



Pomurski center mobilnosti

Zavod za turizem in razvoj Lendava

Lendavska cesta 19, Čentiba

9220 Lendava

Telefon: 01 200 94 22

Mail: pcm@ztr.si

Spletna stran: <https://pcm.ztr.si/2025/>

Lendava, 17.3.2026

Poročilo z analizo rezultatov ankete o voznem redu v javnem potniškem prometu v Pomurski regiji

Povzetek

Anketa (N = 127) ponuja uporaben vpogled v to, kako prebivalci Pomurske regije doživljajo javni potniški promet (JPP) in kje vidijo največ priložnosti za izboljšave. Podatki kažejo, da je osnovna prostorska dostopnost postajališč razmeroma dobra (večina udeležencev ima postajališče v dosegu 1 km), hkrati pa se uporaba JPP kot sredstva za prihod na delo med prebivalstvom še ni uveljavlja navada (5 % ga uporablja za prihod na delo). Ključne razlage se ne nanašajo zgolj na premalo linij, temveč predvsem na usklajenost omrežja (prestopi, povezljivost) in časovno prilagojenost (frekvenca, termini, povratne povezave) ter na predvidljivost informacij o spremembah. Kvalitativni predlogi so praviloma konkretni in izvedljivo usmerjeni: več direktnih povezav na ključnih relacijah, bolj usklajeni prestopi, okrepitev konic in bolj enotno informiranje (aplikacija, real-time prikazi). Ugotovitve izpostavljajo ključne točke, s katerimi lahko JPP postopoma okrepi svojo vlogo kot pomemben nosilec razvoja v pomurski regiji.

1. Metodologija in omejitve

1.1 Izvedba ankete in pridobivanje odzivov

Anketo je izvedel Pomurski center mobilnosti in je bila objavljena na spletni strani www.pcm.ztr.si, od koder je vodila povezava na anketo. Anketa je bila dosegljiva od decembra 2025 do marca 2026. Za širši doseg je bila anketa posredovana tudi predstavnikom občin, ki so povezavo do ankete delili prek svojih družbenih omrežij. V analizo je vključenih N = 127 izpolnjenih anket. Anketiranci prihajajo iz Pomurske regije.

1.2 Omejitve

Ker gre za spletno anketo z lastno selekcijo udeležencev (voluntary response), vzorec ni nujno reprezentativen za celotno populacijo Pomurja. Kljub temu so rezultati pomemben pokazatelj, saj se





ključne teme v odprtih odgovorih izrazito ponavljajo (npr. prestopi, direktne povezave, informiranje), kar povečuje zanesljivost ugotovitev glede prioritet.

Analiza vključuje:

- opisno statistiko (deleži),
- interpretacijo (kaj številke pomenijo v praksi),
- tematsko (kvalitativno) analizo odprtih odgovorov z razvrstitvijo v ključne tematske sklope.

2. Kvantitativna analiza

2.1 Struktura vzorca

Vzorec vključuje pomemben delež aktivne populacije (25–64 let: 70 %) ter starejših (65+: 15 %). Po statusu prevladujejo zaposleni (49 %), sledijo mladi v izobraževanju (26 %) in upokojenci (20 %). To je analitično koristno, saj zajema skupine, ki JPP uporabljajo (ali bi ga lahko uporabljale) za različne namene: delo, šolo, dostop do storitev in prostochasne dejavnosti.

41 % anketiranih živi v mestu, 27 % v bližini mesta (<5 km) in 32 % na podeželju (>5 km). To omogoča razumevanje potreb v urbanem in ruralnem kontekstu, kjer se izzivi in rešitve pogosto razlikujejo.

2.2 Dostopnost postajališč

Večina (83 %) anketiranih je do najbližjega postajališča JPP oddaljenih manj kot 1 km (43 % do 0,5 km; 40 % 0,5–1,0 km), kar je pomembna prednost in dobra izhodiščna točka za nadaljnje izboljšave. Hkrati 46 % anketiranih navaja, da oddaljenost postaje vpliva na njihovo uporabo JPP. To kaže, da dostopnost ni le vprašanje razdalje, temveč tudi kakovosti poti do postajališča (varnost, pločniki, osvetlitev) ter predvsem tega, ali je od postajališča do končnega cilja mogoče priti smiselno in brez prevelike porabe časa.

2.3 Uporaba JPP

25 % anketirancev uporablja JPP redno, 20 % občasno, 29 % redko in 26 % nikoli. Čeprav to pomeni, da 55 % anketirancev uporablja JPP redko ali nikoli, je hkrati spodbudno, da skoraj polovica (45 %) JPP vsaj občasno uporablja. To nakazuje, da je v Pomurju prisotna uporabniška baza, na kateri je mogoče graditi – z izboljšavami, ki bodo občasno uporabo preoblikovale v rednejšo.

2.4 Namen potovanj

Največ anketiranih JPP uporablja za izlete oziroma daljše poti (26 %), takoj za tem pa za poti v šolo ali na študij (24 %). Uporaba JPP za službo med anketiranimi (5 %) je nizka, kar kaže, da bi se z boljšo časovno prilagojenostjo (jutranji prihodi, popoldanski povratki, manj prestopov) lahko povečal delež zaposlenih, ki bi za prihod na delo uporabljali JPP, s tem pa zmanjšala odvisnost od avtomobila in izboljšal dostop do zaposlitvenih priložnosti.

2.5 Frekvenca, povezljivost in informiranost

- 65 % anketirancev meni, da JPP ne vozi dovolj pogosto.
- Največja ovira je slaba povezanost linij oziroma prestopanje (46 %), sledita prenizka pogostost voženj (18 %) in neustrezni časi odhodov/prihodov glede na potrebe uporabnikov (15 %).
- 53 % anketirancev ni dovolj obveščenih o spremembah voznih redov.



Uporabniki si predvsem želijo predvidljivosti in enostavnosti. Če so prestopi dolgi, frekvenca nizka in spremembe slabo komunicirane, je uporaba JPP občutena kot tvegana. Dobra novica je, da se tovrstni dejavniki pogosto izboljšujejo z organizacijskimi in koordinacijskimi ukrepi, ki so lahko hitrejši od večjih infrastrukturnih posegov.

2.6 Informacijski kanali

Ker se 68 % anketiranih zanaša na pridobivanje informacij s spletne strani prevoznikov, so želje po izboljšavah logične in usmerjene:

- prijaznejše spletno iskanje povezav,
- boljša fizična obvestila,
- digitalne real-time table.

To pomeni, da si anketirani želijo več aktualnih informacij dostopnih preko spleta, ob tem pa pričakujejo večjo preglednost in enotnost informacij.

3. Kvalitativna analiza

Odprti odgovori so praviloma konkretni in ponujajo praktične rešitve. Poudarki se zlagajo v sklope, ki naslavlajo tri vrste pomanjkljivosti uporabe JPP:

- časovna pomanjkljivost (prestopi, termini),
- informacijska pomanjkljivost (iskanje povezav, obveščanje o spremembah) ter
- organizacijska/fizična pomanjkljivost (dostop iz podeželja, primerna vozila).

Tabela 1: Kvalitativna tabela

Ključna tema predlogov	Predlogi	Razvojni učinek za Pomursko regijo
1) Direktne povezave	več neposrednih linij, manj "voženj v napačno smer"	krajši čas, večja konkurenčnost JPP
2) Prestopi/povezljivost	usklajevanje prihodov/odhodov v vozliščih	manj zamud, več zaupanja
3) Konice in povratki	več jutranjih/popoldanskih voženj, povratki po 15. uri, večeri	boljša podpora delu/šoli, manj odvisnosti od avta
4) Podeželje	minibus, prevoz na klic, lokalne krožne linije	boljši dostop do storitev, večja učinkovitost
5) Enotne informacije	enotno iskanje povezav, real-time prikazi, standardna obvestila	več predvidljivosti, več redne uporabe
6) Medregionalne povezave	strateške dnevne/sezonske linije	turizem, dostop do večjih mest izven regije
7) Kakovost storitve	posodobitev vozil, standardi udobja	boljša uporabniška izkušnja, višja uporaba

4. Interpretacija

Ugotovitve razkrivajo ugodne pogoje za rast uporabe JPP: postajališča so razmeroma blizu, avtobus ostaja ključno prevozno sredstvo, pomemben del prebivalcev JPP že zdaj vsaj občasno uporablja. Kljub temu dejanska uporabniška izkušnja pogosto ne doseže pričakovanj, predvsem pri prestopanju, čakanju ali iskanju potrebnih informacij.



Rezultati ankete nakazujejo, da je največji potencial v ukrepih, ki imajo lahko velik učinek že brez večjih infrastrukturnih posegov:

- v boljši usklajenosti omrežja (krajši in zanesljivejši prestopi),
- v ustrežnejši časovni ponudbi (višja frekvenca v konicah, boljši popoldanski povratki) ter
- v enotnem in ažurnem obveščanju.

Prav zato je za JPP ključnega pomena izboljšanje teh področij, saj prav ti elementi odločajo, ali je sistem za uporabnika predvidljiv in primeren za vsakodnevne obveznosti, zlasti za delo in šolo, kjer zamude in negotovost hitro vodijo v izbiro avtomobila.

Pomembno je tudi, da rezultati ne kažejo, da »nič ne deluje«, temveč da uporabniki razmeroma enotno prepoznajo izboljšave, ki bi najbolj povečale uporabnost. To predstavlja dragoceno podlago za usmerjeno izvajanje ukrepov v prihodnosti: najprej nasloviti spremembe z največjim vplivom na zanesljivost, čas potovanja in preglednost informacij, nato pa sistem postopno nadgrajevati glede na odziv in dejanske potrebe.

5. Sklep

Na podlagi kvantitativne in kvalitativne analize se kot ključne, postopne in regijsko koristne usmeritve izpostavljajo:

- boljša omrežna povezanost z usklajenimi prestopi v glavnih vozliščih, bolj "taktno" zasnovo voznih redov ;
- uvajanje direktnih povezav tam, kjer prestopi povzročajo največ izgube časa in kjer se potrebe redno ponavljajo;
- okrepitev voženj v konicah ter zagotovitev zanesljivih popoldanskih (in po potrebi večernih) povratkov, da JPP bolje podpira delo, šolo in prostočasne aktivnosti;
- vključitev prilagodljivih rešitev za podeželje (manjša vozila, krožne linije, prevoz na klic) kot sestavni del sistema; ter
- enotna informacijska podpora z jasnim iskanjem povezav, ažurnim obveščanjem o spremembah in real-time prikazi tako digitalno kot na postajališčih.

Tak pristop je usklajen s pričakovanji uporabnikov in lahko prinese neposredne razvojne učinke kot so boljši dostop do zaposlitev, izobraževanja in storitev, večjo privlačnost regije za obisk in bivanje ter večjo socialno vključenost in trajnostno mobilnost.