

Matej Gabrovec
Jernej Tiran
Marjeta Benčina
David Bole
Maruša Goluža
Simon Koblar
Primož Pipan
Lidija Živčič

PREVOZNA
REVŠČINA
V SLOVENIJI



GEORITEM 34

GEORITEM 34

PREVOZNA REVŠČINA V SLOVENIJI

Matej Gabrovec

Jernej Tiran

Marjeta Benčina

David Bole

Maruša Goluža

Simon Koblar

Primož Pipan

Lidija Živčič



Založba ZRC

GEORITEM 34

PREVOZNA REVŠČINA V SLOVENIJI

Matej Gabrovec

Jernej Tiran

Marjeta Benčina

David Bole

Maruša Goluža

Simon Koblar

Primož Pipan

Lidija Živčič

LJUBLJANA 2025

GEORITEM 34

PREVOZNA REVŠČINA V SLOVENIJI

Matej Gabrovec, Jernej Tiran, Marjeta Benčina, David Bole, Maruša Goluža, Simon Koblar, Primož Pipan, Lidija Živčič

© 2025, ZRC SAZU, Geografski inštitut Antona Melika

Urednika zbirke: Drago Perko, Matjaž Geršič

Uredniški odbor zbirke: David Bole, Mateja Breg Valjavec, Rok Ciglič, Mateja Ferk, Matej Gabrovec, Primož Gašperič, Matjaž Geršič, Maruša Goluža, Mauro Hrvatin, Blaž Komac, Jani Kozina, Matej Lipar, Janez Nared, Drago Perko, Primož Pipan, Katarina Polajnar Horvat, Nika Razpotnik Visković, Daniela Ribeiro, Aleš Smrekar, Mateja Šmid Hribar, Jure Tičar, Jernej Tiran, Maja Topole, Mimi Urbanc, Matija Zorn

Urednika knjige: Matej Gabrovec, Jernej Tiran

Recenzenta: Marjan Lep, Luka Mladenovič

Avtorji poglavij: Matej Gabrovec, Jernej Tiran (1 Uvod, 7 Sklep), Jernej Tiran (2 Kaj je prevozna revščina?), Maruša Goluža (3 Merjenje prevozne revščine), Simon Koblar (4 Prostorski vidik prevozne revščine), Marjeta Benčina, Primož Pipan, Lidija Živčič (5 Socialni vidik prevozne revščine), David Bole (6 Ukrepi za preprečevanje in blaženje prevozne revščine)

Kartografja: Simon Koblar, Manca Volk Bahun

Fotografji: Anselm, Arlessa, Polona Avanzo, Rasto Božič, Saša Despot, Matej Gabrovec, Matjaž Geršič, Simon Koblar, Blaž Komac, Janez Nared, Vid Ponikvar, Aljoša Rehar, Andrej Tarfila, Nebojša Tejić, Marko Zaplatil

Prevod izvirka: Živa Malovrh

Oblikovalka naslovnice: Tanja Radež

Oblikovalec notranjosti: Drago Perko

Izdajatelj: Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU

Za izdajatelja: Matija Zorn

Založnik: Založba ZRC

Za založnika: Oto Luthar

Glavni urednik: Aleš Pogačnik

Računalniški prelom: SYNCOMP d. o. o.

Tisk: Biografika BORI d. o. o.

Naklada: 500 izvodov

Prva izdaja, prvi natis, prva e-izdaja, Ljubljana 2025

Prva e-izdaja je pod pogoji licence Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 prosto dostopna:

<https://doi.org/10.3986/9789610509387>

Avtor fotografije na naslovnici je Matej Gabrovec (Potniki na avtobusni postaji v Ljubljani niso zaščiteni pred vremenskimi nepravilnostmi.).

Knjiga je nastala v okviru ciljnega raziskovalnega projekta Mobilnostna revščina v Republiki Sloveniji (V6-2251), ki so ga izvajali ZRC SAZU, Urbanistični inštitut Republike Slovenije in FOCUS, Društvo za sonaraven razvoj, sofinancirali pa Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Ministrstvo za naravne vire in prostor in Javna agencija za znanstvenoraziskovalno in inovacijsko dejavnost Republike Slovenije, ter v okviru raziskovalnega programa Geografija Slovenije (P6-0101), ki ga financira Javna agencija za znanstvenoraziskovalno in inovacijsko dejavnost Republike Slovenije.

Kataložna zapisa o publikaciji (CIP) pripravili v Narodni in univerzitetni knjižnici v Ljubljani

ISBN 978-961-05-0937-0

COBISS.SI-ID 222700803

ISBN 978-961-05-0938-7 (PDF)

COBISS.SI-ID 222678787

GEORITEM 34

PREVOZNA REVŠČINA V SLOVENIJI

Matej Gabrovec, Jernej Tiran, Marjeta Benčina, David Bole, Maruša Goluža, Simon Koblar, Primož Pipan, Lidija Živčič



AVTOR

Matej Gabrovec

matej.gabrovec@zrc-sazu.si

<https://giam.zrc-sazu.si/sl/gabrovec>

Rodil se je leta 1959 v Ljubljani. Po končani gimnaziji se je leta 1978 vpisal na Filozofsko fakulteto Univerze v Ljubljani, smer A geografija, B etnologija, in leta 1984 diplomiral. Leta 1990 je na Filozofski fakulteti magistriral, leta 1995 pa prav tam tudi doktoriral. Leta 1983 se je zaposlil kot učitelj geografije na Srednji ekonomski šoli Boris Kidrič v Ljubljani, naslednje leto pa Geografskem inštitutu Antona Melika Znanstvenoraziskovalnega centra Slovenske akademije znanosti in umetnosti, kjer od leta 2018 deluje kot znanstveni svetnik. Od leta 2003 je dopolnilno zaposlen kot docent na Oddelku za geografijo Fakultete za humanistične študije Univerze na Primorskem. Geografsko raziskovalno pot začel na področju geomorfologije, pozneje se je preusmerjal na proučevanje sprememb rabe zemljišč, dolga leta je usmerjal raziskave Triglavskega ledenika, ob koncu kariere pa vse večji delež časa posveča prometni geografiji s poudarkom na problematiki javnega potniškega prometa.



AVTOR

Jernej Tiran

jernej.tiran@zrc-sazu.si

<https://giam.zrc-sazu.si/sl/tiran>

Rodil se je leta 1985 v Ljubljani. Dodiplomski študij je končal na Oddelku za geografijo ljubljanske Filozofske fakultete in za svojo diplomsko delo prejel fakultetno Prešernovo nagrado. Leta 2011 se je zaposlil kot mladi raziskovalec na Geografskem inštitutu Antona Melika ZRC SAZU in leta 2015 na ljubljanski Filozofski fakulteti z zagovorom disertacije *Geografsko vrednotenje bivalnega okolja v izbranih slovenskih mestih* pridobil naziv doktor znanosti. Kot znanstveni sodelavec nadaljuje z raziskovalnim delom, zlasti na področjih politične geografije, prometa in mobilnosti, urbane geografije ter geografije športa in rekreacije. Njegova bibliografija šteje več kot 250 enot. Je tudi član uredniškega odbora revije *Acta geographica Slovenica* ter zbirke Geografski informacijski sistemi v Sloveniji, Geografija Slovenije in *Georitem* ter sourednik zbirke *CapaCities*. Od leta 2011 je član Izvršnega odbora Ljubljanskega geografskega društva in od leta 2019 tudi njegov predsednik.



AVTORICA

Marjeta Benčina

marjeta@focus.si

<https://focus.si/o-nas/sodelavci/>

Marjeta Benčina je univerzitetna diplomirana geografinja. Od leta 2007 deluje v društvu Focus kot strokovna sodelavka s področja prometa in vodi programa mobilnost. Poleg tega je aktivna še na področjih podnebnih politik, energije in upravljanja organizacije. Sodeluje pri različnih nacionalnih in mednarodnih projektih in je povezana s široko mrežo strokovnjakov, odločevalcev in drugih deležnikov v Sloveniji in EU. Ožje se osredotoča na prometne politike s področja alternativnih goriv, zagovornišvo javnega prevoza, ozaveščanje o onesnaženosti zraka zaradi prometa, pedagoško delo na področju trajnostne mobilnosti in v zadnjem času predvsem na raziskovanje in ozaveščanje o prevozni revščini v Sloveniji in širše. Aktivna je v mednarodnih članskih organizacijah Transport in Environment, Climate action Network Europe in Friends of the Earth Europe ter je delegatka v organizaciji European Passengers' Federation in v Koaliciji za trajnostno prometno politiko. Je soavtorica več publikacij in člankov s področja trajnostnega razvoja, trajnostne mobilnosti in prevozne revščine. Med letoma 2017 in 2019 je bila strokovna sodelavka na Agenciji za varnost prometa, kjer je sodelovala pri razvoju preventivnih gradiv in izobraževanj za šole.



AVTOR

David Bole

david.bole@zrc-sazu.si

<https://giam.zrc-sazu.si/sl/bole>

Rodil se je leta 1979, živel v Radovljici, Zgornjih Gorjah in Ljubljani. Leta 1997 je maturiral, nato pa leta 2003 diplomiral na Oddelku za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani, kjer je leta 2008 tudi doktoriral z disertacijo na temo geografskih vidikov ekonomske preobrazbe slovenskih mestnih naselij.

Od leta 2003 je zaposlen na Geografskem inštitutu Antona Melika ZRC SAZU. Njegovo raziskovalno delo se osredotoča predvsem na urbano in ekonomsko geografijo, poleg tega pa se veliko ukvarja z dnevno mobilnostjo prebivalstva, javnim prometom in prometno rabo zemljišč. Leta 2011 je prejel Melikovo priznanje za mladega znanstvenika, ki ga podeljuje Zveza geografov Slovenije. Je član uredniških odborov številnih znanstvenih revij in monografij ter deluje kot docent na Podiplomski šoli ZRC SAZU, kjer predava na področju načrtovanja, geografije in regionalnega razvoja. V svoji karieri je vodil več domačih in mednarodnih projektov. Strokovno se je izpopolnjeval kot gostujoči raziskovalec v Švici na Univerzi v Bernu na Oddelku za ekonomsko geografijo.



AVTORICA

Maruša Goluza

marusa.goluza@zrc-sazu.si

<https://giam.zrc-sazu.si/sl/goluza>

Rodila se je leta 1986 v Kranju. Po končani osnovni šoli v Šenčurju se je vpisala na Gimnazijo Bežigrad, kjer je leta 2004 maturirala. Istega leta se je vpisala na študij geografije na Filozofski fakulteti Univerze v Ljubljani. Leta 2009 je diplomirala z delom *Funkcija počitniških bivališč na podeželju: primerjava stanja v občinah Cerklje na Gorenjskem in Komen*. Sprva se je zaposlila na Statističnem uradu Republike Slovenije, na Geografskem inštitutu Antona Melika ZRC SAZU pa je kot raziskovalka zaposlena od leta 2012. Ukvarja se s prometno geografijo, preobrazbo mest in prostorskim načrtovanjem. Leta 2022 je na Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo Univerze v Ljubljani doktorirala z delom *Konflikti pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor v Sloveniji*. Zanj je prejela Srebrni znak za odmevni doktorat, ki ga podeljuje ZRC SAZU. Je članica uredniškega odbora revije *Acta geographica Slovenica* in knjižne zbirke *Regionalni razvoj v Sloveniji*. Trenutno sodeluje pri raziskovalnih projektih s področij prometnega in prostorskega načrtovanja, preobrazbe industrijskih mest in preobrazbe gorskih centrov zaradi podnebni sprememb.



AVTOR

Simon Koblar

simon.koblar@uirs.si

https://www.uirs.si/zaposlen?zap_id=simonk

Simon Koblar je leta 2010 maturiral na Gimnaziji Škofja Loka ter se vpisal na enopredmetni študij geografije na oddelku za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani. Leta 2017 je magistriral z nalogo *Predlog alternativnega omrežja javnega potniškega prometa v Ljubljanski urbani regiji*. Za naloge je v letu 2018 prejel univerzitetno Prešernovo nagrado. Po zaključku dodiplomskega študija se je zaposlil kot raziskovalec na Urbanističnem inštitutu Republike Slovenije. Raziskovalno se ukvarja z geografskimi informacijskimi sistemi, trajnostno mobilnostjo in regionalnim planiranjem. V letu 2022 se je vpisal na doktorski študij na podiplomski šoli ZRC SAZU, na modulu okoljske in regionalne študije. Na doktorskem študiju preučuje prostorske vidike prevozne revščine.



AVTOR

Primož Pipan

primoz.pipan@zrc-sazu.si

<https://giam.zrc-sazu.si/sl/pipan>

Primož Pipan je od leta 2004 zaposlen na ZRC SAZU kot raziskovalec na Geografskem inštitutu Antona Melika. Je (so)avtor več publikacij in objav na temo naravnih nesreč in zemljepisnih imen, v zadnjem času pa tudi kulturne dediščine. Ukvarja se predvsem z geografijo naravnih nesreč, zemljepisnimi imeni, politično geografijo in regionalno geografijo. Leta 2004 je na Oddelku za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani diplomiral z delom *Čezmejno sodelovanje ob slovensko-hrvaški meji v Istri kot zunanji meji Evropske unije*. Leta 2011 je na Fakulteti za humanistične študije Univerze na Primorskem doktoriral z delom *Primerjava popotresne obnove v Italiji in Sloveniji po potresih v Zgornjem Posočju in Furlaniji*. Med letoma 2005 in 2023 je bil član izvršnega odbora Ljubljanskega geografskega društva, kjer je bil najprej zadolžen za pripravo ekskurzij po Sloveniji in zamejstvu, od leta 2014 do 2019 je bil njegov predsednik, do leta 2023 pa podpredsednik. Od leta 2023 je član izvršnega odbora Zveze geografov Slovenije. Je član uredniškega odbora knjižnih zbirk Geografija Slovenije in Georitem.



AVTORICA

Lidija Živčič

lidija@focus.si

<https://focus.si/o-nas/sodelavci/>

Lidija Živčič od leta 2003 deluje v Focusu, društvu za sonaraven razvoj. Je ena od ustanoviteljic društva, v društvu pa je delovala na različnih funkcijah. Pokriva teme trajnostnega razvoja, podnebja, energije, prometa in odrasti. Ima več kot 20 let izkušenj z vodenjem projektov na ravni Slovenije in EU, med drugim je koordinirala projekt EmpowerMed (2019–2023) v okviru programa Obzorja 2020. Sodelovala je tudi pri številnih drugih evropskih in slovenskih projektih. Povezana je s široko mrežo strokovnjakov, odločevalcev in nosilcev kampanj v Sloveniji in EU. Pred delom v Focusu je med letoma 2002 in 2004 delala v mreži Climate Action Network Central and Eastern Europe kot koordinatorica, ter med letoma 1999 in 2000 v Umanoteri, Slovenski fundaciji za trajnostni razvoj kot pomočnica pri izvajanju projektov. Na Ekonomski fakulteti v Ljubljani je leta 2000 diplomirala iz ekonomije, magistrirala v okoljski znanosti je končala leta 2001 v Central European University v Budimpešti, leta 2012 pa je doktorirala na Biotehniški fakulteti v Ljubljani z disertacijo *Ozaveščanje prebivalstva o spreminjanju podnebja v Sloveniji s poudarkom na kmetijstvu*.



IZDAJATELJ

Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU

giam@zrc@sazu.si

<https://giam.zrc-sazu.si>

Inštitut je leta 1946 ustanovila Slovenska akademija znanosti in umetnosti in ga leta 1976 poimenovala po akademiku dr. Antonu Meliku (1890–1966). Od leta 1981 je sestavni del Znanstvenoraziskovalnega centra Slovenske akademije znanosti in umetnosti. Leta 2002 sta se inštitutu priključila Inštitut za geografijo, ki je bil ustanovljen leta 1962, in Zemljepisni muzej Slovenije, ustanovljen leta 1946. Ima oddelke za fizično geografijo, humano geografijo, regionalno geografijo, naravne nesreče, varstvo okolja, geografski informacijski sistem in tematsko kartografijo ter fizičnogeografski laboratorij, zemljepisno knjižnico in zemljepisni muzej. Na inštitutu je sedež Komisije za standardizacijo zemljepisnih imen Vlade Republike Slovenije.

Ukvarja se predvsem z geografskimi raziskavami Slovenije in njenih pokrajin ter pripravo temeljnih geografskih knjig o Sloveniji. Sodeluje pri številnih domačih in mednarodnih projektih, organizira znanstvena srečanja, izobražuje mlade raziskovalce, izmenjuje znanstvenike. Izdaja znanstveno revijo *Acta geographica Slovenica*/Geografski zbornik ter znanstvene knjižne zbirke *Geografija Slovenije*, *Georitem*, *GIS v Sloveniji*, *Regionalni razvoj*, *Naravne nesreče* in *CAPACities*.

GEORITEM 34

PREVOZNA REVŠČINA V SLOVENIJI

Matej Gabrovec, Jernej Tiran, Marjeta Benčina, David Bole, Maruša Goluža, Simon Koblar, Primož Pipan, Lidija Živčič

UDK: 911.3:656(497.4)

656:364.662(497.4)

COBISS: 2.01

IZVLEČEK

Prevozna revščina v Sloveniji

Prevozna revščina je vsebinsko kompleksen in večplasten pojav, ki zavzema številne oblike in ima tudi prostorsko razsežnost. Slovenija ima enega največjih deležev izdatkov za mobilnost v Evropski uniji, zaradi česar je ob razpršeni poselitvi in odvisnosti od osebnega avtomobila v kontekstu prihodnjih sprememb (podnebni prehod, visoke cene goriva) zelo ranljiva. Pričujoča knjiga je nastala na podlagi rezultatov ciljnega raziskovalnega projekta Mobilnostna revščina v Republiki Sloveniji. V raziskavi smo oblikovali definicijo prevozne revščine, določili kazalnike za njeno merjenje, pojav na primeru Slovenije preučili s prostorskega in socialnega vidika ter oblikovali ukrepe za njeno preprečevanje in blaženje. Prevozno revščino smo opredelili kot pojav, ko posameznik ali gospodinjstvo nima ustreznega prevoza do zanj ključnih storitev in dejavnosti ali si ga težko privoščiti. Ker gre za razmeroma nov koncept, se kazalniki za ugotavljanje in preučevanje prevozne revščine šele uveljavljajo. Na podlagi definicije prevozne revščine smo oblikovali devet kazalnikov za njeno merjenje. S prostorskega vidika smo prevozno revščino v Sloveniji preučili z analizo dostopnosti javnega prevoza, ki je najbolj univerzalen, obenem pa ključen prevozni način za ljudi brez lastnega osebnega vozila. V kombinaciji s podatkom o številu oseb, ki živijo pod pragom revščine, smo na ravni Slovenije in statističnih regij podali tudi grobo oceno o številu prevozno revnih. Upošteva je vozne rede ob delavnikih je na ravni države dobrih 60.000 prevozno revnih prebivalcev, največji delež pa je v pomurski statistični regiji. Analizirali smo tudi vrzeli v ponudbi javnega prevoza in predlagali ukrepe za izboljšavo njegove ponudbe. S socialnega vidika smo identificirali ključne deležnike in potencialne ranljive skupine z vidika prevozne revščine (ženske, starejši, otroci in mladostniki, invalidi, pacienti, Romi, prosilci za azil, begunci in drugi tujci ter revni zaposleni in brezposelni) ter preučili njihove težave s pomočjo intervjujev in delavnic. Med drugim smo ugotovili, da se ranljivost zaradi različnih osebnih okoliščin močno poveča v povezavi z nizkim dohodkom in lokacijo bivanja s slabo dostopnostjo do ustreznega prevoza. Na podlagi vseh analiz smo na participativen način pripravili seznam desetih ukrepov za preprečevanje in blaženje prevozne revščine. Nekateri ukrepi so splošni, nekateri pa ciljno naravnani na podlagi gostote poselitve, vsi pa so prilagojeni slovenskemu kontekstu. Z zelenim prehodom in predvidenim zvišanjem cen goriva bo pojav prevozne revščine vse bolj aktualen in pereč, še posebej v Sloveniji, ki jo v velikem delu države zaznamujeta razpršena poselitve in odvisnost od avtomobila. Zato je smiselno, da se prevozno revščino tudi v prihodnje sistematično spremlja in meri.

KLJUČNE BESEDE: prevozna revščina, mobilnost, promet, javni prevoz, ranljiva skupina, mobilnostna revščina, geografija, Slovenija

GEORITEM 34

PREVOZNA REVŠČINA V SLOVENIJI**Matej Gabrovec, Jernej Tiran, Marjeta Benčina, David Bole, Maruša Goluža, Simon Koblar, Primož Pipan, Lidija Živčič**

UDK: 911.3:656(497.4)
656:364.662(497.4)
COBISS: 2.01

ABSTRACT**Transport poverty in Slovenia**

Transport poverty is a multidimensional, complex phenomenon that takes many forms and features a spatial dimension. Slovenia has one of the largest shares of disposable income spent on transport in the European Union due to the country's scattered settlement and car dependence, making it particularly vulnerable to the looming climate and policy changes (green transition, high fuel prices). This book draws from the results of the research project Mobility Poverty in the Republic of Slovenia. The research entailed defining the term transport poverty, setting the indicators for its measurement, studying the phenomenon on the case of Slovenia from a spatial and social aspect, and formulating measures for its prevention and mitigation. Transport poverty was defined as when an individual or household does not have adequate transport to essential services and activities or has trouble affording it. Since this is a relatively novel concept, the indicators for identifying and studying transport poverty are still being finalized. Our definition of transport poverty served as the basis for compiling nine indicators for its measurement. From the spatial aspect, transport poverty in Slovenia was examined with an analysis of the accessibility of public transport, which is the most universal as well as crucial mode of transport for people without a car. By combining the results with the number of people living below the line of poverty, we were able to provide a rough estimate on the number of transport-poor people at the statistical region level and the national level. Taking into account weekday timetables, there are over 60,000 transport-poor people nationwide, with the largest share in the Mura Statistical Region. We also analysed the gaps in the public transport options and proposed measures for its improvement. From the social aspect, we identified the key stakeholders and potential vulnerable groups in connection to transport poverty (women, the elderly, children and young people, people with disabilities, people with medical conditions, Roma, asylum seekers, refugees, and other foreigners, as well as the working poor and the unemployed) and investigated their circumstances by conducting interviews and workshops with them. One of our conclusions was that vulnerability due to various personal circumstances is greatly increased when paired with low income and living in an area with poor accessibility to adequate transport. Using all of the analyses as the basis, we utilized a participatory approach to prepare a list of ten measures to prevent and alleviate transport poverty. Some measures are quite general, while others are goal oriented based on settlement density, and all are adjusted to the Slovenian context. The transport poverty phenomenon is set to become increasingly current and pressing with the green transition and the projected increases to fuel prices, especially in Slovenia, which is marked by scattered settlement and car dependence in a majority of the country. It is therefore reasonable to continue to systematically monitor and measure transport poverty in the future.

KEYWORDS: transport poverty, mobility, transport, public transit, vulnerable groups, mobility poverty, geography, Slovenia

Vsebina

Seznam kratic	16
1 Uvod	17
2 Kaj je prevozna revščina?	19
2.1 Obstoječe konceptualizacije	19
2.2 Lastna definicija	21
2.2.1 Razmerje do mobilnostne revščine	22
2.3 Vzroki prevozne revščine	22
2.4 Oblike prevozne revščine	25
2.5 Posledice prevozne revščine	32
3 Merjenje prevozne revščine	33
3.1 Opredelitev kazalnikov prevozne revščine za Slovenijo	38
3.1.1 Časovni in prostorski kazalniki	38
3.1.2 Finančni kazalniki	40
3.1.3 Družbeno-kulturni kazalniki	41
3.2 Kritično ovrednotenje obstoječih podatkovnih zbirk v Sloveniji	45
4 Prostorski vidik prevozne revščine	46
4.1 Dostopnost javnega prevoza	46
4.1.1 Dostopnost javnega prevoza, merjena po zračni razdalji	50
4.1.2 Dostopnost javnega prevoza, merjena po prometnem omrežju	55
4.2 Časovna dostopnost centralnih naselij	56
4.3 Ponudba JPP po delih dneva	60
4.3.1 Ponudba JPP ob sredah	61
4.3.2 Ponudba JPP ob sobotah	63
4.3.3 Ponudba JPP ob nedeljah	65
4.4 Prostorske vrzeli v ponudbi JPP	66
4.5 Število prevozno revnih v Sloveniji	70
5 Socialni vidik prevozne revščine	74
5.1 Mreža (socialnih) deležnikov	74
5.2 Izsledki delavnic s ključnimi deležniki	78
5.3 Prevozne težave posameznih ranljivih skupin	79
5.3.1 Ženske	80
5.3.2 Starejši	83
5.3.3 Otroci in mladostniki	85
5.3.4 Invalidi	88



5.3.5 Uporabniki zdravstvenih storitev	90
5.3.6 Romi	92
5.3.7 Prosilci za azil, begunci in drugi tujci	94
5.3.8 Revni zaposleni in brezposelni	97
5.4 Sintezne ugotovitve raziskovanja socialnih vidikov prevozne revščine	99
6 Ukrepi za preprečevanje in blaženje prevozne revščine	100
6.1 Konceptualna izhodišča in metodologija	100
6.2 Vsebina ukrepov zoper prevozno revščino	104
7 Sklep	132
8 Viri in literatura	134
9 Seznam slik	142
10 Seznam preglednic	145

Seznam kratic

DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
DUJPP	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa
EU	Evropska unija
EU ETS	Sistem trgovanja s pravicami do emisij toplogrednih plinov na območju Evropske unije
FURS	Finančna uprava Republike Slovenije
GTFS	General Transit Feed Specification
GURS	Geodetska uprava Republike Slovenije
IJPP	Integrirani javni potniški promet
JPP	Javni potniški promet
MaaS	Mobility as a service
MOPE	Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo
MZI	Ministrstvo za infrastrukturo
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
SŽ	Slovenske železnice
ZZZS	Zavod za zdravstveno zavarovanje Slovenije

1 Uvod

Prevozna revščina je med ljudmi prisotna že dalj časa. Tveganje zanjo se v aktualni energetski in podnebni krizi stopnjuje, dodatno pozornost pa dobiva v kontekstu zelenega prehoda. Države članice EU so leta 2019 namreč sprejele Evropski zeleni dogovor, v katerem so se zavezale, da bodo do leta 2050 dosegle podnebno nevtralnost in izpolnile zaveze iz Pariškega sporazuma (Evropska komisija 2022). Posledično se s pojavom ukvarja vse več raziskovalcev, pojav in njegove razsežnosti pa s tem dobivajo vse bolj jasno sliko.

Prevozna revščina je bila nedavno vključena v sveženj predlogov za posodobitev evropske zakonodaje Pripravljeni na 55, ki ureja tudi socialno pravičen podnebni prehod. Omenjeni sveženj je sklop predlogov za revizijo in posodobitev evropske zakonodaje ter za uvedbo novih pobud, da bi zagotovili skladnost politik EU s podnebnimi cilji, o katerih sta se dogovorila Svet in Evropski parlament. Cilj svežnja predlogov je zagotoviti skladen in uravnotežen okvir za doseganje podnebnih ciljev EU, ki zagotavlja pravičen in socialno pošten prehod, ohranja in krepi inovativnost in konkurenčnost industrije, hkrati pa zagotavlja enake konkurenčne možnosti za gospodarske subjekte iz tretjih držav ter podpira vodilni položaj EU v svetovnem boju proti podnebnim spremembam.

Na področju prometa sveženj revidira naslednjo zakonodajo: Socialni sklad za podnebje, standarde emisij CO₂ za avtomobile in kombinirana vozila, infrastrukturo za alternativna goriva in sistem EU za trgovanje z emisijami. Emisije iz sektorjev promet in stavbe ne bodo zajete v obstoječem Sistemu trgovanja s pravicami do emisij toplogrednih plinov v EU, ampak v novem, ločenem sistemu trgovanja z emisijami (EU ETS2). Komisija je predlagala uvedbo Socialnega sklada za podnebje, ki bi obravnaval morebitne negativne družbene vplive novega sistema (Evropska komisija 2024). V ta namen se je oblikovala Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi Socialnega sklada za podnebje (2021/2022), ki neposredno obravnava tudi prevozno revščino in naj bi pomagal blažiti negativne družbene posledice, ki jih utesne povzročiti zeleni prehod. Nastanek Uredbe je povezan tudi s predvidenim povišanjem cen fosilnih goriv. Ta lahko nesorazmerno vpliva na ranljiva gospodinjstva, ranljiva mikropodjetja in ranljive uporabnike prevoza, ki večino svojih prihodkov porabijo za energijo in prevoz, ponekod nimajo dostopa do alternativnih in cеноvno dostopnih rešitev mobilnosti in prevoza ter morda nimajo finančnih zmožnosti, da bi zmanjšali svoj ogljični odtis. Dogovor o vzpostavitvi Socialnega sklada za podnebje je bil sprejet decembra 2022, bil naj bi del skupnega proračuna EU (Evropski svet 2022).

Vzpostavitev ločenega sistema za trgovanje z emisijami iz cestnega prometa torej utesne bolj prizadeti socialno šibkejše. Razogljičen je prometa je srednjeročno in dolgoročno koristno za vse, a lahko kratkoročno poveča neenakost med ljudmi. Izvajanje

ambicioznih podnebnih politik ima namreč lahko regresivne distribucijske učinke, ki nesorazmerno prizadenejo najbolj ranljive skupine (Fragkos s sodelavci 2021). Ker je mobilnost ena izmed temeljnih človekovih funkcij in ključna za opravljanje večine človekovih potreb, je prevozni revščini treba nameniti več pozornosti.

V Sloveniji pojav prevozne revščine doslej še ni bil preučen, obstaja samo nekaj parcialnih analiz, ki so se problematike lotevale posredno, na primer z vidika dostopnosti javnega prevoza (Tiran s sodelavci 2022) ali mobilnostnih težav posameznih družbenih skupin, kot so starejši (Demšar Mitrovič s sodelavci 2019). Vendar je prevozna revščina za Slovenijo še kako aktualna in relevantna, saj je za državo značilen velik delež prebivalstva, ki živi na redkeje poseljenem podeželju z nezadovoljivo dostopnostjo javnega prevoza (Tiran s sodelavci 2022) in posledično veliko odvisnostjo od osebnega avtomobila. Tudi to je razlog, da je imela Slovenija leta 2021 največji, 16,9-odstotni delež izdatkov za mobilnost v EU (Agencija ... 2024), s tega vidika pa je v kontekstu prihodnjih sprememb, ki se dotikajo mobilnosti (podnebni prehod, visoke cene goriva) zelo ranljiva.

V pričujoči monografiji so prikazani rezultati ciljnega raziskovalnega projekta Mobilnostna revščina v Republiki Sloveniji, ki je bil razpisan v letu 2022. Namen raziskave je bil osvetliti ključne razsežnosti prevozne revščine v Sloveniji. Zato smo si postavili naslednje cilje:

- oblikovati definicijo prevozne revščine, primerno tudi za slovenski kontekst,
- opredeliti kazalnike za merjenje prevozne revščine,
- opredeliti območja z največjim tveganjem za prevozno revščino,
- prepoznati prevozne težave, s katerimi se soočajo posamezne družbene skupine ter
- oblikovati ukrepe za preprečevanje in blaženje prevozne revščine.

Skladno z navedenimi cilji smo problematiko prevozne revščine v Sloveniji obravnavali v okviru petih delovnih sklopov, katerih rezultati so predstavljeni v nadaljevanju knjige. Prva dva sklopa sta bolj teoretsko-metodološke narave: najprej smo na podlagi pregleda literature in drugih evropskih dokumentov oblikovali definicijo prevozne revščine in opisali njeno razmerje do sorodnih pojmov, kot je mobilnostna revščina (2. poglavje). Nato smo določili kazalnike, ki opredeljujejo prevozno revščino v Sloveniji, in tako postavili temelje za njeno merjenje in spremljanje (3. poglavje). V empirično-analitičnem delu smo analizirali prevozno revščino v Sloveniji s prostorskega vidika, pri čemer smo se oprli na analize dostopnosti javnega prevoza. Prepoznali smo tudi prostorske vrzeli v ponudbi javnega prevoza in podali grobo oceno števila prevozne revnih v Sloveniji (4. poglavje). Socialni vidik tega vprašanja smo podrobneje preučili na delavnicah s ključnimi deležniki in z intervjuji s predstavniki ranljivih skupin (5. poglavje). V zadnjem sklopu raziskave pa smo na podlagi predhodnih analiz in razprav s ključnimi deležniki oblikovali ukrepe za preprečevanje in blaženje prevozne revščine (6. poglavje). V sklepnem, 7. poglavju smo povzeli ključne ugotovitve in jih ovrednotili.

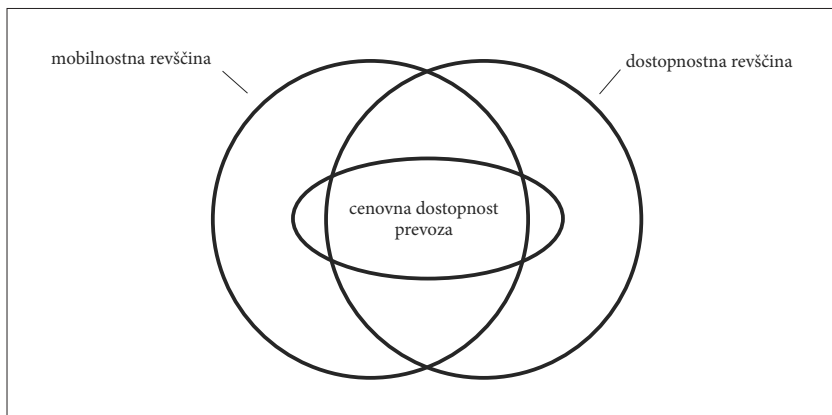
2 Kaj je prevozna revščina?

2.1 Obstoječe konceptualizacije

V znanstveni literaturi se je večje število prispevkov o prevozni revščini pojavilo šele v zadnjih nekaj letih. Eni izmed prvih, ki so pojem bolj celostno konceptualizirali, so bili Karen Lucas s sodelavci z Univerze v Leedsu leta 2016 pod pojmom *transport poverty*. Izhajali so iz koncepta **prevozne pravičnosti** (*transport justice*) in ga opredelili kot širok, krovni pojem (slika 1), ki začrtuje raziskovalno področje ter združuje socialno in prevozno prikrajšanost: zaobjema koncepte mobilnostne revščine (*mobility poverty*), dostopnostne revščine (*accessibility poverty*), cenovne dostopnosti prevoza (*transport affordability*) in izpostavljenost prometnim eksternalijam, kot so prometne nesreče, onesnažen zrak in hrup (Lucas s sodelavci 2016). Po mnenju avtorjev je o prevozni revščini posameznika možno govoriti takrat, ko je izpolnjeno vsaj eno izmed petih meril pri dnevnem zadovoljevanju temeljnih potreb:

- na voljo nima prevoza, ki ustreza njegovemu fizičnemu stanju in zmožnostim;
- možnosti prevoza ne dosegajo želene destinacije, kjer bi lahko opravil vsakodnevne aktivnosti in ohranil primerno kakovost življenja;
- zaradi prevelike porabe denarja za mobilnost ga preostali znesek uvršča pod uradno mejo revščine;
- porabi veliko časa za potovanje, kar vodi v časovno revščino in socialno izolacijo;
- okoliščine potovanja so zanj nevarne ali nezdrave.

Mobilnostno revščino v tej konceptualizaciji najdemo pod prvo točko; za razliko od nekaterih drugih avtorjev jo dojemajo ožje, kot podmnožico prevozne revščine,

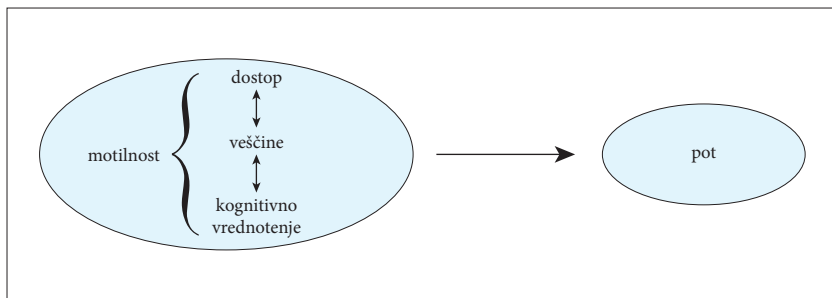


Slika 1: Konceptualizacija prevozne revščine (Lucas s sodelavci 2016).

in ločeno od drugih oblik prevozne revščine. Mobilnostno revščino enačijo s sistemskim pomanjkanjem prevoza – na primer, ko posameznik nima osebnega avtomobila ali na območju, kjer živi ali dela, ni javnega prevoza (Lucas s sodelavci 2016).

Nekateri drugi avtorji so prevozno prikrajšanost konceptualizirali z vidika mobilnostne pravičnosti oziroma **pravice do mobilnosti** (Kuttler in Moraglio 2020a). Avtorja sta zavzela kritičen odnos do preteklih opredelitev prevozne revščine. Obravnava problematike z zornega kota »zadostnosti« (sufficientarian approach) ali »sposobnosti« (capability approach) po njunem mnenju neizogibno naleti na vprašanje, katere so tiste dejavnosti, do katerih mora država poskrbeti za ustrezen prevoz ali pod katerim pragom je posameznik prevozno reven. Na ti vprašanji je zelo težko podati širše sprejemljiv odgovor, obstaja pa tudi nevarnost, da nekatere potrebe posameznikov ostanejo skrite (Kuttler in Moraglio 2020b). Avtorja pri obravnavi mobilnostne revščine izhajata iz koncepta **motilnosti** (slika 2), ki ponazarja zmožnost za gibanje oziroma prostorsko mobilnost. Avtorja navajata dejavnike, kot so dostopnost, večšine in kognitivno vrednotenje, ki vplivajo na posameznikovo mobilnost oziroma mu preprečujejo, da bi se lahko svobodno gibal glede na svoje potrebe in s tem uresničeval svojo pravico do mobilnosti v sodobni hipermobilni družbi. Motilnost lahko opredelimo tudi kot mobilnostni kapital, potencialno družbeno-prostorsko mobilnost oziroma potencial, sposobnost ali pripravljenost na trajno, občasno ali začasno premikanje v prostoru (Hočevár 2017; Kaufmann, Bergman in Joye 2004; Kuttler in Moraglio 2020c).

Pojem mobilnostne revščine zasledimo tudi v predlogih evropske Uredbe o socialnem skladu za podnebje, ki se je začel ustanjavljati leta 2021. Definicija, ki ima izrazito politično ozadje, služi kot podlaga za ukrepe, se je med ustanavljanjem sklada večkrat preoblikovala. V začasni politični dogovor decembra 2022 in tudi končno uredbo je bil nazadnje vključen pojem prevozne revščine, ki pomeni »da posamezniki in gospodinjstva ne morejo kriti stroškov zasebnega ali javnega prevoza oziroma jih krijejo s težavo,



Slika 2: Konceptualizacija mobilnostne revščine, ki temelji na motilnosti (Kuttler in Moraglio 2020c).

ali da nimajo dostopa oziroma imajo le omejen dostop do prevoza, ki jim omogoča dostop do osnovnih socialno-ekonomskih storitev in dejavnosti, ob upoštevanju nacionalne-ge in prostorskega okvira» (Uredba ... 2023).

2.2 Lastna definicija

Ob preučevanju literature smo ugotovili, da zaradi razlik v pristopih in mladosti koncepta splošno sprejeta definicija prevozne revščine ne obstaja. Na podlagi obstoječih definicij in spoznanj iz literature smo oblikovali lastno definicijo prevozne revščine. Ta izhaja iz koncepta prevozne pravičnosti in v ospredje postavlja ustrezen dostop do lokacij, kjer človek opravlja dejavnosti, s katerimi zadovoljuje svoje temeljne družbeno-ekonomske potrebe:

»Prevozna revščina je pojav, ko posameznik ali gospodinjstvo nima ustreznega prevoza do zanj ključnih storitev in dejavnosti ali si ga težko privoščiti.«

Oblikovana definicija odseva večplastnost prevozne revščine. Čeprav ni eksplisitno omenjeno, vključuje problem slabe prometne dostopnosti: v številnih primerih so za človeka pomembne lokacije (na primer delo, nakupovanje, rekreacija, izobraževanje in zdravstvena oskrba) daleč od njegovega bivališča, do njih pa ni mogoče enostavno dostopati. S tega vidika so najbolj ranljiva skupina posamezniki brez lastnega osebnega avtomobila, ki živijo na območju brez ustreznega javnega prevoza, ustrezne kolesarske infrastrukture ali alternativnih oblik mobilnosti, zaradi česar so manj mobilni (Kuttler in Moraglio 2020d), potencialno socialno izključeni (Lucas 2012) in imajo slabšo kakovost življenja (Awaworyi Churchill in Smyth 2019).

Pojem »ustreznost prevoza« zaobjema tudi časovne stroške oziroma veliko porabo časa, ki na primer nastane zaradi časovne nekonkurenčnosti javnega prevoza in vodi v t. i. časovno revščino (Turner in Grieco 2000). Prevozno revni pa so lahko tudi tisti, ki so mobilni, vendar za to dajejo velik delež svojih prihodkov, kar lahko vodi v materialno revščino zaradi t. i. prisilnega lastništva avtomobila (Mattioli 2017) in velikih izdatkov za prevoz. Oblike prevozne revščine so podrobno opisane v poglavju 2.4.

Definicija prevozne revščine vključuje tako posameznike kot gospodinjstva, saj je ta pojav smiselno preučevati in reševati na obeh ravneh. Raven posameznika denimo osvetljuje prevozne težave, ki jih imajo posamezni člani gospodinjstva in ranljive skupine. Takšen primer so ženske, ki so zaradi močno družbeno ukoreninjenih vrednot in prepričanj marsikje v slabšem ali celo podrejenem družbeno-ekonomskem položaju, s tem pa potencialno tudi manj mobilne (Borgato s sodelavci 2020), ali osebe z različnimi oviranostmi (Reis in Freitas 2020a). Raven gospodinjstva pa je pomembna z vidika oblikovanja ustreznih ukrepov za preprečevanje ali omilitev mobilnostne ali prevozne revščine, ki se jih lažje veže na gospodinjstvo, tudi zaradi statističnih podatkov, čeprav se evidenca gospodinjstev v Sloveniji ne vodi več. Pri tem je gospodinjstvo zaradi prepletenosti, soodvisnosti njegovih članov, vključno z lastništvom avtomobila

in razdelitvijo dohodkov, in drugih enakih okoliščin med njimi (na primer lokacija bivališča) dojeta kot osnovna družbena enota.

2.2.1 Razmerje do mobilnostne revščine

Za jasnejše razlikovanje prevozne z mobilnostno revščino, smo oblikovali tudi definicijo slednje, saj se prav tako pogosto pojavlja v literaturi:

»Mobilnostna revščina je pojav majhne mobilnosti posameznika ali gospodinjstva, ko mu različne ovire omejujejo zeleno gibanje.«

Kot smo že omenili, pojav izhaja iz razumevanja mobilnosti kot vrednote in pravice. Za razliko od nekaterih avtorjev, ki mobilnostno revščino obravnavajo ožje, zgolj v primeru odsotnosti ustreznega prevoza in jo s tem ločujejo od ostalih oblik prevozne prikrajšanosti (Lucas s sodelavci 2016), pojav pojmujejo širše – z vidika splošno zmanjšane mobilnosti zaradi različnih individualnih in družbeno-prostorskih ovir ter posledic, ki jih imajo visoki stroški prevoza za posameznike in gospodinjstva z nižjimi dohodki. Zaradi različnih tolmačenj in vrednostnih izhodišč je sicer razmerje med prevozno in mobilnostno revščino pogosto nejasno; iz nekaterih javno dostopnih gradiv je mogoče razbrati, da so bila tudi stališča predstavnikov evropskih institucij precej različna (Evropski parlament 2022).

Ena od pomanjkljivosti izraza mobilnostna revščina je dejstvo, da se pojem mobilnosti, ki se široko uporablja med prometnimi strokovnjaki, nanaša zgolj na prostorsko mobilnost, torej gibanje ljudi iz kraja v kraj (Urbanistični terminološki slovar 2016), praviloma na dnevni ravni. Vendar je vrst mobilnosti več – poznamo tudi geografsko mobilnost, ki opisuje preseljevanje ljudi med posameznimi deli naselja, naselji, pokrajinami, državami in celinami (Geografski terminološki slovar 2013), sorodno (ožjo) stanovanjsko mobilnost, ki se nanaša na preselitev v drugo stanovanje (Mandič 1996), socialno oziroma družbeno mobilnost, ki opisuje gibanje po družbeni lestvici, identitetno mobilnost (Golec 2019) in tako naprej. S tega vidika je izraz prevozna revščina, ki je neposredni prevod izraza *transport poverty*, v primerjavi z mobilnostno revščino jasnejši, z vidika pravičnega podnebnega prehoda pa primernejši, saj ima neomejena mobilnost lahko škodljive okoljske, prostorske in družbene učinke. Pomanjkljivost koncepta prevozne revščine v primerjavi z mobilnostno revščino pa je poudarek na prevozu, s čimer izključuje hojo oziroma možnosti zanje, dodaten izziv pa je opredelitev ključnih storitev in dejavnosti, ki ob vse večji diverzifikaciji življenjskih stilov postaja čedalje težja naloga.

2.3 Vzroki prevozne revščine

Vzroki, ki posameznika ali gospodinjstvo privedejo do bodisi prevozne bodisi mobilnostne revščine, so številni in raznovrstni. Razvrstimo jih lahko med **notranje**

(individualne) in zunanje (družbeno-ekonomske), pri čemer sta obe skupini med seboj tesno povezani in odvisni. V skupini individualnih dejavnikov se največkrat navajajo **fizične in kognitivne ovire**, ki zmanjšujejo mobilnost posameznikov, zlasti v kontekstu obravnave skozi prizmo ranljivih skupin. Takšen primer so osebe z oviranostmi, ki imajo zaradi svojih okvar ali bolezenskih stanj (slabši vid, slabši sluh, omejeno gibanje, alergije) številne težave z mobilnostjo. Takšnih je največ med starejšo populacijo, zlasti nad 75 let (Reis in Freitas 2020a; Reis in Freitas 2020b). Na ovire pri mobilnosti zaradi nepoznavanja jezika pogosto naletijo tudi begunci in migranti (Egmond, Kuttler in Wirtz 2020). V skupino individualnih dejavnikov prevozne revščine uvrščamo tudi **materialni položaj**, ki revnejšim posameznikom preprečuje dostop do storitev mobilnosti in posredno do pomembnih storitev in dejavnosti za zadovoljevanje temeljnih potreb (Shi s sodelavci 2022), zlasti v območjih in na podeželju (Simcock s sodelavci 2021). Stroški za mobilnost lahko zavzamejo velik delež proračuna in s tem odzirajo denar za druge, za človeka pomembnejše dejavnosti (Borgato, Maffii in Bosetti 2020a). Med posebno obliko oviranosti lahko izpostavimo **digitalno nepismenost**, ki ljudem lahko povzroča težave tudi v prometu. V to skupino lahko uvrstimo tiste, ki pametnega telefona ne želijo uporabljati zaradi varovanja zasebnosti (Groth 2019). Prevozna in mobilnostna revščina sta tudi **subjektivni**, saj se posamezniki lahko počutijo prevozno revne prek primerjanja lastne mobilnosti in destinacij z drugimi. To je še zlasti pomembno v kontekstu t. i. hipermobilnosti, to je izredno velike ali celo pretirane mobilnosti, ki je v sodobni družbi postala ena od pomembnih vrednot (Kuttler in Moraglio 2020b). Prevozno revščino lahko sprožijo tudi **življenjske prelomnice**, kot je na primer selitev ali menjava delovnega mesta. Vendar so te obenem tudi priložnosti za spremembo potovalnih navad (Grandsart 2020).

Zunanji, družbeno-ekonomski dejavniki so precej bolj številni in raznovrstni. Izmed ekonomskih dejavnikov raziskave izpostavljajo **visoke stroške prevoza**, zlasti goriva (Awaworyi Churchill in Smyth 2019), kar je na primer v EU še posebej aktualno ob nedavnih podražitvah in zelenem podnebnem prehodu. Ponekod, zlasti za nekatere ranljive skupine, je problem visoka cena javnega prevoza (Egmond, Kuttler in Wirtz 2020). Pomembno vlogo ima tudi **trg nepremičnin**, ki manj premožne posameznike odvrča od nakupa želenega stanovanja in jih sili v nakup cenejšega na prometno slabše dostopni lokaciji. Socialno šibkejšje sloje iz prometno bolj dostopnih mest izriva tudi gentrifikacija (Kuttler 2020a). Pomemben dejavnik so tudi **družbene norme in vrednote**, ki ljudi »silijo« v uporabo avtomobila in lahko nesorazmerno prizadenejo nekatere družbene skupine. Primer vpliva širših vrednot na mobilnost je tudi tako imenovana avtomobilija, nastanek družbenih vzorcev vedenja, ki temeljijo na vožnji z avtomobilom in vodijo v odvisnost od njega (Urry 2007). Tako ima lahko prometna vzgoja, odvisnost od avtomobila in njegovo dojemanje kot statusni simbol v otroštvu škodljiv vpliv na razvoj trajnostnih potovalnih navad v odraslosti (Borgato, Maffii in Bosetti 2020b).

Družbeni vzorci vedenja so sicer neločljivo povezani s prostorskim in prometnim načrtovanjem ter njuno integracijo. Tako **razpršena poselitev** povečuje tveganje za prevozno revščino, saj imajo takšne lokacije praviloma slabo prometno dostopnost, majhna gostota prebivalstva pa onemogoča vzpostavitev konkurenčnega javnega prevoza (Awaworyi Churchill in Smyth 2019; Kuttler 2020b). Podobno velja za lociranje poslovnih con ali nakupovalnih središč (Tiran, Mladenovič in Koblar 2015) ali povečevanje prometne rabe tal, zlasti v suburbaniziranih naseljih (Bole 2015) (slika 3). Za premostitev te težave je sicer na voljo veliko inovativnih prometnih rešitev, ki pa večinoma ostajajo v urbanem kontekstu (Borgato, Maffii in Bosetti 2020c). Sistem, temelječ na avtomobilskemu prevozu, praviloma vodi v **osiromašeno ponudbo mobilnostnih možnosti in nekonkurenčen javni prevoz**, kar najbolj prizadene ljudi, ki zaradi različnih razlogov ne uporabljajo avtomobila. S tega vidika nekateri avtorji govorijo o socialni izključenosti od zgoraj navzdol (Preston in Rajé 2007). V prometnem sistemu se nezadostno pozornost namenja tudi osebni varnosti, ki je še zlasti pereč problem za ženske (Borgato s sodelavci 2020). Znotraj prometnega sistema je pre-



GEODETSKA UPRAVA REPUBLIKE SLOVENIJE

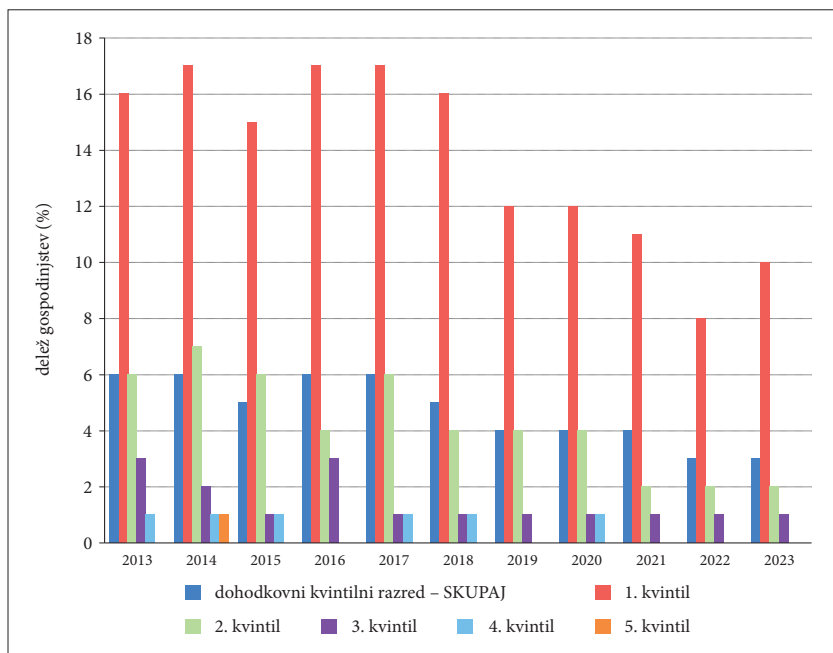
Slika 3: Z vidika odvisnosti od avtomobila so še posebej problematična obmestja, potovalne navade pa oblikuje tudi naraščajoča prometna raba tal. Ortofoto prikazuje nakupovalno središče na obrobju Logatca, zgrajeno na lokaciji, primerni zgolj dostopu z osebnim avtomobilom.

vozna revščina nasploh slabo artikulirana, kar je dodatna ovira za njeno odpravo (Lucas s sodelavci 2016).

V prihodnosti bo eden od vzrokov za prevozno revščino, vsaj v razvitem svetu, tudi **energetska revščina**, ki je del širše zgodbe o razogljčenju družbe. Nekatere družbene skupine, zlasti revnejše sloje prebivalstva, bo ta proces nesorazmerno prizadel (Lowans s sodelavci 2021; Martiskainen s sodelavci 2021). V tem kontekstu je treba razumeti tudi nedavna politična prizadevanja evropskih institucij po odpravljanju prevozne revščine prek vzpostavitve Socialnega sklada za podnebje, ki bo blažil učinke vključitve cestnega prometa v trgovanje z emisijami.

2.4 Oblike prevozne revščine

Prevozna revščina je širok in večplasten pojem, zato zavzema najrazličnejše oblike. Nekateri avtorji podrobneje opisujejo primere prevozne revščine na ravni posameznika, ki vodijo v nezmožnost zadovoljevanja dnevnih temeljnih človekovih



Slika 4: Delež gospodinjstev, ki si avta ne morejo privoščiti, glede na skupni razpoložljivi dohodek gospodinjstva, Slovenija, letno (2013–2023) (Vir: Statistični ... 2024a).

potreb (Lucas s sodelavci 2016). Prva oblika prevozne revščine se nanaša na stanje, ko posameznik **nima ustreznega prevoza glede na njegovo fizično stanje in zmožnosti**, kar mu povzroča težave pri premikanju in večinoma tudi zmanjšano mobilnost. Tovrstna prikrajšanost lahko obsega tako odsotnost prometne infrastrukture (na primer za hojo ali kolesarjenje) kot odsotnost ustreznih prevoznih storitev. V tem primeru so najbolj ranljivi posamezniki, ki nimajo osebnega avtomobila ali ga iz različnih razlogov ne vozijo, na primer, da si ga ne morejo privoščiti. V Sloveniji je takšnih gospodinjstev dandanes manj kot pred desetimi leti, a se med najrevnejšimi z letom 2023 ponovno nakazuje njihov porast (slika 4).

Prevozno revni so zlasti tisti ljudje brez avtomobila, ki bivajo na območju brez ustreznega javnega prevoza. Ta problem je še zlasti pereč na podeželju z manjšo gostoto poselitve (Borgato, Maffii in Chiffi 2020), kjer je poleg javnega prevoza omejena tudi možnost večmodalnih potovanj (Groth 2019). Tam je odsotnost lastnega avtomobila problematična zlasti za posamezne ranljive skupine, kot so revnejši, invalidi ali ženske, v kolikor imajo slednje znotraj gospodinjstva podrejen položaj (Borgato s sodelavci 2020; Borgato, Maffii in Chiffi 2020; Egmond, Kuttler in Wirtz 2020).

Druga oblika prevozne revščine se nanaša na stanje, ko **obstoječe možnosti prevoza ne dosegajo zelene destinacije**, kjer bi posameznik lahko opravil svoje ključne dejavnosti. To vključuje primere, ko posameznik biva na območju slabše dostopnosti storitev, pri dostopanju do njih pa je odvisen od javnega prevoza: ta je sicer na voljo, vendar ima neustrezen potek linij ali ne vozi ob primernem času (Borgato, Maffii in Chiffi 2020; slika 5).

Tretja oblika prevozne revščine se nanaša na **visoke izdatke za prevoz** (slika 6), zaradi česar preostali znesek posameznika uvršča pod uradno mejo revščine. Za to obliko je značilno t. i. prisilno lastništvo avtomobila: ta opisuje gospodinjstva, ki imajo v lasti vsaj en osebni avtomobil kljub temu, da je to zanje veliko finančno breme, kar lahko vodi v odrekanje izdatkom za druga, pomembnejša življenjska področja (Mattioli 2017). Nekatere raziskave kažejo, da gre za zelo številčno skupino, ki jo prometni prehod utegne močno prizadeti (Rangel Guevara 2024). Če sklepamo po visokih izdatkih za mobilnost (Agencija ... 2024), je prisilno lastništvo avtomobila prisotno tudi v Sloveniji, po drugih kazalnikih, kot je na primer delež prebivalstva, ki je materialno in socialno prikrajšan in ima v lasti avtomobil, pa je manj razširjeno od EU povprečja (Cludius s sodelavci 2024).

Četrta oblika obsega primere, **ko posameznik porabi veliko časa za potovanje** (slika 7). S tega vidika so najbolj ranljivi ljudje, ki zaradi različnih razlogov ne uporabljajo avtomobila in so odvisni od javnega prevoza, v kolikor je ta časovno nekonkurenčen osebnemu avtomobilu oziroma mora posameznik za doseganje želenih destinacij velikokrat prestopati. Časovna nekonkurenčnost javnega prevoza in njegova slaba ponudba sta najbolj pogosta razloga za neuporabo javnega prevoza tudi v Sloveniji (slika 8). Kot dokazujejo raziskave, takšne situacije vodijo v časovno revščino in nazad-



nje v socialno izolacijo (Borgato, Maffii in Chiffi 2020). S tega vidika so bolj ranljive ženske, ki imajo v primerjavi z moškimi bolj kompleksne potovalne verige, manj vozijo avtomobil in imajo zaradi neenakomerne delitve dela v gospodinjstvu že tako manj prostega časa (Turner in Grieco 2000; Borgato s sodelavci 2020).

Peta, bolj specifična oblika prevozne revščine pa obsega primere, ko so **okoliščine potovanja nevarne ali nezdrave**, kar se kaže v povečanem tveganju za prometne nesreče, ogroženi osebni varnosti ter izpostavljenosti onesnaženemu zraku ali hrupu.

LPP		Odhodi s postajališča: 726071 Butajnova	
Javno podjetje Ljubljanski potniški promet, d.o.o. Celovška 160, 1000 Ljubljana www.lpp.si		53	
		v smeri: Polhov Gradec	
Čas vožnje v minutah	Delavnik ura minute	Sobota minute	Nedelja, prazniki minute
1 SUHI DOL	02		
2 Kurja vas/Sentjoštu	03		
3 Butajnova	04		
4 Butajnova Čamernek	05 50		
6 Butajnova Setnik	06		
6 Briše/P.G. M. Voda	06		
9 Briše/P.G. Koroš.	07 05		
12 Briše pri Polh. G.	08		
14 Polhov Gradec	09		
	10		
	11		
	12		
	13 45		
	14		
	15		
	16		
	17		
	18		
	19		
	20		
	21		
	22		
	23		
	00		
	01		

Opombe:
- linija obratuje ob delavnikih vendar ne v času novoletnih in prvomajskih šolskih počitnic

Slika 5: Na številnih območjih po Sloveniji so vozni redi neustrezni za pogostejšo uporabo javnega prevoza, zlasti v počitniškem času.



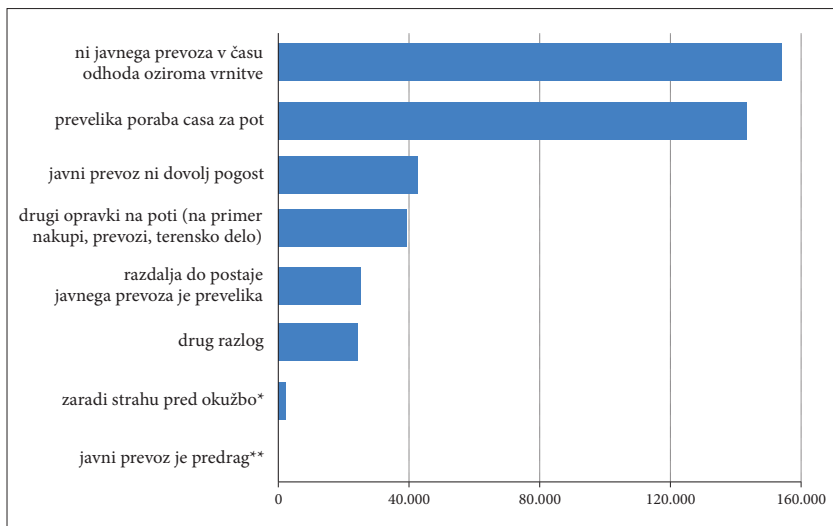
ANSELM, ADOBE STOCK

Slika 6: Izdatki za osebni prevoz lahko močno posežejo v osebni ali družinski proračun.



MATEJ GABROVEC

Slika 7: Slaba frekvenca javnega prevoza lahko vodi tudi v časovno revščino.



Slika 8: Razlogi prebivalcev Slovenije, starih od 15 do 84 let, da niso uporabili javnega prevoza na poti na delo leta 2021 (Statistični ... 2021a). * ocena je manj zanesljiva; ** ocena je premalo zanesljiva za objavo

Večjemu tveganju za prometne nesreče so bolj izpostavljeni tisti, ki se več vozijo, zlasti na regionalnih in magistralnih cestah, ter tisti, ki uporabljajo trajnostne potovalne načine navkljub neustrezni infrastrukturi za hojo ali kolesarjenje (slika 9). Izpostaviti velja tudi druge negativne varnostne lastnosti prometnega sistema, kot so previsoke omejitve hitrosti ali dejanske hitrosti vozil in nevarni prehodi za pešce. Slednjim so bolj izpostavljeni ljudje na manj razvitih območjih (Borgato, Maffii in Bosetti 2020a). Osebnostna ogroženost je problem zlasti za ženske, saj jo pogosto navajajo kot nekaj, kar jih odvrca od uporabe javnega prevoza, zvečer in ponoči pa tudi hoje (Borgato s sodelavci 2020). Onesnažen zrak in hrup skozi udeležbo v prometu pa vodita v kronične bolezni ali prezgodnje smrti in, ponovno, bolj prizadeneta socialno ogrožene skupine (Lucas s sodelavci 2016).

Z vidika mobilnostne revščine lahko prepoznamo še nekatere druge oblike prikrašnanosti. Kuttler in Moraglio (2020e) na primer trdita, da mobilnostna revščina ne pomeni samo omejene mobilnosti pri dostopanju do temeljnih dobrin, temveč tudi pri ostalih, navidezno manj pomembnih, neuresničenih potovanjih. O mobilnostni revščini torej ne govorimo le takrat, ko je posameznik manj mobilni, temveč tudi, ko so nezadovoljene njegove mobilnostne potrebe oziroma se pojavi vrzel med uresničeno in neuresničeno mobilnostjo, s čimer je kratena svoboda odločanja

o (ne)premikanju. Takšno stanje obsega tudi oblike, kot so **blokirane želje**, na primer (daljša) potovanja, ki si jih nekdo zaradi svojih omejitev niti ne zaželi. S tega vidika lahko govorimo tudi o kršenju pravice do mobilnosti (Kuttler 2020a). Želje po daljših potovanjih lahko vzbujajo objave na družbenih omrežjih, ki vodijo v primerjavo lastne mobilnosti z drugimi, v primeru nezmožnosti takšnih potovanj pa v nezadovoljstvo (Kuttler in Moraglio 2020b). Eden izmed takšnih primerov so starejši, ki se nočejo zanašati na svoje in so zato manj mobilni kot sicer (Kuttler in Moraglio 2020c).

Tako prevozno kot mobilnostno revščino je možno in smiselno preučevati ne samo na ravni posameznika, temveč tudi na **območni ravni**. Tako sta Preston in Rajé (2007) izdelala model socialne izključenosti glede na dostopnost ter stopnjo kolektivne in osebne mobilnosti. Avtorja izpostavljata območja z visoko stopnjo kolektivne in osebne mobilnosti ter dobre dostopnosti (praviloma mestna središča), ki so s prometnega vidika socialno izključujoča za suburbane vozače. Drugi primer so kolektivno zelo mobilna območja z majhno osebno mobilnostjo in dobro dostopnostjo (na primer določeni revnejši predeli mestnih središč, kjer so praviloma socialno izključeni gibalno ovirani in pripadniki etničnih manjšin. Urbana območja so izpostavljena tudi v drugih raziskavah, zlasti z vidika ranljivih skupin, ki sicer živijo v mestu, a na slabše dostopnih lokacijah (Kuttler 2020a; slika 10). Večina avtorjev sicer kot najbolj



SIMON KOBLAR

Slika 9: Prevozno revščino povzroča tudi neobstoječa kolesarska infrastruktura, saj pogoji za vožnjo postanejo nevarni, kar prizadene zlasti ljudi brez avtomobila.

problematična območja izpostavlja podeželje, s slabšo pokritostjo z javnim prevozom, zlasti na periferiji, kar vodi v nezmožnost izvajanja prostočasnih dejavnosti in obiskovanja kulturnih prireditev ter omejen čas za druženje (Borgato, Maffii in Chiffi 2020; Borgato, Maffii in Bosetti 2020b; Simcock s sodelavci 2021). Z vidika prevozne revščine je še posebej relevantna kombinacija socio-demografskih prikrasnosti in prostorske odročnosti (Simcock s sodelavci 2021). S tega vidika so se nekateri avtorji podrobneje posvečali t. i. dostopnosti revščini na ravni metropolitanske regije in določili indeks tveganja zanjo (Martens in Bastiaanssen 2019). Drugi pa so na primeru Belgije opredelili pet skupin, ki se spopadajo s prevozno revščino (Transport poverty is ... 2024):

- mobilni visoko izobraženi starejši,
- mlajši urbani prebivalci z nizkim dohodkom brez avtomobila,
- manj izobraženi urbani prebivalci slabega zdravja brez lastnega prevoznega sredstva, odvisni od mestnega JPP,
- primestni prebivalci, odvisni od avtomobilov, ter
- starejši na podeželju z lastnim avtomobilom in kolesom.



Slika 10: Z vidika dostopnosti javnega prevoza so problematična zlasti mestna obrobja, ponekod tudi stanovanjske soseske. Ortofoto prikazuje Glince in Kamno Gorico v Ljubljani, kjer poteka zgolj avtobusna linija na zahtevo.

2.5 Posledice prevozne revščine

Tako prevozna kot mobilnostna revščina prinašata številne negativne posledice za posameznika in družbo ter otežkočata vsakdanje življenje. Ker sta kompleksna in večplastna pojma, ju je v nekaterih primerih težko ločiti od njunih posledic: časovna revščina, slabše zdravje ali ogroženost v prometu so tako oblike prevozne revščine kot njene posledice.

Prevozno revščino nemalokrat spremljajo druge oblike revščine, kot so materialna (Borgato, Maffii in Bosetti 2020a; Shi s sodelavci 2022), časovna (Turner in Grieco 2000) in energetska (Martiskainen s sodelavci 2021; Simcock s sodelavci 2021). Nekatere raziskave med posledicami navajajo tudi okrnjeno visokošolsko izobraževanje, omejen dostop do zdravstvenih storitev in večjo brezposelnost (Awaworyi Churchill in Smyth 2019). Številni avtorji opozarjajo na **začaran krog prevozne revščine**, ki ga povzročajo slabe družbeno-ekonomske in bivanjske razmere na prometno slabše dostopnih lokacijah, neustrezen prevoz do za posameznika pomembnih storitev pa jih še pogloblja in vodi v izbor slabše plačanih delovnih mest, družbeno marginalnost, materialno brezizhoden položaj in utrjevanje neenakih možnosti na trgu dela (Borgato, Maffii in Bosetti 2020a; Borgato, Maffii in Chiffi 2020; Reis in Freitas 2020b).



Slika 11: Nekatere občine sicer poskrbijo za prevoze starejših do zdravnika in trgovine, navadno pa ti nimajo možnosti prevoza do družabnih dogodkov ali za obisk sorodnikov in prijateljev.

Prevozno revščino nemalokrat spremlja **odvisnost od sorodnikov**, ki osebe vozi-jo na dejavnosti ali spremljajo na javni prevoz, kar lahko vodi v **socialno izolacijo** in **socialno izključenost** (Lucas s sodelavci 2016; slika 11). S tega vidika so najbolj ogrožene osebe z oviranostmi (Reis in Freitas 2020a), pa tudi starejši, ženske, mladostniki in ljudje z nizkimi dohodki (Borgato, Maffii in Bosetti 2020a; Borgato s sodelavci 2020; Reis in Freitas 2020b). Gabrovec in Razpotnik Visković (2018) sta na primeru Ljubljanske urbane regije denimo ugotovila, da so dijaki zaradi neustreznega javnega prevoza ponekod prikrajšani za pogostejše socialne stike z vrstniki ali za sodelovanje v različnih občolskih dejavnostih, kar pomeni večje tveganje za socialno izključenost. Pri mladostnikih to vodi tudi v omejen osebni razvoj zaradi izgube avtonomije in slabega dostopa do varnega okolja zunaj doma ter manj razvite družbene in praktične veščine (Borgato, Maffii in Bosetti 2020b).

Ena od posledic visokih izdatkov za mobilnost, na primer za gorivo, taksi in javni prevoz, je tudi **manjše subjektivno blagostanje**, pri čemer nekatere raziskave ugotavljajo celo vzročen vpliv (Awaworyi Churchill in Smyth 2019). Nekatere študije kot vzrok in posledico prevozne revščine izpostavljajo tudi nizko stopnjo zadovoljstva z vožnjo na delo, denimo zaradi prometnih zastojev ali slabega zdravstvenega stanja (Shi s sodelavci 2022).

Druge posledice prevozne oziroma mobilnostne revščine zaobjemajo **nepovraten prehod na osebni avtomobil**, zlasti v primerih slabe ponudbe mobilnostnih možnosti ali slabe kakovosti javnega prevoza. To prevozno revščino lahko še pogloblja, obenem pa ima neželene okoljske in prostorske učinke (Egmond s sodelavci 2020).

3 Merjenje prevozne revščine

Spremenjen sistem trgovanja s pravicami do emisij toplogrednih plinov na območju EU bo imel po pričakovanjih različne, tudi socialne posledice, ki jih bodo najbolj občutili energetsko in prevozno revni prebivalci. Za blaženje teh posledic je bil leta 2023 sprejet dogovor o ustanovitvi Socialnega sklada za podnebje. Da bi države lahko prepoznavale ter z ukrepi in direktnimi finančnimi spodbudami blažile pojav prevozne revščine, morajo oblikovati nabor možnih kazalnikov, s katerimi bodo spremljale razmere in ugotavljale, kateri posamezniki in družbene skupine so ranljivi in kot taki upravičeni do pomoči.

Evropska uredba o vzpostavitvi Socialnega sklada za podnebje predvideva dva kazalnika za spremljanje prevozne revščine: 1) število ranljivih uporabnikov prevoza in 2) število gospodinjstev, ki se soočajo s prevozno revščino. V obeh primerih gre za zelo splošna kazalnika, ki se neposredno nanašata na definicijo prevozne revščine, podane v tej uredbi. Med ranljive uporabnike prevoza sodijo tisti, ki ne morejo

pokriti stroškov prevoza ali jih težko pokrijejo, oziroma imajo omejen dostop do prevoza in s tem do ključnih storitev (Uredba ... 2023).

V literaturi lahko najdemo različne predloge kazalnikov za merjenje in spremljanje prevozne revščine (preglednica 1). **Finančni kazalniki** neposredno merijo dohodke posameznikov ali gospodinjstev oziroma izdatke, ki jih ti namenijo za mobilnost. Takšni kazalniki so na primer delež prihodkov, ki ga gospodinjstva namenjajo za mobilnost, na primer za gorivo, nakup in vzdrževanje avtomobila ter javni prevoz (na primer Lowans s sodelavci 2021). Pogosto uporabljen prag za opredelitev gospodinjstva kot prevozno revnega je poraba 10 ali več odstotkov razpoložljivega dohodka za prevoz. Finančni kazalniki prevozne revščine so pogosto kritizirani, ker zanemarjajo fizične in kognitivne zmožnosti prevažanja (Boyd s sodelavci 2023) in naraščanje cen goriv (Berry s sodelavci 2016). Ugotavljanje prevozne revščine zgolj na podlagi izdatkov za prevoz je manj ustrezno tudi zato, ker gospodinjstva, ki namenijo velik delež dohodka za prevoz, niso nujno tudi prevozno revna – izdatki za prevoz so namreč tudi odraz življenjskega sloga in se lahko močno razlikujejo med dohodkovnimi razredi. Gospodinjstva z višjimi dohodki lahko po svoji izbiri namenijo večji delež prihodkov za prevoz (si na primer kupijo dražji avtomobil ali se pogosteje prevažajo v prostočasne namene). Gospodinjstva z nizkimi dohodki imajo lahko tudi odstotkovno zelo majhne izdatke za prevoz, vendar je to posledica izogibanja prevažanju, ker lahko zanje vsak tovrsten izdelek pomeni težave pri plačilu drugih življenjsko pomembnih dobrin (Rangel Guevara 2024).

Pri ugotavljanju prevozne revščine so pogosto uporabljeni tudi **kazalniki, ki merijo časovno in prostorsko (ne)dostopnost do dela, storitev ali dejavnosti**. Ti izhajajo iz koncepta prevozne pravičnosti, kar pomeni, da naj bi imeli ljudje enakovreden dostop do prevoza, ki ustreza njihovim fizičnim, kognitivnim in finančnim zmožnostim. Pri tem vidiku je izpostavljena tudi časovna razsežnost, saj naj bi bile te lokacije posamezniku dostopne v razumnem času (Lucas s sodelavci 2016; Martens in Bastiaanssen 2019; Kuttler 2020a).

Nekateri avtorji v povezavi s prevozno revščino izpostavljajo tudi **okoljske kazalnike**, kot je izpostavljenost hrupu ali onesnaženemu zraku, na primer pri kolesarjenju (Lucas s sodelavci 2016). Nekateri avtorji izpostavljajo tudi **družbene in kulturne kazalnike**. Prevozna revščina se v takih primerih kaže skozi slabši položaj določenih družbenih skupin in med drugim vodi tudi v zavrnitev ali odklonitev dela zaradi težav z mobilnostjo (Lucas s sodelavci 2016; Borgato s sodelavci 2020; Borgato, Maffii in Bosetti 2020b).

Ker ima prevozna revščina številne razsežnosti in oblike, več avtorjev zagovarja **kombinacijo več kazalnikov**. Ena najbolj celovitih opredelitev prevozne revščine namreč obsega dostopnost prevoza, dostopnost storitev in dejavnosti, finančno dostopnost prevoza in izpostavljenost negativnim vplivom (Lucas s sodelavci 2016).

Preglednica 1: Kazalniki za merjenje prevozne revščine v dosedanjih raziskavah.

vsebina	kazalnik	opis	vir
prostorska in časovna dostopnost do ključnih storitev in zaposlitve	prostorska dostopnost javnega prevoza in z njo povezan čas, ki ga osebe porabijo za prevoz do dela in ključnih storitev, kot so izobraževanje, zdravstvo ali nakupovanje	Posamezniki naj bi imeli enakovreden dostop do prevoza, ki ustreza njihovim fizičnim, kognitivnim in finančnim možnostim; ključne storitve in dejavnosti naj bi bile posamezniku dostopne v razumnem časovnem okviru.	Lucas s sodelavci 2016; Martens in Bastiaanssen 2019; Kuttler 2020a
finančni vidik prevozne revščine	raznolikost prevoznih možnosti	možnosti prevoza, ki so na voljo posameznikom in gospodinjstvom na določenem območju	Groth 2019; Menyherth s sodelavci 2021
	območja z večjim tveganjem za pojav prevozne revščine	določitev območij večje in manjše prometne dostopnosti na podlagi števila voženj javnega prevoza in prostorske razporeditve prebivalstva	Sun in Thakuriah 2021; Macuchova in Brandt 2024
	delež izdatkov, ki jih gospodinjstvo nameni za prevoz	Posameznik ali gospodinjstvo je pogosto obravnavano kot prevozno revno, če porabi več kot 10 % prihodkov za osebni oziroma javni prevoz.	Awaworyi Churchill in Smith 2019; Lowans s sodelavci 2021
	izdatki za prevoz	izdatki, ki jih posamezniki ali gospodinjstva namenijo za prevoz	Olvera, Plat in Pochet 2015; Burger in Christian 2020
	dohodki posameznikov in gospodinjstev	posamezniki in gospodinjstva pod pragom revščine	Borgato, Maffii in Bosetti 2020a
	prilagoditve avtomobila	gospodinjstva, ki imajo v lasti vsaj en avtomobil in so hkrati finančno ogrožena (težko pokrijejo stroške kredita, osnovnih sredstev, energije...)	Mattioli 2017; Pritchard, Zanchetta in Martens 2022

vsebina	kazalnik	opis	vir
socialni vidik prevozne revščine	omejene možnosti potovanja	posamezniki, ki si ne morejo privoščiti osebnega avtomobila in imajo hkrati tudi druge omejitve, zaradi katerih so njihove možnosti prevažanja omejene (na primer ženske, otroci, osebe s fizičnimi ali kognitivnimi omejitvami)	Lucas s sodelavci 2016; Borgato s sodelavci 2020; Borgato, Maffii in Bosetti 2020b
kombinirani kazalniki prevozne revščine	indeks ogroženosti za prevozno revščino zaradi dviga cen goriv	Kazalnik je namenjen odkrivanju gospodinjstev, ki bi jih lahko prizadela prevozna revščina zaradi dviga cen goriv. Gre za kombinacijo več kazalnikov: • prihodki gospodinjstev, • potrebe gospodinjstev glede mobilnosti (izdatki za mobilnost, poraba časa za prevoz, možnost uporabe prevoznih sredstev) in • pogoji za mobilnost (oddaljenost od postajališča, kakovost javnega prevoza, stanje avtomobila oziroma nezmožnost lastništva avtomobila).	Berry s sodelavci 2016; Mattioli s sodelavci 2019
	indeks ogroženosti zoper prevozno revščino	Kombinacija treh kazalnikov: • gospodinjstva, katerih izdatki za mobilnosti presegajo 10 % razpoložljivih sredstev, • osebe, ki so od najbližjega postajališča oddaljene več kot eno miljo in • število ključnih storitev, do katerih bi posameznik kolesaril, hodil ali dostopal z javnim prevozom več kot eno uro.	Sustrans 2012

vsebina	kazalnik	opis	vir
razlike med spoloma v mobilnosti starejših z nižjimi dohodki		Avtorji so primerjali podatke za ženske in moške, ki so starejši od 65 let in se uvrščajo v različne dohodkovne skupine (pod pragom revščine, nizki dohodki, višji dohodki). Raziskovali so razlike v mobilnosti med spoloma in med dohodkovnimi skupinami, dostopu do prevoza (posedovanje in zmožnost vožnje osebnega avtomobila oziroma posedovanje letne vozovnice za javni prevoz), povprečno število potovanj na dan in povprečne razdalje do teh potovanj.	Giesel in Köhler 2015
ogroženost za socialno izključenost zaradi časovne revščine		Ogroženost so ugotavljali na podlagi več kazalnikov: • časovne revščine, • s prevozom povezane časovne revščine, • demografskih značilnosti (spol, starost, prihodki, značilnost gospodinjstva), • dostopa do osebnega avtomobila, • značilnosti naselij (mestna, podeželska območja) in • tipa stanovanj, v katerih živijo posamezniki.	Aitken, Palm in Farber 2024

3.1 Opredelitev kazalnikov prevozne revščine za Slovenijo

Socialni sklad za podnebje, ki bo sofinanciral ukrepe zoper prevozno revščino v EU, spodbuja države, da čim prej oblikujejo nabor kazalnikov prevozne revščine v svojih nacionalnih kontekstih. Na podlagi lastne definicije prevozne revščine (glej poglavje 2.2) smo izpostavili tri ključne vidike dostopnosti, ki so pomembni za merjenje in spremljanje tega pojava: prostorski in časovni, finančni in družbeno-kulturni.

Pri oblikovanju kazalnikov smo upoštevali značilnosti in posebnosti Slovenije. Ena od njih je, da je javni prevoz finančno razmeroma dobro dostopen za vse skupine prebivalstva. Upokojenci, starejši od 65 let, invalidi in vojni veterani so upravičeni do brezplačne vozovnice JPP, šolarji in študenti pa do subvencioniranih vozovnic za medkrajevne in mestne prevoze. Za vse je cena enaka, ne glede na dolžino relacij, kar pomeni, da je javni prevoz zanje dobro dostopen in cenovno ugoden. Mestne občine Velenje, Nova Gorica, Ptuj in Postojna vsem potnikom omogočajo brezplačne prevoze v mestnem prometu.

Posebnost Slovenije je tudi sistem povračila stroškov prevoza na delo. Zaposleni v javnem sektorju so upravičeni do povračila stroškov prevoza, če je pot od doma do delovnega mesta daljša od dveh kilometrov. Višina nadomestila za prevoz na delo je določena bodisi s stroškom najcenejšega javnega prevoza bodisi z zneskom za prevožen kilometer. Vračilo stroškov prevoza na delo za zaposlene v gospodarstvu med podjetji ni enotno. Določene kolektivne pogodbe zaposlenim prinašajo nižja povračila stroškov prevoza na delo. Delodajalci v Sloveniji prav tako niso dolžni izplačevati višjih zneskov za vračilo stroškov prevoza. Za delodajalca je sicer strošek vračila prevoza na delo neobdavčen do določene vrednosti in večina zaposlenih v Sloveniji nadomestilo za prevoz na delo od delodajalca prejema (Gabrovec s sodelavci 2024b). V Sloveniji je problem finančne dostopnosti mobilnosti torej manj prisoten, ne moremo pa ga popolnoma izključiti.

Večji problem je kakovost javnega prevoza, ki marsikje v Sloveniji ni dovolj frekventen ali pa je vožnja z njim nesprejemljivo daljša od vožnje z avtomobilom (Tiran, Hrvatin in Gabrovec 2021). Poleg tega prebivalci nekaterih območij v Sloveniji nimajo zadovoljivega javnega prevoza v peš dostopnosti od svojega bivališča (Tiran s sodelavci 2022; Koblar s sodelavci 2022).

3.1.1 Časovni in prostorski kazalniki

Prostorski in časovni vidik dostopnosti sta med seboj povezana in soodvisna. Gre za sklop kazalnikov, s katerimi ugotavljamo, ali imajo posamezniki na voljo prevoz in ali lahko dostopajo do ključnih storitev (preglednica 2). Kazalniki temeljijo na predpostavki, da naj bi imeli posamezniki enakovreden dostop do dejavnosti z javnim

Preglednica 2: Kazalniki prostorskega in časovnega vidika prevozne revščine.

vsebina	kazalnik	opis	podatki
dostopnost JPP	delež prebivalcev, ki ne prebiva v polmeru 1 km od postajališča JPP z zadovoljivo ali primerno pogostnostjo	Izračun na podlagi razdalje od prebivališč do postajališč JPP po omrežju pešpoti namesto manj natančne zračne razdalje, z upoštevanjem pogostnosti voženj. Osnovni kazalnik je smiselno razširiti z ugotavljanjem deleža prebivalcev po različnih starostnih skupinah.	• hišni naslovi • lokacije postajališč • prebivalci po naslovih • starost prebivalcev • frekventnost voženj JPP
časovna konkurenčnost JPP	delež prebivalcev s časovno neustreznim dostopom do dejavnosti z javnim prevozom	Izračun trajanja potovanja prebivalcev na delo in do izbranih storitev z javnim prevozom (na primer zaposlitvena središča, zdravstvene storitve, varstvene in izobraževalne ustanove). Primerjava med trajanjem potovanja z javnim prevozom in osebnim avtomobilom za izbrane relacije.	• frekventnost voženj JPP • čas potovanja z javnim prevozom • lokacije delovnih mest in storitev • prebivalci po hišnih naslovih

prevozom v razumnem časovnem okviru. To pomeni, da potovalni časi do ključnih storitev z javnim prevozom ne bi smeli biti bistveno daljši v primerjavi z osebnim avtomobilom. S prostorskimi in časovnimi kazalniki zato ugotavljamo predvsem dostopnost, kakovost storitve in časovno konkurenčnost JPP. Pri teh kazalnikih je smiselno upoštevati tudi starostne skupine, saj s tem lahko ugotavljamo razlike in starostno značilna tveganja. Tak primer je povečano tveganje socialne izključenosti šolarjev in dijakov zaradi neustrezne ponudbe JPP. Gre za družbeni skupini, ki sta izrazito odvisni od uporabe javnih prevoznih sredstev ali od prevozov sorodnikov (Gabrovec in Razpotnik Visković 2018).

Časovno konkurenčnost JPP se najlažje ugotavlja s primerjavo časov potovanja z osebnim avtomobilom. Pri tem se oceni še sprejemljive razlike med obema vrstama prevoza oziroma prag, kjer je še smiselna uporaba javnega prevoza. Časovno nekonkurenčnost javnega prevoza lahko vodi v prisilno lastništvo avtomobila, zaradi povečanih izdatkov za mobilnost pa v prevozno revščino. Pri izračunih je smiselno upoštevati tudi starostne skupine.

Med storitvami velja izpostaviti dostop do vrtcev: gre namreč za specifično storitev, saj so otroci popolnoma odvisni od prevoza staršev ali skrbnikov, hkrati pa ti nimajo zagotovljenega posebnega prevoza do teh storitev. Poleg prostorske dostopnosti najbližjega vrtca je ponekod dodaten izziv prezasedenost vrtcev. Otroci tako niso nujno vključeni v najbližjo enoto vrtca.

3.1.2 Finančni kazalniki

Finančni kazalniki lahko posredno ali neposredno kažejo na prevozno revščino prebivalstva. Povejo nam, da posamezniki ali gospodinjstva ne morejo pokriti stroškov prevoza ali jih pokrijejo s težavo (preglednica 3). Posredno lahko prevozno revščino ugotavljamo iz podatkov o dohodkih prebivalstva in deležu prebivalstva pod pragom revščine (Borgato, Maffii in Bosetti 2020a). Neposredno lahko prevozno revščino ugotavljamo iz izdatkov, ki jih posamezniki ali gospodinjstva namenjajo za mobilnost, na primer za gorivo, nakup in vzdrževanje avtomobila ter javni prevoz. V primeru, da gospodinjstva namenijo nesorazmerno visok delež razpoložljivega dohodka za avtomobil, lahko sklepamo, da gre v določenih primerih za prisilno lastništvo avtomobila (Awaworyi Churchill in Smith 2019; Lowans s sodelavci 2021). Opozoriti velja tudi na možnost, da so izdatki za prevoz lahko tudi zelo nizki oziroma nični. Taki primeri lahko kažejo na prikrito revščino, ko se posamezniki ali gospodinjstva načrtno izogibajo mobilnosti, ker zanje nimajo dovolj sredstev.

Pri finančnem vidiku dostopnosti je smiselno upoštevati kombinacijo več kazalnikov. Zgolj na podlagi deleža razpoložljivih sredstev, ki jih posamezniki ali gospodinjstva namenijo za prevoz, na primer za nakup in vzdrževanje avtomobila,

Preglednica 3: Kazalniki finančnega vidika prevozne revščine.

vsebina	kazalnik	opis	podatki
stopnja tveganja revščine	odstotek oseb, ki živijo v gospodinjstvih z ekvivalentnim (neto) razpoložljivim dohodkom, nižjim od praga tveganja revščine	Stopnja tveganja revščine je odstotek oseb, ki živijo v gospodinjstvih z ekvivalentnim (neto) razpoložljivim dohodkom, nižjim od praga tveganja revščine. Prag tveganja revščine se določi kot 60 % mediane ekvivalentnega (neto) razpoložljivega dohodka vseh gospodinjstev. Za izračun ekvivalentnega dohodka (dohodka na ekvivalentnega odraslega člana gospodinjstva) SURS uporablja prilagojeno OECD-jevo ekvivalenčno lestvico. Lestvica daje prvemu odraslemu članu gospodinjstva utež 1, otrokom, mlajšim od 14 let utež 0,3, drugim članom, starim 14 ali več let, pa utež 0,5 (Stare s sodelavci 2024).	Podatke o življenjskih pogojih posameznikov in gospodinjstev zbira SURS in so javno dostopni v podatkovni bazi SiStat na ravni statističnih regij.
odvisnost od javnega prevoza	delež gospodinjstev, ki si ne morejo privoščiti avtomobila	Kazalnik je primeren za ugotavljanje deleža ljudi, ki si zaradi finančnega stanja ne morejo privoščiti lastnega avtomobila in so zato odvisni od javnega prevoza.	Podatke z anketno raziskavo Posedovanje izbranih dobrin zbira SURS in so javno dostopni v podatkovni bazi SiStat na ravni statističnih regij.

vsebina	kazalnik	opis	podatki
izdatki za mobilnost	delež izdatkov za mobilnost	Kazalnik je primeren za ugotavljanje deleža razpoložljivih sredstev, ki jih posamezniki ali gospodinjstva namenijo za prevoz (skupno), zbira SURS in so javno dostopni v podatkovni bazi SiStat na ravni prevozne storitve. Podatke je smiselno kombinirati s podatkom o tem, ali je gospodinjstvo ob visokem deležu izdatkov za prevoz ali za nakup in vzdrževanje avtomobila hkrati tudi pod pragom revščine. Iz takega podatka bi lahko sklepali, da gre v določenih primerih za prisilno lastništvo avtomobila in da zaradi stroškov mobilnosti oseba ali gospodinjstvo ne more ali težko poravnati druge življenjske stroške, na primer za ogrevanje.	Podatke z anketno raziskavo Poraba v gospodinjstvih zbira SURS in so javno dostopni v podatkovni bazi SiStat na ravni Slovenije.

namreč ne moremo sklepati, ali gre za prisilno lastništvo avtomobila ali za zavestno odločitev za nakup nesorazmerno dragega avtomobila. Slednje namreč ne pomeni nujno, da je njegov lastnik prevozno reven.

Kombinacija podatkov o izdatkih za mobilnost in tem ali je gospodinjstvo pod pragom revščine, v Sloveniji še ne obstaja. Ker so podatki o porabi v gospodinjstvih pridobljeni na podlagi omejenega vzorca anketirancev, jih tudi ni mogoče prikazati po manjših prostorskih enotah, kot so statistične regije, občine ali naselja.

3.1.3 Družbeno-kulturni kazalniki

Družbeno-kulturni kazalniki prevozne revščine se nanašajo predvsem na problematiko neenakosti različnih družbenih skupin in na njihovo (ne)zmožnost samostojnega prevažanja (preglednica 4). Nekateri avtorji na primer izpostavljajo kazalnika lastništvo osebnega avtomobila in imetništvo vozniškega dovoljenja. Ocenjujejo, da so v slabšem položaju predvsem ženske, ki pogosteje nimajo vozniškega izpita ali niso lastnice avtomobila (Lucas s sodelavci 2016; Borgato s sodelavci 2020). Analiza podatkov iz registra voznikov za leto 2013, ki so bili tega leta edinkrat javno objavljeni, kažejo, da je v Sloveniji tovrstna neenakost med spoloma prisotna predvsem pri starejših od 60 let. Pri mlajših sta deleža približno enaka, okrog 90 % (Odprti podatki Slovenije 2013). Reis in Freitas (2020a; 2020b) izpostavljata tudi problematiko izgube zmožnosti samostojne mobilnosti zaradi zdravja, starosti ter drugih kognitivnih ali fizičnih ovir. Avtorji konkretnih kazalnikov eksplicitno ne predlagajo. Raziskave se morajo zato pri ugotavljanju družbenih in kulturnih vidikov prevozne revščine opirati predvsem na ankete, ki jih občasno izvajajo uradne statistične službe na omejenem vzorcu anketirancev, ali pa morajo raziskovalci sami zasnovati raziskavo te problematike.

V Sloveniji imajo nekatere ranljive skupine zakonsko opredeljeno pravico do prevozov, na primer do zdravstvenih storitev in osnovnih šol. Bolnikom, ki so nepokretni in potrebujejo prevoz do zdravnika ali potrebujejo prevoz na ali z dialize, je zagotovljen prevoz z reševalnimi vozili, dotični zakon pa od 39. člena dalje opredeljuje tudi upravičenost do povračila potnih stroškov zavarovancev in njihovih spremljevalcev (Zakon o zdravstvenem ... 2006). Problemi s tovrstnimi prevozi, s katerimi se srečujejo bolniki, so slabo raziskani in so v knjigi podrobneje obravnavani s kvalitativno analizo ranljivih skupin (poglavje 5).

Osnovnošolci imajo po Zakonu o osnovni šoli (2006) pravico do brezplačnega prevoza v in iz šole, če je njihovo prebivališče oddaljeno več kot štiri kilometre od osnovne šole ali če lokalni Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu oceni, da so otroci na poti ogroženi oziroma pot ni varna.

Preglednica 4: Kazalniki družbeno-kulturnega vidika prevozne revščine.

vsebina	kazalnik	opis	podatki
zmožnost samostojnega prevažanja	število imetnikov vozniškega dovoljenja po spolu in starosti	Kazalnik je primeren za ugotavljanje odvisnosti od uporabe javnega prevoza in morebitnih razlik med družbenimi skupinami.	Register voznikov (podatki so dostopni le za leto 2013)
značilnosti lastništva vozila	lastništvo vozil po spolu, starosti in občini	Kazalnik je primeren za ugotavljanje morebitnih razlik v lastništvu vozil med družbenimi skupinami.	Evidenca registriranih vozil
dejavniki potovalnih navad	razlogi za neuporabo javnega prevoza	Kazalnik je primeren za ugotavljanje potovalnih navad ljudi in razlogov zanje.	Podatke je z anketno raziskavo Razlogi prebivalcev Slovenije (15–84 let), da niso dnevno uporabljali javnih prevoznih sredstev, po starostnih razredih (v %) leta 2017 in 2021 zbral SURS in so javno dostopni v podatkovni bazi SiStat na ravni Slovenije.
dostopnost ustreznega prevoza za različne ranljive skupine	delež vozil JPP, ki so prilagojena ranljivim skupinam	Kazalnik je primeren za ugotavljanje možnosti in omejitev pri dostopanju do dela in ključnih storitev za različne družbene skupine in osebe z oviranostmi (na primer nizkopodni avtobusi, prilagojenost vlakov za invalide in podobno).	Podatki ne obstajajo ali niso javno dostopni; potrebne so dodatne raziskave. Pomembni so tudi ustrezna označenost dostopov do postaj JPP za ljudi z različnimi oviranostmi ter primernost JPP za različne družbene skupine in osebe z oviranostmi.

3.2 Kritično ovrednotenje obstoječih podatkovnih zbirk v Sloveniji

Prevozna revščina zavzema zelo različne oblike in lahko prizadene različne družbene skupine. Ker gre za razmeroma novo raziskovalno področje, še ni uveljavljenih kazalnikov za spremljanje in analizo. Posledično so tudi podatki težje dostopni ali pa se še ne zbirajo sistematično. Hkrati je dostopanje do podatkov lahko problematično zaradi varstva osebnih podatkov.

Z vidika dostopnosti podatkov je najmanj problematičen prvi sklop kazalnikov (prostorsko-časovni vidik). Podatke je možno pridobiti iz obstoječih podatkovnih virov, ki so bodisi javno dostopni bodisi je zanje možno zaprositi pri upravljavcu podatkov (na primer Centralni register prebivalstva in vozni redi prevoznikov v JPP).

Podatki iz skupin finančnih in družbeno-kulturnih kazalnikov so zaupni, manj natančni ali pa jih uradne statistike sistematično ne spremljajo. SURS letno zbira in prikazuje izbrane kazalnike dohodka, revščine in socialne izključenosti. Dostopni so podatki o stopnji tveganja revščine po statističnih regijah, ki jih SURS pridobi iz administrativnih virov. V okviru širše teme Življenjski pogoji in Poraba v gospodinjstvih SURS z anketnimi raziskavami spremlja tudi posedovanje izbranih dobrin (vključno z avtomobilom) in izdatke, ki jih gospodinjstva namenjajo za prevoz, nakup in vzdrževanje vozil ter gorivo. Potencialno zanimive so tudi SURS-ove anketne raziskave, ki sprašujejo po razlogih za neuporabo javnega prevoza. Med možnimi odgovori so namreč tudi dejavniki prevozne revščine, kot so finančni razlogi ali nedostopnost javnega prevoza. Tudi ti podatki so dostopni le na ravni statističnih regij in so primernejši za spremljanje splošnega stanja in trendov. Preračuni teh podatkov na manjše prostorske enote so zaradi majhnega anketnega vzorca zaenkrat nemogoči. Poleg tega iz določenih podatkov, kot je delež izdatkov za mobilnost, ne moremo neposredno sklepati, ali gre za prevožno revščino. Nujno je združevanje z drugimi, finančnimi podatki o tveganjih za socialno izključenost ali resno materialno prikrajšanost ali življenju pod pragom revščine.

Pri podatkih SURS-a, ki temeljijo na anketnih raziskavah, je ovira relativno majhen vzorec, zaradi česar je podatke nemogoče prikazati na nižjih prostorskih enotah, kot so občine in naselja. Ugotavljanje prevozne revščine na ravni posameznikov ali gospodinjstev za izvajanje ukrepov Socialnega sklada za podnebje bo zaradi varstva osebnih podatkov in občutljive tematike možno le z osebnim pristopom na pristojnih finančnih institucijah ali institucijah socialnega varstva. Raziskave SURS-a so kljub omenjenim pomanjkljivostim zelo uporabne za ugotavljanje razširjenosti in spremljanje trendov na področju prevozne revščine v državi. Zaključimo lahko, da bo za učinkovito izvajanje ukrepov potrebno celovito razumevanje in poznavanje pojavnih oblik prevozne revščine, celovit pregled nad razširjenostjo pojava, pa tudi individualni pristop pri reševanju prevoznih stisk posameznikov in gospodinjstev.

4 Prostorski vidik prevozne revščine

Pojav prevozne revščine ima poleg socialne tudi pomembno prostorsko in časovno komponento (Kuttler 2020b). Dostop do storitev in dejavnosti je namreč močno odvisen od lokacije bivanja. Prebivalci lahko na cenovno dokaj ugoden in univerzalen način dostopajo do želenih ciljev s hojo, kolesarjenjem in z javnim prevozom ter s kombiniranjem naštetih potovalnih načinov. V pričujoči analizi smo preučevali predvsem dostopnost javnega prevoza v kombinaciji s hojo do postajališča, kar je primerno tudi za premagovanje daljših razdalj v vseh vremenskih razmerah.

V tem poglavju so predstavljeni tudi nekateri rezultati izračuna kazalnikov prevozne revščine iz tretjega poglavja. V poglavju 4.1 je tako prikazan delež prebivalcev, ki nima ustrezne dostopnosti javnega prevoza oziroma ne prebiva v polmeru enega kilometra od postajališča JPP z zadovoljivo ali primerno pogostnostjo voženj. V poglavju 4.2 je izračunan delež prebivalcev s slabšim dostopom do dejavnosti z javnim prevozom. Ocena števila prevozno revnih prebivalcev v poglavju 4.5 temelji na finančnih kazalnikih in deležu prebivalcev z neustrezno dostopnostjo javnega prevoza. Ker slednja povzroča ali pogloblja prevozno revščino, smo preučili tudi prostorske vrzeli v ponudbi javnega prevoza in predlagali ukrepe za izboljšanje sistema JPP, s čimer bi zmanjšali prevozno revščino.

Analize se nanašajo na leto 2023. Z začetkom julija 2024 so vstopile v veljavo nove koncesije za javni linijski prevoz potnikov, s čimer se je izboljšala ponudba JPP. Ob upoštevanju novih voznih redov bi prišli do drugačnih rezultatov, zato bi bilo smiselno čimprej ponoviti analizo z novimi voznimi redi.

4.1 Dostopnost javnega prevoza

Pri merjenju dostopnosti javnega prevoza upoštevamo razdaljo med hišnimi naslovi in postajališči JPP ter pogostnost voženj na postajališčih. Izrazimo jo z deležem prebivalcev, ki imajo v oddaljenosti največ enega kilometra na voljo postajališče JPP z vsaj zadovoljivo frekvenco (vsaj 8 parov voženj na dan).

Analizo smo izvedli na podlagi voznih redov, ki smo jih pridobili iz različnih virov (preglednica 5). Vozne rede smo po potrebi pretvorili v enoten zapis po standardu GTFS za zapis statičnih voznih redov. Po tem standardu so podatki o voznih redih zapisani v različnih tekstovnih datotekah – postajališča, linije, vožnje, koledar in tako naprej (General ... 2024). Vse vozne rede smo uvozili v PostgreSQL bazo, kjer smo jih združili, odpravili napake ter izvedli nadaljnje analize. Ker nam za Mariborski mestni promet ni uspelo pridobiti voznih redov za čas poletnih šolskih počitnic, smo za mesec julij upoštevali enake odhode kot za marec. Število odhodov za julij je tako nekoliko precenjeno, saj je poleti na nekaterih linijah manjše število odhodov. Na rezultate analiz to sicer nima večjega vpliva, saj predvidevamo, da je tudi poleti na vseh postajališčih na voljo vsaj zadovoljivo število voženj.

*Preglednica 5: Viri podatkov o voznih redih.*

vozni red	območje	vir podatkov
nacionalni vozni red	Slovenija (javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, javni železniški prevoz)	Nacionalni center za upravljanje prometa – spletni servis (GTFS)
Ljubljanski potniški promet	Mestna občina Ljubljana z okolico (mestne in nekatere integrirane linije)	Ljubljanski potniški promet – spletni servis v formatu GTFS
Arriva	(mestne) občine Ptuj, Piran, Novo mesto, Kranj, Koper in Jesenice (mestni linijski prevoz potnikov)	Arriva – po e-pošti v formatu GTFS
Nomago	(mestne) občine Velenje, Celje, Sevnica, Krško, Brežice, Postojna in Nova Gorica (mestni linijski prevoz potnikov)	Nomago – po e-pošti v nestandardnem zapisu
Marprom	Mestna občina Maribor (mestni linijski prevoz potnikov)	Marprom – prejeto po e-pošti v formatu GTFS
Avtobusni promet Murska Sobota	Mestna občina Murska Sobota (mestni avtobusni promet)	prevzeto iz starejše GTFS datoteke nacionalnega voznega reda ter prilagojeno na stanje za leto 2023
Oblak	Občina Logatec (mestne in integrirane šolske linije)	spletna stran prevoznika; le vozni redi v preglednicah – izdelava lastne GTFS datoteke

Za ustrežnejši podatek o pogostnosti voženj na določenem območju smo bližnja postajališča avtobusnega (medkrajevnega in mestnega) ter železniškega prometa združili v eno postajališče, določeno z geometrično sredino vseh združenih postajališč. Za potnika je namreč pomembno skupno število povezav vseh ponudnikov javnega prevoza na njegovi lokaciji, ne pa število povezav posameznega ponudnika. V prvem koraku smo združili postajne točke istih postajališč, nato pa medkrajevna in železniška postajališča v oddaljenosti do 250 m. Združen sloj smo nato združili s postajališči mestnega prometa v oddaljenosti do 100 m. Ob vsaki združitvi smo seštelili vožnje z vseh postajališč. Postopek združevanja postajališč je opisan na sliki 12.

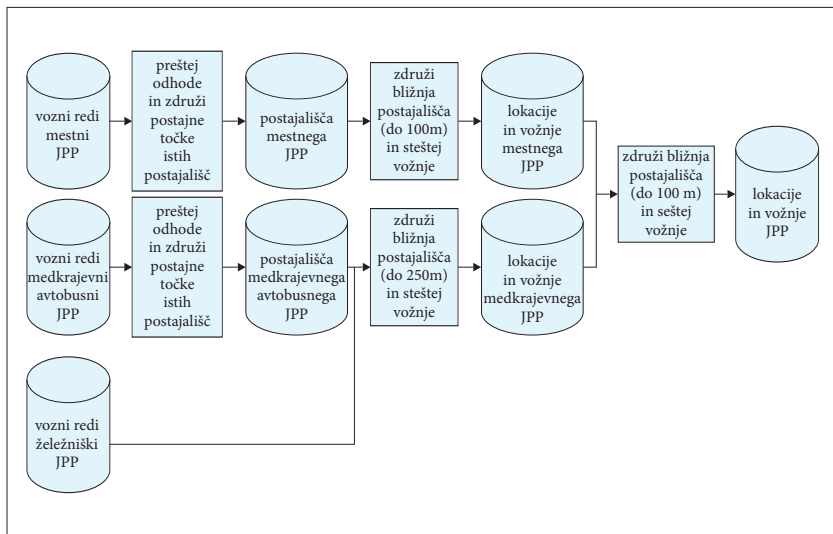
Združena postajališča smo skladno z izvirno metodologijo (Gabrovec in Bole 2006) razdelili v tri razrede glede na skupno število dnevnih voženj:

- nezadovoljiva pogostnost: manj kot 8 parov voženj;
- zadovoljiva pogostnost: od 8 do 22 parov voženj;
- primerna pogostnost: 23 ali več parov voženj.

Primerna pogostnost voženj praviloma omogoča dostop z javnim prevozom na delo, v šolo in do drugih osnovnih storitev; 23 parov voženj namreč okvirno pomeni enourni interval, ob konicah pa polurnega. Zadovoljiva pogostnost pa ob predpostavljani ustreznih razporeditvi voženj čez dan zagotavlja zadostno število voženj, da je javni prevoz lahko uporaben tudi zunaj konic. Nezadovoljiva pogostnost lahko omogoča dostop do šolanja, službe in storitev, vendar je zaradi majhnega števila odhodov uporaba take storitve lahko za marsikoga nesprejemljiva. Na nekaterih postajališčih je storitev na voljo le v določenih dnevih. V primeru, da na preučevani dan ni bilo nobene registrirane vožnje, smo tako postajališče označili kot neaktivno.

Zaradi primerljivosti rezultatov smo za vse analizirane dneve za posamezen razred upoštevali enako število voženj. V izvirni metodologiji (Gabrovec in Bole 2006) so sicer ob nedeljah znižali kriterij zahtevanega števila voženj, zato rezultati analiz niso neposredno primerljivi.

Podatke o številu prebivalcev po hišnih naslovih smo pridobili iz Centralnega registra prebivalcev in prikazujejo stanje 31. decembra 2022. Za prebivalce, ki imajo



Slika 12: Postopek združevanja postajališč različnih vrst JPP med računanjem dostopnosti.

v Sloveniji prijavljeno le stalno ali začasno prebivališče, je v registru zabeležen le en naslov. Pri tistih, ki imajo poleg stalnega prijavljeno še začasno prebivališče, pa sta zabeležena oba naslova. Iz teh podatkov smo določili običajno prebivališče – pri prebivalcih s stalnim in začasnim prebivališčem je to lokacija začasnega prebivališča. Poleg hišnega naslova je v registru tudi podatek o letnici rojstva, kar omogoča analize po starostnih skupinah. V analizi smo torej uporabili osebne (mikro)podatke o hišnih naslovih in starosti prebivalcev, ki bivajo na posameznem naslovu, vendar smo rezultate naših analiz agregirali po izbranih prostorskih enotah ali izbranih starostnih skupinah, s čimer smo preprečili razkritje osebnih podatkov. Naštetim podatkom smo za izdelavo prostorskih analiz dodali še informacijo o lokaciji prebivališč iz sloja hišnih števil (Geodetska uprava Republike Slovenije 2023).

Število prebivalcev v posameznem razredu dostopnosti smo določili na podlagi kilometrske razdalje od hišnega naslova do postajališča. To razdaljo smo določili glede na ugotovitve raziskave pripravljenosti za hojo do postajališč JPP v Münchnu z okolico. Pripravljenost za hojo do postajališča je največja na podeželju, kjer je povprečen čas med 6 in 12 minutami, kar približno ustreza razdalji enega kilometra (Sarker, Mailer in Sikder 2019). Poleg tega je bila kilometrska razdalja že uporabljena tudi v drugih raziskavah dostopnosti JPP v Sloveniji (Gabrovec in Bole 2006; Gabrovec s sodelavci 2019; Tiran s sodelavci 2022) in v tujini (Loder in Axhausen 2018; Giezendanner 2020).

Oddaljenost hišnega naslova od postajališča se najenostavneje izmeri z zračno razdaljo (Gabrovec in Bole 2006; Gabrovec s sodelavci 2019; Tiran s sodelavci 2022), ta metoda pa se uporablja tudi pri vrednotenju prostorskega razvoja (Resolucija o Strategiji ... 2023) in regionalne politike (Pečar 2020). Tudi v pričujoči raziskavi smo izračunali dostopnost na podlagi zračne razdalje, saj to omogoča primerjavo s starejšimi raziskavami. Ker izračun na podlagi zračne razdalje podceni dejansko razdaljo (Kozina 2010; Koblar s sodelavci 2022), smo izračun ponovili še z upoštevanjem razdalje po omrežju pešpoti. Dostopnost na podlagi zračne razdalje smo izračunali za značilen dan v obdobju šolskega pouka in sicer za sredo, 8. marca 2023. Dostopnost na podlagi razdalje po omrežju pešpoti smo izračunali za tri značilne dneve v obdobju šolskega pouka: sredo, sobota in nedelja (8., 11. in 12. marec 2023) ter sredo, soboto in nedeljo v obdobju poletnih šolskih počitnic (19., 22. in 23. julij 2023).

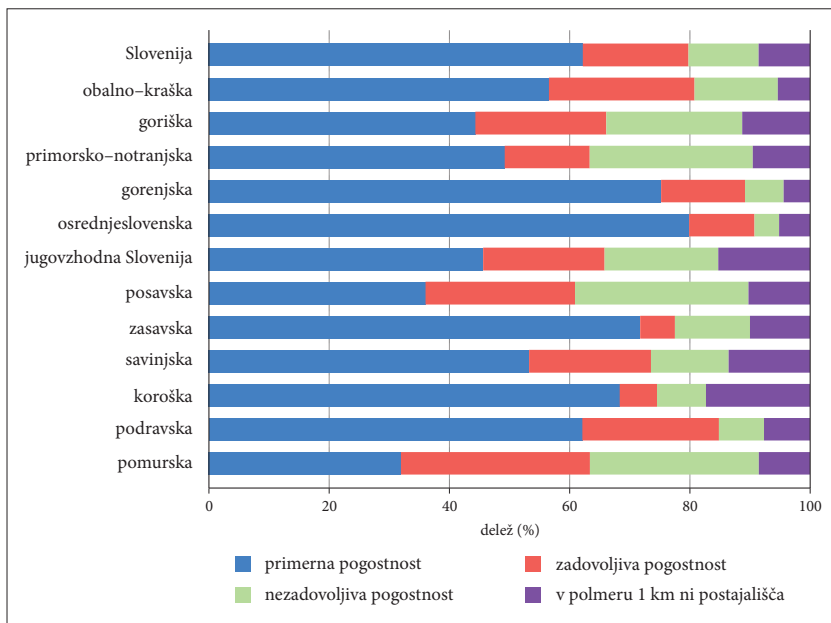
Na državni ravni ni uradnega podatkovnega sloja, ki bi poleg cest vključeval tudi pešpoti in bi bil primeren za izdelavo tovrstnih analiz, zato smo uporabili podatkovno bazo OpenStreetMap, ki je za območje Slovenije dovolj kakovostna (Koblar in Pajk Koblar 2020; Pajk Koblar 2021). Kakovost podatkov za računanje dostopnosti smo še dodatno preverili ter vnesli nove povezave do okrog 10.000 hišnih naslovov (od skupno več kot pol milijona hišnih naslovov), do katerih ni bilo vrisanih cest oziroma dovoznih poti. Poleg dostopov do posameznih hišnih naslovov smo preverili tudi kakovost vnesenih podatkov na železniških postajališčih, saj smo ugotovili, da so podatki pogosto pomanjkljivi. Zato smo s pomočjo letalskih posnetkov pregledali

vsa železniška postajališča, v podatkovni sloj vrisali perone ter jih povezali s preostalim omrežjem poti. Po opravljenih dopolnitvah je bilo prometno omrežje iz podatkovne baze OpenStreetMap ustrezno za izvedbo kakovostne analize dostopnosti. V analizi z omrežjem pešpoti smo število voženj izračunali s štejetem voženj na vseh postajališčih v kilometrski razdalji po omrežju pešpoti od posameznega hišnega naslova, s tem da smo posamezno vožnjo upoštevali le enkrat. Preostali del analize je bil opravljen na enak način kot pri upoštevanju zračne razdalje.

4.1.1 Dostopnost javnega prevoza, merjena po zračni razdalji

Na sliki 13 je prikazana dostopnost javnega prevoza po statističnih regijah in na državni ravni, izračunana po opisani metodologiji in prikazana glede na razrede dostopnosti. Podrobnejši podatki po statističnih regijah so prikazani v preglednici 6.

Na sliki 14 so prikazana vplivna območja postajališč JPP v polmeru 1 km zračne razdalje, ki je na sliki v pravilnem merilu. V rdečem so dobro vidni glavni koridor-



Slika 13: Delež prebivalcev po statističnih regijah in na državni ravni, živeč v kilometrski oddaljenosti od postajališč JPP (po zračni razdalji), glede na pogostnost voženj ob delavnikih s šolskim poukom v letu 2023.



ji javnega prevoza, kjer je pogostnost voženj primerna. Ker ti koridorji potekajo po gosteje poseljenih območjih, na njih kljub majhni površini živi 62 % prebivalcev Slovenije. Z oranžno so prikazana območja z vsaj zadovoljivo pogostnostjo voženj, ki jih najdemo predvsem na območjih povezav občinskih središč z regijskim središčem. Modra ponazarja območja z nezadovoljivo pogostnostjo voženj; gre predvsem za povezave posameznih naselij z občinskimi središči, v nekaterih primerih pa tudi za povezave manjših občinskih središč z bližnjim centralnim naseljem višje ravni. Najdemo jih predvsem v manjših občinah, na primer v Pomurski statistični regiji. S črno pa so označene lokacije hišnih naslovov, ki so od postajališč oddaljena več kot 1 km. Ta območja prevladujejo na redkeje poseljenih hribovitih območjih.

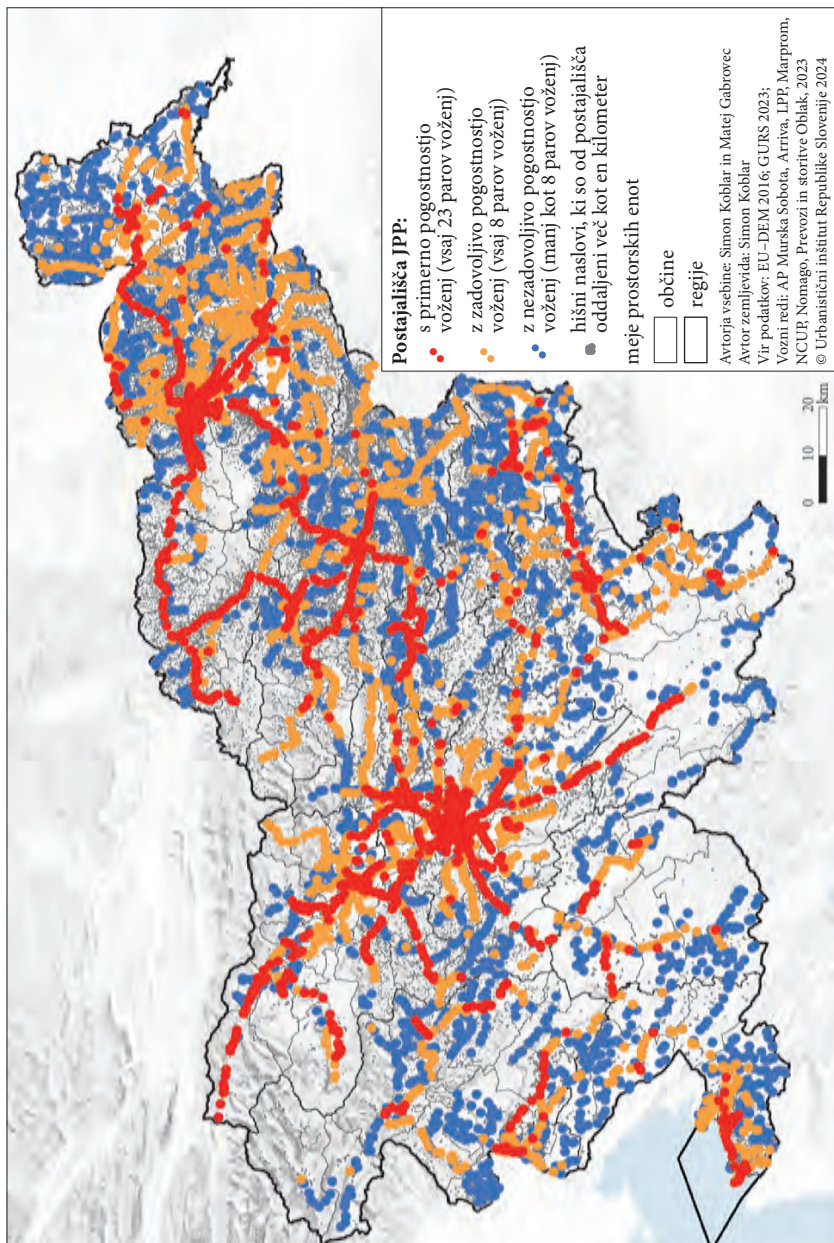
Preglednica 6: Delež prebivalcev po statističnih regijah in na državni ravni (v %), živijo v kilometrski oddaljenosti od postajališč JPP (po zračni razdalji), glede na pogostnost voženj ob delavnikih s šolskim poukom v letu 2023.

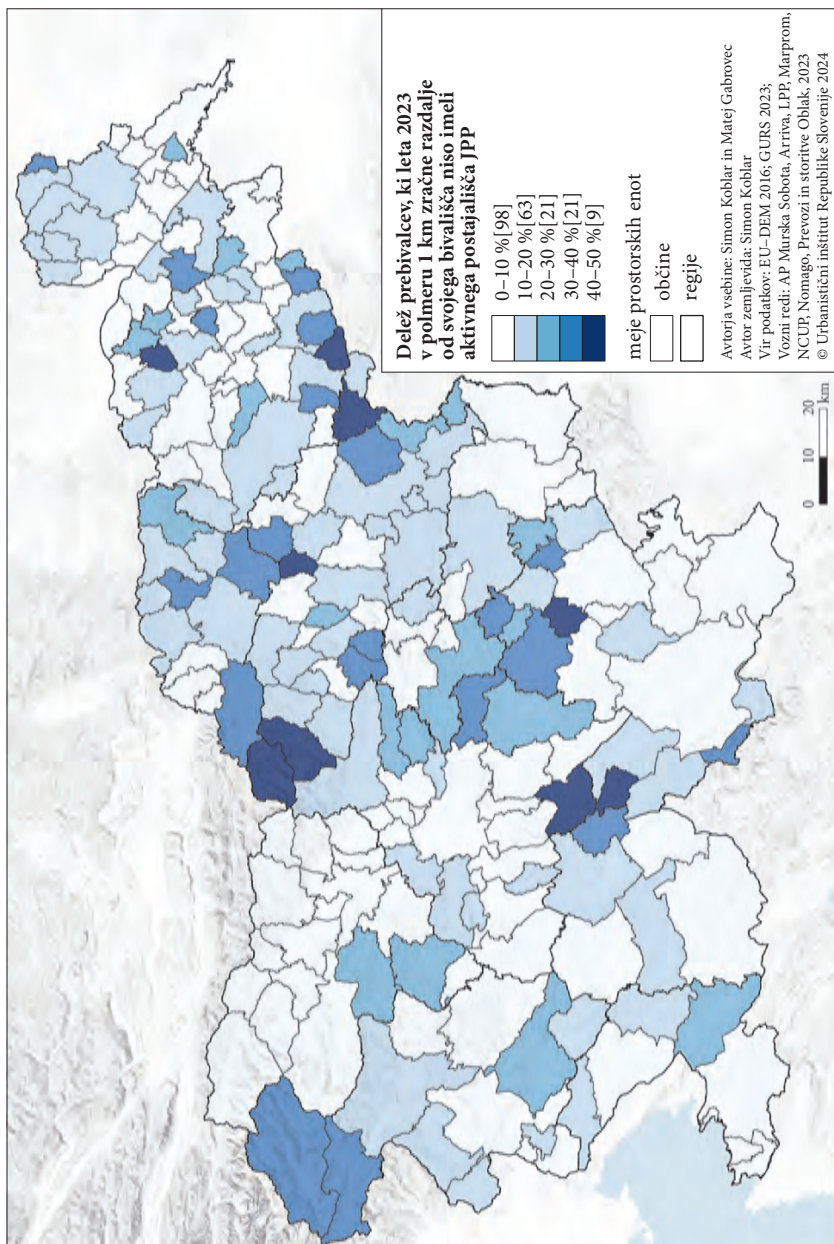
statistična regija	primerna pogostnost voženj (vsaj 23 parov na dan)	vsaj zadovoljiva pogostnost voženj (vsaj 8 parov na dan)	vsaj ena vožnja na dan
pomurska	32,0	63,4	91,5
podravska	62,2	84,9	92,3
koroška	68,3	74,6	82,7
savinjska	53,3	73,5	86,5
zasavska	71,8	77,5	90,0
posavska	36,1	60,9	89,8
jugovzhodna Slovenija	45,5	65,9	84,8
osrednjeslovenska	79,9	90,8	94,9
gorenjska	75,4	89,4	95,6
primorsko-notranjska	49,3	63,4	90,5
goriška	44,4	66,1	88,7
obalno-kraška	56,7	80,8	94,6
Slovenija	62,3	79,8	91,5

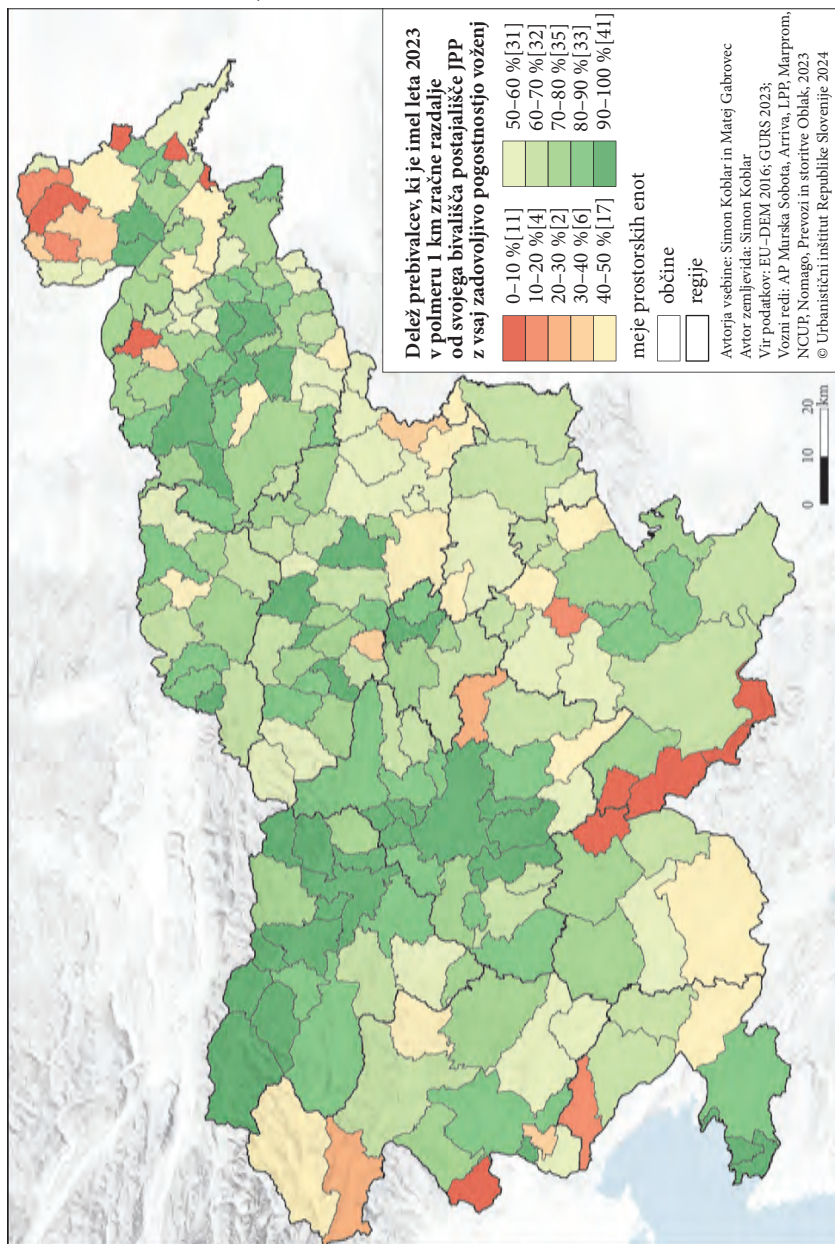
Slika 14: Vplivno območje postajališč JPP v polmeru 1 km zračne razdalje glede na število voženj ob delavnikih v obdobju šolskega pouka v letu 2023. ► str. 52

Slika 15: Delež prebivalcev, ki leta 2023 v obdobju šolskega pouka v polmeru 1 km zračne razdalje od svojega bivališča niso imeli aktivnega postajališča JPP. ► str. 53

Slika 16: Delež prebivalcev, ki je imel leta 2023 v polmeru 1 km zračne razdalje od svojega bivališča postajališče JPP z vsaj zadovoljivo pogostnostjo voženj. ► str. 54







Na sliki 15 je na ravni občin prikazan delež prebivalcev, ki v oddaljenosti 1 km od bivališča nima aktivnega postajališča JPP. V oglatih oklepajih v legendi je navedeno število občin v posameznem razredu. Nižje vrednosti (svetlo modra) pomenijo manjši delež prebivalcev brez dostopa do javnega prevoza. V skoraj polovici občin je ta delež manjši od 10 %. Najbolj problematičnih je devet občin, v katerih od 40 do 50 % prebivalcev nima dostopa do javnega prevoza. Gre za občine, ki ne ležijo ob glavnih koridorjih javnega prevoza ali pa imajo izrazito razpršeno poselitev.

Na sliki 16 je prikazan delež prebivalcev z vsaj zadovoljivo pogostnostjo voženj (8 parov dnevnih voženj ali več). Višje vrednosti (zeleni odtenki) pomenijo boljšo dostopnost JPP. Najnižji deleži so v nekaterih obmejnih občinah z manjšim številom prebivalcev, kjer po standardu dostopnosti (Uredba o načinu ... 2021) niti občinska središča ne zadovoljujejo pogojev za ustrezno število voženj.

4.1.2 Dostopnost javnega prevoza, merjena po prometnem omrežju

V preglednici 7 so prikazani deleži prebivalcev, ki so imeli leta 2023 v razdalji 1 km od bivališča (merjeno po prometnem omrežju) postajališče JPP z zadovoljivo ali primerno pogostnostjo voženj. V primerjavi z analizo po zračni razdalji so ti deleži

Preglednica 7: Deleži prebivalcev (v %), ki so imeli leta 2023 v razdalji 1 km, merjeni po prometnem omrežju, postajališče JPP z vsaj zadovoljivo pogostnostjo voženj (vsaj 8 na dan).

statistična regija	marec (šolski pouk)			julij (poletne počitnice)		
	sreda	sobota	nedelja	sreda	sobota	nedelja
pomurska	50,9	20,2	13,3	36,4	20,2	11,1
podravska	72,1	40,0	36,3	62,9	40,0	35,9
koroška	62,4	32,7	42,2	56,9	33,2	38,8
savinjska	57,9	30,6	11,8	52,8	31,2	13,6
zasavska	69,0	54,0	43,3	67,9	54,0	43,3
posavska	48,1	23,3	9,7	32,6	23,3	9,7
jugovzhodna Slovenija	53,9	15,7	17,0	48,0	16,6	15,7
osrednjeslovenska	85,3	72,6	70,3	83,2	72,4	68,6
gorenjska	80,4	55,2	41,9	76,1	55,4	42,5
primorsko-notranjska	56,6	25,4	21,7	41,7	25,4	21,7
goriška	56,4	31,2	34,6	50,7	32,5	29,4
obalno-kraška	73,3	49,3	49,5	64,0	53,4	53,0
Slovenija	69,9	45,5	40,1	63,6	45,9	39,4

pričakovano nekoliko nižji oziroma je dostopnost slabša. Do razlike pride na območjih, ki so znotraj polmera 1 km zračne razdalje od postajališč, po prometnem omrežju pa so od postajališč oddaljena več kot kilometer.

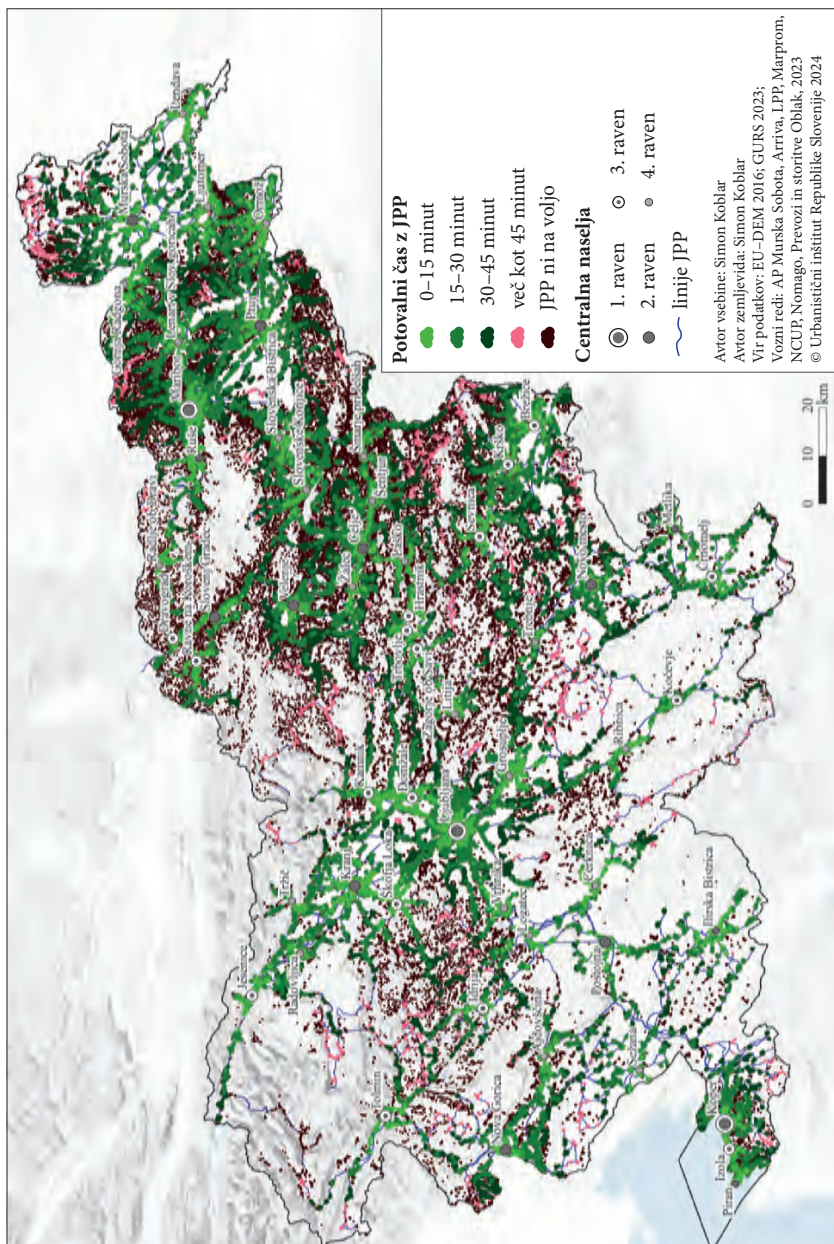
Če primerjamo dostopnost med dnevi s šolskim poukom in poletnimi šolskimi počitnicami, je razlika največja ob delavnikih. Delež prebivalcev, ki ima v razdalji 1 km od hišnega naslova postajališče z zadovoljivo ali primerno pogostnostjo voženj, je med poletnimi šolskimi počitnicami na ravni Slovenije nižji za šest odstotnih točk. Ob sobotah med deležema ni bistvene razlike, ob nedeljah pa je med poletnimi šolskimi počitnicami za eno odstotno točko manj takšnih prebivalcev. Analiza značilnih dni v obdobju šolskega pouka nam tako da dovolj dobro celostno sliko dostopnosti JPP, zato analiz nismo ponavljali še za značilne dneve med poletnimi šolskimi počitnicami.

4.2 Časovna dostopnost centralnih naselij

Kazalnik dostopnosti JPP smo nadgradili še z analizo časovne dostopnosti centralnih naselij. Vanjo smo vključili 56 središč do vključno 4. stopnje centralnosti po Strategiji prostorskega razvoja 2050 (Resolucija o Strategiji ... 2023). Za to raven naselij smo se odločili zato, ker zagotavlja zadostno število storitev splošnega in splošnega gospodarskega pomena (Nared s sodelavci 2016; Nared s sodelavci 2017), pa tudi večje število delovnih mest v raznolikih dejavnostih. V nadaljevanju za ta naselja uporabljamo izraz centralna naselja. Vsebinsko je kazalnik enak kazalniku »Delež prebivalcev znotraj radija dostopnosti po cestnem omrežju do središča izbrane ravni«, ki je opredeljen v Strategiji prostorskega razvoja 2050 (Resolucija o Strategiji ... 2023).

Časovno dostopnost centralnih naselij smo analizirali s programskim paketom r5r (Pereira s sodelavci 2021). Uporabili smo podatke vozniških redov v formatu GTFS ter podatke o prometnem omrežju OpenStreetMap (glej poglavje 4.1). Analizo smo naredili posebej za dostop z osebnim avtomobilom in javnim prevozom. Dostopnost z javnim prevozom smo analizirali po korakih. Ločeno smo modelirali dostop med hišnimi naslovi in postajališči ter potovalni čas z javnim prevozom med vsemi postajališči. Pri analizi potovalnega časa med postajališči JPP smo število prestopov omejili na štiri. Poleg tega smo hojo, ki bi bila potrebna za prestopanje, omejili na 15 minut. S tem smo izločili potovanja, kjer bi bilo potrebnih preveč prestopov, in potovanja, pri katerih bi bilo ob prestopanju treba prehoditi predolgo razdaljo. Analizo potovalnega časa z javnim prevozom smo ponovili za različne datume in ure dneva, pri čemer smo za vsak enourni interval izračunali najhitrejši potovalni čas. Potovalni

Slika 17: Dostopnost z javnim prevozom do najbližjega centralnega naselja najmanj 4. stopnje v največ 45 minutah (delavnik s šolskim poukom z upoštevanjem hoje do postajališča in najhitrejša vožnja). ► str. 57



Preglednica 8: Število in delež prebivalcev Slovenije, ki so v 45 minutah dostopali do centralnih naselij z javnim prevozom in osebnim avtomobilom (leta 2023 na značilne dneve s šolskim poukom).

raven centralnosti	javni prevoz						avtomobil	
	sreda			sobota			nedelja	
	prebivalci	delež		prebivalci	delež		prebivalci	delež
1	740.390	34 %		644.140	30 %		630.568	29 %
2	1.350.766	63 %		1.097.107	51 %		1.052.617	49 %
3	1.614.312	75 %		1.320.333	61 %		1.275.281	59 %
4	1.775.316	82 %		1.428.931	66 %		1.389.353	64 %
							2.138.107	99 %

Preglednica 9: Število in delež prebivalcev po statističnih regijah, ki v 45 minutah niso mogli dostopati do centralnih naselij z javnim prevozom (leta 2023 na značilne dneve s šolskim poukom).

statistična regija	sreda		sobota		nedelja	
	število	delež	število	delež	število	delež
pomurska	22.145	19 %	69.646	61 %	60.777	53 %
podravska	60.488	18 %	133.292	40 %	137.571	41 %
koroška	19.112	27 %	24.479	34 %	25.902	36 %
savinjska	74.266	28 %	110.927	42 %	129.092	49 %
zasavska	10.740	19 %	16.115	28 %	19.143	33 %
posavska	21.359	28 %	45.872	59 %	47.222	61 %
jugovzhodna Slovenija	41.826	28 %	72.230	49 %	71.081	48 %
osrednjeslovenska	52.625	9 %	91.859	16 %	105.045	18 %
gorenjska	25.209	12 %	44.181	21 %	60.939	29 %
primorsko-notranjska	7.781	14 %	23.639	44 %	18.059	33 %
goriška	29.852	25 %	51.837	43 %	50.253	42 %
obalno-kraška	15.382	13 %	43.093	35 %	41.664	34 %
Slovenija	380.785	18 %	727.170	34 %	766.748	36 %

čas z javnim prevozom (od prvega do zadnjega izstopa, vključno z morebitnim časom, potrebnim za prestop) smo omejili na 75 minut. Hojo od hišnih naslovov do postajališč JPP smo omejili na 15 minut. Pri analizi časa za hojo med hišnimi naslovi in postajališči smo upoštevali tudi vpliv reliefa na hitrost hoje.

Rezultate analize smo uvozili v relacijsko bazo PostgreSQL, kjer smo jih združili s podatkom o številu prebivalcev po hišnih naslovih. Skladno s kazalnikom iz Strategije prostorskega razvoja 2050 (Resolucija o Strategiji ... 2023) smo rezultat prikazali le do 45-minutne dostopnosti, kljub temu, da smo osnovne izračune naredili tudi za daljše potovalne čase.

Potovalni čas z javnim prevozom prikazuje najhitrejšo povezavo v dnevu, s tem, da so za cilje potovanja izbrane lokacije v bližini postajališč JPP. V praksi se potovalni časi za različne lokacije v istem centralnem naselju lahko bistveno razlikujejo, zato je treba rezultate jemati z določeno mero previdnosti. Preglednica 8 prikazuje število in delež prebivalcev, ki od bivališča do najbližjega središča najmanj četrte stopnje centralnosti lahko pripotujejo v manj kot 45 minutah. Rezultati za dostop z javnim prevozom so prikazani po različnih dnevih v tednu. V čas 45 minut sta vključena tako hoja do postajališča kot tudi čas vožnje z JPP. Rezultati za dostop z avtomobilom so prikazani ločeno.

Na sliki 17 je prikazan potovalni čas do najbližjega centralnega naselja ob delavnikih v obdobju šolskega pouka. Razporeditev centralnih naselij in omrežje JPP večjemu delu prebivalcev zagotavlja dostop do najbližjega središča v 45 minutah. Izjema so nekatera bolj odročna območja, ki sicer imajo na voljo JPP, vendar potovalni čas presega 45 minut. Tak primer so Bohinj, Jezersko in Zgornja Savinjska dolina.

Delež prebivalcev, ki leta 2023 z javnim prevozom niso imeli dostopa do centralnih naselij vsaj 4. stopnje, se med regijami razlikuje, kar je prikazano v preglednici 9. Pomembni so tako absolutno število prebivalcev kot relativni deleži. V regijah z večjim številom prebivalcev je lahko njihovo absolutno število veliko kljub nizkemu deležu ljudi s slabšim dostopom. Osrednjeslovenska statistična regija se tako po tem kazalniku uvršča med regije z najmanjšim deležem prebivalcev s slabšim dostopom do centralnih naselij, po številu prebivalcev pa je pri vrhu.

4.3 Ponudba JPP po delih dneva

Poleg razlik med različnimi značilnimi dnevi nas je zanimalo tudi, kakšne so razlike v ponudbi JPP med deli dneva. Z vidika prevozne revščine je časovna razporeditev ponudbe JPP pomembna predvsem za osebe, ki potrebujejo prevoz zunaj konic. Analize so pripravljene na podlagi voznih redov (glej poglavje 4.1) za sredo, soboto in nedeljo v obdobju šolskega pouka. Na grafikonih (slike 18–26) je prikazano število postankov, aktivnih postajališč in aktivnih voženj v 15-minutnih intervalih. Podatki so prikazani ločeno za mestni in medkrajevni JPP ter skupno za celoten JPP. Z vidika prevozne



Preglednica 10: Izbrane značilnosti JPP leta 2023 po različnih dnevih v tednu s šolskim poukom.

vrsta JPP	dan v tednu v obdobju šolskega pouka	število postankov	število aktivnih postajališč	število aktivnih voženj	število aktivnih linij
medkrajevni	sreda	156.530	10.047	9.162	2.580
in železniški	sobota	28.842	3.340	1.425	498
	nedelja	21.541	2.903	1.011	460
mestni	sreda	121.433	2.204	5.902	249
	sobota	61.321	1.526	2.814	117
	nedelja	40.026	1.130	1.985	86
celoten JPP	sreda	277.963	12.251	15.064	2.829
	sobota	90.163	4.866	4.239	615
	nedelja	61.567	4.033	2.996	546

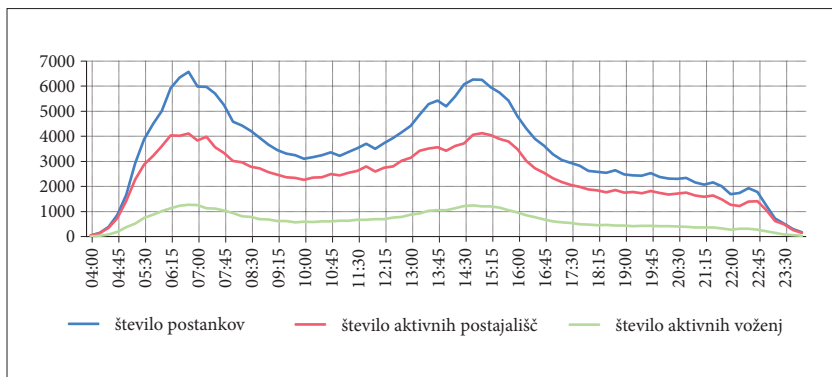
revščine je bolj pomembna ponudba medkrajevnega JPP, saj omogoča potovanja na daljše razdalje, poleg mest pa oskrbuje tudi podeželska območja.

Osnovne značilnosti ponudbe JPP so prikazane v preglednici 10. Kljub manjšemu številu postajališč, voženj in linij mestni JPP ob sredah prispeva skoraj polovico vseh postankov, ob sobotah in nedeljah pa celo več kot polovico. Iz tega sledi, da se ponudba na železniških in medkrajevnih avtobusnih linijah ob koncih tedna bistveno bolj zmanjša kot ponudba na mestnih linijah. Z vidika prostorske dostopnosti JPP sta relevantni predvsem števili aktivnih postajališč in aktivnih linij, ki kažeta na razvejanost omrežja JPP. Iz podatkov je razvidno, da je ob sobotah in nedeljah aktivna le okrog tretjina vseh postajališč.

Ponudba JPP se ne spreminja le glede na dan v tednu, temveč tudi tekom dneva, kar prikazujejo slike 18–26 in sicer po 15-minutnih intervalih.

4.3.1 Ponudba JPP ob sredah

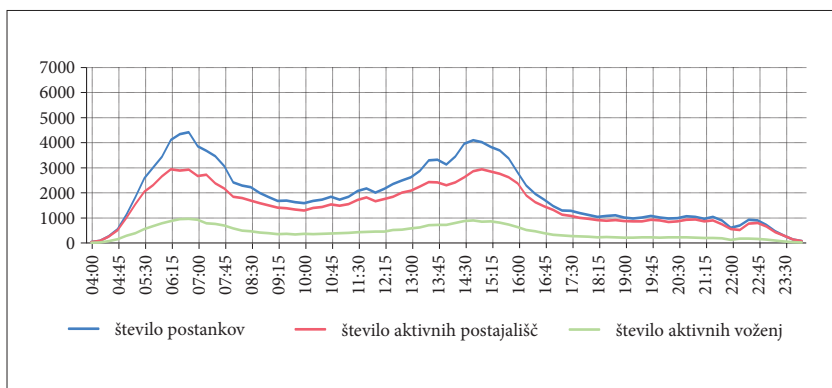
Ob sredah je ponudba JPP najboljša v jutranji in popoldanski konici, s tem da je popoldanska bolj razpotegnjena (slika 18). Do 17. ure se ponudba zmanjša pod raven, ki je na voljo v dopoldanskih urah. Občutnejše zmanjšanje se zgodi še po 23. uri. Med polnočjo in četrto uro zjutraj ni na voljo skoraj nobene vožnje.



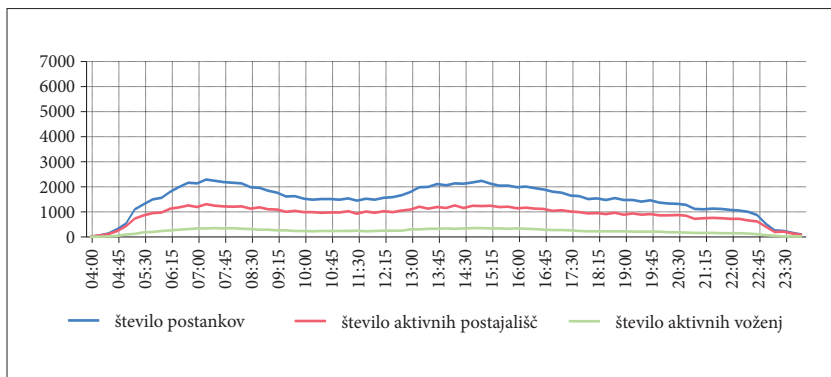
Slika 18: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v sredo, 8. 3. 2023, z upoštevanjem celotnega sistema JPP.

Še bolj izrazite so konice pri medkrajevnem avtobusnem in železniškem prometu (slika 19). Zanimivo je manjše število postankov v polurnem intervalu pred 22. uro, kar kaže na prilagoditev odhodov zaključku popoldanske izmene v proizvodnji.

V mestnem prometu so konice bistveno manj izrazite (slika 20). Število postan-
kov v koničnem intervalu je za skoraj polovico manjše, vendar je zaradi bolj enakomerne
razporeditve čez dan dnevno število postankov le za približno petino manjše (pre-
glednica 10).



Slika 19: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v sredo, 8. 3. 2023 (samo medkrajevni avtobusni in železniški promet).

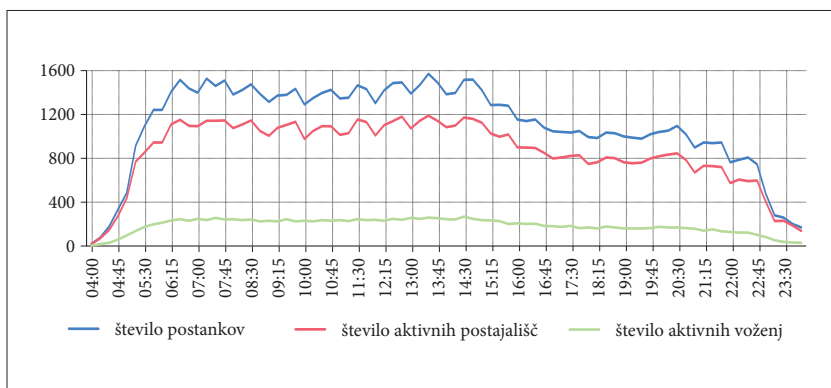


Slika 20: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v sredo, 8. 3. 2023 (samo mestni promet).

4.3.2 Ponudba JPP ob sobotah

Ponudba JPP je ob sobotah bistveno manjša kot ob delavnikih (slika 21). Zaradi manjšega povpraševanja tudi ni tako izrazitih konic, saj ni potrebe po dodatnih kapacitetah.

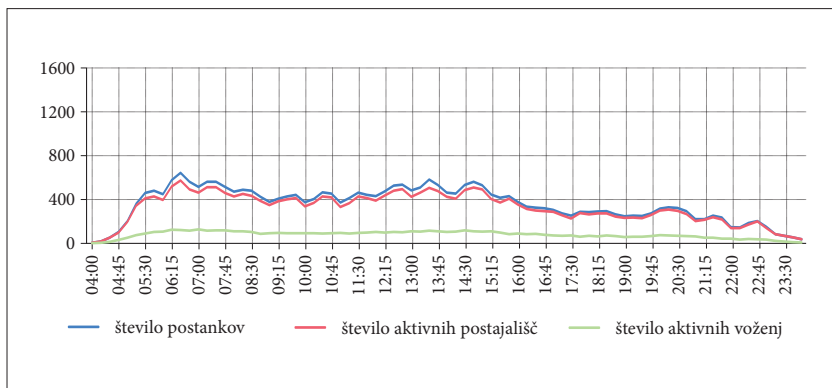
Konice pri medkrajevnem avtobusnem in železniškem prometu so ob sobotah veliko manj izrazite kot ob sredah (slika 22). Kljub temu po 17. uri ponudba dodatno



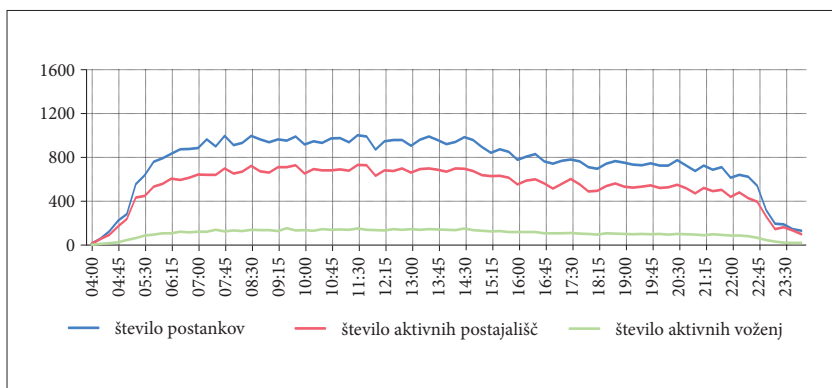
Slika 21: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v soboto, 11. 3. 2023, z upoštevanjem celotnega sistema JPP.

upade. Konice so deloma posledica prilagoditvam koncu nočne izmene ter delu v dopoldanski izmeni. Večerna ponudba je zelo slaba, kar je problematično za delavce, ki delajo tudi v popoldanskih izmenah (del proizvodnje, trgovine, gostinstvo in zdravstvo).

Ponudba mestnega JPP (slika 23) je ob sobotah najvišja med 5. in 16. uro, nato pa upade za okrog 20 %. Dopoldanska ponudba je primerljiva večerni ponudbi ob sredah.



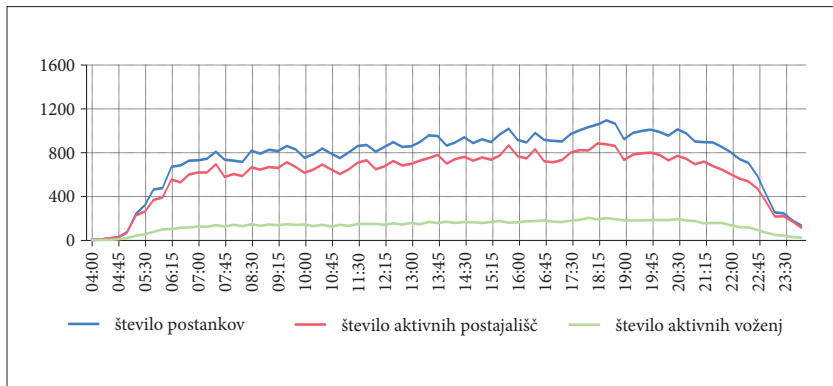
Slika 22: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v soboto, 11. 3. 2023 (samo medkrajevni avtobusni in železniški promet).



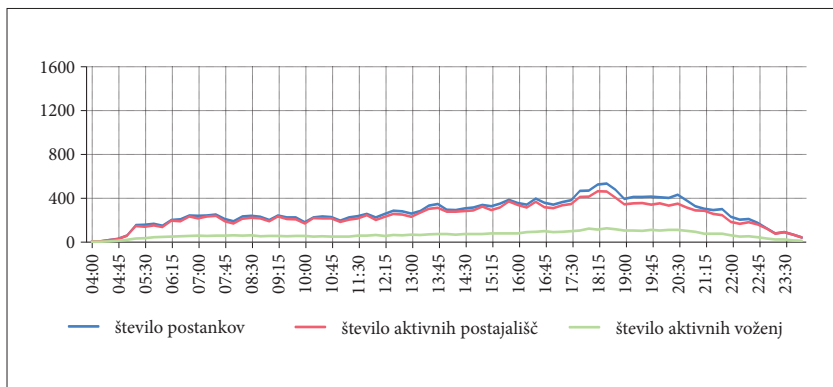
Slika 23: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v soboto, 8. 3. 2023 (samo mestni promet).

4.3.3 Ponudba JPP ob nedeljah

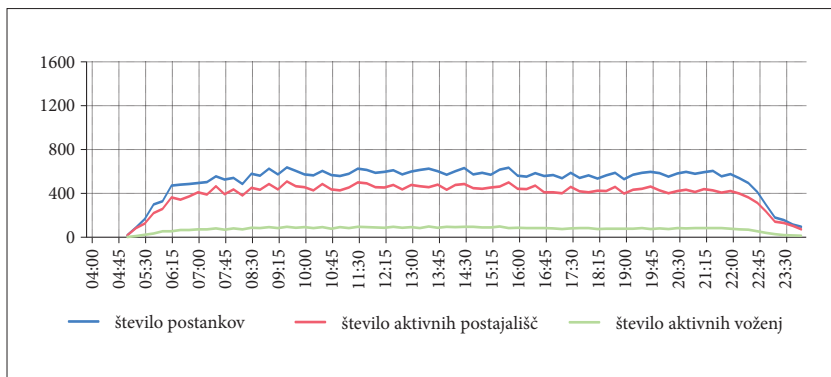
Nedeljska ponudba JPP (slika 24) je še nekoliko skromnejša od sobotne. Predvsem na železniških in medkrajevnih avtobusnih linijah (slika 25) so vozni redi prilagojeni tedenskim migracijam v izobraževalna središča. Ponudba je zato najboljša okrog 18. ure, vendar je takrat vseeno slabša kot večji del sobote. Konična ponudba je za okrog devetkrat manjša kot v jutranji konici ob sredah. Na nekaterih linijah sicer



Slika 24: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v nedeljo, 12. 3. 2023, z upoštevanjem celotnega sistema JPP.



Slika 25: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v nedeljo, 12. 3. 2023 (samo medkrajevni avtobusni in železniški promet).



Slika 26: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v nedeljo, 12. 3. 2023 (samo mestni promet).

prevozniki zagotovijo dodatne avtobuse za isti odhod po voznem redu, kar je v analizi voznih redov upoštevano le deloma, saj niso vse dodatne vožnje vnesene v vozni red ter posledično niso upoštewane v analizi.

Ponudba mestnega JPP (slika 26) je ob nedeljah čez dan precej enakomerna, vendar je na nekoliko nižji ravni kot ob sobotah.

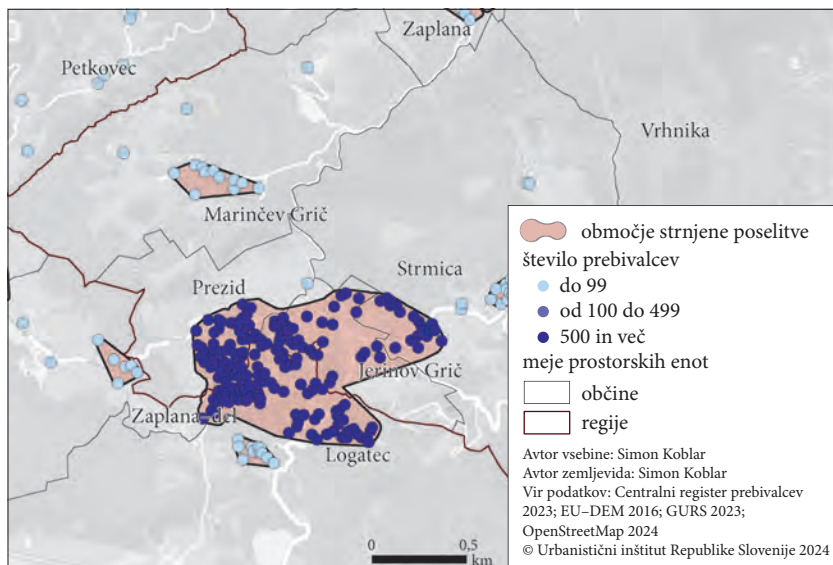
Iz analize ponudbe JPP po delih dneva je opazno, da imajo prebivalci, ki potrebujejo prevoz izven koničnih ur, na voljo bistveno slabšo storitev kot tisti, ki potujejo v koničnih urah. To je še posebej opazno zvečer. To lahko otežuje prihod na delo za tiste, ki delajo tudi ob koncih tedna in večernih urah (na primer gostinstvo, turizem, zdravstvo, trgovina). Slaba ponudba ob tem času dodatno otežuje uporabo javnega prevoza za prostocasne aktivnosti.

4.4 Prostorske vrzeli v ponudbi JPP

V prejšnjih poglavjih smo ugotovili, da določen delež prebivalcev nima na voljo ustrezne ponudbe JPP. Zato nas je zanimalo, koliko jih prebiva na dovolj gosto poseljenih območjih, kjer bi bila smotrna izboljšava JPP. Pri tem smo se oprli na obstoječi standard dostopnosti, ki ga opredeljuje priloga 2 Uredbe o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice (2021). Ta določa metodologijo razvrščanja občinskih središč in naselij, ki niso občinska središča, v razrede navezanosti glede na število potencialnih potnikov. Pri naseljih, ki niso občinska središča, se standard dostopnosti izračuna na podlagi števila prebivalcev v naselju. Za večino naselij je tak pristop ustrezen, obstajajo pa izjeme. V posameznih primerih

naselja v okviru svojih administrativnih meja ne dosegajo ustreznega števila potencialnih potnikov, so pa morfološko gledano del večjega območja strnjene poselitve z zadostnim številom potencialnih potnikov. Pri morfološki opredelitvi območij strnjene poselitve smo združili poseljene hišne naslove, kjer je v ponudbi ob delavnikih v obdobju šolskega pouka na voljo manj kot osem parov voženj (nezadovoljiva pogostnost). Pri tem smo kot največjo oddaljenost med hišnimi naslovi določili 150 m zračne razdalje, kar se je ob testiranju izkazalo za najbolj ustrezno. Prednost takšnega pristopa je, da ni omejen na administrativne meje, temveč odraža morfološko zgradbo naselij. Primer območja strnjene poselitve, kjer trenutno ni ponudbe JPP, kaže slika 27: na njem skupno živi 500 prebivalcev, vendar je območje razdeljeno na pet administrativnih naselij, zaradi česar ni upravičeno do javnega prevoza po standardu dostopnosti.

Glede na prepoznane vrzeli v ponudbi smo predlagali ukrepe za izboljšavo ponudbe JPP (preglednica 11). Predlogi so okvirni in so namenjeni oceni potenciala izboljšanja ponudbe JPP za zmanjšanje prevozne revščine. Omejili smo se na območja, kjer v strnjeni poselitvi prebiva vsaj 100 prebivalcev, saj je na redkeje poseljenih območjih težko zagotoviti vsaj osem parov dnevnih voženj. Do območij, ki imajo zadostno število prebivalcev, vendar trenutno nimajo javnega prevoza, naj se uvede



Slika 27: Primer območja strnjene poselitve, ki je razdeljeno med dve občini (Vrhnika in Logatec) in pet administrativnih naselij.

nove linije, praviloma do najbližjega občinskega središča ali vozlišča javnega prevoza. S tem se zagotovi prevoz tudi prebivalcem, ki prebivajo ob novem koridorju.

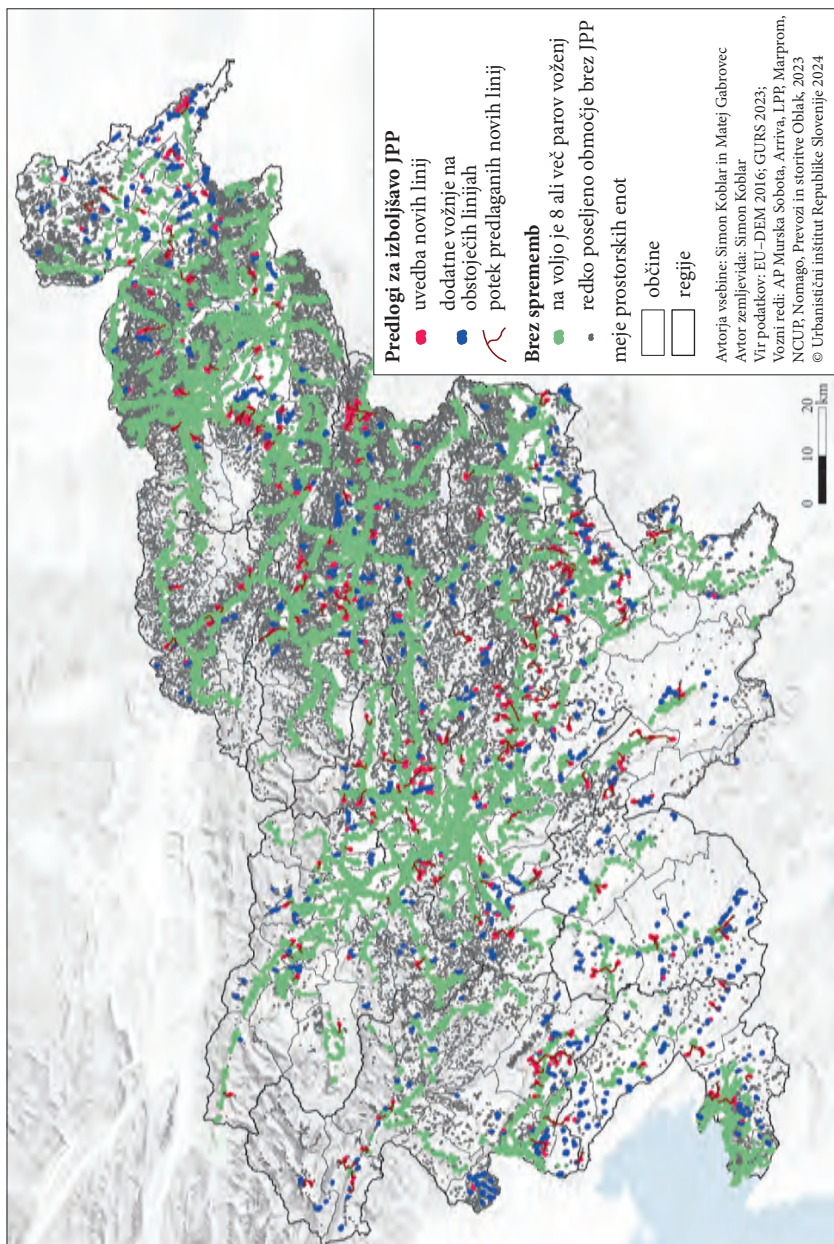
V predlogu ukrepov smo do območij, kjer prebiva več kot 100 prebivalcev in v kilometrskem polmeru zračne razdalje nimajo na voljo nobene povezave JPP, zasnovali okviren potek 186 linij v skupni dolžini 672 km. Ob zagotovljenih osmih parih voženj bi bilo na dan prevoženih slabih 11.000 km. Ker pa bi bila večina linij organiziranih kot prevoz na zahtevo, bi bilo skupno število prevoženih kilometrov manjše. Od tega je nekaj območij z več kot 500 prebivalci, kar po veljavnem standardu dostopnosti pomeni, da bi ta naselja morala imeti redno linijo JPP, strošek pa bi prevzela država.

Poleg povsem novih linij smo na nekaterih sedanjih linijah predvideli dodatne vožnje, in sicer na koridorjih javnega prevoza, kjer je trenutno na voljo manj kot 8 parov voženj, te pa potekajo do območij z vsaj 100 prebivalci v strnjeni poselitvi. V kolikor je trenutno na voljo več linij z različnimi poteki, smo upoštevali samo enega, praviloma tistega, ki po najkrajši razdalji vodi do bližnjega centralnega naselja in vozlišča javnega prevoza (slika 28). S tem smo v grobem določili koridorje, na podlagi česar lahko podamo oceno o dodatno prevoženih kilometrih. Na okrog 4000 km

Preglednica 11: Predlogi ukrepov za območja z nezadovoljivo pogostnostjo javnega prevoza ali brez njega.

število prebivalcev	razred navezanosti	cilj	ukrep v pristojnosti DUJPP	ukrep v pristojnosti lokalne samouprave
1000–2000	D (10 parov)	10 parov dnevni voženj	zagotoviti vse dodatne vožnje	/
500–1000	E (5 parov)	8 parov dnevni voženj	zagotoviti vsaj 5 parov voženj; če trenutno ni linije JPP, se jo uvede	sofinancirati dodatne 3 pare voženj JPP ali uvesti alternativne oblike JPP
100–500	ni v standardu dostopnosti	8 parov dnevni voženj	/	sofinancirati redne linije JPP ali uvesti alternativne oblike JPP
do 100	ni v standardu dostopnosti	/	/	integracija šolskih prevozov

Slika 28: Predlog izboljšav omrežja JPP za zmanjšanje prevozne revščine glede na prepoznane vrzeli v ponudbi. ► str. 69



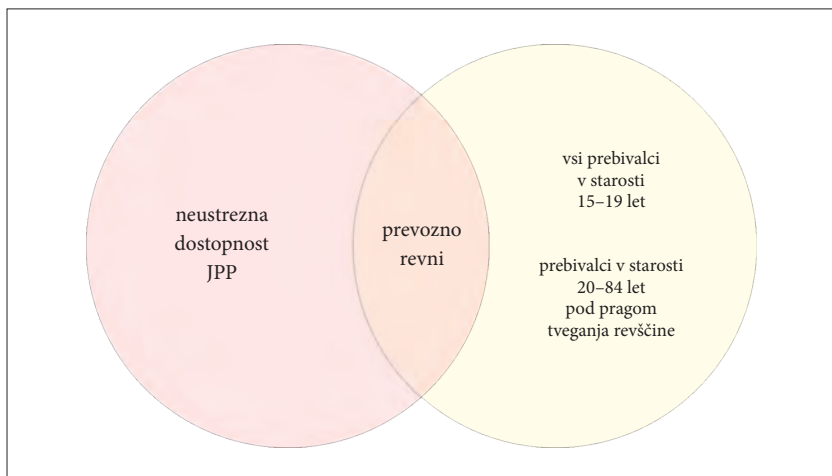
linij znotraj teh koridorjev bi bilo ob dodatnih treh parih dnevnih voženj v enem mesecu prevoženih 750.000 dodatnih kilometrov. Za primerjavo lahko navedemo, da je bilo marca 2023 v medkrajevnem avtobusnem prometu prevoženih dobrih pet milijonov kilometrov (Statistični ... 2023d). Skupno število prevoženih kilometrov bi se tako povečalo za okrog 15 %.

Ker so izboljšave omrežja JPP lahko učinkovit ukrep zmanjševanja prevozne revščine, smo izračunali tudi učinek predlaganih sprememb. Rezultati so prikazani v preglednici 13 v poglavju 4.5.

4.5 Število prevozno revnih v Sloveniji

Pri izračunu prevozno revnih smo izhajali iz lastne definicije prevozne revščine (glej poglavje 2.2). Ker pa z razpoložljivimi podatki ne moremo ugotavljati prevozne revščine na ravni posameznikov, smo pri izračunu uporabili določene predpostavke (slika 29). V izračunu smo kot prevozno revne upoštevali tiste prebivalce, ki v kraju bivanja nimajo ustrezne dostopnosti JPP, poleg tega pa ne morejo uporabljati osebnega avtomobila ali si ga težko privoščijo. To jim posledično lahko otežuje ali onemogoča dostop do ključnih storitev ali dejavnosti.

Dostopnost JPP smo merili po zračni razdalji za tri značilne dneve s šolskim poukom: sredo, soboto in nedelja (za podrobnosti izračuna glej poglavje 4.1.1). Kot neustrezno dostopnost JPP smo določili manj kot 8 parov voženj v enem kilometru



Slika 29: Kombinacija dostopnosti JPP in dohodkovne ravni, ki privede do prevozne revščine.

zračne razdalje od lokacije bivanja. Kot prebivalce, ki ne morejo uporabljati osebnega avtomobila ali si njegovo uporabo težko privoščijo, smo upoštevali vse prebivalce v starostni skupini od 15 do 19 let ter prebivalce v starostni skupini od 20 do 84 let, za katere predpostavljamo, da si težko privoščijo uporabo osebnega avtomobila. V starostni skupini od 15 do 19 let gre večinoma za dijake, ki so skoraj v večini brez vozniškega dovoljenja B kategorije. Ker je uporaba osebnega avtomobila draga, smo predpostavljali, da si njegovo uporabo težko privoščijo osebe v starostni skupini od 20 do 84 let, ki živijo pod pragom tveganja revščine. Ta podatek SURS objavlja kot odstotek oseb v statistični regiji, ki živijo v gospodinjstvih z ekvivalentnim (neto) razpoložljivim dohodkom, nižjim od praga tveganja revščine (Statistični ... 2023a).

Kazalnik ponazarja število in delež prevozno revnih oseb, starih od 15 do 84 let. Mlajših od 15 let namenoma nismo upoštevali, saj večinoma potujejo v spremstvu staršev ali skrbnikov. Poleg tega imajo zagotovljeno bodisi varno pot v šolo v razdalji do 4 km bodisi šolski prevoz. Ista starostna skupina je bila uporabljena tudi v raziskavi dnevne mobilnosti potnikov, ki jo je izvajal SURS v letih 2017 in 2021 (Statistični urad ... 2017; 2021a; 2021b).

Zaradi pomanjkanja ustreznih podatkov v izračunu nismo upoštevali nekaterih dejavnikov, ki ravno tako povzročajo prevozno revščino. Ker nismo imeli podatka o dnevnih poteh prebivalcev, smo zanemarili dostopnost na ciljeh potovanj, kar je še posebej problematično pri nekaterih novejših poslovnih in obrtno trgovskih conah brez javnega prevoza. Poleg tega nismo upoštevali deležev odraslih brez vozniškega dovoljenja in invalidnih oseb, ki ne morejo uporabljati javnega prevoza. Vsaj del teh oseb je namreč zajet pri osebah, ki živijo pod pragom revščine, zato smo v izogib dvojnemu štetju upoštevali le podatek o deležu oseb pod pragom revščine.

V preglednici 12 je prikazana ocena obsega prevozne revščine na regionalni in državni ravni za značilne dneve s šolskim poukom. Najvišji delež prevozno revnih je bil leta 2023 v pomurski statistični regiji, k čemur poleg slabše ponudbe JPP botruje tudi višji delež prebivalcev pod pragom tveganja revščine. Najnižji delež je bil v osrednjeslovenski statistični regiji. Podobno kot pri ostalih preračunih na ravni regij je tudi tu smiselno ločeno gledati deleže in absolutno število prebivalcev. Glede na dan v tednu je, pričakovano, največ prevozno revnih ob nedeljah. Vendar pa razlike glede na dan v tednu niso enake med regijami. V nekaterih je namreč ponudba JPP ob sobotah in nedeljah bistveno slabša kot med tednom (na primer v Podravju).

Glede na prepoznane vrzeli v ponudbi JPP (poglavje 4.4) smo preverili, kakšen učinek bi imele predlagane izboljšave na obseg prevozne revščine. Pri tem smo upoštevali tudi izboljšano dostopnost za prebivalce, ki živijo ob predlaganih novih linijah JPP. Prav tako smo upoštevali večjo pogostnost voženj na postajališčih ob linijah, na katerih smo predvideli dodatne voznje. Rezultati so prikazani v preglednici 13. Na ravni Slovenije se število prevozno revnih zmanjša za 57 %. Največje izboljšanje je v primorsko-notranjski regiji, kjer je trenutno na večini linij na voljo manj kot osem

Preglednica 12: Ocena števila in deleža prevoznih revnih prebivalcev za leto 2023.

statistična regija	sreda		sobota		nedelja	
	število	delež	število	delež	število	delež
pomurska	7267	7,5 %	14.539	15,0 %	16.219	16,7 %
podravska	8358	3,0 %	28.707	10,1 %	30.926	10,9 %
koroška	2594	4,4 %	5896	10,0 %	4709	8,0 %
savinjska	10.545	4,8 %	24.966	11,4 %	30.996	14,1 %
zasavska	1578	3,3 %	2296	4,8 %	2962	6,2 %
posavska	4082	6,4 %	7157	11,2 %	8541	13,4 %
jugovzhodna Slovenija	5580	4,6 %	13.271	11,0 %	13.081	10,9 %
osrednjeslovenska	6785	1,4 %	16.003	3,4 %	17.261	3,7 %
gorenjska	2893	1,7 %	9000	5,2 %	11.540	6,6 %
primorsko-notranjska	2745	6,2 %	5337	12,0 %	5682	12,8 %
goriška	3709	3,8 %	7247	7,4 %	6742	6,9 %
obalno-kraška	5398	5,3 %	13.372	13,1 %	13.167	12,9 %
Slovenija	61.534	3,5 %	147.791	8,3 %	161.826	9,1 %

Preglednica 13: Ocena števila in deleža prevozno revnih prebivalcev leta 2023 (ob delavnikih s šolskim poukom) pred in po predlaganih izboljšavah JPP.

statistična regija	sreda		sreda – izboljšan JPP		zmanjšanje števila prevozno revnih
	število	delež	število	delež	
pomurska	7267	7,5 %	2281	2,4 %	68,6 %
podravska	8358	3,0 %	4875	1,7 %	41,7 %
koroska	2594	4,4 %	1733	2,9 %	33,2 %
savinjska	10.545	4,8 %	5798	2,6 %	45,0 %
zasavska	1578	3,3 %	875	1,8 %	44,6 %
posavska	4082	6,4 %	2230	3,5 %	45,4 %
jugovzhodna Slovenija	5580	4,6 %	1980	1,6 %	64,5 %
osrednjeslovenska	6785	1,4 %	2439	0,5 %	64,1 %
gorenjska	2893	1,7 %	1053	0,6 %	63,6 %
primorsko-notranjska	2745	6,2 %	427	1,0 %	84,4 %
goriška	3709	3,8 %	1171	1,2 %	68,4 %
obalno-kraška	5398	5,3 %	1595	1,6 %	70,5 %
Slovenija	61.534	3,5 %	26.457	1,5 %	57,0 %

parov voženj. Najmanjše izboljšanje je mogoče doseči na Koroškem, kar je posledica večjega števila prebivalcev na redkeje poseljenih hribovskih območjih, kjer število prebivalcev v strnjenih naseljih ne presega praga 100 prebivalcev, ki smo ga določili kot minimalni prag za izvedbo ukrepov.

Izračuni torej kažejo, da boljša ponudba JPP lahko bistveno zmanjša prevozno revščino. Vendar je večji del izboljšav odvisen od financiranja občin, ki bi zagotavljale povečano število voženj glede na veljaven standard dostopnosti. Pred izvedbo ukrepov bo treba izdelati analize dostopnosti na ravni občin, pri čemer naj se upošteva vse lokalne posebnosti, ki jih v analizi za celotno državo nismo mogli zajeti.

5 Socialni vidik prevozne revščine

Družbene skupine, ki so socialno in mobilnostno prikrajšane, težje zadovoljujejo osnovne potrebe in dosegajo dostojno življenje (Kuttler in Moraglio 2020a). Pri preučevanju in razumevanju bodisi prevozne bodisi mobilnostne revščine je zato smiselno obravnavati posamezne ranljive skupine. Na podlagi pregleda literature ter ekonomskih, socialnih in prostorskih kazalnikov prevozne revščine smo najprej določili deležnike in potencialne ranljive skupine, nato pa za vsako od teh skupin preučili ranljivost, ki jih z vidika prevoza postavlja v neenakopraven položaj.

Za razumevanje potreb in omejitev najbolj ranljivih skupin smo se osredotočili na organizacije, ki z njimi delajo na vsakodnevni ravni. Povezali smo se z mrežo socialnih partnerjev, ki delujejo tudi na lokalni ravni, imajo dober vpogled v stanje ogroženih gospodinjstev in imajo izkušnje tudi z energetske revščino. To mrežo sestavljajo nevladne organizacije (društva upokojencev, invalidske, prostovoljske in humanitarne organizacije), centri za socialno delo, zdravstveni domovi in druge organizacije, katerih uporabniki in ciljne skupine so izpostavljeni prevozni revščini.

Na socialne partnerje smo naslovili vprašanja o prevozni revščini in z njimi izvedli dve delavnici. Na podlagi prostorskih in družbeno-ekonomskih analiz ter identifikacije ranljivih skupin smo izvedli 17 intervjujev: 12 s predstavniki organizacij, katerih uporabniki so potencialno prizadeti zaradi prevozne revščine, in s petimi posamezniki, ki so potrjeni prevozni revščini v praksi. Z intervjuji smo pridobili kakovosten vpogled v to problematiko na ravni gospodinjstev, s čimer lahko bolje razumemo mehanizme, ki sprožajo prevozno revščino.

5.1 Mreža (socialnih) deležnikov

Ključni deležniki na področju prevozne revščine so vladne službe in ministrstva, ki delujejo na področju socialnega varstva, raziskovalci revščine in ranljivih skupin, nevladne organizacije na področju socialne dejavnosti in izvajalci socialnih ukrepov



na terenu. V spodnji preglednici navajamo le najpomembnejše organizacije, obstaja pa še precej organizacij in posameznikov, ki vsakodnevno pomagajo ranljivim skupinam z namenom izboljšanja njihove dostopnosti do ključnih storitev.

Preglednica 14: Mreža prepoznanih deležnikov na področju prevozne revščine.

Javne institucije
Ministrstva
Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (Direktorat za prometne politike, Direktorat za energijo, Direktorat za podnebne politike)
Ministrstvo za naravne vire in prostor (Direktorat za prostor in graditev)
Ministrstvo za delo, družino in socialne zadeve
Ministrstvo za solidarno prihodnost
Ministrstvo za zdravje
Javni uradi in službe
Eko sklad, slovenski okoljski javni sklad
Statistični urad RS
Zveza in regijski Centri za socialno delo
Socialna zbornica Slovenije
Socialna inšpekcija
Inštitut za socialno varstvo
Urad vlade za oskrbo in integracijo migrantov
Zavod za zaposlovanje
Nacionalni inštitut za javno zdravje
Zavod za zdravstveno zavarovanje Slovenije
Zdravstveni domovi in druge zdravstvene ustanove
Varuh človekovih pravic
Zagovornik načela enakosti
Raziskovalne organizacije
Urbanistični inštitut RS
Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU
Institut »Jožef Stefan«
Inštitut za ekonomske raziskave

Ekonomska fakulteta Univerze v Ljubljani

Fakulteta za socialno delo Univerze v Ljubljani

Druge višješolske ustanove

Občine

Vseh 212 občin

Skupnost občin Slovenije, Zveza mestnih občin Slovenije, Zveza občin Slovenije

Regionalne razvojne agencije, območne razvojne agencije

Centri mobilnosti, druge lokalne pisarne

Nevladne organizacije in interesne skupine

Dobrodelne

Zveza prijateljev mladine Slovenije

Zveza Anita Ogulin & ZPM

Karitas Slovenije

Rdeči križ Slovenije in območna združenja

Druge humanitarne organizacije

Razvojne

Forum za enakopraven razvoj – FER

Amnesty International

Slovenska filantropija

Humanitas

Mirovni inštitut

Sloga, platforma nevladnih organizacij

Okolje, promet, raziskovanje

Focus, društvo za sonaraven razvoj

Zveza potrošnikov Slovenije

Cipra Slovenije

Inštitut za politike prostora

Inštitut za zdravje in okolje

Kolesarske mreže

Koalicija za trajnostno prometno politiko

Lokalne pobude

Zavod Sopotniki



Prostofer – Zlata Mreža

Toyota GO

Invalidi, pacienti

Nacionalni svet invalidskih organizacij Slovenije (NSIOS)

Lokalna društva invalidov

Zveza organizacij pacientov

Migranti

Delavska svetovalnica

Amnesty International Slovenija

Slovenska filantropija – migracije

KD Gmajna

Starejši

Zveza društev upokojencev Slovenije

Lokalna društva upokojencev

Inštitut Antona Trstenjaka za gerontologijo in medgeneracijsko sožitje

Druge nevladne organizacije s področja starejših

Romi

Društvo za razvijanje prostovoljnega dela Novo mesto

Romski akademski klub

Revni zaposleni

Delavska svetovalnica

Sindikati

Pri komunikaciji z deležniki smo ugotovili, da je nujno boljše povezovanje med načrtovalci oziroma upravljalci prometa in socialnimi organizacijami. Več raziskav namreč ugotavlja, da prometni sistem ni vedno načrtovan tako, da bi zadostil potrebam ranljivih skupin, temveč za povprečnega prebivalca. To je problematično pri možnostih uporabe javnega prevoza, ki naj bi bil pod enakimi pogoji dostopen vsem uporabnicam in uporabnikom. Problematičen je tudi celoten prometni sistem, ki s favorizira osebni avtomobil, s tem pa tiste, ki ga ne uporabljajo, postavlja v neenak položaj (Kuttler in Moraglio 2020). S povečevanjem deleža nekaterih ranljivih skupin, na primer starejših, je treba v načrtovanje javnih prevozov in celotnega prometnega sistema vključevati predstavnike ranljivih skupin. Tako je mogoče pravočasno odpraviti pomanjkljivosti in prilagoditi ukrepe še pred njihovo izvedbo.

Nadalje smo ugotovili, da se vladne institucije in ministrstva, pristojna za socialne zadeve, ne vključujejo v razprave o prevozni revščini. Pri načrtovanju ukrepov za blaženje prevozne revščine bo treba nujno izboljšati komunikacijo med prometnimi načrtovalci in socialnimi partnerji. Pri vzpostavitvi delovne skupine za načrtovanje porabe sredstev iz Socialnega sklada za podnebje bo treba vključiti čim širši krog deležnikov, vključno s socialnimi partnerji.

5.2 Izsledki delavnic s ključnimi deležniki

Prva delavnica, katere namen je bil zbrati in slišati predstavnike socialnih skupin, se je odvila 23. maja 2023 v Ljubljani. Po uvodnih predstavitvah je sledila predstavitev udeležencev, ki so lahko podali svoje videnje problematike in opisali izkušnje oziroma povezave med prevožno revščino in svojim delom. Na delavnici je bilo prisotnih 20 udeležencev iz nevladnih organizacij, ministrstev in vladnih služb, fakultet in raziskovalnih ustanov. Sledilo je delo v štirih skupinah in iskanje odgovorov na vprašanja:

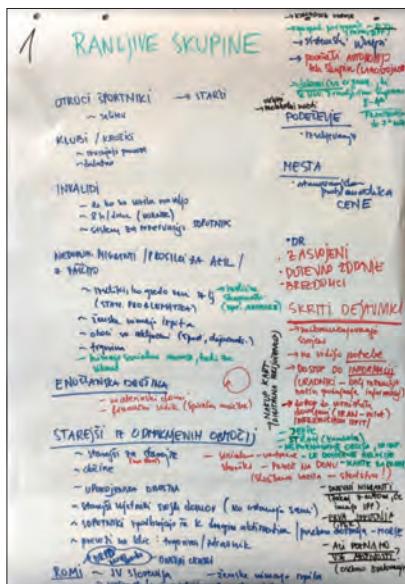
- Kdo so ranljive skupine, kako jih identificirati (dejavniki skrite prevozne revščine)?
- Kako preučevati/meriti prevozno revščino pri posameznih ranljivih skupinah?
- Katere ukrepe pričakujejo prizadete skupine?
- Kateri so dodatni akterji, ki lahko pomagajo razumeti prevozno revščino?

Na delavnici smo dobili nekaj uvidov v socialne in mobilnostne izzive, s katerimi se soočajo najbolj ranljivi. Med glavnimi ugotovitvami so:

1. Najbolj ranljivi si želijo večje samostojnosti na področju mobilnosti, zato je pomembno, da imajo dobro razvito mrežo javnega prevoza, ki je dostopen vsem.
2. Pomembno je, da pravic najbolj ranljivih skupin do cenovno ugodnih prevozov ne drobimo, saj je to veliko administrativno breme, temveč vse ranljive skupine obravnavamo enakopravno.
3. Ker načrtovalci prometa stisk ranljivih skupin ne poznajo dovolj, je pomembno, da njihove stiske spoznajo pri načrtovanju ukrepov. Opravili smo tudi dodatne intervjuje s predstavniki ranljivih skupin, ki se dogodka niso mogli udeležiti.

Druga delavnica je potekala 5. decembra 2023 v Ljubljani. Namen delavnice je bil pripraviti usklajena izhodišča za ukrepe omilitve prevozne revščine, na delavnico pa smo povabili relevantne deležnike iz prometne in socialne stroke, nevladnega, zasebnega in javnega sektorja. Na delavnici so bile predstavljene dotedanje ugotovitve projekta, primeri prevozov na zahtevo, izzivi invalidov v prometu in načrtovane aktivnosti ministrstva, pristojnega za načrtovanje porabe sredstev iz Socialnega sklada za podnebje. Po razpravi smo nadaljevali z delavničnim delom, kjer smo zbirali predloge ukrepov na štirih področjih:

- dostopnost infrastrukture (javni prevoz, hoja, kolesarjenje),
- kakovost javnega prevoza,



Slika 30: Izdelek enega izmed omizij na delavnici s predstavniki socialnih skupin.

- neposredne spodbude za prebivalce (za ranljive skupine) in
- vloga in aktivnosti občin in regijskih centrov mobilnosti pri blaženju prevozne revščine.

Delavnica je bila prvi poskus povezovanja med deležniki iz dveh različnih področij – prometa in socialne dejavnosti. Prepoznali smo nujnost povezovanja vseh deležnikov ter spodbudili mreženje med akterji različnih področij in pogledov na prevozno revščino. Predlogi ukrepov so navedeni v nadaljevanju besedila (poglavje 5.3) in smo jih uporabili kot podlago za delavnico o ukrepih 20. marca 2024.

5.3 Prevozne težave posameznih ranljivih skupin

Najbolj ranljive skupine prebivalcev so ženske, starejši, otroci in mladostniki, invalidi, prebivalci podeželja, brezposelni, ljudje z nizkimi dohodki in osebe s statusom mednarodne zaščite. Tradicionalni načini participacije (delavnice, srečanja, dogodki, razprave ...) za ranljive skupine niso najprimernejši, pač pa je za njih boljše uporabiti prilagojene metode, kot so intervjuji, majhna srečanja ob prisotnosti socialnega akterja, uporaba njihovih kanalov, aktivno spodbujanje udeležbe na dogodkih in podobno.

Na podlagi vprašalnika (Gabrovec s sodelavci 2024a) smo izvedli intervjuje s strokovnjaki, zaposlenimi v organizacijah, katerih uporabniki so prizadeti zaradi

prevozne revščine oziroma se vsakodnevno soočajo z izzivi prevoza do zanj ključnih storitev in dejavnosti. Intervjuje smo izvedli v humanitarnih, invalidskih, upokojskih, zdravstvenih, socialnih, prostovoljskih, izobraževalnih organizacijah, pa tudi s predstavniki državnih uradov in zdravstvenih domov.

Izvedli smo tudi pet polstrukturiranih intervjujev s člani ranljivih gospodinjstev. Njihovo privolitev za intervjuje smo dobili preko socialnih organizacij, do katerih imajo visoko stopnjo zaupanja. Odziv tistih, ki so bili pripravljeni opisati svoj položaj na področju mobilnosti in dostopnosti ključnih storitev, je bil pričakovano skromen. Pogovor o revščini je namreč zelo občutljiva in osebna tematika, še posebej, če pogovor vodi neznana oseba. Izvedli smo intervjuje s starši otrok s posebnimi potrebami, invalidnimi osebami na podeželju, starejšimi prebivalci podeželja in starejšimi bolnimi.

Glede na predhodne raziskave, javno dostopne podatke in ugotovitve iz intervjujev smo prepoznali nekaj najpomembnejših lastnosti posameznih ranljivih skupin glede njihove mobilnosti in uporabe javnega prevoza ter zbrali njihove predloge za ukrepe za zmanjševanje prevozne revščine, ki bi prizadetim skupinam najbolj koristili.

5.3.1 *Ženske*

Ženske imajo pogosto drugačne vzorce potovanj. V primerjavi z moškimi imajo krajša potovanja na delo, več tako imenovanih verižnih potovanj (več opravkov na enem potovanju, na primer trgovina, vrtec, šola in rekreacija), več časa porabijo za poti, kot so nakupovanje, spremljanje otrok po dejavnostih in poti, povezane z gospodinjstvom delom, manj se vozijo v konicah, pogosteje uporabljajo javni prevoz in več hodijo (Borgato s sodelavci 2020). Da to drži tudi v Sloveniji, med drugim dokazujejo rezultati ankete Dnevna mobilnost potnikov (Statistični ... 2023b), ki kažejo na veliko razliko pri deležu dnevno opravljenih poti z avtobusom (54 % ženske, 46 % moški), še večjo pa pri pešpoteh (58 : 42). Ženske so za odtenek več poti opravile tudi z vlakom (51 : 49), so jih pa v primerjavi z moškimi manj prekolesarile (40 : 60) in jih prevozile z osebnim avtomobilom (44 : 56). Ženske so manj pogosto tudi lastnice osebnih avtomobilov (39 : 61). Ženske v Sloveniji v povprečju kupujejo novejšo, manj zmogljive in lažje avtomobile (Kovač 2023). Številne raziskave kažejo na to, da so navade žensk tudi na področju prometa okolju bolj prijazne: ženske so v povprečju okoljsko bolj ozaveščene ter bolj naklonjene nižjim omejitvam hitrosti, zaprtjem mest za motorni promet ali mestnim cestninam (Evropska investicijska banka 2022).

Ženske so zelo številčna potencialno ranljiva družbena skupina. V Sloveniji je 1. januarja 2024 prebivalo 1.055.520 žensk. Delež žensk med državljani Slovenije je bil 51,1 %, med tujimi državljani pa 36,8 % (Statistični ... 2024b).

Vključevanje vidika spola in iz tega izhajajočih specifičnih potreb v prometno načrtovanje je še vedno na zelo nizki ravni ter večinoma spolno stereotipno. To bi

lahko razložili s tem, da je prometno načrtovanje in odločanje še vedno v večji meri v moški domeni, saj je na EU ravni v prometnem sektorju zaposlenih le okrog 22 % žensk (Evropska komisija 2017). Ženske se vsak dan soočajo s težavami pri dostopanju do ključnih dejavnosti, kot so delo, izobraževanje, nakupovanje, skrb za otroke in druženje s prijatelji. Vloga žensk v družbi se je od začetka industrializacije močno spremenila. V državah, ki so zelo naklonjene zaposlovanju žensk (kamor spada tudi Slovenija), je večina žensk zaposlenih, tudi matere. Obenem pa še vedno nosijo večji del bremena gospodinskega dela, zaradi česar govorimo o tako imenovani dvojni obremenjenosti žensk (Prevodnik 2007). Pomanjkanje ali neustreznost prevoznih storitev povečuje tveganje za socialno izključenost ter poveča razlike med moškimi in ženskami. Dejstvo, da je nekdo ženskega spola, pogosto pomembno vpliva na mobilnost in potovalne navade.

Intervjuvali smo tri posameznice, katerih gospodinjstva so potencialno prevožno revna. Večino ugotovitev smo črpali iz literature, vidik spola je namreč vse bolj obravnavan v raznih raziskavah, ki kažejo na pomembnost vloge žensk pri razogljitju prometa (International Transport Forum 2022). V preglednici 15 so zapisane ključne ugotovitve glede mobilnosti žensk s predlogi ukrepov.



POLONA AVANZO, FOCUS

Slika 31: Ženske so bolj okoljsko ozaveščene, več uporabljajo javni prevoz in so manj pogosto lastnice avtomobilov.

Preglednica 15: Sintezni pregled ugotovitev za ženske.

značilnosti ranljive skupine	mobilnostne težave in navade	kakovost javnega prevoza	možni ukrepi
• med ženskami so ranljive predvsem spodaj navedene podskupine: • ženske v enostarševskih družinah • ženske na podeželju • starejše ženske • ženske priseljenke, tujke, pripadnice manjšin in etničnih skupnosti • ženske invalidke	• težje dostopanje do ključnih dejavnosti • večje tveganje za socialno izključenost zaradi nestrežnih prevoznih storitev • krajša potovanja na delo, pogostejša verižna potovanja, več časa za nakupovanje, spremljanje otrok po dejavnostih in upravljanje gospodinjstva • manj voženi v konicah, pogostejša hoja, večja okoljska ozaveščenost • pogostejše spoštujejo omejitve hitrosti	• večje potrebe po prevozu zunaj prometnih konic • velike izgube časa med prestopanjem, težko naredijo več opravkov v primernem času • pomembna jim je osebna varnost (vozila, postajališča)	• hiter, dostopnejši in bolj pogost javni prevoz, prilagojen potrebam žensk (večja pogostost voženj zunaj konic, verižna in multimodalna potovanja, prevozi otrok, več prevozov med počitnicami ...) • urejena peš in kolesarska infrastruktura, več zelenih površin • subvencija koles, pomoč pri nakupu otroške kolesarske opreme (prikolice, otroški sedeži za kolo, otroška kolesa) • bolj dostopni prevozi na zahtevo • ukrepi za izboljšanje varnosti ranljivih skupin v prometu • opolnomočenje žensk, ozaveščanje o prevoznih možnostih • osebno mobilnostno svetovanje

5.3.2 Starejši

Delež starejših od 65 let je v EU ena petina in narašča, življenjska doba se daljša. Ljudje v tej skupini bodo delali dlje in bodo bolj aktivni na drugih področjih, kar pomeni, da bodo čedalje dlje morali ostati mobilni. A staranje slabša psihofizične zmogljivosti, kar je lahko posledica odvzema vozniškega dovoljenja in nezmožnosti uporabe javnega prevoza zaradi zdravstvenih težav. Velika heterogenost v skupini starejših, v kateri najdemo tako zelo aktivne in digitalno pismene kot tudi odvisne od pomoči, pomeni raznolike potovalne navade in povpraševanje po prevoznih storitvah, zato zahteva specifično obravnavo po različnih podskupinah starejših. Ena izmed rešitev je gotovo dostopen in starejšim prilagojen javni prevoz (Nordbakke in Schwanen 2015; Reis in Freitas 2020b).

Leta 2023 je bilo v Sloveniji 453.708 ljudi starejših od 65 let, kar je več kot 21 % prebivalcev in podobno povprečju EU. Delež starejših narašča tako v Sloveniji kot v EU (Statistični ... 2023c). Ta skupina je manj mobilna, bolj osamljena in bolj izključena iz družbe (Demšar Mitrovič s sodelavci 2019). Znano je, da nagel tehnološki



ARHIV ZAVODA SOPOTNIKI

Slika 32: Mobilnost starejših v današnji starajoči se družbi postaja čedalje večji izziv, zlasti na podeželju.

Preglednica 16: Sintezni pregled ugotovitev za starejše.

značilnosti ranljive skupine	mobilnostne težave	kakovost javnega prevoza	možni ukrepi
• heterogena skupina • več zdravstvenih težav • dodatne ranljivosti (podeželje, ženske) • velik delež ekonomsko revnih (16 % upokojujencev pod pragom revščine)	• ukinjanje storitev na podeželju • pogostejše bolezní in druge oviranosti: manj vozijo avtomobile, težje dostopajo do javnega prevoza • slabše motoríčne sposobnosti (hoja, kolesarjenje) • slabša digitalna pismenost • kríčenje storitev JPP • manj selitev • obíutek bremena za sorodnike in znance zaradi prevozov • oteženo podaljševanje veljavnosti vozniškega dovoljenja (specialistični pregledi, stroški)	• težave z uporabo digitalnih storitev ponudnikov prevozov • multimodalnost je lahko stresna, treba je zelo dobro načrtovati in predvideti zaplete • taksi na podeželju so predragi, v večini primerov pa jih sploh ni • pogosto koristijo prevoze na zahtevo	• hitrejši, dostopnejši in bolj pogost javni prevoz • večja pogostnost javnega prevoza v poíitniškem času • prevozi na zahtevo s prilagojenimi vozili v vseh obíčinah • enostavnejše in cenejše podaljševanje veljavnosti vozniškega dovoljenja (predlog, da pregleda še vedno opravlja osebni zdravnik, ki osebo najboljše pozna) • integracija JPP s íolskimi prevozi, vožnje tudi popoldan • ustanavljanje vaških domov za starejše, oskrba na domu

razvoj izključuje tehnično manj vešče, kar so običajno prav starejši, to pa povzroča digitalno izključenost, ki je v tej skupini prebivalstva največja (Eurostat 2023).

Demografske spremembe so znaten izziv za načrtovalce prometa in upravljavce JPP; še posebno velik izziv je mobilnost starejših na podeželju. V Sloveniji imajo od 1. julija 2020 upokoјenci, imetniki invalidske evropske izkaznice, vojni veterani in starejši od 65 let (v kolikor niso zaposleni) brezplačne medkrajevne javne prevoze in skoraj povsod tudi brezplačen javni mestni promet (Vlada ... 2024). Ta ukrep koristi predvsem tistim, ki živijo na območjih z dobro dostopnostjo postajališč in dovolj pogostimi prevozi. Tako so si brezplačno vozovnico pridobili predvsem mlajši upokoјenci (od 65 do 75 let) in tisti, ki živijo blizu postajališč, torej večinoma mestni prebivalci. V Sloveniji ima tako vozovnico približno 230.000 upravičencev, od katerih jo uporablja okrog 100.000 (Pušnik 2023).

Opravili smo intervju s podpredsednikom Zveze društev upokoјencev Slovenije ter polstrukturirane intervjuje s starejšimi s podeželja, ki nimajo ustreznih povezav z javnim prevozom (preglednica 16).

5.3.3 Otroci in mladostniki

Tudi otroci in mladostniki imajo raznovrstne potrebe po potovanjih, vključno s tistimi, ki niso povezane z izobraževanjem (na primer rekreacija in družabno življenje). Osrednje vprašanje je, kako narediti prometni sistem prijazen in varen tudi zanje ter zmanjšati njihovo odvisnost od staršev oziroma skrbnikov. Kadar se otroci soočajo še z drugimi vrstami ranljivostmi (družine z nizkimi dohodki, bivanje na podeželju, migranti), imajo več težav z mobilnostjo in tako slabše pogoje za kakovostno življenje (Borgato, Maffii in Bosetti 2020b).

V letu 2023 je bilo v Sloveniji 317.531 otrok in mladostnikov starih od 0 do 14 let, kar je nekaj manj kot 15 % prebivalstva. Mladostnikov, starih od 14 do 18 let, pa je okrog 78.000 (Statistični ... 2024b). Skupaj tako skupina otrok in mladostnikov, starih med 0 in 18 let, obsega 18,7 % oziroma slabo petino prebivalstva.

Medtem ko je v državi poskrbljeno za prevoze osnovnošolskih otrok (šolski prevozi, varne poti v šolo), pa ni vedno tako v primeru neobveznega izobraževanja oziroma prevozov otrok v vrtce in dijakov v srednje šole (slednji imajo sicer subvencioniran prevoz v šolo). Prav tako ni poskrbljeno za popoldanske prevoze na prostočasne dejavnosti, ki so pomembne z vidika pridobivanja veščin in socialne vključenosti. Mobilnost mladoletnih je odvisna od številnih dejavnikov: lokacije bivanja in šolanja, njihovih interesov in hobijev oziroma lokacije, kjer opravljajo obšolske dejavnosti, njihovega zdravstvenega stanja, družinske situacije in njihove samostojnosti v prometu.

V primeru slabe dostopnosti javnega prevoza ali premajhne starosti za samostojno udeležbo v prometu, so mladoletni odvisni predvsem od volje in materialnega položaja staršev. Čeprav so otroci in mladostniki že dovolj stari, pa nekaterim starši zaradi

varnostnih razlogov ne dovolijo uporabe javnega prevoza. To lahko pomeni manjšo mobilnost ali večje breme za starše, ki jih na dejavnosti vozijo z osebnim avtomobilom, kar ima nenazadnje negativen vpliv na okolje. Če otroci in mladostniki niso mobilni, imajo težave pri socializaciji, ki je za to obdobje življenja nadvse pomembna. Vse to zanje pomeni slabše karijerne možnosti in manj razvite veščine v primerjavi z vrstniki, kar lahko vodi v socialno izključenost, iz katere se težko rešijo (Bedek 2018).

Dodatno prevozno prikrajšani so otroci z oviranostmi, saj njihove telesne ali duševne omejitve zaradi neprilagojenosti javnega prevoza zmanjšujejo njihovo samostojnost v prometu in povečujejo odvisnost od pomoči. Slabo urejen sistem JPP jim tako onemogoča uporabo javnega prevoza in s tem večjo neodvisnost od skrbnikov. Otrokom s posebnimi potrebami država sicer nudi pomoč pri prevozih v vzgojno-izobraževalne zavode, bodisi v okviru organiziranih prevozov, ki jih organizirajo vzgojno-izobraževalni zavodi bodisi kot povračilo stroškov staršem otrok.

Opravili smo intervjuje s starši otrok s posebnimi potrebami, ki jim je bil ukinjen poseben prevoz do izobraževalne ustanove, in z zaposleno na Zvezi prijateljev mladine Slovenije, kjer rešujejo problematiko materialno revnih družin. Invalidske organizacije pa so posredovale informacije o mladostnikih z oviranostmi, ki zaradi neustreznega prevoza ne morejo obiskovati želene srednje šole (preglednica 17).



ANDREJ TARFILA, ARHIV IPOV

Slika 33: Otroci so nemalokrat odvisni od prevozov staršev (prizor je izpred ene od osnovnih šol v Škofji Loki).

Preglednica 17: Sintezni pregled ugotovitev za otroke in mladostnike.

značilnosti ranljive skupine	mobilitnostne težave	kakovost javnega prevoza	možni ukrepi
med otroci in mladostniki so ranljive predvsem spodaj navedene podskupine:			
• otroci na podežlju	• slabši dostop do vrtcev in srednjih šol na območjih s slabšim javnim prevozom (odvisnost od staršev ali skrbnikov)	• nevarna peš ali kolesarska infrastruktura, ki vodi do postajališča JPP	• hitrejši, dostopnejši in pogostejši javni prevoz
• otroci priseljencev, tujcev, migrantov, beguncev	• nesamostojnost pri uporabi javnega prevoza (zaradi duševne motnje, gibalne oviranosti ali prepovedi)		• prevozi na zahtevo tudi za mladoletne
• otroci iz materialno revnih družin	• nedostopnost in slaba pogostnost javnega prevoza		• urejena infrastruktura za pešce in kolesarje
• romski otroci	• infrastruktura za hojo in kolesarjenje ni vedno varna		• večja pogostnost javnega prevoza v počitniškem času
• otroci invalidi	• dostop do popoldanskih dejavnosti je odvisen od lokacije, manj od možnosti uporabe javnega prevoza popoldne		

5.3.4 Invalidi

Osebe z oviranostmi (gibalnimi, senzornimi, intelektualnimi, težavami z duševnim zdravjem ali okoljem – na primer z alergijami) imajo specifične težave z mobilnostjo. Te so odvisne od njihove oviranosti, s čimer so zelo heterogena skupina. Dostopnost mobilnosti, njen vpliv na kakovost življenja in neodvisnost teh oseb so pomembni vidiki pri načrtovanju prometne infrastrukture. Družine z osebami z oviranostmi so večkrat prisiljene v lastništvo avtomobila kot družine z neodvisnimi člani. Za manjšo odvisnost teh oseb od družin in prijateljev je vlaganje v dostopen in kakovosten JPP zelo pomembno. Hkrati izboljšave, potrebne za vključevanje oseb z ovirami v vsakodnevne aktivnosti, koristijo tudi drugim skupinam, na primer starejšim, mladim družinam in drugim (Reis in Freitas 2020b).

Med prebivalci EU je več kot 15 % invalidov, med prebivalci Slovenije pa jih je od 12 do 13 %. Uradnih podatkov o številu invalidov v Sloveniji ni; ocena je narejena na podlagi vpisov v registre posameznih kategorij invalidnosti. V Sloveniji naj bi bilo med 160.000 in 170.000 invalidov (delovnih invalidov, otrok in mladostnikov s posebnimi potrebami, vojaških in vojnih invalidov ter zmerno, težje in težko duševno in najtežje telesno prizadetih oseb). Po podatkih Svetovne zdravstvene organizacije se število invalidov povečuje. To je v glavnem posledica staranja prebivalstva (kar pomeni večanje



SIMON KOBLAR

Slika 34: Invalidi se srečujejo s številnimi mobilnostnimi težavami in ovirami, ki jim otežujejo vsakdanje življenje.

Preglednica 18: Sintezni pregled ugotovitev za invalide.

značilnosti ranljive skupine	mobilitetne težave	kakovost javnega prevoza	možni ukrepi
• različne oblike invalidnosti • želijo si enakopravne obravnavo tudi na področju prevoza • zelo zaznamovani z oviranostjo • socialna izključenost zaradi nedostopnosti javnega prevoza	• neustrezna infrastruktura in storitve JPP (neprimernost postajališč, visokopodna vozila, slabe oznake ...) • vozila v okviru prevozov na zahtevo niso prilagojena za invalide • omejen dostop do prostora aktivnosti • invalidska društva najpogosteje organizirajo prevoze le za svoje dejavnosti v dopoldanskem času • šoferji so pogosto zaposleni prek javnih del in se menjajo vsako leto (ko se navadijo na delo, spoznajo potrebe oseb z invalidnostjo) • prilagoditve osebnih vozil so lahko zelo drage (voziček zavzame veliko prostora, tehnične prilagoditve) • omejenost posebnih prevozov (prevoz invalidov v vzgojno-varstvene zavode)	• slabo projektirani dostopi do postajališč, tudi pri prenovah so potrebe invalidov pogosto premalo upoštevane • visokopodni avtobusi ali vlaki onemogočajo vstop in izstop • potrebna so večja vozila (voziček je še en potnik) • neenakopraven položaj pri koriščenju storitev javnega prevoza	• lažje dostopna javna prevozna sredstva za opravljanje vsakodnevnih poti • večja pogostost javnega prevoza v počitniškem času • enakopravnost dostopnosti znanja in delovnih mest • ustrezna ureditev dostopov do izobraževalnih institucij • dolgotrajnejše zaposlitve šoferjev v lokalnih invalidskih društvih • dostopnejša, invalidom prilagojena kolesa • vključevanje invalidov v proces načrtovanja, gradnje in prenove objektov • lokalna društva bi lahko postali koncesionarij (njihova vozila so veliko časa neuporabljena) • subvencija za vozila na zahtevo, ki so primerna tudi za invalide • občine lahko uredijo kombi prevoz za otroke s posebnimi potrebami, ki jih vsako jutro pobere na lokaciji bivanja in jih popoldne razvozi iz šole

deleža starejših invalidov, tudi zaradi podaljševanja življenjske dobe) in pogostejšega pojavljanja kroničnih bolezni, kot so sladkorna bolezen, srčno-žilne bolezni, rakava obolenja in duševne motnje (Statistični ... 2014).

Delovno aktivnih je med vsemi invalidi manj kot 30 %, preostali so invalidsko upokojeni, veljajo za nezaposljive osebe ali so nezmožni za samostojno življenje in delo. Še vedno pa ni jasnega razumevanja njihovih mobilnostnih navad (Statistični ... 2014). Osebe z oviranostmi so skupina s različnimi tipi prizadetosti, ki zmanjšujejo njihove potovalne možnosti in posledično njihovo kakovost življenja in samostojnost. Ravno mobilnost je največja skrb teh ljudi pri vključevanju v vsakdanje življenje. Slednje pa je zelo pomembno za boljšo vključenost v družbo in pozitivno soočanje z invalidnostjo.

Invalidske organizacije v Sloveniji med invalide uvrščajo osebe z različnimi oviranostmi: invalide uporabnike na invalidskih vozičkih po poškodbah ali okvari hrbtenjače, distrofike (mišična, živčno-mišična obolenja), ki so uporabniki električnih vozičkov, slepe in slabovidne, gluhe in naglušne, študente invalide z različnimi diagnozami, invalide z boleznimi prebavil, delovne invalide, amputirance, vojne in civilno vojne invalide, osebe z motnjami v duševnem razvoju in druge.

Intervjuvali smo predstavnika Nacionalnega sveta invalidskih organizacij Slovenije, krovne invalidske organizacije pri nas (preglednica 18).

5.3.5 Uporabniki zdravstvenih storitev

Pogovarjali smo se s predstavnikom Zavoda za zdravstveno zavarovanje Slovenije, Območna enota Ljubljana, in zdravnico družinske medicine, ki je nekajkrat tedensko prisotna na zdravstvenih postajah v oddaljenih krajih in opravlja obiske na domu, ko zdravstveno stanje pacientom ne omogoča premikanja (preglednica 19).

Pravice do prevozov zavarovancev so opredeljene v Zakonu o zdravstvenem varstvu in zdravstvenem zavarovanju (2006). Ob zadnji spremembi zakona leta 2023 je Zavod za zdravstveno zavarovanje Slovenije (ZZZS) na pripravljalce zakona naslovil predlog, da se iz zakona črta pravica do povračila stroškov le do najbližjega zdravstvenega zavoda, saj so različni zavodi po Sloveniji različno obremenjeni s čakalnimi dobami. Predlog ni bil sprejet, kar pomeni, da pacienti, ki želijo storitev izvesti v drugem zdravstvenem zavodu, kjer je čakalna vrsta krajša, za to ne dobijo povrnjenih stroškov prevoza.

Z obveznim zavarovanjem so zavarovanim osebam zagotovljeni: reševalni prevozi, patronažni obiski, nega in zdravljenje na domu (vendar največ do 60voze, ki niso nujni), prevozi zavarovanih oseb, ki so nepokretne (ni jasne definicije, kdo so nepokretne osebe) ali potrebujejo prevoz na in z dialize ali v drugih primerih, ko bi bil prevoz z javnim prevoznim sredstvom ali osebnim avtomobilom za njihovo zdravje škodljiv, ali zaradi svojega zdravstvenega stanja potrebujejo spremstvo zdravstvenega delavca.

Preglednica 19: Sintezni pregled ugotovitev za uporabnike zdravstvenih storitev.

značilnosti ranljive skupine	mobilnostne težave	kakovost javnega prevoza	možni ukrepi
• raznolika skupina z različnimi zdravstvenimi težavami	• slaba dostopnost do zdravstvenih ustanov pacientov s podožetja • slaba dostopnost do zdravil na podožetju • izbira prevoza je odvisna od bolezni; včasih javni prevoz ne pride v poštev (prestopanje), včasih tudi osebni avto ne reševalna vozila so močno zasedena, optimizirajo vožnje, včasih traja več ur, da bolnike razvozijo v oddaljene kraje • zaradi slabših prevoznih možnosti hodijo k zdravniku le ob resnih bolezenskih stanjih (razlika med mestom in podožetjem) • mobilnost je največkrat odvisna od sorodnikov • nemobilnost vodi v osamljenost, kar slabše vpliva na zdravljenje • težavni obiski specialistov v drugih regijah	• nevarna in neprimerna infrastruktura, ki vodi do postajališč, neprimerni vozniki, slabe frekvence, neprilagojena vozila za prevoz bolnikov • prevozi na zahtevo so uporabni za prevoz pacientov na podožetju (ne vseh)	• za manj bolne bi bil primeren že boljši javni prevoz, s poudarkom na sistemsko urejenih prevozi na zahtevo • večje kapacitete prevozov na zahtevo na podožetju s krajšimi obdobji najave (trenutno skoraj teden prej) • organizacija prevozov pacientov bi morala biti v pristojnosti administrativnih delavcev, ne zdravstvenega osebja • upravičenost do povrnitve stroškov prevoza ne glede na to, v kateri zdravstveni zavod se odpravijo pacienti (zdaj so stroški povrnjeni le do najbližjega), čakalne dobe so različne



BLAŽ KOMAC

Slika 35: Zdravstveni prevozi so zgledno zakonsko urejeni, a povpraševanje po njih vedno bolj presega ponudbo.

Povračilo prevoznih stroškov pripada zavarovanim osebam za najkrajšo razdaljo do najbližjega zdravstvenega zavoda oziroma zdravnika po ceni javnega prevoza. Zavod določi znesek, do katerega se ti stroški povrnejo. Če javni prevoz ni na voljo ali ko zdravstveno stanje zavarovane osebe zahteva drugačen prevoz, se odobri ustrezen prevoz ali se povrnejo stroški v višini, ki jo določi ZZZS.

5.3.6 Romi

Romska skupnost v Sloveniji ima več kot 11.000 pripadnikov, ki strnjeno živijo v Prekmurju, na Dolenjskem, v Beli krajini in Posavju. Položaj in posebne pravice romske skupnosti urejata Zakon o romski skupnosti in Nacionalni program ukrepov Vlade Republike Slovenije za Rome za obdobje 2021 do 2030. Navedena dokumenta predvidevata posebne ukrepe na področjih izobraževanja, zaposlovanja, socialnega varstva in socialnega vključevanja, zdravja, bivanjskih razmer, vključevanja v kulturno življenje, izboljšanja varnosti v tistih naseljih in njihovi okolici, kjer večinsko živijo Romi in so razmere slabe, boja proti antiromizmu in diskriminaciji. Pri tem je treba

Preglednica 20: Sintezni pregled ugotovitev za Rome na Dolenjskem in v Beli krajini.

značilnosti ranljive skupine	mobilitostne težave	kakovost javnega prevoza	možni ukrepi
• kulturne in ekonomske razlike med Romi v različnih regijah • dodatna ranljivost žensk in otrok • slaba finančna pismenost, negospodarno ravnanje z denarjem • bivališča odmaknjena od krajev, kjer so storitve in delovna mesta • delež žensk z opravljenim vozniškim dovoljenjem je primerljiv z moškimi	• neurejena prometna infrastruktura do (včasih nelegalno postavljenih) bivališč • javni prevoz uporablja redko ali nikoli, bolj so vezani na avtomobile • šolski prevozi le za osnovnošolce (koristili bi jih tudi srednješolci, ženske) • težave pri opravljanju vozniškega izpita (jezik, kulturne razlike), za kar nimajo več sistemske pomoči, veliko finančno breme • vozijo starejša vozila, ki so vprašljiva z vidika varnosti • strah pred potovanji na daljše razdalje, zelo malo prostora njih potovanj • mikromobilnost (na primer e-skiroji) je dobra rešitev za tiste, ki nimajo ali si ne morejo privoščiti voznškega izpita ali lastnega avtomobila • slabe prevozne možnosti za pot na delo med šolskimi počitnicami	• slabša dostopnost javnega prevoza do romskih naselij • diskriminacija na vozilih JPP	• hitrejši, dostopnejši in pogostejši javni prevoz, ki vodi do romskih naselij, tudi med šolskimi počitnicami • urejena peš in kolesarska infrastruktura do romskih naselij • osebno mobilnostno svetovanje (tudi finančni nasveti za razpolaganje z denarjem za prevoze)



MATJAZ GERŠIČ

Slika 36: Otroci v romskem naselju Kamenci v Prekmurju so bolje vključeni v šolski sistem in imajo boljši dostop do JPP kot otroci iz romskih naselij na Dolenjskem.

upoštevati poseben položaj romske skupnosti ter slabši družbeno-ekonomski položaj njenih pripadnikov.

Cilji nacionalnega programa tako predvidevajo boljšo vključevanje Romov v družbene dejavnosti, izboljšanje izobrazbene strukture, bivanjskih razmer, izboljšanje dostopnosti do dobrin in zmanjšanje getoizacije. Boljša vsakdanja mobilnost Romov je predpogoj za doseganje nacionalnih ciljev in manjšo socialno izključenost pripadnikov romske skupnosti (Vlada Republike Slovenije 2023).

Poglobili smo se v mobilnostne navade in težave romske skupnosti na Dolenjskem in Beli krajini (preglednica 20). Izvedli smo intervju s predstavnico Društva za razvoj prostovoljnega dela Novo mesto, katerega sodelavci so dnevno vpeti v življenje romske skupnosti na Dolenjskem.

5.3.7 Prosilci za azil, begunci in drugi tujci

V Evropi je zelo malo raziskav preučevalo mobilnostne potrebe in potovalne priseljencev. Da je ta družbena skupina zapostavljena tako v statistiki kot raziskovanju, se strinjajo tudi Egmond, Kuttler in Wirtz (2020). Poleg tega, da predstavniki te, sicer razmeroma heterogene skupine, velikokrat nimajo lastnega avtomobila, se soočajo



Slika 37: Izpostava azilnega doma v Logatcu je na robu mesta, od koder je pol ure hoda do središča in postajališč javnega prometa.

tudi z ovirami pri uporabi javnega prevoza. Te vključujejo jezikovne ovire, težave z razpoložljivostjo in dostopnostjo, stroške, pa tudi še vedno prisotno rasno in versko diskriminacijo. Prva leta bivanja v tuji državi se priseljenci poslužujejo potovalnih vzorcev, ki so jih usvojili v izvorni državi in več uporabljajo javni prevoz. V tujini poročajo tudi o napadih na temnopolte šoferje, ženske z naglavnimi rutami in podobno. V tej družbeni skupini je tako prisotno veliko tveganje za prevozno revščino.

V Sloveniji imajo priseljenci več statusov: prosilci za mednarodno zaščito oziroma azil, osebe z mednarodno zaščito – status begunca oziroma status subsidiarne zaščite in drugi tujci oziroma osebe brez slovenskega državljanstva (Zakon o mednarodni ... 2017; Zakon o tujcih 2021). Leta 2022 je prošnjo za azil oddalo 6787 upravičencev.

Po opravljenem intervjuju s predstavnikom Urada vlade za oskrbo in integracijo migrantov smo dobili boljši vpogled v mobilnost tujcev pri nas (preglednica 21). Pravice glede na status, tudi z vidika koriščenja brezplačnega javnega prevoza, niso izenačene. Prosilci za mednarodno zaščito nimajo pravice do brezplačnega prevoza ter nimajo delovnih dovoljenj in službe, zato z žepnino (18 evrov na mesec) ne morejo kriti stroška vozovnice. V primeru, da vseeno uporabljajo javni prevoz in ne plačajo kazni, so v prekršku in kriminalizirani. Dobra mobilnost tujcev pomeni boljšo

Preglednica 21: Sintezni pregled ugotovitev za prosilce za azil, begunce in druge tujce.

značilnosti ranljive skupine	mobilitnostne težave	kakovost javnega prevoza	možni ukrepi
• različni statusi, različne pravice pri prevozih • ekonomska revščina • ženske migrantke so posebej ranljiva skupina	• nimajo svojih avtomobilov, odvisni so od (zanje predražega in slabo dostopnega) javnega prevoza • slaba mobilnost in posledično integracija tistih, ki se morajo zaradi visokih stroškov preseliti v obrobnejša naselja • problemi s pridobivanjem in obnavljanjem vozniških dovoljenj v Sloveniji (zaseg dovoljenja do ureditve statusa begunca) • zaposleni so močno vezani na javni prevoz za prevoz na delo • slaba dostopnost tečajev slovenskega jezika (predpogoji za druga dovoljenja, začaran krog) • težnja države je, da bi bili tujci razpršeni, da ne bi bili samo v Ljubljani, a ker nimajo lastnega avtomobila, si takšno selitev ob trenutni kakovosti JPP zelo težko privoščijo • ženske tujke, ki niso zaposlene, so zelo slabo mobilne (nepoznavanje in strah pred uporabo javnega prevoza) • pri nas je opaziti drugačen odnos (diskriminacijo) do tujcev na javnem prevozu	• finančno nedostopen za prosilce za azil • v Ljubljani dokaj dobra dostopnost javnega prevoza, ob morebitni selitvi v druge kraje pa bi se močno poslabšala	• pravica do brezplačnega javnega prevoza za vse skupine priseljenec (brez birokratsko zahtevnega ločevanja) • hitrejši, dostopnejši in bolj pogost javni prevoz • če veljavnost vozniškega dovoljenja iz tretje države zapade med postopkom na Ministrstvu za notranje zadeve, lahko osebe pridobijo slovensko dovoljenje ob opravljenem praktičnem delu izpita

integracijo, zato je tej skupini pomembno zagotoviti prevoze do različnih storitev. Tako se bodo hitreje in bolje vključili v družbo, naučili slovenskega jezika in poiskali delo. Razseljevanje prosilcev za azil v občine zunaj Ljubljane je problematično z vidika slabše urejenega (in za njihove prihodke predragega) javnega prevoza, kar jim onemogoča obisk tečajev (na primer slovenščine) in drugih dejavnosti, pomembnih za integracijo. Zaradi tujega okolja so te osebe v hudih (duševnih) stiskah, urejeni prevozi pa bi lahko rešili njihove številne probleme. Begunci so v nekoliko boljšem položaju, saj lahko zaprosijo za denarno socialno pomoč; begunci iz Ukrajine so bili upravičeni tudi do brezplačnega javnega prevoza, kar je primer dobre prakse, čeprav s 1. 1. 2024 ta ukrep ni več veljaven.

5.3.8 Revni zaposleni in brezposelni

Prevozna revščina je močno povezana z (ne)zaposlenostjo. Tveganje prevozne revščine je še posebej veliko, kadar materialno prikrajšani posamezniki doživljajo druge oblike socialne prikrajšanosti, povezane na primer s starostjo, spolom, fizičnim stanjem ali statusom migranta (Borgato, Maffii in Bosetti 2020a).

Konec leta 2023 je bilo v Sloveniji brezposelnih približno 35.000 oseb. Stopnja brezposelnosti je bila 3,4 % (Nenadović in Vratinar 2024). Revščina pa je po kljub temu vse bolj razširjena tudi med delovno aktivnim prebivalstvom. Zveza prijateljev mladine Slovenije opaza, da se nanje obračajo revni zaposleni, ki z minimalno plačo ne morejo pokrivati vseh stroškov. Največ prošenj prejme od enostarševskih družin in družin z bolnimi otroki.

Brezposelne osebe so za aktivno iskanje zaposlitve in vključevanje v programe aktivne politike zaposlovanja upravičene do nadomestila potnih in poštnih stroškov. Zavod jim potne stroške izplača na podlagi vloženega zahtevka in ustreznih dokazil o opravljenih aktivnostih. Pripada jim nadomestilo potnih stroškov zaradi:

- odziva na napotnico ali udeležbe na zaposlitvenih razgovorih, na katere jih je napotil zavod ali koncesionar,
- udeležbe na zaposlitvenih razgovorih za ustrezno oziroma primerno zaposlitev na vabilo delodajalca ali zavoda ali
- zaradi drugih aktivnosti, povezanih z iskanjem zaposlitve, ki so bile predhodno dogovorjene v zaposlitvenem načrtu (Vlada Republike Slovenije 2022).

Brezposelni na območju Ljubljane imajo 50-odstotni popust pri nakupu mesečne vozovnice za uporabo avtobusnega mestnega prometa.

Z vidika prevozov gre za dve različni skupini: revni zaposleni imajo stroške prevoza vsaj delno krite z nadomestili za prevoz na delo in niso upravičenci za subvencionirane vozovnice, brezposelni pa so upravičeni za subvencionirane ali brezplačne prevoze le v nekaterih primerih mestnega prevoza. Zaposleni po zakonu prejemajo nadomestila za prevoz na delo, ki naj bi vsaj delno krila amortizacijo

in nakup goriva v primeru lastništva osebnega vozila, nadomestilo sicer krije stroške nakupa mesečne vozovnice za prevoze z JPP.

Pri analizi revščine, dohodkovne neenakosti in drugih družbeno-ekonomskih pojavov se pogosto uporablja koncept povprečnega ekvivalentnega dohodka gospodinjstva in izdatka gospodinjstva za mobilnost. Primerjalno z drugimi kvintilnimi razredi je prvi razred (20 % gospodinjstev z najnižjimi dohodki) nadpovprečno obremenjen z izdatki za prevoz. Brezposelnost poslabšuje kakovost življenja, saj se posameznikom in gospodinjstvom zmanjšuje razpoložljivi dohodek in z njim možnosti za zadovoljevanje nujnih življenjskih potreb, med katere sodi tudi mobilnost. Ugotovljeno je bilo, da v primeru rasti cen goriva ljudje bodisi uporabijo alternativne oblike prevoza (na primer kolesa, skiroje v mestih) ali javni prevoz bodisi omejujejo prevoze, zato se njihovi izdatki za prevoz ne povečajo toliko kot sama cena goriva. Na drugi strani pa rast cen avtomobilov močneje prizadene revnejše prebivalstvo, ki nima prevoznih alternativ (Dominko s sodelavci 2023).

Zaradi neodzivnosti predstavnikov revnih zaposlenih in brezposelnih so naše ugotovitve glede njihovih potreb na področju mobilnosti nekoliko okrnjene.



ALJOŠA REHAR, STA

Slika 38: Gneča na bencinski črpalki v Borovnici 7. marca 2022, ki je nastala zaradi napovedanega dviga cen goriv. Nanj je še posebej občutljivo revnejše prebivalstvo.

5.4 Sintezne ugotovitve raziskovanja socialnih vidikov prevozne revščine

Na podlagi intervjujev in delavnic s socialnimi deležniki smo prišli do naslednjih sinteznih ugotovitev:

- **Ranljivost zaradi fizičnih in psihičnih omejitev, starosti, spola ali etnične pripadnosti se močno poveča v povezavi z nizkim dohodkom in lokacijo bivanja s slabo dostopnostjo do ustreznega prevoza.** Prebivalci podeželja se po navadi soočajo z izredno slabimi možnostmi za uporabo javnega prevoza, tisti z oviranostmi in materialnim pomanjkanjem pa največkrat nimajo dostopa do osebnega vozila, ki je v takih primerih edina sprejemljiva možnost. V prihodnje bi bilo smotno opraviti analizo dostopnosti javnega prevoza z vidika ranljivosti prebivalstva, čeprav so takšni podatki trenutno težko dostopni. Ljudje z nizkimi dohodki brez dostopa do javnega prevoza nosijo bodisi visoko breme osebne mobilnosti bodisi niso mobilni.
- **Kopičenje ranljivosti:** v primeru, da je oseba podvržena več ranljivostim (na primer ženska migrantka, romski srednješolec, invalidna starejša ženska s podeželja, revna samohranilka) je njihova dostopnost do ustreznih prevozov slabša. S tem se poveča socialna izključenost, ki ima številne negativne posledice.
- **Enake možnosti:** pripadniki invalidov si želijo (z zakonodajo že obvezujoče) enakopravne obravnave tudi v primeru dostopnosti do javno organiziranih prevozov (prilagojena vozila javnega prometa, prilagojeni načini nakupa vozovnic, prilagojena infrastruktura – ceste, peš in kolesarske površine, postajališča). Nezadovoljni so, ker niso vključeni v načrtovanje infrastrukture in storitev (na primer ne vključevanje invalidov pri projektiranju postajališč).
- **Prevozno revščino povzročajo tudi pogled na svet, nazori, vrednote in ekonomski položaj.** Posamezniki in skupnosti, ki imajo urejeno življenje in po navadi niso materialno revni, znajo dobro načrtovati vsakdanje življenje in hitro poiščejo ustrezne rešitve za boljšo mobilnost. Kljub slabi medsebojni povezanosti poiščejo možnosti prevozov prek različnih kanalov, ustrezno načrtujejo potovanja in se preselijo v bolj centralno naselje in manjše stanovanje, da imajo storitve v peš dostopnosti. Bremena svoje mobilnosti ne želijo prelagati na sorodnike in prijatelje. Ljudje, ki so bolj pesimistični, dvomijo v institucionalno pomoč, so materialno revni in hkrati ne želijo biti breme sorodnikom in prijateljem, so zato manj mobilni, se ne udeležujejo kulturno družbenih dogodkov, ne verjamejo v izboljšanje svojega položaja, se počutijo spregledane, pozabljene. Iz tega začaranega kroga, ki povečuje njihovo socialno izključenost, se težko izvijejo.
- **Nekateri ljudje težko spreminjajo navade, sprejemajo večje življenjske odločitve, imajo strah pred nepoznanimi načini prevozov in pred tem, da jih prevozi v neznanem kraju pustijo na cedilu.** Kljub temu, da je dandanes veliko možnosti za vključevanje v družabno in kulturno življenje, tega ne počnejo pogosto. Prevoze in poti si raje »prihranijo« za nujne zdravstvene prevoze, službo in prevoz otrok. Udeležujejo se predvsem družabnih dogodkov v svojem lokalnem okolju.

- **Potreba po pravici do brezplačnega prevoza je velika pri vseh ranljivih skupinah**, ki te pravice do zdaj niso imele, čeprav bi bile glede na nizke dohodke upravičene do tega. Ta pravica ne bi smela biti stvar politične odločitve o tem, katera skupina je bolj upravičena do brezplačnega prevoza, saj to povečuje neenakost in občutek krivice. »Predalčkanje« pravic po posameznih upravičencih in dokazovanje upravičenosti je administrativno zahtevno tako na občinski kot nacionalni ravni. Ranljivi starejši, ki bivajo v občinah, kjer aktivno rešujejo problematiko mobilnosti ranljivih skupin z ukrepi, kot so prevozi na zahtevo (bodisi na ravni občine bodisi na ravni aktivne civilne družbe), so v boljšem položaju kot tisti iz občin, kjer te problematike ne rešujejo. V dobro povezanih skupnostih, kjer sodelujejo zdravstvene, socialne, upravne, kulturne, športne in druge organizacije ter aktivni posamezniki in prostovoljci, je mobilnost ranljivih prebivalcev in njihova kakovost življenja boljša.

6 Ukrepi za preprečevanje in blaženje prevozne revščine

6.1 Konceptualna izhodišča in metodologija

Ukrepi proti prevozni revščini (preglednica 22) so oblikovani na temelju analize prostorskih in socialnih vidikov prevozne revščine v Sloveniji, ki je prikazana v predhodnih dveh poglavjih. Vsi ukrepi so prilagojeni slovenskemu prostorskemu kontekstu. Pri oblikovanju ukrepov smo izhajali iz izzivov, prepoznanih v analizi, kot

Preglednica 22: Ukrepi za preprečevanje in blaženje prevozne revščine.

1. ukrep	Izboljšanje prostorsko-časovne dostopnosti JPP.
2. ukrep	Prilagoditev šolskih prevozov in njihova integracija v JPP.
3. ukrep	Prevozi na zahtevo in njihova integracija v JPP.
4. ukrep	Ureditev infrastrukture in integracija storitev mobilnosti v prvem/zadnjem kilometru.
5. ukrep	Cenovna dostopnost JPP za prevozno ranljive skupine.
6. ukrep	Prilagoditev JPP osebam z oviranostmi.
7. ukrep	Prevozi »od vrat do vrat« za osebe z oviranostmi, ki ne morejo uporabljati JPP.
8. ukrep	Mobilnostno svetovanje.
9. ukrep	Finančne subvencije prevozno revnim.
10. ukrep	Spodbujanje lokalnega sopotništva.

je razpršena poselitev in z njo povezan problem ustreznega prostorsko-časovnega pokrievanja ozemlja z JPP. Opozarjamo tudi na specifične težave ranljivih skupin, vključno s tistimi z nižjimi dohodki, ki bodo v prihodnje najbolj prizadeti zaradi predvidene- ga višanja izdatkov za mobilnost. Posebej izpostavljamo posameznike ali gospodinjstva, ki že zdaj doživljajo prisilno lastništvo avtomobila in bodo zaradi višjih cen goriv v prihodnosti še bolj ekonomsko ogroženi.

Oblikovanje ukrepov je potekalo skupaj s participacijo javnosti. Na delavnicah, ki sta potekali 23. maja in 5. decembra 2023 v Ljubljani, smo zbrali ključne deležnike – predstavnike ranljivih skupin, prevoznikov, občin, regionalnih razvojnih agencij, nevladnih organizacij, pristojnih ministrstev ter raziskovalnih ustanov. Predstavili smo jim ugotovitve in izzive s prvih dveh analitičnih sklopov projekta in jih s participativno metodologijo spodbudili k snovanju možnih ukrepov proti prevozni revščini. Posebej pozorno smo pazili, da nismo vplivali na sam proces ali vsiljevali rešitev, ki bi nam bile bližje. Na zadnji, tretji delavnici v Laškem v okviru osme Nacionalne konference o celostnem prometnem načrtovanju, ki je potekala, 20. marca 2024, smo predstavili prve osnutke ukrepov in pozvali udeležence k dopolnjevanju in oceni predlogov. Udeleženci so bili tako predstavniki občin in regij kot tudi strokovnjaki s področij prometa, prostorskega načrtovanja in socialnega dela. Tako je nastal končni nabor ukrepov, ki jih opisujemo v tem poglavju.



MARKO ZAPLATIL

Slika 39: Delo na enem izmed omizij na zadnji projektni delavnici v Laškem, namenjeni oceni in dopolnjevanju predlogov ukrepov.

Oblikovanje ukrepov je slonelo na štirih načelih:

- da so ukrepi realistični in zlasti finančno izvedljivi;
- da so ukrepi ciljno usmerjeni tako na ranljive posameznike kot specifične prostore;
- da ukrepi v največji možni meri vključujejo lokalne oblasti, socialne ustanove in ranljive skupine in
- da so ukrepi sistemske narave in nudijo celovite rešitve ter prevozne storitve, ki so izvedljive v slovenskem prostoru glede na institucionalne in organizacijske zmožljivosti.

Ključno vodilo pri oblikovanju ukrepov pa je bilo, da mora premagovanje prevozne revščine temeljiti **na javnem prevozu**, ki je cenovno dostopen in prilagojen prostorsko-časovnim razmeram. To je edini način, kako lahko dosežemo širok krog ranljivih skupin in ob relativno majhnih vložkih učinkovito blažimo in preprečujemo prevozno revščino. Hkrati pa se zavedamo, da javnega prevoza ni vedno mogoče ali smiselno organizirati na celotnem ozemlju Slovenije. Zaradi zgodovinskega prostorskega razvoja ima Slovenija razpršeno poselitve in visoko stopnjo dnevne mobilnosti, kar je deloma posledica sistema povračila stroškov prevoza na delo (Gabrovec s sodelavci 2024b). Ta razpršenost poselitve onemogoča vzpostavitev JPP, ki bi bil časovno in cenovno konkurenčen po vsej državi.

Zato namesto splošnih ukrepov zoper prevozno revščino predlagamo ciljno ukrepanje. Tako izpostavljamo tri tipe območij glede na gostoto poselitve (glej poglavje 4.4), kjer bi uveljavljali specifične ukrepe:

- **območja z več kot 500 prebivalci** v območju strnjene poselitve, ne glede na administrativne meje naselij, kjer se spodbuja uvajanje novih linij ter večje frekvence avtobusov (1. ukrep) ter možnosti integracije šolskih prevozov v JPP (2. ukrep);
- **redko poseljena območja**, ki imajo od 100 do 500 prebivalcev v območju strnjene poselitve, ne glede na administrativne meje naselij, kjer se spodbujata organizacija prevozov na zahtevo (3. ukrep) in integracija šolskih prevozov (2. ukrep);
- **najredkeje poseljena območja** (praviloma manj kot 100 prebivalcev v območju strnjene poselitve, ne glede na administrativne meje naselij), kjer so na voljo alternativne oblike blaženja prevozne revščine, na primer neposredne subvencije (9. ukrep) in organizacija lokalnega sopotništva (10. ukrep).

Ob prostorsko značilnih ukrepih pa smo oblikovali tudi bolj splošne ukrepe, ki se lahko uvedejo v kateremkoli tipu poselitve. Sem spadajo zlasti ukrepi za ranljive skupine (na primer 5., 6., 7. in 8. ukrep). V preglednici 23 nakazujemo usmerjenost posamičnih ukrepov glede na gostoto poselitve. To ne pomeni, da prostorsko-specifični ukrepi ne smejo biti izvedeni tudi na drugih tipih območij; tako je, na primer, smiselno, da se integracija in prilagoditev šolskih prevozov v JPP (3. ukrep) izvaja tudi na območjih najredkeje poselitve. Pri tem je treba zagotoviti racionalnost in pravičnost usmerjanja javnih sredstev, zato je smiselno postaviti ukrepe v določen prostorski kontekst, jih tako tudi obravnavati in usmerjati. Hkrati smo ugotovili, da



je smiselno določene ukrepe povezovati, kar smo prav tako nakazali v preglednici in pri opisih posameznih ukrepov. Finančnih sredstev in virov nismo podrobneje opredeljevali, a bodo predvidoma na voljo evropska sredstva Socialnega sklada za podnebje, ki se ustanavlja zato, da pomaga tistim gospodinjstvom, posameznikom in podjetjem, ki bodo zaradi naraščajočih cen energentov najbolj prizadeti (Dupont s sodelavci 2024).

Omenjeni ukrepi so primerni za blaženje in preprečevanje prevozne revščine v slovenskem kontekstu. A hkrati opozarjamo, da so tudi posledica mnogih dejavnikov, med njimi tudi neustrezne prostorske in regionalne politike, ki jih je treba spremeniti na sistemski ravni. Velik vpliv na prevozno revščino ima zlasti prostorsko načrtovanje,

Preglednica 23: Ciljni ukrepi zoper prevozno revščino glede na zgoščenost poselitve.

		območja z več kot 500 prebivalci	redko poseljena območja	najredkeje poseljena območja
→ 1. ukrep	Izboljšanje prostorsko-časovne dostopnosti JPP.	✓		
→ 2. ukrep	Prilagoditev šolskih prevozov in njihova integracija v JPP.	✓	✓	✓
3. ukrep	Prevozi na zahtevo in njihova integracija v JPP.		✓	✓
→ 4. ukrep	Ureditev infrastrukture in integracija storitev mobilnosti v prvem/zadnjem kilometru.	✓		
5. ukrep	Cenovna dostopnost JPP za prevozno ranljive skupine.	✓	✓	✓
→ 6. ukrep	Prilagoditev JPP osebam z oviranostmi.	✓	✓	✓
7. ukrep	Prevozi »od vrat do vrat« za osebe z oviranostmi, ki ne morejo uporabljati JPP.	✓	✓	✓
→ 8. ukrep	Mobilnostno svetovanje.	✓	✓	✓
→ 9. ukrep	Finančne subvencije prevozno revnim.			✓
→ 10. ukrep	Spodbujanje lokalnega sopotništva.		✓	✓

saj je za Slovenijo značilna razpršena poselitev, suburbanizirana naselja pa se oblikujejo tudi v zaledju najmanjših centralnih krajev (Ravbar 1997). Zgoščevanje poselitve ob koridorjih JPP in preprečevanje suburbanizacije na podeželju je prvi takšen sistemski ukrep. Na regijski ravni je treba opredeliti vozlišča, kamor se bo usmerjal nov prostorski razvoj (stanovanja in gospodarske dejavnosti) in ki bodo dobro povezljiva z omrežjem JPP. Treba je spremeniti tudi druge politike in mehanizme, ki spodbujajo osebni motorni promet, na primer sistem povračila stroškov na delo. Seveda pa je izjemno pomembna politika razvoja JPP, zlasti njegove nadaljnje integracije in organizacije. Podoben sistemski ukrep je tudi socialna politika, ki bi izboljšala življenjske pogoje, zaposlovanje oseb in njihov gmotni položaj. Na ta način ne bomo zgolj blažili prevozne revščine, ampak dolgoročno preprečevali vzroke za njen nastanek.

6.2 Vsebina ukrepov zoper prevozno revščino

Vsak ukrep je opisan tako, da so najprej podane osnovne informacije, nato pa je podrobneje razčlenjena vsebina. Pri osnovnih informacijah smo najprej izpostavili problem ali izziv, ki ga ukrep rešuje. Ta izziv je povezan bodisi s specifičnim prostorom (na primer ukrepi 1, 2, 3, 4, 9 in 10) bodisi z določenimi ranljivimi skupinami (ukrepi 5, 6 in 7). V zaključnem delu natančno opredelimo učinke vsakega ukrepa in opišemo, kako bo pripomogel k preprečevanju ali blaženju prevozne revščine. Vsebina ukrepa podrobno opisuje posamezne naloge ali aktivnosti, ki se lahko izvajajo zaporedno ali vzporedno. V nadaljevanju so natančneje pojasnjene možne aktivnosti ter določeni vpleteni deležniki in njihove specifične naloge. V zadnjem delu zaradi večje operativnosti navajamo potencialne nevarnosti, ki bi lahko ogrozile izvajanje ukrepa, in podajamo informacije za blažitev morebitnih tveganj. Vsi ukrepi so opisani v preglednici 24.

Predlagani ukrepi so lahko gradivo za odločevalce za preprečevanje ali odpravljanje posledic prevozne revščine. Naknadno bi bilo treba natančneje določiti tudi finančna sredstva, na primer evropska (Socialni sklad za podnebje ali kohezijska sredstva), državna ali lokalna. Prav tako bi bilo treba določiti tudi natančen časovni okvir posameznih nalog, ki je odvisen zlasti od hitrosti sprejemanja ustreznih zakonodajnih in strokovnih podlag ter možnosti njihovega financiranja z evropskimi in drugimi sredstvi.

Preglednica 24: Podrobnejši opis ukrepov za blaženje prevozne revščine v Sloveniji.

1. ukrep	Izboljšanje prostorsko-časovne dostopnosti JPP
osnovne informacije	
problem, ki ga ukrep rešuje (prostor/ciljna skupina)	V Sloveniji približno petina prebivalcev nima zadovoljivega javnega prevoza, kar pomeni, da v razdalji enega kilometra nima postajališča z zadovoljivo frekvenco voženj (vsaj 8 parov ob delavnikih). Med regijami (in občinami) so precej velike razlike – v pomurski in goriški regiji je prebivalcev z nezadovoljivim dostopom slabi dve petini. Velik delež prebivalcev pa nima nobene ponudbe JPP ob vikendih in dela prostih dnevih. Javni linijski prevoz potnikov (z izjemo mestnega prometa) je v Sloveniji v pristojnosti države in se izvaja kot gospodarska javna služba. V Uredbi o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice (v nadaljevanju Uredba) je v 8. členu določen standard dostopnosti, ki »pomeni minimalno število prometnih navezav naselja, ob upoštevanju števila potencialnih potnikov pri dnevni migraciji«. Standard dostopnosti v Uredbi (njegova priloga 2) predpisuje vsaj 8 parov voženj ob delavnikih le za občinska središča z več kot 100 potencialnimi potniki (po objavljeni formuli glede na število dnevnih vozačev) ter za ostala naselja z več kot 1000 prebivalci. Naselja s 500 do 1000 prebivalci in občine z najmanjšim številom dnevnih vozačev imajo po tem standardu predvidenih le 5 dnevnih povezav ob šolskih delavnikih oziroma 4 ob delavnikih med šolskimi počitnicami, kar ni zadovoljiva frekvenca. Ugotovili smo, da v Sloveniji živi 1,7 % prebivalcev v strnjenih območjih poselitve z več kot 500 prebivalci in nezadovoljivim javnim prevozom, seveda pa niso vsi prevozno revni. Naseljem z manj kot 500 prebivalci država sploh ne zagotavlja javnega linijskega prevoza. Izjema so tista, ki ležijo ob koridorjih do občinskih središč ali pa so povezave v preteklosti že obstajale in so jih ob zadnjem koncesijskem razpisu ohranili.
vključeni deležniki	DUJPP, občine, regijski centri mobilnosti
učinki ukrepa	Na podlagi prostorske analize bodo opredeljena območja, kjer gostota prebivalstva omogoča organizacijo klasičnega javnega prevoza. Na teh območjih bo izboljšana ponudba (frekvenca) voženj na

obstojećem omrežju, v primeru gosteje poseljenih območij brez ponudbe JPP bodo uvedene nove linije JPP. Vsi prebivalci v poselitvenih jedrih z najmanj 500 prebivalci bodo imeli zadovoljivo ponudbo s klasičnim JPP, tisti v območjih z 100 do 500 prebivalci pa bodo imeli na voljo prevoze na zahtevo z zadovoljivo ponudbo (ukrep 3).

vsebina ukrepa

vsebina in naloge
(cilj/vključeni
deležniki in njihove
naloge/zaporedje)

Naloga 1: Identifikacija naselij, kjer ponudba JPP ne ustreza predpisanemu standardu po Uredbi

Na podlagi rezultatov predhodne analize DUJPP identificira območja, ki ne ustrezajo standardu Uredbe in opredeli območja, kjer so možne in potrebne izboljšave prostorskega in časovnega standarda dostopnosti z JPP. Analizo je treba ponoviti, saj so se koncesijske pogodbe začele izvajati po zaključku te raziskave (julij 2024), s čimer se je spremenila tudi dostopnost do JPP. To analizo je treba predstaviti občinam.

Vključeni deležniki: DUJPP.



MATEJ GABROVEC

Slika 40: Šentjošt nad Horjulom z nekaj manj kot 500 prebivalci je primer dobre prakse, saj je ob delavnikih z Ljubljano povezan s 14 pari voženj.



Naloga 2: Izboljšanje frekvenca JPP in morebitna uvedba novih itinerarjev

V naseljih s pod 1000 prebivalci je predpisana minimalna frekvenca JPP ob delavnikih 5 voženj (nad 500 prebivalci). Taka frekvenca ne zadošča za pokritje vseh osnovnih potreb in jo je treba dvigniti na vsaj 8 parov voženj. V tem primeru (ker gre po Uredbi za »nadstandard«) morajo lokalne skupnosti skladno s Pravilnikom o metodologiji sofinanciranja linij za izvajanje javnega medkrajevnega linijskega avtobusnega prevoza potnikov (2023) sofinancirati dodatno ponudbo in pripraviti mobilnostno analizo.

Občine morajo dati pobudo za izvedbo te naloge, DUJPP pa na podlagi občinske pobude izvede ukrep, to je naroči koncesionarjem dodatne vožnje oziroma uvedbo novih linij.

Vključeni deležniki: DUJPP (izvajalec), občine (pobudnice), regijski centri mobilnosti, lokalne skupnosti.

potencialne
nevarnosti/tveganja

Del lokalnih skupnosti ne bo pripravljen sofinancirati dodatne ponudbe.

2. ukrep

Prilagoditev šolskih prevozov in njihova integracija v JPP

osnovne informacije

problem, ki ga ukrep rešuje (prostor/ciljna skupina)

Na redkeje poseljenih ali težje dostopnih podeželskih območjih je organizacija kakovostnega in učinkovitega JPP sorazmerno težja in neekonomična. Posledica tega je, da imajo prebivalci teh območij slabšo storitev JPP. Na takih območjih javni prevoz praviloma ni dovolj pogost, ima neustrezno razporeditev voženj čez dan in prek leta ali pa ga sploh ni. Če opredelimo ta območja kot tista, ki imajo 500 prebivalcev ali manj v območju strnjene poselitve in hkrati še neustrezen ali neobstoječ JPP, potem ta ukrep zadeva okoli 400.000 ljudi ali 18,5 % prebivalstva Slovenije. V šolskih okoliših na teh območjih so šole dolžne zagotoviti prevoz do osnovne šole tistim učencem, ki so od šole oddaljeni več kot štiri kilometre in tistim, katerih varnost je na poti v šolo ogrožena.

Šolski prevozi so namenjeni osnovnošolcem. Praviloma so organizirani tako, da se učenci lahko udeležijo tudi nekaterih obšolskih dejavnosti, kar preprečuje njihovo socialno izključenost. Zaradi slabše dostopnosti je na redkeje poseljenih ali odmaknjenih

podeželskih območjih večje tveganje za prevozno revščino. Poleg osnovnošolcev so to lahko tudi drugi mladoletni otroci (srednješolci), brezposelni, invalidi, osebe brez voznškega dovoljenja in osebe, ki zaradi finančnih ali drugih (na primer kognitivnih, zdravstvenih) ovir nimajo možnosti lastnega prevoza. Zato bi bilo smiselno integrirati šolske prevoze v sistem JPP in ga na tak način ponuditi vsem potencialnim uporabnikom.

Možni sta dve različici integracije šolskih prevozov v sistem JPP:

1. Šolarji se vozijo s posebnim linijskim prevozom, pristojno ministrstvo pa izda dovoljenje, da se lahko s to linijo vozijo tudi drugi potniki. V tem primeru velja 54. člen Zakona o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2) (2006). Slabost takšne rešitve je, da ti prevozi nimajo statusa rednih linij, zato niso v voznorednih iskalnikih, poleg tega pa lahko tudi brez obvestila odpadejo ali se spremeni vozni red, če imajo v šoli posebne dejavnosti.
2. Občina da pobudo za integracijo šolskih prevozov v javni linijski prevoz. V tem primeru je linija vnesena v voznoredne iskalnike, prevoznik pa jo mora izvajati vsak šolski dan po objavljenem voznem redu. Slabost takšne rešitve je, da šolam ne omogoča spreminjanja šolskih prevozov (na primer na športni dan).

vključeni deležniki	DUIPP (podeljevalec koncesije za opravljanje avtobusnih prevozov), občine (odgovorne za organizacijo šolskih prevozov), osnovne šole, prevozniki, pristojni ministrstvi za šolstvo in javni promet.
učinki ukrepa	Na redkeje poseljenih ali težje dostopnih podeželskih območjih je smiselno ponudbo JPP nadgraditi z eno od oblik integracije šolskih prevozov, če ti obstajajo. S tem občine lahko nekoliko izboljšajo dostopnost do centralnih naselij in s tem do osnovnih storitev tudi za ostale prebivalce, ne le za osnovnošolce. S tem relativno enostavnim ukrepom občine lahko zmanjšajo nevarnost socialne izključenosti tudi za nekatere druge ranljive družbene skupine, kot so srednješolci, upokojenci, brezposelni in drugi, ki zaradi finančnih ali drugih ovir nimajo možnosti lastnega prevoza in s tem dostopa do osnovnih storitev. S premišljeno organizacijo šolskega prevoza in uskladitvijo voznih redov rednih linij JPP lahko dosežemo večjo racionalizacijo JPP, saj tako ne prihaja do podvajanj voženj. Če so šolski prevozi povezani in usklajeni z drugimi linijami JPP, se doseže tudi boljša povezanost podeželja in mest.

vsebina ukrepa

vsebina in naloge
(cilj/vključeni
deležniki in njihove
naloge/zaporedje)

Naloga 1: Analiza možnosti integracije šolskih prevozov

Na podlagi analize JPP občine opredelijo območje, kjer so organizirani šolski prevozi in je hkrati nezadosten JPP. Preverijo se možnosti in potencialne prednosti integracije z vidika zmanjševanja prevozne revščine in ranljivih skupin.

Vključeni deležniki: občine, DUJPP, prevozniki, ustrezno usposobljene institucije na področju trajnostne mobilnosti ali JPP (na primer raziskovalne institucije, regijski centri mobilnosti).

Naloga 2: Dogovor med DUJPP in občino glede optimizacije in integracije šolskega prevoza v sistem JPP

Zainteresirane občine in drugi relevantni deležniki (naloga 1) se dogovorijo z DUJPP glede možnosti in oblike integracije šolskih prevozov v sistem IJPP. Lokalna skupnost mora v tem primeru sofinancirati integrirano linijo in za šolarje kupiti vozovnice skladno z veljavno tarifo.

Sklenitvi dogovora o obliki integracije sledi preveritev možnosti podaljšanja linije in uskladitve voznega reda integriranega šolskega



Slika 41: V občini Škofljica so šolski prevozi uspešno integrirani v JPP.

	prevoza z drugimi linijami JPP, še posebej, če s tem lahko omogočimo prestopanje in povezljivost z drugimi centralnimi naselji. Linijo šolskega prevoza je smiselno podaljšati do (ali speljati mimo) ključnih storitev oziroma do najbližje prestopne točke JPP ter vozno redno uskladiti z drugimi linijami. Ukrep je smiselno povezati s 1. ukrepom (izboljšava dostopnosti JPP) ali 3. ukrepom (prevozi na zahtevo) glede na prostorsko analizo. Vključeni deležniki: občine, DUJPP, prevozniki, osnovne šole.
potencialne nevarnosti/tveganja	Nezanesljivost; obstaja nevarnost, da zmanjka prostora za šolarje zaradi drugih potnikov oziroma obratno, da zaradi prevelikega števila šolarjev zmanjka prostora za druge potnike. Integracija šolskega prevoza v sistem JPP po različici 1 pomeni, da prevoz nima statusa redne linije in je linija lahko za uporabnike nezanesljiva. Integracija šolskega prevoza v sistem JPP po različici 2 lahko za osnovno šolo pomeni manjšo prilagodljivost glede organizacije šolskih aktivnosti, kot so na primer športni dnevi.

3. ukrep	Prevozi na zahtevo in njihova integracija v JPP
osnovne informacije	
problem, ki ga ukrep rešuje (prostor/ciljna skupina)	Na redkeje poseljenih območjih, kjer ni na voljo ustreznega javnega prevoza, je bolj kot uvedba klasičnega JPP smiselna organizacija prevozov na zahteve (na klic). Gre za obliko prevoza, ki omogoča uporabnikom, da po potrebi rezervirajo prevoz, običajno z uporabo telefonskega klica ali prek spletnih platform in aplikacij. V Sloveniji dobrih 8 % prebivalcev nima na voljo postajališča javnega prevoza v kilometrski razdalji. Poleg teh je še slabih 12 % takšnih, ki imajo na delovni dan na voljo manj kot 8 parov voženj. Ob praznikih in koncih tedna je ponudba JPP še slabša, kar je težava predvsem za tiste, ki delajo tudi ob sobotah, nedeljah in praznikih (na primer zdravstvo, trgovine ob sobotah). Ta ukrep torej potencialno odpravlja prevozno revščino 18,5 % prebivalcev, ki živijo v strnjenih območjih poselitve z manj kot 500 ljudmi in slabim ali neobstoječim javnim prevozom. Prioritetno se najprej izvede ukrepa 1 in 2. Nato pa se identificira območja, kjer se uvede prevoz na zahtevo, bodisi kot edino obliko JPP bodisi kot dopolnitev obstoječega sistema JPP.
vključeni deležniki	Občine, DUJPP, regijski centri mobilnosti.

**učinki ukrepa**

Z integracijo prevozov na zahtevo se bo povečal delež prebivalcev z dostopom do javnega prevoza. Poleg tega se bo na območjih, kjer je že zdaj na voljo javni prevoz zunaj konic, uvedlo dodatne vožnje na zahtevo. Posledično se bo zmanjšalo število prebivalcev, ki so brez dostopa do javnega prevoza oziroma nimajo na voljo zadovoljivega števila voženj. To je pomemben ukrep zlasti za redkeje poseljena območja, kjer je v zgoščenem jedru poselitve manj kot 500 prebivalcev oziroma kjer trenutni javni prevoz ne dosega časovnega standarda.

vsebina ukrepa

vsebina in naloge
(cilj/vključeni
deležniki in njihove
naloge/zaporedje)

Naloga 1: Organizacija prevozov na zahtevo

Občine, ki imajo poselitvena območja, kjer se lahko izvajajo prevozi na zahtevo, določijo linije teh prevozov in tudi postajališča. Postajališča so praviloma največ na kilometrski oddaljenosti od krajev bivanja in ob glavnih prometnicah. Priporočljivo je, da občine določijo vsaj osem terminov voženj na zahtevo in tako zagotavljajo vsaj primerno stopnjo povezanosti z občinskim središčem oziroma glavnim postajališčem JPP v občini. Več manjših občin lahko organizira prevoze na zahtevo tudi skupaj. Ti naj bodo organizirani tako, da so usklajeni s časom prihodov in odhodov JPP iz občinskega središča, s čimer se prebivalcem sočasno omogoči dostop do občinskega središča ter možnost nadaljevanja potovanja z javnim prevozom. Časovna uskladitev bi zagotavljala ustrezen potovalni čas. Vzpostavi se lahko tudi (regijski) klicni center za posameznike, ki nimajo dostopa do aplikacij.

Občine so poleg organizacije odgovorne tudi za izvedbo: za nakup avtomobila ali kombija, zaposlitev voznikov ali opcijsko tudi za plačilo celotne storitve prevoznikom, ki bi to storitev opravljali po njihovem naročilu. Prevoze na zahtevo bi lahko izvajali tudi z vozniki in vozili, ki zdaj opravljajo šolske prevoze, s čimer bi lahko racionalizirali porabo sredstev. Del sredstev za vzpostavitev prevozov na zahtevo se lahko sofinancira iz Socialnega sklada za podnebje. Vključeni deležniki: občine, DUJPP, regijski centri mobilnosti (svetovanje občinam).

Naloga 2: Razvoj aplikacije za rezervacijo in vzpostavitev klicnih centrov

Za prevoze na zahtevo sicer organizacijsko in finančno odgovarjajo lokalne oblasti, a je na državni ravni potrebna enotna platforma za rezervacijo teh prevozov, ki nadalje omogoča izvajalcem storitve načrtovanje voženj. Zato mora na državni ravni zaživeti enotna

aplikacija za rezervacijo, ki bi bila lahko pozneje tudi integrirana v sistem mobilnosti kot storitve (MaaS) za celotno Slovenijo. Hkrati se za digitalno manj pismene ljudi priporoča, da se na regijski ali nacionalni ravni vzpostavijo klicni centri, kjer bi lahko potniki rezervirali prevoz prek telefona.

Poleg aplikacije za rezervacijo je treba poskrbeti, da bo informacija o prevozih na zahtevo na voljo v načrtovalcih poti – še posebej v nacionalnem načrtovalcu poti ter na Google zemljevidih. Zato je treba izdelati okvirne vozne rede po ustreznem standardu. Vozne rede se nato posreduje Nacionalnemu centru za upravljanje prometa, ki poskrbi za njihovo distribucijo.

Vključeni deležniki: DUJPP, občine, regionalni centri mobilnosti.

Naloga 3: Tarifna integracija prevozov na zahtevo

Ob uvedbi prevozov na zahtevo morajo biti ti integrirani v sistem JPP, tako prostorsko kot časovno, kar pomeni usklajenost z odhodi in prihodi vlakov oziroma medkrajevnih avtobusov. Poleg tega je potrebna še tarifna integracija, s čimer se zagotovi ugodnejše prestopanje. Tudi za uporabo linij prevoza na zahtevo naj velja enaka tarifa kot za IJPP produkte.

Vključeni deležniki: DUJPP, občine, pristojno ministrstvo.



VID PONTIKVAR, ARHIV TOYOTA ADRIA

Slika 42: Prevozi na zahtevo so se v Sloveniji že uveljavili v mestih, na manj poseljenih območjih pa so redkejši (primer na sliki je iz Triglavskega narodnega parka).



potencialne nevarnosti/tveganja	Možno je, da občine ne bodo zainteresirane za organizacijo prevozov na zahtevo. Obstaja tveganje prelaganja odgovornosti za organizacijo rednih linij iz DUJPP na občine. Ukrep lahko povzroči tudi ukinitve nekatereh rednih linij. Zaradi dodatne nevšečnosti rezervacije prevoza je uporaba te storitve lahko skromna. Neučinkovita organizacija linij, kar bi pomenilo predolge potovalne čase. Kadrovski problem (pomanjkanje voznikov), zlasti v večjih občinah, kjer bi bilo več linij in istočasnih voženj do občinskega vozlišča JPP (to bi zahtevalo več vozil in voznikov).
---------------------------------	--

4. ukrep	Ureditev infrastrukture in integracija storitev mobilnosti v prvem/zadnjem kilometru
osnovne informacije	
problem, ki ga ukrep rešuje (prostor/ciljna skupina)	Na potovalne navade ljudi in njihove težave pri mobilnosti pomembno vpliva tudi ponudba storitev in prometna infrastruktura v tako imenovanem prvem in zadnjem kilometru potovanja (na primer v okolici doma ali delovnega mesta). Če bi bile storitve in infrastruktura ustrežnejše, bi ljudje manj uporabljali avtomobil in več uporabljali JPP ali bili multimodalni. S tega vidika so prevozno ranljivi zlasti tako tisti, ki se srečujejo s težavami pri dostopu do postajališč, kot prisilni lastniki avtomobilov, ki zanj namenjajo velik del dohodkov, saj nimajo ustrezne alternative. V Sloveniji je veliko avtobusnih in železniških postaj in postajališč ter parkirišč, ki z drugimi storitvami mobilnosti niso ustrezno integrirana in v njihovi okolici ni ustreznih možnosti za hojo, kolesarjenje, druge oblike mikromobilnosti ali souporabo koles in avtomobilov. Predhodno je treba opredeliti pomembnejša/prednostna postajališča oziroma vozlišča JPP, ki so infrastrukturno najbolj podhranjena ter imajo največji potencial za spremembo potovalnih navad in omilitve prevozne revščine.
vključeni deležniki	MOPE, DUJPP, MZI, DRSI, SŽ, občine, ponudniki storitev mobilnosti, upravljavec MaaS.
učinki ukrepa	Ukrep bi postopoma izboljšal ponudbo storitev mobilnosti ter možnosti za njihovo uporabo v bližini pomembnejših postajališč JPP.

Ukrep bi spodbujal multimodalnost in ljudem omogočal preprosto in udobno prestopanje med prevoznimi načini ter jih spodbudil k uporabi drugih prevoznih načinov, tudi prek njihove destigmatizacije. To je pomembno tudi za ljudi brez avtomobila, saj bo omilil bodisi njihovo časovno revščino bodisi odvisnost od prevoza drugih.

vsebina ukrepa

vsebina in naloge
(cilj/vključeni
deležniki in njihove
naloge/zaporedje)

Naloga 1: Prostorska ureditev »prijetnih območij postaj«

Za vsako prednostno postajo se naredi mobilnostni načrt, ki jo bo prenovil na način, da bo udobna, varna, dostopna in privlačna, z informacijami o prihodih in odhodi v realnem času ter razpoložljivosti storitev mobilnosti. V prvi vrsti je treba zagotoviti, da bodo potovanja v zadnjem kilometru sploh mogoča. Nadalje je treba poskrbeti za kakovostno ureditev za pešce, kolesarje in druge oblike mikromobilnosti v okolici postaj in urediti prostore za parkiranje in ustavljanje, vključno s postajališči za sopotništvo. Poskrbeti je treba tudi za zadostne kapacitete za varno parkiranje, zaklepanje in shranjevanje koles in drugih lahkih prevoznih sredstev. V navezavi z ukrepom 6 (prilagoditev JPP osebam z oviranostmi) je treba infrastrukturno opremiti postajo, da bo omogočala uporabo osebam z oviranostmi, skladno z Zakonom o dostopnosti do proizvodov in storitev za invalide (ZDPSI) (2023).



MATEJ GABROVEC

Slika 43: Primer integracije storitev mobilnosti v Ljubljani.



Vključeni deležniki: MOPE, občine, SŽ infrastruktura, MZI, DRSI, DUJPP, regionalni mobilnostni centri, kolesarske nevladne organizacije.

Naloga 2: Integracija storitev mobilnosti

Na postajah je treba razvijati oziroma združevati obstoječe storitve mobilnosti v enoten sistem. Te storitve morajo zadovoljiti potrebe čim več uporabnikov in vključiti sisteme souporabe koles, avtomobilov, e-koles, skirojev in sopotništvo. Poskrbeti je treba tudi za ponudbo taksi prevozov ter prevozov na zahtevo in uskladitev vozniških redov lokalnih JPP z državnimi.

Vključeni deležniki: upravljavec MaaS, ponudniki mobilnostnih storitev, občine, regijski mobilnostni centri.

potencialne
nevarnosti/tveganja

Zelo kompleksen, časovno in organizacijsko zahteven ukrep s številnimi vpletenimi in nevarnostjo nejasne razmejitve odgovornosti. Zato je nujno tesno sodelovanje med akterji, zlasti med državnimi institucijami in občinami.

Nevarnost dvojnega financiranja, če se za določene investicije uporabi tudi Socialni sklad za podnebje.

5. ukrep	Cenovna dostopnost do JPP za prevozno ranljive skupine
osnovne informacije	
problem, ki ga ukrep rešuje (prostor/ciljna skupina)	Brezplačni javni prevoz je sistemsko urejen zgolj za upokojene, starejše od 65 let), imetnike invalidske izkaznice in vojne veterane. Vsi navedeni imajo pravico do brezplačnega prevoza le v primeru, da niso zaposleni. A obstajajo ranljive skupine, ki si prevoza ne morejo privoščiti, čeprav ga potrebujejo. Med njimi so brezposelni, prosilci za azil in begunci. Parcialne ureditve, zahtevni birokratski postopki in nepotrebno ločevanje glede upravičenosti brezplačnega dostopa ovirajo njihovo mobilnost. Prosilci za mednarodno zaščito nimajo pravice do brezplačnega prevoza, a nimajo delovnih dovoljenj in službe, zato z žepnino (18 € mesečno) ne morejo kriti stroška mesečne ali posamične vozovnice. V primeru, da se brez vozovnice vozijo z javnim prevozom, so v prekršku in se jih kriminalizira. Begunci so nekoliko na boljšem, saj lahko zaprosijo za denarno socialno pomoč; begunci iz Ukrajine so bili v preteklosti upravičeni tudi do brezplačnega javnega prevoza, kar je primer dobre prakse.

Revni brezposelni prav tako potrebujejo javni prevoz za iskanje zaposlitve, reševanje upravnih zadev in podobno. Ukrep je torej namenjen območjem, kjer je JPP ustrezen, in ciljnim skupinam, ki si prevoz težje privoščijo, čeprav ga potrebujejo za zadovoljevanje osnovnih potreb. Ocenjujemo, da ukrep zadeva dobrih 50.000 oseb (45.000 registriranih brezposelnih in povprečno okoli 6000 prosilcev za mednarodno zaščito na leto) oziroma okoli 2,4 % prebivalcev Slovenije.

vklučeni deležniki	DUJPP, MOPE, občine, ZZSZS, Urad vlade Republike Slovenije za oskrbo in integracijo migrantov.
učinki ukrepa	Ukrep bi najbolj ranljivim družbenim skupinam omogočil, da si lahko privoščijo JPP za osnovne potrebe, ne da bi bili zaradi tega pahnjeni v (še večjo) revščino. Ukrep bi najbolj koristil dvema skupinama: 1) revnim brezposelnim, ki bi jim olajšal iskanje zaposlitve in druge pomembne opravke ter tako nudil vsaj minimalno stopnjo socialne vključenosti, ter 2) prosilcem za mednarodno zaščito in beguncem/migrantom, ki imajo trenutno različne pravice glede na status. Mobilnost teh oseb je ključna za uspešno integracijo v družbo in njihovo družbeno udejstvovanje (tečaji slovenskega jezika, iskanje zaposlitve, upravne zadeve, obisk kulturnih dogodkov). Cenovno



MATEJ GABROVEC

Slika 44: Enotne subvencionirane vozovnice za nekatere ranljive skupine že obstajajo.

ugoden javni prevoz bi jim olajšal integracijo v družbo in opolnomočil zlasti ženske in otroke, ki so še pogostejše marginalizirani in družbeno izključeni.

vsebina ukrepa

vsebina in naloge
(cilj/vključeni
deležniki in njihove
naloge/zaporedje)

Naloga 1: Določitev močno znižanih tarif za brezposelne osebe
Brezposelni so ob vpisu v evidenco brezposelnih oseb avtomatsko upravičeni do močno znižane mesečne IJPP vozovnice Slovenija, ki vključuje tako mestni kot medkrajevni JPP. Pri tem lahko uveljavljajo popust (podobno kot za šolsko vozovnico) ali se določi fiksno ceno po vzoru Nemčije (9 € v pilotni izvedbi, 49 € v končni). Subvencijo znižanih vozovnic krije Socialni sklad za podnebje. Ko se osebo izbriše iz evidence brezposelnih, se ji ukine tudi pravica do znižane tarife.

Vključeni deležniki: DUJPP, MOPE, občine, ki financirajo mestni promet, prevozniki, Zavod Republike Slovenije za zaposlovanje.

Naloga 2: Določitev pravic in brezplačnega JPP za osebe, ki prosijo za azil in begunce (osebe z mednarodno zaščito)

Kot del širših prizadevanj za boljšo integracijo in dostopa do ključnih storitev in priložnosti predlagamo, da se tej skupini nudi brezplačna vozovnica za JPP, saj gre za manjšo skupino ljudi. Ukrepe se je v nekaterih evropskih regijah že uvedel, na primer na Severnem Irskem (vozovnica z rokom veljavnosti šestih mesecev). Vsak, ki je registriran prosilec za azil ali je pridobil status begunca, ima možnost pridobiti mesečno imensko IJPP vozovnico, ki ima prav tako lahko omejen rok veljavnosti (predlagamo eno leto) oziroma preneha veljati v primeru zaposlenosti ali pridobitve drugih socialnih prejemkov (na primer nadomestila za brezposelnost ali denarne socialne pomoči), ko se pravice teh oseb izenačijo s pravicami ostalih državljanov.

Vključeni deležniki: DUJPP, MOPE, Urad vlade Republike Slovenije za oskrbo in integracijo migrantov.

potencialne
nevarnosti/tveganja

Negotova višina financiranja za obe skupini, saj je odvisna tudi od uporabe.

Nevarnost pretirane birokratizacije postopkov, zaradi česar predlagamo avtomatična dodelitev pravic na podlagi obstoječih registrov, uporabniki pa se sami določijo, ali to koristijo ali ne.

Nevarnost zlorabe ugodnosti, zato se priporoča, da imajo ti ukrepi tudi določeno časovno omejitev in so povezani z obstoječimi registri.

6. ukrep

Prilagoditev JPP osebam z oviranostmi

osnovne informacije

problem, ki ga ukrep rešuje (prostor/ciljna skupina)

Medtem ko je na mestnih avtobusih čedalje lažji dostop za invalidne osebe, pa temu ni tako na vozilih v medkrajevnem avtobusnem prevozu in v železniškem prometu. Osebe z oviranostmi so tako odvisne od pomoči spremljevalca ali osebja pri izvajalcu prevoza, zato redkeje uporabljajo javni prevoz. Informacije o prilagojenih vozilih niso vedno dostopne, kar otežuje načrtovanje poti. Natančno število teh oseb ni znano, je pa v registre posameznih kategorij invalidnosti v Sloveniji skupno vpisanih med 160.000 in 170.000 oseb, kar je okoli 12 do 13 % celotnega prebivalstva (Ministrstvo za delo ... 2014). Pri načrtovanju infrastrukture z vidika oseb na vozičku je treba upoštevati naslednje dejavnike: širino vozička (vsaj 90 cm), možnost obračanja vozička, višina robnika (do 2 cm), naklon poti (ne večji od 3 %), enostavnost vrat za odpiranje in nedrsljivo podlago brez lukenj. Ovine grajenega okolja so ovire na cestah in javnih površinah ter ovire v javnem cestnem in železniškem prometu (na primer vstop/izstop v vozilo, dostop do postajališč in postaj ter prometna signalizacija). Poleg ustreznih vozil in infrastrukture morajo izvajalci



NEBOŠA TEJČ, STA

Slika 45: Prilagojeno vozilo za invalidski voziček v mariborskem mestnem prometu.



	prevozov ljudem z oviranostmi nuditi tudi pomoč na postajališčih in med potovanjem. Za takšno pomoč morajo biti ustrezno usposobljeni (Evropski uredbi o pravicah potnikov v avtobusnem prevozu in o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu). Izvajalec prevozov pri nabavi avtobusov upošteva, da prevozniki zaznajo potrebe invalidov pri odločanju o opremi novih in obnovljenih vozil (Zakon o dostopnosti ... 2023). Izvajalci železniškega potniškega prometa pa morajo upoštevati Navodilo za uporabo tehničnih specifikacij za interoperabilnost v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema EU za invalide in funkcionalno ovirane osebe.
vkjučeni deležniki	DUJPP, izvajalci JPP (prevozniki, upravljalci postajališč), invalidske organizacije.
učinki ukrepa	Prilagoditev mestnih in medkrajevnih avtobusov, taksi prometa, vozil prevozov na zahtevo, vlakov ter vozil za gibalno in senzorno ovirane ljudi. Nizkopodna vozila bodo omogočila enostavno vstopanje in izstopanje v vozila JPP. To bo izboljšalo socialna vključenost ljudi z oviranostmi. Ukrep bo tudi preprečil morebitne tožbe zaradi nedostopnosti vozil za osebe z oviranostmi in slednjim omogočil enakovredno obravnavo.
vsebina ukrepa	
vsebina in naloge (cilj/vključeni deležniki in njihove naloge/zaporedje)	Naloga 1: Pregled stanja Odgovorna ustanova naredi analizo stanja dostopa do vozil, infrastrukture in dostopa do informacij za osebe z oviranostmi. Poveže se z invalidskimi organizacijami in pripravi poročilo. Vključeni deležniki: DUJPP, izvajalci prevozov, invalidske organizacije. Naloga 2: Načrt zamenjave vozil za vozila, prilagojena gibalno in senzorno oviranim Na podlagi analize stanja vozil je treba pripraviti načrt zamenjave vozil in to ustrezno opredeliti v koncesijski pogodbi. Smiselno je začeti z glavnimi koridorji in prestopnimi točkami (navezava na ukrep 4). Ob redni menjavi ali menjavi vozil zaradi zahtev po čistejšem pogonu je obvezno naročiti vozila, prilagojena ljudem z oviranostmi. Vsako novo vozilo, ki ga kupi izvajalec JPP, bi moralo biti tehnično ustrezno za prevoz oseb z oviranostmi. Hkrati je treba vzpostaviti sistem, kjer bi lahko osebe z oviranostmi preverile, ali je vozilo, s katerim nameravajo potovati, prilagojeno zanje (integracija informacije o primernosti prevoznega sredstva v sistem MaaS). Vključeni deležniki: DUJPP, prevozniki, invalidske organizacije, občine, upravljalec MaaS.

	Naloga 3: Vpis pogojev za izvajalce javnih prevozov v koncesijske pogodbe V pripravo nove koncesijske pogodbe se natančno vpiše pogoje, ki jih morajo izvajalci javnih prevozov izpolnjevati z vidika vozil za gibalno ovirane in nudenja informacij za načrtovalce poti. Vključeni deležniki: DUJPP, prevozniki.
potencialne nevarnosti/tveganja	Ukrepa 4 in 6 morata potekati sočasno, saj je treba hkrati zagotoviti infrastrukturo na postajališču in tudi primerna vozila za osebe z oviranostmi. V nasprotnem primeru lahko pride do situacije, ko je vozilo sicer prilagojeno invalidskemu vozičku, a je postajališče brez klančin in nedostopno za tovrstne uporabnike.

7. ukrep	Prevozi »od vrat do vrat« za osebe, ki ne morejo uporabljati JPP
osnovne informacije	
problem, ki ga ukrep rešuje(prostor/ciljna skupina)	Številni posamezniki ne morejo uporabljati javnega prevoza zaradi osebnih okoliščin – na primer gibalne oviranosti ali zmanjšanih kognitivnih sposobnosti zaradi bolezni ali starosti. Njihovo število zaradi pomanjkljivosti registrov ni znano, naša groba ocena na podlagi starostne sestave prebivalstva pa se giblje okoli 10 % celotne populacije. Ukrep velja za tiste, ki izpolnjujejo hkrati dva pogoja: 1) niso več sposobni samostojno uporabljati javnega prevoza ter 2) nimajo na voljo pomoči znotraj svojega gospodinjstva. Ne glede na njihovo lokacijo bivanja klasičen ali prilagojen JPP (na primer gibalno oviranim) ne prideta v poštev, saj ti ljudje potrebujejo spremstvo ali pa ne zmorejo opraviti poti med domom in postajališčem ter postajališčem in ciljem potovanja. Dandanes se mobilnost tovrstnih posameznikov rešuje v okviru prostovoljstva (na primer Prostofer in Zavod Sopotniki), kar pa ne more biti trajen ukrep. Zato predlagamo sistemski ukrep, ki je namenjen tem ranljivim skupinam prebivalcev ter odpravlja ali vsaj lajša njihovo prevozno revščino. Ta storitev je namenjena zlasti tistim brez družinske podpore in z nizkimi dohodki, da bi jim omogočila dostop do nujnih storitev, kot so zdravniški pregledi in upravno-socialne storitve.
vključeni deležniki	MOPE, občine, Zavod Sopotniki, Prostofer, drugi podobni zavodi, prostovoljne in humanitarne organizacije, Zveza društev upokojencev.

učinki ukrepa

Ukrep bi izboljšal mobilnost ranljivih ali gibalno oviranih posameznikov, ki zaradi osebnih okoliščin ne morejo uporabljati javnega prevoza. Ranljivi, ki prebivajo v občinah, kjer aktivno rešujejo problematiko mobilnosti ranljivih skupin (bodisi na ravni občine bodisi na ravni aktivne civilne družbe), so v boljšem položaju kot tisti ranljivi iz občin, kjer te problematike ne rešujejo. V dobro povezanih skupnostih, kjer sodelujejo zdravstvene, socialne, upravne, kulturne, športne in druge organizacije ter aktivni posamezniki in prostovoljci, je mobilnost ranljivih prebivalcev in njihova kakovost življenja boljša. S tem ukrepom bi dosegli, da bodo ti posamezniki imeli zagotovljen prevoz »od vrat do vrat« in, če je treba, tudi spremstvo pri opravljanju določenih storitev (na primer v zdravstvu).

vsebina ukrepa

vsebina in naloge
(cilj/vključeni
deležniki in njihove
naloge/zaporedje)

Naloga 1: Sistemsko spodbujanje prevozov za osebe, ki ne morejo uporabljati javnega prevoza

Potreben je natančen pregled tovrstnih iniciativ v Sloveniji, ki bi pokazal na možnosti in tudi izžive tovrstnega prevoza oseb. Odgovorna ustanova ustanovi in koordinira formalno mrežo/skupino, kamor so vključene vse prostovoljske organizacije in prevozniki, ki organizirajo in vodijo tovrstne prevoze z namenom izmenjave



RASTO BOŽIČ, STA

Slika 46: Vozilo za brezplačne prevoze v občini Škocjan.

izkušenj in informacij. Vključujejo se tudi občine ter najpomembnejši deležniki (zdravstvene ustanove, društva upokojencev, prostovoljne organizacije in podobno), da se lažje prikaže potrebe po prevozih ter ta sistem predstavi prostovoljcem in prostovoljskim organizacijam. Vključeni deležniki: MOPE, občine, zavodi in organizacije, ki izvajajo ta prevoz, nevladne organizacije (Rdeči križ in podobni), društva upokojencev.

Naloga 2: Pomoč občinam pri organizaciji prevozov »od vrat do vrat«
MOPE, tudi na podlagi izkušenj iz naloge 1, objavi razpise, na katere se prijavijo občine (ali skupine občin), ki želijo izboljšati ali povsem na novo izvesti ta ukrep na svojem ozemlju. Predvideni razpisi so lahko za: a) sofinanciranje okolju prijaznejših in starejšim prilagojenih vozil, b) sofinanciranje logističnih in drugih spremljajočih storitev izvajalcev prevozov (telefonski center, vzdrževanje vozil, gorivo ...), c) sofinanciranje stroškov spremljevalcev, d) sofinanciranje ostalih materialnih stroškov občine pri implementaciji prevozov »od vrat do vrat«. Tovrstni razpisi se lahko financirajo iz Socialnega sklada za podnebje.
Vključeni deležniki: MOPE, občine.

potencialne
nevarnosti/tveganja

Raznovernost raznih rešitev in organizacij zahteva bolj fleksibilno strukturo in ravnanje odgovorne osebe.
Potrebna je dobra koordinacija z izvajalci teh storitev (zavodi, nevladne organizacije, dobrodelne organizacije ...), občinami, ki so naročniki storitev, ter državnim organom kot nosilcem.
Potencialno pomanjkanje prostovoljcev oziroma njihove angažiranosti.

8. ukrep

Mobilnostno svetovanje

osnovne informacije

problem, ki ga ukrep
rešuje (prostor/ciljna
skupina)

Pomanjkanje informacij je eden od dejavnikov prevozne revščine, ki na eni strani vpliva na izbiro manj trajnostnih oblik potovanj, na drugi pa močno omejuje mobilnost. Digitalna nepismenost, nepoznavanje prevoznih možnosti (JPP, multimodalnost, sheme souporabe vozil, druge oblike) ter pomanjkanje izkušenj so razlogi, da se ljudje oklepajo obstoječih, dragih in netrajnostnih vzorcev potovanj. Posledično vsakodnevne poti opravijo na manj optimalen



način ali jih zaradi strahu pred neznanim sploh ne opravijo. Z vidika pomanjkanja informacij so ranljivi praviloma starejši, prebivalci podeželja, nižje izobraženi, slabše digitalno, finančno, medijsko in funkcionalno pismeni, ljudje s slabo dostopnostjo spleta, tujci s pomanjkanjem znanja slovenščine in ljudje s skromno socialno mrežo.

vključeni deležniki	Regijski centri mobilnosti (centri mobilnosti, upravne enote), občine, MOPE, regionalne razvojne agencije.
učinki ukrepa	Cilj ukrepa so ozaveščeni, informirani in izkušeni uporabniki trajnostnih načinov potovanja, ki so po nekaj srečanjih s svetovalko ali svetovalcem opolnomočeni glede načrtovanja lastnih potovanj, poznajo vse svoje možnosti in znajo izbrati najbolj ustrezen in trajnosten način potovanja. Mobilnostni svetovalci so opremljeni z ustreznimi orodji in znanjem o storitvi JPP, prevozih na zahtevo, kombiniranjem različnih oblik prevozov. Obenem so v stiku z izvajalci prevozov, izvajajo ozaveščevalno-izobraževalne dogodke, imajo pooblastila za prodajo vozovnic JPP in za urejanje naročin za razne sheme deljenja prevoznih sredstev ponujajo pakete personaliziranih mobilnostnih načrtov in podobno. Opravljajo tudi storitev spremljanja uporabnikov na prvi poti, ko jim v praksi pokažejo, kako ustrezno ravnati med potovanjem, in s tem zmanjšajo strah pred prvo uporabo javnega prevoza (ali drugih oblik prevoza).

vsebina ukrepa

vsebina in naloge (cilj/vključeni deležniki in njihove naloge/zaporedje)	Naloga 1: Vzpostavitev točke za mobilnostno svetovanje V okviru ustanovljenega regijskega centra mobilnosti ali druge, lokalno umeščene institucije (na primer občinska uprava, upravna enota, regijski centri, lokalni energetski svetovalci) se ustanovi javna pisarna za mobilnostno svetovanje. Ustanovitelj skupaj z občinami naredi pregled potreb po mobilnostnem svetovanju, naredi načrt delovanja pisarne, zagotovi sredstva, zaposli ustrezne kadre, zagotovi prostore na različnih lokacijah (mobilna pisarna), preuči tudi možnosti obiskovanja na domu, klicnega centra in izpolni druge naloge pri ustanovitvi pisarne. Pripravi se ustrezna orodja za svetovalca, ki mu bodo pomagala pri iskanju ustreznih informacij. Naredi se načrt komuniciranja in poišče deležnike, ki bodo usmerjali uporabnike na to storitev (centri za socialno delo, nevladne organizacije, zdravstveni domovi in podobno). Določi se tudi testno obdobje izvajanja ukrepa, ki ob ustrezni promociji storitve ne sme biti krajše
--	--

od dveh let. Potreben je tudi razmislek, kateri obstoječi kadri/organizacije/slужbe lahko prevzamejo to nalogo, ker že imajo veliko znanja o prevozihi. Točke za mobilnostno svetovanje so lahko tudi mobilne, da dosežejo tudi bolj oddaljena območja, prav tako se lahko vzpostavi klicni center.

Vključeni deležniki: Regijski centri mobilnosti ali druge institucije, svetovalci z ustreznim znanjem o ponudbi trajnostne mobilnosti, izvajalci prevozov JPP, ponudniki shem souporabe vozil (koles, avtomobilov), predstavniki občin, MOPE.

Naloga 2: Določitev nalog in pristojnosti mobilnostnih svetovalnic, testno izvajanje svetovanja

Prva obravnava uporabnika (osebna) z vprašalnikom, ki identificira potovalne navade, prek vprašanj spremeni razmišljanje glede izbire prevoznih sredstev in motivira uporabnika za trajnostno mobilnost; pogovor glede prevoznih potreb uporabnika, ciljev ključnih poti, omejitev uporabnika in drugih želja.



Slika 47: Mobilnostno svetovanje obsega tudi prepoznavanje ciljev ključnih poti in pomaga blažiti prevozno revščino.



Druga obravnava (osebna) obsega predstavitev personaliziranega paketa informacij, ki jih je pripravil svetovalec glede na prvo obravnavo. Sledi pogovor o vseh možnostih prevozov glede na potrebe, podaja informacij o voznih redih in o načinu branja voznih redov in spodbuda za nakup terminske vozovnice JPP. Pri svetovalcu je možno kupiti tudi vozovnice in urediti naročnine na sheme deljenja vozil.

Tretja obravnava (osebna) je spodbuda za udejanjanje sprememb: spremstvo uporabnika na izbrani poti, darilca (oprema za kolo, brezplačne vozovnice). Hkrati poteka redna komunikacija z uporabniki (osebno, telefon, spletna stran), pri čemer je svetovalec ves čas na voljo za vprašanja in nasvete.

Vključeni deležniki: Regijski centri mobilnosti ali druge institucije, svetovalci z ustreznim znanjem o ponudbi trajnostne mobilnosti, izvajalci prevozov JPP, ponudniki shem souporabe vozil (koles, avtomobilov), predstavniki občin.

Naloga 3: Analiza delovanja mobilnostnih svetovalnic in možnost nadgradnje (merjenje uspešnosti in uporabnosti mobilnostnih svetovalnic).

Po testnem obdobju (vsaj dve leti) se opravi ovrednotenje mobilno-stnega svetovanja. Ovrednotenje zajema statistične podatke o uporabnikih (njihovo število, starost, spol, kraj bivanja, ekonomski status in dostop do mobilnostnih storitev), izmerjeno spremembo potovalnih navad pred in po svetovanju, zadovoljstvo in predloge uporabnikov ter splošno oceno mobilnostnih svetovalcev. Ovrednotenje zajema tudi druge rešitve, ki se v praksi izkažejo kot smiselne in so morda uporabne tudi v drugih regijah (na primer združevanje različnih svetovanj ali služb).

Vključeni deležniki: Regijski centri mobilnosti ali druge institucije, svetovalci z ustreznim znanjem o ponudbi trajnostne mobilnosti, izvajalci prevozov JPP, ponudniki shem souporabe vozil (koles, avtomobilov), predstavniki občin.

potencialne
nevarnosti/tveganja

Nevarnost šibke promocije ukrepa za ciljne uporabnike, zaradi česar je nujno povezovanje z različnimi deležniki, ki se ukvarjajo z ranljivimi skupinami (društva upokojenцев, centri za socialno delo, zdravstveni domovi in drugi) in uživajo njihovo zaupanje.

Nezaupanje s strani uporabnikov, zato je treba vzpostaviti zaupanje med procesom svetovanja in razgovori.

Kadrovske težave (pridobivanje svetovalcev).

9. ukrep**Finančne subvencije prevozno revnim**

osnovne informacije

problem, ki ga ukrep rešuje (prostor/ciljna skupina)

Na redko poseljenih območjih ter območjih z izrazito razpršeno poselitvijo, ki ne ležijo ob koridorjih JPP (manj kot 100 prebivalcev v strnjeni poselitvi) je klasična zasnova JPP težko izvedljiva, prav tako finančno ni vedno možna uvedba prevozov na zahtevo. Na teh območjih živi 12,5 % prebivalcev Slovenije, katerih del je zagotovo tudi prevozno reven. Gospodinjstva in posamezniki, ki so prevozno revni, so prisiljeni v lastništvo osebnega avtomobila ali ga nimajo in se morajo pri zadovoljevanju osnovnih prevoznih potreb zanašati (izključno) na medsosedsko pomoč. Ciljna skupina tega ukrepa so prevozno ranljivi posamezniki in gospodinjstva.

Hkrati obstajajo tudi bolj poseljena območja, kjer je na voljo vsaj zadovoljiv javni prevoz, ampak zaradi osebnih okoliščin posameznika ne omogoča zadovoljevanje osnovnih prevoznih potreb. Gre za redkeje primere, ko posameznik redno rabi prevoz, ki ga JPP ne more zadovoljiti (na primer nočno ali izmensko delo, delo ob nedeljah in praznikih), hkrati pa nima avtomobila ali pa ga ima v prisilnem lastništvu. Ukrep torej zadeva tiste posameznike, ki bi lahko uporabljali javni prevoz (klasičen in prevoze na zahtevo), ampak nimajo zadovoljive frekvence voženj ali sploh nimajo javnega prevoza v sprejemljivi oddaljenosti.

vključeni deležniki

DUJPP, Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti, Eko sklad, zunanji izvajalci in predstavniki interesnih združenj (taksi služb, ponudnikov najema avtomobilov ...).

učinki ukrepa

Ranljivi posamezniki in gospodinjstva na redkeje poseljenih območjih bodo imeli možnost prevoza do osnovnih storitev (delo, šolanje, nakupi, zdravljenje ...) brez tveganja za prevozno revščino. Tudi ranljivi posamezniki na gosteje poseljenih območjih z zadovoljivim javnim prevozom in specifičnimi potrebami po mobilnosti (nočno delo, izmensko delo, delo ob nedeljah in praznikih, nedostopnost delovnega mesta ali druge redne in nujne poti zunaj časa obratovanja JPP) bodo imeli možnost, da opravijo te poti na način, ki omogoča trajnostno mobilnost in preprečuje prevozno revščino.

vsebina ukrepa

vsebina in naloge
(cilj/vključeni
deležniki in njihove
naloge/zaporedje)

Naloga 1: Določitev institucionalnega okvira za finančne subvencije
Postaviti je treba institucionalni in organizacijski okvir za določanje upravičencev do finančnih spodbud zoper prevozno revščino. Identifikacija ranljivih in revnih gospodinjstev na območjih z neustreznim dostopom do JPP in tudi identifikacija prevozno revnih/ranljivih s specifičnimi prevoznimi potrebami je potrebna z metodološkega in nadalje organizacijskega vidika (kadri, obrazci ...). Upravičence do tega sklopa ukrepov lahko določi tudi mobilnostni svetovalec (navezava na ukrep 8), če ugotovi, da posameznik ali gospodinjstvo nima druge možnosti prevoza. Vključeni deležniki: MOPE, DUJPP, Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti, FURS, zunanji ali notranji izvajalci za prostorske analize.

Naloga 2: Dobropisi za uporabo taksija ali kratkoročnega najema avtomobila

Prevozno revni in ranljivi na območjih, kjer je organizirana osnovna taksi služba, lahko dobijo mesečni dobropis (vavčer) za uporabo



SIMON KOBLAR

Slika 48: Samotne kmetije v Škofjeloškem hribovju so primer območij, kjer je ukrep finančnih subvencij za prevozno revne najbolj primeren.

taksija. Višina dobropisa se določi na podlagi finančnega stanja posameznika in osebnih okoliščin (v Milanu je dohodkovni prag 28.000 € dohodka na gospodinjstvo, dodatno so upravičeni še upoko-jenci, osebe z omejeno mobilnostjo, nosečnice, bolni oziroma tisti, ki rabijo redne zdravstvene terapije). Določi se maksimalna in minimalna višina vavčerja na prevoz in na mesečni ravni glede na sredstva, ki so na voljo v Socialnem skladu za podnebje, in število potencialnih upravičencev. V primeru, da taksi služba ni organizirana, se v izjemnih primerih in bolj kot začasen ukrep (na primer ob nenadni izgubi službe, bolezni ...) lahko v istem znesku nudi vavčer tudi za kratkoročni najem osebnega avtomobila.

Vključeni deležniki: MOPE, Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti, taksi združenja, FURS.

Naloga 3: Progresivne subvencije za nakup ali lizing/najem trajnostnega prevoznega sredstva

Če taksi službe na območju niso organizirane oziroma niso dosegljive uporabnikom, je smiselno, da se najbolj ranljivim skupinam omogoči subvencioniranje trajnostnih prevoznih sredstev (e-avtomobila, e-koles, e-motornih koles in klasičnih koles). Progresivne subvencije se določijo na podlagi dohodkov gospodinjstva ter prevoznih potreb članov gospodinjstva. Vključuje se tudi šolajoče posameznike in tiste, ki opravljajo krajše relacije z uporabo kolesa. Naloga 3 se lahko kombinira z nalogo 4.

Vključeni deležniki: Eko sklad/Borzen, MOPE, FURS.

Naloga 4: Socialni zakupi/lizingi za električna vozila

Po francoskem vzoru se vzpostavi shema socialnega lizinga, kjer se gospodinjstvom na redko poseljenih območjih nudi možnost podpisa najemne pogodbe za manjši e-avtomobil v določeni vrednosti (v Franciji za 100 €/mesec). Najemna pogodba vsebuje opcijo odkupa avtomobila po določenem časovnem obdobju in prenosu lastništva na posameznika. Omenjeni ukrep je rezerviran za gospodinjstva, ki so pod določenim pragom dohodkovne revščine in hkrati živijo na območjih, kjer JPP ali druge oblike javnih prevozov niso dosegljive. Ukrep je namenjen zlasti posameznikom v delovni dobi, manj pa ostalim ranljivim skupinam (gibalno ovirani, upoko-jenci ...). Ukrep ima sicer precej pomanjkljivosti, zato se ga izvede opcijsko ali pilotno le na določenih območjih oziroma za specifične ranljive skupine.

Vključeni deležniki: Eko sklad/Borzen, MOPE, proizvajalci e-avtomobilov, banke in javne finančne ustanove.



potencialne
nevarnosti/tveganja

Potrebna je natančna prostorska določitev območij, kjer se izvaja ukrep, kar zahteva kontinuirane analize dostopnosti JPP. Podobno velja za določitev dohodkovnih pragov gospodinjstev. Socialni zakup in tudi drugi ukrepi (subvencioniranje e-vozil) povečujejo povpraševanje po e-avtomobilih in zvišujejo njihovo ceno, prav tako izkušnje iz tujine (Francija) kažejo, da gre za težko izvedljiv ukrep. Dobropisi so težje organizacijsko izvedljivi, prav tako obstaja možnost zlorab.

10. ukrep

Spodbujanje lokalnega sopotništva

osnovne informacije

problem, ki ga ukrep
rešuje (prostor/ciljna
skupina)

Na redkeje poseljenih podeželskih območjih in določenih obmestjih lahko prebivalci izkoristijo dejstvo, da že obstajajo vsakodnevne poti na delo ali druge redne poti v bližnja središča. Sopotništvo (*carpooling*) je praksa deljenja avtomobila z eno ali več osebami, da bi se skupaj vozili na delo, v šolo ali na druge destinacije, v Sloveniji pa je že uveljavljeno in priljubljeno (Prevoz.org, ki pa v ponudbi praviloma nima potovanj na krajše razdalje). Ta pristop zmanjšuje število vozil na cestah in lahko blaži prevozno revščino tam, kjer javni prevoz ali druge oblike prevoza niso na voljo, so nezadostne ali ne ustrezajo specifičnim potrebam posameznika. Ciljna skupina so zlasti zaposleni, dijaki in tudi upokojenci. Kot primer dobre prakse navajamo danski Nabogo, kjer obstaja tudi možnost integracije sopotništva z obstoječim JPP, zlasti za reševanje problema prvega/zadnjega kilometra.

vključeni deležniki

MOPE, občine, regijski centri mobilnosti, Eko sklad/Borzen, ponudniki sopotništva.

učinki ukrepa

Lokalno sopotništvo je dopolnilni ukrep, usmerjen na območja z redkejšo poselitvijo (običajno manj kot 500 prebivalcev na naselje), kjer so predvideni tudi drugi ukrepi. Dogovorno sopotništvo lahko pomaga posameznikom z enakimi potrebami po prevozu kot obstoječi vozniki osebnih vozil (na primer na delo ali v šolo) in hkrati povečuje zasedenost osebnih vozil. Menimo, da bo ta ukrep še posebej koristil tistim, ki bi bili sicer prisiljeni v lastništvo avtomobila,

saj bo znižal stroške prevoza (delitev dejanskih stroškov prevoza) in zmanjšal izpuste toplogrednih plinov. Nezanemarljiva je tudi večja socialna interakcija, na primer za upokojece.

vsebina ukrepa

vsebina in naloge
(cilj/vključeni
deležniki in njihove
naloge/zaporedje)

Naloga 1: Ustanovitev enotne spletne platforme za lokalno sopotništvo z vključitvijo v MaaS aplikacijo

Ustvarjanje enotne spletne platforme za lokalno sopotništvo zahteva skrbno načrtovanje, razvoj in upravljanje. Takšna platforma mora biti uporabniku prijazna, varna in učinkovita pri povezovanju voznikov s potniki. Tovrstna platforma bo lokalno implementirana in bo ponudnikom (voznikom) omogočala vnos informacij o prevozu, uporabnikom pa iskanje informacij (ter njun kontakt). Nujno je, da so te informacije vključene tudi v aplikacijo MaaS, ko bo ta na voljo. Potrebna je tudi določitev postajališč za sopotništvo, kar je v domeni lokalnih skupnosti.



JANEZ NAREĐ

Slika 49: Sopotništvo v Sloveniji je precej priljubljeno, zlasti na daljših relacijah, kjer ob priključkih na avtocesto nastajajo parkirišča za deljenje prevozov.



Vključeni deležniki: MOPE, občine, Prevozi.org in podobni ponudniki, MaaS upravljalca, DUJPP, regijski centri mobilnosti.

Naloga 2: Komunikacija, ozaveščanje in spodbujanje deljenih prevozov

MOPE zgolj izvede naročilo za izdelavo te platforme, medtem ko so lokalne skupnosti (občine ali krajevne skupnosti) tiste, ki vodijo lokalne akcije za popularizacijo ukrepa ali celo spodbujajo občane prek lastnih omrežij (družbena omrežja, sestanki v živo ...) in na krajevno običajen način. Lokalna skupnost oglašuje storitev prek svojih komunikacijskih kanalov ter identificira morebitne probleme ali nove potrebe. Spodbuja se tudi integracija z JPP, na primer povezljivost z regionalnimi ali drugimi linijami ob vozliščih. Vključeni deležniki: občine, MOPE, regijski centri mobilnosti.

Naloga 3: Subvencioniranje vozil, ki bodo v uporabi lokalnega sopotništva

V primeru, da lokalno sopotništvo ne bo doseglo pričakovanega razmaha, se lahko uporabi Socialni sklad za podnebje za sofinanciranje čistejših e-vozil, kjer se uporabnik zaveže k uporabi aplikacije za sopotništvo. Ta naloga se lahko kombinira z ukrepom 9 (subvencije). Prednost pri subvencijah imajo lahko tisti kandidati, ki opravljajo redne vožnje iz težje dostopnih območij v občinska središča ter lahko ponudijo svoj avtomobil za sopotništvo. Vključeni deležniki: Eko sklad/Borzen, MOPE, občine.

potencialne
nevarnosti/tveganja

Pojavi se lahko problem zavarovanja potnikov, zato naj se ob registraciji uporabnikov zahteva tudi potrdilo o zavarovanju potnikov v vozilu, veljavnem prometnem in vozniskem dovoljenju, kar zmanjša odgovornost naročnika aplikacije. Nezaupanje potencialnih potnikov in tudi voznikov, kar lahko okrne ponudbo sopotništva. Podobno kot pri obstoječih iniciativah obstaja nevarnost, da postane ukrep nelegalna prevozna dejavnost. Zato je smiselno določiti tarife, kjer se upoštevajo le dejanski stroški prevoza.

7 Sklep

Prevozna revščina je vsebinsko kompleksen in večplasten pojav, ki zavzema številne oblike in ima tudi prostorsko razsežnost. Opredelili smo jo kot pojav, ko posameznik ali gospodinjstvo nima ustreznega prevoza do zanj ključnih storitev in dejavnosti ali si ga težko privoščijo. Te ključne storitve in dejavnosti so predvsem delo, nakupovanje, izobraževanje, zdravstvena oskrba in rekreacija. Prevozno revni so predvsem tisti, ki v kraju bivanja nimajo ustreznega javnega prevoza, hkrati pa nimajo ali ne morejo uporabljati osebnega avtomobila oziroma si ga težko privoščijo. Soroden pojem mobilnostne revščine je nekoliko širši in ne postavlja v ospredje ključnih storitev in dejavnosti, pač pa je poudarek pa na ovirah, ki omejujejo kakršnokoli zeleno gibanje. Ocenjujemo, da je oblikovana definicija prevozne revščine primerna tudi v slovenskem kontekstu, ki ga označuje velik delež prebivalstva, živečega na redkeje poseljenem podeželju z nezadovoljivo dostopnostjo javnega prevoza in veliko odvisnostjo od osebnega avtomobila. Slovenija ima namreč enega največjih deležev izdatkov za mobilnost v Evropski uniji, zaradi česar je v kontekstu prihodnjih sprememb (podnebni prehod, visoke cene goriva) zelo ranljiva.

Ker je prevozna revščina razmeroma nov koncept, se kazalniki za ugotavljanje in preučevanje tega pojava šele uveljavljajo. Posledično so tudi podatki težje dostopni ali pa se še ne zbirajo sistematično, dostopanje do podatkov pa je lahko problematično zaradi varstva osebnih podatkov. Na podlagi definicije prevozne revščine smo oblikovali devet kazalnikov za njeno merjenje znotraj treh ključnih vidikov dostopnosti: prostorskega in časovnega, finančnega in družbeno-kulturnega, ter podatkovne zbirke institucij kritično ovrednotili. V prihodnje bo ugotavljanje prevozne revščine na ravni posameznikov ali gospodinjstev za izvajanje ukrepov Socialnega sklada za podnebje zaradi varstva osebnih podatkov in občutljive tematike možno le z osebnim pristopom na pristojnih finančnih institucijah ali institucijah socialnega varstva. Nujno je tudi združevanje z drugimi, finančnimi podatki o tveganjih za socialno izključenost ali resno materialno prikrajšanost ali življenju pod pragom revščine.

Pri preučevanju prevozne revščine je prostorski vidik vsekakor eden od pomembnejših za razumevanje pojava in oblikovanje ukrepov. Prostorski vidik prevozne revščine smo osvetlili iz različnih zornih kotov, vendar predvsem skozi analizo ponudbe javnega prevoza, ki je najbolj univerzalen, obenem pa ključen prevozni način za ljudi brez lastnega osebnega vozila. V analizi smo upoštevali tako dostopnost do postajališč kot pogostnost voženj. Med drugim smo ugotovili, da slaba tretjina prebivalcev nima postajališča JPP z vsaj zadovoljivo pogostnostjo voženj (vsaj 8 parov na dan) v oddaljenosti enega kilometra od bivališča, ob koncu tedna pa je takšnih več kot polovica. V kombinaciji s podatkom o številu oseb, ki živijo pod pragom revščine, smo na ravni Slovenije in statističnih regij podali tudi grobo oceno o številu prevozno

revnih. Ob delovnikih je teh na ravni države dobrih 60.000, precej več pa ob nedeljah (160.000 oziroma 9,1 %, ko je ponudba javnega prevoza najslabša). Največji delež je v pomurski statistični regiji. Glede na identificirane vrzeli v ponudbi smo predlagali tudi ukrepe za izboljšavo ponudbe JPP.

Navkljub številnim analizam smo marsikateri prostorski vidik spregledali, saj so bile zaradi analize na območju celotne države potrebne določene poenostavitve. Zavedamo se, da je tudi kolesarjenje smiselna izbira za dostop do storitev in dejavnosti, še posebej na urbanih območjih. Vendar za uporabo kolesa za opravljanje vsakodnevnih poti potrebujemo ustrezno infrastrukturo, na kateri lahko varno kolesarimo tudi v slabših pogojih (tema, megla, dež, sneg). Za premagovanje daljših razdalj potrebujemo tudi ustrezno kolo in psihofizično pripravljenost. Ker se ustrezna kolesarska infrastruktura večinoma prekriva z območji z ustrezno dostopnostjo javnega prevoza, rezultati analize ob upoštevanju kolesarjenja ne bi bili bistveno drugačni. Pri izračunu dostopnosti javnega prevoza smo se soočili z izzivom, kolikšno razdaljo do postajališča upoštevati kot še sprejemljivo. Odločili smo se za kilometrsko razdaljo, ki se večinoma uporablja kot še sprejemljiva razdalja za hojo do postajališča. Ob upoštevanju 500-metrške razdalje bi kot prevozno revne prepoznali več prebivalcev.

V projektu smo identificirali tudi deležnike in potencialne ranljive skupine z vidika prevozne revščine (ženske, starejši, otroci in mladostniki, invalidi, pacienti, Romi, prosilci za azil, begunci in drugi tujci ter revni zaposleni in brezposelni) ter preučili njihove težave s pomočjo intervjujev in delavnic. Ugotovili smo, da se ranljivost zaradi različnih osebnih okoliščin močno poveča v povezavi z nizkim dohodkom in lokacijo bivanja s slabo dostopnostjo do ustreznega prevoza. Veliko oseb je izpostavljenih več vrstam ranljivosti, s čimer se povečuje tveganje za socialno izključenost. Na prevozno revščino vplivajo tudi pogled na svet, nazori in vrednote. Mobilnost ranljivih prebivalcev in njihova kakovost življenja je boljša v dobro povezanih skupnostih, kjer sodelujejo zdravstvene, socialne, upravne, kulturne, športne in druge organizacije ter aktivni posamezniki in prostovoljci.

Na podlagi vseh analiz smo na participativen način pripravili seznam desetih ukrepov za preprečevanje in blaženje prevozne revščine. Oblikovani so na podlagi več načel – da se viri lahko črpajo tudi iz Socialnega sklada za podnebje, da so ukrepi ciljno usmerjeni tako na ranljive posameznike kot specifične prostore, da v največji možni meri vključujejo lokalne oblasti, socialne ustanove in ranljive skupine ter da so ukrepi sistemske narave. Nekateri ukrepi so splošni, nekateri pa ciljno naravnani na podlagi gostote poselitve, vsi pa so prilagojeni slovenskemu kontekstu.

Raziskava v Sloveniji je bila opravljena med intenzivnimi razpravami in pripravami novih konceptov v Evropski uniji. Po eni strani smo povzemali najnovejše evropske in druge razprave, po drugi strani pa smo s svojim delom tudi vplivali na pripravo evropskih definicij, kazalnikov in strategij (Cludius s sodelavci 2024). Z zelenim prehodom in predvidenim zvišanjem cen goriva bo pojav prevozne revščine vse

bolj aktualen in pereč, še posebej v Sloveniji, ki jo v velikem delu države zaznamujeta razpršena poselitve in odvisnost od avtomobila. Zato je smiselno, da se prevozno revščino tudi v prihodnje sistematično spremlja in meri. Ponovitev analize je smiselna že takoj po 1. juliju 2024, ko je v veljavo stopil nov vozni red JPP in so bile uvedene dodatne vožnje in dodatne avtobusne linije, to pa je pomembno tudi z vidika zmanjševanja prevozne revščine.

8 Viri in literatura

- Agencija Republike Slovenije za okolje 2024: Kazalci okolja v Sloveniji. Medmrežje: <https://kazalci.arso.gov.si/sl/content/kazalci-okolja-v-sloveniji> (23. 5. 2024).
- Aitken, I. T., Palm, M., Farber, S. 2024: Exploring the interplay of transportation, time poverty, and activity participation. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 26. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trip.2024.101175>
- Awaworyi Churchill, S., Smyth, R. 2019: Transport poverty and subjective wellbeing. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 124. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.03.004>
- Bedek, U. 2018: Socialna izključenost otrok v osnovni šoli. Magistrsko delo, Pedagoška fakulteta, Univerza v Ljubljani.
- Berry, A., Jouffe, Y., Coulombel, N., Guivarch, C. 2016: Investigating fuel poverty in the transport sector: Toward a composite indicator of vulnerability. *Energy Research & Social Science* 18. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.erss.2016.02.001>
- Bole, D. 2015: Spreminjanje prometne rabe zemljišč v Sloveniji. *Georitem* 25. Ljubljana.
- Borgato, S., Maffii, S., Bosetti, S. 2020a: People on low income and unemployed persons. *Re-thinking Mobility Poverty*. London.
- Borgato, S., Maffii, S., Bosetti, S. 2020b: Children and young people. *Re-thinking Mobility Poverty*. London.
- Borgato, S., Maffii, S., Chiffi, C. 2020: The rural arena. *Re-thinking Mobility Poverty*. London.
- Borgato, S., Maffii, S., Malgieri, P., Chiffi, C. 2020: Women and gender-related aspects. *Re-thinking Mobility Poverty*. London.
- Boyd, K. S., Calvillo, C., Mueller, T., Mu, X., Zhu, T. 2023: Fuel and transport poverty in Scotland: actions towards accurately identifying fuel and transport. Medmrežje: https://strathprints.strath.ac.uk/86410/1/Boyd_etal_CEP_2023_Policy_Brief_Fuel_and_transport_poverty_in_Scotland.pdf (6. 9. 2024).
- Burger, R., Christian, C. 2020: Access to health care in post-apartheid South Africa: Availability, affordability, acceptability. *Health Economics, Policy and Law* 15-1. DOI: <https://doi.org/10.1017/S1744133118000300>

- Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L., Dolinga, T., Schumacher, K., Suta, C.-M., Lechtenfeld, R., Vornicu, A., Sinea, Serarols, A., García, M., Giardina, F., Lucas, K., Radzuan, H. S. M., Bouzarovski, S., Krawiec, K., Chrzanowski, P., Ruciński, K. 2024: Transport poverty: Definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies. Luxembourg. Medmrežje: https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_en (22. 11. 2024).
- Demšar Mitrovič, P., Žaucer, T., Križman Miklavčič, J., Lupše, I., Benčina, M. 2019: Mobilnost starejših kot izziv v starajoči se družbi. Demografske spremembe in regionalni razvoj, Regionalni razvoj 7. Ljubljana.
- Dominko, M., Erker Slabe, R., Primc, K., Benčina, M., Živčič, L. 2023: Ekonomska študija vpliva nestabilnih političnih in ekonomskih razmer na prevozno revščino. Medmrežje: <https://focus.si/wp-content/uploads/2024/01/Ekonomska-studija-vpliva-nestabilnih-politcnih-in-ekonomskih-razmer-na-prevozno-revscino.pdf> (24. 4. 2024).
- Dupont, C., Moore, B., Boasson, E. L., Gravey, V., Jordan, A., Kivimaa, P., Kulovesi, K., Kuzemko, C., Oberthür, S., Panchuk, D., Rosamond, J., Torney, D., Tosun, J., von Homeyer, I. 2024: Three decades of EU climate policy: Racing toward climate neutrality? WIREs Climate Change 15-1, e863. DOI: <https://doi.org/10.1002/wcc.863>
- Egmond, P., Kuttler, T., Wirtz, J. 2020: Migrants, ethnic minorities and mobility poverty. Re-thinking Mobility Poverty. London.
- EU-DEM 2016: Digitalni model reliefa. DOI: <https://doi.org/10.5270/ESA-c5d3d65>
- Eurostat 2023: Individuals' level of digital skills (from 2021 onwards). Medmrežje: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/isoc_sk_dskl_i21__custom_9882764/bookmark/table?lang=en&bookmarkId=bd5414aa-dddd-4a29-bdd1-22dbee6a1342 (15. 5. 2024).
- Evropska investicijska banka 2022: Climate Survey. Medmrežje: <https://www.eib.org/en/stories/women-transport-climate> (26. 4. 2024).
- Evropska komisija 2017: Women in Transport. EU Platform for change. Medmrežje: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues-equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/women-transport-eu-platform-change_en (16. 5. 2024).
- Evropska komisija 2022: Evropski zeleni dogovor. Medmrežje: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_sl (23. 5. 2024).
- Evropska komisija 2024: ETS2: Buildings, road transport and additional sectors. Medmrežje: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/ets2-buildings-road-transport-and-additional-sectors_en (23. 5. 2024).
- Evropski parlament 2022: Predlogi sprememb 43 - 419 (Vzpostavitev Socialnega sklada za podnebje). Medmrežje: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-AM-719781_SL.pdf (6. 9. 2024).

- Evropski svet 2022: Pripravljeni na 55. Medmrežje: <https://www.consilium.europa.eu/sl/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/> (20. 10. 2022).
- Fragkos, P., Fragkiadakis, K., Sovacool, B., Paroussos, L., Vrontisi, Z., Charalampidis, I. 2021: Equity implications of climate policy: Assessing the social and distributional impacts of emission reduction targets in the European Union. *Energy* 237. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.energy.2021.121591>
- Gabrovec, M., Benčina, M., Bole, D., Goluža, M., Koblar, S., Pipan, P., Tiran, J., Živčič, L. 2024a: Prevozna revščina v Republiki Sloveniji. Končno poročilo projekta. Medmrežje: <https://giam.zrc-sazu.si/sites/default/files/Porocilo-CRP-MR-koncno-pop.pdf> (6. 9. 2024).
- Gabrovec, M., Bole, D. 2006: Dostopnost do avtobusnih postajališč. *Geografski vestnik* 78.
- Gabrovec, M., Bole, D., Hrvatin, M., Razpotnik Visković, N., Tiran, J., 2024b: Predlog novega modela povračila stroškov prevoza na delo: posodobljena različica. Ljubljana. Medmrežje: <https://giam.zrc-sazu.si/sites/default/files/C4C-povracilo%20prevoznih%20stroškov%20na%20delo-final-verzija2.pdf> (23. 5. 2024).
- Gabrovec, M., Razpotnik Visković, N. 2018: Dostopnost do javnega potniškega prometa kot pogoj za socialno vključenost dijakov. *Geografski vestnik* 90-2.
- Gabrovec, M., Razpotnik Visković, N., Bole, D., Hrvatin, M., Repolusk, P., Tiran, J., Volk Bahun, M. 2019: Analiza dostopnosti javnega potniškega prometa s prepoznavanjem glavnih vrzeli v njegovi ponudbi. Medmrežje: https://www.care4climate.si/_files/196/Izrocek-ZRC-SAZU.pdf (23. 5. 2024).
- General Transit Feed Specification 2024: GTFS: Making Public Transit Data Universally Accessible. Medmrežje: <https://gtfs.org/> (26. 8. 2024).
- Geodetska uprava Republike Slovenije 2023: Javni geodetski podatki. Medmrežje: <https://ipi.eprstor.gov.si/jgp/data> (3. 1. 2024).
- Geografski terminološki slovar 2013. Ljubljana. Medmrežje: <https://doi.org/10.3986/978-961-254-470-6>
- Giesel, F., Köhler, K. 2015: How poverty restricts elderly Germans' everyday travel. *European Transport Research Review* 7-15. DOI: <https://doi.org/10.1007/s12544-015-0164-6>
- Giezendanner, R. 2020: ÖV-Güteklassen. Berechnungsmethodik ARE. Medmrežje: <https://www.aren.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/oev-gueteklassen-berechnungsmethodikare.pdf.download.pdf/oev-gueteklassen-berechnungsmethodikare.pdf> (23. 5. 2024).
- Golec, B. (ur.) 2019: Družbena in identitetna mobilnost v slovenskem prostoru med poznim srednjim vekom in 20. stoletjem. Ljubljana.
- Grandsart, D. 2020: The impact of life events on travel behaviour. *Re-thinking Mobility Poverty*. London.

- Groth, S. 2019: Multimodal divide: Reproduction of transport poverty in smart mobility trends. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 125. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.04.018>
- Hočevár, M. 2017: Konceptualni okvir sonaravne mobilnostne strukturacije v razmerah nadnacionalnega povezovanja. *Teorija in praksa* 54-5.
- International Transport Forum 2022: Gender equality and the role of women in decarbonising transport. Medmrežje: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/gender-equality-women-decarbonising-transport.pdf> (5. 9. 2024).
- Kaufmann, V., Bergman, M. M., Joye, D. 2004: Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research* 28-4. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>
- Koblar, S., Pajk Koblar, V. 2020: Analiza prometne dostopnosti s podatki OpenStreetMapa Modeliranje pokrajine. GIS v Sloveniji. Ljubljana. DOI: https://doi.org/0.3986/9789610504696_12
- Koblar, S., Tiran, J., Razpotnik Visković, N., Gabrovec, M. 2022: Vpliv izbora metode na izračun dostopnosti postajališč javnega potniškega prometa. GIS v Sloveniji. DOI: https://doi.org/10.3986/9789610506683_13
- Kovač, M. 2023: Pospeševanje skozi zgodovino. Avtomobili med stereotipi in statistikom. Ljubljana.
- Kozina, J. 2010: Modeliranje prostorske dostopnosti do postajališč javnega potniškega prometa v Ljubljani. *Geografski vestnik* 82.
- Kuttler, T. 2020a: The urban arena. *Re-thinking Mobility Poverty*. London.
- Kuttler, T. 2020b: The spatial dimension of mobility poverty. *Re-thinking Mobility Poverty*. London.
- Kuttler, T., Moraglio, M. 2020a: *Re-thinking Mobility Poverty*. London.
- Kuttler, T., Moraglio, M. 2020b: Unequal mobilities, network capital and mobility justice. *Re-thinking Mobility Poverty*. London.
- Kuttler, T., Moraglio, M. 2020c: Learning mobility. *Re-thinking Mobility Poverty*. London.
- Kuttler, T., Moraglio, M. 2020d: Findings and conclusions. *Re-thinking Mobility Poverty*. London.
- Kuttler, T., Moraglio, M. 2020e: Introduction. *Re-thinking Mobility Poverty*. London.
- Loder, A., Axhausen, K. W. 2018: Mobility tools and use: Accessibility's role in Switzerland. *Journal of Transport and Land Use* 11-1. DOI: <https://doi.org/10.5198/jtlu.2018.1054>
- Lowans, C., Furszyfer Del Rio, D., Sovacool, B. K., Rooney, D., Foley, A. M. 2021: What is the state of the art in energy and transport poverty metrics? A critical and comprehensive review. *Energy Economics* 101. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2021.105360>

- Lucas, K. 2012: Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy* 20. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013>
- Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., Guzman, A. 2016: Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Transport* 169-6. DOI: <https://doi.org/10.1680/jtran.15.00073>
- Macuchova, Z., Brandt, D. 2024: Public transport provision and social sustainability in Sweden. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography* 1-21. DOI: <https://doi.org/10.1080/04353684.2024.2347242>
- Mandič, S. 1996: Stanovanjska mobilnost in izbira stanovanja: koncepti in nekaj podatkov. *Družboslovne razprave* 12-21.
- Martens, K., Bastiaanssen, J. 2019: An index to measure accessibility poverty risk. *Measuring Transport Equity*. Amsterdam. DOI: <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-814818-1.00003-2>
- Martiskainen, M., Sovacool, B. K., Lacey-Barnacle, M., Hopkins, D., Jenkins, K. E. H., Simcock, N., Mattioli, G., Buzarovski, S. 2021: New dimensions of vulnerability to energy and transport poverty. *Joule* 5-1. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.joule.2020.11.016>
- Mattioli, G. 2017: 'Forced car ownership' in the UK and Germany: Socio-spatial patterns and potential economic stress impacts. *Social Inclusion* 5-4. DOI: <https://doi.org/10.17645/si.v5i4.1081>
- Mattioli, G., Philips, I., Anable, J., Chatterton, T. 2019: Vulnerability to motor fuel price increases: Socio-spatial patterns in England. *Journal of Transport Geography* 78. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.05.009>
- Menyhert, B., Cseres-Gergely, Z., Kvedaras, V., Mina, B., Pericoli, F., Zec, S. 2021: Measuring and monitoring absolute poverty (ABSPO). Final Report, Joint Research Centre (Seville site).
- Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti 2014: Akcijski program za invalide 2014–2021. Medmrežje: https://www.gov.si/assets/ministrstva/MDDSZ/Invalidi/API-2014-2021/API_2014_2021.pdf (26. 5. 2024).
- Nacionalni center za upravljanje prometa 2023: Nacionalni vozni red. Medmrežje: https://www.nap.si/sl/datasets_details?id=8db7cc40-3770-d834-5e15-81a0a7763f58 (13. 3. 2023).
- Nared, J., Bole, D., Breg Valjavec, M., Ciglič, R., Černič Istenič, M., Goluža, M., Kozina, J., Lapuh, L., Razpotnik Visković, N., Repolusk, P., Rus, P., Tiran, J. 2016: Policentrično omrežje središč in dostopnost prebivalstva do storitev splošnega in splošnega gospodarskega pomena : končno poročilo. Ljubljana. Medmrežje: http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/studije/policentricno_omrezje.pdf (23. 5. 2024).
- Nared, J., Bole, D., Breg Valjavec, M., Ciglič, R., Goluža, M., Kozina, J., Razpotnik Visković, N., Repolusk, P., Rus, P., Tiran, J., Černič Istenič, M. 2017: Central

- settlements in Slovenia in 2016. *Acta geographica Slovenica* 57-2. DOI: <https://doi.org/10.3986/AGS.4606>
- Nenadović, G., Vratinar, H. 2024: Stopnja brezposelnosti v zadnjem četrtletju upadla na 3,4 %. Medmrežje: <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/12705> (15. 5. 2024).
- Nomago 2023: Vozni redi mestnega prometa.
- Nordbakke, S., Schwanen, T. 2015: Transport, unmet activity needs and wellbeing in later life: exploring the links. *Transportation* 42. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11116-014-9558->
- Odpri podatki Slovenije 2013: Register voznikov – presek stanja. Medmrežje: <https://podatki.gov.si/dataset/register-voznikov-presek-stanja> (23. 4. 2023).
- Olvera, L. D., Plat, D., Pochet, P. 2015: Assessment of mobility inequalities and income data collection. Methodological issues and a case study (Douala, Cameroon). *Journal of Transport Geography* 46. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.06.020>
- Pajk Koblar, V. 2021: Uporaba podatkovne baze OpenStreetMap za proučevanje dostopnosti. Ljubljana. Magistrsko delo, Filozofska fakulteta Univerze v Ljubljani.
- Pečar, J. 2020: Cilji regionalne politike Slovenije v obdobju 2021–2027. Ljubljana. Medmrežje: http://www.umar.gov.si/avtorski_prispevki (23. 5. 2024).
- Pereira, R. H. M., Saraiva, M., Herszenhut, D., Braga, C. K. V., Conway, M. W. 2021: r5r: Rapid realistic routing on multimodal transport networks with R 5 in R. Findings. DOI: <https://doi.org/10.32866/001c.21262>
- Pravilnik o metodologiji sofinanciranja linij za izvajanje javnega medkrajevnega linijskega avtobusnega prevoza potnikov. Uradni list RS 82/2023. Ljubljana.
- Preston, J., Rajé, F. 2007: Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography* 15-3. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2006.05.002>
- Prevodnik, K. 2007: Dvojna obremenjenost žensk – koncept in praksa. Diplomsko delo, Fakulteta za družbene vede Univerze v Ljubljani.
- Pritchard, J. P., Zanchetta, A., Martens, K. 2022: A new index to assess the situation of subgroups, with an application to public transport disadvantage in US metropolitan areas. *Transportation research part A: Policy and Practice* 166. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.10.002>
- Pušnik, M. 2023: Brezplačne vozovnice za upokoјence ostajajo. Medmrežje: <https://www.delo.si/novice/slovenija/brezplacne-vozovnice-za-upokojence-ostajajo/> (15. 5. 2024).
- Rangel Guevara, A. C. 2024: Identifying the losers in the transport transition: Evidence from Germany. *Humanities and Social Sciences Communications* 11-1. <https://doi.org/10.1057/s41599-024-03163-6>
- Ravbar, M. 1997: Slovene cities and suburbs in transformation. *Geografski zbornik* 37.

- Reis, V., Freitas, A. 2020a: The predicaments of European disabled people. Re-thinking Mobility Poverty. London.
- Reis, V., Freitas, A. 2020b: Impacts on mobility in an ageing Europe. Re-thinking Mobility Poverty. London.
- Resolucija o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije 2050 (ReSPR50). Uradni list Republike Slovenije 72/2023. Ljubljana.
- Sarker, R. I., Mailer, M., Sikder, S. K., 2019: Walking to a public transport station: Empirical evidence on willingness and acceptance in Munich, Germany. SASBE 9-1. DOI: <https://doi.org/10.1108/SASBE-07-2017-0031>
- Shi, K., Yang, Y., De Vos, J., Zhang, X., Witlox, F. 2022: Income and commute satisfaction: On the mediating roles of transport poverty and health conditions. *Travel Behaviour and Society* 29.
- Simcock, N., Jenkins, K. E. H., Lacey-Barnacle, M., Martiskainen, M., Mattioli, G., Hopkins, D. 2021: Identifying double energy vulnerability: A systematic and narrative review of groups at-risk of energy and transport poverty in the global north. *Energy Research & Social Science* 82. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.erss.2021.102351>
- Stare, M., Inglič, R. T., Intihar, S., Pirnat, U. 2024: Življenjski pogoji. Metodološka pojasnila. Medmrežje: <https://www.stat.si/StatWeb/File/DocSysFile/8291> (27. 3. 2024).
- Statistični urad Republike Slovenije 2014: V septembru 2014 je bilo med registriranimi brezposelnimi osebami v Sloveniji 15,7 % invalidov. Medmrežje: <https://www.stat.si/statweb/news/index/4916> (15. 5. 2024).
- Statistični urad Republike Slovenije 2017: Razlogi prebivalcev Slovenije (15–84 let), da niso dnevno uporabljali javna prevozna sredstva, po starostnih razredih (v %), Slovenija, jeseni 2017. Medmrežje: <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/2281907S.PX/chart/chartViewColumn/> (23. 5. 2024).
- Statistični urad Republike Slovenije 2021a: Razlogi prebivalcev Slovenije (15–84 let), da niso uporabili javnega prevoza na poti na delo, po spolu, Slovenija, 2021. Medmrežje: <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/2281941S.px/chart/chartViewColumn/> (23. 5. 2024).
- Statistični urad Republike Slovenije 2021b: Dnevna mobilnost potnikov, 2021. Medmrežje: <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/10324> (28. 11. 2022).
- Statistični urad Republike Slovenije 2023a: Stopnja tveganja revščine, statistične regije, Slovenija, letno. Medmrežje: <https://pxweb.stat.si:443/SiStatDataSiStatData/pxweb/sl/Data/Data/0867636S.px/> (5. 5. 2024).
- Statistični urad Republike Slovenije 2023b: Dnevno število poti po spolu potnika in glavnem prevoznem sredstvu, Slovenija, večletno. Medmrežje: <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/2281252S.px/> (15. 5. 2024).
- Statistični urad Republike Slovenije 2023c: Mednarodni dan starejših. Medmrežje: <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/11379> (15. 5. 2024).

- Statistični urad Republike Slovenije 2023d: Cestni javni linijski potniški prevoz (medkrajevni in mednarodni), Slovenija, mesečno. Medmrežje: <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/Data/2221401S.px/table/tableViewLayout2/> (27. 8. 2024).
- Statistični urad Republike Slovenije 2024a: Posedovanje izbranih dobrin glede na skupni razpoložljivi dohodek gospodinjstva, Slovenija, letno. Medmrežje: <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/Data/0868005S.px/table/tableViewLayout1/> (14. 5. 2024).
- Statistični urad Republike Slovenije 2024b: Število prebivalcev v letu 2023 zraslo. Medmrežje: <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/12809> (26. 4. 2024).
- Sun, Y., Thakuriah, P. 2021: Public transport availability inequalities and transport poverty risk across England, *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science* 48-9. DOI: <https://doi.org/10.1177/2399808321991536>
- Sustrans 2012: Locked out: Transport poverty in England. Medmrežje: <https://www.sustrans.org.uk/our-blog/research/all-themes/all/transport-poverty-in-england/> (5. 9. 2024).
- Tiran, J., Mladenovič, L., Koblar, S. 2015: Dostopnost do javnega potniškega prometa v Ljubljani po metodi PTAL. *Geodetski Vestnik* 59-4.
- Tiran, J., Razpotnik Visković, N., Gabrovec, M., Koblar, S. 2022: Prostorska analiza dostopnosti javnega potniškega prometa v Sloveniji. *Urbani izziv* 33-1. DOI: <https://doi.org/10.5379/urbani-izziv-en-2022-33-01-04>
- Transport poverty is a problem for every layer of the population. Medmrežje: <https://www.vub.be/en/news/transport-poverty-is-problem-for-every-layer-popula> (6. 9. 2024).
- Turner, J., Grieco, M. 2000: Gender and time poverty: The neglected social policy implications of gendered time, transport and travel. *Time & Society* 9-1. DOI: <https://doi.org/10.1177/0961463X00009001007>
- Urbanistični terminološki slovar 2016. Ljubljana. Medmrežje: <https://doi.org/10.3986/978-961-254-943-5> (6. 9. 2024).
- Uredba (EU) 2023/955 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. maja 2023 o vzpostavitvi Socialnega sklada za podnebje in spremembi Uredbe (EU) 2021/1060. *Uradni list Evropske unije* 130/1. Medmrežje: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R0956> (23. 5. 2024).
- Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice 2021. *Uradni list Republike Slovenije* 109/2021. Ljubljana.
- Urry, J. 2007: *Mobilities*. Cambridge.
- Vlada Republike Slovenije 2022: Pravice in obveznosti brezposelnih. Medmrežje: <https://www.gov.si teme/pravice-in-obveznosti-brezposelnih/> (22. 5. 2024).
- Vlada Republike Slovenije 2023: Romska skupnost. Medmrežje: <https://www.gov.si/teme/romska-skupnost/> (15. 5. 2024).

Vlada Republike Slovenije 2024: Pridobivanje brezplačne vozovnice javnega potniškega prometa. Medmrežje: <https://www.gov.si/zbirke/storitve/pridobivanje-brezplacne-vozovnice-javnega-medkrajevnega-potniskega-prometa/> (3. 5. 2024).

Zakon o dostopnosti do proizvodov in storitev za invalide (ZDPSI). Uradni list 14/2023. Ljubljana.

Zakon o mednarodni zaščiti. Uradni list Republike Slovenije 16/2017. Ljubljana.

Zakon o osnovni šoli. Uradni list Republike Slovenije 81/2006. Ljubljana.

Zakon o prevozi v cestnem prometu (ZPCP-2). Uradni list RS 6/2016. Ljubljana.

Zakon o tujcih. Uradni list Republike Slovenije 91/2021. Ljubljana.

Zakon o zdravstvenem varstvu in zdravstvenem zavarovanju. Uradni list Republike Slovenije 72/2006. Ljubljana.

9 Seznam slik

Slika 1: Konceptualizacija prevozne revščine (Lucas s sodelavci 2016).	19
Slika 2: Konceptualizacija mobilnostne revščine, ki temelji na motilnosti (Kuttler in Moraglio 2020c).	20
Slika 3: Z vidika odvisnosti od avtomobila so še posebej problematična območja, potovalne navade pa oblikuje tudi naraščajoča prometna raba tal. Ortofoto prikazuje nakupovalno središče v Logatcu, zgrajeno na lokaciji, primerni zgolj dostopu z osebnim avtomobilom.	24
Slika 4: Delež gospodinjstev, ki si avta ne morejo privoščiti glede na skupni razpoložljivi dohodek gospodinjstva, Slovenija, letno (2013–2023) (Vir: Statistični ... 2024a).	25
Slika 5: Na številnih območjih po Sloveniji so vozniki redi neustrezni za pogostejšo uporabo javnega prevoza, zlasti v počitniškem času.	27
Slika 6: Izdatki za osebni prevoz lahko močno posežejo v osebni ali družinski proračun.	28
Slika 7: Slaba frekvenca javnega prevoza lahko vodi tudi v časovno revščino.	28
Slika 8: Razlogi prebivalcev Slovenije, starih od 15 do 84 let, da niso uporabili javnega prevoza na poti na delo leta 2021 (Statistični ... 2021a).	29
Slika 9: Prevozna revščino povzroča tudi neobstoječa kolesarska infrastruktura, saj pogoji za vožnjo postanejo nevarni, kar prizadene zlasti ljudi brez avtomobila.	30
Slika 10: Z vidika dostopnosti javnega prevoza so problematična zlasti mestna obrobja, ponekod tudi stanovanjske soseske. Ortofoto prikazuje Glince in Kamno Gorico v Ljubljani, kjer poteka zgolj avtobusna linija na zahtevo.	31



Slika 11: Nekatere občine sicer poskrbijo za prevoze starejših do zdravnika in trgovine, navadno pa ti nimajo možnosti prevoza do družabnih dogodkov ali za obisk sorodnikov in prijateljev.	32
Slika 12: Postopek združevanja postajališč različnih vrst JPP med računanjem dostopnosti.	48
Slika 13: Delež prebivalcev po statističnih regijah in na državni ravni, živeč v kilometrski oddaljenosti od postajališč JPP (po zračni razdalji), glede na pogostnost voženj ob delavnikih s šolskim poukom v letu 2023.	50
Slika 14: Vplivno območje postajališč JPP v polmeru 1 km zračne razdalje glede na število voženj ob delavnikih v obdobju šolskega pouka v letu 2023.	52
Slika 15: Delež prebivalcev, ki leta 2023 v obdobju šolskega pouka v polmeru 1 km zračne razdalje od svojega bivališča niso imeli aktivnega postajališča JPP.	53
Slika 16: Delež prebivalcev, ki je imel leta 2023 v polmeru 1 km zračne razdalje od svojega bivališča postajališče JPP z vsaj zadovoljivo pogostnostjo voženj.	54
Slika 17: Dostopnost z javnim prevozom do najbližjega centralnega naselja najmanj 4. stopnje v največ 45 minutah (delavnik s šolskim poukom z upoštevanjem hoje do postajališča in najhitrejša vožnja).	57
Slika 18: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v sredo, 8. 3. 2023, z upoštevanjem celotnega sistema JPP.	62
Slika 19: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v sredo, 8. 3. 2023 (samo medkrajevni avtobusni in železniški promet).	62
Slika 20: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v sredo, 8. 3. 2023 (samo mestni promet).	63
Slika 21: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v soboto, 11. 3. 2023, z upoštevanjem celotnega sistema JPP.	63
Slika 22: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v soboto, 11. 3. 2023 (samo medkrajevni avtobusni in železniški promet).	64
Slika 23: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v soboto, 8. 3. 2023 (samo mestni promet).	64
Slika 24: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v nedeljo, 12. 3. 2023, z upoštevanjem celotnega sistema JPP.	65
Slika 25: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v nedeljo, 12. 3. 2023 (samo medkrajevni avtobusni in železniški promet).	65
Slika 26: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v nedeljo, 12. 3. 2023 (samo mestni promet).	66
Slika 27: Primer območja strnjene poselitve, ki je razdeljeno med dve občini (Vrhnika in Logatec) in pet administrativnih naselij.	67

Slika 28: Predlog izboljšav omrežja JPP za zmanjšanje prevozne revščine glede na prepoznane vrzeli v ponudbi.	69
Slika 29: Kombinacija dostopnosti JPP in dohodkovne ravni, ki privede do prevozne revščine.	70
Slika 30: Izdelek enega izmed omizij na delavnici s predstavniki socialnih skupin.	79
Slika 31: Ženske so bolj okoljsko ozaveščene, več uporabljajo javni prevoz in so manj pogosto lastnice avtomobilov.	81
Slika 32: Mobilnost starejših v današnji starajoči se družbi postaja čedalje večji izziv, zlasti na podeželju.	83
Slika 33: Otroci so nemalokrat odvisni od prevozov staršev (prizor je izpred ene od osnovnih šol v Škofji Loki).	86
Slika 34: Invalidi se srečujejo s številnimi mobilnostnimi težavami in ovirami, ki jim otežujejo vsakdanje življenje.	88
Slika 35: Zdravstveni prevozi so zgledno zakonsko urejeni, a povpraševanje po njih vedno bolj presega ponudbo.	92
Slika 36: V romskem naselju Kamenci v Prekmurju so v primerjavi z dolenskimi romskimi naselji otroci bolje vključeni v šolski sistem.	94
Slika 37: Izpostava azilnega doma v Logatcu je na robu mesta, od koder je pol ure hoda do središča in postajališč javnega prometa.	95
Slika 38: Gneča na bencinski črpalki v Borovnici 7. marca 2022, ki je nastala zaradi napovedanega dviga cen goriv. Nanj je še posebej občutljivo revnejše prebivalstvo.	98
Slika 39: Delo na enem izmed omizij na zadnji projektni delavnici v Laškem, namenjeni oceni in dopolnjevanju predlogov ukrepov.	101
Slika 40: Šentjošt nad Horjulom z nekaj manj kot 500 prebivalci je primer dobre prakse, saj je ob delavnikih z Ljubljano povezan s 14 pari voženj.	106
Slika 41: V občini Škofljica so šolski prevozi uspešno integrirani v JPP.	109
Slika 42: Prevozi na zahtevo so se v Sloveniji že uveljavili v mestih, na manj poseljenih območjih pa so redkejši (primer na sliki je iz Triglavskega narodnega parka).	112
Slika 43: Primer integracije storitev mobilnosti v Ljubljani.	114
Slika 44: Enotne subvencionirane vozovnice za nekatere ranljive skupine že obstajajo.	116
Slika 45: Prilagojeno vozilo za invalidski voziček v mariborskem mestnem prometu.	118
Slika 46: Vozilo za brezplačne prevoze v občini Škocjan.	121
Slika 47: Mobilnostno svetovanje obsega tudi prepoznavanje ciljev ključnih poti in pomaga blažiti prevozno revščino.	124



Slika 48: Samotne kmetije v Škofjeloškem hribovju so primer območij, kjer je ukrep finančnih subvencij za prevozno revne najbolj primeren.	127
Slika 49: Sopotništvo v Sloveniji je precej priljubljeno, zlasti na daljših relacijah, kjer ob priključkih na avtocesto nastajajo parkirišča za deljenje prevozov.	130

10 Seznam preglednic

Preglednica 1: Kazalniki za merjenje prevozne revščine v dosedanjih raziskavah.	35–37
Preglednica 2: Kazalniki prostorskega in časovnega vidika prevozne revščine.	39
Preglednica 3: Kazalniki finančnega vidika prevozne revščine.	42–43
Preglednica 4: Kazalniki družbeno-kulturnega vidika prevozne revščine.	44
Preglednica 5: Viri podatkov o voznih redih.	47
Preglednica 6: Delež prebivalcev po statističnih regijah in na državni ravni (v %), živeč v kilometrski oddaljenosti od postajališč JPP (po zračni razdalji), glede na pogostnost voženj ob delavnikih s šolskim poukom v letu 2023.	51
Preglednica 7: Deleži prebivalcev (v %), ki so imeli leta 2023 v razdalji 1 km, merjeni po prometnem omrežju, postajališče JPP z vsaj zadovoljivo pogostnostjo voženj (vsaj 8 na dan).	55
Preglednica 8: Število in delež prebivalcev Slovenije, ki so v 45 minutah dostopali do centralnih naselij z javnim prevozom in osebnim avtomobilom (leta 2023 na značilne dneve s šolskim poukom).	58
Preglednica 9: Število in delež prebivalcev po statističnih regijah, ki v 45 minutah niso mogli dostopati do centralnih naselij z javnim prevozom (leta 2023 na značilne dneve s šolskim poukom).	59
Preglednica 10: Izbrane značilnosti JPP leta 2023 po različnih dnevih v tednu s šolskim poukom.	61
Preglednica 11: Predlogi ukrepov za območja z nezadovoljivo pogostnostjo javnega prevoza ali brez njega.	68
Preglednica 12: Ocena števila in deleža prevozne revnih prebivalcev za leto 2023.	72
Preglednica 13: Ocena števila in deleža prevozne revnih prebivalcev leta 2023 (ob delavnikih s šolskim poukom) pred in po predlaganih izboljšavah JPP.	73
Preglednica 14: Mreža prepoznanih deležnikov na področju prevozne revščine.	75–77

Preglednica 15: Sintezni pregled ugotovitev za ženske.	82
Preglednica 16: Sintezni pregled ugotovitev za starejše.	84
Preglednica 17: Sintezni pregled ugotovitev za otroke in mladostnike.	87
Preglednica 18: Sintezni pregled ugotovitev za invalide.	89
Preglednica 19: Sintezni pregled ugotovitev za uporabnike zdravstvenih storitev.	91
Preglednica 20: Sintezni pregled ugotovitev za Rome na Dolenjskem in v Beli krajini.	93
Preglednica 21: Sintezni pregled ugotovitev za prosilce za azil, begunce in druge tujce.	96
Preglednica 22: Ukrepi za preprečevanje in blaženje prevozne revščine.	100
Preglednica 23: Ciljni ukrepi zoper prevozno revščino glede na zgoščenost poselitve.	103
Preglednica 24: Podrobnejši opis ukrepov za blaženje prevozne revščine v Sloveniji.	105–131

Prevozna revščina je pojav, ko posameznik ali gospodinjstvo nima ustreznega prevoza do zanj ključnih storitev in dejavnosti ali si ga težko privošči. Na podlagi te definicije smo oblikovali devet kazalnikov za merjenje prevozne revščine. S prostorskega vidika smo prevozno revščino v Sloveniji preučili z analizo dostopnosti javnega prevoza, ki je najbolj univerzalen, obenem pa ključen prevozni način za ljudi brez lastnega vozila. S socialnega vidika smo identificirali ključne deležnike in potencialne ranljive skupine ter preučili njihove težave s pomočjo intervjujev in delavnic. Na podlagi vseh analiz smo na participativen način pripravili seznam desetih ukrepov za preprečevanje in blaženje prevozne revščine. Z zelenim prehodom in predvidenim zvišanjem cen goriva bo pojav prevozne revščine vse bolj aktualen in pereč, še posebej v Sloveniji, ki jo v velikem delu države zaznamujeta razpršena poselitev in odvisnost od avtomobila.

