņu fakultāte, Latvijas Universitāte
- Burgmanis, Ģ, Sproģe, I. 2016. Jauniešu ģeogrāfiskā mobilitāte un aktivitāšu sasniedzamība Jelgavas novadā. *Ģeogrāfiski raksti: Folia geographica XV. Ģeogrāfija – vienota daudzveidība. Latvijas Ģeogrāfijas biedrības zinātnisko darbu krājumi*. Rīga, Latvijas Ģeogrāfijas biedrība, 85.–93.
- de Bilij, H. J., Murphy, A. B., Fourberg, E. H. 2007. *Human Geography: People, Place and Culture*. New York, John Wiley & Sons, 68–97.
- de Bore, E., van Goeverden C. D. 2007. School travel in Northwest Europe ceollective and individual choice between motorized and non motorized types of transport. *World Conference on Transport Research*. 11, 1–25.
- Escalona-Orcao, A. I., Diez-Cornago, C., 2007. Accessibility to basic services in one of the most sparsely populated areas in Europe: the province of Teruel (Spain). *Area*. 39(3), 295–309.
- Farrington, J. H. 2007. The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography. *Journal of Transport Geography*. 15(5), 319–330.
- Farrington, J. H., Farrington, C. 2005. Rural Accessibility, Social Inclusion and Social Justice: Towards Conceptualisation. *Journal of Transport Geography*. 13(1), 1–12.
- Fyhri, A., Hjorthol, R. 2009. Children's Independent Mobility to School, Friends and Leisure Activities. *Journal of Transport Geography*. 17(5), 377–384.
- Gary, D., Shaw, J., Farrington, J., 2006. Community transport, social capital and social exclusion in rural areas. *Area*. 38(1), 89–98.
- Grava, S. 2003. *Urban Transportation Systems: Choices for Communities*. USA, McGraw-Hill, 1–232.
- Gustafson, P. 2009. Mobility and Territorial Belonging. *Environment and Behavior*. 41(4), 490–508.
- Haugen, K. 2012. The accessibility paradox: Everyday geographies of proximity, distance and mobility: doctoral thesis. Umeå, Department of Geography and Economic History, Umeå University

- James, A., James, A. 2008. *Key Concepts in Childhood Studies*. Los Angeles, Sage, 149–152.
- Jelgavas novada pašvaldība plāno mainīt Līvberzes vidusskolas un Svētes pamatskolas Glūdas filiāles statusu 2016. *Zemgales Ziņas*, 19. februāris, 21.
- Johnston, R.J., Gregory, D., Geraldine, P., Watts, M. (eds.) 2000. *Human Geography*. 4th edn. Oxford, Blackwell Publishers LTD, 2, 504.
- Kelly, J., Fu, M., 2014. *Sustainable school commuting – understanding choices and identifying opportunities. A case study in Dublin, Ireland*. *Journal of Transport Geography*, 34, 221–230
- Krišjāne, Z., Eglīte, P., Bauls A, Lulle, A., Bērziņš, M., Brants, M., Cunska, Z., Ņedovska, I., Ivbulis, B., Krūzmētra, Z., Kūle, L., Markausa, I. M., Niklass, M., Pavlina, I., Titova, N., Vanaga, S., Vilciņš, A., Zariņa, I. B. 2007. Darbaspēka ģeogrāfiskā mobilitāte. Rīga, Latvijas Universitāte, LR Labklājības ministrija, 2.–197.
- Kytta, M., Hirvonen J., Rubner, J., Pirjola, I., Laatikainen, T., 2015. The last free-range children? Children's independent mobility in Finland in the 1990s and 2010s. *Journal of Transport Geography*. 47, 1–12.
- Lenz, B. 2001. The Transition From Adolescence to Young Adulthood: A Theoretical Perspective. *The Journal of School Nursing*. 17(6), 300–306.
- Lin, J. J., Huang, Y. C., Ho, C. L. 2014. School accessibility and academic achievement in a rural area of Taiwan. *Children's Geographies*. 12(2), 232-248.
- McDonald, N.C. 2007. Active Transportation to School Trends Among U.S. Schoolchildren, 1969–2001. *American Journal of Preventive Medicine*. 32(6), 509–516.
- McDonald, N.C. 2008. Children's Mode Choice for the School Trip: The Role of Distance and School Location in Walking to School. *Transportation*. 35(1), 23–35.
- McDonald, N.C. 2011. Is There a Gender Gap in School Travel? An Examination of US Children and Adolescents. *Journal of Transport Geography*. 20(1), 80–86.
- McMillan, T. E., Day, K. Boarnet, M. Alfonzo, M., Anderson, C. 2006. Johnny Walks to School- Does Jane? Sex Differences in Children's Active Travel to School. *Children, Youth and Environments*. 16(1), 75–89.
- Nutley, S. 1999. Rural Accessibility and Transport. In: Pacione, M. (ed.) *Applied Geography: Principles and Practice: an Introduction to Useful Research in Physical, Environmental and Human geography*. London and New York, Routledge, 474 – 476.
- Nutley, S. 2003. Indicators of transport and accessibility problems in rural Australia. *Journal of Transport Geography*. 11(1), 55–71.
- Odoki, B. J., Kerali, R. H., Santorini, F., 2001. An integrated model for quantifying accessibility – benefits in developing countries. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 35(7), 601–623.
- Pooley, C. G., Turnbull, J., Adams, M. 2005. The Journey to School in Britain Since the 1940s: Continuity and Change. *Area*. 37(1), 43–53.
- Pooley, C. G., Whyatt, D., Walker, M., Davies, G., Coulton, P., Bamford, W. 2010. Understanding the School Journey: Integrating Data on Travel and Environment. *Environment a Planning A*. 42(4), 948–965.
- Pucher, J., Renne, J. L., 2005. Rural mobility and mode choice: Evidence from the 2001 National Household Travel Survey. *Transportations*. 32, 165–186.
- Reņģe, V. 1999. *Psiholoģija: Personības psiholoģiskās teorijas*. Rīga, Apgāds Zvaigzne ABC, 119.
- Rhoda, R. 1983. Rural Development and Urban Migration: Can We Keep Them down on the Farm? *International Migration Review*. 17(1), 34–64.
- Schlossberg, M., Greene, J., Paulsen, P., Johnson, B., Parker, B. 2006. School Trips: Effects of Urban Form and Distance on Travel Mode. *Journal of American Planning Association*. 72(3), 337–346.

- Smith, N., Hirsch, D., Davis, A., 2012. Accessibility and capability: the minimum transport needs and costs of rural households. *Journal of Transport Geography*. 21, 93–101.
- Strautniece, V. (red.) 2007. *Latvijas ciemi. Nosaukumi, ģeogrāfiskais izvietojums*. Rīga, Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūra
- Šūmane, S. 2006. Ikdienas pārvietošanās un dzīves kvalitāte: mobilitāte kā ikdienas dzīves prakse. Grām.: Bela, B. un Tisenkopfs, T. (red.) *Dzīves kvalitāte Latvijā*. Rīga, Apgāds „Zinātne”, 319.–338.
- Svence, G. 1999. *Attīstības psiholoģija*. Rīga, Apgāds Zvaigzne ABC, 137.
- Talen, E. 2001. School, Community, and Spatial Equity: An Empirical Investigation of Access to Elementary School in West Virginia. *Annals of the Association of American Geographers*. 91(3), 456–486.
- Tong, L., Zhou, X., Miller, H. J. 2015. Transportation network design for maximizing space – time accessibility. *Transportation Research Part B, Methodological* 81 (2), 555–576.
- Trapenciere, I. 2006. Es rullēju, tu rullē. Vai viņš/viņa rullē? Cool...: Par jauniešu dzīves kvalitāti. Grām.: Bela, B. un Tisenkopfs, T. (red.) *Dzīves kvalitāte Latvijā*. Rīga, Apgāds „Zinātne”, 110.–152.
- Uzņēmējdarbība Jelgavas novadā 2012. [Buklets] Jelgavas novada pašvaldība.
- Valentine, G. 2003. Boundary Crossings: Transitions from Childhood to Adulthood. *Children's Geographies*. 1(1), 37–52.
- van Goeverden, C. D., de Boer, E. 2013. School travel behaviour in the Netherlands and Flanders. *Transport Policy*. 26, 73–84.
- Velaga, N. R., Beecroft, M., Nelson, J. D., Corsar, D., Edwards, P. 2012. Transport poverty meets the digital divide: accessibility and connectivity in rural communities. *Journal of Transport Geography*. 21, 102–112.
- Vircavs, I. 2001. Rīgas transporta situācijas īpatnības. *Ģeogrāfiski raksti IX*. Rīga, Latvijas Ģeogrāfijas biedrība, 48.–62.
- Vorobjovs, A. 1996. *Psiholoģijas pamati*. Rīga, Mācību Apgāds, 281.
- Wee, B., 2016. Accessible accessibility research challenges. *Journal of Transport Geography*. 51, 9–16.
- Weber, J. 2003. Individual accessibility and distance from major employment centers: An examination using space – time measures. *Journal of Geographical Systems* 5(1), 51–70.
- Weber, J. 2006. Reflections on the future of accessibility. *Journal of Transport Geography*. 14(5), 399–400.
- Worth, N. 2013. Visual Impairment in the City: Young People's Social Strategies for Independent Mobility. *Urban Studies*. 50(16), 574–586.
- Zelinsky, W. 1971. Mobility. In: Johnston, R. J., Gregory, D., Pratt, G., Watts, M. (eds.). *The Dictionary of Human Geography*. 4th Edition. Oxford, Blackwell Publishers, 507.

Interneta resursi

- Apstiprina kritērijus minimālajam skolēnu skatam 10. klasē* 2015. Sk. 15.03.2016. Pieejams <http://www.izm.gov.lv/lv/aktualitates/1358-apstiprina-kriterijus-par-minimalo-skolenu-skaitu-10-klase>
- Bezdarba rādītāji un NVA aktivitātes* [Bez dat.] Labklājības ministrija: Nodarbinātības valsts aģentūra. Sk. 30.03.2016. Pieejams <http://nva.gov.lv/index.php?cid=6&mid=521>
- Izglītības iespēju raksturojums Jelgavas novadā* [Bez dat.] Sk. 14. 03.2016. Pieejams <http://www.jrp.lv/lv/57/>
- Izglītības iestādes* [Bez dat.] Sk. 14.03.2016. Pieejams <http://www.jrp.lv/lv/356/>
- Jelgavas novads* [Bez dat.] Sk. 14.03.2016. Pieejams http://www.jelgavasnovads.lv/lv/par-novadu_1/
- Jelgavas novada pašvaldības Kultūras pārvalde* [Bez dat.] Sk. 21.03.2016. Pieejams <http://www.jelgavasnovads.lv/lv/72/>

Lursoft statistika: Uzņēmumi ar lielāko apgrozījumu pa gadiem 2016. Lursoft. Sk. 26.03.2016. Pieejams https://www.lursoft.lv/lursoft_statistika/?&novads=100015895&id=391

Saeimas Ilgtspējīgas attīstības komisijas darba grupas sagatavotais piedāvājums risinājumiem kvalitatīvam vispārējās izglītības iestāžu tīklam un skolēnu mobilitātei 2015. Latvijas Republikas Saeima Ilgtspējīgas attīstības komisija. Sk. 22.04.2016. Pieejams http://ilgtspējigaattistiba.saeima.lv/attachments/article/586/IAK_priekslikumi_izglitiba_mobilitate_25_11_2015_pec_sedes_kom.pdf

Satiksmē [Bez dat.] Uzziņu dienests 1188. Sk. 19.03.2016. Pieejams <http://www.1188.lv/satiksmē>

Statistikas datubāzes 2016. Latvijas Republikas Centrālā statistikas pārvalde. Sk.07.03.2016. Pieejama <http://www.csb.gov.lv/dati/statistikas-datubazes-28270.html>

Uzņēmumi Jelgavas novadā [Bez dat.] Sk. 26.03.2016. Pieejams http://www.jelgavasnovads.lv/lv/uznemumi-jelgavas-novada_1/

Uzņēmumi Jelgavas novadā 2008.–2010. gadā [Bez dat.] Sk. 26.03.2016. Pieejams <http://www.jelgavasnovads.lv/lv/uznemumi-jelgavas-novada-2008.--2010.gada/>

Vietvārdu datubāze 2015. Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūra. Sk. 22.04.2016. Pieejams http://vietvardi.lgia.gov.lv/vv/to_www.sakt

Kartogrāfiskais materiāls

GoogleMaps 2016. Google. Sk. 29.04.2016. Pieejams <https://www.google.lv/maps/@56.9714744,24.1291624,11z?hl=lv>

Maršruti un kustību saraksti [Bez dat.] Jelgavas autobusu parks. Sk. 29.04.2016. Pieejams <http://www.marsruti.lv/jelgava/index.html#jelgava/map>

Satiksmes intensitāte valsts galvenajos autoceļos. 2016. Vidējā diennakts satiksmes intensitāte 2015. gadā valsts galvenajos autoceļos. Latvijas Valsts autoceļi. Sk. 16.03.2016. Pieejams <http://lvceli.lv/informacija-un-dati/#satiksmes-intensitate>

TOPO 50K Satelītkarte. LĢIA Satelītkaršu mozaīka mērogā 1 : 50 000. LU ĢZZF WMS. Sk. 28.04.2016. Pieejams <http://kartes.geo.lu.lv/wms.html>

Nepublicētie materiāli

Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likums. Pieņemts 18.12.2008. Latvijas Republikas Saeima.

Avotiņa, G. 2016. Intervija, Jelgava, 10. martā.

Braukšanas izdevumu izglītojamajiem kompensēšanas kārtība. Apstiprināts 24.11.2010. Jelgavas novada dome.

Grīnofs, E. 2016. Intervija, Rīga, 16. maijā.

Izglītības pakalpojumu teritoriālā izvietojuma analīze atbilstoši apdzīvojumam un priekšlikumi to pieejamības uzlabojumiem 2015. SIA „Karšu izdevniecība Jāņa sēta” un SIA „Grupa 93”

Jaunatnes likums. Pieņemts 03.11.2010. Latvijas Republikas Saeima.

Jelgavas novada attīstības programma 2011.–2017. gads: I daļa Jelgavas novada attīstības programmas izstrādes nosacījumi [Bez dat.] Jelgavas novada dome.

Jelgavas novada attīstības programma 2011.–2017.: II daļa Pašreizējās situācijas raksturojums un SVID analīze [Bez dat.] Jelgavas novada dome.

Jelgavas novada Izglītības pārvalde 2016. Skolēnu skaits izglītības iestādēs dalījumā pa klašu grupām.

Jelgavas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2014 – 2033. Pieņemts 28.05.2014. Jelgavas novada dome.

Jelgavas pilsētas, Jelgavas novada un Ozolnieku novada apvienotais Civilās aizsardzības plāns: Saīsinātais variants 2010. Jelgava.

Jelgavas novada teritorijas plānojums 2011.–2023. gadam: I daļa Paskaidrojošā daļa.
[Bez dat.] Jelgavas novada dome.

Jelgavas novada teritorijas plānojums 2011.–2023. gadam: Tematiskais pielikums. [Bez dat.] Jelgavas novada dome.

Par priekšlikumu kopumu saistībā ar iespējamiem risinājumiem vispārējās izglītības kvalitātes nodrošināšanai 2015. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija.

Pārskats par attīstības programmas īstenošanas rezultātiem 2015. Jelgavas novada pašvaldība.

Lapsiņa, Z. 2014. Lauku iedzīvotāju ģeogrāfiskā mobilitāte Pārgaujas novadā: maģistra darbs. Rīga, LU Ģeogrāfijas un Zemes zinātņu fakultāte, Latvijas Universitāte.

Metodoloģiskie norādījumi Rīgas aglomerācijas robežu noteikšanai 2004. Rīgas attīstības programmas apakšprojekts. Latvijas Universitātes Cilvēka ģeogrāfijas katedra.

Švēdere, D. 2016. Skolēnu pārvadājumi Jelgavas novadā. Zemgales Plānošanas reģions.

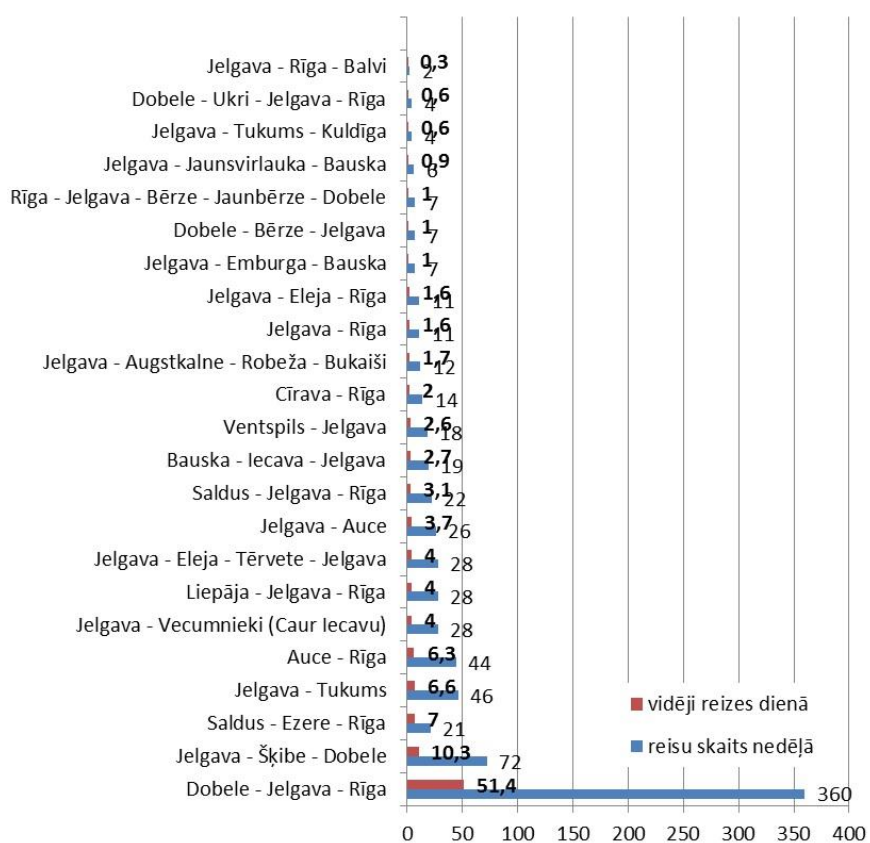
Švēdere, D., Godiņš, K., Jelgavas novada pārstāvji 2016. Intervija, Jelgava. 21. martā.

Vispārējās izglītības likums. Pieņemts. 10.06.1999. Latvijas Republikas Saeima.

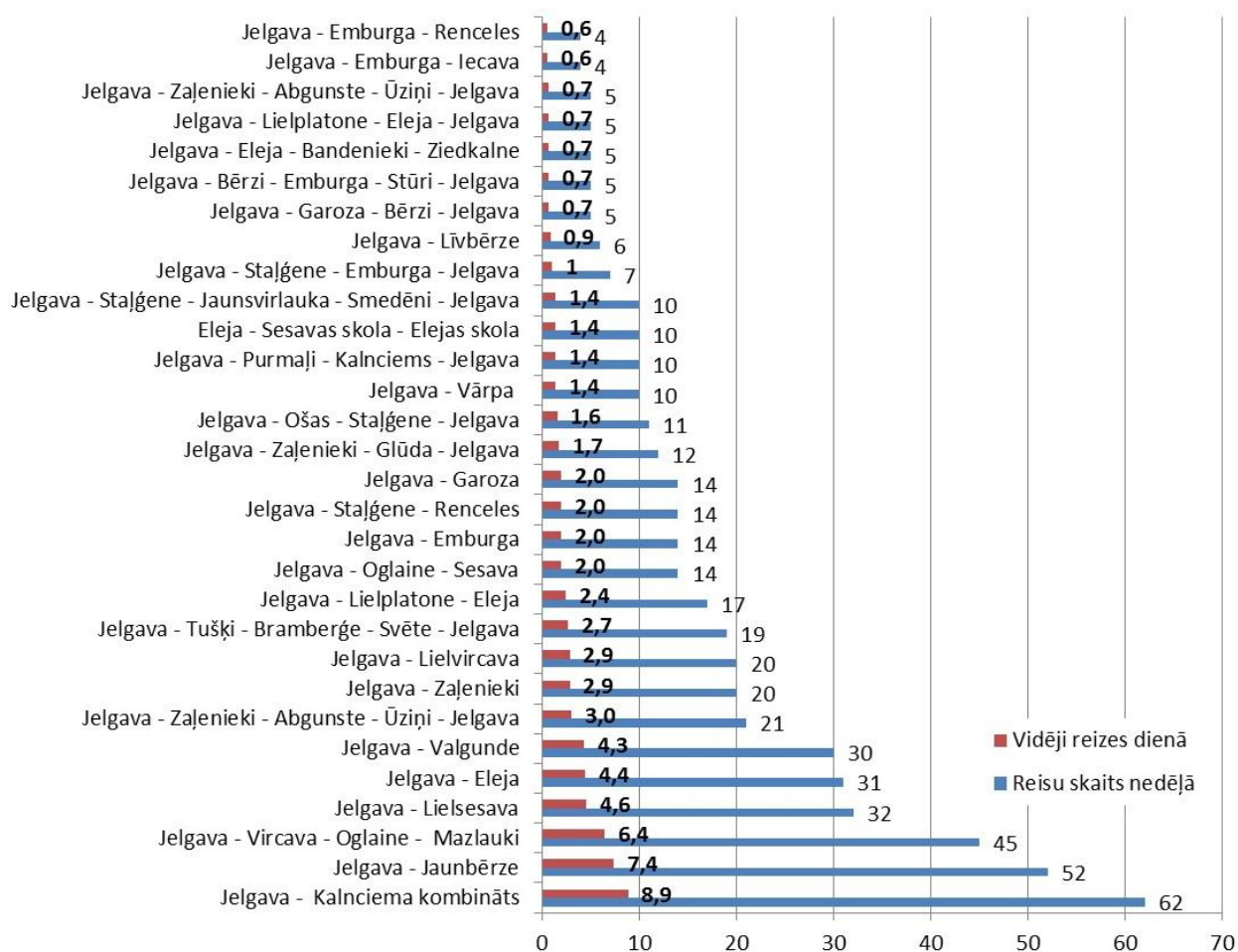
Zemgales plānošanas reģiona lauku teritoriju mobilitātes plāns 2011. Zemgales plānošanas reģions SIA „Reģionālie projekti”.

PIELIKUMI

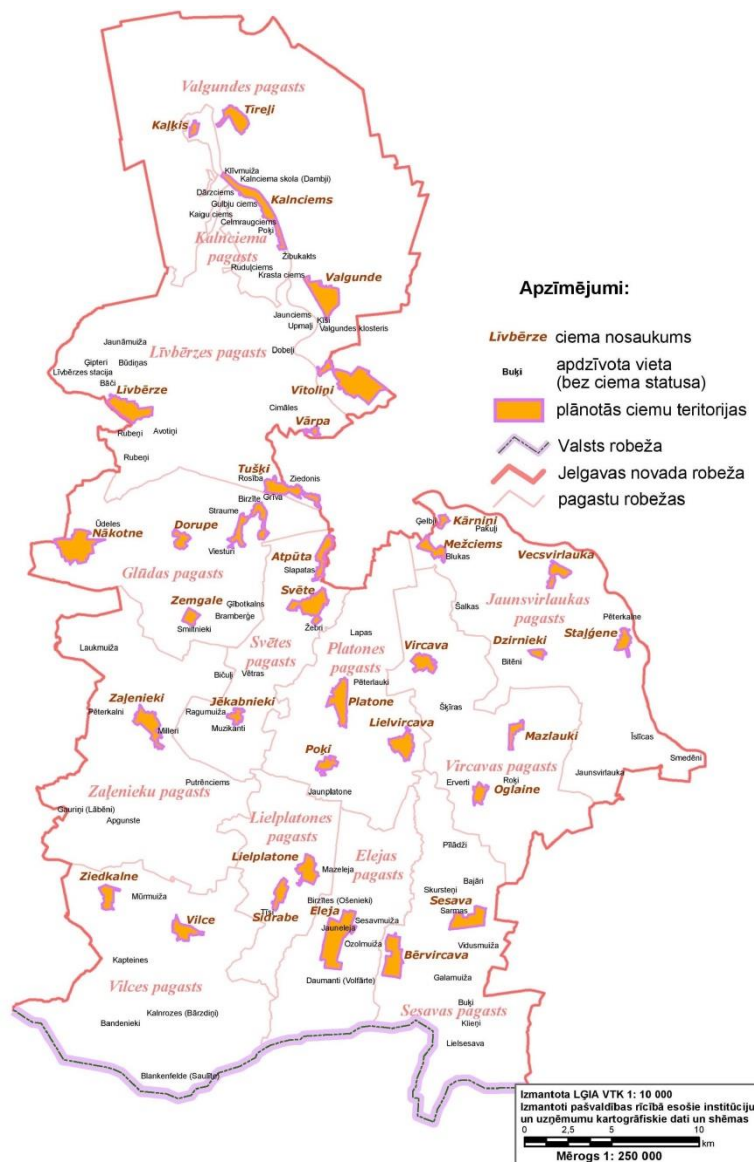
Jelgavas pārvadājumu maršrutu tīkls (Zemgales plānošanas reģiona., 2011)



Vietējās nozīmes maršruti Jelgavas pārvadājumu tīklā (Zemgales plānošanas reģiona., 2011)



Jelgavas novada apdzīvojuma struktūra (Jelgavas novada teritorijas plānojums 2011.–2023. gadam: Tematiskais pielikums. bez dat.)



Sabiedriskā transporta maršruti un reisu skaits Jelgavas novadā (izstrādāja autore,
izmantojot Satiksme, bez dat.)

Pagasts	Maršruts	Reisu skaits nedēļā
Glūda	Jelgava – Auce Jelgava – Zaļenieki – Glūda – Jelgava Rīga – Auce Rīga – Ezere – Saldus Dobele – Apgulde – Jelgava Jelgava – Tušķi – Bramberģe – Svēte – Jelgava Rīga – Jelgava – Dobele Jelgava – Dobele Rīga – Jelgava – Saldus Rīga – Jelgava – Liepāja	565
Platone	Jelgava – Lielplatone – Eleja (+5 skolēnu autobusu reisi nedēļā) Jelgava – Eleja – Jelgava – Rīga Jelgava – Eleja – Bauska Jelgava – Tērvete – Eleja – Jelgava Jelgava – Eleja (Ziedkalne) Rīga – Jelgava – Eleja Jelgava – Lielsesava Jelgava – Oglaine – Sesava Jelgava – Vircava – Oglaine – Mazlauki Jelgava – Eleja – Bandenieki – Ziedkalne (+10 skolēnu autobusu reisi nedēļā)	250 15 skolēnu reisi
Eleja	Jelgava – Lielplatone – Eleja (+5 skolēnu autobusu reisi nedēļā) Eleja – Jelgava – Rīga Jelgava – Eleja – Tērvete – Jelgava Jelgava – Eleja (10 skolēnu autobusu reisi nedēļā) Jelgava – Lielplatone – Eleja – Jelgava (+7 reisi skolēnu brīvlaikā) Jelgava – Eleja – Bandenieki – Ziedkalne (10 skolēnu autobusu reisi nedēļā) Jelgava – Lielsesava	182 25 skolēnu reisi
Svēte	Jelgava – Ūziņi – Abgunste – Zaļenieki – Glūda – Jelgava Jelgava – Zaļenieki – Glūda – Jelgava Jelgava – Zaļenieki – Abgunste – Ūziņi – Jelgava Jelgava – Zaļenieki Jelgava – Tušķi – Bramberģe – Svēte – Jelgava Jelgava – Tērvete – Eleja – Jelgava Rīga – Ukri – Dobele	164
Zaļenieki	Jelgava – Ūziņi – Abgunste – Zaļenieki – Glūda – Jelgava Jelgava – Tērvete – Eleja – Jelgava Jelgava – Ūziņi – Abgunste – Zaļenieki – Jelgava Jelgava – Zaļenieki – Glūda – Jelgava Jelgava – Zaļenieki Rīga – Ukri – Dobele Dobele – Zaļenieki	150
Sesava	Jelgava – Eleja – Bauska Jelgava – Lielsesava Jelgava – Oglaine – Sesava Elejas skola – Sesavas skola – Eleja (10 skolēnu autobusu reisi nedēļā)	130 10 skolēnu reisi

Līvberze	Jelgava – Jaunbērze Jelgava – Tukums Rīga – Jelgava – Bērze – Jaunbērze – Dobele Jelgava – Ventspils Jelgava – Līvberze (+10 skolēnu autobusu reisi nedēļā) Jelgava – Vērpa – Purmaļi – Kalnciems – Jelgava (+20 skolēnu autobusu reisi nedēļā) Jelgava – Vārpa (+10 skolēnu autobusu reisi nedēļā)	123 40 skolēnu reisi
Jaunsvirlauka	Jelgava – Jaunsvirlauka – Bauska Jelgava – Staļģene – Smēdēni – Jaunsvirlauka – Jelgava Jelgava – Staļģene – Renceles Jelgava – Staļģene – Emburga – Jelgava Jelgava – Emburga Jelgava – Emburga – Ranceles Jelgava – Emburga – Bauska Jelgava – Garoza – Bērze – Jelgava Jelgava – Bērzi – Emburga – Stūri – Jelgava Jelgava – Ošas – Staļģene - Jelgava	121
Vilce	Jelgava – Tērvete – Eleja – Jelgava Jelgava – Eleja (Ziedkalne) Jelgava – Eleja – Bandenieki – Ziedkalne (+ 5 skolēnu autobusu reisi nedēļā) Bauska – Kroņauce – Dobele	85 5 skolēnu reisi
Vircava	Jelgava – Vircava – Oglaine – Mazlauki Jelgava – Vircava Jelgava – Vircava – Oglaine – Mazlauki – Jačūnas Jelgava – Oglaine – Sesava Jelgava – Jaunsvirlauka – Bauska Jelgava – Staļģene – Smēdēni - Jaunsvirlauka – Jelgava	70
Kalnciems	Jelgava – Kalnciema kombināts (+ 5 skolēnu autobusu reisi nedēļā) (+ 5 reisi skolēnu vasaras brīvlaikā) Jelgava – Vārpa - Purmaļi – Kalnciems – Jelgava (+ 5 skolēnu autobusu reisi) Jelgava – Valgunde – Kalnciems – Purmaļi – Jelgava (+ 5 skolēnu autobusu reisi) Rīga – Kalnciems Rīga – Liepāja Rīga – Vaiņode – Liepāja Rīga – Saldus – Kuldīga Rīga – Aizpute – Liepāja Kuldīga – Skrunda – Rīga Saldus – Rīga	106 15 skolēnu reisu 189 reisi
Valgunde	Jelgava – Kalnciema kombināts (+14 reisi skolēnu vasaras brīvlaikā) Jelgava – Valgunde (Tīreļi) (+25 skolēnu autobusu reisi) (+10 reisi skolēnu brīvlaikos) Jelgava – Valgunde – Kalnciems – Purmaļi – Jelgava (15 skolēnu autobusu reisi nedēļā) Jelgava – Vārpa – Purmaļi – Kalnciems – Jelgava (10 skolēnu autobusu reisi nedēļā)	24 (+14 vasarā,+10 skolēnu brīvlaikā) 50 skolēnu reisu
Lielplatone	Jelgava – Lielplatone – Eleja (+ 5 skolēnu autobusu reisi) Jelgava – Lielplatone – Eleja – Jelgava Jelgava – Eleja – Bandenieki – Ziedkalne (+ 5 skolēnu autobusu reisi) Jelgava – Tērvete – Eleja - Jelgava	43 10 skolēnu reisu

Intervija ar Svētes pagasta pārvaldes vadītāju Edgaru Grīnofu

Kādēļ uz Svētes pamatskolu netiek organizēts skolas autobuss?

Svētes pagasta ietvaros nav ekonomiski izdevīgi uzturēt gan autobusu, gan nodrošināt darba samaksu autobusa šoferim. Skolas autobuss tiek izmantots no rītiem un pēcpusdienā, attiecīgi izglītojamie nogādāti izglītības iestādē un pēc tam nogādāti atpakaļ dzīvesvietā. Pārējo dienas daļu autobuss un tā šoferis ir nav nodarbināts, bet darba atalgojums jānodrošina. Tāpat skolas autobuss tiek izmantots tikai 9 mēnešus, tas ir, tikai mācība gada ietvaros. Pārējos trīs mēnešus tas nav rentabli uzturēt to. Šo iemeslu dēļ uz Svētes pamatskolu netiek organizēts skolas autobuss, bet gan tiek slēgts līgums ar pārvadātājiem, kas ir ekonomiski izdevīgāk (lētāk) samaksāt pārvadātājam nekā uzturēt skolas autobusu. Tāpat nozīmīgi ir Svētes pagasta ģeogrāfiskais novietojums tuvu Jelgavas pilsētai un labo sabiedrisko transportu nodrošinājumu.

Vai tiek izmantoti citu pagastu skolas autobusi izglītojamo pārvadājumiem, piemēram uz sporta sacensībām?

Svētes pagasta pārvalde kooperējas ar blakus esošo Platones pagasta pārvaldi, nodrošinot izglītojamo nogādāšanu sporta, kultūras un citos ārpusskolas pasākumos. Jebkurā gadījumā ir izdevīgāk izīrēt autobusu no Platones pagasta pārvaldes, nekā to uzturēt Svētes pagastam. Tādā veidā tiek nodrošināts darbs arī Platones pagasta pārvaldes skolas autobusam, kurš veic pārvadājumus dienas laikā.

Intervija ar Zemgales plānošanas reģiona (ZPR) transporta attīstības nodaļas maršrutu plānotāju Danu Švēderi, Jelgavas novada pārstāvjiem, VSIA „Autotransporta direkcijas” valdes priekšsēdētāju Kristiānu Godiņu

Sarunas galvenais mērķis bija novērtēt skolas autobusu maršrutu pārklāšanos ar sabiedrisko transportu un iespējamo risinājumu izvirzīšana. Pašlaik sabiedriskā transporta un skolas autobusu maršruta daļēja vai pilna pārklāšanās notiek Vircavas, Zaļenieku, Līvberzes un Platones pagastos. Skolas autobusu laiki ir saskaņoti ar izglītības iestāžu stundu sākuma un beigu laikiem un izglītojamam nav jānorēķinās par braucienu, jo skolas autobusu finansēšanu nodrošina pašvaldību pagastu pārvaldes. Tādā veidā vecākiem nav jāuztraucas par skaidras naudas esamību biļešu iegādei.

ZPR transporta attīstības nodaļas maršrutu plānotāja D. Švēdere veikusi sīku Jelgavas novada skolas autobusu maršrutu analīzi, kā rezultātā izvirzījusi ieteikumus skolas autobusu un sabiedriskā transporta maršrutu kombinācijai, kas varētu nodrošināt iedzīvotājiem nokļūšanai darbavietā. Tika izteikta ideja par skolas vai sabiedriskā transporta maršrutu slēgšanu posmos, kur tie pārklājās. Lai nodrošinātu iedzīvotājiem augstāku pagasta vai novada centra sasniedzamību, tiek ierosināts izmantot skolas autobusu iedzīvotājiem posmos, kur sabiedriskais transports nekursē. Tādējādi rodas problēmas ar norēķināšanos par braucienu, jo skolas autobusa vadītājs neiekasē naudu par biļetēm, bet pieaugušajiem, kas izmantotu tā pakalpojumus nāktos pirkt braukšanas biļeti. Tāpat uzvirzīta ideja par biļešu termināli sabiedriskajos autobusos, kas ļautu izglītojamiem norēķināties bez skaidras naudas (*e-talons*) un tādējādi ļautu braukt par 30% lētāk. Šī jautājuma ietvaros pašlaik tiek veiktas pārrunas ar bankām, kas varētu nodrošināt šādu pakalpojumu, bet līdz šim ir novērojama maza atsaucība.

Izglītības iestādes Jelgavas novadā (izveidoja autore, izmantojot Izglītības iespēju..., bez dat.)

Elejas pag.	Glūdas pag.	Jaunsvirlaukas pag.	Lielplatones pag.
<p>-Elejas vsk (1.–12. kl.)</p> <p>-Pirmskolas izglītības iestāde „Kamenīte”</p> <p>-Jelgavas novada Mūzikas un mākslas skolas mācību punkts (1.–9. kl.)</p> <p>-Vispārējā vidējā izglītība neklātienas programma (10.–12. kl.)</p>	<p>-Svētes psk Glūdas fil. (1.–4. kl.)</p> <p>-Šķības psk (1.–9. kl.)</p> <p>-Jelgavas novada Neklātienes vsk konsultāciju punkts (10.–12. kl.)</p> <p>-Pirmskolas izglītības iestāde „Taurenītis”</p> <p>-Glūdas Mūzikas un mākslas skola</p>	<p>-Staļģenes vsk (1.–9. kl.; 10.–12. kl. tālmācības programma – neklātienē)</p> <p>-Pirmskolas izglītības programma (1,5–6 gadīgi bērni)</p> <p>-Jelgavas novada Mūzikas un mākslas skolas mācību punkts (1.–9. kl.)</p>	<p>-Elejas vsk Lielplatones fil. (1,5–6 gadīgi bērni)</p> <p>-Lielplatones Speciālā internātpamatskola (1.–9. kl.; 5–6 gadīgi bērni)</p>
Līvberzes pag.	Platonas pag.	Sesavas pag.	Svētes pag.
<p>-Līvberzes vsk (1.–12. kl.)</p> <p>-Pirmskolas izglītības programma (1,5–6 gadīgi bērni)</p> <p>-Jelgavas novada Mūzikas un mākslas skolas mācību punkts (1.–9. kl.)</p> <p>-Aizupes psk (1.–9. kl.)</p> <p>-Pirmsskolas izglītības programma (5 – 6 gadīgi bērni)</p>	<p>-Virčavas vsk Platonas fil. (6.–9. kl.)</p> <p>-Virčavas vsk. Lielvirčavas fil. (1.–5. kl.)</p>	<p>-Sesavas psk (1.–9. kl.)</p> <p>-Pirmsskolas izglītības programma (1,5–6 gadīgi bērni)</p>	<p>-Svētes psk (1.–9. kl.)</p> <p>-Pirmskolas izglītības programma (1,5–6 gadīgi bērni)</p> <p>-Jelgavas novada Neklātienes vsk konsultāciju punkts (1.–12. kl.)</p>
Valgundes pag.	Vilces pag.	Virčavas pag.	Zaļenieku pag.
<p>-Kalnciema vsk (1.–12. kl.)</p> <p>-Pirmskolas izglītības programma (1,5–6 gadīgiem bērniem)</p> <p>-Jelgavas novada Mūzikas un mākslas skolas mācību punkts (1.–9. kl.)</p>	<p>-Vilces psk (1.–9. kl.)</p> <p>-Pirmskolas izglītības programma (1,5–6 gadīgi bērni)</p>	<p>-Virčavas vsk (1.–12. kl.)</p>	<p>-Zaļenieku psk (1.–9. kl.)</p> <p>-Pirmskolas izglītības iestāde „Zvaniņš”</p> <p>-Zaļenieku arodvidusskola (ar pamata un vidējo izglītību; 7.–12. kl. neklātienē)</p> <p>-Jelgavas novada Mūzikas un mākslas skolas mācību punkts (1.–9. kl.)</p>
Kalnciema pag.			
<p>-Kalnciema pag. vsk (1.–12. kl.)</p> <p>-Pirmskolas izglītības iestāde „Mārīte”</p>			

Jelgavas novada skolēnu ikdienas pārvietošanās izpēte (izveidojis Ģ. Burgmanis, 2016)



LATVIJAS UNIVERSITĀTE
 Ģeogrāfijas un Zemes zinātņu fakultāte
 Cilvēka ģeogrāfijas katedra
 Alberta iela 10, Rīga, LV 1010, tālr. 67336373

Skolēnu ikdienas pārvietošanās izpētes anketa

Nr. _____

datums _____

aplaujas vieta _____

1. Kur Tu dzīvo? _____
ieraksti pilsētu, ciemu vai māju (viensētas) nosaukumu

2. Vecums _____ pilni gadi 3. Dzimums 1 zēns 2 meitene 4. Klase kurā Tu mācies _____

5. Cik tavā ģimenē dzīvo (**bez tevis**):

	viens	divi	trīs	četri	vairāk par 4
a. pieaugušie vecāki par 60 gadiem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. pieaugušie no 18-60 gadiem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. bērni no 7-17 gadiem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. bērni jaunāki par 7 gadiem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. Kādā mājoklī Tu dzīvo?

<input type="checkbox"/> 1 dzīvoklis
<input type="checkbox"/> 2 privātmāja

7. Cik ilgi Tu dzīvo savā dzīvesvietā?

<input type="checkbox"/> 1 kopš dzimšanas	<input type="checkbox"/> 3 5-10 g.	<input type="checkbox"/> 5 1-3 g.
<input type="checkbox"/> 2 >10 g.	<input type="checkbox"/> 4 3-5 g.	<input type="checkbox"/> 6 < 1 g.

8. No kurienes Tu ieradies savā pašreizējā dzīvesvietā?

<input type="checkbox"/> 1 No citas vietas šajā novadā	<input type="checkbox"/> 5 No cita lauku novada
<input type="checkbox"/> 2 No Jelgavas	<input type="checkbox"/> 6 No citas valsts
<input type="checkbox"/> 3 No Rīgas	<input type="checkbox"/> 7 Dzīvesvieta nav mainīta
<input type="checkbox"/> 4 No citas Latvijas pilsētas	<input type="checkbox"/> 8 Cits _____

9. Vai tev patīk dzīvot savā dzīvesvietā?
1-ļoti nepatīk, 5-ļoti patīk

<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------

10. Vai pēdējo piecu gadu laikā esi mainījis skolu?
 1 Jā 2 Nē

11. Kāds bija skolas maiņas iemesls?

<input type="checkbox"/> 1 Mainīju dzīvesvietu	<input type="checkbox"/> 3 Iepriekšējā skola tika slēgta
<input type="checkbox"/> 2 Sāku mācīties vidusskolā	<input type="checkbox"/> 4 Cits _____

12. Kurā skolā Tu mācījās iepriekš?

skolas nosaukums

13. Kādas ārpuskolas nodarbības (pulciņus) Tu apmeklē?

<input type="checkbox"/> 1 Sporta	<input type="checkbox"/> 3 Dejošanas	<input type="checkbox"/> 5 IT	<input type="checkbox"/> 7 Neapmeklēju
<input type="checkbox"/> 2 Mūzikas	<input type="checkbox"/> 4 Mākslas	<input type="checkbox"/> 6 Citas _____	

14. Kur notiek Tavas ārpuskolas nodarbības?

pilsēta, ciems, vietas nosaukums

15. Kur dzīvo Tavs labākais draugs?

pilsēta, ciems, vietas nosaukums

16. Atzīmē ar X Tav atbalstošo apgalvojumu!

	Katru dienu	3-4 reizes nedēļā	1-2 reizes nedēļā	retāk par 1 reizi nedēļā	neapmeklēju
a. Cik bieži nedēļā apmeklē ārpuskolas nodarbības?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Cik bieži nedēļā apmeklē labāko draugu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17. Kur visbiežāk pavadi brīvo laiku sestdienā un svētdienā?

<input type="checkbox"/> 1 Mājās vai māju tuvumā
<input type="checkbox"/> 2 Ārpuskolas nodarbībās <input type="checkbox"/> 3 Pie labākā drauga <input type="checkbox"/> 4 Citur _____

18. Vai Tev ikdienā ir brīvi pieejams sekojošais:

a. Grāmatas	Jā <input type="checkbox"/>	Nē <input type="checkbox"/>	d. Dators	Jā <input type="checkbox"/>	Nē <input type="checkbox"/>	g. Satelīttelevīzija	Jā <input type="checkbox"/>	Nē <input type="checkbox"/>
b. Enciklopēdijas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	e. Internets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	h. Sava istaba	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Žurnāli un avīzes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	f. Mobilais tālrunis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	i. Velosipēds	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

19. Cik automašīnas pieder tavai ģimenei? 1 Viena 2 Divas 3 Trīs 4 Vairāk par 3 5 Neviena

20. Cik bieži nedēļā tavi vecāki izmanto automašīnu?

<input type="checkbox"/> 1 Katru dienu	<input type="checkbox"/> 3 1-3 reizes nedēļā	<input type="checkbox"/> 5 retāk par 1 reizi nedēļā
<input type="checkbox"/> 2 4-6 reizes nedēļā	<input type="checkbox"/> 4 1 reizi nedēļā	<input type="checkbox"/> 6 neizmanto

21. Kādu pārvietošanās veidu Tu parasti izmanto **pavasārī un rudenī**:

	Auto	Skolas autobuss	Satiksmes autobuss	Vilcienu	Kājām	Velosipēdu
a. Lai dotos uz skolu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Lai dotos uz ārpuskolas nodarbībām	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Lai dotos pie labākā drauga	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Lai dotos uz Jelgavu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

22. Cik ilgu laiku Tu pavadī ceļā no mājām līdz skolai? _____ (minūtes)
 23. Cik ilgu laiku Tu pavadī ceļā no mājām līdz ārpusskolas nodarbības vietai (pulciņam)? _____ (minūtes)
 24. Cik ilgu laiku Tu pavadī ceļā no mājām līdz labākā drauga dzīvesvietai? _____ (minūtes)

25. Kādu pārvietošanās veidu Tu parasti izmanto **ziemā** :

	Auto	Skolas autobuss	Satiksmes autobuss	Vilcienu	Kājām	Velosipēdu
a. Lai dotos uz skolu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Lai dotos uz ārpusskolas nodarbībām	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Lai dotos pie labākā drauga	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Lai dotos uz Jelgavu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

26. Cik reizes pēdējā mēneša laikā esi apmeklējis/-usi Rīgu? 1 Vienu 2 Divas 3 Trīs 4 Vairāk par 3 5 Nevienu

27. Novērtē savas dzīvesvietas tuvumā piekļuvi sekojošām iespējām (1-ļoti slikta piekļuve; 5-ļoti laba piekļuve):

a. Iepirkšanās	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	e. Ārpusskolas aktivitātes	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
b. Izklaides vietas	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	f. Sabiedriskais transports	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
c. Fiziskās aktivitātes	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	g. Medicīniskā palīdzība	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
d. Izglītības iestāde/-s	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	h. Draugiem/citiem cilvēkiem	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

28. Kuri no minētajiem pakalpojumiem Tev no mājām, ejot ar kājām, ir sasniedzami 20 minūtēs?

	Jā	Nē	Jā	Nē
a. Veikals	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	d. Skola	<input type="checkbox"/>
b. Kafējnīca	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	e. Pulciņš	<input type="checkbox"/>
c. Ārsts	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	f. Sabiedriskais transports	<input type="checkbox"/>

29. Kur visbiežāk pēdējā mācību gada laikā parasti esi izmantojis minētos pakalpojumus?

	Savā dzīvesvietā	Citur dzīvesvietas novadā	Blakus novadā	Jelgavā	Dobelē	Rīgā	Citur Latvijā	Ārpus Latvijas	Neesmu apmeklējis
a. Ārstu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Sporta pasākumu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Koncertu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Teātri vai izstādi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. Frizētavu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. Apģērbu veikalu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. Devies ekskursijā	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

30. Cik bieži Tu apmeklē norādītās pilsētas?

	Katru dienu	Katru darba dienu	3-4 reizes nedēļā	1-2 reizes nedēļā	1-3 reizes mēnesī	pāris reizes gadā	neapmeklēju
a. Rīga	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Jelgava	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Dobeles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Bauska	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. Cits _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

31. Vai kāds no Tavas ģimenes locekļiem vai tuvākajiem radniekiem pašlaik dzīvo ārzemēs? 1 Jā 2 Nē

32. Ja tev būtu iespēja mainīt dzīvesvietu, tad Tu pārceltos uz:

- 1 Jelgavu 3 citu Latvijas pilsētu 5 citu valsti
 2 Rīgu 4 citu Latvijas novadu 6 paliktu dzīvot savā pašreizējā dzīvesvietā.

33. Kāds būtu nozīmīgākais iemesls, kāpēc tu vēlētos doties dzīvot citur? _____

Paldies!

Intervija ar Jelgavas novada Izglītības pārvaldes vadītāju Gintu Avotiņu

Cik tiešā veidā Jelgavas novada pašvaldība var ietekmēt izglītības iestāžu slēgšanu vai neslēgšanu?

Pašvaldība tiek iesaistīta izglītības iestāžu dibināšanā, tādēļ ar pašvaldību lēmumu, saskaņojot to ar Izglītības un zinātņu ministriju, pašvaldība reorganizē, slēdz tās vai maina izglītības iestāžu nosaukumu no pamatskolas uz vidusskolu vai no pamatskolas uz filiāli. Izmaiņas izglītības iestāžu pastāvēšanas jautājumā Izglītības un zinātņu ministrijai jāpaziņo 6 mēnešus pirms iecerēto darbību veikšanas. Tā iemesla dēļ plašsaziņas līdzekļos tieši februārī tika aktualizēts šis jautājums un informēti Jelgavas novada iedzīvotāji, ka ar nākamo mācību gadu (2016./2017.) nepastāvēs Svētes pamatskolas Glūdas filiāle.

Vai Jelgavas novadā tiek organizēti skolas autobusi?

Jelgavas novada pašvaldības pagastu pārvaldes organizē un nodrošina transportu uz izglītības iestādēm. Skolas autobuss tiek organizēts gadījumā, ja no dzīvesvietas līdz izglītības iestādei ir vairāk nekā 3 km, ja dzīvesvieta ir tuvāk nekā 3 km, tad vecākiem pašiem jādomā, kā nogādāt izglītojamo izglītības iestādē. Tāpat skolas autobuss nevar piebraukt pie katras viensētas, jo piebraucamais ceļš, īpaši ziemā, nav paredzēts caurbraukt autobusam, tādēļ arī šajos gadījumos vecākiem jānodrošina, ka izglītojamais nokļūst skolas autobusu pieturvietās, tomēr šādu gadījumu Jelgavas novadā nav daudz.

Savukārt izglītojamie, kuri izglītības iestādē nokļūst izmantojot sabiedrisko transportu, Jelgavas novada dome ir izstrādājusi noteikumus (Braukšanas izdevumu izglītojamiem kompensēšanas kārtība, 2010), par braukšanas maksas kompensāciju tiem izglītojamiem, kuru dzīvesvieta ir deklarēta attiecīgajā pagasta administratīvajā teritorijā. Tai skaitā, jauniešiem, kuriem savā dzīvesvietā nav nodrošināta vispārējā vidējā, izglītība tiek kompensēti transporta izdevumi līdz tuvākajai vispārējai izglītības iestādei.