



ΔΙΕΘΝΕΣ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΕΛΛΑΔΟΣ



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ & ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ

Διπλωματική Εργασία

**«ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ, ΩΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΗΣ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑΣ, ΤΟΥ ΣΧΟΛΙΚΟΥ
ΔΕΩΦΟΡΕΙΟΥ ΣΕ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑΚΕΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ
ΠΡΩΤΟΒΑΘΜΙΑΣ ΚΑΙ ΔΕΥΤΕΡΟΒΑΘΜΙΑΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΤΟΥ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ»**

του

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΨΩΜΙΑΔΗΣ (Α.Μ. 225/2016)

Επιβλέπων Καθηγητής

Θεοδόσιος Τσιάκης

Υποβλήθηκε ως απαιτούμενο για την απόκτηση του μεταπτυχιακού διπλώματος
ειδίκευσης στη διοίκηση & οργάνωση εκπαιδευτικών μονάδων

Θεσσαλονίκη, Ιούλιος 2019



Η παρούσα Διπλωματική Εργασία καλύπτεται στο σύνολό της νομικά από δημόσια άδεια πνευματικών δικαιωμάτων CreativeCommons:

Αναφορά Δημιουργού - Μη Εμπορική Χρήση - Παρόμοια Διανομή



Μπορείτε να:

- **Μοιραστείτε:** αντιγράψετε και αναδιανέμετε το παρόν υλικό με κάθε μέσο και τρόπο
- **Προσαρμόστε:** αναμείξτε, τροποποιήστε και δημιουργήστε πάνω στο παρόν υλικό

Υπό τους ακόλουθους όρους:

- **Αναφορά Δημιουργού:** Θα πρέπει να καταχωρίσετε αναφορά στο δημιουργό, με σύνδεσμο της άδειας, και με αναφορά αν έχουν γίνει αλλαγές. Μπορείτε να το κάνετε αυτό με οποιονδήποτε εύλογο τρόπο, αλλά όχι με τρόπο που να υπονοεί ότι ο δημιουργός αποδέχεται το έργο σας ή τη χρήση που εσείς κάνετε.
- **Μη Εμπορική Χρήση:** Δε μπορείτε να χρησιμοποιήσετε το υλικό για εμπορικούς σκοπούς.
- **Παρόμοια Διανομή:** Αν αναμείξετε, τροποποιήσετε, ή δημιουργήσετε πάνω στο παρόν υλικό, πρέπει να διανείμετε τις δικές σας συνεισφορές υπό την ίδια άδεια CreativeCommonsόπως και το πρωτότυπο.

Αναλυτικές πληροφορίες νομικού κώδικα στην ηλεκτρονική διεύθυνση:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/legalcode>

Υπεύθυνη Δήλωση

Με ατομική μου ευθύνη και γνωρίζοντας τις κυρώσεις που προβλέπονται από τον Κανονισμό Σπουδών του Μεταπτυχιακού Προγράμματος στη Διοίκηση & Οργάνωση Εκπαιδευτικών Μονάδων του Διεθνούς Πανεπιστημίου Ελλάδας, δηλώνω υπεύθυνα ότι:

- Η παρούσα Διπλωματική Εργασία αποτελεί έργο αποκλειστικά δικής μου δημιουργίας, έρευνας, μελέτης και συγγραφής.
- Για τη συγγραφή της Διπλωματικής μου Εργασίας δεν χρησιμοποίησα ολόκληρο ή μέρος έργου άλλου δημιουργού ή τις ιδέες και αντιλήψεις άλλου δημιουργού χωρίς να γίνεται σαφής αναφορά στην πηγή προέλευσης (βιβλίο, άρθρο από επιστημονικό περιοδικό, ιστοσελίδα κλπ.).

Θεσσαλονίκη, 25 Ιουλίου 2019.

Ο Δηλών: Γεώργιος Ψωμιάδης.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η χρήση του σχολικού λεωφορείου για τις μετακινήσεις των μαθητών είναι μία πρακτική που ακολουθείται συστηματικά από τα ιδιωτικά σχολεία στην Ελλάδα. Στα φροντιστήρια, όμως, είναι εξαιρετικά σπάνια αυτή η υπηρεσία. Σκοπός της παρούσας έρευνας είναι να εξακριβώσει κατά πόσο η αξιοποίηση του σχολικού λεωφορείου από φροντιστηριακές μονάδες μέσης εκπαίδευσης της Θεσσαλονίκης θεωρείται εκπαιδευτική καινοτομία και κατά πόσο θα επηρέαζε τους γονείς στην επιλογή φροντιστηριακού χώρου η παροχή μιας τέτοιου είδους υπηρεσίας μετακίνησης των παιδιών τους. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε μέσω ερωτηματολογίων σε δείγμα από 120 γονείς παιδιών που φοιτούν σε Δημοτικά, Γυμνάσια και Λύκεια του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης. Το δείγμα επελέγη με τη μέθοδο της μη τυχαίας δειγματοληψίας (δείγμα ευκολίας). Η ανάλυση των αποτελεσμάτων της έρευνας καταδεικνύει ότι η συντριπτική πλειοψηφία των γονιών θεωρούν τη χρήση σχολικού λεωφορείου στα φροντιστήρια της Θεσσαλονίκης μία εκπαιδευτική καινοτομία που βελτιώνει την εκπαιδευτική πορεία των μαθητών. Επίσης, υπογραμμίζεται ότι οι περισσότεροι γονείς θα επέλεγα να χρησιμοποιήσουν υπηρεσία σχολικού λεωφορείου αλλά και τον φροντιστηριακό χώρο που παρέχει αυτήν την υπηρεσία, εφόσον το κόστος είναι αντίστοιχο με το οικονομικό τους υπόβαθρο και πληροί κάποιες προϋποθέσεις άνεσης και ασφάλειας.

Λέξεις – κλειδιά: καινοτομία, εκπαιδευτική καινοτομία, φροντιστήριο, σχολικό λεωφορείο.

ABSTRACT

Providing a school bus for students' transportation is a service that is often supplied in private schools in Greece. However, in "frontistiria" (greek terminology - private educational institutes that support students' performance in school), is extremely rare this service. The purpose of this research is to evaluate whether the use of school bus from "frontistiria" in Thessaloniki can be considered as an educational innovation and whether this service would affect parents in choosing a "frontistirio", which offers this service. The survey was conducted using questionnaires in a sample of 120 parents, whose children attend either Primary or High Schools (including Lyceums) in Thessaloniki. The sample was selected with the method of non-random sampling (sample of convenience). The results' analysis shows that a significant majority of parents consider the service of a school-bus in Thessaloniki's "frontistiria" as an educational innovation, which contributes in students' performance. Moreover, it is highlighted, that most parents would choose to use school-bus service and they would also choose a "frontistirio", which includes this service, as long as the cost is relevant to their financial status and meets certain conditions of safety and comfort.

Key – words: innovation, educational innovation, tutorial, school bus.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Υπεύθυνη Δήλωση	4
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	5
ABSTRACT	6
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	7
ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ	10
ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ ΚΑΙ ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΩΝ	11
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	11
ΚΥΡΙΟ ΜΕΡΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	12
1. Εισαγωγή	12
2. Βιβλιογραφική ανασκόπηση (προσδιορισμός του προβλήματος και διεθνής εμπειρία) ..	13
2.1. Το φροντιστηριακό φαινόμενο ως αναπόσπαστο τμήμα της ελληνικής εκπαιδευτικής πραγματικότητας.	13
2.2. Το σχολικό λεωφορείο.	14
2.2.1. Ιστορική αναδρομή.....	14
2.2.2. Σύγχρονη πραγματικότητα: η χρήση σχολικού λεωφορείου σε σχολικές μονάδες στην Ελλάδα.	14
2.3. Καινοτομία	15
2.3.1. Ορισμός και χαρακτηριστικά της καινοτομίας.	15
2.3.2. Ανασταλτικοί παράγοντες καινοτομίας.....	16
2.3.3. Εκπαιδευτική καινοτομία	17
2.3.4. Η χρήση σχολικού λεωφορείου ως εκπαιδευτική καινοτομία.	18
3. Ερευνητική μεθοδολογία.	19
3.1. Ερευνητικό πρόβλημα, ερευνητικά ερωτήματα, ερευνητικές υποθέσεις.....	19
3.2. Το ερωτηματολόγιο.....	20
3.2.1. Πρώτη ομάδα ερωτήσεων (1-6).	20
3.2.2. Δεύτερη ομάδα ερωτήσεων (7-17).....	21
3.2.3. Τρίτη ομάδα ερωτήσεων (18-26).....	22
3.3. Ο πληθυσμός και το δείγμα της έρευνας.	23
3.4. Πιλοτικό ερωτηματολόγιο.	23
3.5. Συλλογή και επεξεργασία των δεδομένων.	23
4. Παρουσίαση, ανάλυση και σχολιασμός αποτελεσμάτων.	24

4.1. Πρώτη ομάδα ερωτήσεων (1-6)	24
4.1.1. Ερώτηση 1. Ποσοστωση φύλων.	24
4.1.2. Ερώτηση 2. Ηλικία γονιού.	25
4.1.3. Ερώτηση 3. Μορφωτικό επίπεδο ατόμων δείγματος.....	26
4.1.4. Ερώτηση 4. Επαγγελματική κατάσταση γονιού.....	27
4.1.5. Ερώτηση 5. Οικονομικό υπόβαθρο οικογένειας.	28
4.1.6. Ερώτηση 6. Αριθμός παιδιών.	30
4.2. Δεύτερη ομάδα ερωτήσεων (7-17).....	32
4.2.1. Ερώτηση 7. Ηλικία παιδιού.	32
4.2.2. Ερώτηση 8. Εκπαιδευτική βαθμίδα παιδιού.	33
4.2.3. Ερώτηση 9. Βαθμός παρακολούθησης φροντιστηριακών και / ή ιδιαίτερων μαθημάτων.....	34
4.2.4. Συσχέτιση βαθμού παρακολούθησης εξωσχολικών μαθημάτων με εκπαιδευτική βαθμίδα παιδιού.	36
4.2.5. Ερώτηση 10. Συχνότητα εξωσχολικών μαθημάτων (ημέρες).	37
4.2.6. Ερώτηση 11. Συχνότητα εξωσχολικών μαθημάτων (ώρες).	38
4.2.7. Συσχέτιση συχνότητας διδακτικών ωρών με εκπαιδευτική βαθμίδα παιδιού.	39
4.2.8. Ερώτηση 12. Πραγματικός απαιτούμενος χρόνος μετακίνησης.....	40
4.2.9. Ερώτηση 13. Πραγματικό κόστος μετακίνησης.....	42
4.2.10. Ερώτηση 14. Απόσταση φροντιστηρίου – σπιτιού.	43
4.2.11. Ερώτηση 15. Η απόσταση ως παράμετρος επιλογής φροντιστηρίου.....	45
4.2.12. Ερώτηση 16. Ανεξαρτησία του παιδιού κατά τη μετακίνηση.....	46
4.2.13. Ερώτηση 17. Ύπαρξη αστικής συγκοινωνίας για την μετακίνηση.....	47
4.3. Τρίτη ομάδα ερωτήσεων (18-26)	49
4.3.1. Ερώτηση 18. Κατά πόσο είναι γνωστό το σχολικό λεωφορείο για φροντιστήρια μέσης εκπαίδευσης.	49
4.3.2. Ερώτηση 19. Το σχολικό λεωφορείο αποτελεί εκπαιδευτική καινοτομία;	50
4.3.3. Συσχέτιση καινοτομίας σχολικού λεωφορείου με την ηλικία των ερωτηθέντων και τη γνώση ύπαρξής της.....	51
4.3.4. Ερώτηση 20. Το σχολικό λεωφορείο ως παράμετρος επιλογής φροντιστηρίου. .	53
4.3.5. Συσχέτιση εκπαιδευτικής καινοτομίας και επιχειρηματικής ακμής εκπαιδευτικού οργανισμού.	54
4.3.6. Ερώτηση 21. Ποσοστό επιλογής σχολικού λεωφορείου.	55
4.3.7. Συσχέτιση επιλογής σχολικού λεωφορείου με εργασιακή κατάσταση γονιού και οικογενειακό εισόδημα.....	56

4.3.8. Συσχέτιση επιλογής σχολικού λεωφορείου με απόσταση φροντιστηρίου και ύπαρξη αστικής συγκοινωνίας.	57
4.3.9. Συσχέτιση επιλογής σχολικού λεωφορείου με αριθμό παιδιών οικογένειας.	58
4.3.10. Ερώτηση 22. Επιθυμητό κόστος υπηρεσίας μετακίνησης.	58
4.3.11. Συσχέτιση επιθυμητού κόστους με την εργασιακή κατάσταση του γονιού και το οικογενειακό εισόδημα.	60
4.3.12. Συσχέτιση επιθυμητού κόστους με το ήδη υπάρχον κόστος μετακίνησης.	61
4.3.13. Ερώτηση 23. Παρουσία συνοδού σχολικού λεωφορείου.	62
4.3.14. Συσχέτιση συνοδού σχολικού λεωφορείου με ηλικία και εκπαιδευτική βαθμίδα παιδιού.	63
4.3.15. Ερώτηση 24. Μέγιστος χρόνος μετακίνησης.	64
4.3.16. Συσχέτιση μέγιστου χρόνου παραμονής στο σχολικό λεωφορείο με τον ήδη δαπανώμενο χρόνο μετακίνησης.	66
4.3.17. Ερώτηση 25. Βαθμός επιρροής από την ευελιξία του προγράμματος του σχολικού λεωφορείου (1).	67
4.3.18. Συσχέτιση της ικανοποίησης από το σχολικό λεωφορείο με τον αριθμό παιδιών και του βαθμού συμμετοχής στη μετακίνηση.	68
4.3.19. Ερώτηση 26. Βαθμός επιρροής από την ευελιξία του προγράμματος του σχολικού λεωφορείου (2).	69
5. Συμπεράσματα και προτάσεις.	71
5.1. Σύνοψη Συμπερασμάτων.	71
5.2. Προτάσεις και προοπτικές νέων ερευνών.	73
6. Βιβλιογραφία.	74
7. Παράρτημα.	75
7.1. Πίνακες 43-61.	75
7.2. Ερωτηματολόγιο.	81

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ

Γράφημα 1	σελ. 24	Πίνακας 1	σελ. 24	Πίνακας 41	σελ. 70
Γράφημα 2	σελ. 26	Πίνακας 2	σελ. 25	Πίνακας 42	σελ. 71
Γράφημα 3	σελ. 27	Πίνακας 3	σελ. 25	Πίνακας 43	σελ. 75
Γράφημα 4	σελ. 28	Πίνακας 4	σελ. 26	Πίνακας 44	σελ. 76
Γράφημα 5	σελ. 30	Πίνακας 5	σελ. 27	Πίνακας 45	σελ. 76
Γράφημα 6	σελ. 31	Πίνακας 6	σελ. 29	Πίνακας 46	σελ. 76
Γράφημα 7	σελ. 32	Πίνακας 7	σελ. 29	Πίνακας 47	σελ. 76
Γράφημα 8	σελ. 34	Πίνακας 8	σελ. 30	Πίνακας 48	σελ. 76
Γράφημα 9	σελ. 35	Πίνακας 9	σελ. 31	Πίνακας 49	σελ. 77
Γράφημα 10	σελ. 38	Πίνακας 10	σελ. 32	Πίνακας 50	σελ. 77
Γράφημα 11	σελ. 39	Πίνακας 11	σελ. 33	Πίνακας 51	σελ. 77
Γράφημα 12	σελ. 41	Πίνακας 12	σελ. 34	Πίνακας 52	σελ. 77
Γράφημα 13	σελ. 43	Πίνακας 13	σελ. 35	Πίνακας 53	σελ. 78
Γράφημα 14	σελ. 44	Πίνακας 14	σελ. 37	Πίνακας 54	σελ. 78
Γράφημα 15	σελ. 46	Πίνακας 15	σελ. 37	Πίνακας 55	σελ. 78
Γράφημα 16	σελ. 47	Πίνακας 16	σελ. 38	Πίνακας 56	σελ. 78
Γράφημα 17	σελ. 48	Πίνακας 17	σελ. 39	Πίνακας 57	σελ. 79
Γράφημα 18	σελ. 49	Πίνακας 18	σελ. 41	Πίνακας 58	σελ. 79
Γράφημα 19	σελ. 51	Πίνακας 19	σελ. 42	Πίνακας 59	σελ. 79
Γράφημα 20	σελ. 54	Πίνακας 20	σελ. 42	Πίνακας 60	σελ. 80
Γράφημα 21	σελ. 56	Πίνακας 21	σελ. 43	Πίνακας 61	σελ. 80
Γράφημα 22	σελ. 59	Πίνακας 22	σελ. 43	Πίνακας 62	σελ. 36
Γράφημα 23	σελ. 63	Πίνακας 23	σελ. 44		
Γράφημα 24	σελ. 66	Πίνακας 24	σελ. 45		
Γράφημα 25	σελ. 67	Πίνακας 25	σελ. 45		
Γράφημα 26	σελ. 70	Πίνακας 26	σελ. 46		
Γράφημα 27	σελ. 56	Πίνακας 27	σελ. 48		
Γράφημα 28	σελ. 60	Πίνακας 28	σελ. 50		
Γράφημα 29	σελ. 61	Πίνακας 29	σελ. 50		
Γράφημα 30	σελ. 57	Πίνακας 30	σελ. 51		
Γράφημα 31	σελ. 63	Πίνακας 31	σελ. 53		
Γράφημα 32	σελ. 64	Πίνακας 32	σελ. 53		
Γράφημα 33	σελ. 52	Πίνακας 33	σελ. 55		
Γράφημα 34	σελ. 54	Πίνακας 34	σελ. 58		
Γράφημα 35	σελ. 69	Πίνακας 35	σελ. 59		
Γράφημα 36	σελ. 36	Πίνακας 36	σελ. 62		
Γράφημα 37	σελ. 40	Πίνακας 37	σελ. 65		
Γράφημα 38	σελ. 66	Πίνακας 38	σελ. 65		
Γράφημα 39	σελ. 62	Πίνακας 39	σελ. 68		
		Πίνακας 40	σελ. 68		

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ ΚΑΙ ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΩΝ

Freq. → frequency
κεφ. → κεφάλαιο
κλπ → και τα λοιπά
κ.ά. → και άλλα
Σ.Β.Β.Ε. → Σύνδεσμο Βιομηχανιών Βορείου Ελλάδος
βλ. → βλέπε

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.

Με την ολοκλήρωση της διπλωματικής μου εργασίας και την λήξη των σπουδών μου νιώθω την ανάγκη να ευχαριστήσω αρχικά τον επιβλέποντα καθηγητή μου, κύριο Θεοδόσιο Τσιάκη, για την αμέριστη συμπαράστασή του, τις συμβουλές και τις παρατηρήσεις του σε όλες τις φάσεις της εκπόνησης της έρευνας και της συγγραφής της διατριβής.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλω και στον φίλο και συμφοιτητή μου στο Π.Μ.Σ., Δημήτριο Κουτρουμπή, για τις πολύτιμες συμβουλές του σε τεχνικά ζητήματα, που συντόμευσαν τον χρόνο εκπόνησης της έρευνας και της διατριβής μου, όπως και στο φίλο μου Γεωργιο Τσογλή, που επίσης στάθηκε αρωγός σε διάφορες φάσεις της φοίτησής μου, προσφέροντάς μου την πολύτιμη γνώση και εμπειρία του.

Όμως, το σημαντικότερο «ευχαριστώ» το χρωστάω στην όμορφη οικογένειά μου, τη σύζυγο μου Ιωάννα και τους δύο γιούς μου, Λευτέρη και Φώτη, όχι μόνο για την υπομονή που έκαναν όλο αυτό το διάστημα, αλλά κυρίως γιατί δίνουν νόημα στη ζωή μου και αποτελούν την έμπνευσή μου, για να γίνομαι πάντα καλύτερος άνθρωπος!

ΚΥΡΙΟ ΜΕΡΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.

1. Εισαγωγή.

Επειδή η παιδεία αποτελεί τη ρίζα κάθε κοινωνίας, πρέπει να υπηρετείται από την Πολιτεία με τον πιο συνεπή τρόπο. Σε αυτήν την κατεύθυνση επιβάλλεται το εκπαιδευτικό σύστημα να χαρακτηρίζεται από μεγάλη σταθερότητα. Η ελληνική πραγματικότητα όμως φαίνεται πως διαφοροποιείται κατά τι από αυτήν τη νόρμα. Οι συνεχείς αλλαγές εκπαιδευτικών συστημάτων που πολύ συχνά δεν προλαβαίνουν καλά-καλά να ολοκληρώσουν έναν κύκλο οι τακτικές αυξομειώσεις στην ύλη αλλά και οι αλλαγές μαθημάτων που θεωρούνται βασικά τόσο για τον κορμό του σχολείου όσο και για την εισαγωγή σε κάποια σχολή τριτοβάθμιας εκπαίδευσης ασκούν ιδιαίτερη πίεση στις ιδιωτικές εκπαιδευτικές επιχειρήσεις, όπως είναι τα ιδιωτικά σχολεία τα φροντιστήρια κ.ά.

Φυσικά όσο μεγαλύτερη είναι μία εκπαιδευτική επιχείρηση τόσο σθεναρότερα μπορεί να αντισταθεί σε τέτοιου είδους αλλαγές και αστάθμητους παράγοντες. Έτσι, τα ιδιωτικά σχολεία δεν επηρεάζονται τόσο έντονα από αυτές, σε αντίθεση με τα φροντιστήρια τα οποία στην πλειονότητά τους είναι μικρομεσαίες εκπαιδευτικές επιχειρήσεις μέτριας δυναμικότητας. Με δεδομένη την οικονομική κρίση που διέρχεται η χώρα μας την τελευταία δεκαετία, ασκείται στα φροντιστήρια και μία επιπλέον (οικονομική) πίεση, που τα έχει φέρει σε μία αρκετά δυσχερή θέση. Οι φροντιστηριακές μονάδες μέσης εκπαίδευσης της Θεσσαλονίκης δεν θα μπορούσαν να αποτελούν εξαίρεση.

Σε τέτοιες εποχές μοναδική διέξοδος παρουσιάζεται η καινοτομία, η οποία βελτιώνει τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων (Συμεωνίδης, 2003), αφού είναι ο μόνος τρόπος η επιχείρηση να περάσει από το ολιγοπώλιο στο μονοπώλιο. Η παρούσα εργασία ασχολείται με μία τέτοια καινοτομία, την ανάπτυξη και σε φροντιστηριακές μονάδες της ήδη γνωστής στα ιδιωτικά σχολεία υπηρεσίας μετακίνησης των μαθητών με σχολικό λεωφορείο, εξετάζοντας παράλληλα εάν θα μπορούσε να θεωρηθεί εκπαιδευτική καινοτομία και κατά πόσο θα επηρέαζε την επιλογή φροντιστηρίου από τους γονείς. Φυσικά, το μυαλό όλων, όταν αναφέρεται η φράση εκπαιδευτική καινοτομία, πηγαίνει σε καταστάσεις και πρακτικές που εκτυλίσσονται μέσα στην τάξη, όμως με την ολοκλήρωση της παρούσας έρευνας δίνεται μία άλλη οπτική για το αν η χρήση σχολικού λεωφορείου από τις φροντιστηριακές μονάδες θεωρείται

εκπαιδευτική καινοτομία αλλά τόσο στην πραγματικότητα όσο και στη συνείδηση των γονιών.

2. Βιβλιογραφική ανασκόπηση (προσδιορισμός του προβλήματος και διεθνής εμπειρία)

2.1. Το φροντιστηριακό φαινόμενο ως αναπόσπαστο τμήμα της ελληνικής εκπαιδευτικής πραγματικότητας.

Η λεγόμενη «παραπαιδεία», τα φροντιστήρια, δηλαδή, και τα ιδιαίτερα μαθήματα διαχρονικά αντιμετωπίζονται από τους υπεύθυνους φορείς της πολιτείας ως πηγή κοινωνικής ανισότητας που πρέπει να παταχθεί. Βέβαια *«το ελληνικό παράδοξο είναι ότι το κράτος από τη μία ενίσχυε τον ανταγωνιστικό χαρακτήρα των εξετάσεων και από την άλλη ονειρευόταν την κατάργηση των φροντιστηρίων, ώστε τελικά η κατάργηση κατέληξε ένα απατηλό όνειρο»* (Πολυμίλη, 2016). Αυτό μάλιστα εξηγεί γιατί συμβαίνει το αντίθετο της κρατικής επιδίωξης, δηλαδή παρατηρείται διαρκώς στην δευτεροβάθμια εκπαίδευση και γενικά στην ελληνική εκπαιδευτική πραγματικότητα μία γιγάντωση του φροντιστηριακού φαινομένου, που τα τελευταία χρόνια τείνει να καταλαμβάνει όλες τις βαθμίδες από το Δημοτικό μέχρι και το Λύκειο.

Οι πρώτες αναφορές ανάγουν το φαινόμενο «φροντιστήριο» στα 1894 (Χατζητέγας, 2008) και βασίζονται σε άρθρα εφημερίδων της εποχής. Ήδη από το 1920 και μετά παρουσιάζονται τα πρώτα ιδιαίτερα μαθήματα για ενίσχυση στις εισαγωγικές εξετάσεις του πανεπιστημίου αλλά και φροντιστηριακές μονάδες σε αρχική και υποτυπώδη ακόμη μορφή. Ο νόμος 2525/1940 (ΦΕΚ.287/Α/10-9-1940) κατοχυρώνει και νομικά τον φροντιστηριακό θεσμό ως εκπαιδευτική επιχείρηση. Αυτό επεκτείνεται από το 1950 και εξής για να καταλήξει στα φροντιστήρια όπως τα γνωρίζουμε σήμερα. Οι εκπαιδευτικές μεταρρυθμίσεις του 1964 και του 1967 δεν καταφέρνουν να αντιμετωπίσουν το φαινόμενο αυξάνοντας παράλληλα τον αριθμό των φροντιστηριακών μονάδων σημαντικά (Κασσωτάκης & Παπαγγελή-Βουλιούρη, 1996). Το 1979 είναι μια κρίσιμη χρονολογία, αφού στη χώρα επικρατεί ο θεσμός των πανελληνίων εξετάσεων που δημιουργεί μία άρρηκτη μέχρι σήμερα σχέση μεταξύ δευτεροβάθμιας και τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. Αυτή η σύνδεση δίνει χώρο από τη μία στην απαξίωση των λεγόμενων μαθημάτων Γενικής Παιδείας (Βώρος, 1981), ενώ από την άλλη υποστηρίζει την ανάγκη όσο το δυνατόν καλύτερης προετοιμασίας

για τα μαθήματα κατεύθυνσης ενισχύοντας έτσι τα φροντιστήρια. Τέλος, ούτε το σύστημα εξετάσεων του 1983 αλλά ούτε και η εκπαιδευτική μεταρρύθμιση του 1999 κατάφεραν κάτι στην κατεύθυνση του περιορισμού των φροντιστηρίων παρά τις εξαγγελίες των εκάστοτε υπουργών.

2.2. Το σχολικό λεωφορείο.

2.2.1. Ιστορική αναδρομή.

Το σχολικό λεωφορείο, όπως έχει επικρατήσει παγκοσμίως, είναι ένα μεταφορικό μέσο που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά μαθητών από και προς τους χώρους διδασκαλίας, οι οποίοι ενδέχεται να είναι σχολεία πρωτοβάθμιας, δευτεροβάθμιας ή τριτοβάθμιας εκπαίδευσης αλλά και οποιασδήποτε φύσης και μορφής εκπαιδευτικοί οργανισμοί. Τα πρώτα σχολικά λεωφορεία εμφανίστηκαν ήδη το 1827 με την μορφή άμαξας ή κάρου στην Αγγλία, ενώ το πρώτο μηχανοκίνητο σχολικό λεωφορείο καταγράφεται το 1914. Τη δεκαετία του 1930 η προσοχή των κατασκευαστών στράφηκε με ιδιαίτερο τρόπο στην ασφάλεια των επιβατών τους με αποτέλεσμα το χαλύβδινο αμάξιωμα, τις προστατευτικές πλαστικές μπάρες, το τζαμί ασφαλείας μεταξύ οδηγού και μαθητών κ.ά. (Wikipedia, 2019). Ήδη από το 1939 μπορούμε να μιλάμε για την εμφάνιση των κίτρινων σχολικών λεωφορείων με την μορφή που τα γνωρίζουμε σήμερα. Τη δεκαετία του 1940 η χρήση τους γίνεται ευρεία, όπως και σήμερα, σε αντίθεση με προηγούμενες δεκαετίες, όταν και τα σχολικά λεωφορεία εξυπηρετούσαν αγροτικές περιοχές ή εξαιρετικά μακρινές αποστάσεις (Wikipedia, 2019).

2.2.2. Σύγχρονη πραγματικότητα: η χρήση σχολικού λεωφορείου σε σχολικές μονάδες στην Ελλάδα.

Η πρακτική, λοιπόν, της χρήσης σχολικού λεωφορείου από σχολικές μονάδες κατά κύριο λόγο ιδιωτικών σχολείων είναι πλέον και στη χώρα μας μία συνήθης πρακτική συνυφασμένη με την ιδιωτική εκπαίδευση. Παγκοσμίως, βέβαια, η χρήση σχολικών λεωφορείων εξίσου από δημόσια και ιδιωτικά σχολεία είναι μια ευρέως διαδεδομένη πρακτική. Μάλιστα, στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο λόγω των μεγάλων σχολικών μονάδων που ιδρύθηκαν στο πλαίσιο της ανασυγκρότησης της παιδείας και εξαιτίας της έντονης αστικοποίησης ψηφίστηκαν πολιτειακοί αλλά και ομοσπονδιακοί νόμοι που οριοθετούσαν τη λειτουργία των σχολικών λεωφορείων (Wikipedia, 2019).

Αυτό, όμως, που μάλλον είναι λιγότερο συχνό, αν όχι σπάνιο, είναι η χρήση σχολικού λεωφορείου για τη μεταφορά μαθητών μικρότερων σχολικών μονάδων όπως είναι τα φροντιστήρια μέσης εκπαίδευσης και τα φροντιστήρια ξένων γλωσσών. Στη χώρα μας το νομοθετικό καθεστώς σχετικά με την μεταφορά μαθητών είναι εξαιρετικά συγκεχυμένο, εφόσον για τέτοιου είδους δραστηριότητες εμπλέκονται τόσο το Υπουργείο Παιδείας όσο για το Υπουργείο Μεταφορών. Πιο περίπλοκα γίνονται τα πράγματα όταν ερχόμαστε στο θέμα της μεταφοράς των μαθητών από κέντρα ξένων γλωσσών και φροντιστήρια δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Συγκεκριμένα, όσον αφορά στα κέντρα ξένων γλωσσών έχουν υπάρξει δικαστικές διαμάχες για το αν αυτή η υπηρεσία είναι σύννομη ή όχι. Η απόφαση 3540/2009 και 3541/2009 του Συμβουλίου της Επικρατείας αίρει ως αντισυνταγματική την απαγόρευση μεταφοράς μαθητών από δύο κέντρα ξένων γλωσσών (Η Καθημερινή, 2009).

2.3. Καινοτομία

2.3.1. Ορισμός και χαρακτηριστικά της καινοτομίας.

Το ρήμα «καινοτομώ» στο λεξικό του Γεώργιου Μπαμπινιώτη αποδίδεται ως «εισάγω νέες μεθόδους, φέρνω αλλαγές και νεωτερισμούς» ενώ ως «καινοτομία» καθορίζεται η «αλλαγή στην διαδικασία» (Μπαμπινιώτης, 2002). Σήμερα η καινοτομία θεωρείται από τους σημαντικότερους παράγοντες οικονομικής ανάπτυξης και διατήρησης τόσο μιας επιχείρησης όσο και ενός διεθνούς οργανισμού ή μιας ολόκληρης χώρας. Αυτός είναι και ο λόγος που πολλοί μελετητές διαχρονικά έχουν ασχοληθεί με τον προσδιορισμό της έννοιας της καινοτομίας και το συσχετισμό της με την υγιή επιχειρηματική ανάπτυξη.

Παρακάτω παρατίθενται κάποιοι ορισμοί και τα βασικότερα χαρακτηριστικά της καινοτομίας στην επιχειρηματικότητα, ανεξαρτήτως αν αναφερόμαστε σε εκπαιδευτικό οργανισμό ή οποιουδήποτε άλλου είδους επιχείρηση.

Σύμφωνα με την κρατούσα αντίληψη, ως καινοτομία σε έναν οργανισμό ορίζεται η παροχή νέων προϊόντων ή υπηρεσιών που προκύπτουν από την παραδοχή σύγχρονων ιδεών (Vrasidas, 2000). Αυτό πρακτικά σημαίνει, όπως υποστηρίζει ο Fagerberg (The Oxford handbook of innovation., 2005) ότι καινοτομία αποτελεί η εμπορευματοποίηση μιας ιδέας. Φυσικά, είναι αυτονόητο, όπως παρατηρείται από τον Σ.Β.Β.Ε., ότι οι νέοι συνδυασμοί δεδομένων και πρακτικών, εάν φιλοδοξούν να είναι

πράγματι καινοτόμοι, πρέπει να δημιουργούν συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με τους ανταγωνιστές, διότι *«η προσήλωση των επιχειρήσεων στην έρευνα, την τεχνολογία και την καινοτομία μπορεί να εγγυηθεί την αύξηση της παραγωγικότητας[...]»* (Συμεωνίδης, 2003). Αυτό το επιβεβαιώνει και ο Schumpeter (1934)₂, ο οποίος προσθέτει ότι η καινοτομία είναι ο μόνος τρόπος μία εταιρεία να διακριθεί σε σχέση με τον ανταγωνισμό της οδηγούμενη στο ολιγοπώλιο, αλλά και να επικρατήσει ολοκληρωτικά σε ένα δεύτερο στάδιο οδηγούμενη στο μονοπώλιο. Με αυτόν τον τρόπο μπορεί η επιχείρηση να περάσει από την κατάσταση των ελάχιστων κερδών (ισοδύναμος ανταγωνισμός) στη μεγιστοποίηση του κέρδους (μονοπωλιακή κατάσταση).

Βασικό, τέλος, χαρακτηριστικό της καινοτομίας στην επιχειρηματικότητα είναι το να προέρχεται εκ των έσω του οργανισμού και να μην είναι έξωθεν επιβαλλόμενη. Οποσδήποτε, δεν είναι δυνατόν να παραγνωρίσουμε τους εξωτερικούς παράγοντες που μπορεί να δημιουργούν την ανάγκη για μία καινοτομία είτε να κινητοποιούν τη σκέψη του διοικητικού προσωπικού ή του κέντρου που θα αναλάβει τη συγκεκριμένη πρωτοβουλία. Όμως, πρέπει πάντα να υπάρχει η δυνατότητα επιλογής χωρίς εξωτερική πίεση, πλην της επιδίωξης της μέγιστης κερδοφορίας της επιχείρησης. Εάν, για παράδειγμα, μια «δράση» επιβάλλεται από το νόμο δεν μπορεί να θεωρείται καινοτομία της συγκεκριμένης επιχείρησης ή του συγκεκριμένου εκπαιδευτικού οργανισμού, ακόμη και αν αφορά μόνον αυτόν.

2.3.2. Ανασταλτικοί παράγοντες καινοτομίας

Υπάρχουν πολλοί παράγοντες που λειτουργούν ανασταλτικά στην απόφαση για μία καινοτομία ή στην εφαρμογή της. Κυρίαρχο ρόλο ανάμεσα τους, όπως μαθαίνουμε από τον Scott Berkun (*The myths of innovation*, 2007), έχουν:

α) η αντίληψη ότι η καινοτομία δεν είναι εφαρμόσιμη στα παρόντα δεδομένα, οπότε *«δεν θα δουλέψει και δεν θα φέρει πρακτικά αποτελέσματα»* (Berkun, 2007),

β) ο φόβος της αποτυχίας ή του άγνωστου (Everard, Morris, & Wilson, 2004). Μία καινοτομία πάντοτε θα δέχεται την κριτική με το σκεπτικό ότι οι άνθρωποι δεν θα αναγνωρίσουν την αξία της. Για να δείξει πώς λειτουργεί η αναστολή αυτή, ο Scott Berkun φέρνει το παράδειγμα του Ken Olsen ενός εκ των ιδρυτών της Digital Equipment Corporation, που το 1977 είχε πει ότι *«δεν υπάρχει λόγος κάποιος να θέλει έναν υπολογιστή μέσα στο σπίτι του»*.

γ) Η αντίληψη ότι η καινοτομία δεν ταιριάζει στο εταιρικό προφίλ ή στην κουλτούρα του οργανισμού,

δ) η συντηρητική νοοτροπία,

ε) η έλλειψη ουσιαστικής συνεργασίας,

στ) το δυσμενές οικονομικό περιβάλλον ή άλλοι εξωτερικοί παράγοντες.

2.3.3. Εκπαιδευτική καινοτομία

Η καινοτομία είναι σημαντική όχι μόνο για τον επιχειρηματικό κόσμο αλλά και για μία σειρά άλλων οργανισμών ακόμη και μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα. Τέτοιοι είναι οι οργανισμοί υγείας, δημόσιας διοίκησης αλλά και εκπαίδευσης. Μπορούμε, έτσι, να μιλάμε για την έννοια της «εκπαιδευτικής καινοτομίας» ή της «καινοτομίας στην εκπαίδευση».

Σύμφωνα με τον Fullan (1991) η εκπαιδευτική καινοτομία είναι κάθε διαδικασία που εισάγει νέες αντιλήψεις στην εκπαίδευση κυρίως σε τρία επίπεδα: α) την αλλαγή αντιλήψεων, αξιών και πεποιθήσεων, β) την αλλαγή διδακτικών τρόπων και διδακτικών μέσων αλλά και γ) την διευκόλυνση του εκπαιδευτικού έργου με την εφαρμογή νέων διδακτικών και άλλων προσεγγίσεων. Αυτός ο γενικά αποδεκτός ορισμός του Fullan (1991) επιβεβαιώνεται και από την Α. Δακοπούλου, η οποία υποστηρίζει ότι καινοτομία είναι η προώθηση νέων αντιλήψεων και αρχών στην εκπαίδευση καθώς και η αξιοποίηση διδακτικών μεθόδων και μέσων (Δακοπούλου, 2008).

Δίνοντας ένα πολύ γενικότερο ορισμό ο Fagerberg (2005) διευκρινίζει, όπως αναφέραμε παραπάνω, ότι καινοτομία αποτελεί η εμπορευματοποίηση μιας ιδέας. Αυτό σημαίνει ότι καινοτομία στην εκπαίδευση μπορεί να αποτελεί προσαρμογή μιας ιδέας σε εκπαιδευτικούς οργανισμούς, ακόμη και μιας ιδέας που χρησιμοποιείται για μεγάλο διάστημα ήδη σε άλλου τύπου οργανισμούς ή επιχειρήσεις (Meighan, 1988). Όμως, για να έχει εφαρμογή μία καινοτόμος ιδέα πρέπει απαραίτητα να καλύπτει κάποιο κενό, να επιλύει, δηλαδή, κάποιο υπάρχον πρόβλημα. Σε αντίθετη περίπτωση είναι βέβαιο ότι θα αποτύχει εφόσον, δεν θα χαίρει εκτίμησης και αποδοχής από τους ενδιαφερόμενους.

Εδώ είναι σημαντικό να προστεθεί ότι σύμφωνα με μια άλλη προσέγγιση (Παπακωνσταντίνου, 2008) οτιδήποτε προάγει το διδακτικό έργο από οποιανδήποτε

οπτική μπορεί να θεωρηθεί εκπαιδευτική καινοτομία. Αυτό θα προσδώσει και την λεγόμενη προστιθέμενη αξία στην ποιοτική διάσταση της εκπαιδευτικής επιχείρησης (Κυριακώδη & Τζιμογιάννης, 2015). Μάλιστα, αν πάμε ένα βήμα πιο πέρα, σε πρακτικό επίπεδο τα καινοτόμα χαρακτηριστικά μπορεί να σχετίζονται όχι μόνο με την διδακτική πρακτική αλλά εξίσου και με την οργάνωση και την διοίκηση του σχολείου αλλά και οποιαδήποτε περιφερειακή δραστηριότητα που λειτουργεί υποστηρικτικά προς το διδακτικό έργο (Κυριακώδη & Τζιμογιάννης, 2015). Βεβαίως, όπως και σε κάθε άλλη επιχείρηση, έτσι και στον εκπαιδευτικό οργανισμό (Σακιοβέλη, 2011) η καινοτομία δεν μπορεί να επιβάλλεται από κέντρα εκτός της επιχείρησης του οργανισμού αλλά μόνο εκ των έσω.

2.3.4. Η χρήση σχολικού λεωφορείου ως εκπαιδευτική καινοτομία.

Το να μιλά κανείς για καινοτομία όσον αφορά στη χρήση σχολικού λεωφορείου αυτού καθαυτού, εάν μάλιστα δεν το συνδυάζει με κάποιου είδους προέκταση, θα ήταν μάλλον παράδοξο δεδομένου του ορισμού που δόθηκε παραπάνω (βλ. κεφ. 2.3.1.) και της ιστορικότητας της συγκεκριμένης πρακτικής (βλ. κεφ. 2.2.1.). Επιπλέον ο καθένας αντιλαμβάνεται ότι η χρήση σχολικού λεωφορείου από μικρής δυναμικότητας εκπαιδευτικές μονάδες, όπως τα φροντιστήρια, αποτελεί μία επιχειρηματική καινοτομία (βλ. κεφ. 2.3.1.). Όμως, με δεδομένο τον ορισμό της καινοτομίας (Fullan, 1991) που δώσαμε παραπάνω (βλ. κεφ. 2.3.3.) πολλοί αμφιβάλλουν αν η συγκεκριμένη πρακτική πρέπει να θεωρείται «εκπαιδευτική» καινοτομία. Η απάντησή δεν περιορίζεται απλώς και μόνο στο ότι η συγκεκριμένη καινοτομία αναφέρεται σε εκπαιδευτικές επιχειρήσεις. Αυτό που αξίζει ιδιαίτερης προσοχής είναι πως η χρήση του σχολικού λεωφορείου έχει να κάνει με τους αποδέκτες του εκπαιδευτικού έργου, τους μαθητές. Πιο συγκεκριμένα, η καλή επίδοση του μαθητή στα σχολικά μαθήματα και η επίτευξη των μαθησιακών στόχων του εκπαιδευτικού συστήματος από τον εκάστοτε εκπαιδευτικό οργανισμό προϋποθέτει την λιγότερη δυνατή άνευ λόγου κόπωση του μαθητή, τουλάχιστον από δραστηριότητες πέραν της τυπικής ώρας του μαθήματος. Να συνυπολογιστεί εδώ ότι τα φροντιστήρια μέσης εκπαίδευσης είναι οργανισμοί που λειτουργούν τις απογευματινές ώρες, οπότε και η κούραση είναι συσσωρευμένη. Έτσι, η σύντομη άνετη και ξεκούραστη μετακίνηση έμμεσα δίνει στον μαθητή ένα συγκριτικό πλεονέκτημα για να αποδώσει καλύτερα. Από την άλλη το ίδιο το φροντιστήριο γίνεται λιγότερο κουραστικό άρα και το μάθημα πιο ελκυστικό για το μαθητή. Έτσι η εκπαιδευτική μονάδα αναβαθμίζεται ποιοτικά παρά το γεγονός ότι δεν επεμβαίνουμε

στην ίδια την διδακτική διαδικασία. Άλλωστε, η καινοτομία στην εκπαίδευση είναι ένα πλαίσιο δυναμικών αλλαγών που εξασφαλίζει προστιθέμενη αξία σε κάθε πτυχή της διαδικασίας μάθησης και με κάθε τρόπο (Παπακωνσταντίνου, 2008). Έχοντας υπόψη μας αυτά βλέπουμε ότι συνολικά, ενώ εκ πρώτης όψεως μοιάζει μία επιχειρηματική και μόνο καινοτομία, το σχολικό λεωφορείο στα φροντιστήρια μπορεί να θεωρείται εκπαιδευτική καινοτομία. Μένει να το διαπιστώσουμε αυτό και με τα αποτελέσματα της παρούσας έρευνας (βλ. κεφ. 4.).

3. Ερευνητική μεθοδολογία.

3.1. Ερευνητικό πρόβλημα, ερευνητικά ερωτήματα, ερευνητικές υποθέσεις.

Από την βιβλιογραφική ανασκόπηση προέκυψε πώς η έρευνα δεν έχει ασχοληθεί με το σχολικό λεωφορείο ως παρεχόμενη υπηρεσία από φροντιστηριακές εκπαιδευτικές μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης. Επομένως, καθορίζεται ως ερευνητικός σκοπός της συγκεκριμένης έρευνας ο έλεγχος της αξιοποίησης του σχολικού λεωφορείου ως εκπαιδευτικής καινοτομίας στα φροντιστήρια, με σκοπό την αξιοποίηση του από κάθε ενδιαφερόμενη φροντιστηριακή μονάδα, για τη βελτίωση των εκπαιδευτικών επιδιώξεων του οργανισμού.

Το ερευνητικό αυτό πρόβλημα καταμερίζεται στα παρακάτω δύο βασικά ερευνητικά ερωτήματα:

Πρώτον, κατά πόσο θεωρείται -και είναι- καινοτόμος μία τέτοια υπηρεσία ως προς την διευκόλυνση του εκπαιδευτικού έργου μιας φροντιστηριακής μονάδας;

Δεύτερον, κατά πόσο θα επηρέαζε η συγκεκριμένη υπηρεσία -ασχέτως αν θεωρείται ή όχι καινοτόμα- το γονέα στην επιλογή φροντιστηρίου, εφόσον θα αποτελούσε συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με τον ανταγωνισμό; Και στα δύο ερωτήματα μας ενδιαφέρουν οι απόψεις και η ευρύτερη οπτική των γονιών.

Οι ερευνητικές υποθέσεις για τα παραπάνω ερευνητικά ερωτήματα είναι οι εξής: όσον αφορά στο πρώτο, υποθέτουμε πως η παροχή υπηρεσίας μετακίνησης μαθητών με σχολικό λεωφορείο σε φροντιστηριακή μονάδα θεωρείται από τους συμμετέχοντες γονείς καινοτομία που ενισχύει την καλή εκπαιδευτική πορεία των παιδιών τους. Όσον αφορά στο δεύτερο ερευνητικό ερώτημα, η υπόθεση είναι πώς η ύπαρξη υπηρεσίας μεταφοράς με σχολικό λεωφορείο επηρεάζει θετικά στην επιλογή

του φροντιστηρίου με δεδομένο, όμως, ότι παρέχεται σε μία προσιτή τιμή αναλόγως των οικονομικών δεδομένων της οικογένειας.

3.2. Το ερωτηματολόγιο.

Μία έρευνα μπορεί να διακρίνεται σε ποσοτική και ποιοτική ανάλογα με το είδος των δεδομένων που αξιοποιεί και την μέθοδο επεξεργασίας τους (Bryman & Bell, 2011). Για τη συνολική διερεύνηση της προβληματικής στη δική μας περίπτωση επελέγη η ποσοτική έρευνα που έχει να κάνει με τη συλλογή και επεξεργασία ποσοτικών δεδομένων με κατάλληλα λογισμικά στατιστικών υπολογισμών.

Συγκεκριμένα επιλέχθηκε ως εργαλείο για τη συλλογή των αποτελεσμάτων η μέθοδος της πρωτογενούς ποσοτικής έρευνας με ερωτηματολόγια σε γονείς παιδιών που φοιτούν σε σχολεία του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης της πρωτοβάθμιας και της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Το ερωτηματολόγιο – η πλήρης μορφή του οποίου υπάρχει στο παράρτημα της παρούσας εργασίας – διαμορφώθηκε από τον ερευνητή με βάση τις γνώσεις και το θεωρητικό πλαίσιο σχετικά με την ερευνητική μεθοδολογία (Ζαφειρόπουλος, 2005). Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από 26 ερωτήσεις και χωρίζεται σε τρία μέρη, καθώς για να καταγραφούν οι απόψεις των γονιών των μαθητών αναπτύχθηκαν τρεις ομάδες ερωτήσεων:

3.2.1. Πρώτη ομάδα ερωτήσεων (1-6).

Στο πρώτο μέρος υπάρχουν 6 ερωτήσεις που έχουν να κάνουν με την καταγραφή των στοιχείων των γονιών, όσον αφορά στο φύλο, την ηλικία, το οικογενειακό, επαγγελματικό, εκπαιδευτικό και οικονομικό τους υπόβαθρο. Τα άτομα που απάντησαν στην έρευνα χωρίζονται στην 2^η ερώτηση σε ηλικιακές κατηγορίες εύρους δεκαετίας από την ηλικία των 21 ετών έως και την ηλικία των 60 ετών. Παράλληλα υπάρχει και επιλογή για τους άνω των 60 ετών. Όσον αφορά στο εκπαιδευτικό υπόβαθρο του γονιού, η ερώτηση 3 καταμερίζει τους απόφοιτους Δημοτικού έως και τους κατόχους διδακτορικού τίτλου σπουδών σε 7 κατηγορίες. Στην εργασιακή κατάσταση, η ερώτηση 4 δίνει τη δυνατότητα διάκρισης μεταξύ εργαζομένων, ανέργων και συνταξιούχων, ενώ διακρίνει τους εργαζόμενους σε πλήρους απασχόλησης και ημιαπασχολούμενους. Η 5^η ερώτηση, που είναι καθαρά οικονομικού χαρακτήρα και σχετίζεται μερικώς με την τέταρτη, ζητά τον μέσο όρο των ετήσιων εισοδημάτων των τελευταίων πέντε ετών κατά προσέγγιση διακρίνοντας στις απαντήσεις τα άτομα του δείγματος σε πέντε υποκατηγορίες ανά 10.000 € εισοδήματος με την τελευταία να ανταποκρίνεται στις 40.000 € και άνω. Η 6^η και

τελευταία ερώτηση αυτής της ενότητας έχει να κάνει με τον αριθμό των παιδιών της οικογένειας.

3.2.2. Δεύτερη ομάδα ερωτήσεων (7-17).

Το δεύτερο μέρος απαρτίζεται από 11 ερωτήσεις που έχουν να κάνουν με στοιχεία του παιδιού όσον αφορά στην ηλικία αλλά και στα εκπαιδευτικά και πρακτικά δεδομένα.

Αναλυτικότερα, στην 7^η ερώτηση ζητείται η ηλικία του παιδιού, ενώ στην 8^η η βαθμίδα φοίτησής του. Αυτές οι ερωτήσεις λειτουργούν και ως ένας άτυπος έλεγχος συνέπειας των απαντήσεων που δόθηκαν, έχουν όμως και ουσιαστικό λειτουργικό ρόλο σε σχέση με την ερώτηση 23, όπου υποθέτουμε ότι οι περισσότεροι γονείς παιδιών μικρής ηλικίας που φοιτούν στην πρωτοβάθμια εκπαίδευση επιθυμούν ως υποχρεωτική την παρουσία συνοδού στο σχολικό λεωφορείο. Οι ερωτήσεις 9 έως 13 έχουν να κάνουν με το αν το παιδί παρακολουθεί φροντιστηριακά μαθήματα ή όχι. Φυσικά, δεν αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για να απαντήσει κανείς στις υπόλοιπες ερωτήσεις, το γεγονός ότι απάντησε στην 9^η ερώτηση πως το παιδί του δεν παρακολουθεί φροντιστήρια και ιδιαίτερα μαθήματα, καθώς σε όλες τις ερωτήσεις δίνεται η δυνατότητα μηδενικής απάντησης. Εδώ υποθέτουμε ότι όσο τα παιδιά πλησιάζουν ηλικιακά στη βαθμίδα του Λυκείου τόσο αυξάνεται ο αριθμός ημερών και ωρών παρακολούθησης εξωσχολικών ενισχυτικών μαθημάτων. Οι ερωτήσεις 14 έως και 17 έχουν να κάνουν με την απόσταση του φροντιστηρίου επιλογής (ή προτίμησης αν το παιδί δεν παρακολουθεί φροντιστηριακά μαθήματα – ερώτηση 14) και κατά πόσο αυτή έπαιξε ρόλο στην επιλογή του φροντιστηρίου (Ερώτηση 15). Στην ερώτηση 16 διερευνάται εάν συμμετέχει κάποιος στην διαδικασία μετακίνησης του παιδιού προς το φροντιστήριο (επειδή αφορά μόνο όσους παρέχουν στα παιδιά τους φροντιστηριακή υποστήριξη η συγκεκριμένη ερώτηση δεν είναι υποχρεωτική). Στη 17^η εξετάζεται εάν υπάρχει αστική συγκοινωνία μεταξύ φροντιστηρίου και σπιτιού. Να επισημανθεί εδώ ότι με την επιλογή «Όχι, δεν υπάρχει καθόλου αστική συγκοινωνία από και προς το φροντιστήριο» στοχεύουμε να διαγνώσουμε κυρίως αυτούς που είναι πολύ κοντά στο φροντιστήριο επιλογής ή προτίμησης και όχι αυτούς που είναι τόσο μακριά, ώστε να μην τους καλύπτει η αστική συγκοινωνία. Για αυτούς υπάρχει η επιλογή «Ναι αλλά δεν είναι άμεση παραπάνω από δύο λεωφορειακές γραμμές».

Οι ερωτήσεις αυτής της ομάδας μελετώνται συγκριτικά με τις ερωτήσεις της τελευταίας ομάδας, ώστε να συνεκτιμηθεί κατά πόσον παράγοντες όπως η απόσταση

του φροντιστηρίου από το σπίτι, ο χρόνος που δαπανά το παιδί σε αυτήν τη μετακίνηση, η συμμετοχή ενός από τους γονείς σε αυτήν τη διαδικασία αλλά και το κόστος μετακίνησης αποτελούν παράγοντες που θα οδηγήσουν τους γονείς στην επιλογή της υπηρεσίας του σχολικού λεωφορείου.

3.2.3. Τρίτη ομάδα ερωτήσεων (18-26).

Τέλος, στο τρίτο μέρος αναφέρονται 9 ερωτήσεις που στοχεύουν στην ουσία του ζητούμενου και έχουν να κάνουν με το κατά πόσο θεωρείται η υπηρεσία μεταφοράς μαθητών με σχολικό λεωφορείο από τις φροντιστηριακές μονάδες της Θεσσαλονίκης καινοτόμος. Εξίσου σε αυτό το σημείο ο ερευνητής ασχολείται με τον καθορισμό του πιθανού οικονομικού κόστους, απώλειας χρόνου και απόστασης ως παραγόντων επιλογής της συγκεκριμένης υπηρεσίας ή επίδρασης στην επιλογή φροντιστηριακής μονάδας.

Πιο συγκεκριμένα, η ερώτηση 18 διερευνά κατά πόσο είναι γνωστή η υπηρεσία μετακίνησης με σχολικό λεωφορείο για τα φροντιστήρια της Θεσσαλονίκης ώστε να επιβεβαιωθεί η ερώτηση 19 με την οποία ζητείται η άποψη των γονιών ως προς το κατά πόσον θεωρούν καινοτόμο την υπηρεσία αυτή. Εδώ η αναμενόμενη υπόθεση είναι ότι το ποσοστό όσων θεωρούν τη συγκεκριμένη πρακτική καινοτόμα θα είναι πολύ κοντά στο ποσοστό αυτών που δεν έχουν ξανακούσει κάτι σχετικά με αυτήν. Το σε ποιο βαθμό θα αποτελούσε δελεαστικό παράγοντα για την επιλογή φροντιστηριακής μονάδας η υπηρεσία μετακίνησης (Ερώτηση 20) αλλά και το αν θα επιλεγόταν και σε ποια τιμή (Ερωτήσεις 21 και 22) μελετώνται σε σχέση με αρκετούς από τους προηγούμενους παράγοντες. Ήδη αναφέραμε ότι η 23η ερώτηση, που έχει να κάνει με την παρουσία συνοδού του σχολικού λεωφορείου συνεξετάζεται με την ηλικία του παιδιού και την εκπαιδευτική του βαθμίδα. Η ερώτηση 24 διερευνά ποιος είναι ο μέγιστος χρόνος παραμονής του παιδιού στο σχολικό λεωφορείο και εκτιμώμενη απάντηση είναι πως οι περισσότεροι γονείς επιθυμούν τα παιδιά τους να μην δαπανούν πάνω από 60 λεπτά για τη μετακίνηση. Αυτό βέβαια συσχετίζεται με το χρόνο που πραγματικά δαπανούν στη μετακίνησή τους από και προς το φροντιστήριο χωρίς σχολικό λεωφορείο (Ερώτηση 12). Τέλος, δύο ερωτήσεις που έχουν να κάνουν με την ευελιξία της χρήσης του σχολικού λεωφορείου τόσο στη μετάβαση σε άλλες δραστηριότητες άσχετες προς τη λειτουργία του φροντιστηρίου (Ερώτηση 25) όσο και σε άλλες δραστηριότητες του ίδιου του φροντιστηρίου (Ερώτηση 26). Αυτές συνδυάζονται με την ερώτηση 16, με την οποία διερευνάται εάν συμμετέχει κάποιος από τους γονείς στη διαδικασία μετακίνησης του παιδιού. Το

εκτιμώμενο αποτέλεσμα και εδώ είναι πως όσοι γονείς συμμετέχουν στη διαδικασία της μετακίνησης των παιδιών τους από και προς το φροντιστήριο έχουν δώσει απαντήσεις και στις δύο ερωτήσεις που θα τείνουν προς την κλίμακα 5 «πάρα πολύ».

3.3. Ο πληθυσμός και το δείγμα της έρευνας.

Ο πληθυσμός της έρευνας είναι όλοι οι γονείς μαθητών Δημοτικού, Γυμνασίου και Λυκείου του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης. Με δεδομένο ότι είναι εξαιρετικά δύσκολο και χρονοβόρο να καλυφθεί ολόκληρος ο πληθυσμός, λόγω της έκτασης του, επελέγη η μέθοδος της δειγματοληψίας και συγκεκριμένα μη τυχαία δειγματοληψία με δείγμα ευκολίας. Αυτό έγινε κυρίως λόγω του χαμηλού κόστους αλλά και του μικρού χρονικού διαστήματος συλλογής των αποτελεσμάτων που προσφέρει η συγκεκριμένη μέθοδος. Στόχος για το τελικό δείγμα ήταν η συλλογή τουλάχιστον 100 απαντήσεων, ώστε να διασφαλίζεται η κατ' ελάχιστον επαρκής αντιπροσώπευση του συνόλου. Στο διάστημα 12/2/2019 μέχρι 11/6/2019 ο τελικός αριθμός απαντήσεων στα ερωτηματολόγια που συλλέχθηκαν ξεπέρασε τις προσδοκίες. Έτσι, το δείγμα μας διαμορφώθηκε στα 120 άτομα.

3.4. Πιλοτικό ερωτηματολόγιο.

Πριν από την διενέργεια της έρευνας εκπονήθηκε πιλοτικό ερωτηματολόγιο, το οποίο συμπληρώθηκε σε 5' λεπτά και 8'' δευτερόλεπτα. Κατά τη συμπλήρωσή του κατέδειξε ότι το ερωτηματολόγιο, αν και ευχάριστο και καθόλου χρονοβόρο, περιείχε δύο σημαντικά λάθη: στην 11η ερώτηση δεν δινόταν η δυνατότητα μηδενικής επιλογής για γονείς παιδιών που δεν παρακολουθούν φροντιστήρια ή ιδιαίτερα μαθήματα, ενώ στην 16η παρατηρήθηκε ότι, αν και αφορούσε μόνο τους γονείς παιδιών που παρακολουθούσαν φροντιστηριακά μαθήματα, δινόταν ως υποχρεωτική για όλους τους γονείς που συμμετείχαν στην έρευνα. Και τα δύο αυτά λάθη αποκαταστάθηκαν πριν την διεξαγωγή της έρευνας.

3.5. Συλλογή και επεξεργασία των δεδομένων.

Ο συμπλήρωση των ερωτηματολογίων πραγματοποιήθηκε είτε ηλεκτρονικά μέσω της πλατφόρμας Google Forms απευθείας από τους γονείς που ανταποκρίνονταν στις προϋποθέσεις ένταξης στο δείγμα είτε με προσωπικές συνεντεύξεις. Σε ορισμένες, δηλαδή, περιπτώσεις, λόγω πρακτικών κωλυμάτων, χρειάστηκε ο ερευνητής να συλλέξει τις απαντήσεις σε ερωτηματολόγιο έντυπης μορφής και έπειτα να το μεταφέρει στην ηλεκτρονική πλατφόρμα.

Για την επεξεργασία των δεδομένων χρησιμοποιήθηκε το στατιστικό πρόγραμμα IBM SPSS Statistics 1.0.0.1140 με το οποίο μελετήθηκαν συχνότητες και ποσοστά κάθε ερώτησης ξεχωριστά, εκπονήθηκαν συνδυαστικές και συγκριτικές μελέτες ερωτήσεων αλλά και διαμορφώθηκαν τα γραφήματα και οι στατιστικοί πίνακες που χρησιμοποιούνται στην παρούσα εργασία (βλ. κεφ. 4).

4. Παρουσίαση, ανάλυση και σχολιασμός αποτελεσμάτων.

4.1. Πρώτη ομάδα ερωτήσεων (1-6)

Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται στοιχεία γενικά για τους γονείς που περισσότερο χρησιμεύουν στην εξαγωγή συμπερασμάτων κατά τη μελέτη των συσχετίσεων. Οι ερωτήσεις αυτής της ομάδας έχουν να κάνουν με το φύλο, την ηλικία, την εκπαιδευτική, επαγγελματική, οικονομική και οικογενειακή κατάσταση του γονιού.

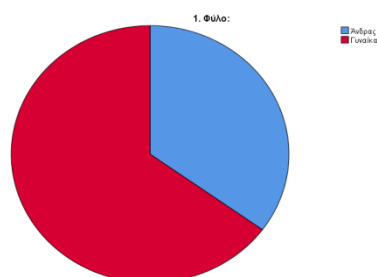
4.1.1. Ερώτηση 1. Ποσόστωση φύλων.

Πίνακας 1: Φύλο

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Άνδρας	42	35,0	35,0	35,0
	Γυναίκα	78	65,0	65,0	100,0
	Total	120	100,0	100,0	

Στον πίνακα 1 φαίνεται η διάκριση του δείγματος σε άνδρες και γυναίκες. Από τους 120 γονείς που απάντησαν στο ερωτηματολόγιο οι 42 είναι άνδρες, ένα ποσοστό 35%, ενώ το 65% που αντιστοιχεί σε συχνότητα 78 είναι γυναίκες. Παρότι κάτι τέτοιο δεν ενδιαφέρει άμεσα την έρευνά μας, η διαφορά των ποσοστών δείχνει πως οι γυναίκες γονείς είναι αυτές που ασχολούνται περισσότερο με θέματα που έχουν να κάνουν με την εκπαίδευση των παιδιών.

Γράφημα 1:



4.1.2. Ερώτηση 2. Ηλικία γονιού.

Πίνακας 2: Ηλικιακή ομάδα.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1. (21 – 30 ετών)	9	7,5	7,5	7,5
	2. (31 – 40 ετών)	34	28,3	28,3	35,8
	3. (41 – 50 ετών)	53	44,2	44,2	80,0
	4. (51 – 60 ετών)	22	18,3	18,3	98,3
	5. (άνω των 60 ετών)	2	1,7	1,7	100,0
	Total	120	100,0	100,0	

Στη 2^η ερώτηση (πίνακας 2), η οποία αφορά στην ηλικιακή ομάδα που εντάσσονται οι γονείς, υπάρχουν 5 επιλογές. Διαπιστώσαμε έτσι ότι στην πρώτη ηλικιακή ομάδα 21 έως 30 ετών εντάσσονται 9 περιπτώσεις (ποσοστό 7,5%), στη δεύτερη ηλικιακή κατηγορία 31 έως 40 ετών συγκαταλέγονται 34 γονείς (ποσοστό 28,3%), στην τρίτη ηλικιακή ομάδα, η οποία είναι και η πολυπληθέστερη, έχουμε 53 από τους 120 γονείς και ποσοστό 44,2%, στην τέταρτη (51 έως 60 ετών) παρατηρείται συχνότητα 22, δηλαδή το 18,3% του δείγματος, και στην τελευταία κατηγορία που αναφέρεται σε άτομα άνω των 60 ετών συγκαταλέγονται μόνο 2 στα 120 άτομα που έχουν παιδιά από Δημοτικό έως Λύκειο με ποσοστό 1,7%. Είναι ενδιαφέρον ότι το μεγαλύτερο μέρος του δείγματός μας, 87 δηλαδή άτομα και ποσοστό 72,5%, ανήκει στις ηλικίες 31 έως 50.

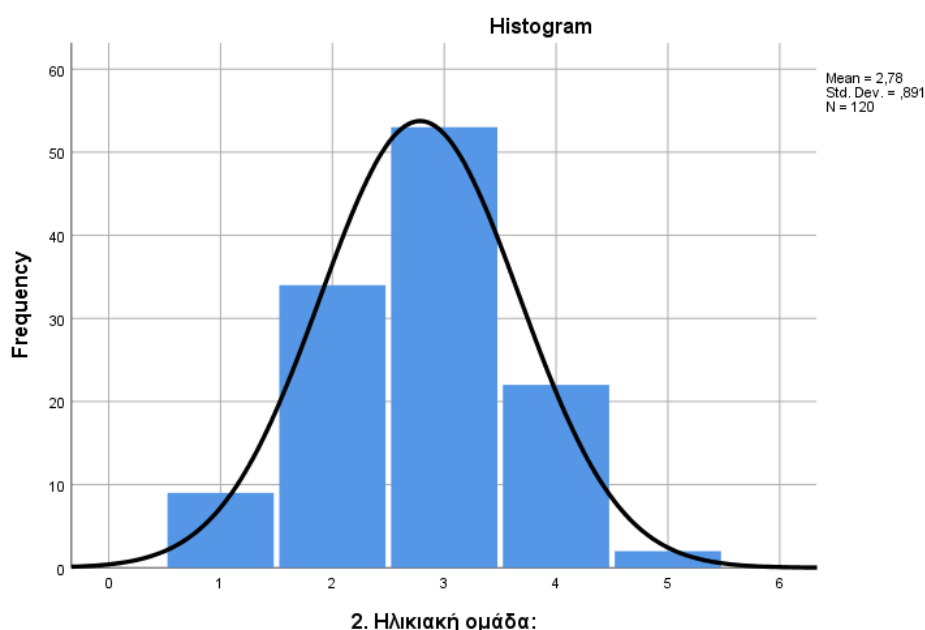
Πίνακας 3

2. Ηλικιακή ομάδα:

Minimum	Maximum	N	% of Total N	Mean	Std. Deviation
1	5	120	100,0%	2,78	,891

Στον πίνακα 3 διαπιστώνουμε πως αριθμητικός μέσος ηλικιακών ομάδων είναι 2,78 με τυπική απόκλιση 0,891 κάτι που σημαίνει ότι οι περισσότεροι γονείς που ρωτήθηκαν ανήκουν στην κατηγορία 41 έως 50 ετών.

Γράφημα 2: Ηλικία ατόμων δείγματος.



4.1.3. Ερώτηση 3. Μορφωτικό επίπεδο ατόμων δείγματος.

Πίνακας 4: Εκπαιδευτική βαθμίδα γονιού:

	Freq.	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1. Δημοτικό	1	,8	,8	,8
2. Γυμνάσιο	5	4,2	4,2	5,0
3. Λύκειο	21	17,5	17,5	22,5
4. ΙΕΚ, ΕΠΑΣ κλπ.	15	12,5	12,5	35,0
5. Α.Ε.Ι. ή Τ.Ε.Ι.	46	38,3	38,3	73,3
6. Μεταπτυχιακό	26	21,7	21,7	95,0
7. Διδακτορικό	6	5,0	5,0	100,0
Total	120	100,0	100,0	

Η τρίτη ερώτηση αφορά στην εκπαιδευτική βαθμίδα στην οποία ανήκει ο γονιός που απάντησε. Μία άλλη ομαδοποίηση από αυτή που μας δίνει ο πίνακας 4 είναι ότι μόνο 27 από τα 120 άτομα που απάντησαν (ποσοστό 29,7%) δεν ξεπερνούν την εκπαιδευτική βαθμίδα του Λυκείου, ενώ αντιθέτως το 70,3% με συχνότητα 93 έχουν κάποιου είδους υψηλότερη η χαμηλότερη μετα-λυκειακή εκπαίδευση. Πιο συγκεκριμένα ένας γονιός μας απάντησε ότι είναι απόφοιτος Δημοτικού (0,8%), 5 ότι είναι απόφοιτοι Γυμνασίου (4,2%), 21 γονείς είναι απόφοιτοι λυκείου (17,5%), 15 γονείς έχουν κάποιου είδους μεταδευτεροβάθμια εκπαίδευση με ποσοστό 12,5%. Το

μεγαλύτερο ποσοστό 38,3% με απόλυτο αριθμό 46 ατόμων του δείγματος είναι οι απόφοιτοι Α.Ε.Ι. ή Τ.Ε.Ι., 26 άτομα του δείγματος είναι κάτοχοι μεταπτυχιακού διπλώματος (ποσοστό 21,7%), ενώ μόνο 6 είναι κάτοχοι διδακτορικού διπλώματος με ποσοστό 5% επί του συνόλου.

Γράφημα 3:



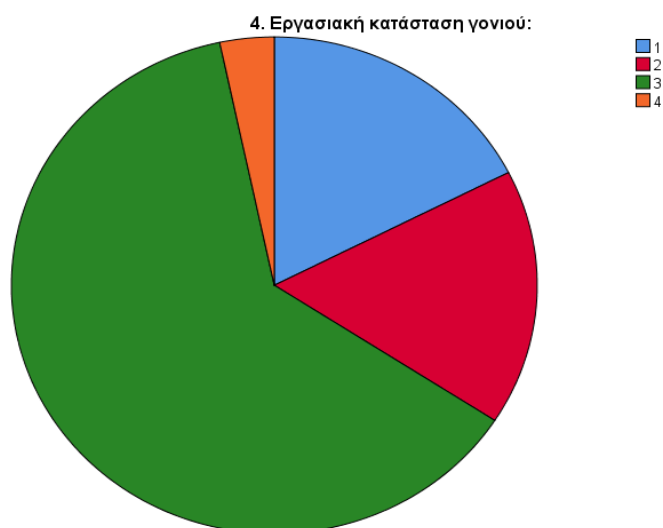
4.1.4. Ερώτηση 4. Επαγγελματική κατάσταση γονιού.

Πίνακας 5: Εργασιακή κατάσταση γονιού:

	Freq.	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1. Άνεργος	21	17,5	17,5	17,5
2. Ημιαπασχολούμενος	20	16,7	16,7	34,2
3. Πλήρους Απασχόλησης	75	62,5	62,5	96,7
4. Συνταξιούχος	4	3,3	3,3	100,0
Total	120	100,0	100,0	

Στον πίνακα 5 φαίνονται τα αποτελέσματα της ερώτησης σχετικά με την εργασιακή κατάσταση των γονιών που απάντησαν στην έρευνα. Από αυτούς το μεγαλύτερο συντριπτικά ποσοστό είναι εργαζόμενοι πλήρους ωραρίου, όπως φαίνεται και στο Γράφημα 4.

Γράφημα 4:



Οι εργαζόμενοι πλήρους ωραρίου εμφανίζονται με συχνότητα 75, που αντιστοιχεί στο 62,5% του συνολικού δείγματος. Επίσης εργαζόμενοι ημιαπασχολούμενοι είναι το 16,7% του δείγματος, δηλαδή σε απόλυτο αριθμό 20 γονείς. Παρόμοιο είναι το ποσοστό και των άνεργων γονιών που ανέρχεται στο 17,5% και 21, ενώ σημαντικά χαμηλότερο είναι το ποσοστό των συνταξιούχων γονιών που έχουν παιδιά Δημοτικού έως Λυκείου, που ανέρχεται στο 3,3% του συνολικού δείγματος (4 άτομα). Αυτό που αξίζει να παρατηρήσουμε στο συγκεκριμένο πίνακα είναι πως μόνο 21 άτομα είναι άνεργοι χωρίς όμως να διευκρινίζεται αν έχουν κάποιο είδος εισοδήματος (π.χ. ενοίκια από σπίτια κλπ) ή αν έχει κάποιο εισόδημα ο/η σύζυγός τους. Οι υπόλοιποι 99 έχουν σίγουρα κάποιου είδους εισόδημα.

4.1.5. Ερώτηση 5. Οικονομικό υπόβαθρο οικογένειας.

Πολύ σημαντική για τα συμπεράσματα της έρευνας είναι και η πέμπτη ερώτηση, που επίσης έχει οικονομικό χαρακτήρα αφού αποτυπώνει πιο ξεκάθαρα από ότι η εργασιακή κατάσταση του γονιού το ύψος του εισοδήματος των τελευταίων 5 ετών της οικογένειας κατά προσέγγιση. Η σημασία της συγκεκριμένης ερώτησης έχει να κάνει με το εξής: εάν από τη μια κάποιος γονιός είναι άνεργος, όμως, από την άλλη το εισόδημα του άλλου γονιού εξασφαλίζει τη δυνατότητα υψηλών εξόδων αυτό που βαρύνει για την επιλογή ή όχι υπηρεσίας μετακίνησης είναι το δεύτερο. Κατά κάποιον τρόπο, λοιπόν, λειτουργεί συμπληρωματικά προς την ερώτηση 4 για αυτό στις συσχετίσεις που θα δούμε παρακάτω πολύ συχνά συνεξετάζονται οι ερωτήσεις 4 και 5.

Πίνακας 6: Μέσος όρος οικογενειακού εισοδήματος τελευταίων 5 ετών:

		Freq.	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1. →0-10.000 €	14	11,7	11,7	11,7
	2. →10.001-20.000 €	38	31,7	31,7	43,3
	3. →20.001-30.000 €	44	36,7	36,7	80,0
	4. →30.001-40.000 €	13	10,8	10,8	90,8
	5. →άνω των 40.000 €	11	9,2	9,2	100,0
	Total	120	100,0	100,0	

Στον πίνακα 6 φαίνεται πως ο μεγαλύτερος αριθμός των ερωτηθέντων (82) με ποσοστό 68,4% απάντησαν ότι έχουν εισοδήματα από 10.000 € έως και 30.000 €. Οι οικογένειες που το εισόδημά τους δεν ξεπερνά τις 10.000 € και συγκαταλέγονται στην έρευνα μας είναι 14, δηλαδή το 11,7% του συνόλου, ενώ 13 οικογένειες βγάζουν κατά μέσο όρο τα τελευταία πέντε χρόνια 30.000 € έως 40.000 € ανά έτος (ποσοστό 10,8%). Τέλος, αυτοί που έχουν εισόδημα μεγαλύτερο των 40.000 € αποτελούν το 9,2% με 11 οικογένειες να εντάσσονται σε αυτή την κατηγορία.

Πίνακας 7:

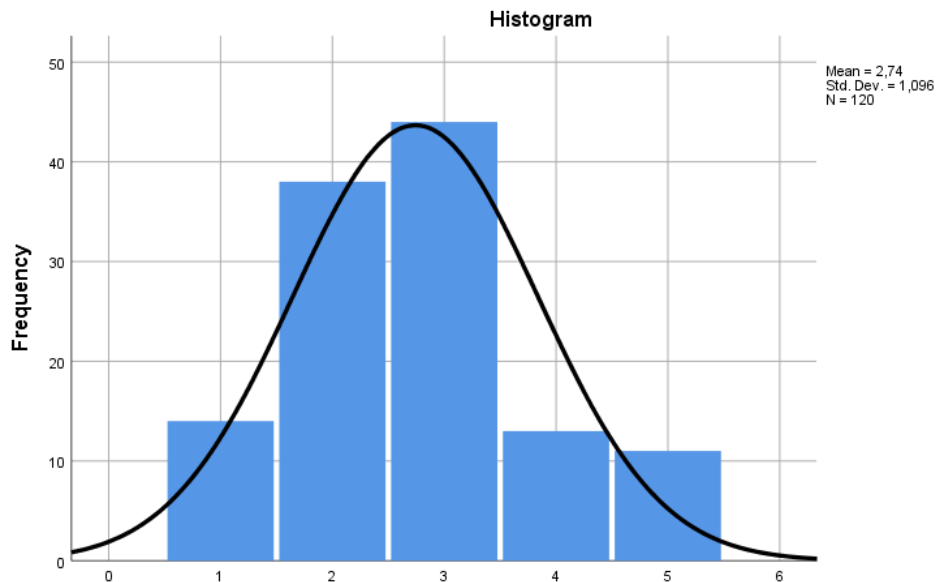
5. Μέσος όρος οικογενειακού εισοδήματος τελευταίων 5 ετών:

Minimum	Maximum	N	% of Total N	Mean	Std. Deviation
1	5	120	100,0%	2,74	1,096

Στη συγκεκριμένη ερώτηση μάς ενδιαφέρει και η μέση τιμή αλλά και η τυπική απόκλιση. Όπως φαίνεται στον πίνακα 7, η μέση τιμή εντοπίζεται στο 2,74 και η τυπική απόκλιση στο 1,096, που σημαίνει ότι η πλειοψηφία ανήκει στην τρίτη οικονομική κατηγορία.

Λαμβάνοντας καθ' υπέρβαση ως δεδομένο ότι στο εσωτερικό των οικονομικών κατηγοριών υπάρχει ισοκατανομή των ατόμων του δείγματος, θα μας επιτρεπόταν ίσως να υποθέσουμε (χωρίς βέβαια στατιστική αξιοπιστία) ότι ο μέσος όρος του εισοδήματος του δείγματος είναι κατά προσέγγιση 27.000 € με τυπική απόκλιση περίπου 11.000 €

Γράφημα 5:



5. Μέσος όρος οικογενειακού εισοδήματος τελευταίων 5 ετών:

4.1.6. Ερώτηση 6. Αριθμός παιδιών.

Η 6^η ερώτηση, που έχει να κάνει με τον αριθμό παιδιών της οικογένειας, καταδεικνύει ότι τέσσερα ή και περισσότερα παιδιά έχει μόνο ένα 5% των οικογενειών που απάντησαν, σε αντίθεση με το 95% που περιορίζεται στα 1 έως 3 παιδιά.

Πίνακας 8: Πόσα παιδιά έχετε στην οικογένεια;

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	28	23,3	23,3	23,3
2	67	55,8	55,8	79,2
3	19	15,8	15,8	95,0
4	5	4,2	4,2	99,2
5 (πάνω από 4)	1	,8	,8	100,0
Total	120	100,0	100,0	

Πιο συγκεκριμένα 28 από τις οικογένειες των ερωτηθέντων έχουν μόνο ένα παιδί και αντιστοιχούν στο 23,3% του δείγματος, 67 οικογένειες που είναι η πλειοψηφία (με ποσοστό 55,8% επί του δείγματος) έχουν δύο παιδιά, ενώ 19 γονείς (ποσοστό 15,8%) απάντησαν πως οι οικογένειές τους είναι τρίτεκνες.

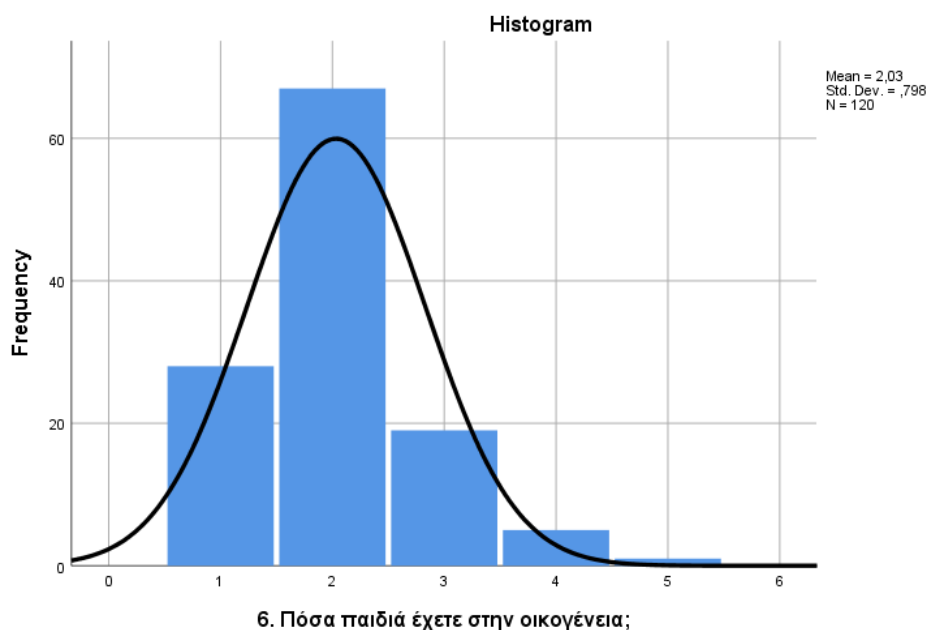
Πίνακας 9:

6. Πόσα παιδιά έχετε στην οικογένεια;

Minimum	Maximum	N	% of Total N	Mean	Std. Deviation
1	5	120	100,0%	2,03	,798

Η μέση τιμή παιδιών του δείγματος είναι 2,03 παιδιά ανά οικογένεια με τυπική απόκλιση 0,798. Αξίζει να σημειωθεί ότι η κατηγορία των πέντε παιδιών στην ερώτηση αποτυπωνόταν ως «Πάνω από τέσσερα παιδιά».

Γράφημα 6:



Είναι σημαντικό να διερευνήσουμε αν ο αριθμός των παιδιών που έχει μία οικογένεια επηρεάζουν θετικά ή αρνητικά την επιλογή της υπηρεσίας μετακίνησης, καθώς μπορούμε να υποθέσουμε και τα δύο: ότι, δηλαδή, μπορεί να επηρεάζει αρνητικά λόγω του γεγονότος ότι όσα περισσότερα παιδιά υπάρχουν σε μία οικογένεια τόσο μικρότερο καθίσταται το ποσό που μπορεί να δαπανηθεί από τον οικογενειακό προϋπολογισμό ανά παιδί. Από την άλλη μπορεί να επηρεάζει και θετικά με το δεδομένο ότι όσο περισσότερα παιδιά υπάρχουν σε μία οικογένεια τόσο πιο περιορισμένος είναι ο χρόνος των γονιών για την μεταφορά των παιδιών τους στις διάφορες δραστηριότητες. Η συσχέτιση, λοιπόν, μεταξύ του αριθμού παιδιών και της επιλογής ή μη της υπηρεσίας μετακίνησης εξετάζεται παρακάτω (βλ. κεφ. 4.3.9, πίνακας 56).

Επίσης, διερευνήθηκε σε ποιο βαθμό το πλήθος των παιδιών επιδρά στην ικανοποίηση από την ευελιξία του προγράμματος του σχολικού λεωφορείου (βλ. κεφ. 4.3.18,πίνακας 54).

4.2. Δεύτερη ομάδα ερωτήσεων (7-17).

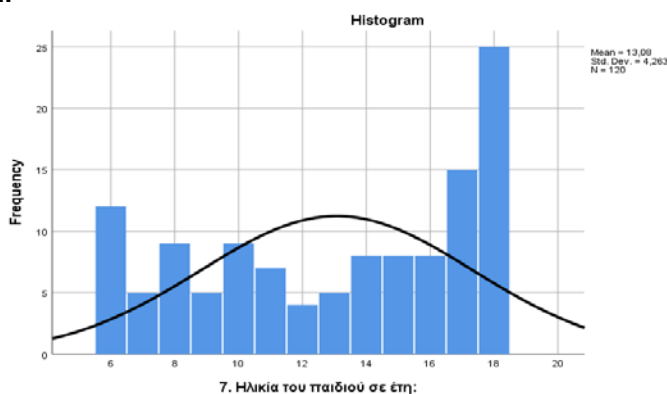
Στις επόμενες ερωτήσεις έχουμε την ευκαιρία να παρατηρήσουμε κάποια στοιχεία σχετικά με τα δεδομένα του παιδιού για το οποίο ο γονιός απαντά το ερωτηματολόγιο.

4.2.1. Ερώτηση 7. Ηλικία παιδιού.

Πίνακας 10: Ηλικία του παιδιού σε έτη:

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 6	12	10,0	10,0	10,0
7	5	4,2	4,2	14,2
8	9	7,5	7,5	21,7
9	5	4,2	4,2	25,8
10	9	7,5	7,5	33,3
11	7	5,8	5,8	39,2
12	4	3,3	3,3	42,5
13	5	4,2	4,2	46,7
14	8	6,7	6,7	53,3
15	8	6,7	6,7	60,0
16	8	6,7	6,7	66,7
17	15	12,5	12,5	79,2
18	25	20,8	20,8	100,0
Total	120	100,0	100,0	

Γράφημα 7:



Στον πίνακα 10 φαίνονται αναλυτικά η συχνότητα και το ποσοστό κάθε ηλικίας παιδιών από 6 έως και 18 ετών. Στον ίδιο πίνακα υπάρχουν δύο στοιχεία που θεωρούνται αξιοπρόσεκτα:

Το πρώτο έχει να κάνει με το ότι οι γονείς που συμμετείχαν στο δείγμα έχουν κατά μεγάλο ποσοστό παιδιά που βρίσκονται σε πολύ μικρή ηλικία. Αναλυτικότερα, τα παιδιά ηλικίας έξι ετών της έρευνας είναι 12 με ποσοστό αντιπροσώπευσης στο δείγμα 10%, ενώ τα παιδιά 17 και 18 ετών είναι 40 με ποσοστό 33,3%.

Το δεύτερο στοιχείο που πρέπει να προσεχθεί είναι πως σε σχέση με την επόμενη ερώτηση που αφορά στην εκπαιδευτική βαθμίδα του παιδιού παρατηρείται μία αντιστοιχία, καθώς τα παιδιά από 6 έως 11 ετών (αναμενόμενη ηλικία φοίτησης στο δημοτικό) είναι 47, συχνότητα που στην 8^η ερώτηση υπάρχει στην πρώτη κατηγορία «Παιδιά που φοιτούν στο δημοτικό». Αντιστοίχως οι ηλικίες 12 έως 14 ετών (ηλικίες που αντιστοιχούν σε παιδιά του Γυμνασίου) της 7^{ης} ερώτησης συγκεντρώνουν 17 περιπτώσεις και αθροιστικό ποσοστό 14,2%, όπως ακριβώς και η δεύτερη κατηγορία φοίτησης (αυτή του γυμνασίου) στην ερώτηση 8. Τέλος, τα τέσσερα χρόνια που αντιστοιχούν σε ηλικίες του Λυκείου (15 έως 18 ετών) καταλαμβάνουν 56 περιπτώσεις με αθροιστικό ποσοστό 46,7%, όπως ακριβώς και η τρίτη κατηγορία εκπαιδευτικής βαθμίδας (Λύκειο) της ερώτησης 8. Παρότι μπορεί να έχουμε μικρές αποκλίσεις στις ηλικίες (π.χ. ένα παιδί Γυμνασίου να είναι 15 ετών ή ένα παιδί Δημοτικού να είναι 12 ετών) η ταύτιση αυτή των ηλικιών με την εκπαιδευτική βαθμίδα ως προς τον αριθμό του δείγματος δείχνει μία ελάχιστη έστω συνέπεια στις απαντήσεις που δόθηκαν από τους γονείς.

Πίνακας 11:

7. Ηλικία του παιδιού σε έτη:

Minimum	Maximum	N	% of Total N	Mean	Std. Deviation
6	18	120	100,0%	13,08	4,263

Σε κάθε περίπτωση, η μέση ηλικία παιδιού της έρευνάς μας είναι τα 13,08 έτη της ηλικίας του με τυπική απόκλιση 4,26 έτη.

4.2.2. Ερώτηση 8. Εκπαιδευτική βαθμίδα παιδιού.

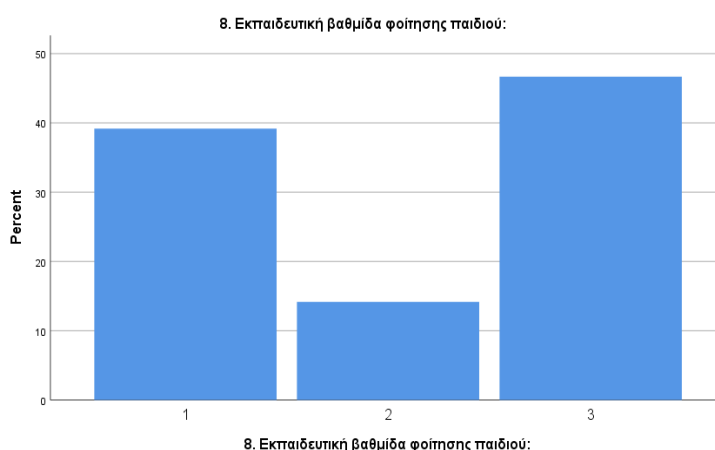
Όπως αναφέρθηκαν ακριβώς πριν, τα δεδομένα στην ερώτηση 8 που παρουσιάζονται στον πίνακα 12 καταδεικνύουν ότι 47 από τα 120 παιδιά για τα οποία

ρωτήθηκαν οι γονείς φοιτούν στο Δημοτικό 17, στο Γυμνάσιο και 56 στο Λύκειο. Τα δεδομένα επιβεβαιώνουν και ο πίνακας 12 και το Γράφημα 8.

Πίνακας 12: Εκπαιδευτική βαθμίδα φοίτησης παιδιού:

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1. Δημοτικό	47	39,2	39,2	39,2
2. Γυμνάσιο	17	14,2	14,2	53,3
3. Λύκειο	56	46,7	46,7	100,0
Total	120	100,0	100,0	

Γράφημα 8:



4.2.3. Ερώτηση 9. Βαθμός παρακολούθησης φροντιστηριακών και / ή ιδιαίτερων μαθημάτων.

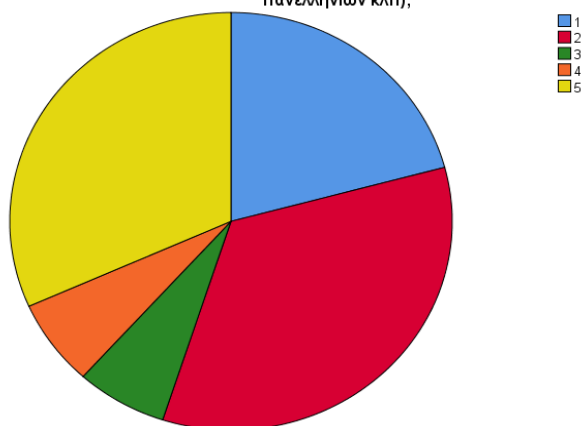
Στην ερώτηση σχετικά με το αν παρακολουθεί φροντιστηριακά ή ιδιαίτερα μαθήματα το παιδί (πίνακας 13) οι ερωτηθέντες γονείς απάντησαν σε 38 περιπτώσεις, που αντιστοιχούν στο 31,7%, ότι το παιδί τους δεν παρακολουθεί κάποιο ενισχυτικό μάθημα, είτε φροντιστηριακό είτε ιδιαίτερο, ενώ στις υπόλοιπες 82 περιπτώσεις, που αντιστοιχούν στο 68,3%, οι γονείς απάντησαν σε διάφορους συνδυασμούς ότι το παιδί τους παρακολουθεί αντίστοιχα μαθήματα. Άρα γίνεται σαφές (όπως αναφέρθηκε και στην εισαγωγή, βλ. κεφ. 2.1.) ότι το φροντιστηριακό φαινόμενο είναι ευρέως διαδεδομένο στην ελληνική εκπαιδευτική πραγματικότητα.

Πίνακας 13: Το παιδί παρακολουθεί ενισχυτικά φροντιστηριακά ή ιδιαίτερα μαθήματα πρωτοβάθμιας ή δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης που εμπίπτουν στη σχολική ύλη (π.χ. τμήματα μελέτης, φροντιστηριακά τμήματα προετοιμασίας πανελληνίων κλπ);

		Freq.	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1. Ναι, ιδιαίτερα	25	20,8	20,8	20,8
	2. Ναι, φροντιστήρια	41	34,2	34,2	55,0
	3. Ναι, κυρίως ιδιαίτερα (και φροντ.)	8	6,7	6,7	61,7
	4. Ναι, κυρίως φροντιστήρια ιδ. (και ιδ.)	8	6,7	6,7	68,3
	5. Όχι	38	31,7	31,7	100,0
	Total	120	100,0	100,0	

Γράφημα 9:

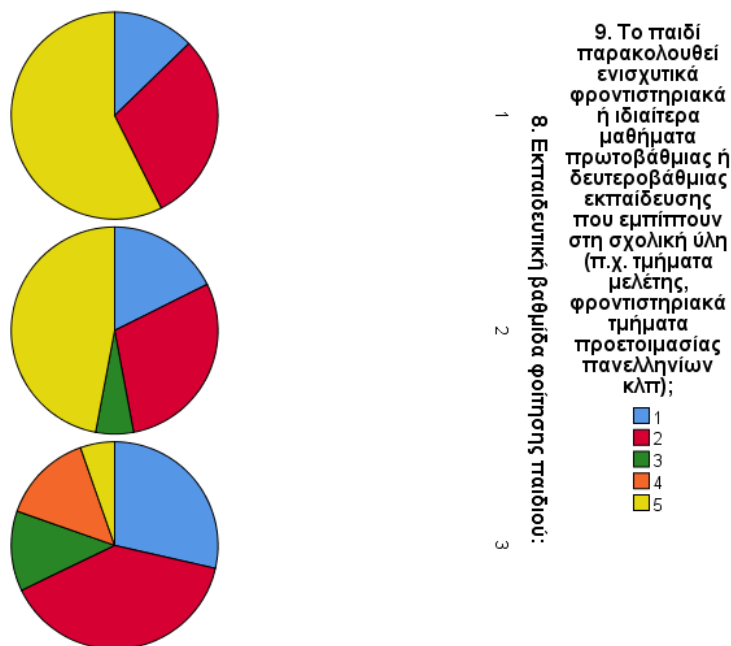
9. Το παιδί παρακολουθεί ενισχυτικά φροντιστηριακά ή ιδιαίτερα μαθήματα πρωτοβάθμιας ή δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης που εμπίπτουν στη σχολική ύλη (π.χ. τμήματα μελέτης, φροντιστηριακά τμήματα προετοιμασίας πανελληνίων κλπ);



Αξιοσημείωτο εύρημα είναι ότι οι περιπτώσεις κατά τις οποίες οι γονείς συνδυάζουν ιδιαίτερα μαθήματα και φροντιστήριο είναι εξαιρετικά περιορισμένες (συχνότητα 16 και αθροιστικό ποσοστό 13,4%, βλ. γράφημα 9). Επίσης, το ποσοστό όσων δεν παρακολουθούν κάποιο ενισχυτικό μάθημα είναι υψηλό, όμως κάτι τέτοιο δεν πρέπει να θεωρείται αξιοπερίεργο, αφού στην έρευνα συμμετέχουν γονείς με παιδιά μικρών ηλικιών που, όπως είναι φυσικό εντάσσονται στην εκπαιδευτική βαθμίδα του Δημοτικού. Βεβαίως έχει ενδιαφέρον να εξεταστεί σε συσχέτιση με την 8^η ερώτηση πόσοι μαθητές παρακολουθούν φροντιστηριακά μαθήματα ανά εκπαιδευτική βαθμίδα φοίτησης.

4.2.4. Συσχέτιση βαθμού παρακολούθησης εξωσχολικών μαθημάτων με εκπαιδευτική βαθμίδα παιδιού.

Γράφημα 36:



Σύμφωνα με το γράφημα 36 παρατηρείται στενή εξάρτηση ανάμεσα στο αν το παιδί παρακολουθεί ενισχυτικά φροντιστηριακά ή ιδιαίτερα μαθήματα και στην εκπαιδευτική βαθμίδα στην οποία εντάσσεται. Βλέπουμε έτσι ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των μαθητών της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης δεν παρακολουθεί καθόλου ενισχυτικά μαθήματα είτε στο σπίτι είτε σε κάποιον φροντιστηριακό χώρο. Τα παιδιά του γυμνασίου σε οριακά μεγαλύτερο ποσοστό απαντούν «ναι», ότι, δηλαδή, παρακολουθούν μαθήματα οποιουδήποτε τύπου. Τέλος, το ποσοστό των παιδιών Λυκείου που δεν παρακολουθεί οποιουδήποτε τύπου ενισχυτικά εξωσχολικά μαθήματα είναι 3 άτομα στα 56, συχνότητα εξαιρετικά χαμηλή (βλ. πίνακα 62). Ο πίνακας 57 (βλ. παράρτημα) επιβεβαιώνει ότι υπάρχει συσχέτιση, αφού από τον έλεγχο ανεξαρτησίας χ^2 του Pearson προκύπτει p-value 0,000.

Πίνακας 62: Crosstabulation *8*9

		9. Παρακολουθεί μαθήματα;					Total
		1	2	3	4	5	
8. Εκπαιδευτική βαθμίδα	1. Δημοτικό	6	14	0	0	27	47
	2. Γυμνάσιο	3	5	1	0	8	17
	3. Λύκειο	16	22	7	8	3	56
Total		25	41	8	8	38	120

4.2.5. Ερώτηση 10. Συχνότητα εξωσχολικών μαθημάτων (ημέρες).

Πίνακας 14: Πόσες ημέρες την εβδομάδα παρακολουθεί αυτά τα μαθήματα;

		Freq.	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	38	31,7	31,7	31,7
	1	4	3,3	3,3	35,0
	2	20	16,7	16,7	51,7
	3	13	10,8	10,8	62,5
	4	20	16,7	16,7	79,2
	5	21	17,5	17,5	96,7
	6 → (περισσότερες από 5 ημέρες)	4	3,3	3,3	100,0
	Total	120	100,0	100,0	

Στον πίνακα 14 παρουσιάζονται τα δεδομένα που συγκέντρωσε η έρευνα στην ερώτηση πόσες ημέρες την εβδομάδα το παιδί παρακολουθεί αυτά τα μαθήματα. Η ερώτηση φυσικά είναι υποχρεωτική στο ερωτηματολόγιο, όμως για όσους απάντησαν ότι το παιδί τους δεν παρακολουθεί φροντιστηριακά μαθήματα δίνεται η δυνατότητα μηδενικής απάντησης. Μάλιστα, το ότι οι μηδενικές απαντήσεις είναι 38 όσες ακριβώς και οι απαντήσεις των γονιών που στην ερώτηση 9 απάντησαν «όχι» (βλ. πίνακα 13) συνεπικουρεί έστω κατά το ελάχιστο στην αξιοπιστία των απαντήσεων. Βλέπουμε, λοιπόν, ότι από τους μαθητές που παρακολουθούν φροντιστηριακά ή ιδιαίτερα μαθήματα (συχνότητα 82 και αθροιστικό ποσοστό 68,3%) οι περισσότεροι, 74 δηλαδή άτομα, παρακολουθούν αυτά τα μαθήματα από 2 έως 5 ημέρες την εβδομάδα. Εξαιρετικά λίγοι, όπως φαίνεται και στον πίνακα 14, είναι όσοι παρακολουθούν τα μαθήματα αυτά μόνο για μία ημέρα την εβδομάδα ή όσοι παρακολουθούν περισσότερες από πέντε ημέρες, κάτι που αποτυπώνεται στην επιλογή 6.

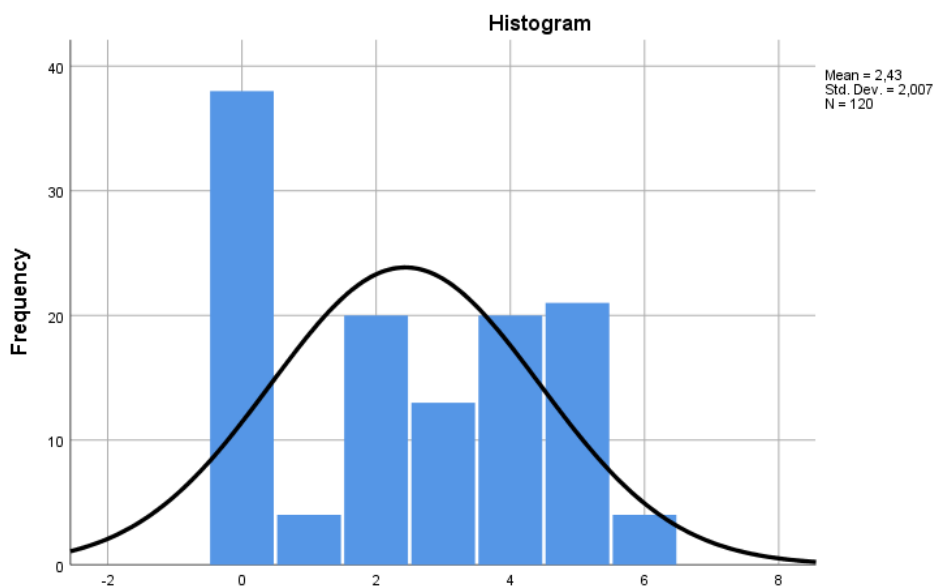
Πίνακας 15:

10. Πόσες ημέρες την εβδομάδα παρακολουθεί αυτά τα μαθήματα;

Minimum	Maximum	N	% of Total N	Mean	Std. Deviation
0	6	120	100,0%	2,43	2,007

Σύμφωνα με τον πίνακα 15, ο αριθμητικός μέσος είναι οι 2,43 ημέρες με τυπική απόκλιση 2,007.

Γράφημα 10:



10. Πόσες ημέρες την εβδομάδα παρακολουθεί αυτά τα μαθήματα;

4.2.6. Ερώτηση 11. Συχνότητα εξωσχολικών μαθημάτων (ώρες).

Παρόμοια είναι και τα αποτελέσματα της ερώτησης 11 (πίνακας 16) σχετικά με το πόσες διδακτικές ώρες την εβδομάδα παρακολουθεί το παιδί αυτά τα μαθήματα.

Πίνακας 16: Πόσες διδακτικές ώρες την εβδομάδα παρακολουθεί αυτά τα μαθήματα;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1 → (0-1)	40	33,3	33,3	33,3
	2	4	3,3	3,3	36,7
	3	4	3,3	3,3	40,0
	4	6	5,0	5,0	45,0
	5	10	8,3	8,3	53,3
	6	8	6,7	6,7	60,0
	7	3	2,5	2,5	62,5
	8	11	9,2	9,2	71,7
	9	4	3,3	3,3	75,0
	10	11	9,2	9,2	84,2
	11 → (άνω των 10 ωρών)	19	15,8	15,8	100,0
	Total	120	100,0	100,0	

Να διευκρινίσουμε εδώ ότι η επιλογή 1 στο ερωτηματολόγιο αποτυπώνεται ως «0-1 ώρα». Ενώ η επιλογή 11 στο ερωτηματολόγιο αποτυπώνεται ως «άνω των 10

ωρών». Αυτό σημαίνει ότι και σε αυτήν την περίπτωση για όσους (συχνότητα 38) επέλεξαν ότι τα παιδιά τους δεν πηγαίνουν φροντιστήριο ή δεν κάνουν ιδιαίτερα υπήρχε η μηδενική επιλογή.

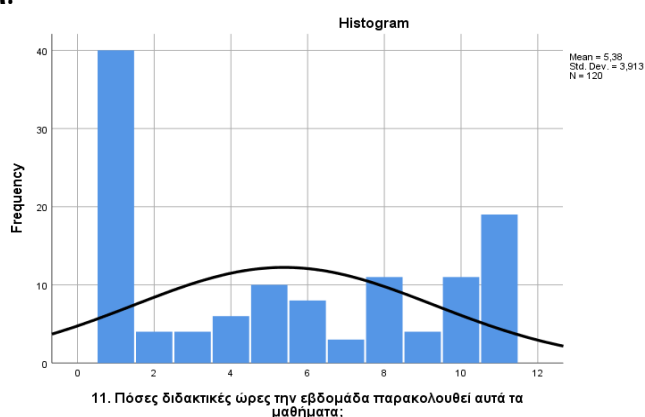
Πίνακας 17:

11. Πόσες διδακτικές ώρες την εβδομάδα παρακολουθεί αυτά τα μαθήματα;

Minimum	Maximum	N	% of Total N	Mean	Std. Deviation
1	11	120	100,0%	5,38	3,913

Στον πίνακα 17 διαπιστώνεται ότι ο αριθμητικός μέσος ωρών παρακολούθησης είναι 5,38 ανά περίπτωση με τυπική απόκλιση 3,913 ώρες.

Γράφημα 11:

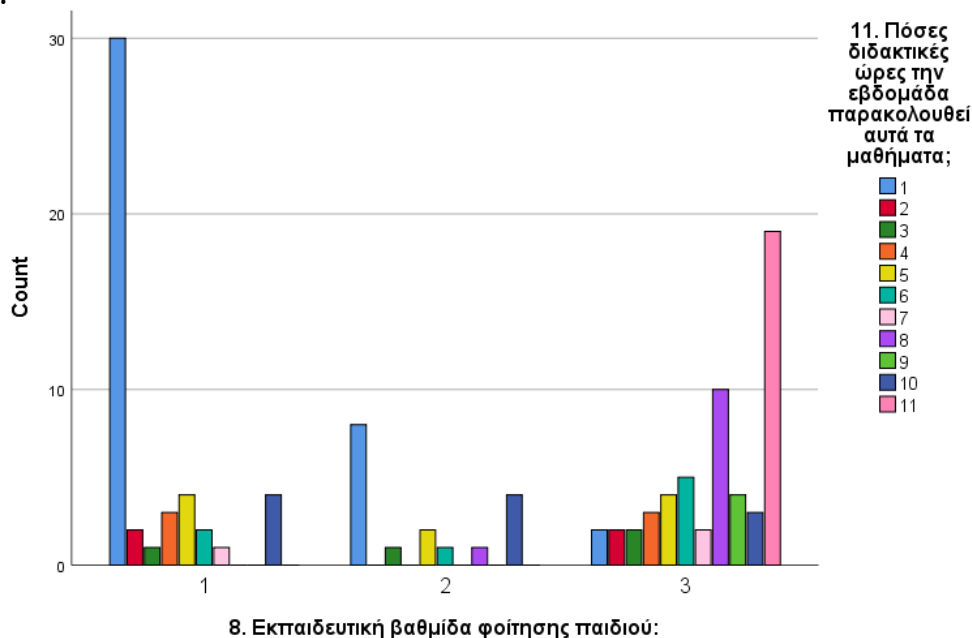


4.2.7. Συσχέτιση συχνότητας διδακτικών ωρών με εκπαιδευτική βαθμίδα παιδιού.

Εδώ μία παρατήρηση είναι άξια προσοχής πέραν του υψηλού ποσοστού 33,3% της πρώτης επιλογής. Οι υψηλές συχνότητες και τα αντίστοιχα υψηλά ποσοστά εντοπίζονται στις 5 με 6 ώρες (18 περιπτώσεις και 15,1%) στις 8 ώρες (11 περιπτώσεις με ποσοστό 9,2%) και στις «10 και πλέον» ώρες, όπου αθροιστικά βλέπουμε τις δύο τελευταίες επιλογές να συγκεντρώνουν 30 περιπτώσεις και ποσοστό 25%. Αυτό μπορεί να οφείλεται στο ότι τα φροντιστήρια προσφέρουν σε προνομιακές τιμές πακέτα 5 έως 6 ωρών για τα παιδιά Δημοτικού και Γυμνασίου, προγράμματα 8 ωρών για τα παιδιά της Β΄ τάξης του Λυκείου και προγράμματα 12 ωρών για τα παιδιά της Γ΄ Λυκείου, καθιστώντας έτσι ασύμφορη την επιλογή λιγότερων ωρών. Έχει, λοιπόν, ενδιαφέρον να μελετήσουμε πόσες από αυτές τις απαντήσεις αντιστοιχούν στην κάθε βαθμίδα εκπαίδευσης.

Στον πίνακα 58 (βλ. παράρτημα) φαίνεται ότι η παράμετρος της εκπαιδευτικής βαθμίδας συσχετίζεται με τις ώρες που το παιδί παρακολουθεί ιδιαίτερα ή φροντιστηριακά μαθήματα, καθώς το αποτέλεσμα του ελέγχου ανεξαρτησίας χ^2 Pearson δίνει p-value 0,000.

Γράφημα 37:



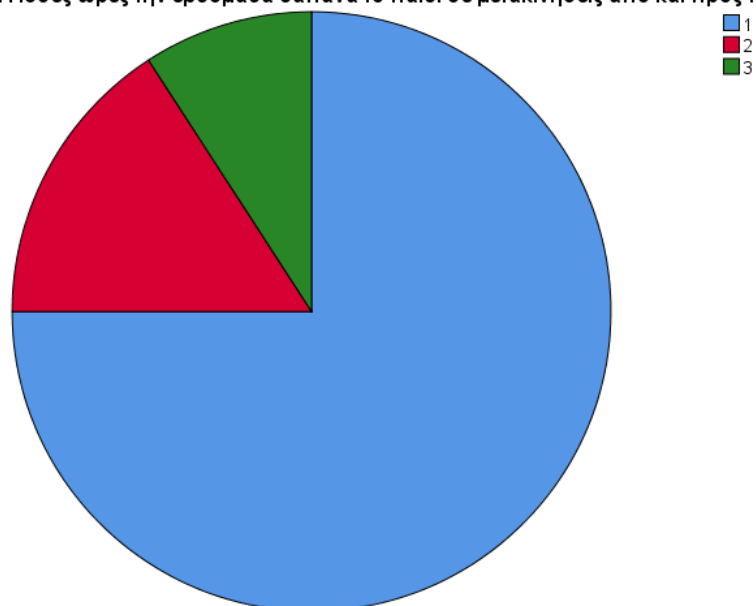
Στο γράφημα 37 επιβεβαιώνεται η υπόθεση ότι τα παιδιά του Λυκείου παρακολουθούν περισσότερες ώρες φροντιστηριακών μαθημάτων. Μάλιστα οι δύο υψηλότερες στήλες είναι αυτές των «10 και πλέον» ωρών και των 8 ωρών. Αυτό μπορούμε να το αποδώσουμε στην προαναφερθείσα φροντιστηριακή τακτική να προσφέρουν σε προνομιακές τιμές πακέτα μαθημάτων. Αναλυτικά ώρες και ποσοστά υπάρχουν στον πίνακα 59 του παραρτήματος.

4.2.8. Ερώτηση 12. Πραγματικός απαιτούμενος χρόνος μετακίνησης.

Τα αποτελέσματα της 12^{ης} ερώτησης, όπως παρουσιάζονται στον πίνακα 18, δείχνουν πως οι ώρες που δαπανούν τα περισσότερα παιδιά σε μετακινήσεις από και προς το φροντιστήριο είναι αρκετά περιορισμένες (βλ. γράφημα 12).

Γράφημα 12:

12. Πόσες ώρες την εβδομάδα δαπανά το παιδί σε μετακινήσεις από και προς το φροντιστήριο;



Πίνακας 18: Πόσες ώρες την εβδομάδα δαπανά το παιδί σε μετακινήσεις από και προς το φροντιστήριο;

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1. (0-1 ώρα)	90	75,0	75,0	75,0
2. (1-2 ώρες)	19	15,8	15,8	90,8
3. (άνω των 2 ωρών)	11	9,2	9,2	100,0
Total	120	100,0	100,0	

Σε 90 περιπτώσεις (ποσοστό 75%) απαντήθηκε ότι δαπανάται 0 έως 1 ώρα. Κάτι τέτοιο φαίνεται λογικό, εφόσον σε αυτήν την κατηγορία εντάσσονται όχι μόνο οι 38 γονείς που απάντησαν ότι τα παιδιά τους δεν πηγαίνουν φροντιστήριο αλλά και όσοι απάντησαν ότι τα παιδιά τους παρακολουθούν ιδιαίτερα μαθήματα στο σπίτι ή κυρίως ιδιαίτερα μαθήματα στο σπίτι. Στη δεύτερη κατηγορία εντάσσονται 19 γονείς με ποσοστό 15,8% των οποίων τα παιδιά χρειάζονται 1 έως 2 ώρες για τη μετακίνησή τους από και προς το φροντιστήριο. Μόνο 11 γονείς (ποσοστό 9,2%) απάντησαν ότι τα παιδιά τους διαθέτουν άνω των δύο ωρών εβδομαδιαίως για τη μετακίνησή τους στα εκπαιδευτήρια.

Εξαιρετικό ενδιαφέρον παρουσιάζει η συσχέτιση της συγκεκριμένης ερώτησης με την ερώτηση 24 (βλ. κεφ. 4.3.16, Πίνακας 60), ώστε να διαπιστωθεί κατά πόσο ισχύει αυτό που υποθέτουμε, δηλαδή ότι ο μέγιστος χρόνος παραμονής στο σχολικό

λεωφορείο θα πρέπει να είναι μικρότερος από το χρόνο που το παιδί δαπανά στη μετακίνησή του χωρίς το σχολικό λεωφορείο (αναλυτικότερα βλ. κεφάλαιο 4.3.16).

Πίνακας 19:

12. Πόσες ώρες την εβδομάδα δαπανά το παιδί σε μετακινήσεις από και προς το φροντιστήριο;

Minimum	Maximum	N	% of Total N	Mean	Std. Deviation
1	3	120	100,0%	1,34	,642

Σύμφωνα με τον πίνακα 19 η μέση τιμή 1,34 μας επιτρέπει καθ' υπέρβαση να υποθέσουμε ότι ο μέσος διατιθέμενος χρόνος για μετακίνηση του παιδιού σε εβδομαδιαία βάση είναι κατά προσέγγιση 1 ώρα και 10 λεπτά περίπου.

4.2.9. Ερώτηση 13. Πραγματικό κόστος μετακίνησης.

Όπως φαίνεται στον πίνακα 20, το κόστος μετακίνησης του παιδιού κατηγοριοποιείται σε 5 πιθανές επιλογές. Η πρώτη, δηλαδή το μηδενικό κόστος, έχει συχνότητα 86 και ποσοστό 71,7% του συνολικού δείγματος, 20 γονείς απάντησαν ότι πληρώνουν έως 10 € (ποσοστό 16,7%), 11 γονείς δαπανούν από 11 έως 20 € (ποσοστό 9,2%), 21 έως 30 € εβδομαδιαίως δαπανά μόνο μία οικογένεια (ποσοστό 0,8%) ενώ άνω των 30 € δαπανούν 2 οικογένειες με ποσοστό 1,7%. Το μέσο ποσό που δαπανάται για μετακίνηση, όπως φαίνεται από τον πίνακα 21 (αριθμητικός μέσος 1,44), είναι κατά προσέγγιση τα 4,5 € εβδομαδιαίως. Υποθέτουμε ότι αυτό μειώνει αρκετά το ποσό που προτίθενται να πληρώσουν οι γονείς για την υπηρεσία μετακίνησης, κάτι που αποδεικνύεται ότι ισχύει στη συσχέτιση των ερωτήσεων 13 και 22 (βλ. κεφ. 4.3.12, Πίνακας 61).

Πίνακας 20: Ποιο είναι το κόστος μετακίνησης του παιδιού από και προς στο το φροντιστήριο εβδομαδιαίως κατά προσέγγιση;

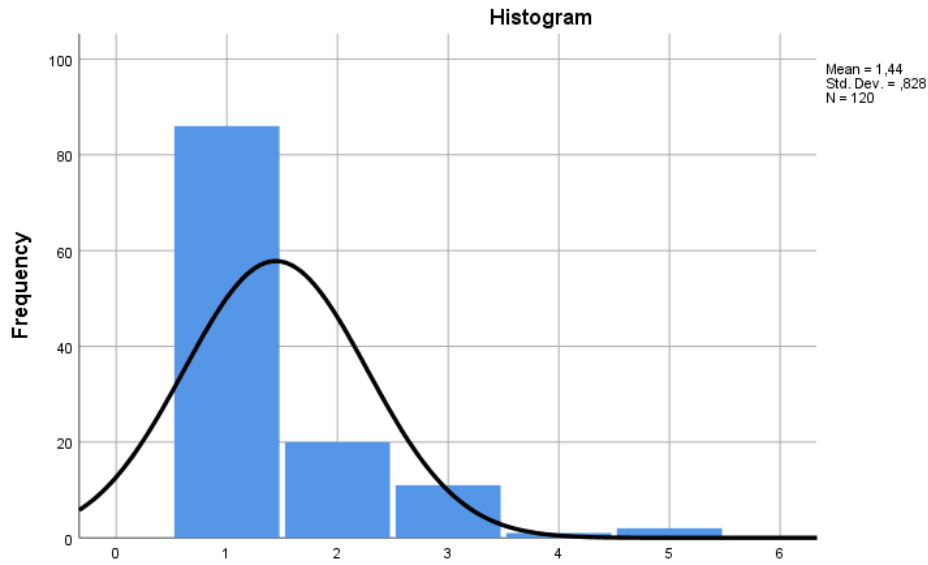
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1 → (0 €)	86	71,7	71,7	71,7
2 → (1-10 €)	20	16,7	16,7	88,3
3 → (11-20 €)	11	9,2	9,2	97,5
4 → (21-30 €)	1	,8	,8	98,3
5 → (άνω των 30 €)	2	1,7	1,7	100,0
Total	120	100,0	100,0	

Πίνακας 21:

13. Ποιο είναι το κόστος μετακίνησης του παιδιού από και προς στο το φροντιστήριο εβδομαδιαίως κατά προσέγγιση;

Minimum	Maximum	N	% of Total N	Mean	Std. Deviation
1	5	120	100,0%	1,44	,828

Γράφημα 13:



13. Ποιο είναι το κόστος μετακίνησης του παιδιού από και προς στο το φροντιστήριο εβδομαδιαίως κατά προσέγγιση;

4.2.10. Ερώτηση 14. Απόσταση φροντιστηρίου – σπιτιού.

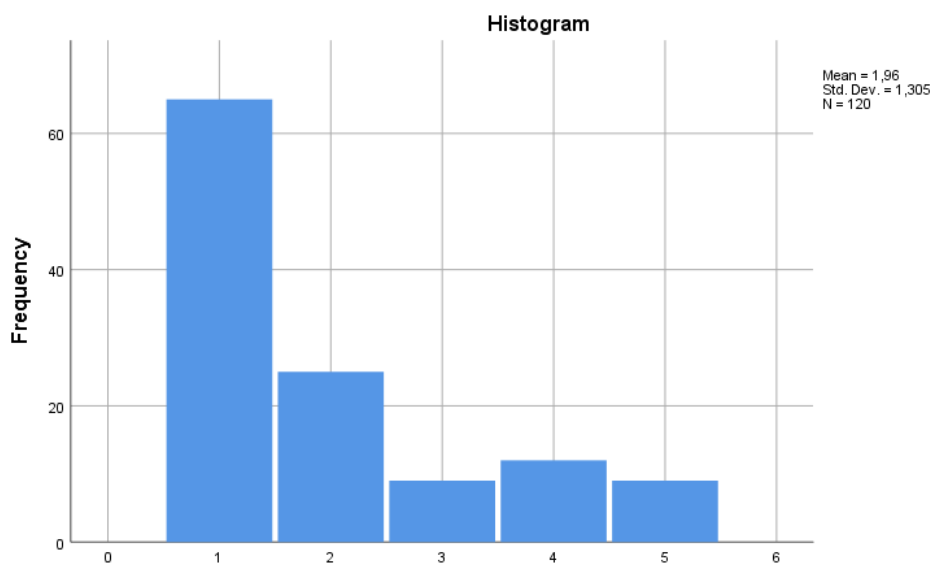
Επειδή η μεγάλη απόσταση συνήθως αποτελεί λόγο για χρήση ενός μεταφορικού μέσου, εντάχθηκε στο ερωτηματολόγιο η 14^η ερώτηση, η οποία έχει σκοπό να διερευνήσει σε τι απόσταση βρίσκεται από το σπίτι το φροντιστήριο επιλογής (για όσους παρακολουθούν φροντιστηριακά μαθήματα) ή προτίμησης (για αυτούς που δεν παρακολουθούν).

Πίνακας 22: Κατά προσέγγιση σε τι απόσταση βρίσκεται το φροντιστήριο επιλογής / προτίμησης από το σπίτι;

		Freq.	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1. λιγότερο από 0,5 km	65	54,2	54,2	54,2
	2. 0,5 km – 1 km	25	20,8	20,8	75,0
	3. 1 km – 1,5 km	9	7,5	7,5	82,5
	4. 1,5 km – 2 km	12	10,0	10,0	92,5
	5. περισσότερο από 2 km	9	7,5	7,5	100,0
Total		120	100,0	100,0	

Από τα δεδομένα του πίνακα 22 φαίνεται πως 65 απαντήσεις (ποσοστό 54,2%) αναφέρουν την απόσταση των 500 μέτρων ως επιλεγόμενη απάντηση, από 0,5 έως 1 χιλιόμετρο επιλέγουν 25 άτομα (ποσοστό 20,8%). Αθροιστικά το ποσοστό αγγίζει το 75%, ενώ 30 άτομα, το 25% δηλαδή, επιλέγει ως απάντηση μεγαλύτερες αποστάσεις.

Γράφημα 14:



14. Κατά προσέγγιση σε τι απόσταση βρίσκεται το φροντιστήριο επιλογής / προτίμησης από το σπίτι;

Πίνακας 23:

14. Κατά προσέγγιση σε τι απόσταση βρίσκεται το φροντιστήριο από το σπίτι;

Minimum	Maximum	N	% of Total N	Mean	Std. Deviation
1	5	120	100,0%	1,96	1,305

Πάντως, η μέση απόσταση σπιτιού φροντιστηρίου είναι περίπου 1 χιλιόμετρο με τυπική απόκλιση περί τα 650 μέτρα, όπως μας επιτρέπει να υποθέσουμε η μέση τιμή 1,96 με τυπική απόκλιση 1,305 (πίνακας 23). Αυτό είναι σημαντικό εύρημα, καθόσον η απόσταση μπορεί να χαρακτηριστεί μικρή, ιδίως για νέους ανθρώπους όπως είναι τα παιδιά 6 έως 18 ετών και να αποτελέσει ανασταλτικό παράγοντα στην επιλογή υπηρεσίας μετακίνησης.

4.2.11. Ερώτηση 15. Η απόσταση ως παράμετρος επιλογής φροντιστηρίου.

Η επόμενη ερώτηση είναι μία ερώτηση κλίμακας με πέντε επιλογές, όπου το 1 δείχνει πως η απόσταση του φροντιστηρίου από το σπίτι δεν παίζει κανένα ρόλο στην επιλογή φροντιστηρίου ενώ το 5 δείχνει ότι παίζει πολύ σημαντικό ρόλο.

Πίνακας 24: Κατά πόσο η απόσταση του φροντιστηρίου από το σπίτι έπαιξε/παίζει ρόλο στην επιλογή ενός συνοικιακού φροντιστηρίου (έναντι ενός πιο κεντρικού);

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	34	28,3	28,3	28,3
	2	6	5,0	5,0	33,3
	3	19	15,8	15,8	49,2
	4	25	20,8	20,8	70,0
	5	36	30,0	30,0	100,0
	Total	120	100,0	100,0	

Εδώ οι περισσότερες απαντήσεις φαίνεται ότι εντοπίζονται στα άκρα (βλ. Γράφημα 15), εφόσον η απάντηση «καθόλου» με νούμερο 1 έχει συχνότητα 34, ποσοστό δηλαδή 28,3%, ενώ το νούμερο 5 που σημαίνει ότι επηρεάζει πάρα πολύ συγκεντρώνει 36 απαντήσεις και ποσοστό 30%. Να σημειώσουμε ότι η συγκεκριμένη ερώτηση λειτουργεί ομοίως για τους γονείς που έχουν παιδιά που παρακολουθούν φροντιστηριακά μαθήματα και για αυτούς που τα παιδιά τους δεν παρακολουθούν.

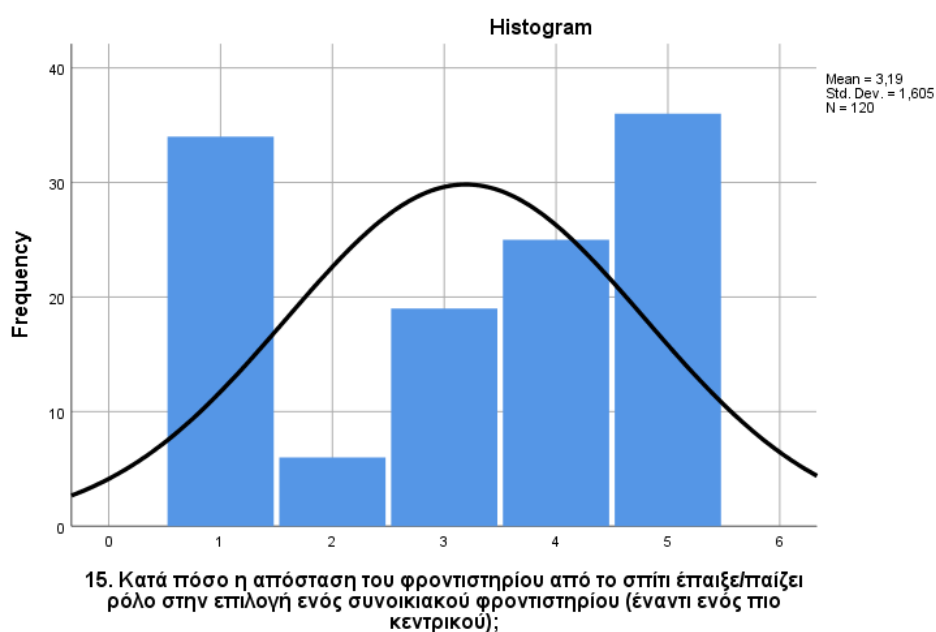
Πίνακας 25:

15. Κατά πόσο η απόσταση του φροντιστηρίου από το σπίτι έπαιξε/παίζει ρόλο στην επιλογή ενός συνοικιακού φροντιστηρίου (έναντι ενός πιο κεντρικού);

Minimum	Maximum	N	% of Total N	Mean	Std. Deviation
1	5	120	100,0%	3,19	1,605

Όπως φαίνεται στον πίνακα 25, η μέση τιμή είναι το 3,19 με τυπική απόκλιση, που σημαίνει ότι μπορεί η απόσταση να μην είναι καθοριστική για την επιλογή φροντιστηρίου αλλά αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα επιρροής, εφόσον βρίσκεται πάνω από την τιμή 3.

Γράφημα 15:



4.2.12. Ερώτηση 16. Ανεξαρτησία του παιδιού κατά τη μετακίνηση.

Η 16^η ερώτηση δεν είναι υποχρεωτική στο ερωτηματολόγιο. Έτσι, οι συνολικές απαντήσεις είναι 81, αφού 39 ερωτώμενοι επέλεξαν να μην την απαντήσουν. Αυτό σημαίνει ότι απάντησε το 67,5% σε αντίθεση με το 32,5% από αυτούς, που δεν απάντησαν.

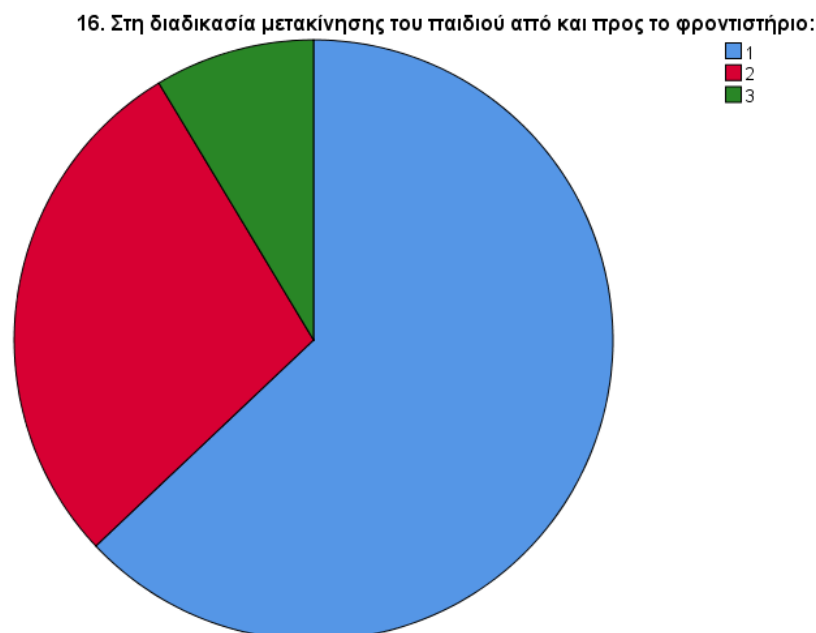
Πίνακας 26: Στη διαδικασία μετακίνησης του παιδιού από και προς το φροντιστήριο:

		Freq.	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1. δεν συμμετέχει κανείς.	51	42,5	63,0	63,0
	2. συμμετέχει γονιός.	23	19,2	28,4	91,4
	3. συμμετέχει άλλος.	7	5,8	8,6	100,0
	Total	81	67,5	100,0	
Missing	System	39	32,5		
Total		120	100,0		

Στο ερώτημα ποιος και αν συμμετέχει στη διαδικασία μετακίνησης του παιδιού από και προς το φροντιστήριο οι 51, ποσοστό δηλαδή 42,5% επί του συνολικού δείγματος και 63% (Valid Percent) επί όσων απάντησαν, μάς πληροφόρησε ότι το παιδί μεταβαίνει μόνο του, χωρίς να χρειάζεται στη μετακίνηση να συνδράμει κάποιος άλλος. Επίσης, 23 άτομα, ποσοστό 19,2% επί του δείγματος και 28,4%

(Valid Percent) επί των ατόμων που απάντησαν στην ερώτηση, είπαν πως στη διαδικασία μετακίνησης συμμετέχει κάποιος από τους δύο γονείς. Τέλος, 7 απαντήσεις, ποσοστό 5,8% επί του συνόλου και 8,6% (Valid Percent) των απαντήσεων αναφέρουν ότι στη διαδικασία συμμετέχει κάποιος άλλος εκτός από τους γονείς.

Γράφημα 16:



Το γράφημα 16 διαμορφώθηκε με βάση όσους απάντησαν, δηλαδή τα 81 άτομα. Έτσι, τα ποσοστά που φαίνονται είναι επί των απαντήσεων (βλ. στήλη valid percent). Τα αποτελέσματα της συγκεκριμένης ερώτησης χρησιμοποιούνται για συγκριτική μελέτη με τον βαθμό ικανοποίησης από την ευελιξία του προγράμματος του σχολικού λεωφορείου (βλ. κεφ. 4.3.18, πίνακας 55).

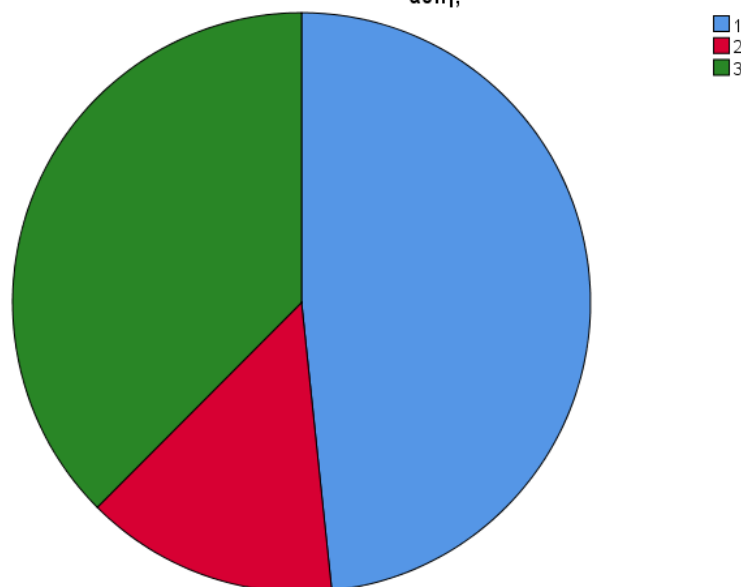
4.2.13. Ερώτηση 17. Ύπαρξη αστικής συγκοινωνίας για την μετακίνηση.

Στο γράφημα 17 και στον πίνακα 27, όπου παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της ερώτησης 17, έχουμε άλλον έναν κρίσιμο παράγοντα για την επιλογή ή μη της υπηρεσίας μετακίνησης. Αυτός είναι αν η απόσταση καλύπτεται ή όχι από αστική συγκοινωνία. Είναι λογικοφανές ότι το αστικό λεωφορείο θα λειτουργούσε σαν μία καλή εναλλακτική, καθιστώντας ιδίως για τις μεγάλες αποστάσεις το σχολικό λεωφορείο μη απαραίτητο. Αυτό πιθανολογούμε ότι συσχετίζεται με το ποσοστό όσων απαντούν θετικά ή αρνητικά στο αν θα επέλεγαν την υπηρεσία μετακίνησης. Υποθέτουμε, δηλαδή, ότι όταν δίνεται η εναλλακτική της αστικής συγκοινωνίας οι

γονείς δεν θα επέλεγαν το σχολικό λεωφορείο, ενώ όταν η αστική συγκοινωνία δεν υπάρχει ή είναι δυσχερής θα το επέλεγαν. Βέβαια, κάτι τέτοιο δεν φαίνεται να ισχύει στην πραγματικότητα, αφού σύμφωνα με τον πίνακα 48 δεν επιβεβαιώνεται (αναλυτικότερα βλ. κεφ. 4.3.8.).

Γράφημα 17:

17. Υπάρχει αστική συγκοινωνία για τη μετάβαση από και προς το φροντιστήριο; Αν ναι, πόσο άμεση είναι αυτή;



Πίνακας 27:Υπάρχει αστική συγκοινωνία για τη μετάβαση από και προς το φροντιστήριο; Αν ναι, πόσο άμεση είναι αυτή;

		Freq.	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1. Ναι (άμεση)	58	48,3	48,3	48,3
	2. Ναι (όχι άμεση)	17	14,2	14,2	62,5
	3. Όχι	45	37,5	37,5	100,0
	Total	120	100,0	100,0	

Σε αυτήν την ερώτηση το 62,5% (αθροιστικό ποσοστό) απάντησε πως μεταξύ του φροντιστηρίου και του σπιτιού υπάρχει αστική συγκοινωνία, με το 48,3% να αναφέρει πως αυτή είναι άμεση, δηλαδή χρειάζεται να χρησιμοποιήσει μόνο μία λεωφορειακή γραμμή. Στον αντίποδα, το 37,5% δήλωσε πως δεν υπάρχει αστική συγκοινωνία μεταξύ του σπιτιού και του φροντιστηρίου.

4.3. Τρίτη ομάδα ερωτήσεων (18-26)

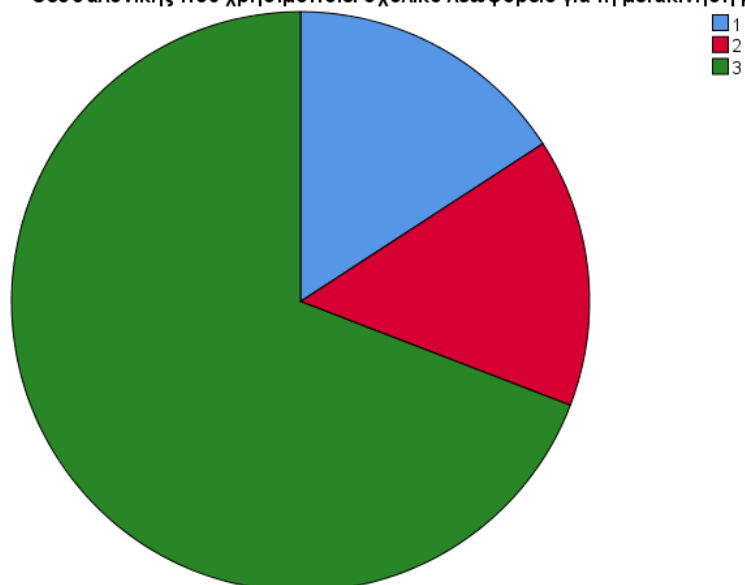
Οι επόμενες και τελευταίες εννέα ερωτήσεις αποτελούν την τελική φάση του ερωτηματολογίου. Σε αυτήν εντοπίζεται η ουσιαστική διερεύνηση του αν και κατά πόσο καινοτόμος θεωρείται η υπηρεσία μετακίνησης, όταν αυτή χρησιμοποιείται από φροντιστήρια μέσης εκπαίδευσης της Θεσσαλονίκης.

4.3.1. Ερώτηση 18. Κατά πόσο είναι γνωστό το σχολικό λεωφορείο για φροντιστήρια μέσης εκπαίδευσης.

Η 18^η ερώτηση είναι η πρώτη αυτής της κατηγορίας. Κατά τη γνώμη του ερευνητή έχει πολύ μεγάλη σημασία το αν οι γονείς γνωρίζουν φροντιστήρια είτε μέσης εκπαίδευσης είτε ξένων γλωσσών που να χρησιμοποιούν την αντίστοιχη υπηρεσία. Γιατί αν το μεγαλύτερο ποσοστό γνωρίζει τέτοιου είδους οργανισμούς, τότε πιθανολογούμε ότι η αντίστοιχη απάντηση στο κατά πόσο θεωρείται καινοτομία το σχολικό λεωφορείο στα φροντιστήρια (ερώτηση 19) θα είναι αρνητική. Αν από την άλλη το μεγαλύτερο ποσοστό –όπως και φαίνεται στο γράφημα 18– δεν γνωρίζει φροντιστήρια που να χρησιμοποιούν αυτή την υπηρεσία, θα τους φανεί αρκετά καινοτόμα και επωφελής εκπαιδευτικά. Κάποια τέτοια συσχέτιση όμως αποδεικνύεται τελικά ότι δεν ισχύει (βλ. κεφ. 4.3.3., πίνακα 51).

Γράφημα 18:

18. Γνωρίζετε κάποια φροντιστηριακή μονάδα μέσης εκπαίδευσης του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης που χρησιμοποιεί σχολικό λεωφορείο για τη μετακίνηση μαθητών;



Πίνακας 28: Γνωρίζετε κάποια φροντιστηριακή μονάδα μέσης εκπαίδευσης του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης που χρησιμοποιεί σχολικό λεωφορείο για τη μετακίνηση μαθητών;

		Freq.	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1. Ναι	19	15,8	15,8	15,8
	2. Ναι (Ξένων γλωσσών)	18	15,0	15,0	30,8
	3. Όχι	83	69,2	69,2	100,0
	Total	120	100,0	100,0	

Στον πίνακα 28 φαίνεται ότι μόνον ένα 30,8% των ερωτηθέντων απάντησαν πως γνωρίζουν κάποιο φροντιστήριο της Θεσσαλονίκης που να παρέχει στους μαθητές του μετακίνηση με σχολικό λεωφορείο με το 15% (18 περιπτώσεις) να αφορά φροντιστήρια ξένων γλωσσών και το 15,8% (19 περιπτώσεις) μόνο να αφορά φροντιστήρια μέσης εκπαίδευσης. Το υπόλοιπο 69,2% των ερωτηθέντων που αντιστοιχεί σε 83 από τις 120 απαντήσεις απάντησε αρνητικά.

4.3.2. Ερώτηση 19. Το σχολικό λεωφορείο αποτελεί εκπαιδευτική καινοτομία;

Η 19η ερώτηση, της οποίας τα αποτελέσματα παρουσιάζει ο πίνακας 29, θα μπορούσε να θεωρηθεί ίσως η κεντρική ερώτηση του ερωτηματολογίου αλλά και της έρευνας συνολικά.

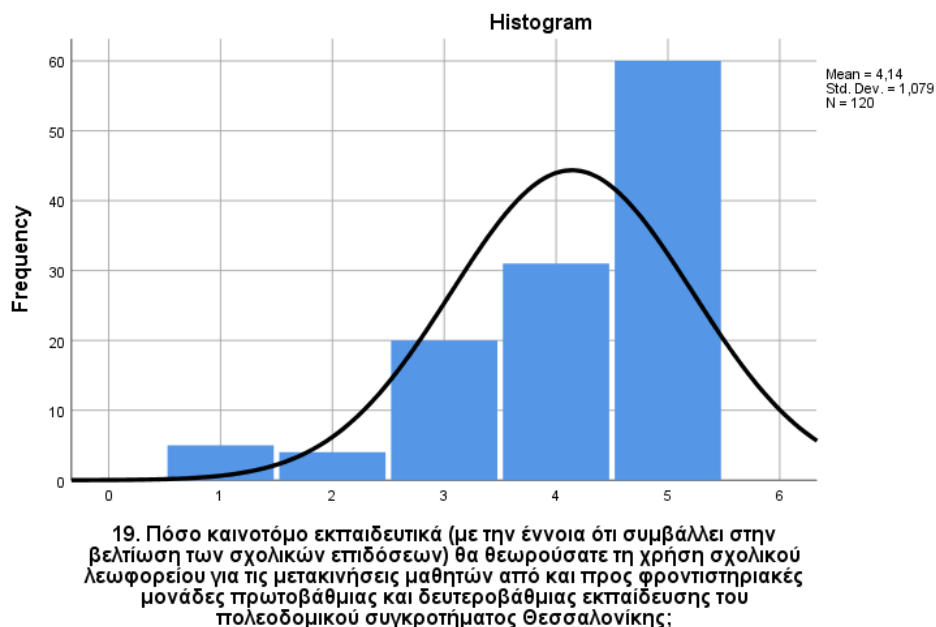
Πίνακας 29: Πόσο καινοτόμο εκπαιδευτικά (με την έννοια ότι συμβάλλει στην βελτίωση των σχολικών επιδόσεων) θα θεωρούσατε τη χρήση σχολικού λεωφορείου για τις μετακινήσεις μαθητών από και προς φροντιστηριακές μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	5	4,2	4,2	4,2
	2	4	3,3	3,3	7,5
	3	20	16,7	16,7	24,2
	4	31	25,8	25,8	50,0
	5	60	50,0	50,0	100,0
	Total	120	100,0	100,0	

Οι απόψεις των γονιών φαίνεται να είναι ξεκάθαρες, εφόσον από τις 120 απαντήσεις που ζητήθηκαν μόνο οι 9 (αθροιστικό ποσοστό 7,5%) θεωρούν «καθόλου

καινοτόμο» ή «λίγο καινοτόμο» μία τέτοια παροχή. Αντιθέτως, 111 (αθροιστικό ποσοστό 92,5%) απαντήσεις τη θεωρούν από «αρκετά καινοτόμο» έως «πάρα πολύ καινοτόμο», 60 από τις οποίες συμπλήρωσαν την απάντηση 5 «πάρα πολύ καινοτόμο».

Γράφημα 19:



Πίνακας 30:

19. Πόσο καινοτόμο εκπαιδευτικά (με την έννοια ότι συμβάλλει στην βελτίωση των σχολικών επιδόσεων) θα θεωρούσατε τη χρήση σχολικού λεωφορείου για τις μετακινήσεις μαθητών από και προς φροντιστηριακές μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης;

Minimum	Maximum	N	% of Total N	Mean	Std. Deviation
1	5	120	100,0%	4,14	1,079

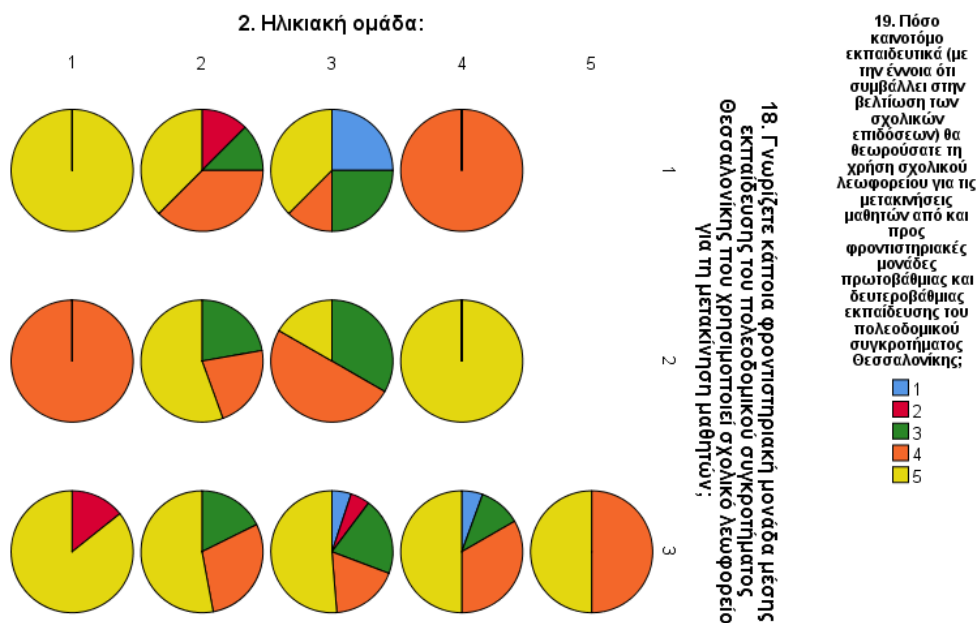
Εξίσου, στον πίνακα 30 φαίνεται ότι η μέση τιμή των απαντήσεων βρίσκεται μέσα στην περιοχή του 5, δηλαδή στο 4,14 με τυπική απόκλιση 1,079. Αυτό σε συνδυασμό βέβαια και με άλλα στοιχεία εξηγεί γιατί οι ερωτηθέντες γονείς απαντούν θετικά στην ερώτηση 21, αν δηλαδή θα επέλεγαν την υπηρεσία μετακίνησης για το παιδί τους.

4.3.3. Συσχέτιση καινοτομίας σχολικού λεωφορείου με την ηλικία των ερωτηθέντων και τη γνώση ύπαρξής της.

Τα περισσότερα άτομα του δείγματος απάντησαν στην ερώτηση 19 ότι θεωρούν καινοτόμο τη συγκεκριμένη παροχή (Γράφημα 19). Κάτι όμως που επίσης μας

ενδιαφέρει είναι το προφίλ των ατόμων που απάντησαν ότι δεν θεωρούν καινοτόμο την χρήση σχολικού λεωφορείου στο φροντιστήριο.

Γράφημα 33:



Όπως φαίνεται από το γράφημα 33, αυτοί ανήκουν στην 3η ηλικιακή ομάδα (41 έως 50 ετών) και είναι άτομα που γνωρίζουν φροντιστηριακές μονάδες της Θεσσαλονίκης που ήδη χρησιμοποιούν την υπηρεσία. Παρότι αυτό μας κάνει να υποθέτουμε ότι αν κάποιος γονιός γνωρίζει ήδη τη συγκεκριμένη παροχή δεν θα τη θεωρεί καινοτόμο στον έλεγχο ανεξαρτησίας χ^2 του Pearson προκύπτει p-value 0,663 (πίνακας 51, βλ. παράρτημα) αποδεικνύοντας ότι στην πραγματικότητα αυτά τα δύο στοιχεία δεν συσχετίζονται μεταξύ τους.

Ομοίως δεν σχετίζεται, σύμφωνα με τον πίνακα 52 (βλ. παράρτημα), η ηλικιακή ομάδα του γονιού με το αν θεωρεί καινοτόμο την υπηρεσία, κάτι το οποίο όμως ήταν αναμενόμενο. Από τον έλεγχο ανεξαρτησίας χ^2 του Pearson προκύπτει p-value 0,596.

4.3.4. Ερώτηση 20. Το σχολικό λεωφορείο ως παράμετρος επιλογής φροντιστηρίου.

Πίνακας 31: Σε ποιο βαθμό θα σας επηρέαζε η παροχή υπηρεσίας μεταφοράς μαθητών (σχολικό λεωφορείο) για την επιλογή φροντιστηριακού χώρου που θα φοιτήσει το παιδί σας;

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	13	10,8	10,8	10,8
2	9	7,5	7,5	18,3
3	30	25,0	25,0	43,3
4	27	22,5	22,5	65,8
5	41	34,2	34,2	100,0
Total	120	100,0	100,0	

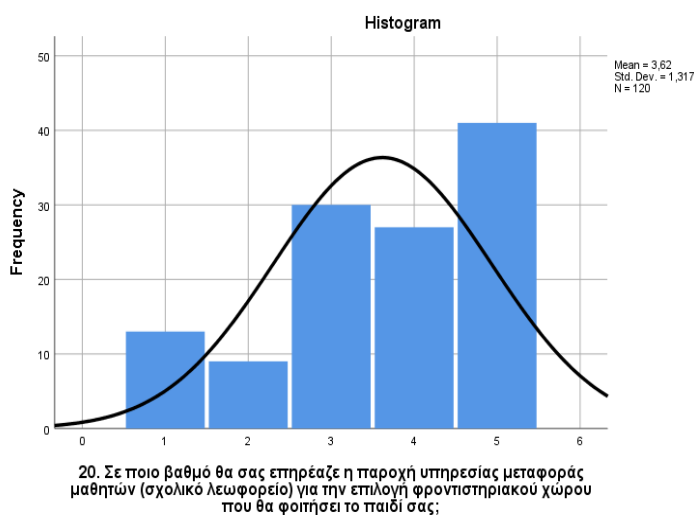
Πίνακας 32:

20. Σε ποιο βαθμό θα σας επηρέαζε η παροχή υπηρεσίας μεταφοράς μαθητών (σχολικό λεωφορείο) για την επιλογή φροντιστηριακού χώρου που θα φοιτήσει το παιδί σας;

Minimum	Maximum	N	% of Total N	Mean	Std. Deviation
1	5	120	100,0%	3,62	1,317

Υψηλή είναι και η μέση τιμή, όπως αυτή καταγράφεται στον πίνακα 32, του βαθμού επιρροής στην επιλογή φροντιστηριακής μονάδας σε σχέση με το αν αυτή παρέχει σχολικό λεωφορείο. η μέση τιμή της ερώτησης 20 (ερώτηση κλίμακας) είναι 3,62 με τυπική απόκλιση 1,317. Αναλυτικά, βλέπουμε στον πίνακα 31 ότι 98 γονείς από τους 120 που απάντησαν (αθροιστικό ποσοστό 81,7%) αναφέρουν ότι θα τους επηρέαζε από αρκετά έως πάρα πολύ.

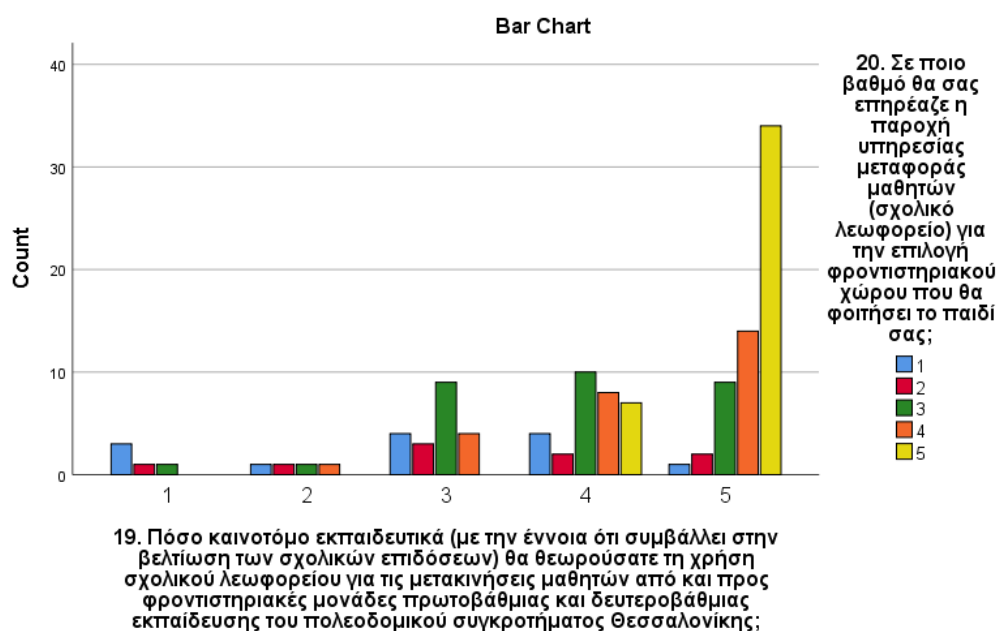
Γράφημα 20:



4.3.5. Συσχέτιση εκπαιδευτικής καινοτομίας και επιχειρηματικής ακμής εκπαιδευτικού οργανισμού.

Εάν συγκρίνουμε τα γραφήματα 19 και 20 των ερωτήσεων 19 και 20 αντίστοιχα παρατηρούμε ότι και στα δύο όσο κατευθυνόμαστε προς την απάντησή 5 που αντιστοιχεί στο «πάρα πολύ» οι μπάρες του ιστογράμματος υψώνονται όλο και περισσότερο στον κάθετο άξονα, κάτι που σημαίνει ότι η άποψη των γονιών είναι αρκετά θετική για το σχολικό λεωφορείο ως μία καινοτόμος παροχή.

Γράφημα 34:



Εάν τώρα εξετάσουμε τη συσχέτιση της 20^{ης} ερώτησης με την 19^η, όπως φαίνεται στο γράφημα 34, παρατηρούμε ότι όσο πιο καινοτόμος θεωρείται από τους γονείς που απάντησαν η χρήση σχολικού λεωφορείου, σε τόσο μεγαλύτερο βαθμό θα ήταν πρόθυμοι να επιλέξουν το φροντιστήριο που την παρέχει.

Αυτό μας το αποδεικνύει και το αποτέλεσμα του πίνακα 53 (βλ. παράρτημα) στον οποίο λόγω της p-value 0,000 υπάρχει συσχέτιση της μίας με την άλλη παράμετρο. Έτσι, μας επιτρέπεται να προχωρήσουμε και σε μία άλλη προέκταση του θέματος: στο κατά πόσον δηλαδή η καινοτομία γενικά επηρεάζει την επιλογή ενός συγκεκριμένου προϊόντος ή υπηρεσίας άρα και την καλή πορεία μιας επιχείρησης. Υποθέτουμε, λοιπόν, ότι ακριβώς επειδή η υπηρεσία μεταφοράς είναι πρωτότυπη και καινοτόμος ελκύει το καταναλωτικό κοινό των φροντιστηρίων μέσης εκπαίδευσης, που είναι οι γονείς, με αποτέλεσμα την αύξηση του κύκλου εργασιών των φροντιστηρίων που την παρέχουν.

4.3.6. Ερώτηση 21. Ποσοστό επιλογής σχολικού λεωφορείου.

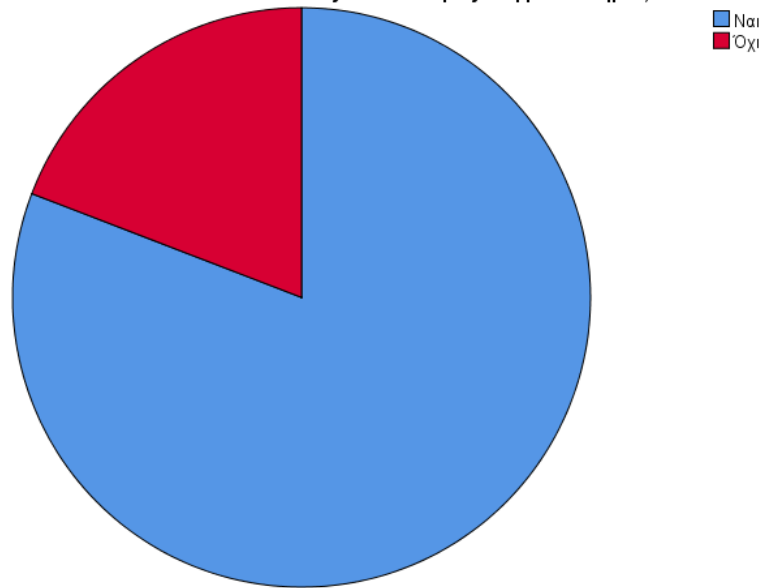
Έτσι, οδηγούμαστε στα αποτελέσματα της ερώτησης 21 που παρουσιάζει ο πίνακας 33, σύμφωνα με τα οποία οι 97 στους 120 γονείς θα επέλεγα να χρησιμοποιήσουν την υπηρεσία μετακίνησης με σχολικό λεωφορείο του φροντιστηρίου, ενώ μόνο 23 δεν θα το επέλεγαν. Ποσοστιαία το «ναι» έχει 80,8%, ενώ το «όχι» 19,2%.

Πίνακας 33:Θα επιλέγατε να χρησιμοποιήσετε υπηρεσία μετακίνησης (σχολικό λεωφορείο) για τη μετακίνηση του παιδιού σας από και προς το φροντιστήριο;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ναι	97	80,8	80,8	80,8
	Όχι	23	19,2	19,2	100,0
Total		120	100,0	100,0	

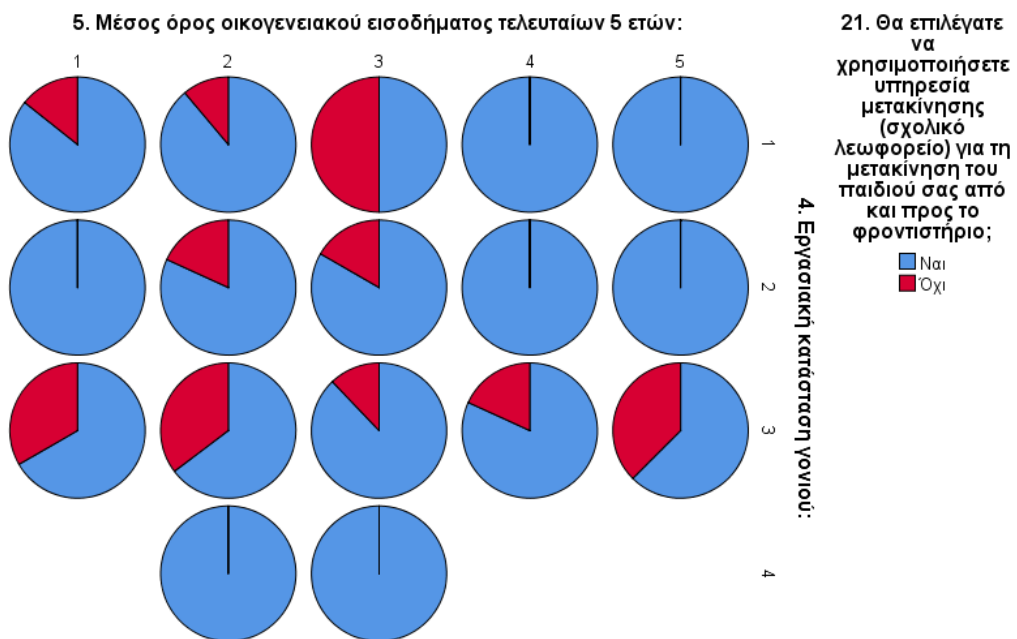
Γράφημα 21:

21. Θα επιλέγατε να χρησιμοποιήσετε υπηρεσία μετακίνησης (σχολικό λεωφορείο) για τη μετακίνηση του παιδιού σας από και προς το φροντιστήριο;



4.3.7. Συσχέτιση επιλογής σχολικού λεωφορείου με εργασιακή κατάσταση γονιού και οικογενειακό εισόδημα.

Γράφημα 27:



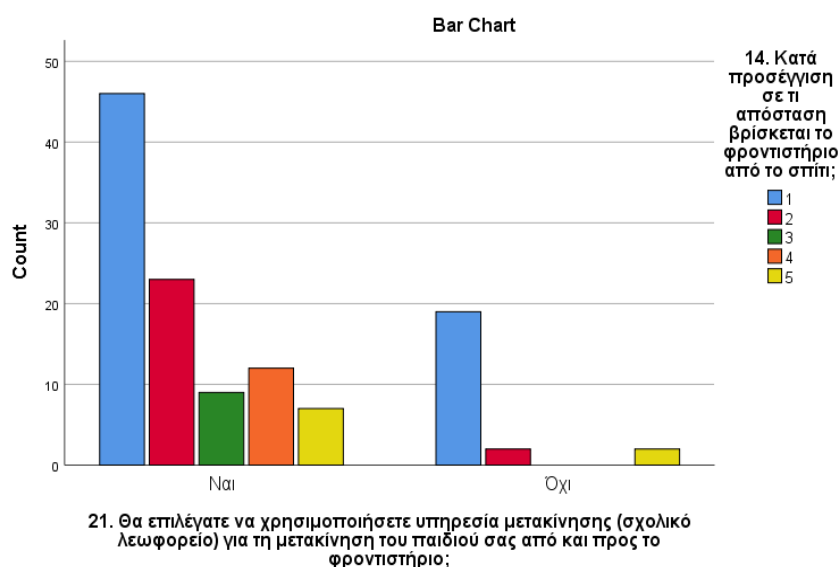
Στο γράφημα 27, το οποίο συσχετίζει το μέσο όρο του οικογενειακού εισοδήματος των τελευταίων πέντε ετών (Ερώτηση 5) και την εργασιακή κατάσταση των γονιών (Ερώτηση 4) με το αν οι γονείς θα επέλεγαν την υπηρεσία μετακίνησης για το παιδί τους, παρατηρούμε ότι οι δύο τελευταίες εισοδηματικές κατηγορίες, δηλαδή από 30.000 € και πάνω, είτε ανήκουν στους ανέργους είτε στους ημιαπασχολούμενους, απάντησαν κατά 100% ότι θα την επέλεγαν. Το ίδιο και όλοι όσοι ανήκουν στους συνταξιούχους ανεξαρτήτως εισοδηματικής κατηγορίας. Κάτι παρόμοιο θα περιμέναμε και από τους εργαζόμενους πλήρους απασχόλησης, όμως αυτό δεν επιβεβαιώνεται.

Μπαίνοντας στη διαδικασία να ελέγξουμε τη συσχέτιση με έλεγχο ανεξαρτησίας χ^2 του Pearson διαπιστώνουμε ότι τόσο ο μέσος όρος οικογενειακού εισοδήματος (πίνακας 43, βλ. παράρτημα) όσο και η εργασιακή κατάσταση του γονιού (πίνακας 44, βλ. παράρτημα) δεν συσχετίζονται με την επιλογή ή όχι της υπηρεσίας μετακίνησης.

4.3.8. Συσχέτιση επιλογής σχολικού λεωφορείου με απόσταση φροντιστηρίου και ύπαρξη αστικής συγκοινωνίας.

Άλλοι παράγοντες που υποθέτουμε ότι επηρεάζουν ένα γονιό στην επιλογή του σχολικού λεωφορείου είναι η απόσταση στην οποία βρίσκεται το φροντιστήριο από το σπίτι (ερώτηση 14) αλλά και το αν υπάρχει ή όχι αστική συγκοινωνία μεταξύ σπιτιού και φροντιστηρίου και κατά πόσο άμεση είναι αυτή (ερώτηση 17).

Γράφημα 30:



Στον πίνακα 47 (βλ. παράρτημα) το αποτέλεσμα p-value 0,023 του ελέγχου ανεξαρτησίας χ^2 του Pearson επιβεβαιώνει ότι η απόσταση σίγουρα είναι παράγοντας που λειτουργεί ανάλογα προς την επιλογή ή όχι σχολικού λεωφορείου. Όσο, δηλαδή, πιο μακριά βρίσκεται η φροντιστηριακή μονάδα τόσο πιο δελεαστική γίνεται η επιλογή της υπηρεσίας μετακίνησης.

Αντίθετα, και παρά τα όσα έχουμε υποθέσει (βλ κεφ. 4.2.13.) δεν φαίνεται να επηρεάζει καθόλου το αν υπάρχει αστική συγκοινωνία που να συνδέει το σπίτι με το φροντιστήριο ή όχι, καθώς στον πίνακα 48 (βλ. παράρτημα) η p-value του ελέγχου ανεξαρτησίας χ^2 του Pearson είναι 0,646.

4.3.9. Συσχέτιση επιλογής σχολικού λεωφορείου με αριθμό παιδιών οικογένειας.

Μία άλλη παράμετρος που θα περιμέναμε, όπως αναφέραμε παραπάνω (βλ. κεφ. 4.1.6.), να επηρεάσει ποικιλοτρόπως την επιλογή της υπηρεσίας μετακίνησης είναι και ο αριθμός των παιδιών που υπάρχουν στην οικογένεια. Όμως, όπως βλέπουμε στον πίνακα 56, η p-value του χ^2 του Pearson είναι 0,978. Επομένως δεν υπάρχει κάποια συσχέτιση μεταξύ των δύο παραμέτρων.

4.3.10. Ερώτηση 22. Επιθυμητό κόστος υπηρεσίας μετακίνησης.

Για μία εκπαιδευτική επιχείρηση εξίσου σημαντικό με το αν θα επέλεγαν οι γονείς την υπηρεσία μετακίνησης είναι και το ποσό που θα δαπανούσαν μηνιαίως πλέον των διδάκτρων για αυτή την παροχή, ώστε η καινοτομία να μπορεί να αξιολογηθεί και ως οικονομικά βιώσιμη. Ακριβώς σε αυτό στοχεύει η ερώτηση 22, τα αποτελέσματα της οποίας παρουσιάζει ο πίνακας 34.

Πίνακας 34: Ποιο ποσό θα δαπανούσατε μηνιαίως επιπλέον των διδάκτρων για να έχετε πρόσβαση σε υπηρεσία μετακίνησης (σχολικό λεωφορείο) από και προς το φροντιστήριο του παιδιού σας;

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1. → (1-10€)	53	44,2	44,2	44,2
2. → (11-20€)	31	25,8	25,8	70,0
3. → (21-30€)	26	21,7	21,7	91,7
4. → (31-40€)	9	7,5	7,5	99,2
5. → (άνω των 40€)	1	,8	,8	100,0
Total	120	100,0	100,0	

Φαίνεται, λοιπόν, πως ένα πολύ μεγάλο αθροιστικό ποσοστό της τάξεως του 70% δεν θέλει να πληρώνει πάνω από 20 € το μήνα, καθώς 53 άτομα απάντησαν ότι μπορούν να διαθέτουν 1 έως 10 € μηνιαίως, ενώ 31 άτομα 11 έως 20 € μηνιαίως. Το 21,7% που αντιστοιχεί σε 26 γονείς μπορούν να διαθέτουν 21 έως 30 € ενώ μόνο 10 γονείς (αθροιστικό ποσοστό 8,3%) θα διέθετε πάνω από 30 € για να τους παρασχεθεί η υπηρεσία μετακίνησης.

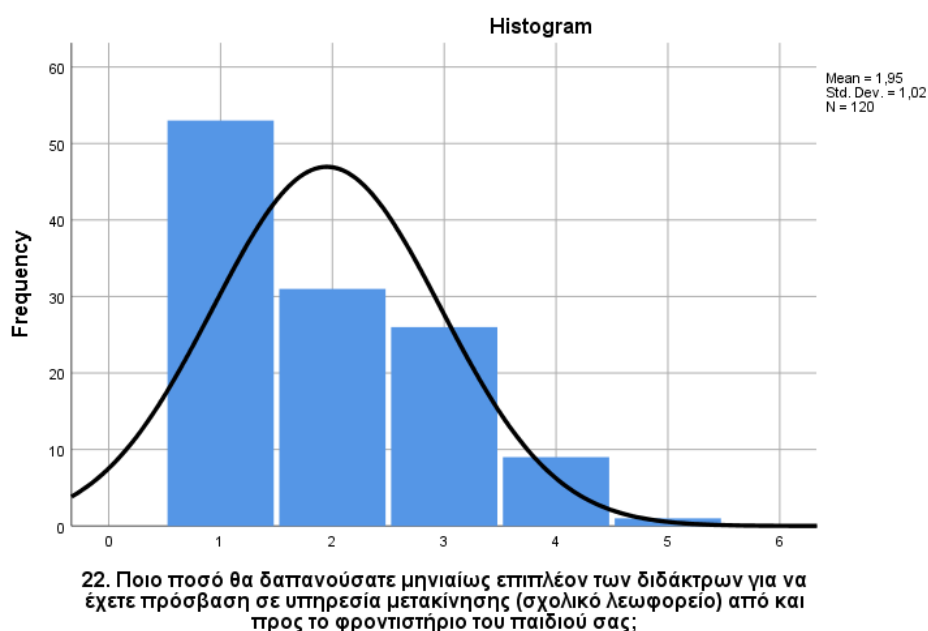
Πίνακας 35:

22. Ποιο ποσό θα δαπανούσατε μηνιαίως επιπλέον των διδάκτρων για να έχετε πρόσβαση σε υπηρεσία μετακίνησης (σχολικό λεωφορείο) από και προς το φροντιστήριο του παιδιού σας;

Minimum	Maximum	N	% of Total N	Mean	Std. Deviation
1	5	120	100,0%	1,95	1,020

Ο πίνακας 35 μας δίνει τον αριθμητικό μέσο των οικονομικών υποκατηγοριών στο 1,95 με τυπική απόκλιση 1,02, που καθ' υπέρβαση και χωρίς κάποια ασφαλή στατιστική αξιοπιστία υποθέτουμε ότι αντιστοιχεί σε ένα ποσό κάτι λιγότερο από 20 € το μήνα. Ενδεικτικό αυτής της διάθεσης των γονέων ως πελατών πλέον είναι και το γράφημα 22 στο οποίο οι μπάρες του ιστογράμματος βαίνουν μειούμενες από την επιλογή 1 προς την επιλογή 5.

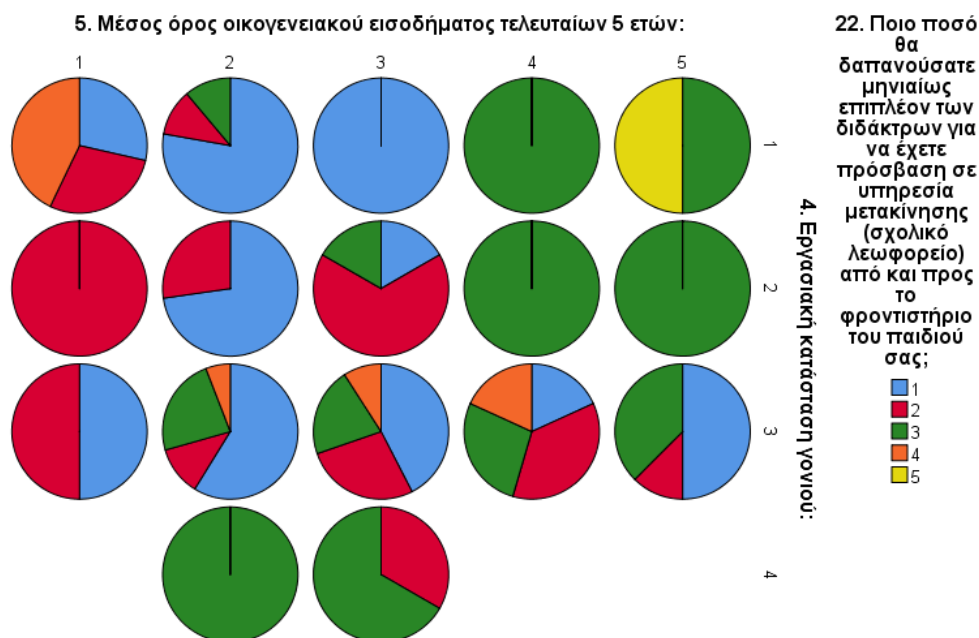
Γράφημα 22:



4.3.11. Συσχέτιση επιθυμητού κόστους με την εργασιακή κατάσταση του γονιού και το οικογενειακό εισόδημα.

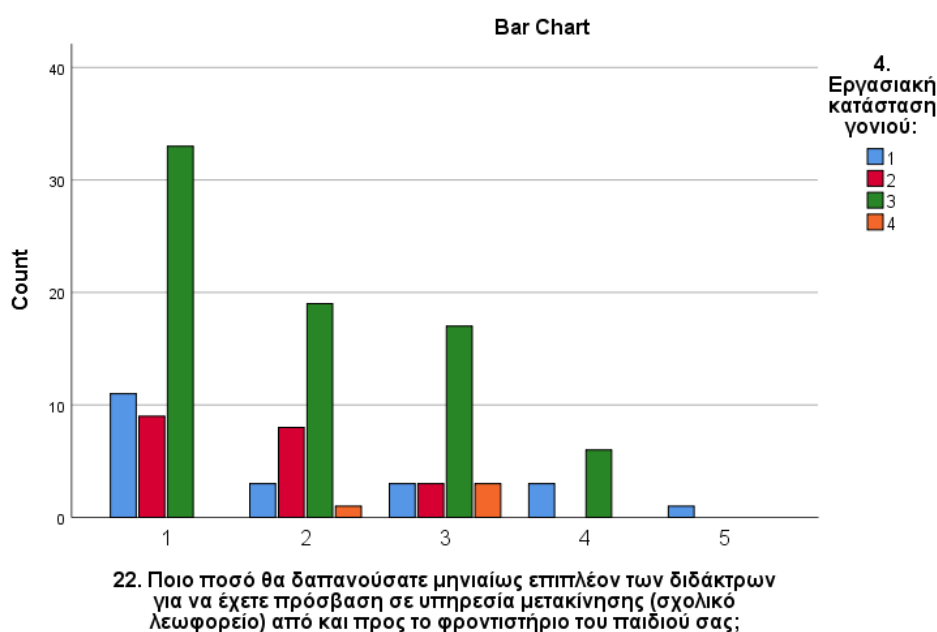
Στο γράφημα 28 διαπιστώνουμε κατά πόσο σχετίζονται το οικογενειακό εισόδημα και η εργασιακή κατάσταση με το ποσό που προτίθενται να πληρώσουν οι γονείς για την υπηρεσία του σχολικού λεωφορείου.

Γράφημα 28:



Αν συγκρίνουμε το γράφημα 28 με το γράφημα 27, βλέπουμε ότι σχεδόν οι ίδιες ομάδες του δείγματος (άνεργοι και ημιαπασχολούμενοι υψηλού εισοδήματος ή συνταξιούχοι ανεξαρτήτως εισοδήματος) οι οποίες απαντούσαν κατά μεγάλο ποσοστό «ναι» στην ερώτηση 21 προτίθενται να πληρώσουν 21 έως 30 € ή και παραπάνω μηνιαίως για να έχουν την υπηρεσία.

Γράφημα 29:



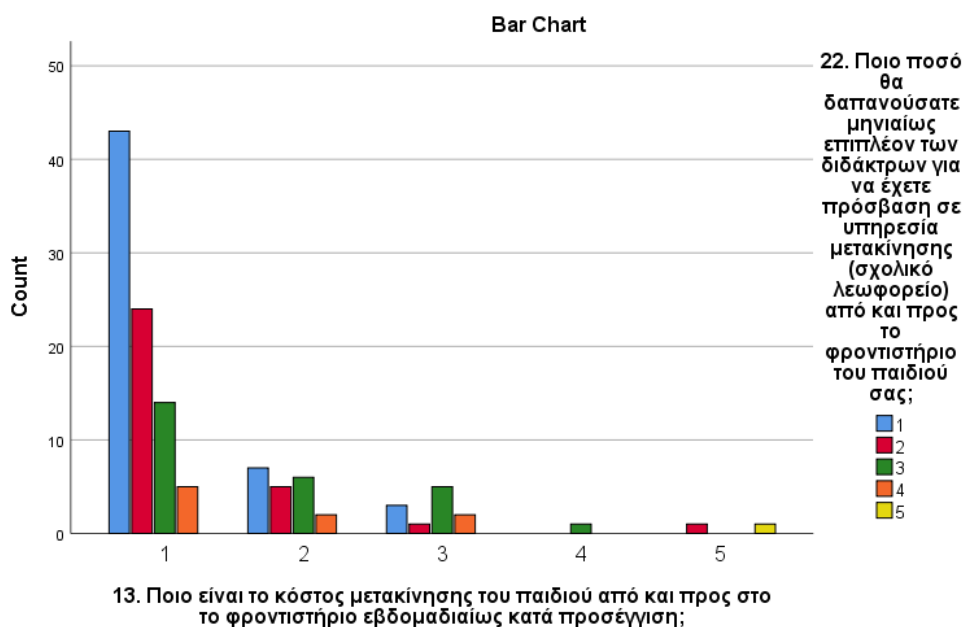
Ο έλεγχος ανεξαρτησίας χ^2 του Pearson του πίνακα 45 (βλ. παράρτημα) μας δίνει p-value 0,094 στη συσχέτιση της εργασιακής κατάστασης με το μηνιαίο ποσό. Άρα οι δύο παράμετροι δεν συσχετίζονται.

Στον πίνακα 46 (βλ. παράρτημα) παρατηρούμε ένα αξιοπρόσεκτο δεδομένο. Προβαίνοντας σε έλεγχο ανεξαρτησίας χ^2 του Pearson για τις ερωτήσεις 22 και 5 διαπιστώνουμε ότι η p-value είναι πολύ κάτω από το τυπικό 0,05, στο 0,002. Επομένως αποδεικνύεται ότι υπάρχει συσχέτιση μεταξύ του ύψους του οικογενειακού εισοδήματος και του ποσού που θα δαπανούσαν οι γονείς μηνιαίως για την υπηρεσία μετακίνησης. Όσο, δηλαδή, υψηλότερο είναι το οικογενειακό εισόδημα τόσο πιο πρόθυμοι είναι οι γονείς να πληρώσουν υψηλά ποσά για σχολικό λεωφορείο.

4.3.12. Συσχέτιση επιθυμητού κόστους με το ήδη υπάρχον κόστος μετακίνησης.

Επιπλέον, οφείλουμε να ελέγξουμε σε ποιο βαθμό το ποσό που μηνιαίως θα δαπανούσε ο γονιός για την υπηρεσία μετακίνησης (ερώτηση 22) επηρεάζεται από το πραγματικό κόστος μετακίνησης του παιδιού του από και προς το φρονιστήριο ανεξαρτήτως υπηρεσίας σχολικού λεωφορείου (ερώτηση 13).

Γράφημα 39:



Στο γράφημα 39 παρατηρούμε ότι οι γονείς των παιδιών που δεν δαπανούν καθόλου χρήματα θα ήταν διατεθειμένοι στη μεγάλη πλειοψηφία τους να πληρώσουν μόνο από 0 έως 10 € μηνιαίως. Στη δεύτερη κατηγορία, αυτών δηλαδή που δαπανούν από 1 έως 10 € ανά εβδομάδα παρατηρούμε ότι υπάρχει μεγαλύτερη ισοκατανομή, ενώ στις υπόλοιπες κατηγορίες, όπου το κόστος γίνεται υψηλό, βλέπουμε πως οι γονείς δέχονται να πληρώσουν μεγαλύτερα ποσά. Καταλήγουμε, λοιπόν, στο συμπέρασμα ότι όσο ακριβότερη είναι η πραγματική μετακίνηση των παιδιών χωρίς λεωφορείο τόσο περισσότερο διατεθειμένοι είναι οι γονείς να πληρώσουν μεγαλύτερα ποσά για να έχουν την παροχή του σχολικού λεωφορείου.

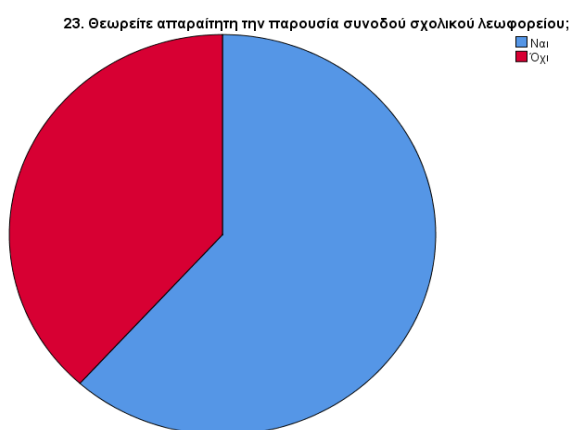
Αυτό το επιβεβαιώνει και ο πίνακας 61, από τον έλεγχο ανεξαρτησίας χ^2 του Pearson προκύπτει p-value 0,000.

4.3.13. Ερώτηση 23. Παρουσία συνοδού σχολικού λεωφορείου.

Πίνακας 36: Θεωρείτε απαραίτητη την παρουσία συνοδού σχολικού λεωφορείου;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ναι	74	61,7	61,7	61,7
	Όχι	46	38,3	38,3	100,0
	Total	120	100,0	100,0	

Γράφημα 23:

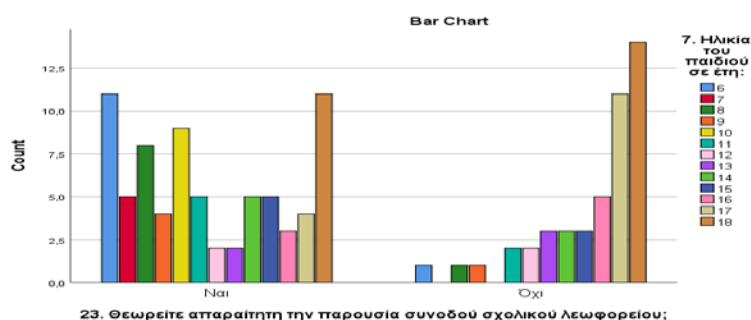


Στον πίνακα 36 αποτυπώνεται το αποτέλεσμα της ερώτησης 23 και φαίνεται ότι με συχνότητα 74, που αντιστοιχεί σε 61,7%, οι γονείς θεωρούν απαραίτητη την παρουσία συνοδού στο σχολικό λεωφορείο. Από την άλλη, ένα 38,3% του δείγματος, που αντιστοιχεί σε 46 από τις 120 απαντήσεις, δεν το θεωρεί απαραίτητο. Δεδομένου ότι με βάση την 8^η ερώτηση οι γονείς που απάντησαν ότι έχουν παιδιά στο λύκειο είναι 56, πρέπει να ελεγχθεί η συνάφεια της εκπαιδευτικής βαθμίδας με την απαίτηση για συνοδό σχολικού λεωφορείου (βλ. κεφ. 4.3.14.).

4.3.14. Συσχέτιση συνοδού σχολικού λεωφορείου με ηλικία και εκπαιδευτική βαθμίδα παιδιού.

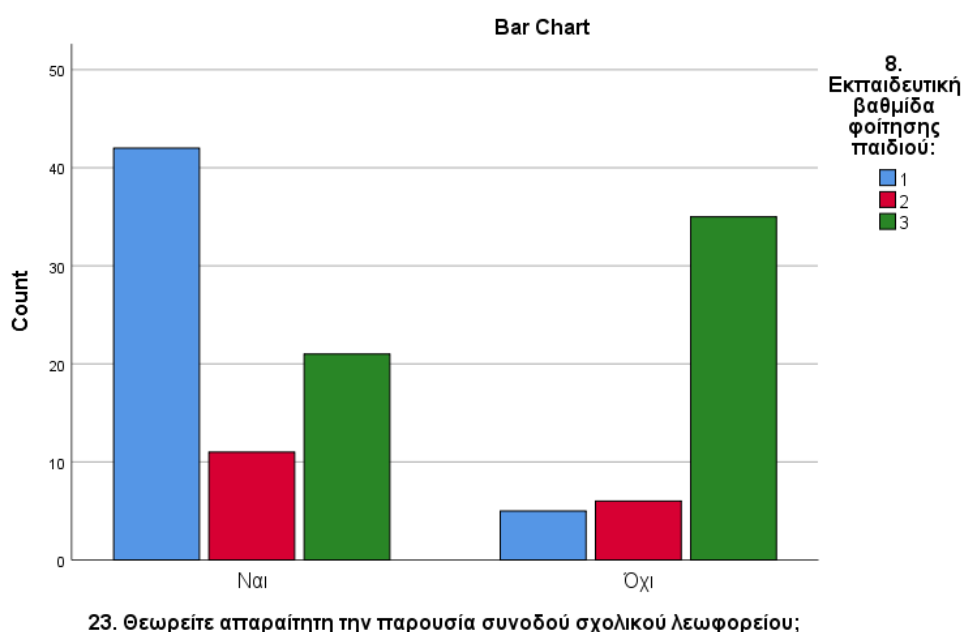
Σύμφωνα με το νομοθετικό καθεστώς που ισχύει (ΦΕΚ.2129.4-8-2014), η παρουσία συνοδού σχολικού λεωφορείου για τα παιδιά του Δημοτικού είναι υποχρεωτική ανεξαρτήτως εκπαιδευτικής μονάδας. Όμως, αυτό που ενδιαφέρει την έρευνά μας είναι να διαπιστώσουμε κατά πόσο οι γονείς θεωρούν απαραίτητη την παρουσία συνοδού στο σχολικό λεωφορείο και κατά πόσο αυτή η άποψη τους συσχετίζεται πρώτον με την ηλικία του παιδιού και δεύτερον με την εκπαιδευτική βαθμίδα στην οποία φοιτά.

Γράφημα 31:



Τόσο ο πίνακας 49 (βλ. παράρτημα) με p-value 0,002 όσο και ο πίνακας 50 (βλ. παράρτημα) με p-value 0,000 καταδεικνύουν, όπως φαίνεται και στα γραφήματα 31 και 32, πως όσο μικρότερη είναι η ηλικία του παιδιού τόσο πιο πολλές είναι οι θετικές απαντήσεις, άρα και η άποψη ότι ο συνοδός σχολικού λεωφορείου είναι απαραίτητος. Αντίθετα, όσο μεγαλύτερη είναι η ηλικία των παιδιών τόσο περισσότερες είναι οι αρνητικές απαντήσεις.

Γράφημα 32:



Έτσι, στο γράφημα 32 διαπιστώνεται πως οι γονείς των παιδιών Δημοτικού απάντησαν στη συντριπτική τους πλειοψηφία «ναι», στους γονείς των παιδιών του Γυμνασίου παρατηρείται μεγαλύτερη ισοκατανομή, ενώ οι γονείς των παιδιών του Λυκείου απάντησαν στη μεγαλύτερη πλειοψηφία τους «όχι».

4.3.15. Ερώτηση 24. Μέγιστος χρόνος μετακίνησης.

Οι απαντήσεις στην ερώτηση ποιος είναι ο μέγιστος χρόνος παραμονής στο σχολικό λεωφορείο αποτυπώνονται στον πίνακα 37.

Πίνακας 37: Ποιος είναι κατά τη γνώμη σας ο μέγιστος ημερήσιος χρόνος παραμονής του παιδιού στο σχολικό λεωφορείο, ώστε να θεωρείται μια "χρονικά συμφέρουσα" υπηρεσία; (Να υπολογιστεί ο χρόνος διαδρομής συνολικά και κατά την μετάβαση και κατά την επιστροφή)

		Freq.	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1. (λιγότερο από 30')	71	59,2	59,2	59,2
	2. (30' – 60')	43	35,8	35,8	95,0
	3. (περισσότερο από 60')	6	5,0	5,0	100,0
Total		120	100,0	100,0	

Είναι ενδεικτικό ότι ένα αθροιστικό ποσοστό 95% (114 απαντήσεις) των ερωτηθέντων δεν θέλει ο χρόνος παραμονής στο σχολικό λεωφορείο να ξεπερνά τη μία ώρα ημερησίως, με ένα ποσοστό 59,2% να θέλει αυτός ο χρόνος να περιορίζεται στο μισάωρο, ενώ μόνο το 5% των ερωτηθέντων (6 απαντήσεις) δέχεται ο χρόνος για μετακίνηση του παιδιού του να ξεπερνά τη μία ώρα.

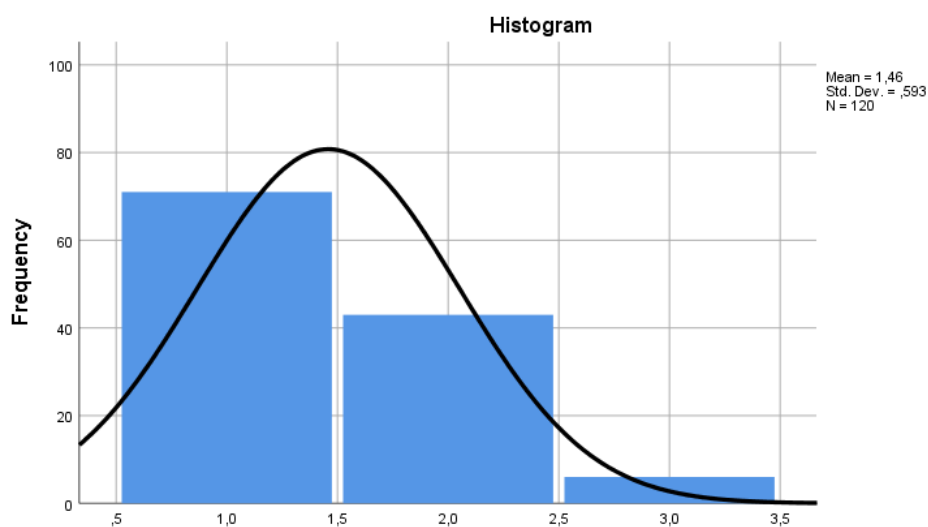
Πίνακας 38:

24. Ποιος είναι κατά τη γνώμη σας ο μέγιστος ημερήσιος χρόνος παραμονής του παιδιού στο σχολικό λεωφορείο, ώστε να θεωρείται μια "χρονικά συμφέρουσα" υπηρεσία; (Να υπολογιστεί ο χρόνος διαδρομής συνολικά και κατά την μετάβαση και κατά την επιστροφή)

Minimum	Maximum	N	% of Total N	Mean	Std. Deviation
1	3	120	100,0%	1,46	,593

Ο μέσος χρόνος λοιπόν, όπως διαμορφώνεται από την μέση τιμή 1,46 (πίνακας 38), μας επιτρέπεται να υποθέσουμε ότι ο μέσος επιθυμητός ημερήσιος χρόνος ενδέχεται να είναι τα 45' περίπου λεπτά της ώρας.

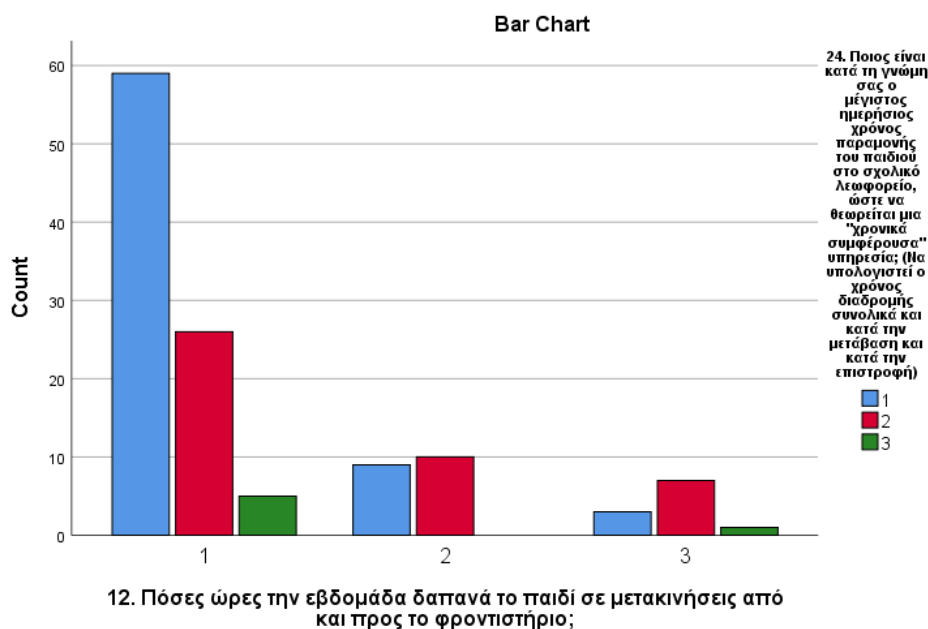
Γράφημα 24:



24. Ποιος είναι κατά τη γνώμη σας ο μέγιστος ημερήσιος χρόνος παραμονής του παιδιού στο σχολικό λεωφορείο, ώστε να θεωρείται μια "χρονικά συμφέρουσα" υπηρεσία; (Να υπολογιστεί ο χρόνος διαδρομής συνολικά και κατά την μετάβαση και κατά την επιστροφή)

4.3.16. Συσχέτιση μέγιστου χρόνου παραμονής στο σχολικό λεωφορείο με τον ήδη δαπανώμενο χρόνο μετακίνησης.

Γράφημα 38:

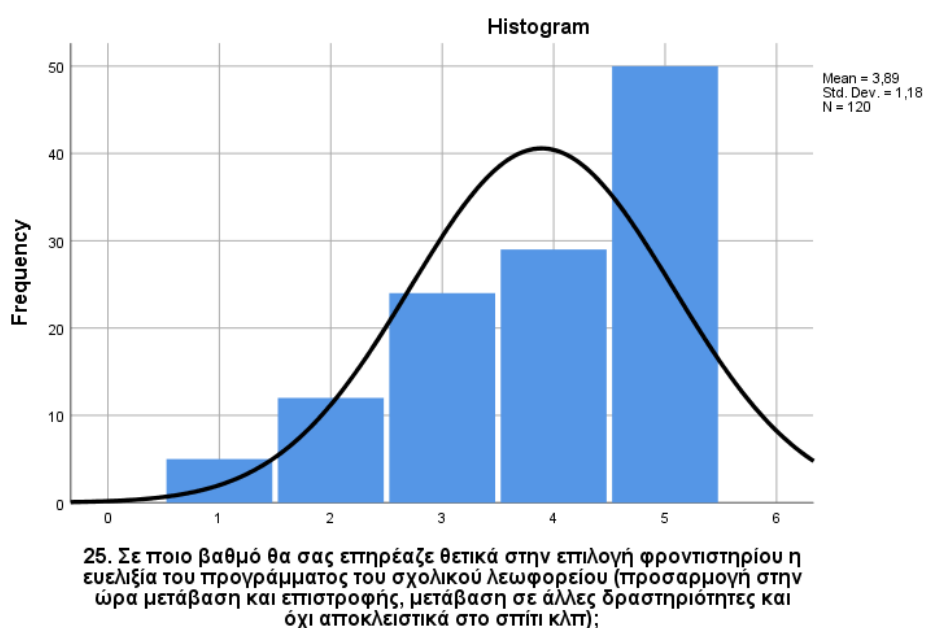


Κρίθηκε σημαντικό να ελεγχθεί κατά πόσο ο μέγιστος χρόνος παραμονής στο σχολικό λεωφορείο (ερώτηση 24) είναι ανάλογος προς τον χρόνο που δαπανά το παιδί στις μετακινήσεις από και προς το φροντιστήριο χωρίς σχολικό λεωφορείο (ερώτηση 12). Στο γράφημα 38 παρατηρούμε ότι οι γονείς των παιδιών που

δαπανούν λιγότερο χρόνο στις μετακινήσεις (κατηγορία 1) θεωρούν ότι λιγότερος πρέπει να είναι και ο μέγιστος χρόνος παραμονής των παιδιών τους στο σχολικό λεωφορείο. Αυτό επιβεβαιώνεται και στον πίνακα 60 (βλ. παράρτημα), όπου από τον έλεγχο ανεξαρτησίας χ^2 του Pearson προκύπτει p-value 0,052 (οριακά δηλαδή επάνω από το ανώτατο επιτρεπτό 0.05). Κάτι τέτοιο ενισχύει την άποψη ότι το σχολικό λεωφορείο αποτελεί εκπαιδευτική καινοτομία μόνο και μόνο υπό την έννοια ότι ο χρόνος που εξοικονομείται μπορεί να διατίθεται μεταξύ των άλλων και σε επιπλέον μελέτη.

4.3.17. Ερώτηση 25. Βαθμός επιρροής από την ευελιξία του προγράμματος του σχολικού λεωφορείου (1).

Γράφημα 25:



Στην ερώτηση σχετικά με το βαθμό που επηρεάζει η ευελιξία του σχολικού λεωφορείου στην ώρα και τον τόπο επιβίβασης και αποβίβασης των μαθητών, όπως φαίνεται στο γράφημα 25, έχουμε ανιούσα πορεία στην επιλογή των απαντήσεων. Μάλιστα, φαίνεται από τον πίνακα 39 ότι μόνο 14,2% δεν θα επηρεαζόταν από μία τέτοια διευκόλυνση. Το υπόλοιπο 85,8% θα επηρεαζόταν από αρκετά έως πάρα πολύ.

Πίνακας 39: Σε ποιο βαθμό θα σας επηρέαζε θετικά στην επιλογή φροντιστηρίου η ευελιξία του προγράμματος του σχολικού λεωφορείου (προσαρμογή στην ώρα μετάβαση και επιστροφής, μετάβαση σε άλλες δραστηριότητες και όχι αποκλειστικά στο σπίτι κλπ);

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	5	4,2	4,2	4,2
	2	12	10,0	10,0	14,2
	3	24	20,0	20,0	34,2
	4	29	24,2	24,2	58,3
	5	50	41,7	41,7	100,0
	Total	120	100,0	100,0	

Πίνακας 40:

25. Σε ποιο βαθμό θα σας επηρέαζε θετικά στην επιλογή φροντιστηρίου η ευελιξία του προγράμματος του σχολικού λεωφορείου (προσαρμογή στην ώρα μετάβαση και επιστροφής, μετάβαση σε άλλες δραστηριότητες και όχι αποκλειστικά στο σπίτι κλπ);

Minimum	Maximum	N	% of Total N	Mean	Std. Deviation
1	5	120	100,0%	3,89	1,180

Η μέση τιμή αποδοχής της ελαστικότητας του προγράμματος του σχολικού λεωφορείου εντοπίζεται στο 3,89 (πολύ πάνω από την τιμή 3) με τυπική απόκλιση 1,18 (πίνακας 40). Όλα αυτά δείχνουν ότι πράγματι η υπηρεσία μετακίνησης δίνει συγκριτικό πλεονέκτημα στην εκπαιδευτική επιχείρηση έναντι του ανταγωνισμού.

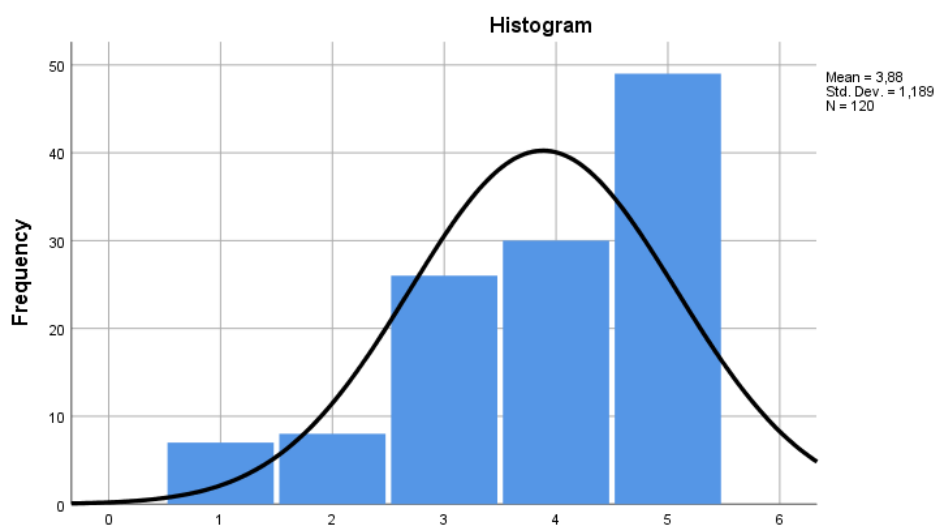
4.3.18. Συσχέτιση της ικανοποίησης από το σχολικό λεωφορείο με τον αριθμό παιδιών και του βαθμού συμμετοχής στη μετακίνηση.

εκπαιδευτικού οργανισμού (Ερώτηση 25) ή εντός εκπαιδευτικού οργανισμού (Ερώτηση 26).

Πίνακας 41: Κατά πόσο θα σας επηρέαζε θετικά στην επιλογή φροντιστηρίου το αν η υπηρεσία μετακίνησης (σχολικό λεωφορείο) είναι διαθέσιμη και για τις ημέρες και ώρες των παράλληλων δραστηριοτήτων (διαγωνίσματα κλπ);

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	7	5,8	5,8	5,8
	2	8	6,7	6,7	12,5
	3	26	21,7	21,7	34,2
	4	30	25,0	25,0	59,2
	5	49	40,8	40,8	100,0
	Total	120	100,0	100,0	

Γράφημα 26:



26. Κατά πόσο θα σας επηρέαζε θετικά στην επιλογή φροντιστηρίου το αν η υπηρεσία μετακίνησης (σχολικό λεωφορείο) είναι διαθέσιμη και για τις ημέρες και ώρες των παράλληλων δραστηριοτήτων (διαγωνίσματα κλπ);

Αντιστοίχως παρόμοιες αν συγκρίνουμε το γράφημα 25 με το γράφημα 26 φαίνεται πως είναι και οι απαντήσεις που δόθηκαν, αφού σύμφωνα με τον πίνακα 41 το αθροιστικό ποσοστό 87,5% θα επηρεαζόταν από αρκετά έως πάρα πολύ, ενώ μόνο το 12,5% δεν θα επηρεαζόταν καθόλου ή θα επηρεαζόταν λίγο.

Πίνακας 42:

26. Κατά πόσο θα σας επηρέαζε θετικά στην επιλογή φροντιστηρίου το αν η υπηρεσία μετακίνησης (σχολικό λεωφορείο) είναι διαθέσιμη και για τις ημέρες και ώρες των παράλληλων δραστηριοτήτων (διαγωνίσματα κλπ);

Minimum	Maximum	N	% of Total N	Mean	Std. Deviation
1	5	120	100,0%	3,88	1,189

Εντυπωσιακό είναι, εάν μελετήσουμε κατ' αντιπαράσταση τους πίνακες 40 και 42, ότι η μέση τιμή και η τυπική απόκλιση στις δύο αυτές ερωτήσεις είναι πάρα πολύ κοντά με την 26^η ερώτηση να έχει μέση τιμή 3,88 και τυπική απόκλιση 1,189 (έναντι του 3,89 και 1,18 της ερώτησης 25). Αυτό δείχνει πως οι περισσότεροι γονείς έδωσαν την ίδια απάντηση στην ερώτηση 26 με αυτήν που είχαν δώσει στην ερώτηση 25.

5. Συμπεράσματα και προτάσεις.

5.1. Σύνοψη Συμπερασμάτων.

Σκοπός της συγκεκριμένης έρευνας υπήρξε η μελέτη της αξιοποίησης του σχολικού λεωφορείου ως εκπαιδευτικής καινοτομίας σε φροντιστηριακές μονάδες της Θεσσαλονίκης αλλά και ο έλεγχος της αξιοποίησης μιας τέτοιας καινοτομίας επιχειρηματικά. Μετά την αναλυτική παρουσίαση και σχολιασμό των αποτελεσμάτων στην προηγούμενη ενότητα της έρευνας, αυτό το κεφάλαιο συνοψίζει τις απαντήσεις και τα αποτελέσματα στα ερευνητικά ερωτήματα στα οποία καταμερίστηκε ο σκοπός της έρευνας (βλ. κεφ. 3.1.), ώστε να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα, να διατυπωθούν προτάσεις και να εντοπιστούν οι προοπτικές για νέες ερευνητικές προσπάθειες.

Το πρώτο ερευνητικό ερώτημα έχει να κάνει με το αν και κατά πόσο θεωρείται και είναι καινοτόμος η υπηρεσία μετακίνησης μαθητών με σχολικό λεωφορείο από φροντιστηριακές μονάδες της Θεσσαλονίκης. Φαίνεται πως η υπόθεση που αρχικά διατυπώθηκε επιβεβαιώνεται τελικά και από την έρευνα, αφού στις περισσότερες απαντήσεις τρίτης ομάδας ερωτήσεων (18-26) φαίνεται άμεσα ή έμμεσα πως στη συνείδηση των γονιών (αθροιστικό ποσοστό 92,5%) αυτή η πρακτική είναι καινοτόμος και μάλιστα χαρακτηρίζεται «εκπαιδευτική καινοτομία» με την έννοια ότι συμβάλλει στη βελτίωση των σχολικών επιδόσεων των μαθητών (βλ. κεφ. 4.3.2.). Άλλωστε Περίπου οι 7 στους 10 γονείς δεν έχουν ξανακούσει για την ύπαρξη σχολικού λεωφορείου σε φροντιστήρια της Θεσσαλονίκης.

Στο δεύτερο ερευνητικό ερώτημα φαίνεται να επιβεβαιώνεται η υπόθεση ότι η ύπαρξη της συγκεκριμένης παροχής μετακίνησης με σχολικό λεωφορείο επηρεάζει θετικά στην επιλογή φροντιστηριακού χώρου, καθώς 8 στους 10 γονείς που ρωτήθηκαν δήλωσαν ότι θα επέλεγαν να χρησιμοποιήσουν την παρεχόμενη υπηρεσία (βλ. κεφ. 4.3.6.) αλλά και ότι θα τους επηρέαζε θετικά η δυνατότητα παροχής της από έναν φροντιστηριακό οργανισμό, ώστε να επιλέξουν να εγγράψουν το παιδί τους σε αυτόν (βλ. κεφ. 4.3.4.). επιβεβαιώνεται, έτσι, η υπόθεσή μας ότι το σχολικό λεωφορείο στα φροντιστήρια όντας μία πρωτότυπη και καινοτόμος ιδέα ελκύει το καταναλωτικό κοινό των φροντιστηρίων μέσης εκπαίδευσης, που είναι οι γονείς με αποτέλεσμα την αύξηση του κύκλου εργασιών.

Βέβαια, μέσω των απαντήσεων που δόθηκαν προκύπτει ότι η επιχείρηση που επιθυμεί να προχωρήσει σε μία τέτοια καινοτομία πρέπει να προσέξει τις εξής παραμέτρους θετικές είτε αρνητικές. Καταρχάς το μέσο εισόδημα των οικογενειών που ρωτήθηκαν φαίνεται ότι μπορεί να υποστηρίξει αυτήν την υπηρεσία (βλ. κεφ. 4.1.5.), όμως πρέπει να συνυπολογιστεί και να ενταχθεί στο προϋπολογιζόμενο κόστος ότι κάθε μαθητής θα χρειαστεί την υπηρεσία κατά μέσο όρο για τρεις ημέρες την εβδομάδα (βλ. κεφ. 4.2.5.). Από την άλλη τα φροντιστήρια επιλογής ή προτίμησης φαίνεται πως βρίσκονται συνήθως σε αρκετά κοντινή απόσταση από το σπίτι, αφού οι 90 στους 120 μαθητές για τους οποίους ρωτήθηκαν οι γονείς δεν δαπανούν πάνω από μία ώρα εβδομαδιαίως από και προς το φροντιστήριο (βλ. κεφ. 4.2.8.), το οποίο βρίσκεται μέχρι ένα χιλιόμετρο μακριά (βλ. κεφ. 4.2.10.), χωρίς μάλιστα να χρησιμοποιούν αστική συγκοινωνία (βλ. κεφ. 4.3.8.). Εξίσου σημαντικοί είναι και οι παράγοντες που έχουν να κάνουν με τους γονείς, οι οποίοι επηρεάζονται από το ύψος του οικογενειακού εισοδήματος (βλ. κεφ. 4.3.11.) και το ύψος της πραγματικής δαπάνης για μετακίνηση χωρίς σχολικό λεωφορείο (βλ. κεφ. 4.3.12.). Όσο, δηλαδή, μεγαλύτερο είναι το οικογενειακό εισόδημα αλλά και το ποσό που δαπανούν εβδομαδιαίως για να μετακινείται το παιδί τους τόσο πιθανότερο είναι ότι θέλουν να διαθέσουν ένα μεγαλύτερο ποσό για την παροχή του σχολικού λεωφορείου. Εξίσου επηρεάζει τους γονείς θετικά η ευελιξία του προγράμματος του σχολικού λεωφορείου για δραστηριότητες εντός (βλ. κεφ. 4.3.19.) ή εκτός του φροντιστηρίου (βλ. κεφ. 4.3.17.).

Αυτό δείχνει ότι η υπηρεσία μετακίνησης πρέπει να είναι αρκετά επωφελής για γονείς και μαθητές χωρίς να έχει αυξημένο κόστος (κατά προσέγγιση κάτω από τα

20 € το μήνα, βλ. κεφ. 4.3.10.). Ακόμη και αν αυτό καθιστά την παροχή ασύμφορη οικονομικά –τουλάχιστον για μικρής δυναμικότητας φροντιστηριακές μονάδες– αποτελεί ένα συγκριτικό πλεονέκτημα για την προσέλκυση του καταναλωτικού κοινού. Με αυτό το σκεπτικό λειτουργεί προς το συμφέρον της εκπαιδευτικής επιχείρησης.

Λόγω της φύσης του ερωτηματολογίου στην αντίληψή μας ενέπεσαν και δύο συμπεράσματα που δεν σχετίζονται άμεσα με τα ερευνητικά ερωτήματα και τις υποθέσεις που διατυπώθηκαν στην αρχή της ερευνητικής προσπάθειας. Το πρώτο έχει να κάνει με το γεγονός ότι οι γονείς των μαθητών μικρής ηλικίας και πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης θεωρούν απαραίτητη την ύπαρξη συνοδού σχολικού λεωφορείου, όπως την ορίζει ο νόμος (βλ. κεφ. 4.3.14.). Το δεύτερο έχει να κάνει με την επικράτηση του φροντιστηριακού φαινομένου στην ελληνική εκπαιδευτική πραγματικότητα, εφόσον 7 στους 10 μαθητές της έρευνας παρακολουθούν κάποιο είδος ενισχυτικής εξωσχολικής διδασκαλίας (βλ. κεφ. 4.2.3.) με το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών να εντοπίζετε στην εκπαιδευτική βαθμίδα του Λυκείου, όπου ελάχιστοι είναι αυτοί που δεν παρακολουθούν κάποια μορφή εξωσχολικού μαθήματος (βλ. κεφ. 4.2.4.)

5.2. Προτάσεις και προοπτικές νέων ερευνών.

Τα συμπεράσματα της παρούσας ερευνητικής προσπάθειας κρίνονται εξαιρετικά σημαντικά λόγω της πρωτοτυπίας του θέματος και της έλλειψης σχετικής βιβλιογραφίας, όπως διαπιστώθηκε από την βιβλιογραφική ανασκόπηση στην αρχή της έρευνας. Όμως, θα ήταν άτοπο να ισχυριστούμε πως η έρευνα ολοκληρώνεται εδώ. Το τμήμα του πληθυσμού που χρησιμοποιήθηκε σε σχέση με το συνολικό αριθμό είναι σχετικά μικρό. Έτσι, μοιάζει δελεαστική η προοπτική μιας πανελλήνιας έρευνας με το ίδιο θέμα αλλά με μεγαλύτερο δείγμα και πιο αντιπροσωπευτική δειγματοληψία (π.χ. τυχαία), ώστε να προκύψουν πιο ασφαλή συμπεράσματα για τη συγκεκριμένη καινοτομία. Εξίσου, μελλοντικές έρευνες θα μπορούσαν να ασχοληθούν με άλλες καινοτομίες στο χώρο των φροντιστηρίων, που, παρά το γεγονός ότι αποτελεί αντικείμενο στοχοποίησης, φαίνεται πως είναι ένας θεσμός που όντας σύμφυτος με την σχολική εκπαίδευση θα ακολουθήσει το ελληνικό γίγνεσθαι επί πολλά ακόμη χρόνια.

6. Βιβλιογραφία.

- Berkun, S. (2007). *The myths of innovation*. Sebastopol: O'Reilly & Associates.
- Bryman, A., & Bell, E. (2011). *Business Research Methods*. Oxford: Oxford University Press.
- Everard, J. K., Morris, G., & Wilson, I. (2004). *Effective School Management*. London: Chapman.
- Fagerberg, J., Mowery, D. C., & Nelson, R. (2005). *The Oxford handbook of innovation*. Oxford: Oxford University Press.
- Fullan, M. (1991). *The new meaning of educational change*. London: Cassell.
- Meighan, R. (1988). *Flexi-schooling: Education for tomorrow, starting yesterday*. Ticknal: Education New Books.
- Schumpeter, J. (1934). *Theory of economic development*. Massachusetts: Harvard University Press.
- Vrasidas, C. (2000). Constructivism versus objectivism: Implications for interaction course design, and evaluation in distance education. *International Journal of Educational Telecommunications* , 6 (4), pp. 339-372.
- Wikipedia. (2019). Retrieved 7 23, 2019, from <https://www.wikipedia.org/>:
https://en.wikipedia.org/wiki/School_bus#1900%E2%80%931930
- Βώρος, Φ. Κ. (1981). *Η διδασκαλία της αρχαίας γραμματείας: προσπάθεια ανανέωσης και αναπροσανατολισμού*. Αθήνα : Νέα Παιδεία.
- Δακοπούλου, Α. (2008). Εκπαιδευτική Αλλαγή - Μεταρρύθμιση - Καινοτομία. In Α. Δ. Α. Αθανασούλα-Ρέππα, *Διοίκηση Εκπαιδευτικών Μονάδων - Εκπαιδευτική Διοίκηση και Πολιτική* (Vol. Α΄, pp. 165-211). Πάτρα: Ε.Α.Π.
- Ζαφειρόπουλος, Κ. (2005). *Πώς γίνεται μια επιστημονική εργασία,;: επιστημονική έρευνα και συγγραφή εργασιών*. Αθήνα: Κριτική.
- Η Καθημερινή*. (2009, 12 11). Retrieved 7 23, 2019, from <https://www.kathimerini.gr/>:
<https://www.kathimerini.gr/379047/article/epikairothta/ellada/prasino-fws-ste-se-frontisthriagiametaphora-ma8htwn>
- Κασσωτάκης, J. M., & Παπαγγελή-Βουλιούρη, Δ. (1996). *Η πρόσβαση στην τριτοβάθμια εκπαίδευση: Ιστορική αναδρομή-προβλήματα-προοπτικές*. Αθήνα: Γρηγόρης.
- Κυριακώδη, Δ., & Τζιμογιάννης, Α. (2015). Οι εκπαιδευτικές καινοτομίες στην πρωτοβάθμια εκπαίδευση: Μελέτη των βραβευμένων έργων της δράσης “Θεσμός Αριστείας και Ανάδειξη Καλών Πρακτικών”. *Θέματα Επιστημών και Τεχνολογίας στην Εκπαίδευση* , 8 (3), pp. 123-151.
- Μπαμπινιώτης, Γ. (2002). *Λεξικό της Νέας Ελληνικής Γλώσσας*. Αθήνα : Κέντρο Λεξικολογίας.

Παπακωνσταντίνου, Γ. (2008). Εισαγωγή καινοτομιών στην εκπαιδευτική μονάδα: ο ρόλος του διευθυντή. In Δ. Κ. Μαυροσκούφης (Ed.), *Ένταξη παιδιών παλιννοστούτων και αλλοδαπών στο σχολείο (γυμνάσιο)*, Δ. Κ. Μαυροσκούφης (Επιμ.), *Οδηγός Επιμόρφωσης. Διαπολιτισμική Εκπαίδευση και Αγωγή*. (pp. 231-240). Θεσσαλονίκη: ΥΠ.Ε.Π.Θ.

Πολυμίλη, Α. (2016). *Το φροντιστήριο ως λανθάνον δομικό στοιχείο του ελληνικού εκπαιδευτικού συστήματος: Απόψεις μαθητών Λυκείου*. Αθήνα: Διάδραση.

Σακιοβέλη, Π. (2011). *Ζητήματα Οργάνωσης και Διοίκησης εκπαιδευτικών μονάδων*. Πάτρα: Αυτοέκδοση.

Συμεωνίδης, Δ. (2003, 4 11). *Το έλλειμμα καινοτομίας της ελληνικής βιομηχανίας και τι μπορούμε να κάνουμε γι' αυτό*. Retrieved 7 23, 2019, from https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=19&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKewjqtY6mpcvjAhUTtHEKHSD5DK84ChAWMAh6BAgIEAI&url=http%3A%2F%2Fwww.larissa-chamber.gr%2FUploads%2FFiles%2Fkimenaforeon%2Fsbbe%2F1kainotomia.pdf&usg=AOvVaw0hyVOECc_uxG-X

ΦΕΚ.2129.4-8-2014. (2014, 8 4). Retrieved 7 23, 2019, from www.et.gr/docs-nph/search/pdfViewerForm.html?args=5C7QrtC22wEc63YDhn5AeXdtvSoClrL8t1gGx0xF8l1p6k5uE6xNduJInJ48_97uHrMts-zFzeyCiBSQOpYnTy36MacmUFCx2ppFvBej56Pu3hxZzkOTz5qZnsIAdk8Lv_e6czmhEembNmZCMxLMtSkSOKPMpLZtCyI1nQQoUTW5vOy_eBc3GUmYehS3ry3o

ΦΕΚ.287/Α/10-9-1940. (1940, 9 10). Retrieved 7 23, 2019, from <https://www.enomothesia.gr/kat-ekpaideuse/idiotike-ekpaideuse-phrontisteria/anagkastikos-nomos-2545-1940-phek-287a-10-9-1940.html>

Χατζητέγας, Γ. (2008). *Η ανατροπή του ελληνικού μύθου: Το ιδεόγραμμα ενός φροντιστή*. Αθήνα: Λιβάνης.

7. Παράρτημα.

7.1. Πίνακες 43-61

Πίνακας 43 :Chi-Square Tests *21*5

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	2,088 ^a	3	,554
Likelihood Ratio	2,856	3	,414
N of Valid Cases	120		

a. 4 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,77.

Πίνακας 44: Chi-Square Tests *21*4

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	2,002 ^a	4	,735
Likelihood Ratio	2,015	4	,733
N of Valid Cases	120		

a. 3 cells (30,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2,11.

Πίνακας 45: Chi-Square Tests *22*4

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	18,790 ^a	12	,094
Likelihood Ratio	18,878	12	,092
Linear-by-Linear Association	,202	1	,653
N of Valid Cases	120		

a. 12 cells (60,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,03.

Πίνακας 46: Chi-Square Tests *22*5

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	37,013 ^a	16	,002
Likelihood Ratio	34,382	16	,005
Linear-by-Linear Association	5,445	1	,020
N of Valid Cases	120		

a. 17 cells (68,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,09.

Πίνακας 47: Chi-Square Tests *21*14

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	11,295 ^a	4	,023
Likelihood Ratio	15,252	4	,004
N of Valid Cases	120		

a. 4 cells (40,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,73.

Πίνακας 48: Chi-Square Tests *21*17

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	,874 ^a	2	,646
Likelihood Ratio	,939	2	,625
N of Valid Cases	120		

a. 1 cells (16,7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3,26.

Πίνακας 49: Chi-Square Tests *23*7

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	31,364 ^a	12	,002
Likelihood Ratio	37,494	12	,000
N of Valid Cases	120		

a. 19 cells (73,1%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,53.

Πίνακας 50: Chi-Square Tests *23*8

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	29,152 ^a	2	,000
Likelihood Ratio	31,737	2	,000
N of Valid Cases	120		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 6,52.

Πίνακας 51: Chi-Square Tests *19*18

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	5,856 ^a	8	,663
Likelihood Ratio	6,617	8	,578
Linear-by-Linear Association	1,802	1	,180
N of Valid Cases	120		

a. 10 cells (66,7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,60.

Πίνακας 52: Chi-Square Tests *19*2

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	14,036 ^a	16	,596
Likelihood Ratio	17,507	16	,354
Linear-by-Linear Association	,487	1	,485
N of Valid Cases	120		

a. 17 cells (68,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,07.

Πίνακας 53: Chi-Square Tests *20*19

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	51,516 ^a	16	,000
Likelihood Ratio	56,308	16	,000
Linear-by-Linear Association	41,206	1	,000
N of Valid Cases	120		

a. 16 cells (64,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,30.

Πίνακας 54: Chi-Square Tests *25*6

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	7,953 ^a	16	,950
Likelihood Ratio	8,486	16	,933
Linear-by-Linear Association	,112	1	,738
N of Valid Cases	120		

a. 17 cells (68,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,04.

Πίνακας 55: Chi-Square Tests *25*16

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	5,177 ^a	8	,739
Likelihood Ratio	6,934	8	,544
Linear-by-Linear Association	,090	1	,765
N of Valid Cases	81		

a. 9 cells (60,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,09.

Πίνακας 56: Chi-Square Tests *21*6

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	,474 ^a	4	,976
Likelihood Ratio	,667	4	,955
N of Valid Cases	120		

a. 5 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,19.

Πίνακας 57: Chi-Square Tests *8*9

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	42,494 ^a	8	,000
Likelihood Ratio	52,621	8	,000
Linear-by-Linear Association	17,615	1	,000
N of Valid Cases	120		

*a. 7 cells (46,7%) have expected count less than 5.

The minimum expected count is 1,13.

Πίνακας 58: Chi-Square Tests *11*8

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	73,284 ^a	20	,000
Likelihood Ratio	92,735	20	,000
Linear-by-Linear Association	45,341	1	,000
N of Valid Cases	120		

a. 26 cells (78,8%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,43.

Πίνακας 59: Crosstabulation *8*11

Count

		8. Εκπαιδευτική βαθμίδα φοίτησης παιδιού:			Total
		1	2	3	
11. Πόσες διδακτικές ώρες την εβδομάδα παρακολουθεί αυτά τα μαθήματα;	1	30	8	2	40
	2	2	0	2	4
	3	1	1	2	4
	4	3	0	3	6
	5	4	2	4	10
	6	2	1	5	8
	7	1	0	2	3
	8	0	1	10	11
	9	0	0	4	4
	10	4	4	3	11
	11	0	0	19	19
Total		47	17	56	120

Πίνακας 60: Chi-Square Tests *12*24

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	9,413 ^a	4	,052
Likelihood Ratio	10,226	4	,037
Linear-by-Linear Association	4,928	1	,026
N of Valid Cases	120		

a. 4 cells (44,4%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,55.

Πίνακας 61: Chi-Square Tests *22*13

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	74,454 ^a	16	,000
Likelihood Ratio	23,833	16	,093
Linear-by-Linear Association	12,569	1	,000
N of Valid Cases	120		

a. 19 cells (76,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,01.

7.2. Ερωτηματολόγιο.

«Αξιοποίηση, ως εκπαιδευτικής καινοτομίας, του σχολικού λεωφορείου σε φροντιστηριακές εκπαιδευτικές μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης»

Αγαπητοί γονείς, το παρόν ερωτηματολόγιο αποτελεί μέρος της έρευνάς μου για την εκπόνηση της διπλωματικής διατριβής μου στο πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών «Διοίκησης και Οργάνωσης εκπαιδευτικών μονάδων» του Διεθνούς Πανεπιστημίου Ελλάδας με τίτλο «Αξιοποίηση, ως εκπαιδευτικής καινοτομίας, του σχολικού λεωφορείου σε φροντιστηριακές εκπαιδευτικές μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης»

Η συγκεκριμένη έρευνα απευθύνεται σε γονείς μαθητών Δημοτικού, Γυμνασίου και Λυκείου ανεξαρτήτως αν τα παιδιά τους παρακολουθούν φροντιστηριακά μαθήματα σε φροντιστήρια μέσης εκπαίδευσης ή όχι. Προϋπόθεση είναι οι μαθητές να φοιτούν σε σχολική μονάδα του πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης.

Η ειλικρινής συμπλήρωση του ερωτηματολογίου θα βοηθήσει καταλυτικά τους σκοπούς της ερευνητικής προσπάθειας, γι' αυτό θα σας παρακαλούσα να είστε όσο πιο ακριβείς και συγκεκριμένοι γίνεται. Επίσης θα ήθελα να σας διαβεβαιώσω ότι η έρευνα είναι απολύτως ανώνυμη και τα αποτελέσματα θα χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για τους σκοπούς της διπλωματικής μου διατριβής στο πλαίσιο του προγράμματος μεταπτυχιακών σπουδών.

Σας ευχαριστώ εκ των προτέρων για το ενδιαφέρον και το χρόνο σας. Για όποια πιθανή διευκρίνιση χρειαστείτε θα είμαι στη διάθεσή σας στην παρακάτω ηλεκτρονική διεύθυνση επικοινωνίας:

e-mail: giwrgospomiadis@hotmail.com

Με εκτίμηση.

Γεώργιος Ε. Ψωμιάδης

Καθηγητής – Φιλολόγος

A) Προσωπικά στοιχεία γονέα

1. Φύλο:

Ανδρας

Γυναίκα

2. Ηλικιακή ομάδα:

- 21-30 ετών
31-40 ετών
41-50 ετών
51-60 ετών
άνω των 60 ετών

3. Εκπαιδευτική βαθμίδα γονιού:

- Απόφοιτος δημοτικού
Απόφοιτος γυμνασίου
Απόφοιτος λυκείου
ή εξαταξίου γυμνασίου
Απόφοιτος μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (τεχνικής σχολής, ΙΕΚ, ΕΠΑΣ μαθητείας)
Πτυχιούχος ΑΕΙ ή ΤΕΙ
Κάτοχος μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών
Κάτοχος διδακτορικού τίτλου σπουδών

4. Εργασιακή κατάσταση γονιού:

- άνεργος
εργαζόμενος ημιαπασχολούμενος
εργαζόμενος πλήρους απασχόλησης
συνταξιούχος

5. Μέσος όρος οικογενειακού εισοδήματος τελευταίων 5 ετών:

- 0-10.000 €
10.001-20.000 €
20.001-30.000 €
30.001-40.000 €
40.001 € και άνω

6. Πόσα παιδιά έχετε στην οικογένεια;

- 1
2
3
4
πάνω από 4

B) Στοιχεία σχετικά με το παιδί.

Επιλέξτε να απαντήσετε στις παρακάτω ερωτήσεις για μόνο ένα από τα παιδιά σας. Εάν επιθυμείτε να απαντήσετε και για τα υπόλοιπα παιδιά που εμπίπτουν στο δείγμα της έρευνας, επαναλάβετε τη διαδικασία με συμπλήρωση νέου ερωτηματολογίου.

7. Ηλικία του παιδιού:

- | | | | | | |
|---------|--------------------------|---------|--------------------------|---------|--------------------------|
| 6 ετών | <input type="checkbox"/> | 11 ετών | <input type="checkbox"/> | 16 ετών | <input type="checkbox"/> |
| 7 ετών | <input type="checkbox"/> | 12 ετών | <input type="checkbox"/> | 17 ετών | <input type="checkbox"/> |
| 8 ετών | <input type="checkbox"/> | 13 ετών | <input type="checkbox"/> | 18 ετών | <input type="checkbox"/> |
| 9 ετών | <input type="checkbox"/> | 14 ετών | <input type="checkbox"/> | | |
| 10 ετών | | 15 ετών | | | |

8. Εκπαιδευτική βαθμίδα φοίτησης παιδιού:

- Πρωτοβάθμια εκπαίδευση (Δημοτικό)
- Δευτεροβάθμια εκπαίδευση (Γυμνάσιο)
- Δευτεροβάθμια εκπαίδευση (Λύκειο)

9. Το παιδί παρακολουθεί ενισχυτικά φροντιστηριακά ή ιδιαίτερα μαθήματα πρωτοβάθμιας ή δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης που εμπίπτουν στη σχολική ύλη (π.χ. τμήματα μελέτης, φροντιστηριακά τμήματα προετοιμασίας πανελληνίων κλπ);

- Ναι, παρακολουθεί ενισχυτικά φροντιστηριακά μαθήματα
- Ναι, παρακολουθεί ενισχυτικά ιδιαίτερα μαθήματα
- Ναι, παρακολουθεί κυρίως ενισχυτικά φροντιστηριακά μαθήματα σε συνδυασμό με ιδιαίτερα μαθήματα
- Ναι, παρακολουθεί κυρίως ενισχυτικά ιδιαίτερα μαθήματα σε συνδυασμό με φροντιστηριακά μαθήματα
- Όχι, δεν παρακολουθεί ενισχυτικά φροντιστηριακά ή ιδιαίτερα μαθήματα

10. Πόσες ημέρες την εβδομάδα παρακολουθεί αυτά τα μαθήματα;

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- άνω των 5 ημερών

11. Πόσες διδακτικές ώρες την εβδομάδα παρακολουθεί αυτά τα μαθήματα;

- 0-1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- άνω των 10 διδακτικών ωρών

12. Πόσες ώρες την εβδομάδα δαπανά το παιδί σε μετακινήσεις από και προς το φροντιστήριο;

- 0-1 ώρα
- 1-2 ώρες
- άνω των 2 ωρών

13. Ποιο είναι το κόστος μετακίνησης του παιδιού από και προς στο το φροντιστήριο εβδομαδιαίως κατά προσέγγιση;

- 0 € (το παιδί μετακινείται από και προς το φροντιστήριο με τα πόδια, ποδήλατο, πατίνι κ.α.)
- 1-10 € εβδομαδιαίως
- 11-20 € εβδομαδιαίως
- 21-30 € εβδομαδιαίως
- άνω των 30 € εβδομαδιαίως

14. Κατά προσέγγιση σε τι απόσταση βρίσκεται το φροντιστήριο επιλογής / προτίμησης από το σπίτι;

- λιγότερο από 0,5 km
- 0,5 km - 1 km
- 1 km - 1,5 km
- 1,5 km - 2 km
- περισσότερο από 2 km

15. Κατά πόσο η απόσταση του φροντιστηρίου από το σπίτι έπαιξε/παίζει ρόλο στην επιλογή ενός συνοικιακού φροντιστηρίου (έναντι ενός πιο κεντρικού);

- 1 2 3 4 5

16. Στη διαδικασία μετακίνησης του παιδιού από και προς το φροντιστήριο:

- δεν συμμετέχει άλλος· το παιδί μεταβαίνει στο φροντιστήριο μόνο του.
- συμμετέχει ένας από τους δύο γονείς.
- συμμετέχει άλλος ενήλικος εκτός των γονιών (π.χ. παππούς, γιαγιά, θείος, θεία, οικογενειακός φίλος).

17. Υπάρχει αστική συγκοινωνία για τη μετάβαση από και προς το φροντιστήριο; Αν ναι, πόσο άμεση είναι αυτή;

Ναι υπάρχει και είναι άμεση (μία λεωφορειακή γραμμή).

Ναι υπάρχει αλλά δεν είναι τόσο άμεση (δύο ή παραπάνω λεωφορειακές γραμμές).

Όχι δεν υπάρχει καθόλου αστική συγκοινωνία από και προς το φροντιστήριο.

Γ) Σχετικά με την υπηρεσία μεταφοράς μαθητών φροντιστηριακών εκπαιδευτικών μονάδων (σχολικό λεωφορείο) ως εκπαιδευτική καινοτομία.

18. Γνωρίζετε κάποια φροντιστηριακή μονάδα μέσης εκπαίδευσης του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης που χρησιμοποιεί σχολικό λεωφορείο για τη μετακίνηση μαθητών;

Ναι, γνωρίζω.

Ναι αλλά είναι φροντιστήρια αγγλικών ή υπολογιστών.

Όχι, δεν γνωρίζω.

19. Πόσο καινοτόμο εκπαιδευτικά (με την έννοια ότι συμβάλλει στη βελτίωση των σχολικών επιδόσεων) θα θεωρούσατε τη χρήση σχολικού λεωφορείου για τις μετακινήσεις μαθητών από και προς φροντιστηριακές μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης;

1

2

3

4

5

20. Σε ποιο βαθμό θα σας επηρέαζε η παροχή υπηρεσίας μεταφοράς μαθητών (σχολικό λεωφορείο) για την επιλογή φροντιστηριακού χώρου που θα φοιτήσει το παιδί σας;

1

2

3

4

5

21. Θα επιλέγατε να χρησιμοποιήσετε υπηρεσία μετακίνησης (σχολικό λεωφορείο) για τη μετακίνηση του παιδιού σας από και προς το φροντιστήριο;

Ναι

Όχι

22. Ποιο ποσό θα δαπανούσατε μηνιαίως επιπλέον των διδάκτρων για να έχετε πρόσβαση σε υπηρεσία μετακίνησης (σχολικό λεωφορείο) από και προς το φροντιστήριο του παιδιού σας;

1-10 € μηνιαίως

11-20 € μηνιαίως

21-30 € μηνιαίως

31-40 € μηνιαίως

παραπάνω από 40 € μηνιαίως

23. Θεωρείτε απαραίτητη την παρουσία συνοδού σχολικού λεωφορείου;

Ναι	<input type="checkbox"/>
Όχι	<input type="checkbox"/>

24. Ποιος είναι κατά τη γνώμη σας ο μέγιστος ημερήσιος χρόνος παραμονής του παιδιού στο σχολικό λεωφορείο, ώστε να θεωρείται μια "χρονικά συμφέρουσα" υπηρεσία; (Να υπολογιστεί ο χρόνος διαδρομής συνολικά και κατά την μετάβαση και κατά την επιστροφή)

μέχρι 30 λεπτά	<input type="checkbox"/>
30 λεπτά – 60 λεπτά	<input type="checkbox"/>
παραπάνω από 60 λεπτά	<input type="checkbox"/>

25. Σε ποιο βαθμό θα σας επηρέαζε θετικά στην επιλογή φροντιστηρίου η ευελιξία του προγράμματος του σχολικού λεωφορείου (προσαρμογή στην ώρα μετάβαση και επιστροφής, μετάβαση σε άλλες δραστηριότητες και όχι αποκλειστικά στο σπίτι κλπ);

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

26. Κατά πόσο θα σας επηρέαζε θετικά στην επιλογή φροντιστηρίου το αν η υπηρεσία μετακίνησης (σχολικό λεωφορείο) είναι διαθέσιμη και για τις ημέρες και ώρες των παράλληλων δραστηριοτήτων (διαγωνίσματα κλπ);

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

Σας ευχαριστώ για το χρόνο που διαθέσατε.