

Gradivo za Mestni svet Mestne občine Maribor

Informacija o prihodih učencev v osnovne šole v Mestni občini Maribor v letu 2025

Predlagatelj: Lista kolesarjev in pešcev

Datum: 14. 9. 2025

Zadeva: Informacija o rezultatih ankete o prihodih učencev v osnovne šole v Mestni občini Maribor v letu 2025

1. Namen gradiva

Namen gradiva je seznaniti Mestni svet Mestne občine Maribor z rezultati ankete o prihodih učencev v osnovne šole v letu 2025 ter opozoriti na ključne ugotovitve, ki so pomembne za načrtovanje varnih šolskih poti, zmanjševanje avtomobilskega pritiska v okolici šol in spremljanje učinkov občinske celostne prometne strategije.

Podatki predstavljajo pomembno izhodišče za nadaljnje ukrepanje, saj omogočajo, da se prometne razmere ob šolah ne presojuje samo na podlagi vtisov, temveč na podlagi zbranih podatkov.

2. Izvedba ankete

Anketa je bila izvedena v letu **2025**, in sicer v obdobju od **7. aprila do 9. maja 2025**. Večina obrazcev je bila izvedena v aprilu, predvsem v tednih od **7. do 11. aprila** in od **14. do 18. aprila 2025**.

Zajeti so bili učenci **3., 5. in 7. razredov** osnovnih šol v Mestni občini Maribor. Anketa je beležila način prihoda učencev v šolo po posameznih dnevih v tednu.

V analizo je bilo vključenih:

Postavka	Vrednost
Število osnovnih šol	18
Število obrazcev oziroma razredov/paralelk	116
Število zabeleženih prihodov brez odsotnih učencev	11.098
Število evidentiranih odsotnosti	1.018

Pomembna metodološka opomba: podatki ne predstavljajo števila različnih učencev, temveč **zabeležene prihode v šolo po dnevih v tednu**. Isti učenec je lahko v tednu zabeležen večkrat in lahko v različnih dneh pride v šolo na različne načine.

3. Skupni rezultati za leto 2025

Najpogostejši način prihoda v šolo je bila samostojna hoja oziroma prihod s skirojem, rolerji, kotalkami ali rolko. Takšnih prihodov je bilo **40,5 %**.

Delež prihodov z avtomobilom je znašal **36,3 %**, kar pomeni, da je avtomobil skoraj enako pomemben način prihoda v šolo kot samostojna hoja.

Kolesarjenje je bilo v letu 2025 še vedno razmeroma nizko zastopano. Samostojni prihodi s kolesom so predstavljali **3,0 %** vseh prihodov.

Način prihoda	Število prihodov	Delež
Peš/skiro/rolerji/rolka – samostojno ali s prijatelji	4.494	40,5 %
Kolo – samostojno ali s prijatelji	334	3,0 %
Peš/skiro/rolerji/rolka – v spremstvu odraslih	572	5,2 %
Kolo – v spremstvu odraslih	122	1,1 %
Šolski avtobus/kombi	484	4,4 %
Javni prevoz – avtobus	899	8,1 %
Javni prevoz – vlak	5	0,05 %
Avtomobil	4.034	36,3 %
Souporaba avtomobila	154	1,4 %

4. Delež prihodov brez spremstva odraslih

Kazalnik prihodov brez spremstva odraslih vključuje samostojne prihode peš, s skirojem, rolerji, kotalkami, rolko ali kolesom.

V letu 2025 je ta delež znašal:

43,5 %

To pomeni, da približno **štirje od desetih zabeleženih prihodov** predstavljajo samostojen prihod otrok v šolo.

To je pomembna osnova za nadaljnje ukrepe, hkrati pa podatek kaže, da je še veliko prostora za izboljšanje pogojev za varne, samostojne in aktivne prihode v šolo.

5. Razlike med razredi

Podatki jasno kažejo, da se način prihoda spreminja s starostjo otrok. Mlajši učenci so bistveno pogostejše pripeljani z avtomobilom, starejši učenci pa pogostejše prihajajo samostojno.

Razred	Prihodi brez spremstva odraslih	Prihodi z avtomobilom	Kolo samostojno	Javni prevoz
3. razred	29,0 %	48,1 %	1,1 %	4,1 %
5. razred	48,1 %	33,4 %	1,9 %	7,7 %
7. razred	53,5 %	27,3 %	6,2 %	12,8 %

Iz tega izhaja, da je največji potencial za spremembe pri učencih nižjih razredov, predvsem pri tretješolcih, kjer je delež prihodov z avtomobilom najvišji. Ukrepi morajo zato vključevati tudi starše, ne samo učence.

6. Razlike med osnovnimi šolami

Skupni mestni rezultat ne pokaže celotne slike, saj so razlike med posameznimi šolami zelo velike.

Šole z najvišjim deležem prihodov brez spremstva odraslih

Šola	Delež prihodov brez spremstva
OŠ Leona Štuklja	67,8 %
OŠ borcev za severno mejo	64,3 %
OŠ Slave Klavore	58,6 %
OŠ Franceta Prešerna	58,2 %
OŠ Angela Besednjaka	56,5 %
OŠ Prežihovega Voranca	55,6 %
OŠ Martina Konšaka	54,3 %

Pri teh šolah že obstaja močna osnova za samostojne prihode. Ključni ukrepi morajo biti usmerjeni v ohranjanje in izboljšanje obstoječih dobrih navad: varne šolske poti, urejeni prehodi, umirjanje prometa, preglednost križišč in kakovostne površine za hojo.

Šole z najvišjim deležem prihodov z avtomobilom

Šola	Delež prihodov z avtomobilom
OŠ Kamnica	56,4 %

Šola	Delež prihodov z avtomobilom
OŠ Rada Robiča Limbuš	56,1 %
OŠ Ludvika Pliberška	52,1 %
OŠ Malečnik	49,3 %
OŠ Martina Konšaka	43,9 %
OŠ Franca Rozmana - Staneta	41,5 %
OŠ Janka Padežnika	41,1 %

Pri teh šolah je smiselno prednostno preveriti prometno ureditev v okolici šole, jutranje konice, mesta odlaganja otrok, varnost peš dostopov in možnost postopnega zmanjševanja avtomobilskega pritiska neposredno pred šolskimi vhodi.

7. Ključne ugotovitve

Analiza za leto 2025 kaže naslednje:

- Hoja je najpomembnejši trajnostni način prihoda v šolo.**
Samostojna hoja oziroma prihod s skirojem, rolerji, kotalkami ali rolko predstavlja 40,5 % vseh zabeleženih prihodov.
- Avtomobil ostaja zelo močno prisoten.**
Delež prihodov z avtomobilom znaša 36,3 %, pri nekaterih šolah pa presega polovico vseh prihodov.
- Kolesarjenje je še vedno nizko zastopano.**
Samostojni prihodi s kolesom predstavljajo 3,0 % vseh prihodov, vendar se pri nekaterih šolah kaže večji potencial.
- Starost učencev pomembno vpliva na način prihoda.**
Pri tretjih razredih je delež avtomobila najvišji, pri petih in sedmih razredih pa se izrazito poveča samostojnost otrok.
- Ukrepi ne smejo biti enaki za vse šole.**
Razlike med šolami so velike, zato je treba ukrepe prilagoditi lokalnim razmeram posamezne šole.
- Podatki omogočajo bolj ciljno prometno politiko.**
Namesto splošnih ukrepov je mogoče prepoznati šole, kjer je treba najprej izboljšati varne peš poti, šole z visokim avtomobilskim pritiskom, šole s potencialom za kolesarjenje in šole, kjer ima pomembno vlogo šolski ali javni prevoz.
- Modal split kaže skoraj izenačeno razmerje med aktivnimi in avtomobilskimi prihodi.**
Aktivni prihodi predstavljajo 49,8 % vseh zabeleženih prihodov, avtomobilski prihodi pa 37,7 %. To pomeni, da je aktivna mobilnost že pomemben del vsakodnevnih šolskih poti, vendar avtomobil ostaja zelo močno prisoten.

8. Predlagane usmeritve za nadaljnje delo

Na podlagi podatkov za leto 2025 se predlaga, da Mestna občina Maribor v sodelovanju z osnovnimi šolami, strokovnimi službami in Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu pripravi nadaljnje ukrepe po posameznih šolah.

Prednostno naj se obravnavajo:

- šole z visokim deležem prihodov z avtomobilom;
- šole, kjer je mogoče izboljšati pogoje za samostojno hojo;
- varnost šolskih poti za učence 3. razredov;
- ureditev območij neposredno pred šolami;
- varne točke za odlaganje otrok stran od šolskega vhoda;
- izboljšanje pogojev za kolesarjenje pri šolah, kjer se kaže potencial;
- varni dostopi do avtobusnih postajališč in šolskih prevozov.

Posebej pomembno je, da se spremljanje prihodov v šolo izvaja tudi v prihodnjih letih, saj bo le tako mogoče spremljati, ali se prometne navade otrok spreminjajo in ali sprejeti ukrepi dosegajo učinke.

9. Predlog sklepov

Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme naslednje sklepe:

1. sklep

Mestni svet Mestne občine Maribor se seznani z informacijo o rezultatih ankete o prihodih učencev v osnovne šole v letu 2025.

2. sklep

Mestni svet Mestne občine Maribor predlaga pristojnim službam, da rezultate ankete uporabijo kot strokovno podlago pri načrtovanju ukrepov za varne šolske poti in urejanje prometa v okolici osnovnih šol.

3. sklep

Mestni svet Mestne občine Maribor predlaga, da se za šole z najvišjim deležem prihodov z avtomobilom pripravijo šolsko specifični ukrepi za zmanjšanje avtomobilskega pritiska neposredno pred šolami.

4. sklep

Mestni svet Mestne občine Maribor predlaga, da se spremljanje prihodov učencev v šolo izvaja redno, na primer enkrat letno oziroma skladno z metodologijo spremljanja kazalnikov občinske celostne prometne strategije.

5. sklep

Mestni svet Mestne občine Maribor predlaga, da Mestna občina Maribor o rezultatih in predvidenih ukrepih seznani osnovne šole ter jih vključi v pripravo nadaljnjih rešitev.

10. Kratek povzetek za razpravo

Anketa o prihodih učencev v osnovne šole v letu 2025 kaže, da je hoja najpomembnejši trajnostni način prihoda v šolo, vendar avtomobil ostaja zelo močno prisoten. Delež prihodov brez spremstva odraslih znaša **43,5 %**, delež prihodov z avtomobilom pa **36,3 %**. Pri tretjih razredih je avtomobil še posebej izrazit, saj predstavlja skoraj polovico vseh prihodov. Med šolami so velike razlike, zato ukrepi ne smejo biti splošni, ampak prilagojeni posamezni šoli. Podatki so dobra osnova za bolj ciljno urejanje šolskih poti, zmanjševanje jutranjih prometnih obremenitev in spremljanje učinkov prometne politike v prihodnjih letih.