

RAZISKOVALNA NALOGA

Avtobusni prevozi v Murski Soboti



Avtor:
JULIJA POLANŠČEK
LEŠA ŠIJANEC

Mentor:
NINA ZRIM

Murska Sobota, april 2025

Zahvala

Zahvaljujeva se najini mentorici Nini Zrim, ki nama je dajala nasveta, nama pomagala in odgovarjala na najina vprašanja.

Zahvala gre tudi najinim staršem, ki so naju podpirali in dajali nasvete.

Hvaležni sva tudi vsem, ki so si vzeli čas in rešili najino anketo. Najlepše hvala tudi vsem, ki so sodelovali pri najinih intervjujih in nama pomagali s svojimi odgovori.

Zahvala tudi podjetju AP Murska Sobota za vso pomoč, nasvete in informacije.

Povzetek

Veliko ljudi, če so to odrasli, starejši, otroci, študenti... uporabljajo avtobus, kot prevoz. Eni ga uporabljajo vsaki dan, drugi ob priložnosti. Kaj pomeni kratica DUJJP in kakšne so njene naloge in pristojnosti? Dijaki z Goriškega uporabljajo avtobusni prevoz vsaki dan. Imajo dobre povezave, slabe povezave,...? Kaj pomenijo nove koncesije in datum 1. 7. 2024? Kaj se je spremenilo in zakaj je vse težje dobiti priložnostni avtobusni prevoz?

KLJUČNE BESEDE: avtobus, avtobusni prevozi, dijaki, koncesija

Abstract

A lot of people, including adults, the elderly, children, and students, rely on the bus as their primary means of transportation. Some use it daily, while others use it occasionally. What does the abbreviation DUJJP stand for, and what are its duties and responsibilities? Students from Goričko use the bus every day. They have both good and bad connections. What do the new concessions and the date July 1, 2024, signify? What has changed, and why is it becoming increasingly difficult to get an occasional bus ride?

Key words: bus, bus transport, students, concession

Kazalo vsebine

1	Uvod	5
1.1	Cilji raziskovalne naloge.....	6
1.2	Raziskovalne hipoteze.....	6
2	JAVNI POTNIŠKI PROMET	7
2.1	VRSTE CESTNEGA POTNIŠKEGA PROMETA	7
2.1.1	Mestni.....	7
2.1.2	Primestni	8
2.1.3	Medmestni.....	8
2.1.4	Mednarodni	8
2.2	ZGODOVINA RAZVOJA IN UPORABE AVTOBUSA KOT PREVOZNEGA SREDSTVA.....	8
3	DRUŽBA ZA UPRAVLJANJE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA	10
3.1	CILJI IN NAČELA	11
3.2	NALOGE DRUŽBE	13
4	NOVE KONCESIJE AVTOBUSNIH PREVOZNIKOV.....	15
4.1	Novi vozni redi z bistvenimi izboljšavami za potnike	15
5	AP MURSKA SOBOTA.....	16
5.1	Zgodovina podjetja.....	16
5.2	Vozni redi linije Goričko – Murska Sobota	18
6	OPIS DELA IN METODE.....	20
6.1	Opis dela.....	20
6.2	Metode dela.....	21
7	REZULTATI.....	22
7.1	PRIMERJANJE PODATKOV.....	22
7.1.1	Vozni redi pred 1. 7. 2024.....	26
7.2	ANKETA	29
7.3	OPAZOVANJE.....	38
7.4	INTERVJU.....	40
7.5	Intervju s predstavnico AP Murska Sobota.....	40
7.6	Intervju z ravnateljem Osnovne šole I Murska Sobota	43
8	RAZPRAVA IN ZAKLJUČEK.....	44

Literatura	47
-------------------------	-----------

Kazalo slik

Slika 1: Logotip Avtobusnega prometa Murska Sobota (https://www.apms.si/voznired)	16
Slika 2: Avtobus leta 1940 (https://www.apms.si/go/602/Zgodilo-se-je)	16
Slika 3: Zglobni avtobus (https://www.apms.si/go/602/Zgodilo-se-je).....	17
Slika 4: Avtobusna postaja v Murski Soboti leta 1971 (https://www.apms.si/go/602/Zgodilo-se-je)	18
Slika 5: Zemljevid Goričkega z vrisanimi avtobusnimi linijami (https://www.google.si/maps).....	18
Slika 6: Avtobusna postaja pri Gimnaziji in Srednja poklica in tehniška šola Murska Sobota (https://www.google.com/maps).....	39
Slika 7: Avtobus AP Murska Sobota (https://www.apms.si/go/484/Sola-voznje-BUSKO)	43

Kazalo tabel

Tabela 1: Prikazuje odhode iz Sotine in prihode v Mursko Soboto	22
Tabela 2: Prikazuje odhode iz Murske Sobote v Sotino	22
Tabela 3: Prikazuje odhode iz Trdkove in prihode v Mursko Soboto	23
Tabela 4: Prikazuje odhode iz Murske Sobote v Trdkovo.....	23
Tabela 5: Prikazuje odhode iz Neradnovce in prihode v Mursko Soboto	24
Tabela 6: Prikazuje odhode iz Murske Sobote v Neradnovce	24

Tabela 7: Prikazuje odhode iz Čepincev in prihode v Mursko Sobotu	24
Tabela 8: Prikazuje odhode iz Murske Sobotne v Čepince	25
Tabela 9: Prikazuje odhode iz Kančevca in prihode v Mursko Sobotu.....	25
Tabela 10: Prikazuje odhode iz Murske Sobotne v Kančevce.....	25
Tabela 11: Prikazuje ustrezne ali neustrezne prihode prihode oziroma odhode.....	26
Tabela 12: Prikazuje prihode iz Sotine v Mursko Sobotu pred 1. 7. 2024	27
Tabela 13: Prikazuje odhode iz Murske Sobotne v Sotino pred 1. 7. 2024.....	27
Tabela 14: Prikazuje prihode iz Čepincev v Mursko Sobotu pred 1. 7. 2024	28
Tabela 15: Prikazuje odhode iz Murske Sobotne v Čepince pred 1. 7. 2024	28
Tabela 16: Avtobusne linije zjutraj, ki so označene kot ustrezne in neustrezne za dijake	38
Tabela 17: Število dijakov na avtobusu zjutraj na liniji 1	38
Tabela 18: Število dijakov na avtobusu zjutraj na liniji 2	38
Tabela 19: Število dijakov na avtobusu zjutraj na liniji 3	38
Tabela 20: Število dijakov na avtobusu zjutraj na liniji 4	39
Tabela 21: Število dijakov na avtobusu zjutraj na liniji 5	39

Kazalo grafov

Graf 1: Starost anketirancev	29
Graf 2: Število anketirancev glede na linijo avtobusnega prevoza.....	29
Graf 3: Avtobusna povezava zjutraj je dobra ali slaba	30
Graf 4: Avtobusna povezava popoldan je dobra ali slaba	30
Graf 5: Moja avtobusna povezava to šolsko leto je enaka, boljša, slabša	31
Graf 6: Na liniji 1 je avtobusna povezava zjutraj dobra ali slaba	31
Graf 7: Na liniji 2 je avtobusna povezava zjutraj dobra ali slaba	31
Graf 8: Na liniji 3 je avtobusna povezava zjutraj dobra ali slaba	32
Graf 9: Na liniji 4 je avtobusna povezava zjutraj dobra ali slaba	32
Graf 10: Na liniji 5 je avtobusna povezava zjutraj dobra ali slaba	33
Graf 11: Na liniji 1 je avtobusna povezava popoldan dobra ali slaba	33
Graf 12: Na liniji 2 je avtobusna povezava popoldan dobra ali slaba	33
Graf 13: Na liniji 3 je avtobusna povezava popoldan dobra ali slaba	34
Graf 14: Na liniji 4 je avtobusna povezava popoldan dobra ali slaba	34
Graf 15: Na liniji 5 je avtobusna povezava popoldan dobra ali slaba	35

1 Uvod

Avtobus je ena izmed najbolj dostopnih in uporabljenih oblik javnega prevoza, ki povezuje mesta, vasi in širšo regijo. Zagotavljajo prevoz tako potnikom, kot tudi blagu, kar omogoča mobilnost ljudi in večjo dostopnost do različnih storitev in destinacij. Avtobusni prevozi se izvajajo na različnih linijah, ki so običajno del obsežnega omrežja, ki pokriva tako mestna kot podeželska območja. Te linije so lahko regionalne, mestne ali mednarodne, odvisno od potrebščin lokalnega prebivalstva.

Kdo ureja avtobusne linije oz. kaj pomeni kratica DUJJP? Kaj vse se upošteva za določevanje linij in kako pogosto pelje avtobus z Goričkega? Kakšne avtobusne linije so omogočene dijakom z Goričkega? To so vsa najina začetna vprašanja.

Kaj se je spremenilo s 1. 7. 2024 in kaj to pomeni koncesija? So dijaki sedaj na boljšem ali slabšem z avtobusnimi linijami?

Tudi učenci uporabljamo avtobusne prevoze vsakodnevno za prihod v šolo, ki so pa urejeni s strani šole. Vendar pa uporabljamo tudi občasne prevoze za izlete, športne dneve,... Je s temi prevozi sedaj enako, ali se je tudi tukaj kaj spremenilo?

1.1 Cilji raziskovalne naloge

Najina radovednost in pobuda mentorice, naju je pripeljala do začetka te raziskovalne naloge.

Najprej sva si zadali teoretični del, kjer sva pridobili začetno teoretično znanje. Kaj je to avtobusni prevoz in avtobusne linije. Potem sva raziskovali, kdo se s tem ukvarja in kaj pomeni kratica DUJJP. Kaj je njena naloga in kaj cilj?

Zakaj se je s 1. 7. 2024 spremenil vozni red in kakšne so spremembe?

Potem sva se obrnile na AP Murska Sobota, kjer sva prosile za pomoč pri analizi avtobusnih linij z Goričkega.

Naslednji najin cilj je pa bil, da pridobiva menjene dijakov, ki se vozijo z Goričkega. Zanimalo naju je, ali so linije boljše ali slabše.

Na koncu, pa naju je še zanimalo, kako vse te spremembe vplivajo na občane prevoze za našo šolo, Osnovno šolo I Murska Sobota.

1.2 Raziskovalne hipoteze

Na podlagi zastavljenih ciljev, sva si postavili naslednje hipoteze:

- 1. Avtobusne linije Goričko – Murska Sobota so dobro pokrite.**
- 2. Dijaki z Goričkega imajo zjutraj dobre avtobusne povezave.**
- 3. Dijaki imajo popoldan dobre avtobusne povezave na Goričko.**
- 4. Osnovna šola I Murska Sobota se to šolsko leto srečuje s težavami ob pridobitvi občasnega avtobusnega prevoza.**

2 JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni potniški promet v moderni družbi predstavlja razvitost ter napredek države in posameznika. Zelo pomembna je dostopnost javnih prevoznih sredstev in celovita razvejenost javne prevozne mreže, ki omogoča svojim uporabnikom učinkovit, varen, hiter ter cenovno dostopen način transporta. Javni potniški promet mora delovati v korist celotne populacije in tako omogočiti prevoz potnikov v čim večji pokritosti, saj so potovalne navade ljudi danes zelo raznolike. Cilj javnega potniškega prometa je omogočiti kakovostno življenje državljanov brez osebnih avtomobilov. Javni potniški promet (JPP) je opredeljen v tri podsisteme z vidika izvajanja Gospodarskih javnih služb:

- cestni medkrajevni linijski prevoz potnikov,
- cestni mestni linijski prevoz potnikov,
- železniški prevoz potnikov.

V Sloveniji sta cestni medkrajevni in mestni linijski prevoz potnikov določena z Zakonom o prevozih v cestnem prometu . Medtem ko je železniški prevoz potnikov določen s strani Zakona o železniškem prometu. Zakon o prevozu v cestnem prometu določa javni linijski prevoz potnikov, kateri se deli na mestni, medkrajevni in mednarodni. Zakon na splošno določa pogoje za prevoz potnikov v notranjem in hkrati mednarodnem cestnem prometu. Zakon o prevozih v cestnem prometu vsebuje tudi določbe, ki narekujejo samo organizacijo in pristojnost organov, zadolženih za izvajanje tega zakona. Tako je po zakonu določeno, da se pravico za opravljanje dejavnosti cestnega prevoza potnikov pridobi z licenco. Domača pravna oseba pridobi licenco pri Gospodarski zbornici Slovenije, fizična oseba pa pri Obrtni zbornici Slovenije.«

2.1 VRSTE CESTNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

2.1.1 Mestni

Mestni javni potniški promet deluje po predhodno načrtovanih linijah. Za mestni potniški promet so potrebne določitve linij, ki jih določimo po naslednjih merilih: značilnosti teritorija (logistična povezava mesta), prometne podsisteme (avtobusi, železnica, trolejbusi, tramvaji ...), načina dela (stalne linije, posebne linije, sezonske linije),

značilnost trase (neodvisne linije, medsebojno povezane linije). Poleg omenjenih kriterijev pa upoštevamo tudi želje potnikov. V mestnem potniškem prometu večinoma uporabljamo trolejbus, tramvaj in avtobus.

2.1.2 Primestni

Primestni promet je v veliki meri povezan z mestnim potniškim prometom. Za to vrsto prevoza so značilni avtobusi, ki imajo več sedišč kot pa stojišč. Prav tako se ta vrsta prometa deli na že prej omenjene kriterije in želje potnikov.

2.1.3 Medmestni

Medkrajevni ali medmestni potniški promet deluje kot linijski promet, ki je potreben za dnevne migracije prebivalcev, ali kot čarterski, ki je določen med prevoznikom in naročnikom prevoza. To vrsto prevoza v veliki večini izvajamo z avtobusom, ki ima večje število sedišč kot stojišč.

2.1.4 Mednarodni

Mednarodni prevoz povezuje več držav, kar pomeni, da so relacije daljše, udobje v teh avtobusih je bistvenega pomena. Bistvena značilnost mednarodnih prevozov je v povezovanju glavnih evropskih mest. Mednarodni javni potniški promet je v porastu, saj je ta preprost, varen in udoben način potovanja.

2.2 ZGODOVINA RAZVOJA IN UPORABE AVTOBUSA KOT PREVOZNEGA SREDSTVA

Avtobusi so najcenejše prevozno sredstvo. Zaradi ohišja se lahko prilagajajo različnim namenom in eksploatacijskim pogojem. Razvoj je bil omogočen z izdelavo Ottovega in Dieslovega motorja. Prvi avtobus na bencinski pogon se je pojavil v Veliki Britaniji leta 1899. Pnevmatike, ki so bile prvič uporabljene na kolesih leta 1888 in leta 1900 za osebne avtomobile, so začeli uporabljati za avtobuse leta 1920. Po tem obdobju povsod po svetu omnibuse zamenjajo avtobusi. Vse večja pozornost se posveča izdelavi avtobusnih karoserij. Poveča se zmogljivost avtobusa, in sicer na 16 sedežev v letu 1912 za navadne in 34 sedežev za nadstropne avtobuse. Leta 1939 so zmogljivosti avtobusov podvojene.

V času druge svetovne vojne se razvoj avtobusov zmanjša, po drugi svetovni vojni se zopet začno hitro razvijati vse vrste avtobusov povsod v svetu. Zaradi prožnosti in prilagodljivosti potniki najpogosteje uporabljajo za potovanja avtobuse, čeprav bi lahko uporabljali tudi druga prometna sredstva.

(<https://www.knjiznica-celje.si/raziskovalne/4202005002.pdf>)

3 DRUŽBA ZA UPRAVLJANJE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Sistem javnega potniškega prometa do sedaj ni imel enotnega upravljavca, ki bi področje celovito urejal in upravljal (spremljanja potreb potnikov, določanja optimalne organizacije prevoza, priprava podlag za strateške usmeritve, in podobno). S sprejemom Zakona o upravljanju javnega potniškega prometa, ki je pričel veljati 5. maja 2022, se je zagotovila pravna podlaga za ustanovitev Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa, DUJPP bo imela ključno nalogo pri upravljanju in integraciji obvezne gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu in gospodarske javne službe železniškega linijskega prometa, vse z namenom uveljavitve javnega potniškega prevoza kot atraktivne, stroškovno učinkovite in drugim oblikam primerljive alternative oblike prevoza.

Z ustanovitvijo DUJPP se oblikuje upravljanje javnega potniškega prometa v Sloveniji na treh ravneh:

- na prvi, strateški ravni, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo sprejema zakonodajo, določa dostopnost (krajevno in časovno), zmogljivost (število sedežev, linij, in drugo) in kakovost (točnost, kakovost vozil, in drugo) javnega potniškega prometa ter zagotavlja financiranje (kompenzacije, subvencije, bonusi, in drugo),
- na drugi, taktični ravni, DUJPP načrtuje (zlasti povezave, modalitete, prevozne produkte, vozne rede), organizira (podeljuje koncesije, sklepa prevozne pogodbe) in nadzira izvajanje prevoznih storitev
- na tretji, operativni ravni, ponudniki javnega prevoza zagotavljajo prevozne storitve (vozni park, vozniki, in drugo).

Na strateški ravni deluje zlasti država, na operativni ravni prevozniki, vmesna raven pa spada v pristojnost upravljavca. Sistem javnega potniškega prometa je bil v Sloveniji do sedaj vzpostavljen samo na dveh ravneh: strateška in taktična raven sta bili združeni v pristojnosti države, operativno raven so izvajali prevozniki.

3.1 CILJI IN NAČELA

Cilji javnega potniškega prometa so:

- uspešno in učinkovito izvajanje gospodarske javne službe javnega potniškega prometa;
- čim krajši potovalni časi v sistemu gospodarske javne službe javnega potniškega prometa;
- integracija medkrajevnih linij z mestnimi linijami in drugimi prevozi;
- posebne in medsebojno povezane napredne oblike izvajanja javnega potniškega prometa, kot so prevozi na klic in posebej prilagojeni prevozi glede na posebnosti;
- večja uporaba vozil s pogoni na alternativna goriva;
- doseganje višje stopnje zadovoljstva med uporabniki

Načela delimo na 4 večje skupine in sicer na:

- načelo gospodarnosti,
- načelo stalnosti
- načelo trajnostne mobilnosti
- načelo integrirane ponudbe javnega potniškega prometa

NAČELO GOSPODARNOSTI - storitve javnega potniškega prometa morajo biti zagotovljene tako, da se z njegovim izvajanjem zagotovi učinkovito in gospodarno porabo javnih sredstev ter uspešno dosežene cilje, določene skladno s predpisi, ki urejajo javni potniški promet.

NAČELO STALNOSTI - storitve javnega prometa morajo biti zagotovljene tako, da je zagotovljena stalnost storitev, kar pomeni, da se zagotavljajo brez prekinitev, redno in točno ter so zato skladno z vnaprej določenim voznim redom vedno na razpolago.

NAČELO TRAJNOSTNE MOBILNOSTI - storitve javnega potniškega prometa, ki jih zagotavlja država in njihovo upravljanje na podlagi tega zakona, morata imeti čim manjše negativne učinke na okolje, pri čemer se upoštevajo okoljska bremena v celotnem življenjskem ciklu. Oblikovanje politik, strategij, programov, načrtov, splošnih in konkretnih pravnih aktov, ki imajo dolgoročne učinke na okolje, mora omogočiti zmanjševanje okoljskega bremena.

NAČELO INTEGRIRANE PONUDBE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA - storitve javnega potniškega prometa, ki jih zagotavlja država v okviru gospodarske javne službe, so povezane v enotno ponudbo, ki temelji na fizični, tarifni, upravljalni, informacijski in finančni integraciji, ter je prilagojena potrebam potnikov.

3.2 NALOGE DRUŽBE

Družba ima 20 nalog. To so:

- Sodeluje pri pripravi strokovnih podlag za določanje politike in strategije razvoja javnega potniškega prometa in drugih dokumentov s področja javnega potniškega prometa.
- Vodi daljinar.
- Upravlja registre voznih redov.
- Izvaja raziskave na področju javnega potniškega prometa.
- Spremlja potrebe uporabnikov javnega potniškega prometa in oblikuje ustrezne rešitve.
- Upravlja sistem enotne vozovnice, ki vključuje izdajo, prodajo in uporabo enotne vozovnice, izvaja delitve prihodkov od prodaje enotne vozovnice, rešuje
- reklamacije in pritožbe, upravlja kartične sheme, razvoj in vzdrževanje sistema enotne vozovnice ter vzpostavi, upravlja in zdržuje enotni informacijski sistem
- in centralno informatizirano zbirko podatkov ter sklepa pogodbe o vključitvi v sistem enotne vozovnice.
- Pridobiva, analizira in obdeluje statistične podatke, ki izhajajo iz sistema enotne vozovnice in so ključni za nadaljne obračune.
- Zagotavlja vzdrževanje centralne informatizirane zbirke podatkov v skladu z zakonom, ki ureja prevoze v cestnem prometu
- Pripravlja letni program dela in finančni načrt
- Pripravlja strokovne podlage s področja upravljanja javnega potniškega prometa
- Sodeluje z drugimi institucijami in organi pri izdelavi študij, strategij dolgoročnih planov in načrtov
- Sklepa pogodbe z lokalnimi skupnostmi in zasebnim sektorjem o sofinanciranju izvajanja gospodarske javne službe javni potniški promet
- Izvaja priglasitve posebnih linijskih prevozov in vodenje registra.
- Zagotavlja promocijo javnega prevoza.
- Določa potrebe po prevoznih storitvah medkrajevnega linijskega prevoza.
- Objavlja informacije skladno z Uredbo 1370/2007/ES
- Zagotavlja klicni center za podporo potnikom in udeležencem v sistemu javnega potniškega prometa

- Izvaja kontrolo nad uporabo enotnih vozovnic
- Omogoča načrtovanje poti integriranega javnega potniškega prometa v notranjem prometu, dostop do voznih redov, cenikov vozovnic in prometnih informacij.
- Druge naloge, ki jih družbi podeljuje drug zakon s področja javnega potniškega prometa.

(<https://www.dujpp.si/o-druzbi.html>)

4 NOVE KONCESIJE AVTOBUSNIH PREVOZNIKOV

Slovenskim avtobusnim prevoznikom je z dnem 1. 7. 2024 v veljavo stopila nova koncesija za javne prevoze, usklajena preko Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP), ki skrbi za urejanje, prilagajanje in nadzor nad izvajanjem javnega potniškega prometa. Z novimi koncesijami so v veljavo stopili tudi novi vozni redi avtobusnih linij.

Nov model voznih redov je nastajal v dveh fazah, in sicer v prvi fazi na podlagi prometne študije in v zasledovanju kriterijev povečanja frekvence odhodov in pokritost uporabe JPP-ja, usklajevanja z železniškimi voznimi redi, potrebami potnikov in naseljenostjo, ter v drugi fazi skozi usklajevanje s koncesionarji avtobusnih prevozov (Arriva, Nomago, LPP, AP Murska Sobota), s katerimi je DUJPP od januarja 2024 dalje usklajeval podrobne vozne rede, ki so s 1. julijem 2024 stopili v veljavo hkrati z veljavnostjo novih koncesij.

4.1 *Novi vozni redi z bistvenimi izboljšavami za potnike*

Novi vozni redi po novem pokrivajo potrebe po javnem potniškem prometu v krajih, kjer javnega prometa do sedaj ni bilo. Na obstoječih linijah so uvedli intervalni vozni red, ki povečujejo ponudbo prevozov v dopoldanskem in popoldanskem času ter med počitnicami. Določene linije imajo zaradi izboljšane relacije skrajšani potovalni čas. Na relacijah, kjer javni promet s hitrimi povezavami pokriva železniški javni prevoz pa so avtobusne linije lahko tudi ukinjene. Novi vozni redi upoštevajo dnevne migracijske in turistične tokove.

Urejanje in prilagajanje voznih redov je vedno aktualno, zato bo DUJPP odstopanja in nove potrebe sproti reševal, nadgrajeval in uvajal, vse z namenom čim boljše uporabniške izkušnje potnika ter večanje in spodbujanje k rabi javnega potniškega prometa.

(<https://www.etransport.si/novice/nove-koncesije-avtobusnih-prevoznikov>)

5 AP MURSKA SOBOTA

Družba AVTOBUSNI PROMET Murska Sobota d.d. opravlja dejavnost prevoza potnikov predvsem na geografskem območju severovzhodne Slovenije.

Podjetje je organizirano po glavnih dejavnostih po principu profitnih enot. Zaposluje 140 sodelavcev.

Njeno poslanstvo je:

- Omogočiti prebivalstvu Pomurja, enostavna, kvalitetna in poceni potovanja z avtobusi v različne namene.
- Združevati turistično ponudbo, ter jo prodajati domačim in tujim gostom.
- Izvajati kvalitetne storitve servisiranja motornih vozil.
- Usposabljati candidate za uporabo motornih vozil vseh kategorij.
- Vse storitve opravljati v zadovoljstvo kupcev, partnerjev, zaposlenih in okolja.



Slika 1: Logotip Avtobusnega prometa Murska Sobota (<https://www.apms.si/voznired>)

5.1 Zgodovina podjetja

Pred drugo svetovno vojno se je javni prevoz potnikov v Pomurju opravljal z vlakom in poštnim avtobusom. Tako je vozil poštni avtobus na relaciji »Grad-Murska Sobota-Lendava«.

Leta 1940 je začel voziti tudi na relaciji »Murska Sobota – Rogašovci«.



Slika 2: Avtobus leta 1940 (<https://www.apms.si/go/602/Zgodilo-se-je>)

Po vojni, leta 1945, je bila ustanovljena poslovalnica za avtobusne prevoze v sestavi »Državnega avtobusnega podjetja Slovenije«.

Leta 1952 je bilo v Mariboru ustanovljeno podjetje »Avtobusni promet Maribor« s poslovalnico v Murski Soboti.

Leta 1976 je bila ustanovljena TOZD »Avtobusni promet Murska Sobota« v sestavi DO »Certus Maribor«.

Leta 1986, se je temeljni organizaciji v Murski Soboti uspelo izločiti iz sestavne delovne organizacije Certus in se preoblikovati v DO »Avtobusni promet p.o.«.

Potem sta sledili še dve formalni spremembi, leta 1991 se je p.o. preoblikovala v d.o.o. in leta 1997 v današnjo delniško družbo.

Dejavnost prevoza potnikov z avtobusi, je bila na področju Pomurja najbolj cenjena in najbolj razvita ob koncu osemdesetih let. Takrat je bilo v podjetju v voznem parku čez 100 vozil in tudi čez 300 zaposlenih.

Zaradi velikega števila potnikov so uporabljali celo zglobne avtobuse, zaradi katerih so se morala graditi večja postajališča.



Slika 3: Zglobni avtobus (<https://www.apms.si/go/602/Zgodilo-se-je>)

Takrat so bili zgrajeni tudi nekateri pomembni objekti:

- Avtobusna postaja Murska Sobota, leta 1971.
- Servisna delavnica na Bakovski cesti, leta 1982.
- Današnja upravna zgradba na Bakovski cesti, leta 1988.



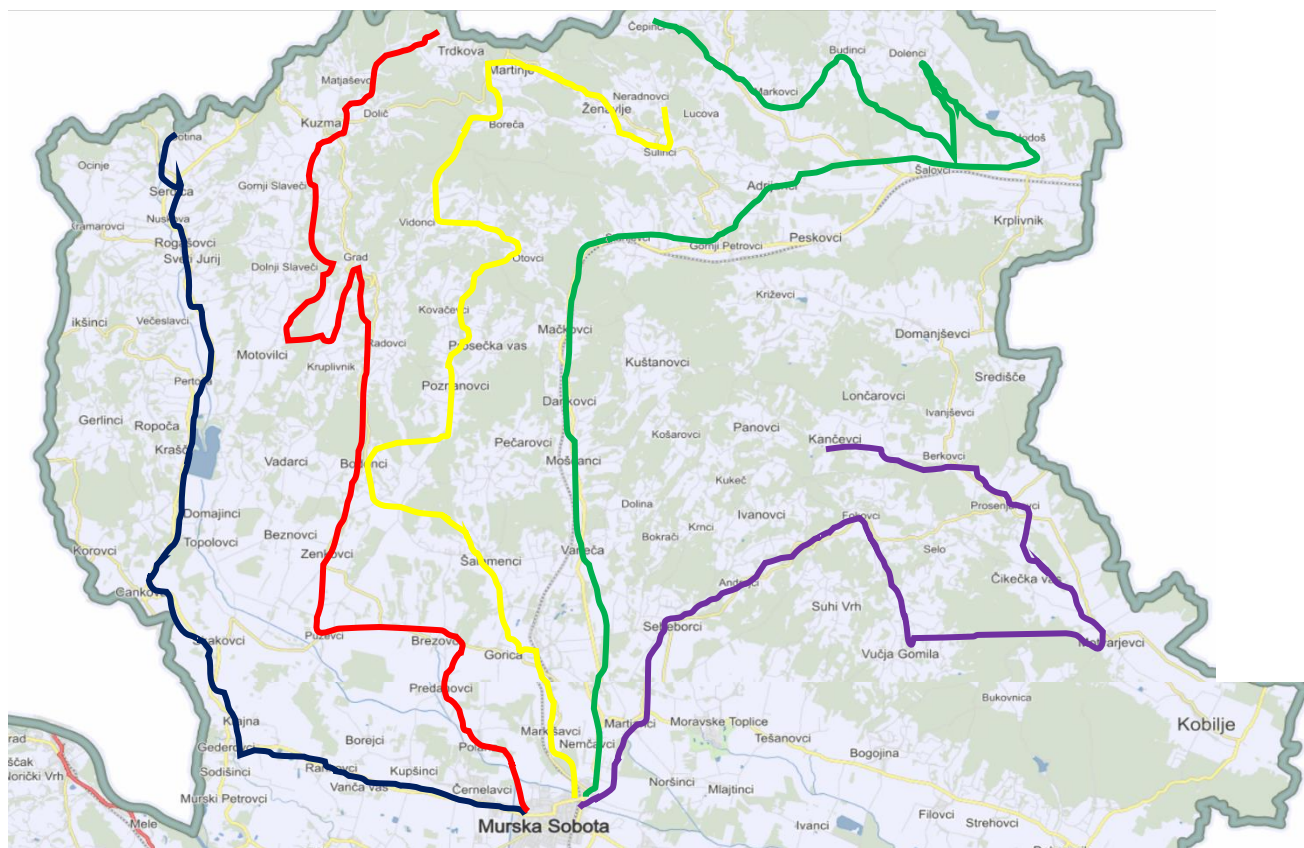
Slika 4: Avtobusna postaja v Murski Soboti leta 1971 (<https://www.apms.si/go/602/Zgodiloseje>)

Z uvajanjem tržnega gospodarstva začetkom 90-ih let, z liberalnim odnosom tudi do dejavnosti JPP, z večanjem motorizacije in izboljševanjem cestne infrastrukture, se je potreba po prevozih z avtobusi vedno bolj manjšala. Prestrukturiranje v »Avtobusnem prometu« je postala nuja. Tehnica se je nagnila v uvajanje novih, več ali manj sorodnih dejavnosti.

(<https://www.apms.si/go/600/AP-MS-d.d.>)

5.2 Vozni redi linije Goričko – Murska Sobota

Na območju Goričko – Murska Sobota vozijo avtobusi po 5 linijah.



Slika 5: Zemljevid Goričkega z vrisanimi avtobusnimi linijami (<https://www.google.si/maps>)

Linija 1:

Sotina – Serdica – Nuskova – Rogašovci – Sveti Jurij – Večeslavci – Pertoča – Ropoča – Krašči – Domajinci – Cankova – Skakovci – Krajina – Gederovci – Rankovci – Černelavci – Murska Sobota

Linija 2:

Trdkova – Matjaševci – Dolič – Kuzma – Gornji Slaveči – Dolnji Slaveči – Motovilci – Kruplivnik – Grad – Kruplivnik – Radovci – Bodonci – Zenkovci – Puževci – Lemerje – Brezovci – Predanovci – Polana – Černelavci – Murska Sobota

Linija 3:

Neradnovci – Šulinci – Ženavlje – Martinje – Boreča – Vidonci – Otovci – Vidonci – Kovačevci – Prosečka vas – Poznanovci – Bodonci – Šalamenci – Gorica – Puconci – Markišavci – Murska Sobota

Linija 4:

Čepinci – Markovci – Budinci – Šalovci – Dolenci – Šalovci – Hodoš – Adrijanci – G. Petrovci – Stanjevci – Mačkovci – Dankovci – Moščanci – Vaneča – Murska Sobota

Linija 5:

Kančevci – Ratkovci – Berkovci – Prosenjakovci – Pordašinci – Motvarjevci – Čikečka vas – Selo – Vučja Gomila – Fokovci – Andrejci – Sebeborci – Martjanci – Nemčavci – Murska Sobota

(<https://www.apms.si/voznired>)

6 OPIS DELA IN METODE

6.1 Opis dela

Najino začetno idejo, avtobusni prevozi, sva predstavili najini mentorici. Začeli so se pogovori in dodatne ideje, ki so povezane s to temo. Seveda pa najbolj aktualna, zakaj je tako težko dobiti priložnostni avtobusni prevoz.

Najprej sva začeli z brskanjem po spletnih straneh, kjer sva pridobili največ teoretične podlage in odgovore na najina začetna teoretična vprašanja. Ko je bila najina teoretična podlaga usvojena, sva se obrnili na AP Murska Sobota.

Začeli sva z raziskovanjem avtobusnih linij, ki vozijo na relaciji Goričko – Murska Sobota in obratno. Naredili sva tudi karto avtobusnih linij in vozni red. Vozni red sva tudi razdelili in sicer najina meja je bila 1. 7. 2024. Vse te linije sva tudi primerjali in obdelali. Najprej linije, ki so aktualne sedaj, potem pa sva primerjali še linijo, ki je bila pred 1. 7. 2024 in linijo, ki je aktualna trenutno.

Naslednji najin korak je bila anonimna spletna anketa, ki so jo reševali samo dijaki, ki se vozijo z avtobusom na liniji Goričko – Murska Sobota. Anketni vprašalnik je sestavljen iz 5 vprašanj. Namen pa je bil, da pridobiva mnenje dijakov posameznih linij in sicer, če je njihova avtobusna povezava dobra ali slaba; ter če je sedaj boljša ali slabša.

Ker je začetni odziv na najin anketni vprašalnik bil slabši, sva se odpravili tudi na opazovanje. Opazovanje sva opravili na avtobusni postaji pri šolskem centru, na avtobusni postaji in pri Ekonomski šoli Murska Sobota. Zjutraj sva počakali prihod posameznih avtobusov, prešteli število dijakov, ki so izstopili iz avtobusa in jih potem še poprašali za mnenje oz. jim dali spletno anketo.

Na koncu pa sva se odpravili še po mnenje oz. sva opravili intervju s predstavnikom AP Murska Sobota in z ravnateljem Osnovne šole I Murska Sobota.

6.2 Metode dela

Za najino raziskovanje sva uporabili več metod.

Za najin začetni, teoretični del, sva uporabljali metodo pisnih virov. Pridobili sva si teoretično podlago za nadaljno raziskovanje.

Z metodo primerjanje podatkov sva najprej obdelali in razvrstili trenutne avtobusne linije na pet delov. Vsako linijo sva posebej razdelili na odhode in prihode, ter jih primerjali glede na začetek in konec pouka dijakov. Na koncu sva vse skupaj primerjali in naredili zaključek.

Z metodo opazovanja sva se opravili na avtobusna postajališča pri Poklicni šoli Murska Sobota, Ekonomski šoli Murska Sobota, na avtobusno postajo Murska Sobota, na Lendavsko ulico in Industrijsko ulico. Preštevali sva število dijakov, ki so izstopili in si še dodatno pridobivali mnenja glede njihove avtobusne povezave, glede na začetek in konec pouka.

Uporabili sva tudi metodo ankete. Sestavili sva anonimno spletno anketo, ki je vsebovala 5 vprašanj. Zanimalo pa naju je, kakšna je njihova avtobusna povezava in če je s tem šolskim letom boljša.

Z metodo intervjuja, ki sva ga opravili na koncu, pa sva se odpravili še na AP Murska Sobota, kjer so nama z veseljem še pomagali pri najinih končnih raziskavah.

Nazadnje pa sva opravili še intervju z ravnateljem Osnovne šole I Murska Sobota.

Vse najine ugotovitve sva na koncu obdelali in uredili s statistično metodo in prišli do zaključnih ugotovitev.

7 REZULTATI

7.1 PRIMERJANJE PODATKOV

Linija 1: Sotina – Serdica – Nuskova – Rogašovci – Sveti Jurij – Večeslavci – Pertoča – Ropoča – Krašči – Domajinci – Cankova – Skakovci – Krajina – Gederovci – Rankovci – Černelavci – Murska Sobota

Odhod	Prihod	Trajanje	Kilometrina
04:55	05:39	00:44	30,553 km
05:50	06:34	00:44	30,553 km
06:45	07:29	00:44	30,553 km
08:10	08:54	00:44	30,553 km
09:30	10:14	00:44	30,553 km
11:20	12:04	00:44	30,553 km
13:30	14:14	00:44	30,553 km
15:05	15:49	00:44	30,553 km
17:05	17:49	00:44	30,553 km
20:00	20:44	00:44	30,553 km
21:55	22:39	00:44	30,553 km

Tabela 1: Prikazuje odhode iz Sotine in prihode v Mursko Soboto

Odhod	Prihod	Trajanje	Kilometrina
06:00	06:44	00:44	30,51 km
08:30	09:14	00:44	30,51 km
10:30	11:14	00:44	30,51 km
12:30	13:14	00:44	30,51 km
13:10	13:54	00:44	30,51 km
14:20	15:04	00:44	30,51 km
15:30	16:14	00:44	30,51 km
16:20	17:04	00:44	30,51 km
19:15	19:59	00:44	30,51 km
21:10	21:54	00:44	30,51 km

Tabela 2: Prikazuje odhode iz Murske Sobote v Sotino

Linija 2: Trdkova – Matjaševci – Dolič – Kuzma – Gornji Slaveči – Dolnji Slaveči – Motovilci – Kruplivnik – Grad – Kruplivnik – Radovci – Bodonci – Zenkovci – Puževci – Lemerje – Brezovci – Predanovci – Polana – Černelavci – Murska Sobota

Odhod	Prihod	Trajanje	Kilometrina
04:50	05:37	00:47	31,739 km
05:45	06:32	00:47	31,739 km
06:05	06:52	00:47	31,739 km
08:20	09:07	00:47	31,739 km
09:40	10:27	00:47	31,739 km
11:40	12:27	00:47	31,739 km
13:30	14:17	00:47	31,739 km
14:25	15:12	00:47	31,739 km
17:15	18:02	00:47	31,739 km
20:40	21:27	00:47	31,739 km

Tabela 3: Prikazuje odhode iz Trdkove in prihode v Mursko Soboto

Odhod	Prihod	Trajanje	Kilometrina
08:45	09:32	00:47	31,812 km
10:45	11:32	00:47	31,812 km
11:45	12:32	00:47	31,812 km
13:15	14:02	00:47	31,812 km
14:25	15:12	00:47	31,812 km
15:30	16:17	00:47	31,812 km
16:20	17:14	00:54	36,693 km
19:30	20:17	00:47	31,812 km
21:35	22:22	00:47	31,812 km

Tabela 4: Prikazuje odhode iz Murske Sobote v Trdkovo

Linija 3: Neradnovci – Šulinci – Ženavlje – Martinje – Boreča – Vidonci – Otovci – Vidonci – Kovačevci – Prosečka vas – Poznanovci – Bodonci – Šalamenci – Gorica – Puconci – Markišavci – Murska Sobota

Odhod	Prihod	Trajanje	Kilometrina
05:10	06:28	01:18	53,211 km
06:20	07:38	01:18	53,211 km
08:10	09:28	01:18	53,211 km
11:20	12:38	01:18	53,211 km
13:20	14:38	01:18	53,211 km

Tabela 5: Prikazuje odhode iz Neradnovca in prihode v Mursko Sobotu

Odhod	Prihod	Trajanje	Kilometrina
06:50	08:08	01:18	53,269 km
10:00	11:18	01:18	53,269 km
12:00	13:18	01:18	53,269 km
14:15	15:33	01:18	53,269 km
15:15	16:33	01:18	53,269 km

Tabela 6: Prikazuje odhode iz Murske Sobote v Neradnovce

Linija 4: Čepinci – Markovci – Budinci – Šalovci – Dolenci – Šalovci – Hodoš – Adrijanci – G. Petrovci – Stanjevci – Mačkovci – Dankovci – Moščanci – Vaneča – Murska Sobota

Odhod	Prihod	Trajanje	Kilometrina
05:20	06:31	01:11	49,341 km
06:21	07:31	01:10	49,341 km
08:05	09:00	00:55	39,84 km
10:45	11:40	00:55	39,84 km
15:05	16:00	00:55	39,84 km

Tabela 7: Prikazuje odhode iz Čepincev in prihode v Mursko Sobotu

Odhod	Prihod	Trajanje	Kilometrina
07:05	08:00	00:55	39,828 km
09:45	10:40	00:55	39,828 km
13:45	14:54	01:09	49,1 km
14:35	15:30	00:55	39,828 km
15:35	16:44	01:09	49,1 km

Tabela 8: Prikazuje odhode iz Murske Sobotе v Čepince

Linija 5: Kančevci – Ratkovci – Berkovci – Prosenjakovci – Pordašinci – Motvarjevci – Čikečka vas – Selo – Vučja Gomila – Fokovci – Andrejci – Sebeborci – Martjanci – Nemčavci – Murska Sobota

Odhod	Prihod	Trajanje	Kilometrina
05:40	06:31	00:51	36,838 km
06:40	07:31	00:51	36,838 km
07:50	08:41	00:51	36,838 km
11:30	12:21	00:51	36,838 km
15:10	16:01	00:51	36,838 km

Tabela 9: Prikazuje odhode iz Kančevce in prihode v Mursko Soboto

Odhod	Prihod	Trajanje	Kilometrina
05:45	06:36	00:51	36,846 km
10:35	11:26	00:51	36,846 km
13:30	14:21	00:51	36,846 km
14:15	15:06	00:51	36,846 km
15:30	16:21	00:51	36,846 km

Tabela 10: Prikazuje odhode iz Murske Sobotе v Kančevce

Pri analizi voznih redov, sva se osredotočili na 5 linij, ki vozijo smer Goričko – Murska Sobota in Murska Sobota – Goričko. Tu sva predvsem opazovali najprej pokritost linij in je iz slike 5 vidno, da je zahodni del Goriškega bolj pokrit z avtobusnimi linijami. Res pa je, da po nepokritem delu, poteka železniška linija.

Naslednja analiza je bila usmerjena v avtobusne linije zjutraj (za prihod dijakov v šolo) in popoldan (za odhod domov). Tu sva zjutraj ure razdelili glede na začetek pouka in sicer: 7:00, 7:50 in 8:40. In popoldanske odhode glede na konec pouka in sicer: 12:45, 13:35 in 14:25. Najine ugotovitve sva strnili v spodnji tabeli. Z DA sve označile vse prihode oz. odhode, ki so bili znotraj pol ure.

	Linija 1	Linija 2	Linija 3	Linija 4	Linija 5
7:00	DA	DA	DA	DA	DA
7:50	DA	NE	DA	DA	DA
8:40	NE	NE	NE	DA	NE
12:45	DA	DA	NE	NE	DA
13:35	NE	NE	DA	DA	DA
14:25	NE	NE	DA	DA	NE

Tabela 11: Prikazuje ustrezne ali neustrezne prihode prihode oziroma odhode

Iz tabele 11 je razvidno, da ima največ ustreznih prihodov (zjutraj) na liniji 4, sledita linija 1, 3 in 5; najslabši prihod pa ima linija 2.

Največ ustreznih odhodov imajo linije 3, 4 in 5; najslabše pa linija 1 in 2.

Najboljše prihode in odhode imata liniji 4 in 5; najslabši pa sta liniji 1 in 2.

7.1.1 Vozni redi pred 1. 7. 2024

Linija 1: Sotina – Serdica – Nuskova – Rogašovci – Sveti Jurij – Večeslavci – Pertoča – Ropoča – Krašči – Domajinci – Cankova – Skakovci – Krajina – Gederovci – Rankovci – Černelavci – Murska Sobota

Odhod	Prihod	Trajanje	Kilometrina
4:50	5:33	0:43	30,553 km
5:45	6:28	0:43	30,553 km
7:05	7:48	0:43	30,553 km
8:00	8:43	0:43	30,553 km
9:00	9:43	0:43	30,553 km

11:00	11:43	0:43	30,553 km
12:00	12:43	0:43	30,553 km
12:45	13:28	0:43	30,553 km
15:10	15:53	0:43	30,553 km

Tabela 12: Prikazuje prihode iz Sotine v Mursko Sobotu pred 1. 7. 2024

Tabela 12 prikazuje prihode iz Sotine v Mursko Sobotu. Pri primerjavi tabel zjutraj vidimo, da ni bistvenih razlik glede na začetek pouka dijakov. Sta pa dva odhoda več iz smeri Sotina – Murska Sobotu.

Odhod	Prihod	Trajanje	Kilometrina
6:15	6:58	0:43	30,553 km
8:00	8:43	0:43	30,553 km
10:10	10:53	0:43	30,553 km
11:10	11:53	0:43	30,553 km
11:55	12:43	0:43	30,553 km
13:10	13:53	0:43	30,553 km
14:15	14:58	0:43	30,553 km
15:20	16:03	0:43	30,553 km
16:20	17:03	0:43	30,553 km

Tabela 13: Prikazuje odhode iz Murske Sobote v Sotino pred 1. 7. 2024

Tabela 13 prikazuje odhode iz Murske Sobote v Sotino. Pri primerjavi tabel popoldan, vidimo, da imajo dijaki več avtobusnih linij za hitrejši odhod domov. Je pa sedaj en odhod več iz Murske Sobote do Sotine.

Linija 4: Čepinci – Markovci – Budinci – Šalovci – Dolenci – Šalovci – Hodoš – Adrijanci – G. Petrovci – Stanjevci – Mačkovci – Dankovci – Moščanci – Vaneča – Muska Sobotu

Odhod	Prihod	Trajanje	Kilometrina
5:30	6:30	1:00	47,0 km
7:15	8:30	1:15	51,0 km
10:45	11:49	1:04	46,0 km
12:20	13:04	0:44	40,0 km
15:05	15:52	0:47	34,0 km

Tabela 14: Prikazuje prihode iz Čepincev v Mursko Soboto pred 1. 7. 2024

Tabela 14 prikazuje prihode iz Čepincev v Mursko Soboto. Pri primerjavi tabel zjutraj vidimo, da imajo sedaj dijaki prihod v Mursko Soboto tudi ob 7.30, ki ga pa prej niso imeli. Število dnevnih prihodov v Mursko Soboto pa je ostalo enako.

Odhod	Prihod	Trajanje	Kilometrina
9:45	10:43	0:58	44,0 km
11:30	12:17	0:47	34,0 km
13:40	14:57	1:17	55,0 km
14:35	15:35	1:00	44,0 km
15:35	16:35	1:00	44,0 km

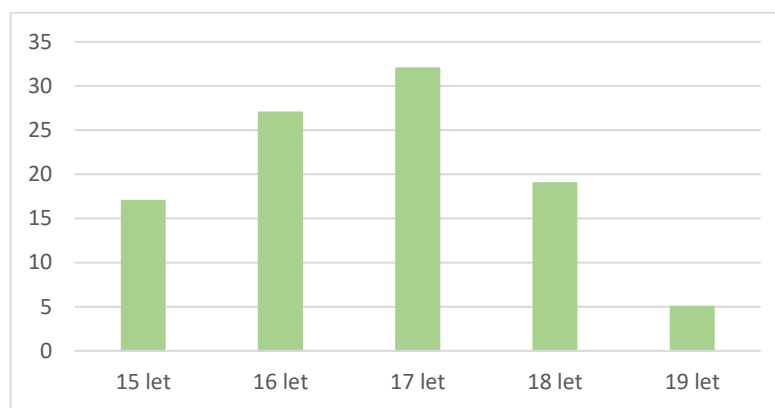
Tabela 15: Prikazuje odhode iz Murske Sobote v Čepince pred 1. 7. 2024

Tabela 15 prikazuje odhode iz Murske Sobote v Čepince. Pri primerjavi tabel popoldan, vidimo, da imajo dijaki enako število odhod domov in tudi enako časovnico. Tudi število dnevnih odhodov iz Murske Sobote je ostalo enako.

7.2 ANKETA

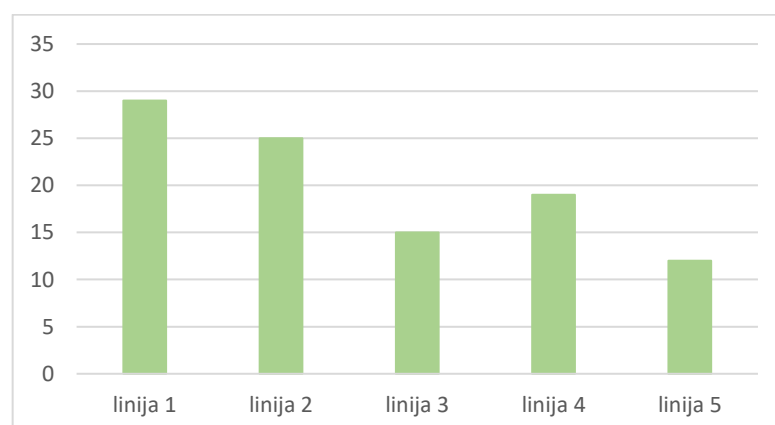
Pomembno nama je bilo mnenje dijakov, zato sva pripravili anonimno spletno anketo. Razposlali sva jo dijakom, ki se vozijo na relaciji Goričko – Murska Sobota. Spletno anketo je rešilo 121 dijakov, vendar je bilo 21 anket nepopolnih in sva analizirali 100 anket. Anketa je vsebovala 5 vprašanj in sicer naju je zanimala njihova starost, na kateri liniji se vozijo, kakšna je njihova avtobusna povezava zjutraj in popoldan in ali je to šolsko leto avtobusna povezava boljša.

Graf 1: Starost anketirancev

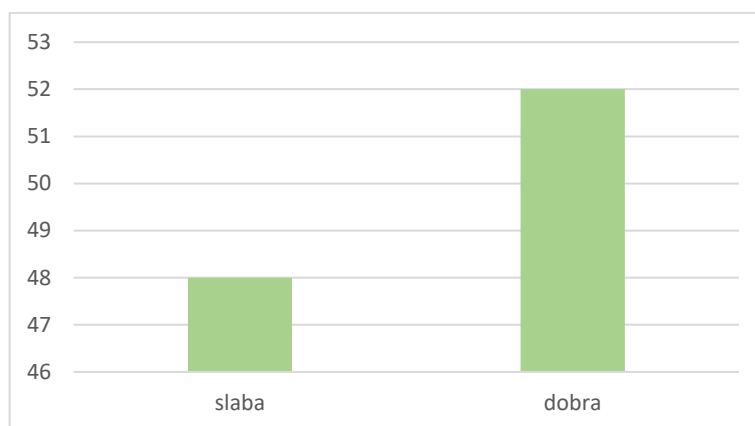


Graf 1 prikazuje, da je anketo reševalo 17 dijakov, ki so stari 15 let; 27 dijakov, ki so stari 16 let; 32 dijakov, ki so stari 17 let; 19 dijakov, ki so stari 18 let in 5 dijakov, ki so stari 19 let. Skupno je bilo 100 dijakov.

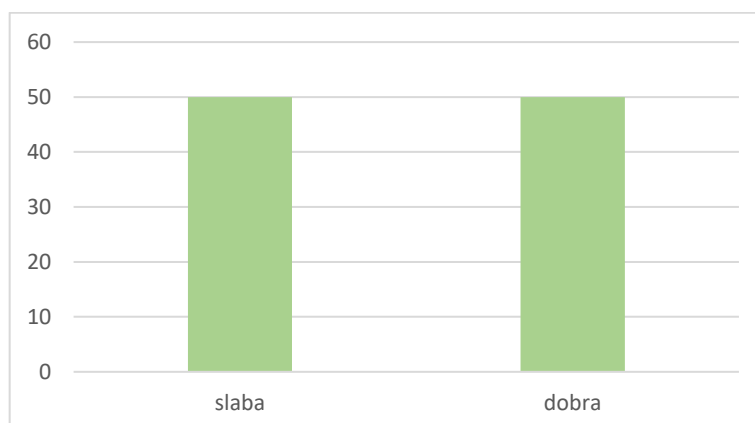
Graf 2: Število anketirancev glede na linijo avtobusnega prevoza



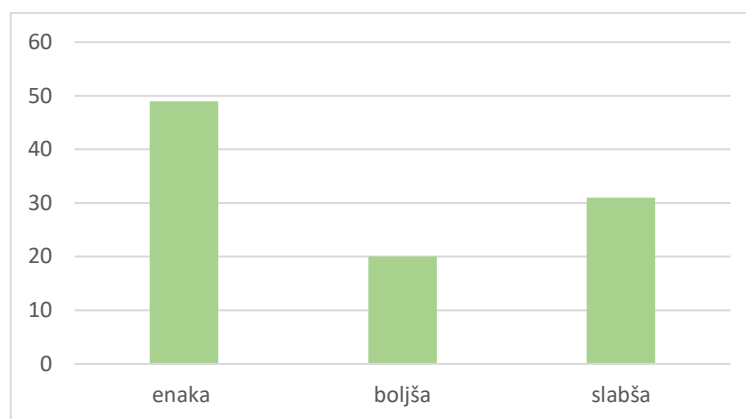
Graf 2 prikazuje, da se število dijakov glede na linijo. Anketo je reševalo 29 dijakov, ki se vozi na liniji 1; 25 dijakov, ki se vozi na liniji 2; 15 dijakov, ki se vozi na liniji 3; 19 dijakov, ki se vozi na liniji 4 in 12 dijakov, ki se vozi na liniji 5.

Graf 3: Avtobusna povezava zjutraj je dobra ali slaba

Graf 3 prikazuje število odgovorov, če je avtobusna povezava zjutraj dobra ali slaba. 48 (48%) dijakov je odgovorilo, da je zjutraj povezava slaba in 52 (52%) dijakov je odgovorilo, da je zjutraj povezava dobra.

Graf 4: Avtobusna povezava popoldan je dobra ali slaba

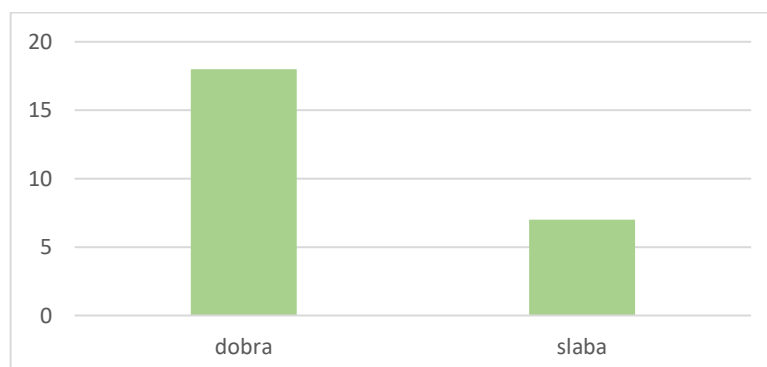
Graf 4 prikazuje število odgovorov, če je avtobusna povezava popoldan dobra ali slaba. 50 (50%) dijakov je odgovorilo, da je popoldan povezava slaba in 50 (55%) dijakov je odgovorilo, da je popoldan povezava dobra.

Graf 5: Moja avtobusna povezava to šolsko leto je enaka, boljša, slabša

Graf 5 prikazuje odgovore dijakov, kakšna je njihova avtobusna povezava to šolsko leto. 49 dijakov (49%) je odgovorila enaka, 20 dijakov (20%) je odgovorila boljša in 31 dijakov (31%) je odgovorila slabša.

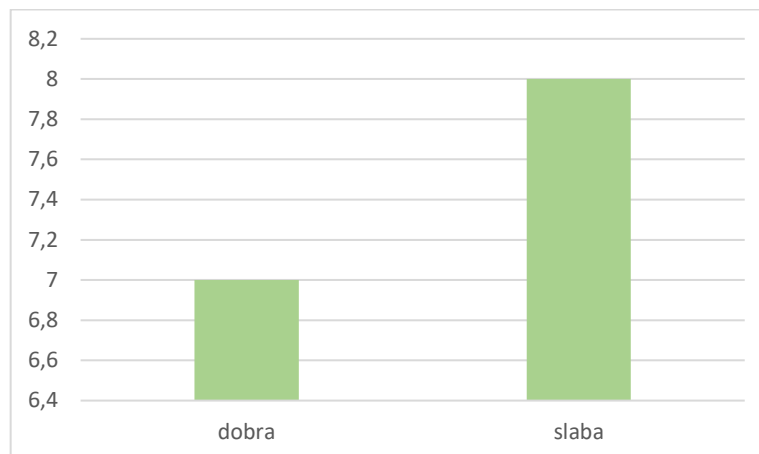
Graf 6: Na liniji 1 je avtobusna povezava zjutraj dobra ali slaba

Graf 6 prikazuje odgovore 29 dijakov, kakšna je njihova avtobusna povezava na liniji 1 zjutraj. 13 dijakov (45%) je odgovorilo dobra, 16 dijakov (55%) je odgovorila slaba.

Graf 7: Na liniji 2 je avtobusna povezava zjutraj dobra ali slaba

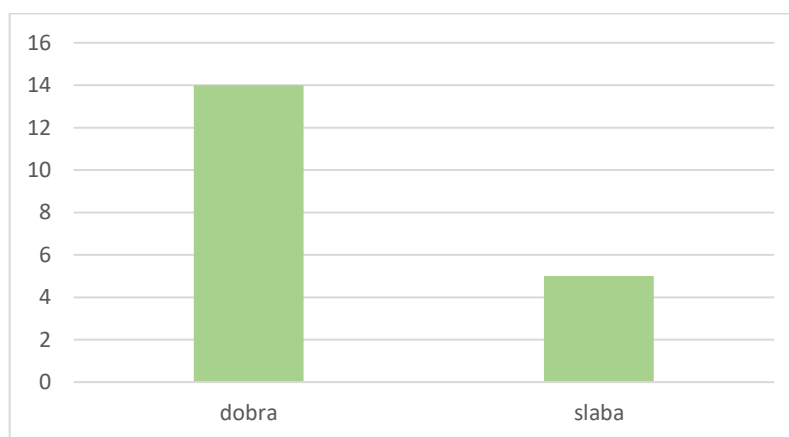
Graf 7 prikazuje odgovore 25 dijakov, kakšna je njihova avtobusna povezava na liniji 2 zjutraj. 18 dijakov (72%) je odgovorilo dobra, 7 dijakov (28%) je odgovorilo slaba.

Graf 8: Na liniji 3 je avtobusna povezava zjutraj dobra ali slaba



Graf 8 prikazuje odgovore 15 dijakov, kakšna je njihova avtobusna povezava na liniji 3 zjutraj. 7 dijaki (47%) so odgovorili dobra, 8 dijakov (53%) je odgovorilo slaba.

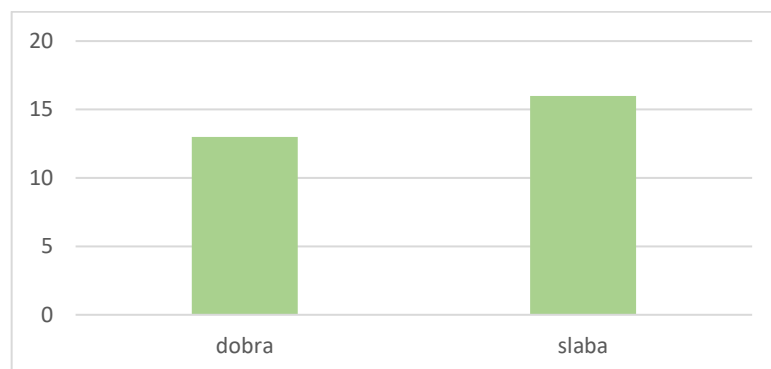
Graf 9: Na liniji 4 je avtobusna povezava zjutraj dobra ali slaba



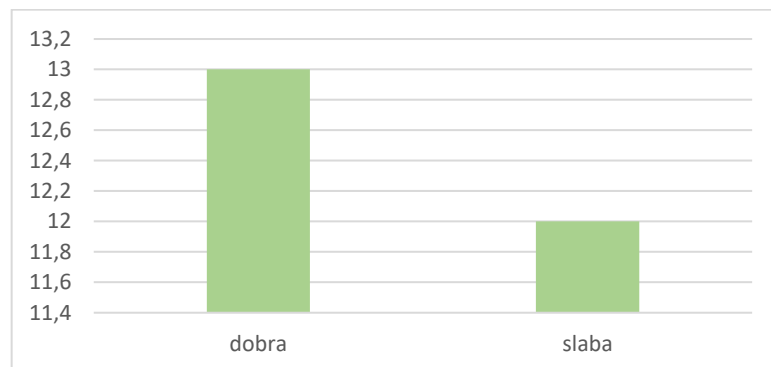
Graf 9 prikazuje odgovore 19 dijakov, kakšna je njihova avtobusna povezava na liniji 4 zjutraj. 14 dijakov (74%) je odgovorilo dobra, 5 dijakov (26%) je odgovorilo slaba.

Graf 10: Na liniji 5 je avtobusna povezava zjutraj dobra ali slaba

Graf 10 prikazuje odgovore 12 dijakov, kakšna je njihova avtobusna povezava na liniji 5 zjutraj. 7 dijakov (58%) je odgovorilo dobra, 5 dijakov (42%) je odgovorilo slaba.

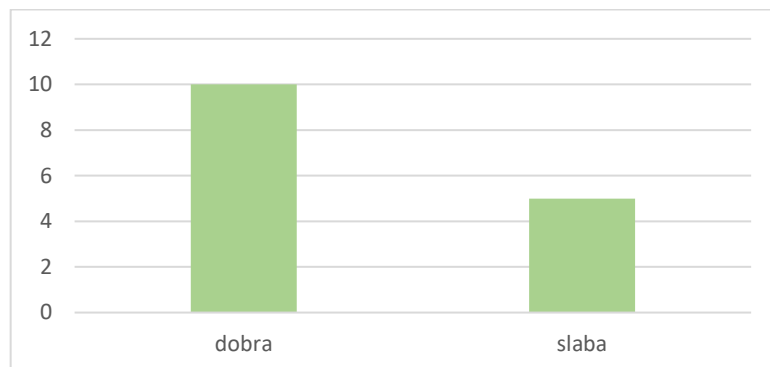
Graf 11: Na liniji 1 je avtobusna povezava popoldan dobra ali slaba

Graf 11 prikazuje odgovore 29 dijakov, kakšna je njihova avtobusna povezava na liniji 1 popoldan. 13 dijakov (45%) je odgovorilo dobra, 16 dijakov (55%) je odgovorilo slaba.

Graf 12: Na liniji 2 je avtobusna povezava popoldan dobra ali slaba

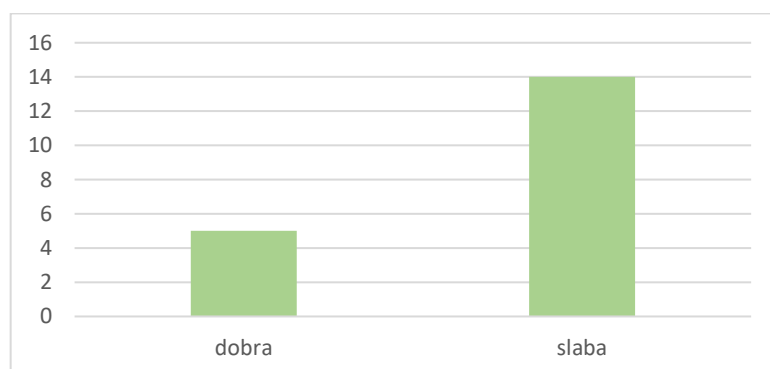
Graf 12 prikazuje odgovore 25 dijakov, kakšna je njihova avtobusna povezava na liniji 2 popoldan. 13 dijakov (52%) je odgovorilo dobra, 12 dijakov (48%) je odgovorilo slaba.

Graf 13: Na liniji 3 je avtobusna povezava popoldan dobra ali slaba

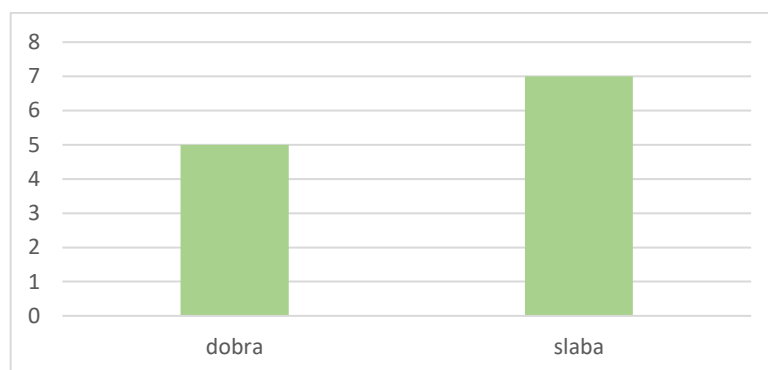


Graf 13 prikazuje odgovore 15 dijakov, kakšna je njihova avtobusna povezava na liniji 3 popoldan. 10 dijakov (67%) je odgovorilo dobra, 5 dijakov (33%) je odgovorilo slaba.

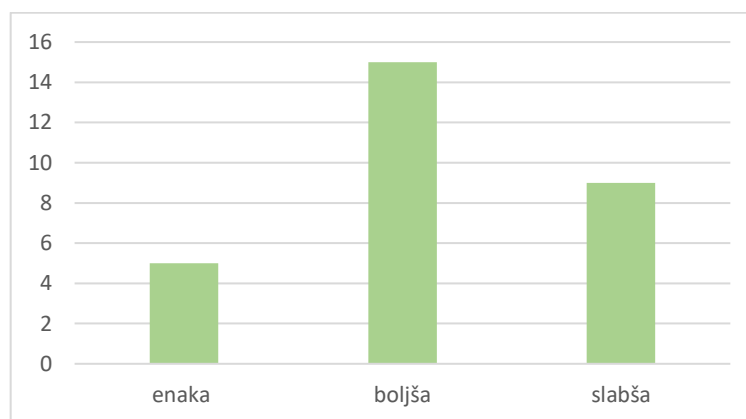
Graf 14: Na liniji 4 je avtobusna povezava popoldan dobra ali slaba



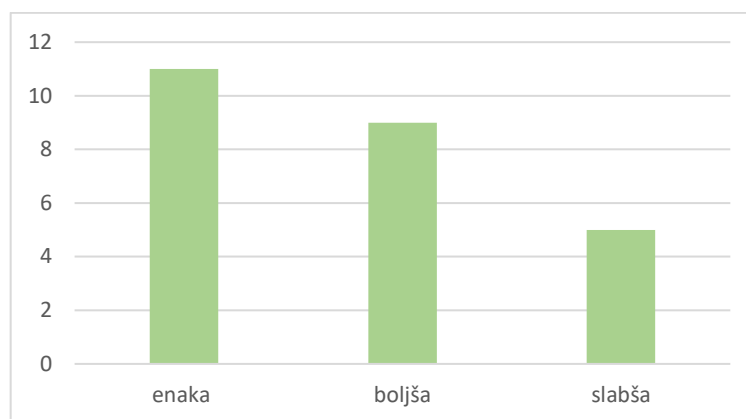
Graf 14 prikazuje odgovore 19 dijakov, kakšna je njihova avtobusna povezava na liniji 4 popoldan. 5 dijakov (26%) je odgovorilo dobra, 14 dijakov (74%) je odgovorilo slaba.

Graf 15: Na liniji 5 je avtobusna povezava popoldan dobra ali slaba

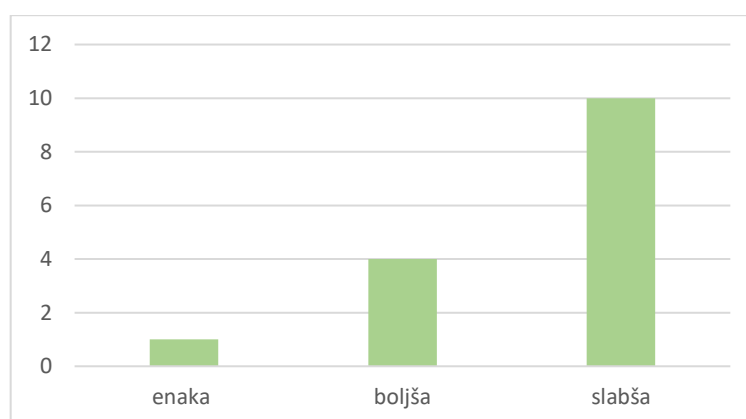
Graf 15 prikazuje odgovore 12 dijakov, kakšna je njihova avtobusna povezava na liniji 5 popoldan. 5 dijakov (42%) je odgovorilo dobra, 7 dijakov (58%) je odgovorilo slaba.

Graf 16: Moja avtobusna povezava to šolsko leto je na liniji 1 enaka, boljša, slabša

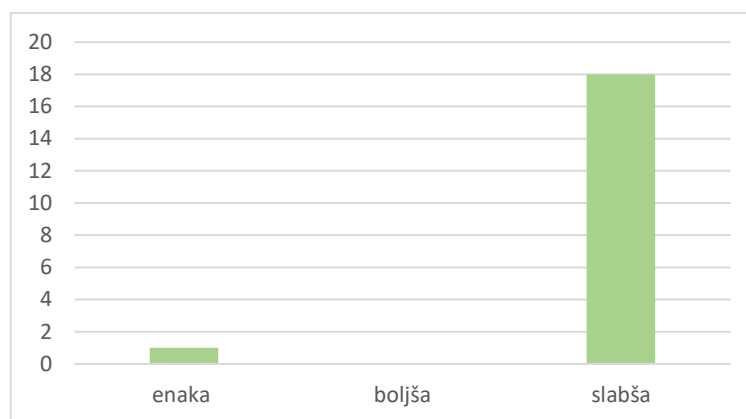
Graf 16 prikazuje odgovore dijakov, kakšna je njihova avtobusna povezava to šolsko leto na liniji 1. 5 dijakov (17%) je odgovorila enaka, 15 dijakov (52%) je odgovorila boljša in 9 dijakov (31%) je odgovorila slabša.

Graf 17: Moja avtobusna povezava to šolsko leto je na liniji 2 enaka, boljša, slabša

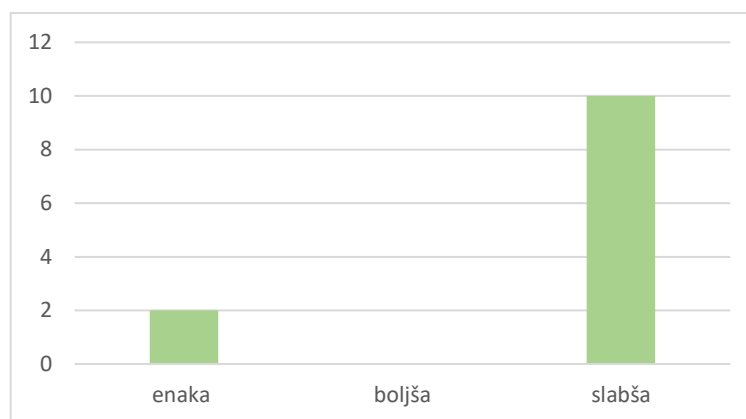
Graf 17 prikazuje odgovore dijakov, kakšna je njihova avtobusna povezava to šolsko leto na liniji 2. 11 dijakov (44%) je odgovorila enaka, 9 dijakov (36%) je odgovorila boljša in 5 dijakov (20%) je odgovorila slabša.

Graf 18: Moja avtobusna povezava to šolsko leto je na liniji 3 enaka, boljša, slabša

Graf 18 prikazuje odgovore dijakov, kakšna je njihova avtobusna povezava to šolsko leto na liniji 3. 1 dijak (7%) je odgovoril enaka, 4 dijaki (27%) so odgovorili boljša in 10 dijakov (66%) je odgovorila slabša.

Graf 19: Moja avtobusna povezava to šolsko leto je na liniji 4 enaka, boljša, slabša

Graf 19 prikazuje odgovore dijakov, kakšna je njihova avtobusna povezava to šolsko leto na liniji 4. 1 dijak (5%) je odgovoril enaka, 0 dijakov (0%) je odgovorilo boljša in 18 dijakov (95%) je odgovorila slabša.

Graf 20: Moja avtobusna povezava to šolsko leto je na liniji 5 enaka, boljša, slabša

Graf 20 prikazuje odgovore dijakov, kakšna je njihova avtobusna povezava to šolsko leto na liniji 5. 2 dijaka (17%) sta odgovorila enaka, 0 dijakov (0%) je odgovorilo boljša in 10 dijakov (83%) je odgovorila slabša.

7.3 OPAZOVANJE

Opravili sva tudi nekaj-dnevno opazovanje. Opazovali sva prihode avtobusov zjutraj in sicer na večih lokacijah oz. glede na posamezno linijo (Center poklicnih šol, Avtobusna postaja MS, Ekonomska šola, Lendavska ulica, Industrijska ulica). Opazovali sva avtobuse zjutraj oz. prihode, ki so v spodnji tabeli 16 označeni z DA. Zanimalo naju je, koliko dijakov prihaja z avtobusom na posamezni liniji.

	Linija 1	Linija 2	Linija 3	Linija 4	Linija 5
7:00	DA	DA	DA	DA	DA
7:50	DA	NE	DA	DA	DA
8:40	NE	NE	NE	DA	NE

Tabela 16: Avtobusne linije zjutraj, ki so označene kot ustrezne in neustrezne za dijake

Vsa najina opazovanja sva strnile v spodnje tabele.

Linija 1

		1. dan	2. dan	3. dan	4. dan
7.00	6.30 CPŠ	14	13	16	17
	6.34 AP	12	15	15	13
	6.45 EŠ	9	7	10	12
7.50	7.25 CPŠ	10	9	11	15
	7.29 AP	9	8	7	10
	7.40 EŠ	5	3	5	2

Tabela 17: Število dijakov na avtobusu zjutraj na liniji 1

Linija 2

		1. dan	2. dan	3. dan	4. dan
7.00	6.28 CPŠ	18	19	16	19
	6.32 AP	17	14	17	23
	6.40 EŠ	16	13	16	24

Tabela 18: Število dijakov na avtobusu zjutraj na liniji 2

Linija 3

		1. dan	2. dan	3. dan	4. dan
7.00	6.25 Indus.	20	17	19	18
	6.28 AP	25	21	15	24
7.50	7.35 Indus.	16	18	25	16
	7.38 AP	23	15	14	19

Tabela 19: Število dijakov na avtobusu zjutraj na liniji 3

Linija 4

		1.dan	2.dan	3.dan	4.dan
7.00	6.26 Lendav.	19	17	21	20
	6.31 AP	23	15	17	24
7.50	7.26 Lendav.	15	24	16	25
	7.31 AP	16	19	18	17

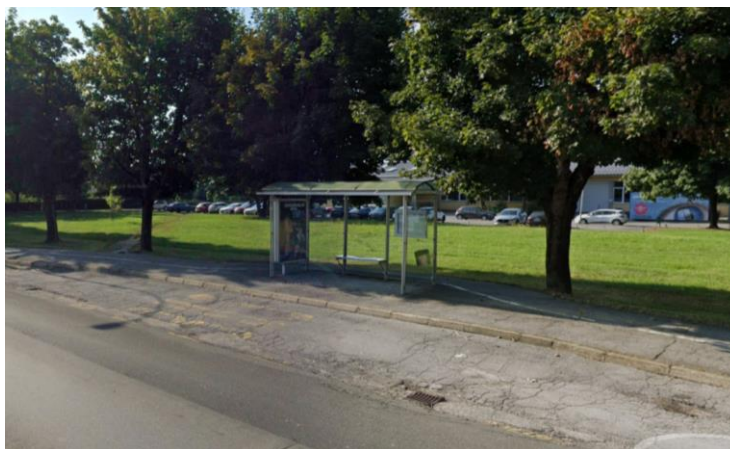
Tabela 20: Število dijakov na avtobusu zjutraj na liniji 4

Linija 5

		1.dan	2.dan	3.dan	4.dan
7.00	6.26 Lendav.	22	16	18	20
	6.31 AP	15	14	18	23

Tabela 21: Število dijakov na avtobusu zjutraj na liniji 5

Hkrati sva pri opazovanju dijake povprašali za menje oziroma sva prosili, da nama rešijo najino spletno anketo.



Slika 6: Avtobusna postaja pri Gimnaziji in Srednja poklica in tehniška šola Murska Sobotla (<https://www.google.com/maps>)

7.4 INTERVJU

Opravili sva tudi dva intervjuja in sicer s predstavnico AP Murska Sobota ga. Vesno Rebrica. Na koncu nama je še pri zadnjem delu pomagal svojimi odgovori ravnatelj Osnovne šole I Murska Sobota g. Aleš Benko.

7.5 Intervju s predstavnico AP Murska Sobota

1. Kako veliko je vaše podjetje (koliko zaposlenih šoferjev imate in koliko imate avtobusov)?

Trenutno je v podjetju 133 zaposlenih, od tega je več kot 90 voznikov avtobusa redno zaposlenih. Število voznikov avtobusa se v podjetju stalno povečuje. Zainteresirani za zaposlitev v podjetju AP MS d.d. bodisi že izpolnjujejo pogoje za delovno mesto voznika avtobusa ali pa jim v okviru naše šole vožnje Busko omogočimo in financiramo pridobivanje vozniškega dovoljenja za C in D kategorijo. Poleg dejavnosti prevoza potnikov in storitev šole vožnje Busko, opravljamo še storitve vzdrževanja gospodarskih vozil v servisu vozil AS in organizacijo turističnih potovanj za skupine v sklopu Turistične agencije Klas.

2. Vozijo eni šoferji samo vsakodnevne linije, drugi pa samo naročene linije (izlete,...)?

Večino delovnega časa vozniki opravljajo prevoze na podlagi delovnih nalog, ki zajemajo medkrajevne, mestne in posebne linijske prevoze.

Glede na razpoložljive kapacitete in povpraševanja strank se dodatno izvajajo še občasni prevozi. Občasne prevoze, predvsem daljše, izvajajo vozniki, ki izrazijo željo, da bi opravljali to vrsto prevoza. Pri daljših občnih prevozi se mora voznik bistveno bolj posvetiti potnikom, saj gre za prevoz po specifičnem naročilu stranke.

Pomembno je, da so vozniki pri vseh prevozi strpnimi, primerno komunikativni, nudijo pomoč potnikom, ter da znajo stranki na primeren način posredovati informacijo glede prevoza.

3. S 1. 7. 2024 je stopila v veljavo nova koncesija za javne prevoze. Kaj je to pomenilo za vaše podjetje in kaj se je spremenilo?

Z uveljavitvijo novih koncesij je prišlo do bistvenega povečanja obsega javnih linijskih prevozov na področju celotne Slovenije. V povprečju se je obseg povečal za cca 30 %.

Z novimi koncesijami so opredeljeni standardi glede števila povezav v posamezne kraje, upoštevaje število prebivalcev po naseljih in predvidena potovanja le-teh. Največje povečanje števila prevozov je ob delavnikih v konicah, ter v popoldanskih in večernih urah.

Koncesijska območja so zaokrožena celota, zato so opredeljene prestopne točke, kjer potniki prestopajo med dvema sosednjima koncesijama. V Pomurju sta taki prestopni točki Gornja Radgona in Ljutomer, večji prestopni točki znotraj pomurskega koncesijskega območja pa sta Murska Sobota in Lendava.

Prednost novih koncesij je povečan obseg in s tem povečanje ponudbe za potnike. Z novimi koncesijami se je s preusmeritvijo vseh daljših prevozov na avtocesto, bistveno skrajšal čas potovanja za potnike. Tako je na primer na relaciji Murska Sobota – Maribor med tednom 21 parov voženj, prevoz z avtobusom pa traja v eno smer 41 minut.

Na relaciji Murska Sobota - Ljubljana je med tednom 8 parov voženj. Prevoz na tej relaciji traja 2 uri in 8 minut, v kolikor se izvaja direkten prevoz brez postanka. V kolikor je na voznem redu v Ljubljano opredeljen postanek v Mariboru prevoz traja 2 uri in 28 minut.

V ponedeljek, četrtek in petek je v času šolskega pouka dodanih še nekaj prevozov za potrebe dijakov in študentov, ki se tedensko vračajo v kraje izobraževanja izven Pomurja.

4. Ste se po veljavi teh koncesij soočali v vašem podjetju s kakšnimi novimi težavami?

Nove koncesije so za vse prevoznike (koncesionarje) prinesle velike izzive. Največji izziv je bil v zelo kratkem času zagotoviti zadostne kapacitete (voznike, vozila) za bistveno povečan obseg javnega linijskega prevoza. Potrebno je bilo pripraviti popolnoma nove delovne naloge, ker se je večina voznih redov spremenila časovno, nekateri pa tudi relacijsko.

V mesecu juliju in avgustu ni bilo pripomb potnikov glede spremenjenih voznih redov. Največ težav je bilo po uveljavitvi voznih redov, ki veljajo v času šolskega pouka, to je od 1. 9. 2024 naprej. Takrat so potniki v večji meri pričeli potovati in zaznali spremembe. Na Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa in na prevoznike je bilo v mesecu septembru in oktobru posredovanih veliko pobud za spremembe voznih redov. DUJPP je predloge preučila in nato z vsakim prevoznikom opredelila spremembo ali po potrebi dodala še kakšne prevoze, predvsem v koničnih urah.

5. Zakaj je v tem šolskem letu dosti težje dobiti občasni prevoz, npr. za športni dan, izlete,....?

S to težavo se sooča celotna država. Že v predhodnih letih je bila težava zagotoviti prevoz vsem strankam v sezonskih mesecih, kot so april, maj, junij, september in oktober. Prevozniki smo stranke že v preteklosti usmerjali na tiste časovne okvire, kjer je bilo manj naročil.

Z uvedbo novih koncesij je bilo veliko kapacitet, ki so prej bile na razpolago za občasne prevoze, vključenih v izvajanje javnih linijskih prevozov. V javne linijske prevoze je po novem vključeno tudi veliko manjših prevoznikov, ki so prej opravljali samo občasne prevoze in posebne linijske prevoze. Posledično je sedaj še težje vsem zagotoviti proste kapacitete med tednom. Največ kapacitet je prostih v soboto in nedeljo, vendar pa čez vikend osnovne šole ne izvajajo izletov, športnih dni ali drugih aktivnosti.

Nekatere šole so se že odločile za uporabo javnega linijskega prevoza na krajših relacijah po Pomurju, v kolikor jim ustreza vozni red. Prevoz opravijo izven konice, ko dijaki, študenti in delavci ne potujejo, to je med 8. in 12 uro in po 16. uri. Prevoz z javnim linijskim prevozom je tudi cenovno ugoden, saj imajo osnovnošolci 50% popust pri nakupu vozovnic.

Zagotovitev dodatnih kapacitet za potrebe občasnih prevozov je omejena z dolgimi dobavnimi roki ob nakupih novih avtobusov. Še večjo omejitev pa predstavlja pomanjkanje voznikov, kar je značilno za celotno Evropo. Žal se za poklic voznika avtobusa ne odloča veliko mladih. Voznik mora v vsaki situaciji oz. nepredvidenih okoliščinah ostati miren, strpen, primerno komunicirati in pomagati potnikom. Občasno je voznik tudi primoran katerega od potnikov opozoriti na primerno obnašanje in ravnanje, da prevoz lahko izvede varno in ustrezno z vidika vseh potnikov. S pomanjkanjem delovne sile se srečujejo delodajalci v skoraj vseh panogah, zato bo zagotovitev ustreznega kadra izziv, s katerim se bomo soočali tudi v prihodnje.



Slika 7: Avtobus AP Murska Sobota (<https://www.apms.si/go/484/Sola-voznje-BUSKO>)

7.6 Intervju z ravnateljem Osnovne šole I Murska Sobota

1. Kot osnovna šola uporabljamo vsakodnevne in tudi občasne avtobusne prevoze. Smo se v tem šolske letu srečevali s kakšnimi težavami?

Kot šola se nismo srečevali s težavami glede privozov in odvozov, saj ni bilo bistvenih sprememb glede terminov. Šolski privozi so v domeni MOMS in pri izbiri prevoznika nismo vključeni. Vsi privozi se izvajajo v sodelovanju z AP Murska Sobota.

To velja za vsakodnevne šolske prevoze, ne pa za ekskurzije, dneve dejanosti,.. Ekskurzije, dnevi dejavnosti, šole v naravi... pa dajemo povpraševanje prevoznikom – konkretno prejmemo 3 do 4 ponudbe. V tem primeru plačamo prevoz mi oziroma starši.

2. Pa se je glede teh prevozov v tem šolskem letu kaj spremenilo?

Ja, ker so ponudniki prevozov vključeni v nove (koncesijske) redne linije in nimajo prostih avtobusov oziroma šoferjev, dobimo dosti težje občasni prevoz. Posledično so tudi drugačne cene.

8 RAZPRAVA IN ZAKLJUČEK

Avtobus, večje motorno vozilo, ki je namenjeno prevozu večjega števila potnikov. Vozi po predpisanih avtobusnih linijah, ki povezujejo različna območja, mesta ali naselja. Uporabljajo se za javni prevoz ljudi.

Kaj pomeni kratica DUJPP? To je Družba za upravljanje javnega potniškega prometa. Njena naloga je, da modernizira sistem javnega prevoza ter izboljša učinkovitost in trajnost prevoznih storitev.

V letu 2023 je ministrstvo zaključilo javno naročilo za podelitev koncesij za izvajanje gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu. Začetek izvajanja pa je 1. 7. 2024.

Goričko, katero ime »pokriva« kar 462 km². Na tem delu poteka kar 5 avtobusnih linij, ki se začnejo od zahoda proti vzhodu: Sotina, Trdkova, Neradnovci, Čepinci, Kančevci in se vlečejo vse do Murske Sobote (slika 5). Pri primerjavi podatkov sva ugotovili, da je zahodni del Goričkega bolj »pokrit« z avtobusnimi linijami. Kar pomeni, da so linije gostejše in imajo tudi dosti več odhodov v smeri Murska Sobota (11 in 10 odhodov dnevno) in toliko tudi odhodov iz Murske Sobote nazaj. Tako imata linija 1 (Sotina – Murska Sobota) in linija 2 (Trdkova – Murska Sobota) največ odhodov in sicer 11 in 10. Liniji 4 (Čepinci – Murska Sobota) in linija 5 (Kančevci – Murska Sobota) imata za pol manj odhodov in sicer 5.

S tem najino **1. hipotezo, avtobusne linije Goričko – Murska Sobota so dobro pokrite, lahko delno potrdiva.**

Veliko dijakov je vsakodnevno odvisna od javnega avtobusnega prevoza, saj je to njihov način prihoda v šolo. Vsakodnevno vstajanje in premagovanje določenih kilometrov je lahko stresno, zato je zelo pomembno kakšna je avtobusna poveza iz njihovega kraja in seveda časovnica avtobusov.

Na podlagi najine ankete, ki jo je reševalo 100 dijakov, analize voznih redov posamezne linije in opazovanj, sva prišli do zaključka. 52% dijakov je odgovorilo, da je njihova povezava dobra, 48% dijakov pa da je slaba. Najslabšo povezavo so dijaki označili na liniji 3. Pri najini analizi voznih redov, pa sva upoštevali prihod avtobusa v Mursko

Soboto glede na začetek pouka (7:00, 7:50, 8:40) in ima najboljšo pokritos linija 4, najslabšo pokritos pa linija 2.

Hipotezo 2, dijaki imajo zjutraj dobre avtobusne povezave, lahko delno potrdiva.

Tudi odhodi domov so zelo pomembni, saj je čakanje na avtobus po napornem dnevu lahko neprijetno, še posebej v slabem vremenu in nekje na prostem. Najina anketa je po analizi pokazala, da 50% dijakov označilo njihovo popoldansko avtobusno povezavo kot dobro in 50% dijakov kot slabo. In sicer so kar na 3 linijah označili kot slabo popoldansko povezavo in sicer linija 1, linija 4 in linija 5. Pri najini analizi voznih redov, kjer sva upoštevali konec pouka (12:45, 13:35, 14:25) imata liniji 1 in 2 najslabšo povezavo ostale 3 linije pa enako.

Hipotezo 3, dijaki imajo popoldan dobre avtobusne povezave, lahko delno potrdiva.

Po vseh analizah linij in analizi ankete lahko poveva, da nobena linija ne izstopa, ampak ima vsaka nekaj dobrega in nekaj slabega.

Vse analize voznih redov, kjer je vidno, da so linije razporejene čez celi dan, čeprav ni logične povezave, zakaj linije sredi dneva in se vozijo prazni avtobusi. Tudi ga. Vesna iz AP Murska Sobota nama je potrdila, da se je število avtobusnih linij povečalo in jim posledično primanjkuje šoferjev. Zato opravljajo te vsakodnevne prevoze tudi manjši prevozniki, ki so prej opravljali samo posebne, linijske, občasne prevoze. V razgovoru z ravnateljem Osnovne šole I Murska Sobota sva tudi ugodtobili, da se šola to šolsko leto sooča s težavami ob pridobitvi občasnega avtobusnega prevoza. Zakaj? Ker ti prevozniki sedaj opravljajo redne linijske prevoze.

Zato najino 4. hipotezo, Osnovna šola I Murska Sobota se to šolsko leto srečuje s težavami ob pridobitvi občasnega avtobusnega prevoza, lahko potrdiva.

Na eno strani se nekaj poveča, pridobi, izboljša, na drugi strani je zato nekaj, nekdo prikrajšan. Res se je nekje število odhodov in prihodov povečalo, vendar sva ugotovili, da se dijakom ni kaj bistveno spremenilo glede na njihov začetek in konec pouka. Se je

pa zelo spremenilo zato pridobivanje občasnega avtobusnega prevoza, ki ga je v tem šolskem letu težje dobiti in posledično so tudi višje cene avtobusnih prevozov.

Literatura

Internetni viri:

AVTOBUSNI PROMET Murska Sobota d.d. (<https://www.apms.si/voznired>) (pridobljeno 15. 12. 2024)

BABIĆ, KRUMPAK, OVČJAK. Avtobusi na alternativni pogon in njihovo uvajanje v potniški promet. (<https://www.knjiznica-celje.si/raziskovalne/4202005002.pdf>) (pridobljeno 11. 11. 2024)

DUJPP. Upravljanje JPP v Sloveniji (<https://www.dujpp.si/o-druzbi.html>) (pridobljeno 15. 11. 2024)

PAUŠER. B. Nove koncesije avtobusnih prevoznikov. (<https://www.etransport.si/novice/nove-koncesije-avtobusnih-prevoznikov>) (pridobljeno 1. 12. 2024)

RIZANAJ, STROPNIK, ZUPANC. Vpliv urnika na prosti čas dijakov. (<https://www.knjiznica-celje.si/raziskovalne/4202005002.pdf>) (pridobljeno 25. 11. 2024)

Wikipedija. Avtobus. <https://sl.wikipedia.org/wiki/Avtobus> <https://sl.wikipedia.org/wiki/Telefon> (pridobljeno 20. 11. 2024)

Priloga 1

Pozdravljeni. Sva Julija in Leša, osmošolki, Osnovne šole I Murska Sobota. Delava raziskovalno nalogo na temo avtobusni prevozi v Murski Soboti. Prosiva vas, da si vzamete minutko časa in rešite spodnjo, anonimno anketo, ki nama pri raziskovalni nalogi zelo pomaga. Hvala!

1. Starost:

- 15 let
- 16 let
- 17 let
- 18 let
- 19 let

2. Vozim se na relaciji:

- Sotina – Večeslavci – Krajina – Murska Sobota
- Trdkova – Motovilci – Grad – Bodonci – Lemerje – Murska Sobota
- Neradnovci – Martinje – Vidonci – Prosečka vas – Šalamenci – Murska Sobota
- Čepinci – Šalovci – Adrijanci – Stanjevci – Mačkovci – Murska Sobota
- Kančevci – Prosenjakovci – Motvarjevci – Selo – Andrejci – Murska Sobota

3. Moja avtobusna povezava z Mursko Soboto zjutraj je:

- slaba
- dobra

4. Moja avtobusna povezava domov je :

- slaba
- dobra

5. To šolsko leto je moja avtobusna povezava z Mursko Soboto:

- enaka
- boljša
- slabša