

Prihodi učencev v osnovne šole v Mestni občini Maribor

Podatkovna podlaga za varnejše šolske poti, zmanjševanje avtomobilskega pritiska in šolsko specifične ukrepe.

18

osnovnih šol

116

obrazcev / razredov / paralelk

11.098

zabeleženih prihodov v šolo

Zakaj smo merili?

02

Da šolske poti načrtujemo na podlagi podatkov, ne občutkov.

- Kako otroci dejansko prihajajo v šolo?
- Kje je avtomobilski pritisk največji?
- Katere šole imajo dobre pogoje za samostojne prihode?
- Kje so možnosti za hojo, kolesarjenje, JPP ali šolski prevoz?
- Kako načrtovati ukrepe po posameznih šolah?

Obseg ankete

03

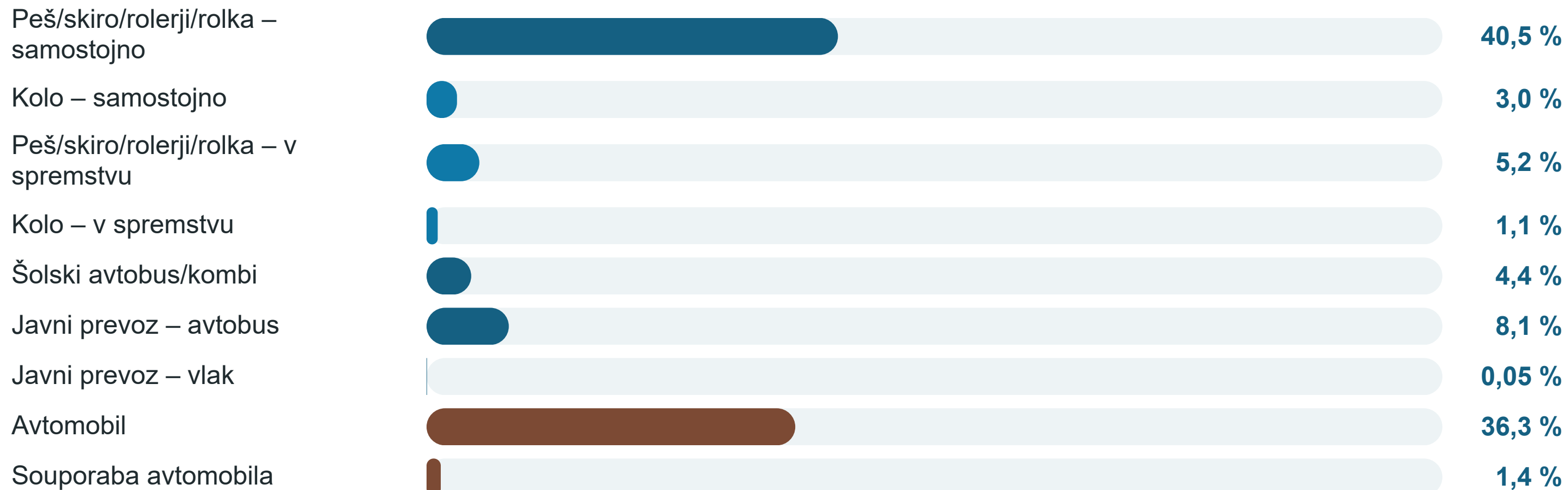
Anketa je bila izvedena med **7. aprilom in 9. majem 2025**. Zajeti so bili učenci **3., 5. in 7. razredov**.

Postavka	Vrednost
Osnovne šole	18
Obrazci / paralelke	116
Prihodi brez odsotnih	11.098
Evidentirane odsotnosti	1.018

Podatki predstavljajo zabeležene prihode v šolo po dnevih v tednu, ne števila različnih učencev.

Modal split prihodov

04



Združeni modal split

05

49,8 %

aktivni prihodi

12,5 %

javni in organizirani prevoz

37,7 %

avtomobilski prihodi

Aktivni prihodi vključujejo hojo, skiro, rolerje, rolko in kolo – samostojno ali v spremstvu odraslih.

43,5 %

prihodov je bilo brez spremljavanja odraslih

samostojna hoja

skiro / rolerji / rolka

samostojno kolesarjenje

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

Starost je ključna

07

Razred	Brez spremstva	Avtomobil	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 %

Največji potencial za spremembe je pri mlajših učencih in njihovih starših.

Šole niso enake

08

Skupni mestni rezultat je pomemben, vendar ne pove celotne zgodbe.

Samostojni prihodi

Koliko otrok pride v šolo brez spremljevalca odraslih?

Kolesarjenje

Kje se kaže nadpovprečen kolesarski potencial?

JPP / šolski prevoz

Kje imata pomembno vlogo avtobus, kombi ali vlak?

Avtomobil

Kje je avtomobilski pritisk najmočnejši?

Tip šole	Značilnost
Peš / samostojne šole	visok delež prihodov brez spremljanja odraslih
Šole s kolesarskim potencialom	nadpovprečen delež samostojnega kolesarjenja
Šole z vlogo JPP / šolskega prevoza	pomemben delež avtobusa, šolskega avtobusa ali kombija
Avtomobilsko obremenjene šole	visok delež prihodov z avtomobilom

Tipologija je delovno orodje za izbiro ukrepov, ne rangiranje šol.

Peš / samostojne šole

10

Kjer samostojni prihodi že dobro delujejo.

Šola	Prihodi 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 %

Avtomobilsko obremenjene šole

11

Kjer je pritisk avtomobila največji.

Šola	Delež avtomobila
OŠ Kamnica	56,4 %
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 %

Kolesarski potencial

12

Šole z nadpovprečnim deležem samostojnega kolesarjenja.

Šola	Samostojno kolo
OŠ Janka Padežnika	18,1 %
OŠ Leona Štuklja	6,1 %
OŠ Ludvika Pliberška	5,5 %
OŠ Toneta Čufarja	4,3 %
OŠ Martina Konšaka	3,8 %

Kolesarjenje trenutno ni množičen način prihoda, vendar se pri nekaterih šolah kaže jasen potencial.

JPP / šolski prevoz

13

Šole, kjer imajo avtobus, šolski avtobus ali kombi pomembno vlogo.

Šola	JPP / šolski prevoz skupaj
Center Gustava Šiliha	70,1 %
OŠ Malečnik	40,6 %
OŠ Rada Robiča Limbuš	21,6 %
OŠ Franca Rozmana - Staneta	21,6 %
OŠ Toneta Čufarja	19,8 %

Pri teh šolah je pomemben del rešitve tudi varen dostop do avtobusa, kombija ali druge organizirane oblike prevoza.

Kaj tipologija pomeni za ukrepe?

14

Tip šole	Prednostni ukrepi
Peš / samostojne šole	varni prehodi, umirjanje prometa, zaščita obstoječih poti
Kolesarski potencial	kolesarske povezave, kolesarnice, odprava nevarnih točk
JPP / šolski prevoz	varni dostopi do postajališč, čakalne površine, vozni redi
Avtomobilsko obremenjene šole	točke za odlaganje, prometni režim, delo s starši

Ključne ugotovitve

15

1. Hoja je najmočnejša osnova trajnostnih šolskih poti.
2. Avtomobil ostaja zelo močno prisoten.
3. Kolesarjenje je nizko, a ima potencial pri nekaterih šolah.
4. Mlajši učenci so bolj odvisni od avtomobila.
5. Razlike med šolami so velike.
6. Ukrepi morajo biti šolsko specifični.

Predlagane usmeritve

16

- Pripraviti šolsko specifične ukrepe.
- Prednostno obravnavati šole z visokim deležem avtomobila.
- Izboljšati varne peš poti za 3. razrede.
- Urediti območja pred šolami.
- Razviti točke za odlaganje otrok stran od vhodov.
- Izboljšati pogoje za kolesarjenje tam, kjer je potencial.
- Nadaljevati redno spremljanje kazalnikov.

Zaključno sporočilo

Cilj ni, da vsi otroci prihajajo v šolo na enak način.

Cilj je, da ima čim več otrok možnost varnega, samostojnega in zdravega prihoda v šolo.

Podatki kažejo, kje začetni. Ukrepi morajo slediti razmeram pri posamezni šoli.

MAPIRANJE KOLESARJEM PRIJAZNIH ŠOL

Projekt izvaja Mariborska kolesarska mreža



Mapiranje kolesarjem prijaznih šol je projekt Mariborske kolesarske mreže v okviru Podnebnega programa Koalicije za trajnostno prometno politiko, ki ga sofinancirata Eko sklad in Ministrstvo za okolje in prostor s sredstvi Podnebnega sklada.

Za predstavljena mnenja so izključno odgovorni nosilci projekta in ne odražajo nujno stališč financerjev ali projektnih partnerjev.