

ODZIV PREBIVALCEV MESTNE OBČINE MURSKA SOBOTA NA IZBOLJŠAVE V JAVNEM POTNIŠKEM PROMETU

Dr. Matej Gabrovec

Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU, Gosposka ulica 13,
SI – 1000 Ljubljana, Slovenija
e-naslov: matej@zrc-sazu.si

Dr. Marjan Lep

Fakulteta za gradbeništvo Univerze v Mariboru, Smetanova 17,
SI – 2000 Maribor, Slovenija
e-naslov: lep@uni-mb.si

Beno Mesarec, univ. dipl. inž. gradb.

Fakulteta za gradbeništvo Univerze v Mariboru, Smetanova 17,
SI – 2000 Maribor, Slovenija
e-naslov: beno.mesarec@uni-mb.si

Izvleček

V Sloveniji je v zadnjem desetletju značilen stalen upad povpraševanja in ponudbe javnega potniškega prometa. Med letoma 1991 in 2002 je po podatkih popisov prebivalstva delež uporabnikov javnega potniškega prometa med dnevnimi vozači na delo padel s 46 na 10 %. Posamezne lokalne skupnosti so se na ta negativen trend uporabe javnega prevoza odzvale z izboljšanjem ponudbe in/ali pocenitvijo javnega prevoza na svojem območju. V okviru mednarodnega projekta REDECON se je na območju Mestne občine Murska Sobota na posameznih linijah izvajal pilotni projekt izboljšave javnega potniškega prometa. V prispevku prikazujemo odziv prebivalcev na izboljšano ponudbo javnega potniškega prometa.

Ključne besede: dnevna mobilnost, javni potniški promet, Prekmurje.

RESPONSE OF THE INHABITANTS OF THE MURSKA SOBOTA CITY MUNICIPALITY TO THE IMPROVEMENTS IN THE PUBLIC PASSENGER TRANSPORT

Abstract

Public passenger transport in the Republic of Slovenia is characterized by the fact that both supply and demand have been more or less steeply declining for the last 10 years. According to population censuses in 1991 and 2002 the share of public passenger transport users decreased from 46 to 10 %. In the last few years, individual local communities took several measures in order to make public passenger transport more attractive. Some of them decided on subsidized tickets or even free public transport, while others improved the offer of public transport by increasing the number of bus drives or even by introducing new bus routes. Within the framework of the international project REDECON, in 2007 the offer of public transport was improved on the suburban bus routes in the city municipality of Murska Sobota. The effects of these municipal steps were analysed by means of counting and interviewing the passengers.

Key words: Daily mobility, Public passenger transport, Prekmurje.

1. Uvod

Posamezne lokalne skupnosti so v zadnjih letih izvedle različne ukrepe za povečanje atraktivnosti javnega potniškega prometa. Nekatere so se odločile za subvencioniranje vozovnic ali celo uvedbo brezplačnega javnega potniškega prometa, druge pa so izboljšale ponudbo javnega prometa s povečanjem števila avtobusnih voženj ali celo uvedbo novih avtobusnih linij. Motivi občin za uvedbo teh ukrepov so bili različni, razdelimo jih lahko v dve skupini. Na eni strani je šlo za ukrep socialne politike. Cilj ukrepa je bil v tem primeru predvsem omogočiti ustrezno mobilnost tistim občanom, ki nimajo možnosti osebnega prevoza, to je predvsem dijakom in starejšim. V mestih pa je bila bolj v ospredju prometna politika, s povečanjem atraktivnosti javnega potniškega prometa naj bi spremenili izbiro prevoznega sredstva, z zmanjšanjem osebnega prometa na račun javnega naj bi zmanjšali prometne zastoje, pomanjkanje parkirišč, onesnaženje zraka, hrup in tako naprej. Opravljene so bile že prve analize učinkovitosti takih ukrepov (Gabrovec, Bole, Žura, Lep, Plevnik in Pelc 2008). V Murski Soboti je bila v okviru mednarodnega projekta REDECON v letu 2007 izboljšana ponudba javnega prometa na medkrajevnih avtobusnih linijah v mestni občini Murska Sobota (Lep, Gabrovec, Mesarec in Bole 2008). V istem letu je bil v Murski Soboti uveden tudi mestni promet (medmrežje 1). Cilj prispevka je analiza odziva prebivalcev na izboljšanje javnega potniškega prometa.

2. Osnovne značilnosti dnevna mobilnosti v Sloveniji in Prekmurju

Ob popisu leta 2002 je bilo v Sloveniji 658.911 dnevnih vozačev, od tega dve tretjini (440.299) delavcev in tretjina šolarjev (218.612), kamor uvrščamo osnovno- in srednješolce ter študente. Število vozačev se je tako od popisa leta 1991 povečalo za 115.000 ali dobrih 20 %. Zlasti se je povečalo število vozačev, ki potujejo v šolo, saj je njihovo število povečalo za več kot 40 %, medtem ko se je število vozačev – delavcev povečalo za približno 13 %. Povišanje števila vozačev je torej predvsem posledica večje šolske dnevne mobilnosti in zaradi vse večjega vpisa v univerzitetne (višje in visokošolske) izobraževalne programe (Gabrovec, Bole, Žura, Lep, Plevnik in Pelc 2008). Bolj kot samo število dnevnih vozačev pa se je v zadnjih desetletjih spreminjal način potovanja na delo, ki ga prikazuje spodnja preglednica.

Preglednica 1: Delež potovanj v % glede na prometno sredstvo v Sloveniji in v Prekmurju v letih 1981, 1991 in 2002.

Način potovanja na delo	1981	1991		2002	
		Slovenija	Prekmurje	Slovenija	Prekmurje
Osebni avto	27	44	40	85	82
Avtobus	54	43	45	8	10
Vlak	4	3	1	2	0
Peš ali kolo	13	8	12	4	7

Vir: Popisi prebivalstva, Statistični urad RS, Pelc 1988.

Iz preglednice 1 je zelo jasno razviden zelo hiter porast uporabe osebnih vozil za pot na delo na račun bolj trajnostnih oblik, to je uporabe javnega potniškega prometa ter nemotoriziranih oblik prometa. Posebej hitre spremembe so se dogajale v devetdesetih letih prejšnjega stoletja, ko se je uporaba osebnih vozil podvojila na račun javnega potniškega prometa, ki je v tem času med dnevnimi vozači izgubil štiri petine svojih potnikov. Pri izbiri prometnega sredstva

se Prekmurci obnašajo približno enako kot ostali Slovenci, glede tega ni nobenih pomembnih razlik. Pri uporabnikih osebnih vozil je posebej neugodno tudi razmerje med vozniki in sopotniki. Po podatkih popisa prebivalstva iz leta 2002 je namreč razmerje med vozniki in sopotniki 10 : 1. Tako upad uporabnikov javnega potniškega prometa kot tudi nemotoriziranih oblik prometa je posledica prometne politike v tem obdobju, ki se je osredotočala predvsem na gradnjo nove cestne infrastrukture, popolnoma pa je zanemarila železniško infrastrukturo in javni potniški promet oziroma se je z bolj trajnostnimi oblikami prometa ukvarjala le na deklarativni ravni. Posledica tega je, da ima uporaba javnega potniškega prometa slabšalen pomen. Za večino Slovencev je to storitev, ki je namenjena le nepolnoletnim učencem in revežem, ki si ne morejo privoščiti osebnega avtomobila. Tak način razmišljanja potrjuje tudi raziskava Eurobarometra, v kateri so državljane Evropske zveze spraševali, ali bi manj uporabljali osebni prevoz, če bi se cena goriva podvojila. Na to vprašanje je 22 % anketirancev odgovorilo, da bi se vozili bistveno manj, 31 %, da bi se vozili nekoliko manj, 26 % pa, da bi se vozili enako pogosto. Slovenci smo bili po tej anketi med vsemi Evropejci najmanj pripravljeni zamenjati svoje navade, saj je le 9 % anketirancev izjavilo, da bi se vozili bistveno manj, kar 47 % pa jih je izjavilo, da bi se vozili enako pogosto. Kot alternativo osebnemu prevozu je bilo le 26 % vprašanih Slovencev pripravljeno uporabiti javni prevoz (Evropa 37 %), po drugi strani pa bi se bili Slovenci v večji meri pripravljeni (na načelni ravni) voziti skupaj s sorodniki, znanci ali sosedi (23 % vprašanih, Evropa 10 %) (medmrežje 2).

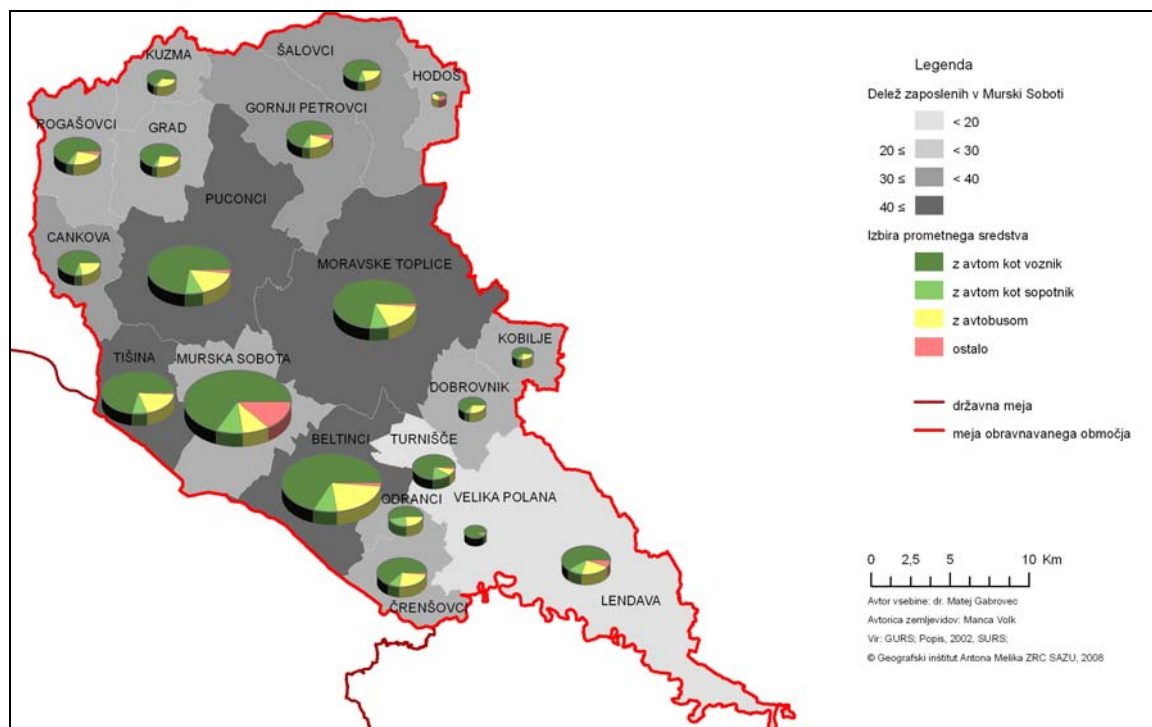
Medtem ko je Prekmurje v celoti podobno Sloveniji glede izbire prometnega sredstva, pa podatki popisa prebivalstva kažejo večjo variabilnost znotraj regije oziroma med posameznimi relacijami (glej sliko 1 oziroma preglednico 2). Zemljevid prikazuje izbiro prometnega sredstva pri tistih zaposlenih, ki se dnevno vozijo v Mursko Soboto. Pri teh je glede na celotno Prekmurje delež vozačev v avtobusih približno dvakrat večji. To je posledica izrazite usmerjenosti linij javnega potniškega prometa proti Murski Soboti, medtem ko prečnih linij oziroma povezav med središči nižje stopnje praktično ni. Pomembna je tudi prilagoditev avtobusnih vozniških redov delovnemu času Mure. Zanimivo je, da je manjši delež uporabnikov javnega prometa v občinah, ki mejijo na murskosoboško mestno občino. Razlog za to bi bilo zanimivo podrobneje analizirati. Domnevamo, da je finančno javni medkrajevni avtobusni promet ob veljavni tarifni lestvici na kratkih razdaljah relativno manj konkurenčen osebnemu prometu kot na daljših relacijah.

Preglednica 2: Način potovanja zaposlenih dnevnih vozačev v Mursko Soboto.

Občina	Oddaljenost od Murske Sobotice	Število dnevnih vozačev	Način potovanja na delo [v %]			
			Z avtom kot voznik	Z avtom kot sopotnik	Z avtobusom	Ostalo
Beltinci	8	1454	67	10	21	2
Cankova	16	264	70	7	22	0
Črenšovci	14	361	63	9	26	2
Dobrovnik/Dobronak	20	114	64	7	29	0
Gornji Petrovci	24	310	68	7	21	5
Grad	22	237	67	5	26	2
Hodoš/Hodos	33	33	42	0	30	27
Kobilje	26	66	64	0	26	11
Kuzma	33	122	63	0	30	7
Lendava/Lendva	29	344	59	12	23	6
Moravske Toplice	9	1017	72	10	17	1

Murska Sobota	0	1675	67	11	10	13
Odranci	12	178	53	23	24	0
Puconci	8	1020	73	9	16	2
Rogašovci	27	322	66	6	25	3
Šalovci	30	200	70	0	21	9
Tišina	7	776	72	9	19	1
Turnišče	16	260	74	17	7	2
Velika Polana	20	72	90	0	0	10

Vir: Popisi prebivalstva 2002, Statistični urad RS.



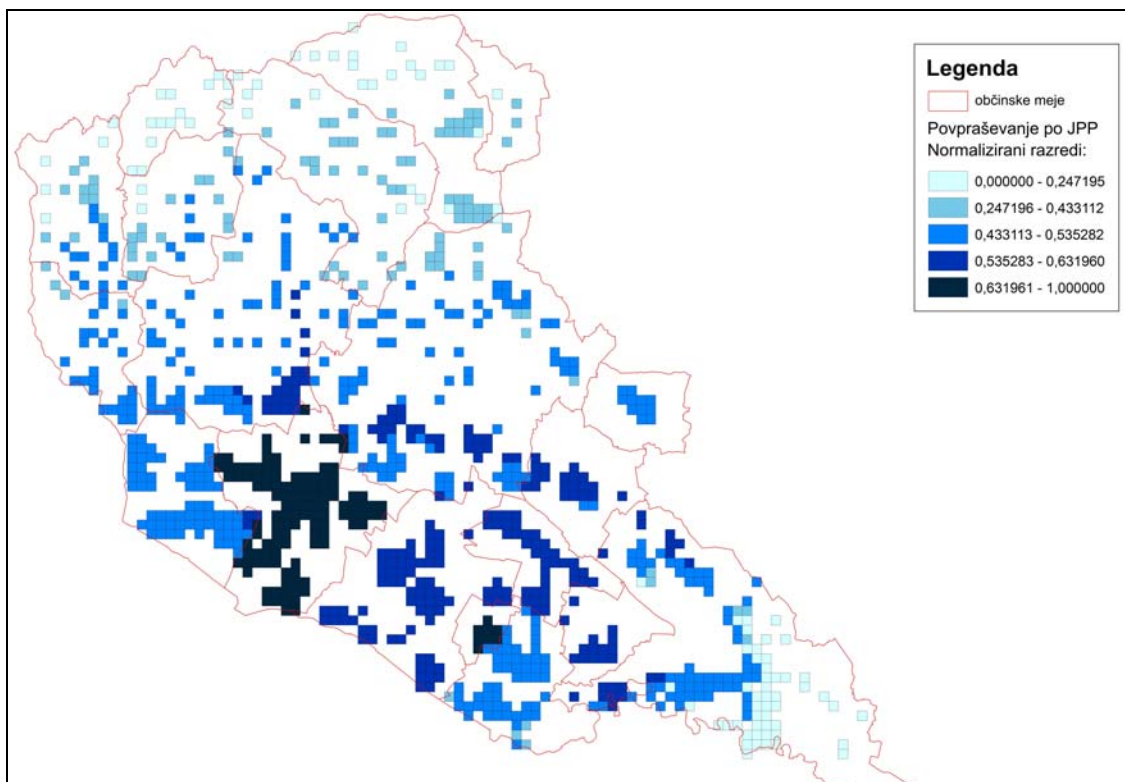
Slika 1: Izbira prometnega sredstva delovno aktivnih prebivalcev – dnevnih vozačev v Mursko Soboto. (Vir: Popisi prebivalstva 2002, Statistični urad RS)

3. Primer izboljšave javnega potniškega prometa

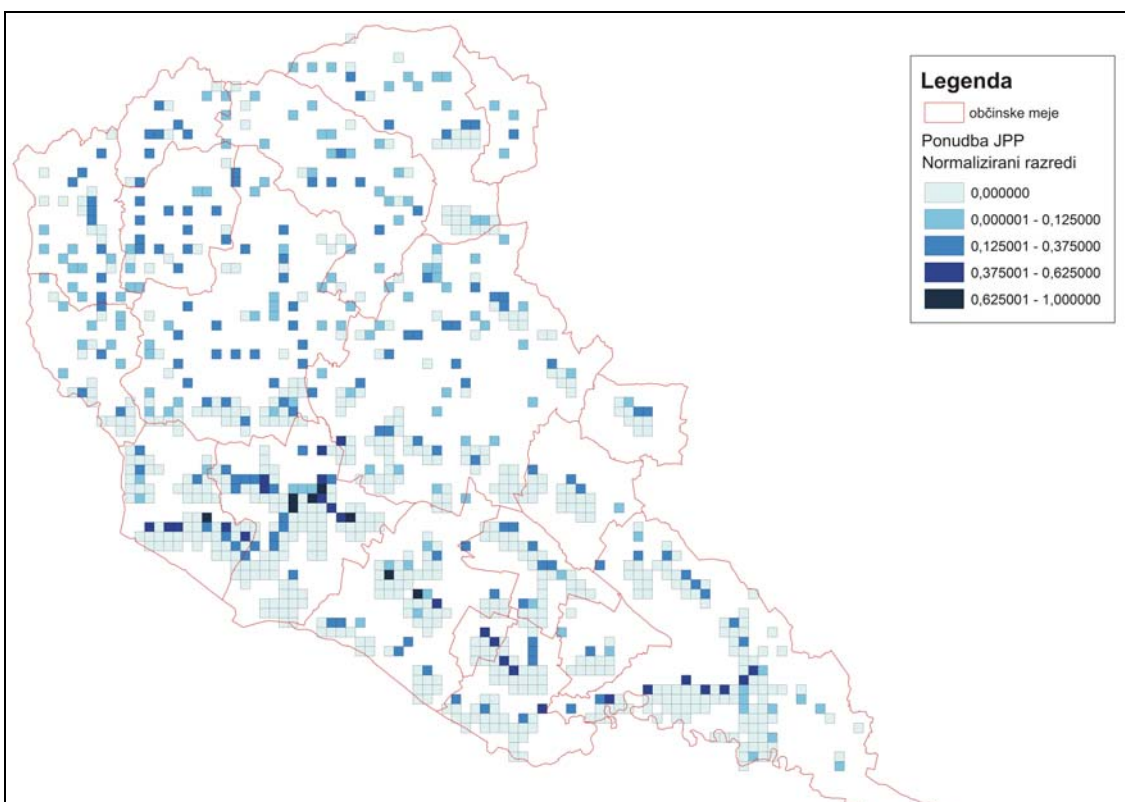
3.1 Analiza povpraševanja in ponudbe javnega potniškega prometa

V Prekmurju je bila za identifikacijo »podhranjenosti« s ponudbo javnega potniškega prometa uporabljena metodologija projekta REDECON (Redecon 2008). Le-ta temelji na rastrski obravnavi prostora ter izračunava vrsto indikatorjev določene lokacije oziroma rastrske celice (celice dimenzije 500×500 metrov). V okviru pilotnega projekta so bile zajete zgolj celice, znotraj katerih se pojavljajo strnjena naselja. Obravnavane celice (lokacije) so bile opisane z nizi kvalitativnih in kvantitativnih atributov prostora, atraktorjev prometa in s kvalitativnimi in kvantitativnimi atributi javnega potniškega prometa. Z ustrezno kombinacijo atributov je bil za vsako obravnavano celico definiran nivo ponudbe oz. povpraševanja po javnem potniškem prometu. V naslednjem koraku je bila opravljena analiza skladnosti med ponudbo in povpraševanjem. Slika 2 prikazuje obravnavana območja z najvišjim indikatorjem potenciala povpraševanja po javnem potniškem prometu. Pokazatelj potencialov povpraševanja po javnem potniškem prometu je kombinacija več dejavnikov. Slika 3 pa

prikazuje območja z najboljšo obstoječo ponudbo javnega potniškega prometa, ki je prav tako kombinacija več dejavnikov.



Slika 2: Prikaz indikatorja povpraševanja po sistemu JPP. (Vir: Redecon 2008)



Slika 3: Indikator kakovosti ponudbe javnega potniškega prometa. (Vir: Redecon 2008)

Na osnovi te metodologije so bile identificirane tri smeri, kjer obstajajo očitna razhajanja med potenciali povpraševanja in ponudbo javnega potniškega prometa. Ugotovljena je bila očitna podhranjenost s ponudbo javnega potniškega prometa iz Murske Sobote v zahodni (liniji Murska Sobota – Kupšinci – Borejci in Murska Sobota – Satahovci – Tišina) in južni smeri (Murska Sobota – Bakovci – Dokležovje) ter na območju samega mestnega središča Murske Sobote. Hkrati so na teh linijah tudi koncesionarji in lokalne skupnosti zagotavljali izvedljivost in izvedbo ukrepov izboljšanja ponudbe. Za omenjene linije je značilen drastičen upad ponudbe javnega potniškega prometa v preteklih letih. Frekvenca prevozov je bila zelo nizka – zgolj po nekaj voženj v času jutranje in popoldanske prometne konice med delavniki, prevozi med vikendi pa so bili opuščeni.

Prva izmed identificiranih smeri povezuje primestna naselja zahodno od Murske Sobote. Naselja Borejci, Kupšinci, Veščica in Černelavci imajo skupaj po podatkih popisa iz leta 2002 2.759 prebivalcev in so od 2,5 do 8 kilometrov oddaljena od mesta. Velika večina aktivnega prebivalstva je zaposlena v Murski Soboti, kjer se šola tudi večina osnovnošolcev in srednješolcev. Na obravnavanem območju je obratovala primestna linija Murska Sobota – Kupšinci – Borejci, ki je do oktobra 2007 ponujala 7 parov voženj na delovni dan, ob sobotah in nedeljah ni bilo ponudbe. Na liniji je bilo na mesec prepeljanih le 400 potnikov. Podobno stanje je bilo ugotovljeno tudi na drugih dveh izbranih smereh, to je Murska Sobota – Bakovci – Dokležovje in Murska Sobota – Satahovci – Tišina. Za območje zgoraj navedenih treh smeri in samo mesto Murska Sobota smo analizirali tudi popisne podatke iz leta 2002 o izbiri prometnega sredstva dnevnih vozačev v Mursko Soboti. Podatki so prikazani v spodnji preglednici, upoštevana pa so samo naselja v mestni občini Murska Sobota, ne pa tudi naselja v sosednjih občinah, do koder vozijo posamezne vožnje obravnavanih linij (Tišina, Dokležovje). Sešteli smo podatke o naseljih, ki ležijo ob isti avtobusni liniji. Ob koncu preglednice so prikazani tudi prebivalci, ki živijo in delajo oziroma se šolajo v Murski Soboti. Ker je bil popis prebivalstva pred uvedbo mestnega prometa, so razumljivo pri uporabi javnega prometa v Murski Soboti minimalne vrednosti. Glede na slovenske razmere preseneča relativno nizka uporaba javnega prometa pri srednješolcih. Pri zaposlenih statistični podatki kažejo presenetljivo velike razlike v uporabi javnega potniškega prometa med posameznimi smermi. Te razlike lahko deloma razložimo z različno kakovostjo ponudbe. Iz preglednice 2 se da jasno razbrati, kolikšen je maksimalni potencial pridobitve novih potnikov na obravnavanih linijah.

Preglednica 3: Izbira prometnega sredstva po posameznih linijah.

	Skupaj	Voznik	Sopotnik	Avtobus	Avtobus [%]
Bakovci – srednješolci	70	-	23	42	60
Bakovci – osnovnošolci	2	-	2	-	0
Bakovci – zaposleni	377	251	31	85	23
Bakovci – skupaj	449	251	56	127	28
Kupšinci - srednješolci	78	-	11	7	9
Kupšinci – osnovnošolci	207	-	47	131	63
Kupšinci – zaposleni	521	369	47	38	7
Kupšinci – skupaj	806	369	105	176	22
Satahovci – srednješolci	48	-	15	21	44
Satahovci – osnovnošolci	62	-	11	45	73
Satahovci – zaposleni	352	240	34	37	11
Satahovci – skupaj	462	240	60	103	22
Murska Sobota – srednješolci	525	-	13	9	2

Murska Sobota – osnovnošolci	968	-	87	-	0
Murska Sobota – zaposleni	3.715	1.317	95	10	0
Murska Sobota – skupaj	5.208	1.317	195	19	0

Vir: Gabrovec, Lep, Mesarec.

3.2 Ukrepi

Na osnovi rezultatov metodologije REDECON so bili na treh linijah uvedeni ukrepi bistvenega povečanja ponudbe tako med tednom kot ob sobotah (glej preglednico 4). Hkrati so se cene prevozov znižale za 50 %. Projekt je spremljala intenzivna promocija: plačane reklame na lokalnih radijskih postajah, članki in obvestila v časopisih, obvestila na spletnih straneh, vsako gospodinjstvo na območju na novo uvedenih voženj je na dom dobilo letak z novimi voznimi redi in informacijo o znižanih cenah prevozov.

Preglednica 4: Obseg ponudbe (število prevoženih kilometrov z avtobusi) pred uvedbo ukrepov in po njej.

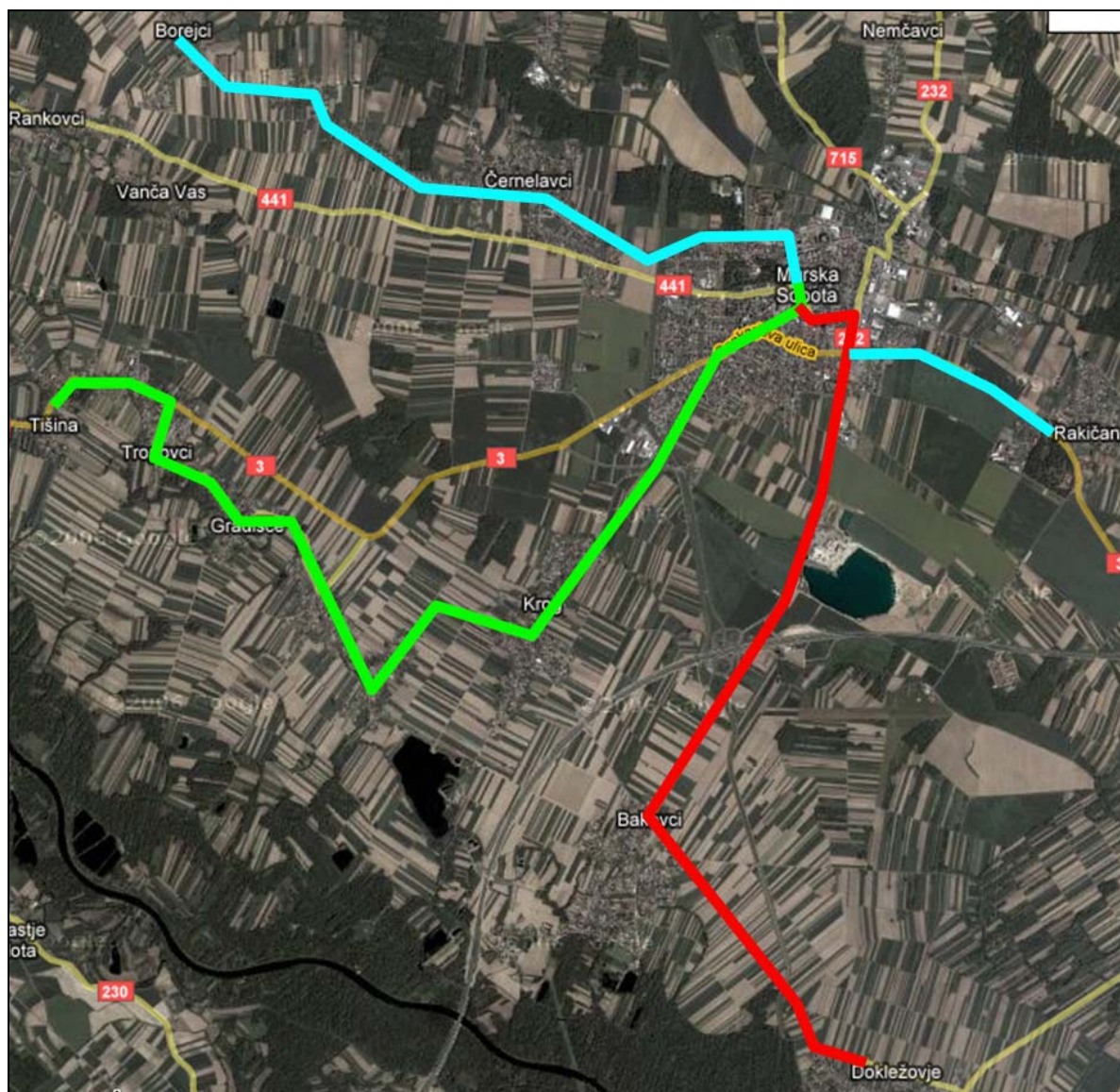
	Pred ukrepi [km/mesec]	Po ukrepih [km/mesec]
Ponedeljek do petek	2.240	3.840
Sobote	0	640
Skupaj	2.240	4.480

Vir: AVRIS, baza podatkov o avtobusnih voznih redih, Direkcija RS za ceste.

Bistveno izboljšana raven ponudbe je bila testirana na treh različnih pristopih:

- Linija Murska Sobota – Borejci je bila podaljšana, da potnikom ne bi bilo treba več prestopati. Veliko število potnikov iz smeri Borejcev nadaljuje pot proti Rakičanu, kjer je veliko delovnih in šolskih mest ter regionalna bolnišnica. Pred podaljšanjem linije do Rakičana so uporabniki na tej relaciji morali na glavni avtobusni postaji prestopiti na avtobus za Rakičan.
- Na liniji Murska Sobota – Tišina je bil spremenjen itinerar. Pred spremembo trase linije je večina avtobusov v smeri Tišine vozila po glavni cesti, mimo vrste naselij, za katere je zato ta linija bila »neuporabna«. S spremembo linije je le-ta zajela tudi prebivalce naselij, ki ne ležijo ob glavni cesti.
- Uvedena je bila nova linija Murska Sobota – Dokležovje. Obstoječa avtobusna linija do Bakovcev je bila podaljšana do Dokležovja, ki je pred tem bilo brez direktne avtobusne povezave z Mursko Soboto.

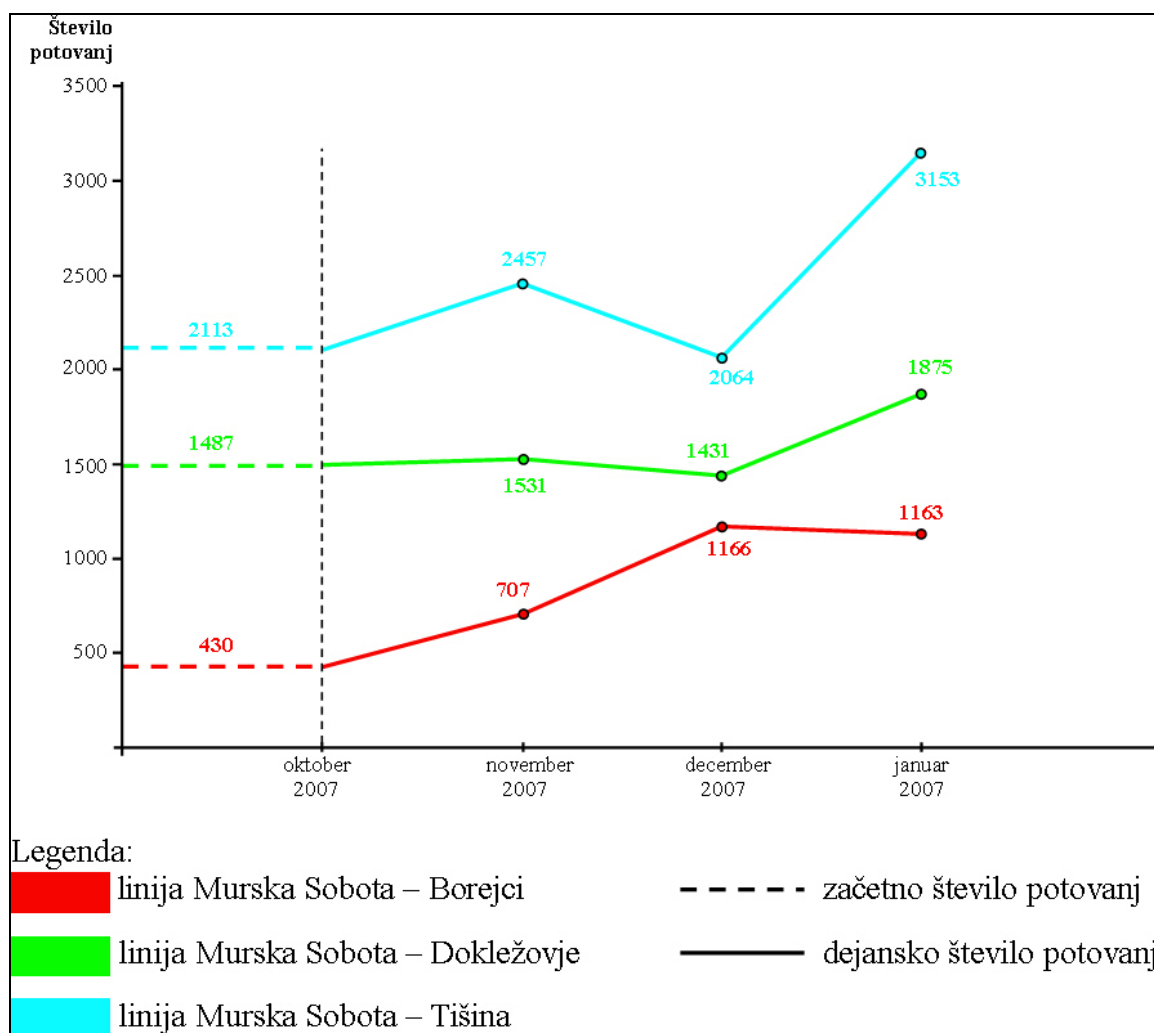
Na vseh treh obravnavanih avtobusnih linijah (ki so prikazane na naslednji sliki) se je bistveno povečalo število parov voženj. Na linijah Murska Sobota – Tišina in Murska Sobota – Borejci za približno 100 %. Linija Murska Sobota – Dokležovje pa je bila uvedena popolnoma na novo. Ustrezno temu se je povečalo tudi število prevoženih kilometrov.



Slika 4: Prikaz obravnavanih avtobusnih linij. (Vir: Redecon 2008)

3.3 Odziv uporabnikov

Po treh mesecih izvajanja ukrepov, med novembrom 2007 in januarjem 2008, smo spremljali odziv uporabnikov. Grafični prikaz odziva za vse tri linije je prikazan na sliki 4. Tako je na liniji Murska Sobota – Borejci prišlo do bistvenega povečanja števila uporabnikov, kar razlagamo z dejstvom, da je bila pred uvedbo ukrepov »podhranjenost« s ponudbo najbolj izrazita. Manjši dvig števila potnikov smo izmerili na liniji Murska Sobota – Dokležovje, število potnikov na liniji Murska Sobota – Tišina pa je v obravnavanem obdobju zelo nihalo.



Slika 4: Prepeljani potniki po posameznih linijah po mesecih. (Vir: Avtobusni promet Murska Sobota)

Število potnikov na obravnavanih linijah se še ni ustalilo, zato je za dokončno sodbo potrebno še nekaj mesecev. V vsakem primeru je prišlo do odziva potnikov na izboljšano ponudbo, za statistično obdelavo odziva pa je potrebna nekoliko daljša časovna vrsta.

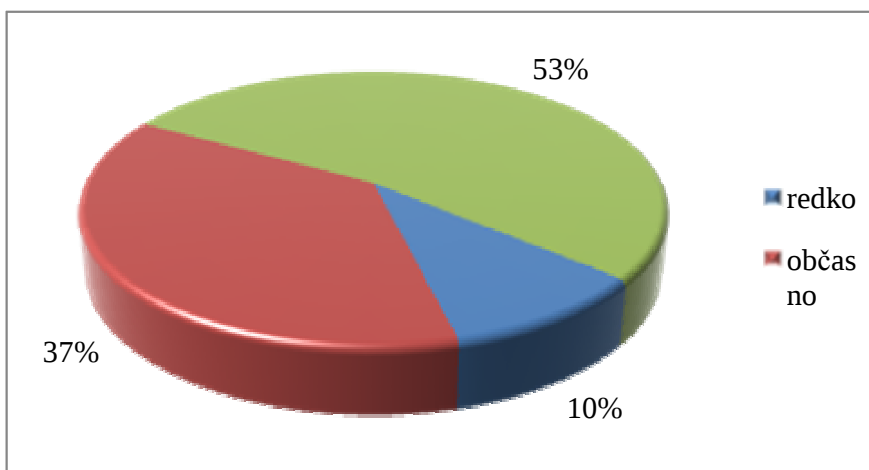
3.4 Finančne posledice

Obravnavali smo linijo Murska Sobota – Borejci. Skupni prihodek iz prodaje vozovnic se je na obravnavani liniji povečal od 1.200 € na mesec v oktobru 2007 na 1.500 € v decembru 2007. Obseg potrebnih javnih sredstev (državnih subvencij in občinskega sofinanciranja) se je v obravnavanem obdobju povečal za približno 5.000 € mesečno. Večji del (ali približno 4.000 €) je prevzela mestna občina, za približno 1.000 € pa so se povečale potrebne državne subvencije (Redecon 2008).

3.5 Analiza strukture potnikov

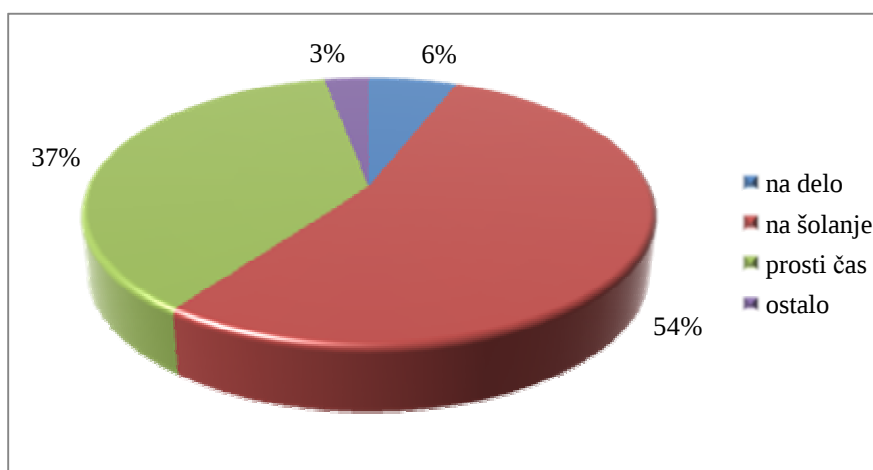
Na linijah, kjer so bili uvedeni ukrepi izboljšanja ponudbe javnega potniškega prometa, je bilo v januarju 2008 izvedeno anketiranje. Ankete smo izvajali samo na novih, dodatnih vožnjah.

Analiza kaže, da tisti, ki uporabljajo sistem javnega potniškega prometa, uporabljajo le-tega redno (53 %) ali vsaj občasno (37 %).



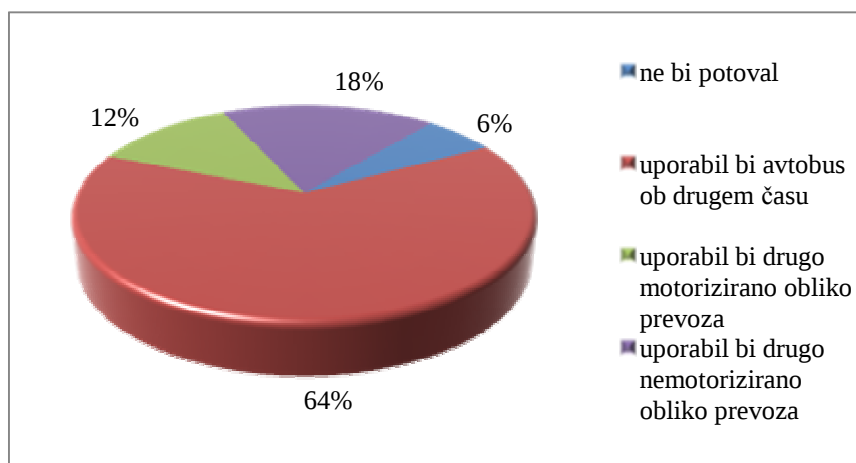
Slika 6: Pogostnost uporabe javnega potniškega prometa.

Več kot polovica potovanj je opravljenih z namenom šolanja. Presenetljivo majhen odstotek, le 6 %, je potovanje na delo. Iz ugotovljenega sledi, da se morajo prihodnje aktivnosti osredotočiti predvsem na pridobivanje potnikov v okviru delovno aktivnega prebivalstva.



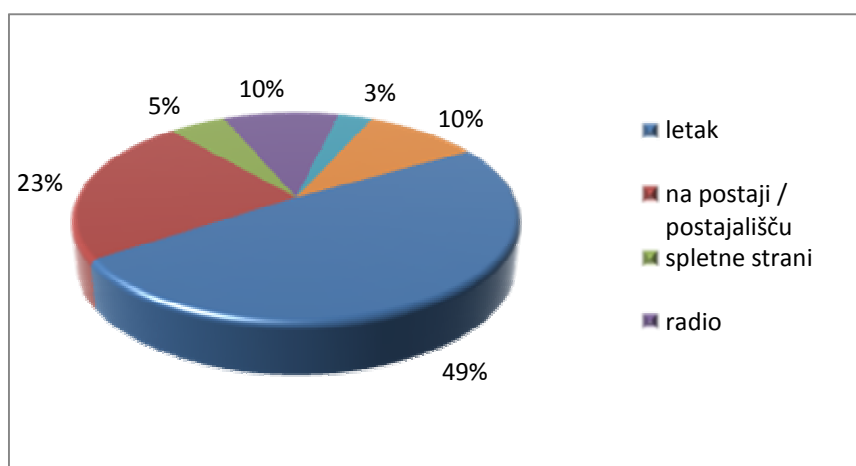
Slika 7: Nameni potovanj.

Za analizo sprememb izbora sredstva so bili najbolj zanimivi odgovori na vprašanje, kako bi potniki potovanje opravili, če te nove vožnje ne bi bilo. Ugotovljeno je bilo, da je 6 % poti induciranih in jih potniki sploh ne bi opravili, če ponudbe ne bi bilo, 12 % pa bi to isto pot opravilo kot voznik ali sopotnik v osebnem avtomobilu. 64 % anketirancev je vezanih na avtobusni prevoz in bi uporabili avtobus ob drugem času. Zaradi kratkih razdalj je kar 18 % potnikov izjavilo, da bi sicer pot opravili peš ali s kolesom oziroma, da bi izbrali drug (bližji) cilj potovanja. Pri potovanjih z namenom nakupovanja je to pogost pojav.



Slika 8: Izbor prevoznega sredstva.

Ker smo analizirali tudi vpliv promocije na obliko krivulje odziva, je bilo zanimivo še vprašanje o tem, kako je informacija o novi ponudbi prišla do posameznega uporabnika. Kar 49 % potnikov je izjavilo, da so za novo ponudbo izvedeli iz letaka, ki ga je dobilo vsako gospodinjstvo, 23 % pa je informacijo dobilo na izobešenem voznem redu na postajališču. Presenetljivo malo potnikov se je informiralo preko oglasa v lokalnem časopisu (3 %), preko oglaševanja na lokalni radijski postaji (10 %) ali preko spletne strani (5 %).



Slika 9: Način informiranja.

4. Sklepne ugotovitve

Opisan primer ukrepov izboljšave javnega potniškega prometa je potrdil, da potniki na intenzivne spremembe ponudbe reagirajo. Do podobnih učinkov je prišlo tudi v primeru občine Dol pri Ljubljani (Gabrovec, Bole, Žura, Lep, Plevnik in Pelc 2008). V obeh primerih je odziv potrdil tezo o obliki krivulje odziva, vendar vrednosti teoretičnih pragov zasičenja niso bile dosežene. Ukrepi niso bistveno razbremenili ceste ali pritegnili novih uporabnikov javnega potniškega prometa med vozniki osebnih avtomobilov. Kljub vsemu so bili opravljeni nekateri pozitivni premiki oziroma koraki proti zastavljenim ciljem trajnostne mobilnosti. Na vloženo enoto javnega denarja je bilo bistveno povečano število potniških kilometrov, opravljenih na trajnostne načine. Za opravičevanje povečanja javnih sredstev, namenjenih

atraktiviranju javnega potniškega prevoza potnikov, ne zadostuje samo analiza internih stroškov sistema, ti se zanesljivo povečajo, temveč je potrebno prikazovati tudi eksterne stroške in učinke.

Viri in literatura

- Gabrovec, M., Bole, D., Žura, M., Lep, M., Plevnik, A., Pelc, S. 2008: Dnevna prometna migracija na delovno mesto in šolo. Projektna naloga, Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU, Ljubljana.
- Lep, M., Gabrovec, M., Mesarec, B., Bole, D. 2008: Trajnostna prometna politika: ukrepi atraktiviranja ponudbe javnega prometa potnikov. Urbane prihodnosti, Maribor.
- Medmrežje 1: [http://www.apms.si/dokumenti/6/2/2007/NOVA_LINIJA_MOMS_\(1\)_1416.pdf](http://www.apms.si/dokumenti/6/2/2007/NOVA_LINIJA_MOMS_(1)_1416.pdf) (26. 11. 2008).
- Medmrežje 2: http://ec.europa.eu/public_opinion/archives/ebs/ebs_247_en.pdf (15. 4. 2008).
- Pelc, S. 1988: Prometna dostopnost do delovnih mest in njen pomen pri urejanju prostora. Magistrska naloga, Fakulteta za arhitekturo, gradbeništvo in geodezijo, Ljubljana.
- Redecon 2008. REDECON, Deliverable D11: Result of pilot on Public Transport. Medmrežje: <http://www.redeconproject.net/Deliverables.aspx> (27. 11. 2008).

RESPONSE OF THE INHABITANTS OF THE MURSKA SOBOTA CITY MUNICIPALITY TO THE IMPROVEMENTS IN THE PUBLIC PASSENGER TRANSPORT

Summary

In the last few years, individual local communities took several measures in order to make public passenger transport more attractive. Some of them decided on subsidized tickets or even free public transport, while others improved the offer of public transport by increasing the number of bus drives or even by introducing new bus routes. The reasons why such measures were taken were different in individual communes and can be classified in two groups. On the one hand, they were a step towards social policy; in this case, the essential objective was to provide proper mobility to the citizens with no possibility of personal transport, which means mainly the students and elderly people. On the other hand, in the cities it was transport policy that was at the fore: the increased attraction of public passenger transport was intended to change the selection of transport option; the reduced personal transport in favour of public transport should reduce traffic jams and the lack of parking lots as well as air pollution and noise, and the like. Within the framework of the international project REDECON, in 2007 the offer of public transport was improved on the suburban bus routes in the city municipality of Murska Sobota. Concurrently, the prices of tickets were reduced by 50%. The project was accompanied by vigorous promotion: paid adds on local radio stations, articles and notices in newspapers, announcements on websites; and a leaflet with the new bus timetable and information on the reduced prices of tickets was delivered to each household in the area of the newly introduced routes. After three months of the implementation of these measures, between November 2007 and January 2008, the response of the users was investigated. On the routes, where the above-mentioned steps were taken, a survey was carried out in January 2008. Only the passengers taking advantage of the new, additional, drives were interviewed. The most interesting for the analysis of the changed selection of means of transport were the answers to the question of how the passengers would

have travelled if these new drives had not been introduced. It was established that 6 % of the passengers would have not travelled at all if the offer had not existed, while 12 % of the questioned would have travelled either as a driver or as a passenger in a private car. 64 % of the interviewed passengers are bound to bus transport and they would have taken a drive at another time. Due to short distances, as many as 18 % of the passengers declared that they would have either walked or ridden a bike, or they would have chosen some other (nearer) destination.

The analysis has shown that passengers do response to intensive changes in the offer. However, the measures did not significantly relieve the road load or attract the drivers of private cars to become new users of public passenger transport. In spite of this some positive shifts occurred towards the set objective of sustainable mobility. The number of sustainably travelled passenger kilometres per unit of invested public money considerably increased. The analysis has also shown that, in order to justify the increase of public means earmarked for making public passenger transport more attractive, it is not enough to analyse merely the internal costs of the system which will no doubt increase, but it is necessary to present the external costs and effects as well.