

# **Srečanje mladih raziskovalcev Slovenije 2025**

59. srečanje

## **VPLIV MODERNIZACIJE NA TRANSPORT OTROK V ŠOLE**

Raziskovalno področje: arhitektura, gradbeništvo ali promet

Sekundarno področje: promet

Raziskovalna naloga

Avtor:

Jaša Kristanič

Mentorica:

Sabina Boršič, mag. prof. mat. in teh.

Šola: Osnovna šola Bojana Iliča Maribor

Maribor, april 2025

## KAZALO VSEBINE

POVZETEK .....	iii
ZAHVALA .....	iv
1 UVOD.....	1
2 PREGLED OBJAV .....	3
3 METODOLOGIJA.....	7
4 REZULTATI .....	9
5 RAZPRAVA .....	17
6 DRUŽBENA ODGOVORNOST .....	20
7 ZAKLJUČEK .....	21
VIRI IN LITERATURA .....	23
PRILOGE.....	24
Priloga 1: Izvožen anketni vprašalnik iz 1ka.arnes.si .....	24
Priloga 2: Zemljevid z vsemi podatki o lokacijah učenčevega doma in obravnavane osnovne šole .....	31

## KAZALO GRAFOV, SLIK IN TABEL

Graf 1: Urejenost kolesarskih poti med učenčevim domom in šolo (1ka.arnes.si)....	10
Graf 2: Način prihoda učencev v šolo (1ka.arnes.si) .....	11
<i>Graf 3: Način prihoda glede na varnost poti (1ka.arnes.si).....</i>	<i>11</i>
Graf 4: Primerjava deleža semaforiziranih križišč s številom ostalih križišč glede na način prihoda v šolo (lastni vir) .....	13
<i>Graf 5: Način prihoda glede na razred, ki ga učenec obiskuje (1ka.arnes.si).....</i>	<i>13</i>
<i>Graf 6: Odgovori učencev na vprašanje: Zakaj v šolo ne prihajaš s kolesom / skirojem? (1ka.arnes.si) .....</i>	<i>14</i>

<i>Graf 7: Odgovori učencev na vprašanje: Zakaj v šolo ne prihajaš peš? (1ka.arnes.si)</i> .....	14
<i>Graf 8: Odgovori učencev na vprašanje: »Zakaj se v šolo ne voziš s kolesom/skirojem?« (1ka.arnes.si).....</i>	15
<i>Graf 9: Odgovori učencev na vprašanje: Zakaj se v šolo ne voziš z avtobusom? (1ka.arnes.si) .....</i>	15
<i>Graf 10: Odgovori učencev na vprašanje: Zakaj se v šolo voziš z avtobusom? (1ka.arnes.si) .....</i>	16
<i>Graf 11: Primerjava dejanskega in zelenega načina prihoda (1ka.arnes.si) .....</i>	16
<i>Slika 1: Način prihoda učencev, ki živijo v radiju 1,5 km (lastni vir) .....</i>	10
<i>Tabela 1: Osnovni podatki udeležencev ankete (lastni vir) .....</i>	9
<i>Tabela 2: Odnos števila križišč z načinom prihoda v šolo (lastni vir) .....</i>	12

## POVZETEK

Trajnostni razvoj in trajnostno usmerjeno vedenje je za zmanjšanje vpliva na okoljske spremembe izredno pomembno. Trajnostna mobilnost predstavlja samo delček tega razvoja. Prizadeva si ustvariti prevozne sisteme, ki prispevajo k bolj čistemu okolju in boljšemu zdravju ljudi.

Učenci v šolo prihajajo na različne načine. Nekateri uporabljajo zelo trajnostne načine, kot so hoja, kolesarjenje ali prihod s skirojem, medtem ko drugi, zaradi različnih vzrokov, prihajajo na manj trajnostne načine, kot so javni prevozi oziroma popolnoma netrajnostni način, kar pomeni, da prihajajo z osebnim avtomobilom. Načina prihoda v šolo si učenci običajno ne izberejo sami, saj je le-ta najpogosteje odvisen od razdalje med domom in šolo ter od varnosti poti. Tega vprašanja sem se lotil v pričujoči raziskovalni nalogi.

Naloga sem se lotil na mariborski osnovni šoli, kjer sem izvedel anketo. Učence sem spraševal, na kakšen način prihajajo v šolo, kakšni so razlogi za izbiro tega načina prihoda in o (ne)varnostih njihovih poti.

**Ključne besede:** trajnostna mobilnost, prihod v šolo, vpliv modernizacije, transport do šole

## ABSTRACT

Sustainable development and sustainability-oriented behaviour are crucial in reducing the impact on environmental changes. Sustainable mobility is only a part of this development. It aims to create transport systems that contribute to a cleaner environment and better health for individuals.

Students travel to school in various ways. Some use highly sustainable methods, such as walking, cycling, or riding a scooter, while others, due to various reasons, rely on less sustainable options, such as public transport, or completely unsustainable ones, like commuting by private car. However, students usually do not choose their mode of transport themselves, as it largely depends on the distance between home and school as well as the safety of the route. This issue is addressed in the present research paper.

The study was conducted at a primary school in Maribor, where I carried out a survey. Students were asked about their mode of transport to school, the reasons behind their choice, and the (un)safety of their routes.

**Keywords:** sustainable mobility, school commute, impact of modernisation, transport to school

## **ZAHVALA**

Iskreno se zahvaljujem mentorici Sabini Boršić za vso pomoč in vodenje pri raziskovanju in pisanju raziskovalne naloge, učiteljici Adeli Krois za prevod povzetka v angleški jezik ter staršema za vso podporo. Zahvaljujem se tudi vsem učencem, ki so ustrezno izpolnili anketo.

# 1 UVOD

Trajnostna mobilnost je zelo pomembna v današnjem svetu. Primeri trajnostne mobilnosti so hoja, kolesarjenje, vožnja s skirojem, rolkanje ipd. Vožnja z avtobusom je sicer manj trajnosten način prevoza, vendar je še vedno bolj trajnostna kot vožnja z osebnim avtomobilom ali taksijem. Cilj trajnostne mobilnosti je zagotoviti učinkovit in enakopraven dostop za vse, pri čemer se osredotoča na omejevanje osebnega motornega prometa in porabe energije ter predvsem na spodbujanje trajnostnih načinov transporta. Trajnostna mobilnost postaja vse pomembnejša za okolje in planet. Vedno več ljudi se zanima za to in spodbuja ostale k boljšim odločitvam oziroma navadam. Po mojem mnenju se kljub temu trajnostni način mobilnosti v praksi ne uresničuje v zadostni meri, zato želim tudi sam prispevati k izboljšanju te situacije.

Vsa leta, kar obiskujem osnovno šolo, prihajam in odhajam bodisi peš bodisi s skirojem, kar velja za trajnostni način transporta, saj s tem ne vplivam negativno na okolje. Preden sem se odločil za raziskovalno nalogo, sem začel opazovati, kako prihajajo ostali v šolo. Imel sem občutek, da veliko učencev prihaja z avtomobilom. Mislim, da je to posledica oddaljenosti doma od šole in (ne)varnosti njihove poti. Odločil sem se, da želim svoje domneve preveriti z raziskovalno nalogo.

Pred začetkom raziskovanja in pisanjem pričujoče raziskovalne naloge sem razmislil o glavnem raziskovalnem vprašanju, ki bi naj predstavljalo rdečo nit. Glede na moje predhodno opazovanje in domneve, naloga ni bila pretežka. Glavno raziskovalno vprašanje je sledeče:

Kako varnost poti vpliva na izbiro prevoznega sredstva učencev pri prihodu v šolo?

Da bom lahko odgovoril nanj, sem oblikoval nekaj trditev oz. hipotez (H), ki sem jih na koncu naloge potrdil ali ovrgel.

H1: Večina učencev, ki meni, da njihova pot do šole ni varna, prihaja v šolo z avtomobilom.

H2: Učenci, ki imajo na poti do šole več semaforiziranih križišč, pogosteje prihajajo v šolo peš, s skirojem ali s kolesom.

H3: Učenci, ki živijo v radiju 1,5 km od šole, pogosteje prihajajo v šolo peš s skirojem ali s kolesom.

H4: Večja kot je oddaljenost učenčevega doma do šole, tem pogosteje se uporablja netrajnostni način prevoza.

H5: Pomanjkanje varnih kolesarskih poti je povezano z manj pogostim prihajanjem v šolo s kolesom.

H6: Večina učencev, ki prihajajo v šolo peš, se na svoji poti počuti varno.

H7: Mlajši učenci (4. in 5. razred) v šolo pogosteje prihajajo z avtomobilom, medtem ko starejši učenci (8. in 9. razred) pogosteje uporabljajo trajnostne načine prevoza, kot so kolo ali skiro oziroma pridejo v šolo peš.

## 2 PREGLED OBJAV

Trajnostna mobilnost predstavlja prehod na okolju prijazne, družbeno vključujoče in gospodarsko vzdržne oblike prevoza, kot so javni prevoz, kolesarjenje, hoja, souporaba avtomobila ali koles ter električna mobilnost. Takšne oblike transporta pomagajo zmanjšati vpliv na okolje, zastoje in izpušne pline ter spodbujajo uporabo pametnih prometnih rešitev. Cilj trajnostne mobilnosti je izboljšati kakovost življenja, zmanjšati onesnaževanje in omogočiti trajnostno gospodarsko rast (Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, b. d.; Trajnostna mobilnost, 2023). Pojem mobilnost se torej nanaša na premikanje ljudi ali skupine ljudi na različnih razdaljah, ne da bi pri tem spreminjali svoje stalno prebivališče (Gabrovec in Bole, 2009). Trajnost pa je preprosta zasnova z zapletenimi posledicami. Je temeljna sprememba v načinu pristopanja k reševanju problemov in iskanju rešitev (Lep, 2016).

Cilji trajnostnega razvoja, del katerega je trajnostna mobilnost, vključujejo zmanjšanje prometa in obremenitve okolja ter povečanje uporabnosti prostora in socialne povezanosti. Prometnih gneč in onesnaženja ne moremo zmanjšati zgolj z gradnjo novih cest in povečevanjem prepustnosti križišč, saj s tem le spodbujamo še več avtomobilskega prometa. (Koželj, 2016).

Smernice za pripravo Celostne prometne strategije (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012), ki so bile izdane že pred več kot desetimi leti, se osredotočajo na trajnostno načrtovanje prometa. V skladu z njimi bi občine morale sodelovati pri načrtovanju varnih poti za mladostnike, ki vključujejo pešpoti, kolesarske steze in spodbujanje uporabe javnega prevoza. Nekatera mesta že uvajajo omejitve prometa v bližini šol, da bi povečala varnost učencev in zmanjšala učinke onesnaževanja v prometu. Pomembno je, da občine aktivno sodelujejo pri izboljšanju prometne infrastrukture, saj to neposredno vpliva na varnost otrok pri hoji v šolo.

Urad za komunalo, promet in prostor Maribor (2024) je na koncu leta 2024 izvedel anketo med učenci mariborskih osnovnih šol. Izvedena anketa je pokazala, da več kot polovica učencev ne ve ali ni prepričanih o pomenu trajnostne mobilnosti. Učenci najpogosteje v šolo prihajajo peš (51 %), manj jih pripeljejo z avtomobilom (33 %). Najmanj učencev pa v šolo prihaja s kolesom in skirojem. Najpogostejši razlog za izbiro načina je hitrost in praktičnost. Rezultati ankete so pokazali tudi, da je večina učencev

mnenja, da je okolju prijazen prihod v šolo pomemben (78 %). Anketiranci si želijo več kolesarskih in peš poti ter boljše prehode za pešce. V manjšini si želijo več naravne sence na poti.

Eden od pomembnih ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti v Sloveniji kot tudi v preostalih članicah Evropske unije predstavlja Evropski teden mobilnosti, ki ga organizira Evropska komisija, in sicer vsako leto med 16. in 22. septembrom. Za potrebe promocije in informiranja različnih javnosti, je bila ustanovljena Slovenska platforma za trajnostno mobilnost (Direktorat za prometno politiko, b. d.). Takšne pobude pomagajo ozaveščati prebivalce o pomenu trajnostnih načinov prevoza, predvsem pa mladim generacijam omogočajo, da začnejo razmišljati o tem, kako lahko s svojimi vsakodnevnimi odločitvami prispevajo k bolj zdravemu okolju.

Ena izmed redkih raziskav v slovenskem območju (Gabrovec in Bole, 2009) poudarja, da je eden izmed najpomembnejših dejavnikov pri izbiri prevoznega sredstva, čas. Ena izmed proučevanih skupin so bili tudi osnovnošolci. Ugotovljeno je bilo, da kar nekaj staršev raje vozi otroke z avtomobilom, ker je tako lažje in varneje, kot pa da bi jih spremljali na avtobusno postajališče. Takšen način prihoda v šolo povzroča prometne zastoje in težave s parkiranjem okoli šol. Posledično učenci v nižjih razredih osnovne šole, ki ne hodijo peš, ne pridobijo dovolj izkušenj v prometu, kar povečuje tveganje za nesreče, ko začnejo samostojno hoditi v šolo. Da bi zmanjšali te težave, številne evropske države spodbujajo pešačenje v šolo.

V raziskavi med osnovnošolci v Sloveniji je bilo ugotovljeno, da približno polovica učencev prepotuje manj kot 1,5 kilometra do šole, kar je spodbuden podatek za poudarjanje trajnostne mobilnosti. Raziskava preučuje igrifikacijo, kjer se uporablja elemente igre za spodbujanje trajnostnega prevoza, kot je pobuda "Pojdimo peš!" z maskoto Rosie. Medtem ko igrifikacija dobro deluje pri učencih prve triade, bi za starejše učence morda potrebovali bolj napreden pristop, kot so recimo mobilne aplikacije. Izpostavljena je tudi pomembnost vključevanja učiteljev in staršev pri ustvarjanju dolgoročnih dobrih prometnih navad mladostnikov.

Še ena novejša slovenska raziskava je pokazala, da se je med epidemijo uporaba avtomobilov povečala, saj so mnogi, ki so prej uporabljali javni prevoz, prešli na avtomobile. To povečanje je verjetno posledica občutka, da je bil avto med epidemijo

najvarnejši način prevoza. Zaradi teh sprememb bi morali odločevalci vlagati v boljšo infrastrukturo za trajnostno mobilnost, da bi zmanjšali odvisnost od avtomobilov in tako pomagali okolju ter javnemu zdravju (Tiran idr., 2022).

Eden od načinov za spodbujanje trajne mobilnosti so pobude, kot je recimo »Bike Bus«, ki spodbuja otroke, da skupaj s starši ali ostalimi odraslimi kolesarijo do šole po vnaprej določeni poti. Hitro naraščanje v zadnjih letih je posledica veselja udeležencev, vpliva družbenih medijev in rastoče zavesti o vplivu mobilnosti na okolje. Namen programa je povečati trajnostno mobilnost med otroki in spremeniti mestna okolja v bolj prijazna otrokom. Študija je raziskala različne tovrstne iniciative po svetu, pri čemer se je takšna pobuda v Sloveniji pojavila največ štirikrat. Ugotovili so, da se tovrstne pobude dlje ohranjajo, če so podprte s financiranjem in zavzetimi organizatorji (Simón-i-Mas in Honey-Rosés., 2024).

Zanimalo me je tudi, kaj o zastavljenem glavnem raziskovalnem vprašanju meni umetna inteligenca in kakšen odgovor nanj predlaga.

»Varnost poti do šole ima ključno vlogo pri izbiri prevoznega sredstva učencev. Starši in učenci se pri odločanju pogosto osredotočajo na dejavnike, kot so prometna varnost, stanje infrastrukture in morebitne nevarnosti v okolju. Tukaj je nekaj glavnih vplivov:

- Pomanjkanje varnih pešpoti – Če ob cestah ni pločnikov ali varnih prehodov za pešce, bodo starši manj verjetno dovolili otrokom, da hodijo peš, in se bodo raje odločili za avtomobil ali šolski avtobus.
- Gost promet in nevarna križišča – Na območjih z gostim prometom, hitrimi vozniki ali slabo označenimi prehodi starši pogosto raje izberejo varen prevoz, kot je avto ali organiziran prevoz.
- Dostopnost kolesarskih poti – Če so na voljo urejene in varne kolesarske steze, se več učencev odloča za kolo. V nasprotnem primeru pa starši pogosto raje izberejo drug način prevoza.
- Javni prevoz – Če je šolski avtobus ali javni prevoz varen, zanesljiv in dostopen, ga starši in učenci pogosto izberejo kot primarno možnost. Nevarnosti, kot so

pomanjkanje nadzora, nasilje ali slabe povezave, pa lahko zmanjšajo njegovo priljubljenost.

- Vpliv vremena in osvetlitve – Slaba osvetlitev poti v zimskih mesecih ali slabi vremenski pogoji lahko vplivajo na odločitev, ali bodo učenci hodili peš ali uporabljali prevozno sredstvo.
- Družbena in osebna varnost – Če je območje znano po kriminalu ali drugih nevarnostih, bodo starši verjetno raje izbrali varen in nadzorovan prevoz.

Na splošno bolj varne poti spodbujajo hojo in kolesarjenje, medtem ko nevarnosti povečujejo odvisnost od avtomobilov in organiziranega prevoza.« (OpenAI ChatGPT, 5. 2. 2025).

### 3 METODOLOGIJA

Pisanje raziskovalne naloge je sestavljeno iz proučevanja in analiziranja pisnih virov ter anketiranja in analiziranja rezultatov.

#### **Proučevanje in analiziranje pisnih virov**

Proučevanje in analiziranje pisnih virov zajema pregled in obravnavo virov in literature na področju trajnostne mobilnosti, povezane s prihodom učencev v šolo. Slovenske vire oziroma literaturo je bilo sprva težko najti, saj jih v knjižnici skoraj ni, medtem ko je internet ponudil več možnosti. Večinoma sem našel novejše vire v slovenskem in angleškem jeziku.

#### **Anketiranje**

Anketo (priloga 1) sem ustvaril na portalu 1ka.arnes.si. Izpolnilo jo je 199 učencev od četrtega do devetega razreda Osnovne šole Bojana Iliča Maribor. Anketiranje je potekalo med poukom, od 13. do 24. decembra 2024, na šolskih tablicah v manjših skupinah. Mlajši učenci so pri tem prejeli več tehnične pomoči, pri vseh pa sem bil na voljo za pojasnila in odpravljanje nejasnosti. Anketirani so bili le tisti, ki so bili pripravljeni sodelovati.

Anketa je vsebinsko razdeljena na dva dela, in sicer na:

- **osnovne podatke:**

Ta del zajema naslednje podatke: starost, spol, približna lokacija doma in najpogostejši način prihoda v šolo (v nadaljevanju način prihoda).

- **vprašanja, ki so vezana na način prihoda:**

Vprašanja se prilagodijo učenčevi izbiri najpogostejšega načina prihoda v šolo. Če učenec izbere hojo, se mu prikažejo vprašanja, povezana s tem načinom prihoda. V tem delu anketiranci pojasnijo svojo izbiro načina prihoda, ocenijo varnost svoje poti, navedejo, ali so urejeni pločniki in kolesarske poti, ter opišejo nevarne odseke poti, v kolikor obstajajo.

Sprva je bilo v anketi tudi vprašanje glede razdalje od doma do šole, vendar sva imela z mentorico pomislek, da učenci nižjih razredov morda tega podatka ne poznajo in bi

zato lahko prejel napačne odgovore. Zaradi tega so bili sodelujoči nagovorjeni, da na zemljevidu, prikazanem v anketi, izberejo približno lokacijo svojega doma.

Po končanem zbiranju podatkov sem rezultate analiziral s pomočjo orodja 1ka.arnes.si, kjer sem tudi pripravil grafe in pridobil urejene podatke, ki sem jih predstavil v preglednicah. Nekatere podatke v tabelah sem pridobil iz ustvarjenega zemljevida.

Podatke o lokaciji učenčevega doma in načinu prihoda sem s pomočjo mentorice, v Excel datoteki, uvozil na spletno stran Kepler.gl, ki je odprtokodno orodje za geografsko analizo podatkov. Kepler.gl je prikazal podatke na zemljevidu kot točke glede na geografsko širino in dolžino. Za vsak način prihoda sem določil barvo, za lažjo analizo pa sem dodal tudi dve krožnici z določenim polmerom. Pri tem sem s pomočjo mentorice poiskal najboljšo rešitev, saj v navodilih orodja nisem našel ustreznih napotkov. Postopek je zahteval ustvarjanje in nalaganje datoteke v formatu GeoJSON, ki je vsebovala podatek o lokaciji šole z geografskimi koordinatami in radiju v kilometrih. Datoteka je bila ustvarjena na spletni strani mapshaper.org.

## 4 REZULTATI

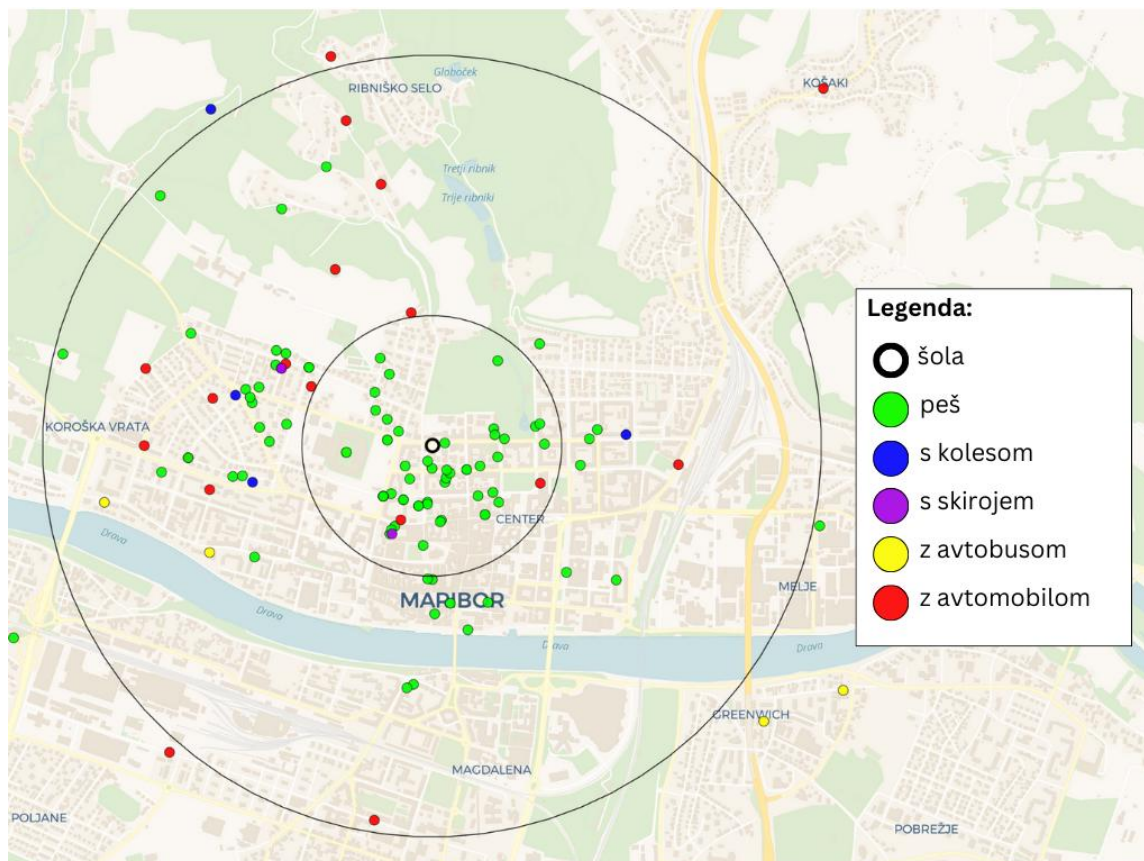
Vzorec v raziskavi obsega 199 učenk in učencev (v nadaljevanju učenci) Osnovne šole Bojana Iliča Maribor v šolskem letu 2024/2025. Anketiranih je bilo 90 moških in 79 žensk, med temi 59 učencev iz 4. in 5. razreda, 78 učencev iz 6. in 7. razreda ter 32 učencev iz 8. in 9. razreda. Ustrezno izpolnjeno anketo je oddalo 169 učencev. Preostalih 30 (15 %) je bilo odstranjenih iz analize, saj so predčasno prekinili z reševanjem, izbrali neustrezno lokacijo svojega bivališča, ali pa so pri vprašanjih z možnostjo odgovora »drugo« zapisali neprimerno besedilo ali vsebine, ki za potrebe analize niso relevantne. V nadaljnjo analizo so vključeni le podatki ustrezno izpolnjenih anket.

Osnovni podatki, ki vključujejo spol in razred v šoli, so prikazani v tabeli 1. Največ je šesto- in sedmošolcev, najmanj pa osmo- in devetošolcev.

Tabela 1: Osnovni podatki udeležencev ankete (lastni vir)

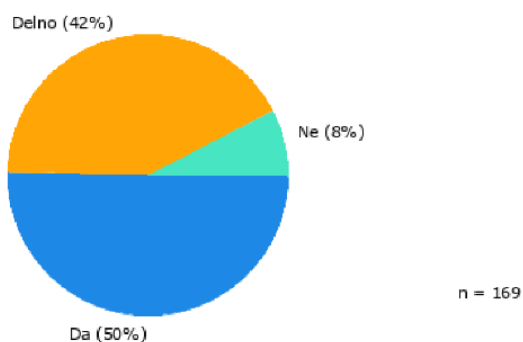
Razred	Spol		Skupaj
	Moški	Ženski	
4. ali 5.	28	31	59
6. ali 7.	44	34	78
8. ali 9.	18	14	32
Skupaj	90	79	169

V anketi je eno izmed skupnih vprašanj zahtevalo izbiro približne lokacije učenčevega doma. Udeleženci so bili nagovorjeni, da lahko vnesejo ustrezno ulico in približno hišno številko, kar pomeni, da bi namesto Slovenska ulica 5, lahko vnesli Slovenska ulica 7. Zaradi razpršenosti lokacij, je slika zemljevida z vsemi podatki v prilogi 2. V ožji okolici šole s pol kilometrskim radijem je 46 anketirancev. Od tega jih 43 prihaja v šolo peš, dva učenca uporabljata prevoz z avtomobilom, eden pa pride s skirojem, kar je vidno na sliki 1. Na isti sliki je prikazano tudi območje, in sicer kolobar z notranjim polmerom 0,5 kilometra in zunanjam polmerom 1,5 kilometra. Največ učencev, ki živi v tem območju, pride v šolo peš (35), manj jih prihaja z avtomobilom (11), trije s kolesom, dva z avtobusom in eden s skirojem.



Slika 1: Način prihoda učencev, ki živijo v radiju 1,5 km (lastni vir)

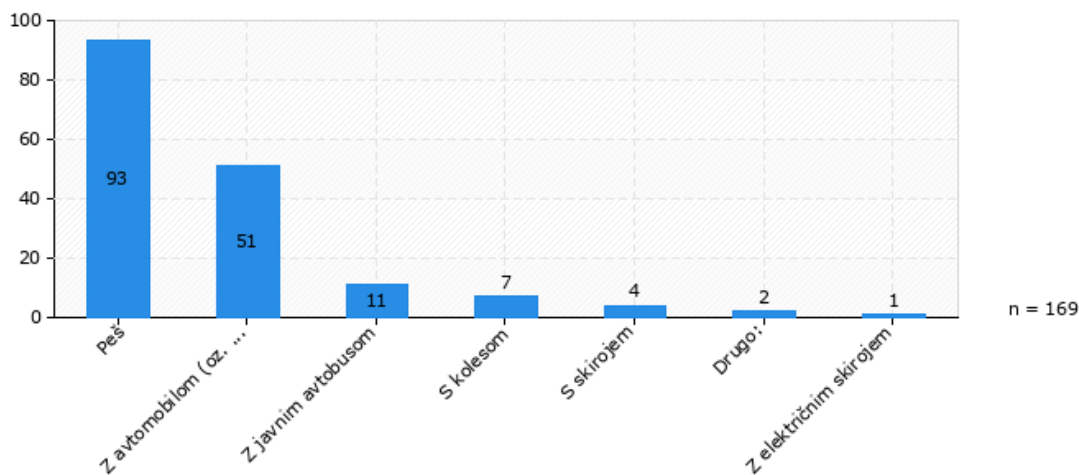
Nato sem v anketi preveril, ali so na poti anketirancev urejene kolesarske poti ali steze. Točno polovica vprašanih je potrdila, da so na njihovi poti urejene steze za kolesarje, nekoliko manj (42 %) pa jih je izbralo, da so delno urejene. Manjšina (8 %) trdi, da kolesarske poti niso urejene, kar prikazuje graf 1.



Graf 1: Urejenost kolesarskih poti med učenčevim domom in šolo (1ka.arnes.si)

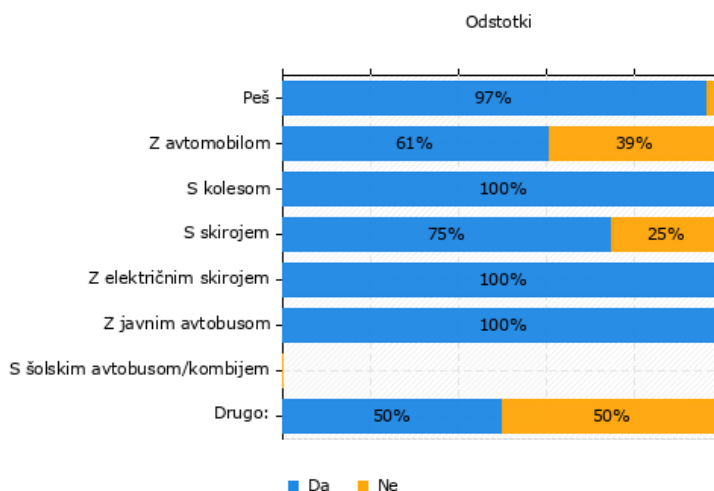
Učence sem povprašal, na kakšen način najpogosteje prihajajo v šolo. Podanih je bilo več možnih odgovorov, izbrali pa so lahko le enega. Največ učencev v šolo prihaja peš

(55 %), manj jih prihaja z avtomobilom (30 %), enajst (7 %) jih prihaja z javnim avtobusnim prometom. Kolesarjenje (4 %) in vožnja s skirojem (2 %) ter e-skirojem (0,6 %) so manj razširjeni. Dva učenca v šolo prihajata na drugačen način, in sicer eden z vlakom, drugi pa s skuterjem. Te rezultate prikazuje graf 2.



Graf 2: Način prihoda učencev v šolo (1ka.arnes.si)

Zanimalo me je mnenje udeležencev, ali se jim zdi njihova pot varna, če bi prihajali peš. Večina učencev, katerih pot je varna (144), v šolo prihaja peš (90 oseb), manj pa z avtomobilom (31). Preostalih 16 % z varno potjo prihaja na drug način. Večina učencev, katerih pot ni varna, v šolo prihaja z avtomobilom (20), manj pa jih prihaja peš (3) ali na drug način (2). S šolskim avtobusom oziroma kombijem ne prihaja nihče. Rezultate prikazuje graf 3.



Graf 3: Način prihoda glede na varnost poti (1ka.arnes.si)

Sledil je sklop vprašanj, ki se je navezoval na izbran način prihoda v šolo.

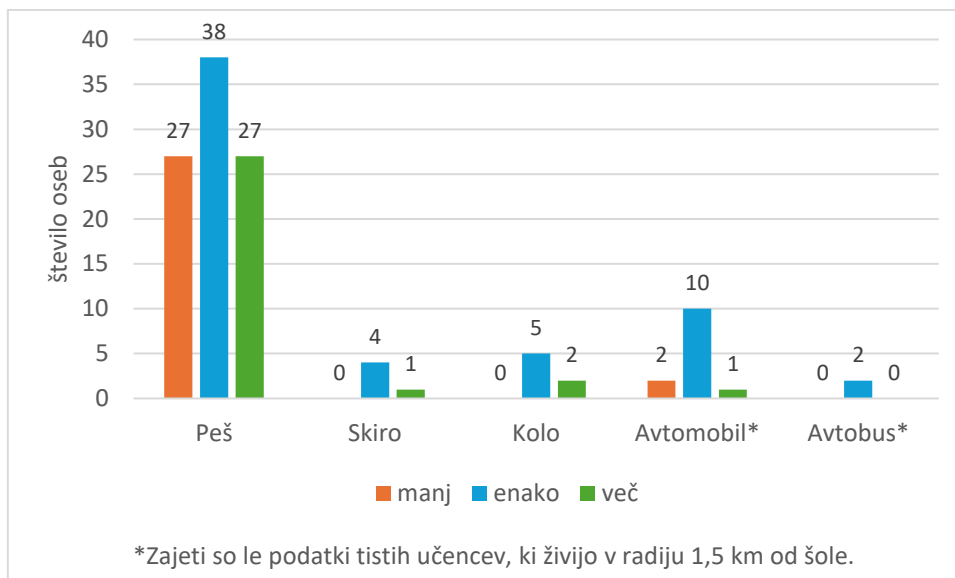
V tabeli 2 je prikazano število navadnih križišč in križišč s semaforjem glede na način prihoda v šolo. Učenci, ki prihajajo peš, s kolesom ali (električnim) skirojem, so število križišč vnesli sami, medtem ko sem podatke za tiste, ki prihajajo z avtomobilom ali avtobusom in živijo v radiju 1,5 kilometra od šole, preštel sam na zemljevidu. Pri tem sem upošteval najkrajšo pot, ki bi jo opravili kot pešci. Večina učencev, ki v šolo prihaja peš, ima na svoji poti eno semaforizirano (57 %) in eno nesemaforizirano križišče (34 %).

Tabela 2: Odnos števila križišč z načinom prihoda v šolo (lastni vir)

Kako običajno prihajaš v šolo?	Koliko je semaforiziranih križišč na tvoji poti do šole?							Koliko je nesemaforiziranih križišč na tvoji poti do šole?										
	0	1	2	3	4	5	7	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Peš	15	53	18	3	2	1	1	22	32	16	15	2	5	0	0	0	0	1
S kolesom	0	6	0	1	0	0	0	1	1	3	1	0	1	0	0	0	0	0
S skirojem	0	4	0	0	0	0	0	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Z električnim skirojem	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Z avtom*	0	7	3	1	1	0	0	0	0	2	1	2	2	2	1	2	1	0
Z avtobusom*	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0

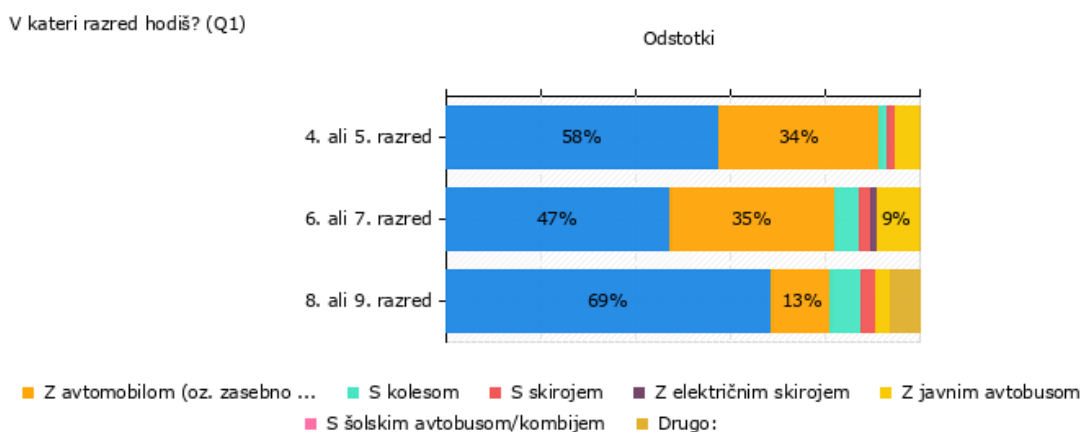
\*Zajeti so samo podatki tistih učencev, ki živijo v radiju 1,5 km od šole.

Primerjal sem število križišč s semaforjem in drugih križišč pri anketiranih udeležencih, ki v šolo prihajajo peš, s skirojem ali s kolesom ter pri tistih, ki se vozijo z avtomobilom ali avtobusom in živijo znotraj območja z radijem 1,5 kilometra od šole. Rezultati, prikazani na grafu 4, so pokazali, da delež semaforiziranih križišč nima vpliva na izbiro načina mobilnosti. Pri pešcih je opaziti, da ima enak delež pešcev (29 %) manj in več semaforiziranih križišč, nekoliko večji delež (41 %) pa ima enako število semaforiziranih in ostalih križišč. Pri tistih, ki prihajajo s skirojem ali kolesom, je največ takšnih, ki imajo enak delež obeh vrst križišč. Enako stanje je tudi pri tistih, ki prihajajo z avtomobilom.



Graf 4: Primerjava deleža semaforiziranih križišč s številom ostalih križišč glede na način prihoda v šolo (lastni vir)

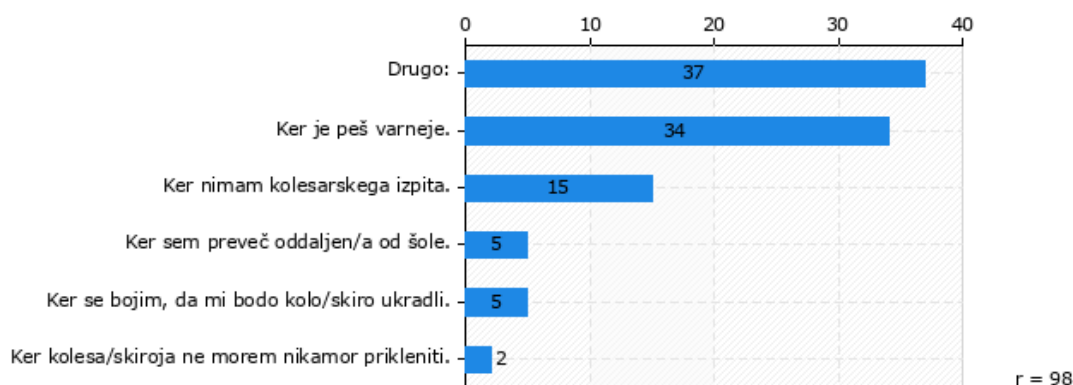
Graf 5 prikazuje odgovore učencev na vprašanja: »V kateri razred hodiš?« in »Kako običajno prihajaš v šolo?«. V vsaki dvojici razredov prevladuje delež učencev, ki v šolo prihajajo peš, največji delež je opazen pri učencih zaključnih dveh razredov. Tistih učencev, ki v šolo prihajajo z avtomobilom, je v osmem in devetem razredu občutno manj kot v razredih od četrtega do sedmega.



Graf 5: Način prihoda glede na razred, ki ga učenec obiskuje (1ka.arnes.si)

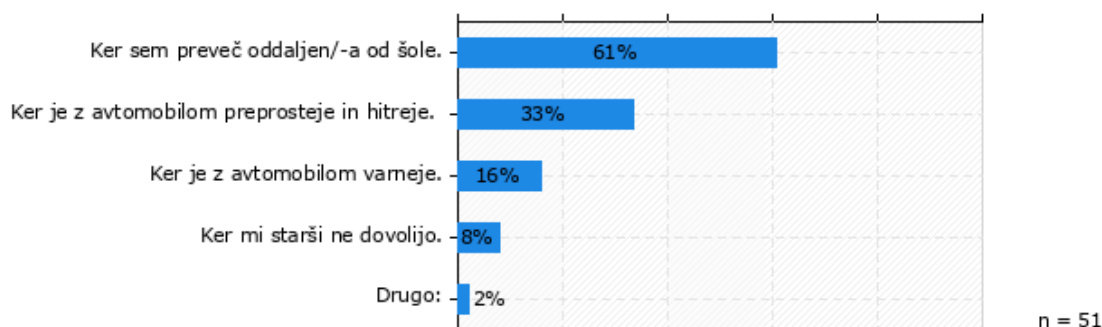
Štirje učenci od skupno šestih, ki v šolo prihajajo s kolesom, menijo, da je pred šolo dovolj stojal za kolesa, dva pa menita, da jih je premalo. Vsi učenci, ki v šolo prihajajo s skirojem, pa pravijo, da je pred šolo dovolj stojal za skiroje.

Na vprašanje: »Zakaj v šolo ne prihajaš s kolesom/skirojem?«, katerega rezultate ponazarja graf 6, so odgovarjali učenci, ki v šolo prihajajo peš. Vsak je lahko označil več odgovorov. Najpogosteje izbran razlog je, da je na njihovi poti varneje pešačiti kot kolesariti. Največ jih je izbralo odgovor »drugo«, kjer je 22 vprašanih navedlo, da živijo preblizu šole.



Graf 6: Odgovori učencev na vprašanje: Zakaj v šolo ne prihajaš s kolesom / skirojem? (1ka.arnes.si)

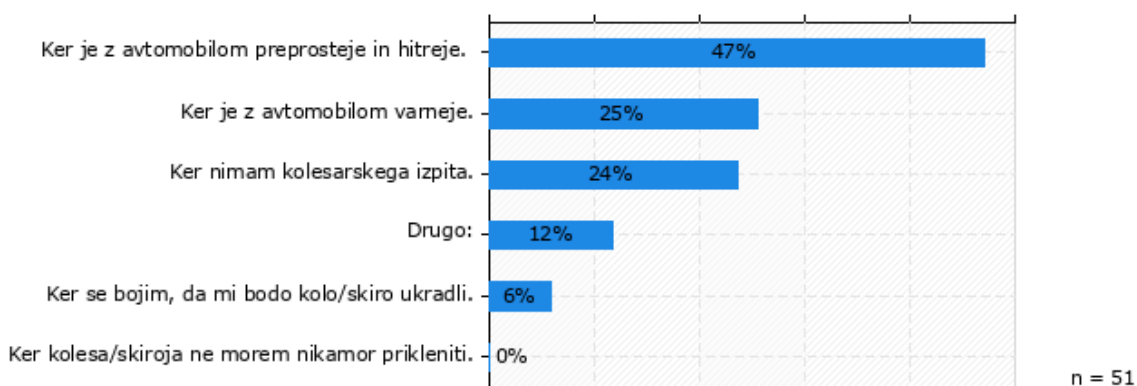
Graf 7 ponazarja razloge, zakaj učenci v šolo ne prihajajo peš. Na vprašanje so odgovarjali učenci, ki v šolo prihajajo z avtomobilom (51). Vsak je lahko označil več odgovorov. Največ odgovorov je bilo, da so preveč oddaljeni od šole (61 %), nekateri pa pravijo, da je z avtomobilom preprosteje in hitreje (33 %) ter varneje (16 %).



Graf 7: Odgovori učencev na vprašanje: Zakaj v šolo ne prihajaš peš? (1ka.arnes.si)

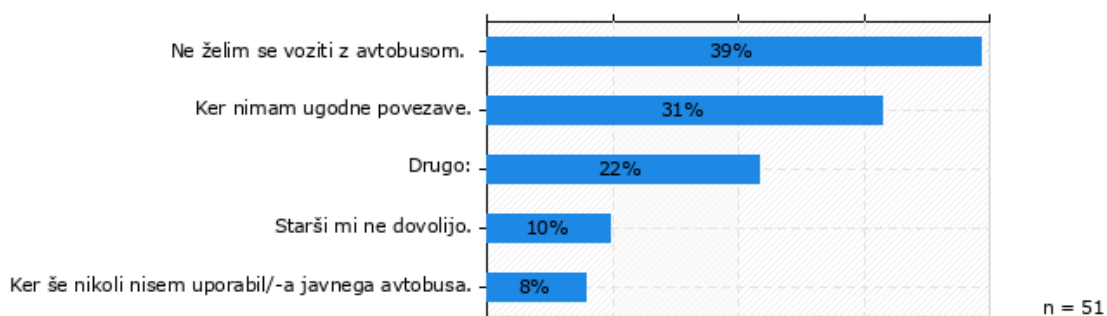
V anketi sem vključil tudi vprašanje: »Zakaj se v šolo ne voziš s kolesom oziroma s skirojem?«, na katerega so prav tako odgovarjali le učenci, ki v šolo prihajajo z avtomobilom. Možno je bilo označiti več odgovorov. Najpogostejši razlogi so, da je z avtomobilom preprosteje oziroma hitreje (47 %) in varneje (25 %). Skoraj četrtina

učencev (24 %) pa nima kolesarskega izpita. Nihče pa ni izbral možnosti, da ni primernega mesta, kamor bi priklenil kolo oziroma skiro. Te rezultate prikazuje graf 8.



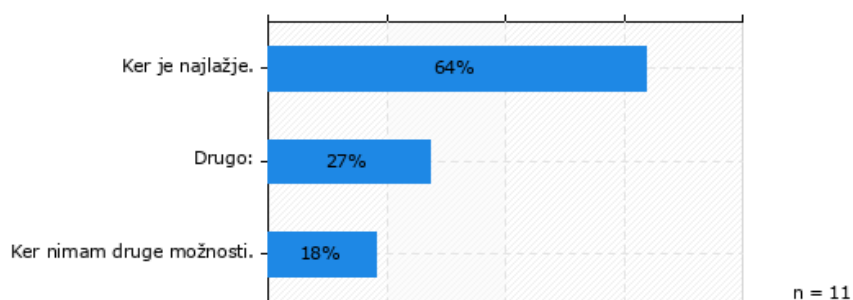
Graf 8: Odgovori učencev na vprašanje: »Zakaj se v šolo ne voziš s kolesom/skirojem?« (1ka.arnes.si)

Učenci, ki v šolo prihajajo z avtomobilom, kot glavni razlog za neuporabo avtobusa najpogosteje navajajo, da si tega ne želijo (39 %) ali da nimajo ugodne povezave (31 %). Med odgovori v kategoriji »drugo«, so učenci zapisali, da avtobus uporabljajo le za vožnjo domov, da jih je strah vožnje z avtobusom ali da jih v šolo vozi starš. Nekdo je navedel, da živi blizu šole. Te rezultate ponazarja graf 9. Vsak učenec je lahko označil več odgovorov.



Graf 9: Odgovori učencev na vprašanje: Zakaj se v šolo ne voziš z avtobusom? (1ka.arnes.si)

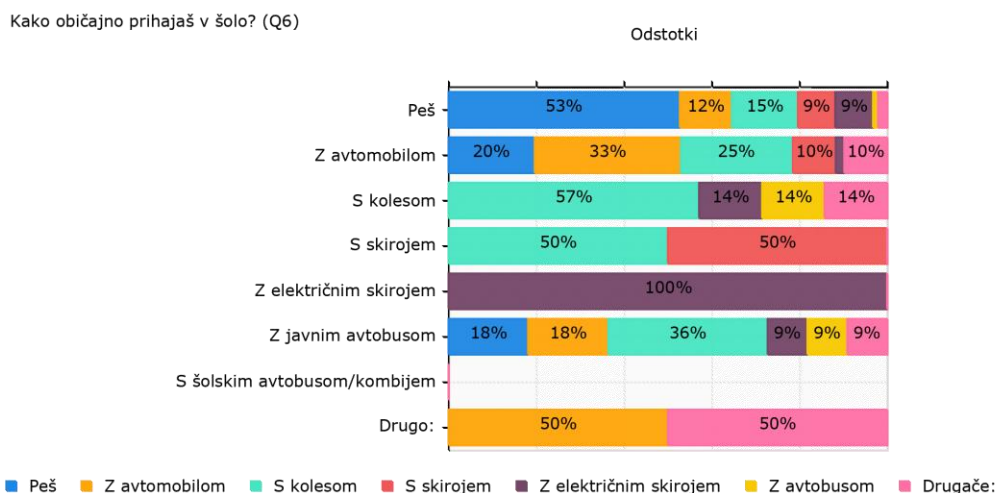
Učence, ki v šolo prihajajo z avtobusom (11), sem povprašal o razlogih za izbiro tega prevoznega sredstva. Vsak je lahko označil več odgovorov. Več kot polovici (64 %) takšen transport predstavlja najlažji način mobilnosti. Rezultati so prikazani v grafu 10.



Graf 10: Odgovori učencev na vprašanje: Zakaj se v šolo voziš z avtobusom? (1ka.arnes.si)

Učenca, ki v šolo prihajata na drugačen način (2), sta izbrala razloge, zakaj ne hodita v šolo peš oziroma ne uporabljata kolesa ali skiroja. Vsak izmed njiju je lahko označil več odgovorov. Oba sta navedla, da sta preveč oddaljena od šole in da del njune poti nima pločnika. Eden izmed njiju meni, da ni dovolj stojal za kolesa, in da se raje vozi z vlakom.

Najbolj zanimive rezultate sem dobil s primerjavo dejanskega in zelenega načina prihoda. Iz grafa 11 je razvidno, da so pešci, kolesarji in tisti, ki se vozijo s skirojem zadovoljni s svojim načinom prihoda, tisti, ki pa prihajajo z avtomobilom in avtobusom, pa bi raje izbrali drug način prihoda.



Graf 11: Primerjava dejanskega in zelenega načina prihoda (1ka.arnes.si)

## 5 RAZPRAVA

Anketiranje je bilo izvedeno v zimskem času, kar lahko vpliva na izbiro prevoznega sredstva učencev, saj je v tem času manjša verjetnost, da bi se odločili za kolo ali skiro.

Ko sem analiziral varnost poti v povezavi z načinom prihoda v šolo, so rezultati pokazali, da učenci, ki prihajajo z avtomobilom, v splošnem menijo, da bi bila njihova pot varna, če bi hodili peš. To nakazuje, da bi številni učenci, ki jih starši ali drugi vozniki pripeljejo v šolo, lahko začeli uporabljati bolj trajnostne načine prevoza, če bi jih ustrezno spodbudili. Presenetilo me je, da največ učencev, ki se v šolo vozijo z avtomobilom, prihaja iz šestega ali sedmega razreda. Pričakoval sem, da bo najvišji delež med mlajšimi učenci, saj še nimajo kolesarskega izpita. Še posebej zanimivo pa je, da je ena oseba, ki prihaja s skirojem, izpostavila, da njena pot ni varna, če bi hodila peš, kar pomeni, da je verjetno tudi za skiro na določenih mestih tvegana.

Rezultati so pokazali tudi, da je najpogostejši razlog, zakaj pešci ne kolesarijo v šolo, ta, da je na njihovi poti varneje hoditi kot kolesariti. To nakazuje, da bi bilo smiselno izboljšati kolesarske poti v nekaterih delih mesta Maribor. Če bi bile poti za šolarje bolj varne, bi mogoče več učencev kolesarilo v šolo, namesto da jih vozijo starši.

Na podlagi rezultatov ankete so v nadaljevanju razprave preverjene zastavljene hipoteze. Prav tako je podan odgovor na glavno raziskovalno vprašanje.

**H1: Večina učencev, ki meni, da njihova pot do šole ni varna, prihaja v šolo z avtomobilom.**

Prva hipoteza je potrjena, saj 80 % učencev, ki meni, da njihova pot do šole ni varna, prihaja z avtomobilom.

**H2: Učenci, ki imajo na poti do šole več semaforiziranih križišč, pogosteje prihajajo v šolo peš, s skirojem ali s kolesom.**

Druga hipoteza je ovržena, saj je tistih učencev, ki v šolo prihajajo peš in imajo več semaforiziranih križišč, manj kot tistih, ki imajo več ali enako število ostalih križišč. Rezultati tega vprašanja so me zelo presenetili, saj so nekateri učenci napisali, da nimajo nobenega križišča, kar pa je zelo čudno, ker se na zemljevidu vidi, da to ni res. Menim, da učenci niso pravilno šteli križišč, ali pa jim je bilo to prezapleteno.

### **H3: Učenci, ki živijo v radiju 1,5 km od šole, pogosteje prihajajo v šolo peš s skirojem ali s kolesom.**

Hipoteza je potrjena, saj učenci, ki živijo v bližini šole, v večini primerov prihajajo na trajnostni način. Z večjo oddaljenostjo doma od šole se povečuje delež tistih, ki uporabljajo avtomobil. Med 169 anketiranimi je 46 učencev (27 %), katerih oddaljenost od šole znaša manj kot 500 metrov. Med njimi skoraj vsi prihajajo na trajnostni način, le dva se vozita z avtomobilom. Med tistimi, ki živijo med 500 metri in 1,5 kilometra od šole, je 53 anketiranih (31 %), od katerih jih le 11 uporablja netrajnostni način prevoza. Preostalih 70 učencev, ki so še bolj oddaljeni, večinoma uporablja avtomobil. Zanimivo je, da ima 59 % anketiranih manj kot 1,5 kilometra od doma do šole, medtem ko druga raziskava (Rogelj idr., 2024) kaže, da skoraj polovica učencev v Sloveniji prepotuje manj kot 1,5 kilometra do šole.

### **H4: Večja kot je oddaljenost od učenčevega doma do šole, tem pogosteje se uporablja netrajnostni način.**

Hipoteza je potrjena. Bolj, kot je učenčev dom oddaljen od šole, več je tistih učencev, ki v šolo prihajajo z avtomobilom ali z avtobusom. Učenci, ki živijo bližje šoli, prihajajo peš, s kolesom in skirojem, a se tudi v najožji okolici šole, torej znotraj 500 metrov, najdejo učenci, ki pogosteje izbirajo avtomobil kot trajnostno obliko mobilnosti.

### **H5: Pomanjkanje varnih kolesarskih poti je povezano z manj pogostim prihajanjem v šolo s kolesom.**

Hipoteze ne morem ne potrditi, ne ovreči. Učenci, ki v šolo prihajajo z avtomobilom menijo, da prihajajo raje z avtomobilom, ker je preprosteje, hitreje in varneje. Polovica vseh učencev pravi, da so na njihovi šolski poti urejene kolesarske steze in poti. 42 % jih ocenjuje, da so kolesarske steze in poti delno urejene. Preostali anketirani navajajo, da niso urejene.

### **H6: Večina učencev, ki prihajajo v šolo peš, se na svoji poti počuti varno.**

Hipoteza je potrjena, saj se 97 % učencev, ki v šolo prihajajo peš, počuti varno na svoji poti. To sem pričakoval, saj če pot ni varna in se na njej ne počutiš dobro, si ne želiš vsakodnevno hoditi po njej.

**H7: Mlajši učenci (4. in 5. razred) v šolo pogosteje prihajajo z avtomobilom, medtem ko starejši učenci (8. in 9. razred) pogosteje uporabljajo trajnostne načine prevoza, kot so kolo ali skiro oziroma pridejo v šolo peš.**

Hipoteza je potrjena, saj 34 % učencev iz 4. in 5. razreda ter 35 % učencev iz 6. in 7. razreda prihaja v šolo z avtomobilom, medtem ko je učencev iz 8. in 9. razreda, ki v šolo prihajajo z avtomobilom, le 13 %. Odstotek učencev, ki v šolo prihajajo s kolesom ali skirojem, se z razredom viša. Zanimivo je, da je odstotek učencev, ki v šolo prihajajo z avtobusom, v 8. in 9. razredu manjši kot v 6. in 7. razredu. Največ učencev, ki v šolo prihajajo peš, je iz 8. in 9. razreda.

To kaže, da starejši učenci postajajo bolj neodvisni in se raje odločajo za trajnostne oblike prevoza, kot sta hoja ali kolesarjenje, medtem ko mlajši učenci še vedno pogosto uporabljajo prevoz z avtomobilom. Prav tako lahko domnevamo, da imajo starejši učenci večje možnosti za samostojen prihod v šolo in večjo motivacijo za izbiro bolj aktivnih načinov prevoza.

Sledi še odgovor na glavno raziskovalno vprašanje.

**Kako varnost poti vpliva na izbiro prevoznega sredstva učencev pri prihodu v šolo?**

Na podlagi izvedene ankete je jasno, da varnost poti najverjetneje pomembno vpliva na izbiro prevoznega sredstva učencev. Učenci, katerih pot je varna, pogosteje izberejo trajnostne oblike prevoza, kot so hoja, kolesarjenje ali skiro. Po drugi strani pa se isti, ki menijo, da je njihova pot nevarna, pogosteje odločijo za prevoz z avtomobilom. To nakazuje, da bi izboljšanje varnosti poti lahko spodbudilo več učencev k uporabi trajnostnih načinov prevoza. Kljub temu pa rezultatov, pridobljenih na eni osnovni šoli, ne gre posploševati na celotno populacijo osnovnošolcev v Sloveniji.

## 6 DRUŽBENA ODGOVORNOST

Družbena odgovornost pomeni, da nečesa dobrega ne delaš le zase, ampak tudi za druge, okolico in prihodnost. Po mojem mnenju je glavno raziskovalno vprašanje in s tem tema raziskovalne naloge družbeno odgovorna, saj se nanaša na trajnostni transport, ki ima družbene in okoljske posledice, prav tako pa spodbuja razpravo o vplivu trajnostnih praks na družbo, okolje, zdravje in ekonomijo.

Družbeni vidik: Pešačenje, javni prevoz in skupni prevozi spodbujajo medosebno komunikacijo in obenem zmanjšujejo jutranje prometne konice. Varne kolesarske poti bi lahko spodbudile tudi druge, da izberejo trajnostne načine prevoza.

Okoljski vidik: Trajnostni transport (hoja, kolesarjenje, skiro, javni prevoz) zmanjšuje emisije in onesnaževanje zraka in ima s tem manjši vpliv na spreminjanje podnebja. Izboljša se kakovost zraka v okolici šole.

Zdravstveni vidik: Aktivni transport spodbuja telesno dejavnost, kar pripomore k zdravju že od mladih let. S spodbujanjem trajnostnih navad v otroštvu, se bodo te najverjetneje prenesle v odraslo dobo osebe.

Ekonomski vidik: Trajnostni transport zmanjša stroške prevoza za družine in lokalne skupnosti (manjša potreba po parkiriščih, nižji stroški goriva).

## 7 ZAKLJUČEK

Z raziskovalno nalogo sem ugotovil, da veliko učencev v šolo prihaja na trajnosten način, kar pomeni, da prihajajo peš, s skirojem ali kolesom. A še vedno je nekaj tistih, ki kljub dobri varnosti poti in bližini šole prihajajo na netrajnostni način, kar pomeni, da jih v šolo pripelje odrasla oseba z avtomobilom. Te odločitve po mojem mnenju slabo vplivajo na izoblikovane navade mladih posameznikov glede njihove mobilnosti, na okolje in posledično na našo prihodnost. Ugotavljam, da bi bilo za bolj poglobljeno raziskavo in morda bolj zanesljive rezultate v pričujočo raziskovalno nalogo smiselno vključiti tudi starše učencev, saj so najpogosteje prav oni odločevalci glede izbire načina mobilnosti.

Učence in starše bi morali še bolj spodbuditi k uporabi trajnostnih načinov transporta. Predlagam, da bi občine pogosteje in aktivneje pripravljale različne spodbudne dogodke ter plakate za ozaveščanje o trajnostni mobilnosti, ne le za odhod v šolo in službo, temveč tudi za opravljanje vsakodnevnih življenjskih dejavnosti. Lahko bi spodbudili in nadgradili projekt Pešbus, ki sicer že obstaja, a v mojem okolju ni najbolj aktiven. Moj bolj napreden, a kompleksen predlog je, da bi se na ravni občine izdelala aplikacija, ki bi ob vsakem trajnostnem prihodu v šolo učencu štela točke. Šole bi se lahko povezale z različnimi športnimi trgovinami, ki bi nato učence z največ točkami nagradile z uporabnim darilom. Podoben projekt z aplikacijo je sicer že bil izveden v Slovenj Gradcu, a z aplikacijo samo za kolesa (Slovenska platforma za trajnostno mobilnost, 2022).

V prihodnosti bi bilo zanimivo raziskovati vpliv različnih spodbud, kot so nagrade ali ozaveščanje, na spremembo vedenja učencev pri izbiri prevoznih sredstev. Ena izmed možnosti bi bila raziskava, kako bi uvedba različnih trajnostnih iniciativ, kot so kolesarske steze, izboljšanje varnosti pešpoti ali uporaba zgoraj omenjene aplikacije, vplivala na večjo uporabo kolesa in hoje. Prav tako bi lahko raziskovali, kako različne starostne skupine učencev reagirajo na spodbude za trajnostni transport in kateri ukrepi so najbolj učinkoviti pri zmanjšanju uporabe avtomobilov.

Februarja 2025 je JMPP Mestne občine Maribor prenovil linije JPP. Glede na to da sem anketo izvedel pred tem, bi bilo zanimivo videti, ali se je zaradi novih linij in voznih redov, način prihoda spremenil.

Zanimiva se mi zdi tudi ideja o možni raziskavi, ali je pot učencev, ki so v anketi navedli, da v šolo prihajajo z avtomobilom in da njihova pot ni varna, dejansko nevarna ter kako bi jo lahko izboljšali oziroma naredili bolj varno.

## VIRI IN LITERATURA

- Direktorat za prometno politiko (b. d.). *Ukrepi trajnostne mobilnosti*. Pridobljeno s <https://www.gov.si/teme/ukrepi-trajnostne-mobilnosti/>
- Koželj, J. (2016). Trajnostna prenova mest se začinja z omejevanjem prometa. V K. Hanžič in S. Cesnik (ur.), *Trajnostno urejanje prostora in prometa* (str. 10–11 ). Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo.
- Lep, M. (2016). Celostna prometna strategija za Maribor, priložnosti in izkušnje. V K. Hanžič in S. Cesnik (ur.), *Trajnostno urejanje prostora in prometa* (str. 22–27 ). Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo.
- Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (b. d.). *Trajnostna mobilnost*. Pridobljeno s <https://www.gov.si/podrocja/promet-in-energetika/trajnostna-mobilnost/>
- OpenAI ChatGPT. (5. 2. 2025). [Generirano besedilo na vprašanje kako varnost poti vpliva na izbiro prevoznega sredstva učencev pri prihodu v šolo]. <https://chat.openai.com/>
- Rogelj, B. ., Resnik Planinc, T., Repe, B., & Ilc Klun, M. (2024). Education for sustainable mobility in Slovenia: Using gamification to influence the travel habits of children. *European Journal of Geography*, 15(2), 81–93. <https://doi.org/10.48088/ejg.b.rog.15.2.081.093>
- Simón-i-Mas, G. in Honey-Rosés, J. (2024). A global overview of Bike Bus: A journey toward a child-friendly city. *International Journal of Sustainable Transportation*, 18(12), 1012–1025. <https://doi.org/10.1080/15568318.2024.2432654>
- Slovenska platforma za trajnostno mobilnost. (28. 9. 2022). V *Slovenj Gradcu hodijo v šolo s kolesom*. Pridobljeno s [https://www.sptm.si/praksa/dobre\\_prakse/v-slovenj-gradcu-hodijo-v-solo-s-kolesom](https://www.sptm.si/praksa/dobre_prakse/v-slovenj-gradcu-hodijo-v-solo-s-kolesom)
- Tiran, J., Brezina, T., Ogrin, M. in Laa, B. (2022). Vpliv epidemije covid-19 na dnevno mobilnost v Sloveniji: vpogled v prvi val. *Ujma: revija za vprašanja varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami*. Pridobljeno s <https://ojs-gr.zrc-sazu.si/ujma/article/view/8322/7763>
- Trajnostna mobilnost (20. 5. 2023). *Kaj je trajnostna mobilnost?*. Pridobljeno s <https://trajnostnamobilnost.si/kaj-je-trajnostnamobilnost/>
- Urad za komunalno, promet in prostor Maribor (2024). *Anketa o trajnostni mobilnosti za osnovnošolce*. Poslano vsem osnovnim šolam v občini Maribor.

# PRILOGE

## Priloga 1: Izvožen anketni vprašalnik iz 1ka.arnes.si

Število vprašanj: 37

Status: Aktivna od: 13.12.2024 Aktivna do: 13.03.2025

### Uvodni nagovor

Pozdravljen/-a. Ta anketa ja del raziskovalne naloge, s katero raziskujem način prihoda v šolo. Prosim, da si vzameš približno 5 minut in rešiš anketo. Anketa je anonimna. Prosim za resnične odgovore.

### Q1 - V kateri razred hodiš?

- 4. ali 5. razred
- 6. ali 7. razred
- 8. ali 9. razred

### Q2 - Spol

- Moški
- Ženski

### Q3 - Označi približno lokacijo svojega doma.

V analizi odgovorov ne bo podanega točnega naslova.

Google Maps

### Q4 - So na tvoji poti do šole urejene kolesarske steze/poti?

- Da
- Delno
- Ne

### Q5 - Ali se ti zdi tvoja pot do šole varna, če bi prišel/-a peš?

- Da
- Ne

### Q6 - Kako običajno prihajaš v šolo?

- Peš
- Z avtomobilom (oz. zasebno prevozno sredstvo)
- S kolesom
- S skirojem
- Z električnim skirojem
- Z javnim avtobusom
- S šolskim avtobusom/kombijem
- Drugo:

IF (1) Q6 = [1]

**Q7 - Koliko je semaforiziranih križišč na tvoji poti do šole?**

Zapiši s številko, npr. 5. \_\_\_\_\_

IF (1) Q6 = [1]

**Q8 - Koliko je nesemaforiziranih križišč na tvoji poti do šole?**

Zapiši s številko, npr. 5 \_\_\_\_\_

IF (1) Q6 = [1]

**Q9 - Zakaj v šolo ne prihajaš s kolesom/skirojem?**

Možnih je več odgovorov

- Ker je peš varneje.
- Ker sem preveč oddaljen/a od šole.
- Ker nimam kolesarskega izpita.
- Ker kolesa/skiroja ne morem nikamor prikleniti.
- Ker se bojim, da mi bodo kolo/skiro ukradli.
  - Drugo:

IF (2) Q6 = [2]

**Q10 - Kdo te pripelje v šolo?**

- Starši
- Stari starši (babica, dedek)
- Ostali sorodniki
- Drugo:

IF (2) Q6 = [2]

**Q11 - Zakaj v šolo ne prihajaš peš?**

Možnih je več odgovorov

- Ker je z avtomobilom varneje.
- Ker je z avtomobilom preprosteje in hitreje.
- Ker sem preveč oddaljen/-a od šole.
- Ker mi starši ne dovolijo.
- Drugo:

IF (2) Q6 = [2]

**Q12 - Zakaj se v šolo ne voziš s kolesom/skirojem?**

Možnih je več odgovorov

- Ker je z avtomobilom varneje.
- Ker je z avtomobilom preprosteje in hitreje.
- Ker nimam kolesarskega izpita.
- Ker kolesa/skiroja ne morem nikamor prikleniti.
- Ker se bojim, da mi bodo kolo/skiro ukradli.
- Drugo:

IF (2) Q6 = [2]

**Q13 - Zakaj se v šolo ne voziš z avtobusom?**

Možnih je več odgovorov

- Ker nimam ugodne povezave.
- Ker še nikoli nisem uporabil/-a javnega avtobusa.
- Ne želim se voziti z avtobusom.
- Starši mi ne dovolijo.
- Drugo:

IF (3) Q6 = [3]

**Q14 - Se ti zdi tvoja pot do šole, ki jo opraviš s kolesom, varna?**

- Da
- Ne

IF (3) Q6 = [3]

**Q15 - Se v šolo voziš s svojim kolesom ali z MBajkom?**

- S svojim kolesom.
- Z MBajkom.

IF (4) Q15 = [2]

**Q16 - Je MBajk postaja v bližini tvojega doma?**

- Da
- Ne

IF (5) Q15 = [1]

**Q17 - Ali so pred šolo postavljena stojala za kolesa?**

- Da
- Da, ampak jih je premalo.
- Ne

IF (3) Q6 = [3]

**Q18 - Koliko je semaforiziranih križišč na tvoji poti do šole?**

Zapiši s številko, npr. 5 \_\_\_\_\_

IF (3) Q6 = [3]

**Q19 - Koliko je nesemaforiziranih križišč na tvoji poti do šole?**

Zapiši s številko, npr. 5 \_\_\_\_\_

IF (6) Q6 = [4, 5]

**Q20 - Ali uporabljaš čelado?**

- Da
- Ne

IF (7) Q20 = [2]

**Q21 - Zakaj ne?**

---

IF (6) Q6 = [4, 5]

**Q22 - Se ti zdi tvoja pot od doma do šole, ki jo opraviš s skirojem, varna?**

Da

Ne

IF (6) Q6 = [4, 5]

**Q23 - Se s skirojem voziš po kolesarskih stezah?**

Da

Ne

IF (6) Q6 = [4, 5]

**Q24 - Koliko je semaforiziranih križišč na tvoji poti do šole?**

Zapiši s številko, npr. 5. \_\_\_\_\_

IF (6) Q6 = [4, 5]

**Q25 - Koliko je nesemaforiziranih križišč na tvoji poti do šole?**

Zapiši s številko, npr. 5. \_\_\_\_\_

IF (6) Q6 = [4, 5]

**Q26 - Ali so pred šolo postavljena stojala za skiroje?**

Da

Da, ampak jih je premalo.

Ne

IF (8) Q6 = [6]

**Q27 - Ali je tvoja pot do avtobusne postaje varna?**

Da

Ne

IF (8) Q6 = [6]

**Q28 - Ali avtobus kdaj zamuja?**

Vedno

Pogosto

Včasih

Nikoli

IF (8) Q6 = [6]

**Q29 - Zakaj se voziš v šolo z avtobusom?**

Možnih je več odgovorov

Ker je najlažje.

Ker nimam druge možnosti.

Drugo:

IF (9) Q6 = [7]

**Q30 - Ali ti vozni red šolskega prevoza ustreza?**

Da

Ne

IF (9) Q6 = [7]

**Q31 - Ali je tvoja pot do postaje šolskega avtobusa varna?**

Da

Ne

IF (10) Q6 = [8]

**Q32 - Je tvoja pot do šole varna?**

Da

Ne

IF (10) Q6 = [8]

**Q33 - Zakaj v šolo ne prihajaš peš/s skirojem/s kolesom?**

Možnih je več odgovorov

Ker sem preveč oddaljen/a od šole.

Del moje poti je brez pločnika.

Ker ni (v celoti) urejenih kolesarskih poti na moji poti.

Ker ni (dovolj) stojal za kolesa.

Ker ni (dovolj) stojal za skiroje.

Drugo:

IF (10) Q6 = [8]

**Q34 - Zakaj v šolo ne prihajaš z mestnim avtobusom?**

Možnih je več odgovorov

- Nimam ugodne povezave oz. bi moral prestopati.
- Avtobus se ne drži voznega reda.
- Drugo:

**Q35 - Če bi lahko izbiral/a, kako bi prihajal/a v šolo?**

- Peš
- Z avtomobilom
- S kolesom
- S skirojem
- Z električnim skirojem
- Z avtobusom
- Drugače:

**Q36 - Ali se na katerem delu šolske poti ne počutiš varno? Na kratko opiši.**

(Ni obvezno)

---

## Priloga 2: Zemljevid z vsemi podatki o lokacijah učenčevega doma in obravnavane osnovne šole

