



ZRC SAZU
Geografski inštitut
Antona Melika



PREVOZNA REVŠČINA V REPUBLIKI SLOVENIJI

Poročilo ciljnega raziskovalnega projekta V6-2251

Avtorji: dr. Matej Gabrovec, Marjeta Benčina, dr. David Bole, dr. Maruša Goluža, Simon Kobljar, dr. Primož Pipan, dr. Jernej Tiran, dr. Lidija Živčič

Raziskovalna organizacija: Znanstvenoraziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti

Sodelujoči raziskovalni organizaciji: Urbanistični inštitut Republike Slovenije, FOCUS, Društvo za sonaraven razvoj

Spremljevalki projekta: mag. Polona Demšar Mitrovič (Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo) in mag. Mojca Piry (Ministrstvo za naravne vire in prostor)

Uredila: dr. Maruša Goluža, dr. Jernej Tiran

Vodja projekta: dr. Matej Gabrovec

Poročilo je končni rezultat raziskovalnega projekta Mobilnostna revščina v Republiki Sloveniji s šifro V6-2251, ki ga sofinancirajo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Ministrstvo za naravne vire in prostor in Javna agencija za znanstvenoraziskovalno in inovacijsko dejavnost Republike Slovenije.



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA NARAVNE VIRE IN PROSTOR



Javna agencija za znanstvenoraziskovalno
in inovacijsko dejavnost Republike Slovenije

Ljubljana, 30. maj 2024

Vsebina

Kazalo slik.....	5
Kazalo preglednic	7
Seznam kratic.....	8
1 Uvod	9
2 Kaj je prevozna revščina.....	10
2.1 Pregled obstoječih raziskav	10
2.1.1 Teoretske opredelitve prevozne in mobilnostne revščine	10
2.1.2 Vzroki za prevozno in mobilnostno revščino.....	12
2.1.3 Oblike prevozne in mobilnostne revščine	14
2.1.4 Problemi in posledice.....	16
2.2 Pregled aktualnih ključnih dokumentov in pristopov	16
2.2.1 Evropska unija	16
2.2.2 Pregled obravnav mobilnostne revščine po posameznih državah in v mednarodnih projektih.....	18
2.3 Projektni delovni definiciji	23
2.4 Sklep.....	24
3 Kako opredelimo prevozno revščino	26
3.1 Opredelitev kazalnikov prevozne revščine	27
3.1.1 Prostorski in časovni vidik dostopnosti	27
3.1.2 Finančni vidik dostopnosti.....	29
3.1.3 Družbeno-kulturni vidik dostopnosti	31
3.2 Kritično ovrednotenje podatkovnih zbirk institucij	34
4 Prostorska analiza prevozne revščine.....	36
4.1 Uporabljeni podatki	36
4.1.1 Podatki o vozni redih.....	36
4.1.2 Podatki o prometnem omrežju	37
4.1.3 Podatki o prebivalcih po hišnih naslovih.....	38
4.2 Metode dela	38
4.2.1 Dostopnost JPP	38
4.2.2 Ponudba JPP po delih dneva.....	40
4.2.3 Dostopnost do centralnih naselij	40
4.2.4 Ocena števila prevozne revnih.....	41

4.2.5	Analiza vrzeli v ponudbi JPP in predlogi izboljšav za zmanjšanje prevozne revščine 42	
4.3	Rezultati.....	43
4.3.1	Dostopnost JPP	44
4.3.2	Dostopnost centralnih naselij	54
4.3.3	Število prevozno revnih prebivalcev	56
4.3.4	Vrzeli v ponudbi JPP s predlogi izboljšav	57
4.4	Scenariji ob rasti cen pogonskih goriv	60
5	Analiza ranljivih skupin.....	63
5.1	Prevozna revščina in ranljive skupine prebivalstva v literaturi	63
5.2	Mreža (socialnih) deležnikov	64
5.3	Delavnice z deležniki s področja sociale in prometa.....	66
5.4	Intervjuji s predstavniki ranljivih skupin.....	66
5.5	Analiza intervjujev po sklopih ranljivih skupin	67
5.5.1	Ženske.....	67
5.5.2	Starejši.....	69
5.5.3	Otroci, mladostniki	70
5.5.4	Invalidi	72
5.5.5	Pacienti.....	73
5.5.6	Romi	75
5.5.7	Prosilci za azil, begunci, drugi tujci.....	76
5.5.8	Revni zaposleni in brezposelni.....	78
5.6	Glavne ugotovitve	79
6	Ukrepi za preprečevanje in blaženje prevozne revščine.....	81
6.1	Konceptualna izhodišča in metodologija	81
6.2	Strukturiranje ukrepov	84
6.3	Vsebina ukrepov zoper prevozno revščino.....	85
	1. ukrep.....	85
	2. ukrep.....	87
	3. ukrep.....	90
	4. ukrep.....	93
	5. ukrep.....	95
	6. ukrep.....	97
	7. ukrep.....	100
	8. ukrep.....	102
	9. ukrep.....	106

10. ukrep.....	110
7 Sklep.....	113
8 Viri in literatura.....	115
9 Priloge	121
Priloga 1: Seznam vključenih deležnikov in institucij.....	121
Priloga 2: Socialni vidiki prevozne revščine – poročilo delavnice	124
Priloga 3: Delavnica o prevozni revščini – poročilo	133
Priloga 4: Vprašalnik za predstavnike ranljivih skupin (sproti prilagojen intervjuvancu) ..	140
Priloga 5: Vprašalnik za oceno stanja prevozne revnih gospodinjstev	141
Priloga 6: Delavnica o prevozni revščini – poročilo	142

Kazalo slik

Slika 1: Podkoncepti prevozne revščine (Lucas s sodelavci 2016).....	11
Slika 2: Konceptualizacija mobilnostne revščine, ki temelji na motilnosti (Kuttler in Moraglio 2020c).....	12
Slika 3: Delež gospodinjestev, ki si avta ne morejo privoščiti glede na skupni razpoložljivi dohodek gospodinjstva, Slovenija, letno (2013–2023) (Vir: SURS 2024b).....	31
Slika 4: Razlogi prebivalcev Slovenije, starih od 15 do 84 let, za neuporabo javnega prevoza (%) leta 2017 (Statistični ... 2017).....	33
Slika 5: Razlogi prebivalcev Slovenije, starih od 15 do 84 let, da niso uporabili javnega prevoza na poti na delo leta 2021 (Statistični ... 2021a).	34
Slika 6: Postopek združevanja postajališč različnih vrst JPP.	39
Slika 7: Kombinacija dostopnosti JPP in dohodkovne ravni, ki privede do prevozne revščine.	41
Slika 8: Primer območja strnjene poselitve, ki je razdeljeno med dve občini (Vrhnika in Logatec) in pet administrativnih naselij.	43
Slika 9: Delež prebivalcev po statističnih regijah in na državni ravni, ki so leta 2023 živeli v radiju 1 km zračne razdalje od postajališč JPP glede na pogostost voženj ob delavnikih s šolskim poukom.	44
Slika 10: Vplivno območje postajališč JPP v razdalji 1 km zračne razdalje glede na število voženj ob delavnikih v času šolskega pouka v letu 2023.	45
Slika 11: Delež prebivalcev, ki leta 2023 v radiju 1 km zračne razdalje od svojega bivališča niso imeli aktivnega postajališča JPP.	46
Slika 12: Delež prebivalcev, ki je imel leta 2023 v radiju 1 km zračne razdalje od svojega bivališča postajališče JPP z vsaj zadovoljivo pogostostjo voženj.....	47
Slika 13: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v sredo, 8. 3. 2023, z upoštevanjem celotnega sistema JPP.	50
Slika 14: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v sredo, 8. 3. 2023, z upoštevanjem medkrajevnega avtobusnega in železniškega prometa.	50
Slika 15: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v sredo, 8. 3. 2023, z upoštevanjem vseh mestnih prometov.....	51
Slika 16: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v soboto, 11. 3. 2023, z upoštevanjem celotnega sistema JPP.....	51
Slika 17: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v soboto, 11. 3. 2023, z upoštevanjem medkrajevnega avtobusnega in železniškega prometa.	52
Slika 18: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v sredo, 8. 3. 2023, z upoštevanjem vseh mestnih prometov.....	52
Slika 19: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v nedeljo, 12. 3. 2023, z upoštevanjem celotnega sistema JPP.....	53
Slika 20: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v nedeljo, 12. 3. 2023, z upoštevanjem medkrajevnega avtobusnega in železniškega prometa.	53
Slika 21: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v nedeljo, 12. 3. 2023, z upoštevanjem vseh mestnih prometov.....	54
Slika 22: Dostop z JPP do najbližjega centralnega naselja najmanj 4. stopnje v največ 45 minutah potovalnega časa (delavnik s šolskim poukom z upoštevanjem hoje do postajališča in najhitrejšje vožnje).	55

Slika 23: Predlog izboljšav JPP za zmanjševanje prevozne revščine glede na prepoznane vrzeli v ponudbi 59

Kazalo preglednic

Preglednica 1: Obravnava prevozne/mobilnostne revščine po posameznih državah.....	19
Preglednica 2: Mednarodni projekti s področja mobilnostne revščine.....	21
Preglednica 3: Predlagani kazalniki prostorskega in časovnega vidika prevozne revščine. .	28
Preglednica 4: Predlagani kazalniki finančnega vidika prevozne revščine.....	29
Preglednica 5: Predlagani kazalniki družbenega in kulturnega vidika prevozne revščine. ...	32
Preglednica 6: Viri podatkov o voznih redih.....	37
Preglednica 7: Delež prebivalcev po statističnih regijah in na državni ravni (v %), ki so leta 2023 živeli v radiju 1 km zračne razdalje od postajališč JPP glede na pogostnost voženj ob delavnikih v času šolskega pouka.	44
Preglednica 8: Deleži prebivalcev, ki so imeli leta 2023 v razdalji 1 km, merjeno po prometnem omrežju, postajališče JPP z zadovoljivo ali primerno frekvenco voženj.	47
Preglednica 9: Izbrane značilnosti JPP leta 2023 po različnih dnevih v tednu s šolskim poukom.	49
Preglednica 10: Število in delež prebivalcev Slovenije z dostopom do centralnih naselij v 45 minutah z JPP in osebnim avtomobilom leta 2023.	55
Preglednica 11: Število in delež prebivalcev po statističnih regijah, ki leta 2023 na značilne dneve s šolskim poukom z JPP v 45 minutah niso mogli dostopati do centralnih naselij.	56
Preglednica 12: Ocena števila in deleža prevozno revnih prebivalcev za leto 2023.....	56
Preglednica 13: Predlogi ukrepov za območja brez JPP ali pa ima ta nezadovoljivo pogostnost.	57
Preglednica 14: Ocena števila in deleža prevozno revnih prebivalcev leta 2023, ob delavnikih s šolskim poukom pred in po izvedbi predlaganih izboljšav JPP.	59
Preglednica 15: Kraj bivanja in ranljivost intervjuvanih posameznikov, prizadetih zaradi prevozne revščine.	67
Preglednica 16: Mobilnost žensk s predlogi ukrepov.	68
Preglednica 17: Mobilnost starejših s predlogi ukrepov.	70
Preglednica 18: Mobilnost otrok in mladostnikov s predlogi ukrepov.	71
Preglednica 19: Mobilnost invalidov s predlogi ukrepov.....	72
Preglednica 20: Mobilnost pacientov s predlogi ukrepov.	74
Preglednica 21: Mobilnost Romov s predlogi ukrepov.	75
Preglednica 22: Mobilnost prosilcev za azil, beguncev, tujcev in migrantov.	77
Preglednica 23: Ukrepi za preprečevanje in blaženje prevozne revščine.	81
Preglednica 24: Ciljni ukrepi zoper prevozno revščino glede na zgoščenost poselitve.	83

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
ISEE	Indeks ekvivalenta ekonomskega statusa
JPP	Javni potniški promet
MaaS	Mobility as a service
MJU	Ministrstvo za javno upravo
MOPE	Ministrstvo za okolje podnebje in energijo
MVI	Ministrstvo za vzgojo in izobraževanje
MZI	Ministrstvo za infrastrukturo
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
SŽ	Slovenske železnice
UIRS	Urbanistični inštitut Republike Slovenije
ZDA	Združene države Amerike
ZK	Združeno kraljestvo
ZZZS	Zavod za zdravstveno zavarovanje Slovenije

1 Uvod

V tem zaključnem projektnem poročilu so prikazani rezultati ciljnega raziskovalnega projekta Mobilnostna revščina v Republiki Sloveniji, ki je bil razpisan v letu 2022. Predlagatelj teme so bili Javna agencija za raziskovalno dejavnost Republike Slovenije, Ministrstvo za infrastrukturo in Ministrstvo za okolje in prostor. Po reorganizaciji in z njo povezanim preimenovanjem ministrstev in agencije so bili financerji projekta Javna agencija za znanstvenoraziskovalno in inovacijsko dejavnost Republike Slovenije, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo ter Ministrstvo za naravne vire in prostor.

Razpisane projektne cilje smo obravnavali v okviru štirih delovnih sklopov. V prvem smo teoretsko opredelili pojem mobilnostne revščine. Ob tem smo posebno pozornost namenili terminologiji in pripravi definicij. Na podlagi ciljev projekta, pregleda literature in drugih evropskih dokumentov smo oblikovali definiciji prevozne in mobilnostne revščine. Odločili smo se, da v okviru projekta večinoma uporabljamo izraz »prevozna revščina«, ki je v primerjavi z mobilnostno revščino jasnejši in z vidika pravičnega podnebnega prehoda ustrežnejši. V drugem sklopu smo določili kazalnike, ki opredeljujejo prevozno revščino v Sloveniji. V tretjem, najobsežnejšem sklopu smo analizirali prevozno revščino v Sloveniji in se posvetili tako prostorskemu kot socialnemu vidiku tega vprašanja. V zadnjem sklopu smo na podlagi predhodnih analiz in razprav s ključnimi deležniki oblikovali ukrepe za preprečevanje in blaženje prevozne revščine.

V projektu je ves čas potekala komunikacija s ključnimi javnostmi. Ob začetku projekta smo predstavili problematiko in odprli razpravo s strokovnjaki na prostorskem in prometnem področju na 33. Sedlarjevem srečanju oktobra 2022 v Ljubljani. V letu 2023 smo organizirali dve delavnici z deležniki s področja sociale in prometa. Namen prve je bil zbrati in slišati predstavnike socialnih skupin. Na drugi delavnici so bile predstavljene dotedanje ugotovitve partnerjev projekta ter načrtovane aktivnosti ministrstva, pristojnega za načrtovanje porabe sredstev iz Socialnega sklada za podnebje, po razpravi pa smo v delavničnem delu zbirali predloge ukrepov. Zaključni dogodek projekta je bil v okviru 8. nacionalne konference o celostnem prometnem načrtovanju, na kateri je bila prevozna revščina osrednja tema dogodka. V delavničnem delu so udeleženci na petih omizjih razpravljali o možnem naboru ukrepov z različnih vidikov, kot so na primer: kateri ukrepi so najbolj primerni za podeželska in kateri za mestna območja, kateri so najlažje izvedljivi, kateri najbolj rešujejo težave ranljivih skupin in kateri so najbolj učinkoviti. V zadnjih dneh projekta je bila pripravljena še zaključna izjava za javnost.

2 Kaj je prevozna revščina

Mobilnostna (prevozna) revščina je razmeroma neuveljavljen in slabo artikuliran pojem, čeprav je med ljudmi nedvomno prisotna že dalj časa. V ospredje je stopila v aktualni energetske in podnebni krizi, ki tveganje za to vrsto revščine še povečujeta. V evropskih dokumentih je vključena v sveženj predlogov za posodobitev zakonodaje – Pripravljeni na 55 (Evropski svet 2022), ki med drugim ureja socialno pravičen podnebni prehod. Predvidena je namreč vzpostavitev ločenega sistema za trgovanje z emisijami iz cestnega prometa (Evropska komisija 2024), ki bo bolj prizadela socialno šibkejšo posameznike. Izvajanje ambicioznih podnebnih politik ima lahko regresivne distribucijske učinke, ki nesorazmerno prizadenejo najbolj ranljive skupine ter povečajo tveganje za energetske in mobilnostno revščino (Fragkos s sodelavci 2021). Prehod na podnebno nevtralnost je sicer srednjeročno in dolgoročno koristen za vse, a lahko kratkoročno nekoliko poveča neenakost med dohodkovnimi razredi. Pri tem bo največ negativnih vplivov doletelo gospodinjstva z nizkimi dohodki, zato je mobilnostni revščini treba nameniti ustrezno pozornost. To je tudi eden od razlogov, zakaj je bila v letu 2022 razpisana ta tema v okviru Ciljnega raziskovalnega programa.

V prvem delovnem sklopu smo se osredotočili na znanstveno literaturo, ključne evropske in slovenske politične dokumente ter zakonodajo. Skušali smo identificirati obstoječe definicije mobilnostne (prevozne) revščine, njene vzroke, posledice, oblike in ciljne skupine. Pregledali smo tudi, kako je mobilnostna (prevozna) revščina obravnavana v drugih državah in kateri so tisti dokumenti ali pobude, ki jo bodo reševali ali vplivali nanjo v bližnji prihodnosti. Rezultat delovnega paketa vključuje delovni definiciji prevozne in mobilnostne revščine, prilagojeni slovenskim razmeram, ki pomenita izhodišče za nadaljnje projektne aktivnosti.

2.1 Pregled obstoječih raziskav

2.1.1 Teoretske opredelitve prevozne in mobilnostne revščine

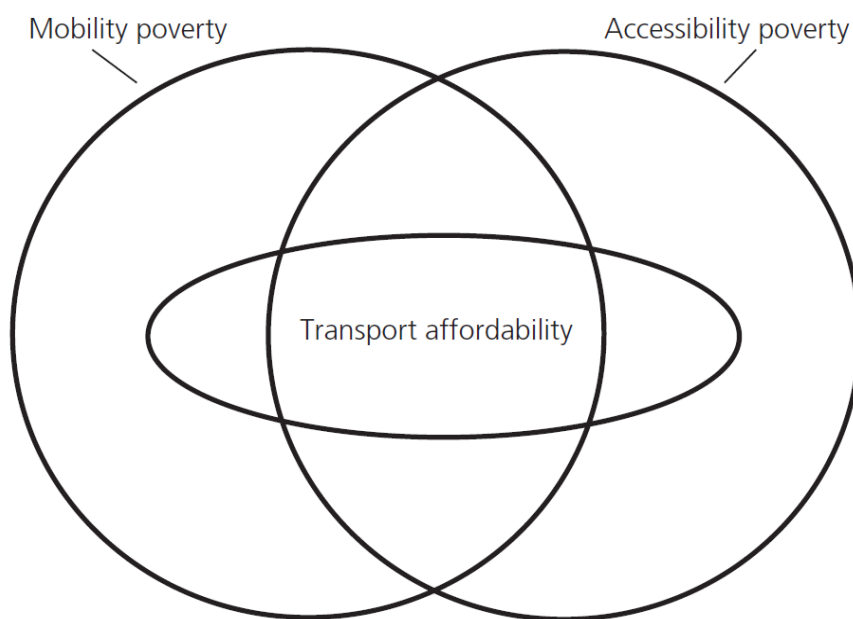
V akademski literaturi mobilnostna/prevozna revščina še ni povsem uveljavljena, večje število prispevkov se je pojavilo šele v zadnjih nekaj letih. Koncept so leta 2016 pod pojmom »transport poverty« prvič celostno predstavili Karen Lucas s sodelavci z Univerze v Leedsu v znanstvenem članku »Transport poverty and its adverse social consequences«. Pojem, ki ga lahko prevedemo kot »prevozna revščina«, so opredelili kot širok, krovni pojem (slika 01), ki opredeljuje raziskovalno področje in obsega koncepte mobilnostne revščine (ang. *mobility poverty*), dostopnostne revščine (ang. *accessibility poverty*), cenovne dostopnosti prevoza (ang. *transport affordability*) in izpostavljenost prometnim eksternalijam, kot so prometne nesreče, onesnažen zrak in hrup. Po mnenju avtorjev je o prevozni revščini posameznika možno govoriti takrat, ko je izpolnjen vsaj eden od petih meril pri dnevnem zadovoljevanju temeljnih potreb:

- na voljo nima prevoza, ki ustreza njegovemu fizičnemu stanju in zmožnostim;
- obstoječe možnosti prevoza ne dosegajo zelene destinacije, kjer bi lahko zadovoljil vsakodnevne aktivnosti in ohranil primerno kakovost bivanja;
- zaradi pretirane porabe denarja za mobilnost mu preostane znesek, ki ga uvršča pod uradno mejo revščine;

- posameznik porabi veliko časa za potovanje, kar vodi v časovno revščino in socialno izolacijo;
- okoliščine potovanja so zanj nevarni ali nezdravi.

Koncept prevozne revščine izhaja iz koncepta prevozne pravičnosti ter združuje socialno in prevozno prikrajšanost. Mobilnostno revščino v tej konceptualizaciji najdemo v obliki pod prvo točko; avtorji jo torej dojemajo ožje, kot podmnožico prevozne revščine, ločeno od ostalih oblik prevozne prikrajšanosti. O mobilnostni revščini govorijo v primeru systemskega pomanjkanja prevoza – na primer, ko posameznik nima osebnega avtomobila ali na območju, kjer živi ali dela, ni povezav JPP (Lucas s sodelavci 2016).

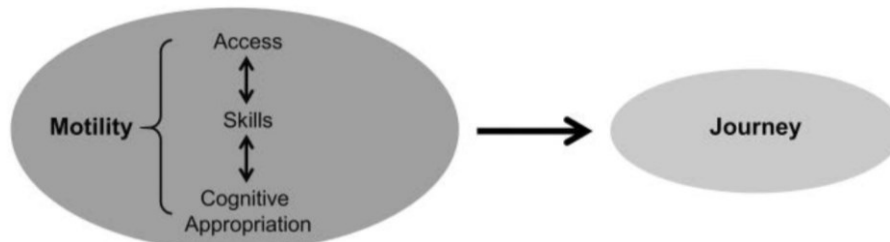
Slika 1: Podkoncepti prevozne revščine (Lucas s sodelavci 2016).



Drugo vejo konceptualizacije mobilnostne revščine ponazarja knjiga *Re-thinking mobility poverty* (2020a), ki sta jo uredila Tobias Kuttler in Massimo Moraglio iz Tehniške univerze v Berlinu. Knjiga se posveča »mobilnostni revščini«, jo obravnava celovito in z različnih zornih kotov, vendar pojem konceptualno obravnava drugače, širše, pri čemer izpostavijo tudi kritičen odnos do obstoječih opredelitev prevozne revščine, ki imajo po njihovem mnenju določene slabosti. Na primer, obravnava problematike z zornega kota »zadostnosti« (ang. *sufficientarian approach*) ali »sposobnosti« (ang. *capability approach*), neizogibno naleti na vprašanje, katere so tiste dejavnosti, do katerih mora država poskrbeti za ustrezen prevoz ali pod katerim pragom je določen posameznik prevozno reven – na ti vprašanji pa je zelo težko podati širše sprejemljiv odgovor, nekatere potrebe posameznikov pa lahko pri tem ostanejo skrite (Kuttler in Moraglio 2020b). Tako so avtorji mobilnostno revščino konceptualizirali z vidika mobilnostne in ne prevozne pravičnosti. Izhajajo iz koncepta motilnosti (slika 2), ki ponazarja zmožnost za gibanje oziroma prostorsko mobilnost in izpostavljajo ovire (dostopnost, veščine, kognitivno dojetje), ki posamezniku omejujejo ali preprečujejo, da bi se lahko svobodno gibal glede na svoje potrebe in tako uresničeval svojo pravico do mobilnosti

v sodobni hipermobilni družbi. Avtorji pri tem izpostavljajo številne ranljive skupine, ki so zaradi različnih notranjih in zunanjih dejavnikov manj mobilne (ženske, otroci in mladostniki, starostniki, ljudje z nizkimi dohodki, osebe z oviranostmi, begunci in migranti).

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



Definicijo mobilnostne revščine zasledimo tudi v predlogih evropske Uredbe o socialnem skladu za podnebje, ki se je začel ustanavljati leta 2021. Definicija, ki ima izrazito politično ozadje, saj bo služila kot podlaga za ukrepe, se je vmes večkrat preoblikovala, v začasnem političnem dogovoru decembra 2022 pa je bil nazadnje sprejet pojem »prevozne revščine«, ki pomeni nezmožnost ali težavo posameznika in gospodinjstva, da si privošči stroške osebnega ali javnega prevoza, ali njihovo nedostopnost ali slabo dostopnost do prevoza, potrebnega za njihovo dostopanje do osnovnih družbeno-ekonomskih storitev in dejavnosti, z upoštevanjem državnega in prostorskega konteksta¹.

2.1.2 Vzroki za prevozno in mobilnostno revščino

Vzroki, ki posameznika ali gospodinjstvo privedejo do prevozne oziroma 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. Med individualne dejavnike obstoječe študije navajajo fizične in kognitivne ovire, ki zmanjšujejo mobilnost posameznikov, zlasti v kontekstu obravnave tega pojava 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, 2020b). Na ovire pri mobilnosti (nepoznavanje jezika, nepismenost) pogosto naletijo tudi begunci in migranti (Egmond s sodelavci 2020). V skupino individualnih dejavnikov prevozne/mobilnostne revščine uvrščamo tudi materialni položaj, ki revnejšim posameznikom preprečuje dostop do storitev mobilnosti in posredno do pomembnih storitev in aktivnosti za zadovoljevanje temeljnih potreb (Shi, K. s sodelavci 2022), zlasti v obmestjih in na podeželju (Simcock s sodelavci 2021), ali pa stroški za mobilnost zavzemajo velik delež proračuna in s tem odžirajo 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

¹ "Individuals' and households' inability or difficulty to meet the costs of private or public transport, or their lack of or limited access to transport needed for their access to essential socio-economic services and activities, taking into account the national and spatial context" (General ... 2023).

uporabljati zaradi varovanja zasebnosti (Groth 2019). Mobilnostna revščina je tudi subjektiven pojav in jo na primer povzroča primerjanje lastne mobilnosti in destinacij z drugimi. To je še zlasti pomembno v kontekstu tako imenovane hipermobilnosti, to je izredno velike ali celo pretirane mobilnosti, ki je v sodobni družbi postala ena od pomembnih vrednot (Kuttler in Moraglio 2020b). Na potovalne navade vplivajo tudi življenjske prelomnice. Pomembni življenjski dogodki ali prehodne točke se lahko obravnavajo kot priložnosti za sprožitev vedenjskih sprememb, na primer za spodbujanje alternativnih možnosti prevoza in spodbujanje ljudi k njihovi uporabi (Grandsart 2020).

Zunanji, družbeno-ekonomski dejavniki so precej bolj številni in raznovrstni. Raziskave navajajo številne vzroke, ki posameznike ali gospodinjstva vodijo v prevozno oziroma mobilnostno revščino. Izmed ekonomskih dejavnikov 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 v prihodnje. Ponekod, zlasti za nekatere ranljive skupine, je problem drag JPP (Egmond s sodelavci 2020). Pomembno vlogo ima tudi trg nepremičnin, ki manj premožne posameznike odvrča od nakupa zelenega stanovanja in jih sili v nakup cenejših nepremičnin na prometno slabše dostopnih lokacijah. Socialno šibkejšje sloje iz mest izriva še gentifikacija (Kuttler 2020a). Pomemben dejavnik so tudi družbene norme in vrednote, ki ljudi »silijo« v opravljanje dejavnosti z avtomobilom in lahko nesorazmerno prizadenejo nekatere ranljive družbene skupine, kot so ženske, ki so zaradi neenakega položaja v gospodinjstvu ali na trgu dela manj mobilne (Borgato s sodelavci 2020b). Primer vpliva širših vrednot na mobilnost je tudi tako imenovana avtomobilija, nastanek družbenih vzorcev vedenja, ki so utemeljeni na povečani rabi avtomobilskega prevoza, in vodijo v odvisnost od avtomobila (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, Bosetti 2020c).

Družbeni vzorci vedenja so sicer neločljivo povezani s prostorskim in prometnim načrtovanjem ter njuno integracijo. Tako razpršena poselitev povečuje tveganje za mobilnostno revščino, saj imajo lokacije praviloma slabo prometno dostopnost, majhna gostota prebivalstva pa onemogoča vzpostavitev konkurenčnega javnega prevoza (Awaworyi Churchill in Smyth 2019; Kuttler 2020b). Na voljo je veliko inovativnih prometnih rešitev, ki pa skoraj ves čas ostajajo v urbanem kontekstu, zunaj katerega ne dosegajo potrebne kritične mase (Borgato, Maffii in Bosetti 2020d). Znotraj prometnega sistema je prevozna oziroma mobilnostna revščina nasploh slabo artikulirana (Lucas s sodelavci 2016). Sistem, temelječ na avtomobilskemu prevozu, praviloma vodi v osiromašeno ponudbo mobilnostnih možnosti in nekonkurenčen JPP, kar 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 2020b).

V prihodnosti bo eden od vzrokov za prevozno/mobilnostno revščino, vsaj v razvitem svetu, tudi energetska revščina, ki je del širše zgodbe o razogljčenju družbe. Nekatero 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 zadnja politična prizadevanja evropskih institucij po odpravljanju mobilnostne revščine prek vzpostavitve Socialnega sklada za podnebje, ki bo blažil učinke vključitve cestnega prometa v trgovanje z emisijami.

2.1.3 Oblike prevozne in mobilnostne revščine

Tako prevozna kot mobilnostna revščina sta široka in večplastna pojma (Kuttler in Moraglio 2020d), zato zavzemata najrazličnejše oblike. Nekateri avtorji podrobneje opisujejo primere oziroma oblike prevozne revščine na ravni posameznika, ki vodijo v nezmožnost zadovoljevanja dnevnih temeljnih človekovih potreb (Lucas s sodelavci 2016).

Prva oblika prevozne oziroma mobilnostne revščine se nanaša na stanje, ko posameznik nima ustreznega prevoza glede na njegovo fizično stanje in zmožnosti, to pa povzroča težave pri premikanju oziroma zmanjšano mobilnost. Tovrstna mobilnostna revščina lahko obsega tako odsotnost prometne infrastrukture (na primer za hojo ali kolesarjenje) kot odsotnost ustreznih prevoznih možnosti. Mobilnostno revni so v tem primeru posamezniki, ki nimajo osebnega avtomobila ali ga iz različnih razlogov ne vozijo ali pa tam, kjer bivajo, nimajo na voljo JPP. Slednje je še zlasti pereč problem na manj gosto poseljenih podeželskih območjih (Borgato, Maffii in Chiffi 2020d). Odsotnost lastnega avtomobila na teh območjih je problematično zlasti za posamezne ranljive skupine, kot so revnejši ali ženske, v kolikor imajo znotraj gospodinjstva podrejen položaj (Borgato s sodelavci 2020b; Borgato, Maffii in Chiffi 2020d; Egmond s sodelavci 2020). V to skupino lahko uvrstimo tudi omejeno možnost izbire več prevoznih načinov ali večmodalnih potovanj (Groth 2019).

Druga oblika prevozne oziroma mobilnostne revščine se nanaša na stanje, ko obstoječe možnosti prevoza ne dosegajo zelene destinacije, kjer bi lahko zadovoljil vsakodnevne aktivnosti in ohranil primerno kakovost bivanja. Takšno stanje vključuje primere, ko posameznik biva na območju slabše dostopnosti do storitev (na primer na odročnejšem podeželju), pri tem pa je odvisen od JPP, ki ima zanj neustrezen potek linij ali ne vozi ob zanj primernem času (Borgato, Maffii in Chiffi 2020d).

Tretja oblika prevozne oziroma mobilnostne revščine se nanaša na visoke izdatke za mobilnost, zaradi česar preostali znesek posameznika uvršča pod uradno mejo revščine. To vodi v odrekanje izdatkom za druga, pomembnejša življenjska področja. Za ta pojav je značilno prisiljeno lastništvo avtomobila (ang. *forced car ownership*), ki opisuje gospodinjstva, ki imajo v lasti vsaj en osebni avtomobil kljub omejenim finančnim virom (Mattioli 2017). Zaradi prisilnega lastništva avtomobila se gospodinjstva praviloma odpovejo izdatkom za druga pomembna življenjska področja. To je še posebej problematično na podeželju, zlasti za mlajše, starejše ali osebe z oviranostmi, kar jim onemogoča dostop do številnih družabnih aktivnosti in jih s tem vodi v socialno izolacijo in socialno izključenost (Borgato, Maffii in Chiffi 2020d). V to skupino lahko uvrstimo tudi mlade, ki opravljajo slabše plačana dela, kamor zaradi lokacije ali delovnega časa ne morejo dostopati z javnim prevozom (Borgato, Maffii in Bosetti 2020c).

Četrta oblika opisuje primere, ko posameznik porabi veliko časa za potovanje. S tega vidika so najbolj ranljivi ljudje, ki zaradi različnih razlogov ne uporabljajo avtomobila in so odvisni od JPP, v kolikor je ta časovno nekonkurenčen osebnemu avtomobilu oziroma mora posameznik za doseganje zelenih destinacij velikokrat prestopati. Takšne situacije vodijo v časovno revščino in nazadnje v socialno izolacijo. S tega vidika so bolj ranljive ženske, ki imajo v primerjavi z moškimi bolj kompleksne potovalne verige, so bolj odvisne od JPP in imajo zaradi neenakomerne delitve dela v gospodinjstvu že tako manj prostega časa (Borgato s sodelavci 2020b; Turner in Grieco 2000).

Peta oblika prevozne oziroma mobilnostne revščine pa obsega primere, ko so okoliščine potovanja za posameznika nevarni ali nezdravi. Slednje vključuje tveganje za prometne

nesreče, osebno varnost in izpostavljenost onesnaženemu zraku ali hrupu. Večjemu tveganju za prometne nesreče so bolj izpostavljeni tisti, ki se več vozijo, zlasti na regionalnih in magistralnih cestah, ter tisti, ki uporabljajo trajnostne oblike mobilnosti (hojo ali kolesarjenje) navkljub neustrezni infrastrukturi (odsotnost pločnikov ali kolesarskih stez) in drugim negativnim lastnostim prometnega sistema (na primer previsoke omejitve hitrosti, visoke hitrosti vozil, nevarni prehodi za pešce in podobno). Slednjim so bolj izpostavljeni ljudje na socialno revnejših območjih (Borgato, Maffii in Bosetti 2020a). Osebna varnost je problem zlasti za ženske, saj jo pogosto navajajo kot nekaj, kar jih odvrča od uporabe JPP, v nočnem času pa tudi hoje (Borgato s sodelavci 2020b). Onesnažen zrak ali hrup pa vodi v kronične bolezni ali prezgodnje smrti in je, ponovno, večji problem za socialno ogrožene skupine (Lucas s sodelavci 2016).

Avtorji, ki mobilnostno revščino konceptualizirajo širše (Kuttler in Moraglio 2020e), podrobneje opredeljujejo še druge njene pojavne oblike. Po njihovem mnenju o mobilnostni revščini lahko govorimo v primerih splošne zmanjšane mobilnosti posameznika, ne zgolj pri dostopanju do temeljnih dobrin, temveč tudi pri ostalih, »skritih« ali neuresničenih namenih potovanja, ki si jih posameznik včasih niti ne zaželi. Avtorji pri tem razlikujejo med »mobilnostjo« in »motilnostjo«, pri čemer slednjo opredeljujejo kot mobilnostni kapital, potencialno družbeno-prostorsko mobilnost oziroma potencial, sposobnost ali pripravljenost na trajno, občasno ali začasno premikanje v prostoru (Hočevar 2017; Kaufmann s sodelavci 2004; Kuttler in Moraglio 2020c). O mobilnostni revščini torej ne govorimo takrat, ko je nekdo zgolj manj mobilni, ampak ko gre za nezadovoljene mobilnostne potrebe oziroma vrzeli med uresničeno in neuresničeno mobilnostjo, s čimer je kršena svoboda odločanja o (ne)premikanju. Takšno stanje obsega tudi oblike, kot so blokirane želje (ang. *blocked desires*), na primer potovanja, ki si jih zaradi svojega položaja posameznik niti ne zaželi, denimo daljša potovanja. 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 od takšnih primerov so starejši, ki se nočejo zanašati na svojce in so zato manj mobilni, kot bi lahko bili (Kuttler in Moraglio 2020c).

Prevozno oziroma mobilnostno revščino je možno prepoznati in preučevati ne samo na ravni posameznika, temveč tudi na območni ravni. Tako sta Preston in Rajé (2007) izdelala model socialne izključenosti glede na različne tipe območij (dostopnost, stopnjo kolektivne in osebne mobilnosti). Izpostavljata območja z visoko stopnjo kolektivne in individualne mobilnosti ter dobre dostopnosti (praviloma mestna središča), ki so prometno socialno izključujoča za tiste »suburbane« vozače, ki se vozijo na delo v urbana središča. Drugi primer so kolektivno visoko mobilna območja z osebno nizko mobilnostjo in dobro dostopnostjo (na primer določeni revnejši predeli mestnih središč), kjer so praviloma socialno izključeni globalno ovirani in pripadniki manjšin. Urbana območja posebej izpostavljajo tudi drugi avtorji, zlasti z vidika ranljivih skupin, ki živijo na znotraj mesta slabše dostopnih, bolj perifernih lokacijah (Kuttler 2020a). Večina avtorjev sicer kot najbolj problematična izpostavlja podeželska, periferna območja s slabšo pokritostjo z javnim prevozom, ki vodijo v nezmožnost obiskovanja rekreativnih, kulturnih aktivnosti ter omejen čas za druženje (Borgato, Maffii in Chiffi 2020d, Borgato, Maffii in Bosetti 2020c; Simcock s sodelavci 2021). Z vidika mobilnostne revščine je še posebej relevantna kombinacija socio-demografskih prikrjšanosti in prostorske odročnosti (Simcock s sodelavci 2021). S tega vidika so se nekateri avtorji podrobneje posvečali tako imenovani dostopnostni revščini na ravni metropolitanske regije in določili indeks tveganja zanj (Martens in Bastiaanssen 2019).

2.1.4 Problemi in posledice

Prevozna in mobilnostna revščina prinašata številne probleme in negativne posledice za življenje ljudi. Ker sta kompleksna in večplastna pojma, ju je v nekaterih primerih težko ločiti od posledic, ki jih prinašata – tako je na primer oblika mobilnostne revščine hkrati tudi njena posledica, kot denimo v primeru časovne revščine, slabšega zdravja ali ogroženosti v prometu.

Prevozno in mobilnostno revščino nemalokrat spremljajo druge oblike revščine, kot so materialna (Borgato, Maffii in Bosetti 2020a; Shi, K. s sodelavci 2022), časovna (Turner in Grieco 2000) in energetska (Martiskainen s sodelavci 2021; Simcock s sodelavci 2021). Nekateri avtorji navajajo tudi okrnjeno visokošolsko izobraževanje, omejen dostop do zdravstvenih storitev in večjo brezposelnost (Awaworyi Churchill in Smyth 2019). Številni avtorji opozarjajo na »začaran krog mobilnostne revščine«, ki jo povzročajo slabe družbeno-ekonomske in bivanjske razmere na prometno slabše dostopnih lokacijah, mobilnostna revščina pa jih le še pogloblja in vodi v večjo brezposelnost, 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 2020d; Reis in Freitas 2020b).

Pri osebah z oviranostmi je kot (neželena) posledica mobilnostne oziroma prevozne revščine izpostavljena odvisnost od sorodnikov, ki jih vozijo okrog ali spremljajo na JPP (Reis in Freitas 2020a). To lahko vodi v socialno izolacijo in socialno izključenost (Lucas s sodelavci 2016), čemur so izpostavljene tudi druge ranljive skupine, kot so ženske, mladostniki ali ljudje z nizkimi dohodki (Borgato, Maffii in Bosetti 2020a, 2020c; Borgato s sodelavci 2020b; Egmond s sodelavci 2020; Reis in Freitas 2020a). Pri mladostnikih se to kaže kot omejen osebni razvoj zaradi izgube avtonomije, dostopa do varnega okolja zunaj doma ter nezadostno doseganje družbenih in praktičnih veščin pri doseganju neodvisnosti (Borgato, Maffii in Bosetti 2020c).

Ena od posledic visokih izdatkov za mobilnost, konkretno za gorivo, taksi in JPP, je tudi manjše subjektivno blagostanje, pri čemer je vpliv celo vzročen (Awaworyi Churchill in Smyth 2019). Nekateri študije kot vzrok in posledico mobilnostne revščine izpostavljajo tudi nizko stopnjo zadovoljstva z vožnjo na delo, denimo zaradi prometnih zastojev ali slabega zdravstvenega stanja (Shi, K. s sodelavci 2022).

Druge posledice mobilnostne oziroma prevozne revščine, zlasti v primerih slabe ponudbe mobilnostnih možnosti ali slabe kakovosti JPP, zaobjemajo nepovraten prehod na osebni avtomobil, kar mobilnostno revščino lahko še pogloblja ter ima neželene okoljske in prostorske učinke (Egmond s sodelavci 2020).

2.2 Pregled aktualnih ključnih dokumentov in pristopov

2.2.1 Evropska unija

Države članice EU so leta 2019 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). S svežnjem Pripravljeni na 55 pa naj bi se ambicije zelenega dogovora prenesle v zakonodajo. 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 na območju EU (v nadaljevanju EU ETS), 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. V ta namen se je oblikovala Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi Socialnega sklada za podnebje (2021/2022), ki neposredno obravnava mobilnostno revščino. Nastanek Uredbe je povezan s predvidenim povišanjem cen fosilnih goriv, ki lahko nesorazmerno vpliva na ranljiva gospodinjstva, ranljiva mikropodjetja in ranljive uporabnike prevoza, ki večino svojih prihodkov porabijo za energijo in prevoz, v nekaterih regijah nimajo dostopa do alternativnih in cenovno dostopnih rešitev mobilnosti in prevoza ter morda nimajo finančnih zmožnosti za vlaganje v zmanjšanje porabe fosilnih goriv.

Politični odločevalci so se strinjali, da bi bilo treba socialno pravičen podnebni prehod doseči zlasti z začasno dohodkovno podporo ter ukrepi in naložbami, namenjenimi zmanjšanju odvisnosti od fosilnih goriv. To bi dosegli z zagotavljanjem boljšega dostopa do brezemisijske ter nizkoemisijske mobilnosti in prevoza v korist ranljivih gospodinjstev, ranljivih mikropodjetij in ranljivih uporabnikov prevoza. Dogovor o vzpostavitvi Socialnega sklada za podnebje je bil sprejet decembra 2022, bil naj bi del skupnega proračuna EU. V ta namen bodo morale posamezne države članice Komisiji do poletja 2024 predložiti socialni načrt za podnebje, kjer bi, prvič, ranljivim gospodinjstvom, ranljivim mikropodjetjem in ranljivim uporabnikom prevoza morali zagotoviti sredstva za financiranje in vlaganje v energijsko učinkovitost, razogljičenje ogrevanja in hlajenja ter brezemisijska in nizkoemisijska vozila in mobilnost. Drugič, ublažiti bi morali učinek povišanja stroškov fosilnih goriv na najbolj ranljive in tako preprečiti energijsko in prometno revščino v prehodnem obdobju, dokler take naložbe niso izvedene. Načrti bi morali vključevati naložbeno komponento, ki spodbuja dolgoročno rešitev zmanjševanja odvisnosti od fosilnih goriv, in bi lahko predvideli druge ukrepe, vključno z začasno neposredno dohodkovno podporo za kratkoročno ublažitev škodljivih učinkov na prihodke (Evropski svet 2022).

V postopku sprejemanja uredbe se je večkrat pojavila tudi definicija mobilnostne revščine, a se je spreminjala. Po predlogu iz leta 2021 se »mobilnostna revščina« nanaša na gospodinjstva, ki imajo visoke stroške prevoza ali omejen dostop do dostopnih načinov prevoza. Definicija omenja tudi dejavnike ali njihovo kombinacijo, ki to vrsto revščine povzročajo: nizki dohodki, visoki izdatki za gorivo in/ali visoke cene JPP, razpoložljivost nadomestnih možnosti prevoza in njihova dostopnost ter lokacija, prepotovane razdalje in prometne prakse, zlasti na podeželskih, otoških, gorskih in oddaljenih območjih. Iz enega od dokumentov, ki zaobjema predloge sprememb glede vzpostavitve socialnega sklada za podnebje, je razvidno, da so bila mnenja glede vsebine in terminologije mobilnostne revščine

zelo različna (Evropski parlament 2022). V zadnjem predlogu, sprejetem po začasnem političnem dogovoru iz decembra 2022, pa je bil sprejet pojem »prevozna revščina«, ki se nanaša na težave ali nezmožnost posameznikov in gospodinjstev, da si privoščijo osebni ali javni prevoz, ali na pomanjkanje ali omejen prevoz, potreben za dostopanje do osnovnih družbeno-ekonomskih storitev in aktivnosti, upošteva nacionalni in prostorski kontekst (Evropska komisija 2023). Razlogi za to spremembo nam niso poznani.

2.2.2 Pregled obravnave mobilnostne revščine po posameznih državah in v mednarodnih projektih

Tematika mobilnostne oziroma prevozne revščine je v državah članicah EU, zajetih v pregled, vključno s Slovenijo, zaenkrat še slabo obravnavana, pogosto samo na ravni različnih raziskav (na primer Belgija, Danska, Grčija). Na podlagi pregleda (preglednica 01) ocenjujemo, da se v šestih državah že izvajajo posamezni ukrepi za zmanjševanje mobilnostne oziroma prevozne revščine, najpogosteje gre za brezplačen javni potniški promet (v nadaljevanju JPP) v mestih za določene ciljne skupine, na primer starejše (Slovenija, Irska, Nemčija) ali socialne tarife za prevoz (Italija, Nemčija). Definicijo za mobilnostno revščino in uradni kazalnik za njeno spremljanje ima zaenkrat samo Francija, kjer pa je, tako kot drugod, najpomembnejši ukrep na tem področju zaenkrat cenejši ali brezplačen JPP v mestih.

Med drugimi državami, zajetimi v pregled, se s prevozno/mobilnostno revščino ne ukvarjajo v Braziliji in Južni Koreji, v Kanadi pa zaenkrat samo na ravni raziskav. V ZK imajo že pripravljene različne predloge definicij in kazalnikov, izvajajo pa podobne ukrepe kot v državah članicah EU, zajetih v pregled. Prizadevajo si tudi za ohranjanje socialno potrebnih avtobusnih povezav, dajejo velik poudarek načrtovanju in izboljšanju dostopnosti, tudi z izboljšanjem dostopa do informacij in pomočjo pri razumevanju razpoložljivih potovalnih možnosti in informacij. V ZDA je izvajanje ukrepov za zmanjševanje mobilnostne revščine omejeno na posamezne pobude. V Avstriji, na Češkem, v Grčiji, na Madžarskem, v Braziliji in Južni Koreji nismo našli informacij, da bi bil pojem kakorkoli obravnavan.

S prevozno/mobilnostno revščino oziroma njenimi oblikami so se s posameznih vidikov doslej ukvarjali tudi štiri evropski projekti (preglednica 02).

Preglednica 1: Obravnava prevozne/mobilnostne revščine po posameznih državah.

država	opis
Slovenija	V Sloveniji razen na deklarativni ravni do zdaj ni bila zaznana obravnava prevozne/mobilnostne revščine na sistemski ravni, njena vpeljava v pravne akte ali ukrepanje na tem področju. Na državni ravni ni sprejete definicije, indikatorjev, politik in ukrepov. Prevozna oziroma mobilnostna revščina še ni na agendi državnih odločevalcev. Tu in tam se opozarja na problematiko, na nacionalni ravni velja izpostaviti ukrep brezplačne rabe JPP za upokoјence, vzpostavljen v letu 2020, ki vsaj za socialno ranljivejše in bolj mobilne upokoјence brez lastnega avtomobila blaži prevozno revščino. Kot ukrepe, ki zmanjšujejo to vrsto revščine, pa velja izpostaviti primere na lokalni ravni: cenejši ali brezplačen JPP, souporaba avtomobilov, mestna kolesa, ponujanje prevozov ciljnim skupinam (Prostofer, Zavod sopotniki).
Belgija	Ni definicije, prav tako ne politik in ukrepov. Obstaja nekaj raziskav, na primer s strani organizacije Mobiel21 , tudi na primer monitor splošne revščine ocenjuje, koliko ljudi nima dostopa do avtomobila, ampak ni sistematičnega pristopa k reševanju problema. Glede definicije: ni ene oblike mobilnostne revščine, zato so opredelili pet najpogostejših profilov : mobilni starejši, mlajši začetniki, odvisni od mestnega JPP, primestni prebivalci, odvisni od avtomobilov, in starejši na podeželju.
Danska	V nekaj (komercialnih) prispevkih je bilo izpostavljeno, da je mobilnostna revščina prisotna v obmestnih in podeželskih področjih ter da se v slednjih ta revščina povečuje zlasti zaradi zmanjševanja števila avtobusnih povezav ter dejstva, da vsi nimajo avtomobila. Kot ena od možnosti za premostitev teh težav je tudi sopotništvo z uporabo komercialnih aplikacij.
Francija	Trenutno je Francija edina država članica EU z uradnim kazalnikom prometne revščine. Na podlagi tega kazalnika je bilo leta 2014 približno 10,2 % gospodinjstev v Franciji v prometni revščini, vendar alternativni kazalniki kažejo, da bi prometna revščina lahko prizadela še večje število francoskih gospodinjstev, in sicer 21 % (Martiskainen s sodelavci 2021). Mobilnostna revščina je opredeljena z deležem prihodkov, namenjenih za transport, če doseže dvakratnik mediane . Več informacij o problemu je na voljo v študiji nacionalnega observatorija za energetska prekršnost. Kot okoljski in socialni ukrep imajo številna mesta v Franciji delno ali popolnoma brezplačen javni prevoz . Bolj podroben pregled je na voljo na tej povezavi .

Hrvaška	Ni definicije in indikatorjev. Ukrepi niso prisotni na nacionalni ravni, ampak na lokalni ali regionalni ravni, kot so znižane tarife za specifično ciljno skupino in stvarne ugodnosti.
Irska	Poročilo iz leta 2000 je ugotovilo, da več kot ena tretjina ljudi na podeželju nima dostopa do transporta oziroma je dostop otežen; kar vodi do ostalih težav, na primer pridobivanje zaposlitve ali socialna izolacija. Ena od študij je pokazala, da so območja na podeželju Irske, ki so prometno slabo povezana, na slabšem tudi na družbeno-ekonomskem področju. Irska ima tako imenovan »Free travel scheme« – brezplačen prevoz na vseh javnih prevoznih sredstvih v lasti države za vse, ki so stari 66 ali več let (tudi v primerih invalidnosti).
Italija	Ni definicije. V več regijah lahko posamezniki, katerih letni ISEE je nižji od določenega praga (določeno na regionalni ravni), upravičeni do znižanih tarif JPP (vir).
Nemčija	Da bi se spopadli s težavo, da ljudje izbirajo za domovanje območja, odvisna od avtomobilov, ker jih privlačijo zaradi nizkih stroškov stanovanja, so bili razviti spletni kalkulatorji . Ti omogočajo gospodinjstvom, da ocenijo skupne stroške stanovanja in prevoza. Cilj je usmeriti izbire stanovanjskih lokacij proti jedru metropolitanskih območij, tako iz socialnih kot okoljskih razlogov. Nekaj mest ima brezplačen javni prevoz . Nekatere lokalne oblasti ponujajo tudi tako imenovane socialne vozovnice , to je vozovnice s popustom za tiste z nizkimi dohodki, so pa med občinami precejšnje razlike glede na primer kritje upravičencev do dajatve in znesek dajatve.
Španija	Ni definicije in indikatorjev. Ukrepi niso prisotni na nacionalni ravni, ampak na lokalni ali regionalni ravni, kot so znižane tarife za specifično ciljno skupino, denarna podpora in stvarne ugodnosti. Več informacij
Kanada	Ni definicije in indikatorjev. Ukrepi niso prisotni na nacionalni ravni, ampak na lokalni ali regionalni ravni, kot so znižane tarife za specifično ciljno skupino, denarna podpora in stvarne ugodnosti. Več informacij
ZK	Izvajajo se ukrepi na nacionalni in regionalni ali lokalni ravni. Ukrepi vključujejo znižane tarife za specifično ciljno skupino, denarno podporo in stvarne ugodnosti, kot so brezplačni prevoz, ohranjanje socialno potrebnih avtobusnih povezav. Velik

	<p>poudarek dajo tudi načrtovanju dostopnosti ter na vključevanju različnih skupin javnosti v javno razpravo znotraj odločevalskih procesov na področju dostopnosti.</p> <p>Poudarek dajejo tudi na izobraževanju in usposabljanju ter razvoju socio-kognitivne razsežnosti prevoznih pomanjkljivosti. Pomemben akter na tem področju je Enota za socialno izključenost (ang. <i>Social Exclusion Unit</i>), ki se osredotoča na dostop do informacij in pomoč pri razumevanju potovalnih možnosti in informacij. Več informacij, tudi na tej povezavi.</p> <p>Dokument vključuje predloge za indikatorje ter različne možnosti definicije mobilnostne oziroma transportne revščine, ki bi jih lahko aplicirali v Veliki Britaniji. Nobena od teh zaenkrat ni sprejeta. Med drugim članek vključuje predlog indikatorjev: čas, potreben za dostop do nujnih storitev; razdalja do najbližjega avtobusnega ali železniškega postajališča ter dohodki gospodinjstva. Navaja tudi različne ukrepe, ki se izvajajo na nacionalni ali regionalni ravni: podpore (na primer cenejše vozovnice) za brezposelne ali druge skupine z nizkimi dohodki; brezplačne in subvencionirane prevoze šoloobveznih otrok; znižane cene vozovnic za upokoence in invalide; dodatne storitve JPP.</p> <p>Članek vključuje predloge za indikatorje ter različne možnosti definicije mobilnostne oziroma transportne revščine. Nobena od teh zaenkrat ni sprejeta. Izvajajo pa v Nacionalno raziskavo potovanja (ang. <i>National travel survey</i>).</p>
ZDA	<p>Ni državne definicije, kazalcev. So pa posamezni programi, ki to obravnavajo, na primer RPUTES initiative; gre za program, ki skupnostim na podeželju pomaga dostopati do sredstev za prevoz oziroma hkrati s podatki pomaga, da lahko skupnosti lažje analizirajo svoje mobilnostne potrebe. Američani sicer namenijo 13 % prihodkov gospodinjstva za mobilnost.</p>

Preglednica 2: Mednarodni projekti s področja mobilnostne revščine.

naslov projekta	program	trajanje	kratek opis
High reach innovative mobility solutions to cope with transport poverty	H2020-EU.3.4. - SOCIETAL CHALLENGES - Smart, Green And Integrated Transport	2017–2020	Cilj projekta HiReach je odpraviti mobilnostno revščino s spodbujanjem novih tehnoloških in socialnih rešitev na področju mobilnosti, z uporabo odprtih orodij, prenosa tehnologije in tehnik razvoja zagonskih podjetij za iskanje in izkoriščanje novih poslovnih idej, ki dosega družbene skupine in območja z nizko dostopnostjo. Več informacij

MAMBA (Maximising Mobility and Accessibility of Services in Regions Affected by Demographic Change)	Interreg Baltic Sea Region Programme 2014-2020	2017–2020	Zaradi upadanja in staranja prebivalstva na številnih podeželskih območjih v baltskih državah je vse težje vzdrževati JPP in druge storitve mobilnosti, na primer oskrbo na domu ali dostavo na dom. Ta zmanjšana dostopnost storitev vpliva na kakovost življenja ljudi, ki živijo zunaj mestnih središč. Cilj projekta MAMBA je soočiti se s tem izzivom s spodbujanjem trajnostnih rešitev mobilnosti »od ljudi do storitev« in »od storitev do ljudi« na podeželskih območjih. V praksi so partnerji projekta sodelovali pri izboljšanju povezovanja obstoječih struktur mobilnosti z inovativnimi rešitvami mobilnosti, kot so avtobusi za državljane, mobilnost kot storitev in aplikacije za souporabo prevoza. Cilj je bil čim bolj povečati mobilnost in dostopnost storitev v podeželskih regijah ter pri tem v proces vključiti uporabnike. Več informacij
UMCASE (Citizens' inclusive and accessible urban mobility solutions)	EIT Urban Mobility	2021–2022	Ta projekt je bil del mreže Evropskega inštituta za inovacije in tehnologijo za urbano mobilnost, katere namen je povezati konzorcije mest, nevladnih organizacij, akademskih ustanov in/ali komercialnih partnerjev, da bi začeli izvajati projekte, ki vključujejo ljudi na področju urbane mobilnosti in javnega prostora. Namen projekta UMCASE je bil mestom ponuditi interaktivno metodo za ugotavljanje potreb uporabnikov ter razvoj prilagojenih sistemov JPP in digitalnih rešitev za najbolj ranljive uporabnike. V okviru projekta je nastal spletni portal za najbolj ranljive uporabnike JPP, za lažje razumevanje njihovih težav in iskanje najboljših rešitev zanje. Aktivnosti so izvajali v Vitorii-Gasteiz in Eindhovnu. Več informacij
Transport poverty- Unravelling transport poverty		2015–2020	Projekt se je na primeru štirih nizozemskih mest ukvarjal s prevozno revščino. Več informacij

2.3 Projektni delovni definiciji

Na podlagi izhodišča projekta, evropskih dokumentov in reševanja problematike na ravni EU ter ugotovitev iz literature smo oblikovali definiciji prevozne in mobilnostne revščine:

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

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

Definicija prevozne revščine izhaja iz koncepta prevozne pravičnosti (ang. *transport justice*) in v ospredje postavlja ustrezen dostop do lokacij, kjer človek opravlja dejavnosti, s katerimi zadovoljuje svoje temeljne družbeno-ekonomske potrebe, kot so delo, nakupovanje, rekreacija, izobraževanje in zdravstvena oskrba. Definicija mobilnostne revščine pa v ospredje postavlja mobilnost kot eno pomembnejših vrednot sodobne družbe ali celo človekovih pravic (Kuttler in Moraglio 2020e).

Oblikovani definiciji sta večplastni. Čeprav ni eksplicitno omenjeno, obe vključujeta problem slabe prometne dostopnosti²: v številnih primerih so za človeka pomembne lokacije od njegovega bivališča zelo oddaljene, do njih pa ni mogoče enostavno dostopati s prevoznim sredstvom, ki ga ima posameznik ali gospodinjstvo na voljo. S tega vidika so najbolj ranljiva skupina posamezniki, ki živijo na območju brez ustrezne dostopnosti JPP ali drugih oblik mobilnosti (na primer prevozi na klic, souporaba avtomobilov, souporaba koles) in brez lastnega osebnega avtomobila, kar praviloma vodi v manjšo mobilnost (Kuttler in Moraglio 2020d), ta pa nemalokrat v socialno izključenost (Lucas 2012) in slabšo kakovost življenja (Awaworyi Churchill in Smyth 2019).

Definicija prevozne revščine eksplicitno omenja tudi problem stroškov za mobilnost oziroma prevoz, ki najbolj prizadenejo tiste z nižjimi dohodki. To vodi bodisi v zmanjšano mobilnost in odrekanje nekaterim dejavnostim bodisi v materialno revščino zaradi prisiljenega lastništva avtomobila (Mattioli 2017) in večjih izdatkov za gorivo, ki se bo v prihodnosti najverjetneje podražilo. Stroški mobilnosti so sicer pri premožnejših praviloma višji, vendar zaradi tega niso prizadeti, saj si jih lahko privoščijo. Definiciji teoretično vključujeta ne samo finančne, temveč tudi časovne stroške oziroma porabo časa, ki na primer nastanejo zaradi časovne nekonkurenčnosti JPP, in vodijo v tako imenovano časovno revščino (Turner in Grieco 2000).

Definiciji vključujeta tako posameznike kot gospodinjstva, saj je mobilnostno in prevozno revščino smiselno preučevati in reševati na obeh ravneh. Raven posameznika denimo osvetljuje prevozne težave, ki jih imajo posamezni člani gospodinjstva in ranljive skupine, na primer ženske, ki so zaradi močno družbeno ukoreninjenih vrednot in prepričanj v slabšem ali celo podrejenem družbeno-ekonomskem položaju (Borgato s sodelavci 2020b), ali osebe z oviranostmi (vidno, slušno, gibalno ali duševno), pri katerih je mobilnost že tako ali tako omejena (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

² Pomen tega in nekaterih sorodnih izrazov opredeljuje Zakon o celostnem prometnem načrtovanju: <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2022-01-3086?sop=2022-01-3086>

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

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), mobilnostno revščino v projektu obravnavamo 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. Mobilnostno revščino obravnavamo kot malce širši pojem od prevozne revščine, ki denimo obsega tudi neustrezno infrastrukturo za hojo oziroma hodljivost prostora. Slednjega prevozna revščina denimo ne vsebuje, saj se osredotoča na prevoz. Zaradi različnih tolmačenj in vrednostnih izhodišč je sicer razmerje med prevozno in mobilnostno revščino včasih nejasno, iz nekaterih javno dostopnih gradiv je razbrati, da so bili tudi pogledi med predstavniki evropskih institucij precej različni³.

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 kraj⁴, 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 celinami⁵, sorodno (ožjo) stanovanjsko mobilnost, ki se nanaša na preselitev v drugo stanovanje⁶, socialno oziroma družbeno mobilnost⁷, ki opisuje gibanje po družbeni lestvici, identitetno mobilnost⁸ itn. 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 najbrž primernejši, saj v ospredje postavlja visoke stroške prevoza, ki bi lahko nastali pri zadovoljevanju temeljnih življenjskih potreb. Obenem ni zanemarljivo tudi dejstvo, da 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 zanja, dodaten izziv pa je opredelitev ključnih storitev in dejavnosti.

Oblikovani definiciji sta primerni tudi v slovenskem kontekstu, ki ga označuje velik delež prebivalstva, živečega na redkeje poseljenem podeželju z nezadovoljivo dostopnostjo JPP in veliko odvisnostjo od osebnega avtomobila. Tudi to je razlog, da je imela Slovenija leta 2021 največji, 16,9-odstotni delež izdatkov za mobilnost v EU⁹ (Agencija ... 2024), s tega vidika pa je v kontekstu prihodnjih sprememb, ki se dotikajo mobilnosti (podnebni prehod, visoke cene goriva) zelo ranljiva.

2.4 Sklep

Pri pregledu znanstvene literature, mednarodnih projektov, obravnav po posameznih državah in aktualnih evropskih dokumentov smo podobno kot drugi avtorji ugotovili, da je tematika prevozne oziroma mobilnostne revščine razmeroma nova in slabo obravnavana, vendar po drugi strani obsega ali se dotika številnih drugih konceptov, ki so v literaturi že zelo temeljito

³ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-AM-719781_SL.pdf

⁴ Urbanistični terminološki slovar. DOI: <https://doi.org/10.3986/978-961-254-943-5>

⁵ Geografski terminološki slovar. <https://isjfr.zrc-sazu.si/sl/terminologisce/slovarji/geografski#v>

⁶ Glej na primer Mandič 1996: <http://dk.fdv.uni-lj.si/dr/dr21Mandic.PDF>

⁷ Glej na primer Golec 2019: DOI: <https://doi.org/10.3986/9789610502043>

⁸ Glej na primer Golec 2019: DOI: <https://doi.org/10.3986/9789610502043>

⁹ Kazalci okolja v Sloveniji – [PR 14] Izdatki za osebno mobilnost. <https://kazalci.arso.gov.si/sl/content/izdatki-za-osebno-mobilnost-2>

raziskani. Splošno sprejeta definicija prevozne oziroma mobilnostne revščine ne obstaja, tudi zaradi razlik v pristopih. Je pa raziskav na to tematiko v zadnjih letih vedno več, zato si lahko o vzrokih, oblikah in posledicah obeh vrst revščin že lahko ustvarimo osnovno sliko. Ugotovili smo, da sta tako prevozna kot mobilnostna revščina kontekstualna, vsebinsko kompleksna in večplastna pojava, ki zavzemata številne oblike in imata tudi prostorsko razsežnost.

Ugotovili smo tudi, da se v literaturi in obravnavah te tematike razmeroma enakovredno uporabljata pojma prevozna revščina (ang. *transport poverty*) in mobilnostna revščina (ang. *mobility poverty*), ki se problematike lotevata iz drugačnih vrednostnih izhodišč, ločnica med njima pa velikokrat ni povsem jasna. Na zadnjem političnem dogovoru med predstavniki evropskih institucij o vzpostavitvi podnebnega socialnega sklada je bila sprejeta definicija prevozne revščine. Ta termin je v primerjavi z mobilnostno revščino jasnejši in z vidika pravičnega podnebnega prehoda ustrežnejši. Zato smo se odločili, da v nadaljevanju projekta večinoma uporabljamo izraz »prevozna revščina«, tako pri oblikovanju kazalnikov, kot pri merjenju pojava in izboru ukrepov.

3 Kako opredelimo prevozno revščino

Prevozna revščina ni splošen pojav, temveč prizadene posameznike. Prepoznavanje konkretnih oseb, ki se soočajo s prevozno revščino, v projektu ni izvedljivo, niti to ni namen raziskave. S kazalniki želimo predvsem oceniti razširjenost pojava v Sloveniji ter opredeliti območja in družbene skupine, ki so bolj ogrožene in dovzetne za pojav prevozne revščine. Namen drugega delovnega sklopa v projektu Mobilnostna revščina v Republiki Sloveniji je oblikovati ključne kazalnike, s katerimi bi lahko izmerili in analizirali pojav prevozne revščine v državi. Analize razširjenosti pojava prevozne revščine v Sloveniji bodo podlaga za oblikovanje ustreznih ukrepov za določena območja in ciljne skupine prebivalcev. Z njimi želi država zmanjšati ranljivost prebivalcev, predvsem v luči pričakovanih višjih stroškov za energente, ki jih bo prinesel zeleni prehod v prihodnjih desetletjih.

Kljub temu da je prevozna revščina še razmeroma slabo uveljavljen pojem, je pregled literature in dokumentov pokazal, da se določeni splošni kazalniki za ugotavljanje in proučevanje tega pojava že uveljavljajo. Uredba o vzpostavitvi Socialnega sklada za podnebje in spremembi Uredbe (EU) 2021/1060 na sektorju cestnega prevoza predvideva dva kazalnika: število ranljivih uporabnikov prevoza in število gospodinjestev, 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 ... 2021). Kazalnike za proučevanje pojava prevozne revščine predlagajo tudi avtorji nekaterih raziskav. To so na primer splošni družbeno-ekonomski kazalniki, ki prevozno revščino ugotavljajo prek dohodkov prebivalstva in deleža prebivalstva pod pragom revščine (Borgato, Maffii in Bosetti 2020a). Podobno finančne vidike izpostavljajo tudi kazalniki, ki neposredno merijo mobilnost. Takšni kazalniki so na primer delež prihodkov, ki ga gospodinjstva namenjajo za mobilnost: gorivo, avtomobil, JPP, ter prepoznavanje pojava prisilnega lastništva avtomobila (Awaworyi Churchill in Smith 2019; Lowans s sodelavci 2021). Pri ugotavljanju prevozne revščine so pomembni 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 posameznikovim fizičnim, kognitivnim in finančnim zmožnostim. Pri tem vidiku je izpostavljena tudi časovna razsežnost, saj naj bi bile ključne storitve in dejavnosti posamezniku dostopne v razumnem časovnem okviru. Delež razpoložljivega časa, ki ga posameznik nameni prevozu, naj torej ne bi bil prevelik (Lucas in sodelavci 2016; Martens in Bastiaanssen 2019; Kuttler 2020a). Nekateri avtorji v povezavi s prevozno revščino izpostavljajo tudi okoljske vidike mobilnosti, na primer: izpostavljenost hrupu ali onesnaženemu zraku, na primer pri kolesarjenju (Lucas s sodelavci 2016). Tuji avtorji govorijo tudi o družbenih in kulturnih vidikih mobilnosti. Prevozna revščina se v takih primerih kaže na primer kot zavrnitev ali odklonitev dela zaradi težav z mobilnostjo, v slabšem položaju žensk, ker pogosteje nimajo vozniškega izpita ali niso lastnice avtomobila, ter otrok, ki so odvisni od prevozov staršev ali drugih oseb (Lucas s sodelavci 2016; Borgato s sodelavci 2020b; Borgato, Maffii in Bosetti 2020c).

Definicija prevozne revščine, ki smo jo oblikovali v prvem delovnem sklopu na podlagi pregleda literature in dokumentov, je kratka, a široka in skuša čim zaobjeti različne vidike prevozne revščine:

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

Zgornja definicija v ospredje postavlja dostopnost osebnega ali javnega prevoza in dostopnost do lokacij, kjer posameznik zadovoljuje svoje temeljne potrebe, kot so delo, nakupovanje, izobraževanje, zdravstvena oskrba in rekreacija. Na podlagi definicije smo izpostavili tri ključne vidike dostopnosti, ki so pomembni za ugotavljanje prevozne revščine:

- prostorski in časovni vidik dostopnosti;
- finančni vidik dostopnosti in
- družbeno-kulturni vidik dostopnosti.

Pri oblikovanju kazalnikov smo upoštevali značilnosti in posebnosti Slovenije. V Sloveniji je JPP finančno relativno dobro dostopen za vse skupine prebivalstva. Upokojenci, starejši od 65 let, invalidi in vojni veterani so upravičeni do brezplačne vozovnice za JPP. Šolarji in študenti so upravičeni do subvencioniranih vozovnic za medkrajevne in mestne prevoze. Za vse je cena enaka, ne glede na dolžino relacij, na katerih se prevažajo, kar pomeni, da je JPP zanje relativno dobro dostopen in cenovno ugoden.

Mestne občine Velenje, Nova Gorica in Postojna vsem potnikom omogočajo brezplačne prevoze v mestnem prometu. Tudi zaposleni v javnem sektorju so upravičeni do povračila stroškov prevoza na delo, če je pot od doma do delovnega mesta daljša od 2 km. Višina nadomestila za prevoz na delo je določena bodisi s stroškom najcenejšega JPP bodisi z zneskom za prevožen kilometer. Vračilo stroškov prevoza na delo za zaposlene v gospodarstvu med podjetji ni enotno. Določene kolektivne pogodbe zaposlenim zagotavljajo nižja povračila stroškov prevoza na delo. Delodajalci v Sloveniji prav tako niso dolžni izplačevati višjih zneskov za vračilo stroškov prevoza, če se zaposleni preseli v bolj oddaljen kraj (Zakon o delovnih ... 2002). 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. V Sloveniji je problem finančne dostopnosti mobilnosti torej manj prisoten, ne moremo pa ga popolnoma izključiti. Večji problem je kakovost JPP, ki marsikje v Sloveniji ni dovolj frekventen ali pa je vožnja z javnimi prevoznimi sredstvi nesprejemljivo daljša od vožnje z avtomobilom. Poleg tega prebivalci nekaterih območij v Sloveniji tudi nimajo zadovoljivega JPP v peš dostopnosti od svojega bivališča.

3.1 Opredelitev kazalnikov prevozne revščine

V drugem delovnem paketu se osredotočamo predvsem na oblikovanje nabora ustreznih kazalnikov in na preverjanje razpoložljivosti podatkov v Sloveniji. Podrobneje bodo kazalniki obravnavani in uporabljeni za analizo v tretjem delovnem paketu (3A in 3B).

3.1.1 Prostorski in časovni vidik dostopnosti

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. Kazalniki (preglednica 3) v tem sklopu temeljijo na predpostavki, da naj bi imeli posamezniki enakovreden dostop do dejavnosti z javnim prevozom v razumnem časovnem okviru. To pomeni, da potovalni časi do ključnih storitev z javnim prevozom ne bi smeli biti bistveno daljši od trajanja voženj z osebnim avtomobilom. S prostorskimi in časovnimi kazalniki zato ugotavljamo predvsem dostopnost JPP, kakovost storitve JPP

(Lucas s sodelavci 2016; Martens in Bastiaanssen 2019; Kuttler 2020b) in časovno konkurenčnost JPP v primerjavi z vožnjo z osebnim avtomobilom. Ocenjujemo, da je pri teh kazalnikih smiselno upoštevati tudi starostne skupine posameznikov, saj s tem lahko ugotovljamo razlike in tveganja, povezana z določeno starostjo prebivalcev. 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) na primeru dijakov v Ljubljanski urbani regiji ugotavljata, da so zaradi neustreznega javnega potniškega prometa na določenih delih regije prikrajšani za pogostejše socialne stike z vrstniki ali za sodelovanje v različnih občolskih dejavnostih, kar pomeni večje tveganje za socialno izključenost (Gabrovec in Razpotnik Visković 2018).

Preglednica 3: Predlagani kazalniki prostorskega in časovnega vidika prevozne revščine.

kazalnik	opis	podatki*
delež prebivalcev ki ne prebiva v radiju 1 km od postajališča JPP z zadovoljivo in primerno frekvenco	Delež bomo izračunali na podlagi razdalje od prebivališč do postajališč JPP po omrežju pešpoti namesto manj natančne zračne razdalje, z upoštevanjem pogostnosti voženj. Osnovni kazalnik bo razširjen z ugotavljanjem deleža prebivalcev po različnih starostnih skupinah.	<ul style="list-style-type: none"> • hišni naslovi, • lokacije postajališč, • prebivalci po naslovih, • starost, prebivalcev, • frekventnost voženj JPP
delež prebivalcev s slabšim dostopom do dejavnosti z javnim prevozom	Izračun trajanja potovanj prebivalcev na delo in do izbranih storitev z javnim prevozom (na primer zaposlitvena središča, zdravstvene storitve, varstvene in izobraževalne ustanove). Primerjava trajanja potovanj z javnim prevozom z običajnim trajanjem potovanj z osebnim avtomobilom za izbrane relacije.	<ul style="list-style-type: none"> • frekventnost voženj JPP, • čas potovanj z javnim prevozom, • lokacije delovnih mest in storitev • prebivalci po hišnih naslovih

* Čeprav bomo pri analizah uporabljali tudi osebne (mikro)podatke o hišnih naslovih in starosti prebivalcev, ki bivajo na posameznem naslovu, bomo rezultate naših analiz agregirali po izbranih prostorskih enotah ali izbranih starostnih skupinah. Namen združevanja podatkov je preprečevanje razkritja osebnih podatkov, k čemur smo se zavezali, ko smo zaprosili za podatke iz Centralnega registra prebivalstva.

Konkurenčnost JPP bomo v projektu ugotavljali s primerjavo časov potovanj z osebnim avtomobilom. Pri tem bomo ocenili še sprejemljive razlike med obema vrstama prevoza, oziroma prag, do katerega še lahko govorimo o smiselni uporabi JPP in nad katerim je bolj smiselna uporaba osebnega avtomobila. Slednje lahko vodi v prisilno lastništvo avtomobila, zaradi povečanih izdatkov za mobilnost pa posledično v prevozno revščino.

Pri izračunih bomo upoštevali tudi starostne skupine. Družbena skupina s povečanim tveganjem za prevozno revščino so na primer otroci, ki so odvisni od (šolskega) javnega prevoza ali (osebnega) prevoza staršev oziroma drugih skrbnikov (Borgato, Maffii in Bosetti 2020c), kar lahko vodi v socialno izključenost (Gabrovec in Razpotnik Visković 2018).

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

S kazalniki prostorske in časovne dostopnosti smo ugotavljali dostopnost in kakovost JPP, dostopnost ljudi do centralnih naselij in ključnih storitev ter na koncu ocenili še število prevozno revnih ljudi v Sloveniji. Prostorska in časovna analiza dostopnosti JPP, storitev in ocena razširjenosti prevozne revščine je podrobneje predstavljena v 4. poglavju. Metodologija za prostorsko in časovno analizo dostopnosti je podrobneje razložena v podpoglavju 4.2, rezultati analiz pa v podpoglavju 4.3. Ocena števila prevozno revnih ljudi v Sloveniji je predstavljena v podpoglavju 4.3.3 in temelji na kombinaciji podatkov o dostopnosti JPP in deleža ljudi, ki živijo pod pragom revščine v posameznih statističnih regijah.

3.1.2 Finančni vidik dostopnosti

Finančni kazalniki (preglednica 4) lahko posredno ali neposredno kažejo na prevozno revščino prebivalstva, kar pomeni, da posamezniki ali gospodinjstva ne morejo ali s težavo pokrijejo stroške prevoza. Posredno lahko prevozno revščino ugotavljamo iz podatkov o dohodkih prebivalstva in iz deleža 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 za JPP. V primeru, da gospodinjstva namenijo nesorazmerno visok delež razpoložljivega dohodka za avtomobil, lahko sklepamo, da gre v določenih primerih za tako imenovano prisilno lastništvo avtomobila (Churchill in Smith 2019; Lowans in sodelavci 2021). Opozoriti velja tudi na možnost, da so izdatki, ki jih posamezniki ali gospodinjstva namenijo za prevoz, lahko tudi zelo nizki oziroma nični. Taki primeri lahko kažejo na prikrito revščino, ko se posamezniki ali gospodinjstva načrtno izogibajo mobilnosti, ker zanjo nimajo dovolj sredstev. Izpostaviti velja, da ima izmed evropskih držav Francija zaenkrat edina uradno sprejet kazalnik za spremljanje prevozne revščine. Velja, da je gospodinjstvo prevozno revno, če delež prihodkov, namenjenih za prevoz, doseže dvakratnik mediane (Ministère ... 2015).

Menimo, da je pri finančnem vidiku dostopnosti 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, namreč ne moremo sklepati, ali gre za prisilno lastništvo avtomobila ali za zavestno odločitev za nakup nesorazmerno dragega avtomobila, ki ne pomeni nujno, da je lastnik prevozno reven.

Preglednica 4: Predlagani kazalniki finančnega vidika prevozne revščine.

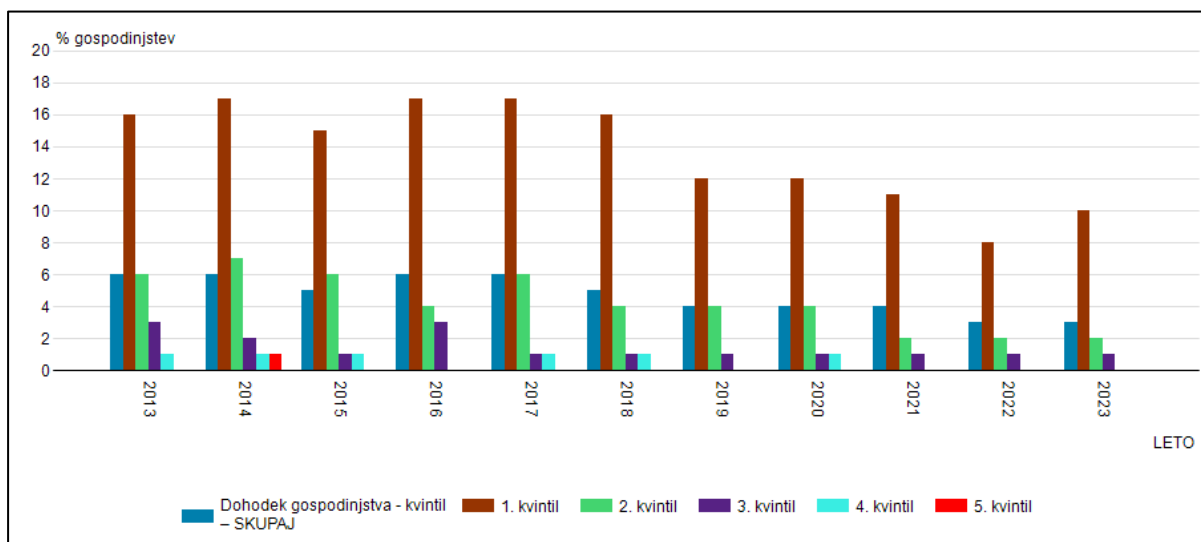
kazalnik	opis	podatki
----------	------	---------

<p>stopnja tveganja revščine</p>	<p>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 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).</p>	<p>podatke o življenjskih pogojih posameznikov in gospodinjstev zbira SURS in so javno dostopni v podatkovni bazi SiStat na ravni statističnih regij</p>
<p>delež gospodinjstev, ki si ne morejo privoščiti avtomobila</p>	<p>Kazalnik je primeren za ugotavljanje deleža ljudi, ki si zaradi finančnega stanja lastnega avtomobila ne morejo privoščiti in so zato odvisni od uporabe in kakovosti JPP.</p>	<p>podatke z anketno raziskavo Posedovanje izbranih dobrin zbira SURS in so javno dostopni v podatkovni bazi SiStat na ravni statističnih regij</p>
<p>delež izdatkov za mobilnost</p>	<p>Kazalnik je primeren za ugotavljanje deleža razpoložljivih sredstev, ki jih posamezniki ali gospodinjstva namenijo za prevoz (skupno), za nakup vozila, gorivo in vzdrževanje ter prevozne storitve.</p> <p>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 določenem primeru za prisilno lastništvo avtomobila, in da zaradi stroškov mobilnosti oseba ali gospodinjstvo ne more ali težko poravnati druge življenjske stroške, kot sta na primer elektrika ali hrana.</p>	<p>Podatke z anketno raziskavo Poraba v gospodinjstvih zbira SURS in so javno dostopni v podatkovni bazi SiStat na ravni Slovenije.</p>

Iz SURS-ove podatkovne baze SiStat smo za primer možnega finančnega kazalnika pridobili podatke o posedovanju avtomobila (slika 03). Predvsem nas je zanimal delež gospodinjstev, ki si avtomobila ne morejo privoščiti. V prvem in drugem dohodkovnem kvintilu, kamor sodi

40 % oseb iz gospodinjstev z najnižjimi ekvivalentnimi dohodki, je bilo leta 2023 skupaj 12 % gospodinjstev, kar je več kot leto prej. Pregled desetletnega obdobja je pokazal, da je zadnja leta delež gospodinjstev, ki si avta ne morejo privoščiti, manjši kot pred desetimi leti. Najnižji delež gospodinjstev, ki si avta niso mogla privoščiti, je bil leta 2022. Z letom 2023 se ponovno nakazuje porast deleža takšnih gospodinjstev (Statistični ... 2024a).

Slika 3: Delež gospodinjstev, ki si avta ne morejo privoščiti glede na skupni razpoložljivi dohodek gospodinjstva, Slovenija, letno (2013–2023) (Vir: SURS 2024b).



Kombinacija podatkov o izdatkih za mobilnost in tem ali je gospodinjstvo pod pragom revščine, 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 vidik dostopnosti

Družbeni in kulturni kazalniki prevozne revščine (preglednica 5) se nanašajo predvsem na problematiko neenakosti različnih družbenih skupin in na njihovo (ne)zmožnost samostojnega prevažanja. 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 in sodelavci 2016; Borgato in sodelavci 2020b). 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 šestdeset let. Pri mlajših sta deleža približno enaka, okrog 90 % (Odprti ... 2013). Družbena skupina s povečanim tveganjem za prevozno revščino so tudi otroci, ki so odvisni od (šolskega) JPP ali (osebne) prevoza staršev ali drugih skrbnikov (Borgato, Maffii in Bosetti 2020c), kar lahko vodi v socialno izključenost (Gabrovec in Razpotnik Visković 2018). Reis in Freitas (2020a, 2020b) izpostavljata tudi problematiko izgube zmožnosti samostojne mobilnosti zaradi zdravja, starosti ter drugih kognitivnih ali fizičnih ovir. Kazalnikov, s katerimi bi ugotavljali družbene in kulturne vidike prevozne revščine, avtorji tujih raziskav eksplicitno ne predlagajo. Raziskave se morajo zato pri ugotavljanju družbenih in kulturnih vidikov prevozne revščine opirati predvsem na ankete, ki jih bodisi

občasno izvajajo uradne statistične službe na bolj ali manj omejenem vzorcu anketirancev, ali pa morajo raziskovalci sami zasnovati raziskavo te problematike.

V Sloveniji imajo nekatere družbene skupine zakonsko opredeljene pravice do prevozov, na primer do zdravstvenih storitev in osnovnih šol. Bolnikom, ki so nepokretni in rabijo prevoz do zdravnika, oziroma bolnikom, ki rabijo prevoz na ali z dialize je zagotovljen prevoz z reševalnimi vozili (Zakon o zdravstvenem ... 2023). Zakon o zdravstvenem varstvu in zdravstvenem zavarovanju (1992) od 39. člena dalje definira tudi upravičenost do povračila potnih stroškov zavarovancev in njihovih spremljevalcev. Problemi s tovrstnimi prevozi, s katerimi se srečujejo bolniki, so slabo raziskani, zato bomo v nadaljevanju projekta opravili intervjuje tudi z relevantnimi deležniki.

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 da pot ni varna. Učenec ima pravico do brezplačnega prevoza v prvem razredu, v višjih razredih pa le, če je varnost učenca na poti v šolo ogrožena.

Preglednica 5: Predlagani kazalniki družbenega in kulturnega vidika prevozne revščine.

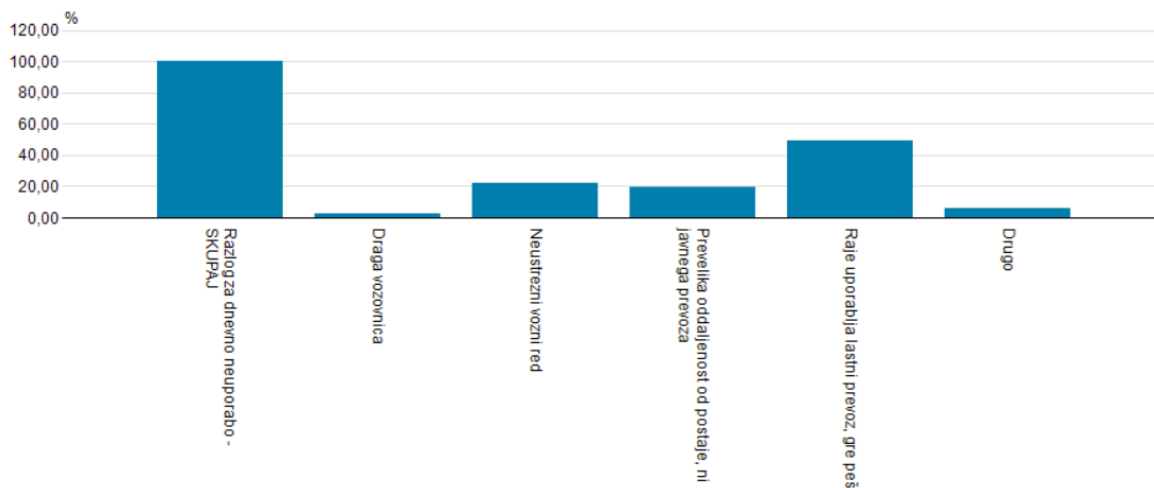
kazalnik	opis	podatki
število imetnikov voziškega dovoljenja po spolu in starosti	kazalnik je primeren za ugotavljanje odvisnosti od uporabe JPP in morebitnih razlik med družbenimi skupinami	Register voznikov (podatki so dostopni le za leto 2013)
lastništvo vozil po spolu, starosti in občini	kazalnik je primeren za ugotavljanje morebitnih razlik v lastništvu vozil med družbenimi skupinami	evidenca registriranih vozil
razlogi za neuporabo JPP	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 zbral SURS in so javno dostopni v podatkovni bazi SiStat na ravni Slovenije. Podatke je z anketno raziskavo Razlogi prebivalcev Slovenije (15–84 let), da niso uporabili JPP na poti na delo leta 2021 zbral SURS. Podatki so javno dostopni v podatkovni bazi SiStat na ravni Slovenije. Prikazati jih je možno glede na doseženo izobrazbo posameznikov.

dostopnost ustreznega prevoza za različne ranljive skupine	kazalnik je primeren za ugotavljanje možnosti in omejitev pri dostopanju do dela in ključnih storitev za različne družbene skupine in osebe z oviranostmi	podatki ne obstajajo ali niso javno dostopni; potrebne so dodatne raziskave ¹⁰
---	---	---

Iz SURS-ove podatkovne baze SiStat smo za primer možnega družbeno-kulturnega kazalnika pridobili podatke o razlogih prebivalcev Slovenije za neuporabo JPP iz leta 2017 (slika 4) in razlogih prebivalcev Slovenije, da niso uporabili javnega prevoza na poti na delo iz leta 2021 (slika 5) (Statistični ... 2017; 2021a).

Slika 4: Razlogi prebivalcev Slovenije, starih od 15 do 84 let, za neuporabo javnega prevoza (%) leta 2017 (Statistični ... 2017).

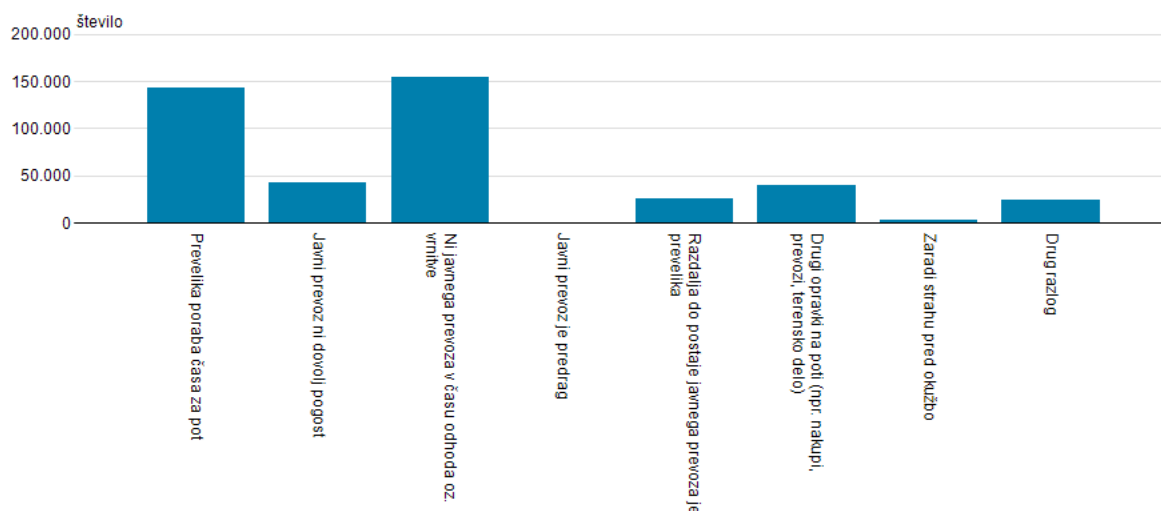
Razlogi prebivalcev Slovenije (15–84 let) za neuporabo javnega prevoza (%) po: RAZLOG ZA DNEVNO NEUPORABO. 2017, Starost - SKUPAJ.



¹⁰ Pomembni so naslednji vidiki dostopnosti: dostopnost JPP (na primer ustrezna označenost dostopov do postaj za ljudi z različnimi oviranostmi) ter primernost JPP za različne družbene skupine in osebe z oviranostmi (na primer visokopodni avtobusi, prilagojenost vlakov za invalide in podobno).

Slika 5: Razlogi prebivalcev Slovenije, starih od 15 do 84 let, da niso uporabili javnega prevoza na poti na delo leta 2021 (Statistični ... 2021a).

Razlogi prebivalcev Slovenije (15–84 let), da niso uporabili javnega prevoza na poti na delo po: RAZLOG ZA NEUPORABO. 2021, Spol - SKUPAJ.



V letu 2017 je bil glavni razlog za neuporabo JPP izbira posameznikov, da raje uporabljajo lastni prevoz. Na drugem in tretjem mestu sta bila razloga, povezana z nedostopnostjo oziroma časovno nekonkurenčnostjo JPP – neustrezen vozni red in prevelika oddaljenost od postaje. Leta 2021 prebivalci Slovenije za pot na delo največkrat JPP niso uporabili zaradi njegove časovne nekonkurenčnosti (prevelika poraba časa za pot) in slabe ponudbe JPP (ni javnega prevoza med odhodom in vrnitvijo z dela).

3.2 Kritično ovrednotenje podatkovnih zbirk institucij

Prevozna revščina zavzema zelo različne oblike in lahko prizadene različne družbene skupine. Ker gre za relativno 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 smo pridobili iz obstoječih podatkovnih virov, ki so bodisi javno dostopni bodisi smo zanje v okviru projekta zaprosili pri upravljavcu podatkov (na primer Centralni register prebivalstva in vozni redi prevoznikov v javnem potniškem prometu).

Podatki iz skupin finančnih in družbeno-kulturnih kazalnikov so zaupni, manj natančni ali pa jih uradne statistike sploh 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 (med njimi tudi posedovanje avtomobila) in izdatke, ki jih gospodinjstva med drugim namenjajo za prevoz, nakup in vzdrževanje vozil ter gorivo. Potencialno zanimivi so tudi anketni rezultati SURS-a, ki anketirance sprašuje po razlogih za neuporabo JPP. Med možnimi odgovori so namreč tudi finančni razlogi, nedostopnost JPP in podobno. 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 vzorca ankete zaenkrat nemogoči. Poleg tega iz določenih podatkov, kot je delež izdatkov za mobilnost, ne moremo neposredno sklepati ali gre za prevozno revščino. Nujno je združevanje z drugimi, finančnimi podatki o tveganjih, kot so tveganja socialne izključenosti, resne materialne prikrajšanosti ali prag revščine.

Pri podatkih SURS, ki temeljijo na anketnih raziskavah, je velika ovira relativno majhen vzorec, zaradi česar je podatke nemogoče prevajati na nižje prostorske enote, kot so občine in naselja. V okviru projektne raziskave je nemogoče opredeljevanje prevozno revnih posameznikov ali gospodinjstev, saj so poleg kriterija dostopnosti JPP pomembni tudi drugi vidiki, na primer finančna situacija posameznika, različne oblike oviranosti in podobno. Vsekakor so to vidiki, ki jih bodo morale pristojne finančne institucije ali institucije socialnega varstva pri izvajanju ukrepov Socialnega sklada za podnebje, upoštevati. Menimo, da so raziskave, ki jih izvaja SURS, 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 pomembno celovito razumevanje in poznavanje pojavnih oblik prevozne revščine, dober, splošen pregled nad razširjenostjo pojava, predvsem pa tudi individualen pristop pri reševanju stisk posameznikov in gospodinjstev, ki se bodo soočali s prevozno revščino.

4 Prostorska analiza prevozne revščine

Pojav prevozne revščine ima poleg socialne pomembno tudi prostorsko in časovno komponento. Za boljše razumevanje pojava prevozne revščine smo analizirali dostopnost JPP. S kombiniranjem podatkov o dostopnosti JPP in socialnem statusu smo izračunali delež prevozne revnih. Ker ustrezna dostopnost JPP pri večini prebivalcev lahko prepreči pojav prevozne revščine, smo preučili tudi vrzeli v ponudbi JPP in podali predlog izboljšav, s katerimi bi zmanjšali prevozno revščino.

4.1 Uporabljeni podatki

Za izvedbo kvantitativnih analiz so ključni kakovostni vhodni podatki. V podpoglavjih so opisani uporabljeni podatki ter njihova priprava.

4.1.1 Podatki o voznih redih

Vozni redi so ključni vhodni podatek za izdelavo analiz dostopnosti JPP, seznam vseh prejetih voznih redov je v preglednici 6. Večino voznih redov smo prejeli v GTFS formatu ali pa smo jih sami pretvorili v ta format. Uporaba enotnega formata za vse vozne rede nam je olajšala analizo podatkov in omogočila izvedbo analiz dostopnosti z upoštevanjem potovalnega časa, prestopanja in podobno. Vse vozne rede smo uvozili v PostgreSQL bazo, kjer smo jih združili ter izvedli nadaljnje analize.

V prejetih podatkih smo odkrili nekaj napak, ki smo jih pred izračunom števila voženj ročno popravili. Pri datotekah prevoznika Nomago je bilo nekaj koordinat postajališč napačnih, zato smo jih glede na ime postajališča ter zaporedja postajališč na liniji ustrezno umestili na zemljevid. Ker nam za Mursko Soboto ni uspelo pridobiti aktualnega voznega reda v formatu GTFS, smo v starejši različici popravili odhode na nekaterih linijah, da so se ujemali z aktualnimi voznimi redi. Pri železniških postajah in postajališčih smo zaradi slabe lokacijske natančnosti prvotnega sloja s pomočjo ortofoto posnetkov popravili lokacije. Pri postajah smo točko postavili na otočne perone v bližini dostopa na peron, pri postajališčih pa smo točko postavili na sredino enega od stranskih peronov. Ti popravki so bili pomembni predvsem za bolj natančno modeliranje razdalje in potovalnih časov med hišnimi naslovi in postajališči. V voznih redih za medkrajevni JPP smo odkrili napako pri linijah med Kranjem in Zgornjo Besnico, kjer so manjkale vožnje. Zato smo postajališčem z imeni Spodnja Besnica/Kr.sp, Kranj Gorenja Sava, Rakovica, Kranj Gorenja Sava skakal, Zgornja Besnica/Kr.ZD, Kranj Tiskanina, Spodnja Besnica/Kr.GD, Zgornja Besnica/Kr.K in Zgornja Besnica/Kr.Š ročno vnesli 11 postankov v vsako smer.

Ker nam za Mariborski mestni promet ni uspelo pridobiti voznih redov za čas poletnih šolskih počitnic, smo za julij upoštevali enake odhode kot v marcu. Število odhodov za julij je tako nekoliko precenjeno, saj je v poletnem času običajno manjše število odhodov na nekaterih linijah. Na rezultate analiz to sicer nima večjega vpliva, saj predvidevamo, da je tudi v poletnem času na vseh postajališčih na voljo ustrezno število voženj.

Preglednica 6: Viri podatkov o voznih redih.

naziv	območje	Vir podatkov
nacionalni vozni red	javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu javni železniški prevoz	Nacionalni center za upravljanje prometa – spletni servis (GTFS)
Ljubljanski potniški promet – mestni promet	mestne in nekatere primestne linije v Mestni občini Ljubljana z okolico	Ljubljanski potniški promet – spletni servis
Arriva – mestni promet	mestni linijski prevoz potnikov: <ul style="list-style-type: none"> • Ptuj • Piran • Novo mesto • Kranj • Koper • Jesenice 	Arriva po e-pošti (GTFS)
Nomago – mestni promet	mestni linijski prevoz potnikov: <ul style="list-style-type: none"> • Velenje • Celje • Sevnica • Krško • Brežice • Postojna • Nova Gorica 	Nomago – prejeta po e-pošti v nestandardnem zapisu.
Marprom	mestni linijski prevoz potnikov v Mariboru	Marprom po e-pošti (GTFS)
avtobusna postaja Murska Sobota	mestni promet v Murski Soboti	prevzeto iz starejše GTFS datoteke nacionalnega voznega reda ter dopolnjeno na stanje za leto 2023
Oblak Logatec	mestne in integrirane šolske linije v Logatcu	spletna stran prevoznika – le vozni redi v preglednicah – izdelava lastne GTFS datoteke

4.1.2 Podatki o prometnem omrežju

Z upoštevanjem prometnega omrežja lahko izdelamo natančnejše izračune oddaljenosti, kot z izračunom zračne razdalje (Kozina 2010; Koblar s sodelavci 2022). Na državni ravni nimamo na voljo uradnega podatkovnega sloja, ki bi poleg cest vključeval tudi pešpoti in bi bil primeren za izdelavo mrežnih analiz. Za izdelavo tovrstnih analiz so ustrezni podatki OpenStreetMap,

ki so za območje Slovenije dovolj kakovostni (Koblar in Pajk Koblar 2020; Pajk Koblar 2021). Kakovost podatkov za računanje dostopnosti smo še dodatno preverili, ter vnesli nove ceste 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 popolnost vnesenih podatkov na železniških postajališčih, saj smo ob pregledu ugotovili, da so bili podatki pogosto pomanjkljivi. Zato smo s pomočjo letalskih posnetkov pregledali vsa železniška postajališča, vrisali perone ter jih povezali s preostalim omrežjem poti. Po opravljenih dopolnitvah je bilo prometno omrežje iz baze OpenStreetMap ustrezno za izvedbo kakovostne analize dostopnosti.

4.1.3 Podatki o prebivalcih po hišnih naslovih

Za natančno merjenje dostopnosti JPP poleg podatka o voznem redu potrebujemo tudi podatek o številu prebivalcev po hišnih naslovih. Te smo pridobili iz Centralnega registra prebivalcev. V javno dostopnih virih so najbolj podrobni podatki objavljeni na SURS in sicer v obliki celice velikosti 100 × 100 m. Poleg manjše prostorske ločljivosti je slabost teh podatkov statistično varovanje osebnih podatkov: dejanskemu številu prebivalcev v celici je namreč prišteto ali odšteto naključno število prebivalcev (Kuzma 2023). Pri velikem številu celic se sicer vpliv izniči, vendar bi pri preučevanju določenega manjšega območja zaradi tega lahko prišlo do napake. Posplošitev podatkov na celico 100 × 100 m bi povzročila tudi manjša odstopanja pri izmerjeni razdalji do postajališč.

Podatki, pridobljeni iz Centralnega registra prebivalcev, veljajo za 31. 12. 2022. Za prebivalce, ki imajo v Sloveniji prijavljeno le stalno ali začasno prebivališče, je zabeležen le en naslov. Pri prebivalcih, 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 podatka o hišnem naslovu je v bazi tudi podatek o letnici rojstva, kar omogoča izdelavo analiz za posamezne starostne skupine. Podatkom o prebivalcih smo za izdelavo prostorskih analiz dodali še informacijo o lokaciji, ki smo jo pridobili iz sloja hišnih števil, ki ga vodi GURS. Ker smo zavezani varovanju osebnih podatkov, bomo rezultate analiz pred objavo prehodno združili na večje prostorske enote.

4.2 Metode dela

Metode dela smo opisali ločeno glede na vsebinski sklop. Pri delu smo uporabljali programsko opremo PostgreSQL z dodatkom PostGIS, QGIS ter programski jezik R, s paketom r5r (Pereira s sodelavci 2021), s katerim smo izdelali analize dostopnosti. Podrobnejše metode dela so opisane po podglavjih glede na vrsto analize.

4.2.1 Dostopnost JPP

Dostopnost JPP smo izmerili po uveljavljeni metodologiji z upoštevanjem razdalje do postajališča in pogostnosti voženj. Uporaba uveljavljene metodologije omogoča primerjavo s starejšimi raziskavami (Gabrovec in Bole 2006; Gabrovec s sodelavci 2019; Tiran s sodelavci 2022) ter izračun deleža prebivalcev, ki imajo v oddaljenosti največ enega kilometra postajališče JPP z vsaj zadovoljivo frekvenco (vsaj 8 parov voženj). Ta kazalnik se uporablja

pri vrednotenju regionalne politike (Pečar 2020) ter je opredeljen kot eden od kazalnikov prostorskega razvoja v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije 2050 (ReSPR50 2023).

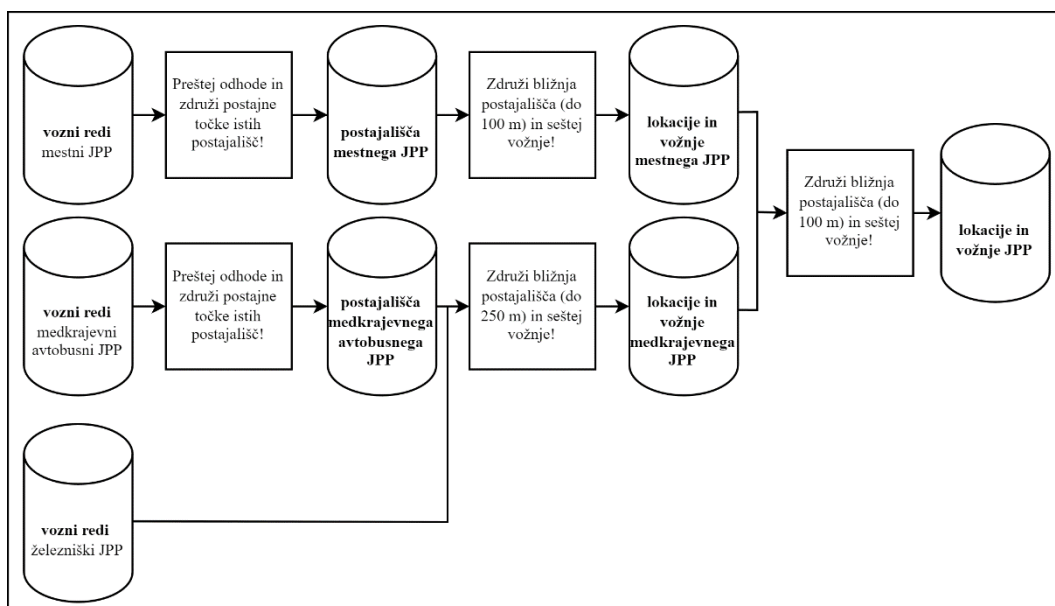
Tovrstne analize se večinoma izvaja na značilen dan s šolskim poukom. Mi smo zato izbrali sredo, 8. 3. 2023. Za ustreznejši podatek o pogostnosti voženj na določenem območju smo bližnja postajališča avtobusnega (medkrajevnega in mestnega) ter železniškega prometa združili v eno postajališče, določeno z geometrično sredino vseh združenih postajališč. Za potnika je namreč pomembno skupno število vseh povezav vseh ponudnikov JPP na njegovi lokaciji, ne pa število povezav posameznega ponudnika. V prvem koraku smo združili postajne točke istih postajališč, nato smo združili 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 sešteli vožnje vseh postajališč. Postopek združevanja postajališč je opisan na sliki 6. Združena postajališča smo skladno z izvorno metodologijo (Gabrovec in Bole 2006) razdelili v tri razrede glede na skupno število voženj v dnev:

- ustrezno: 23 ali več parov voženj;
- zadovoljivo: 8–22 parov voženj;
- neprimerno: manj kot 8 parov voženj.

Takšen kriterij smo zaradi lažje primerljivosti rezultatov uporabili za vse analizirane dneve. Po izvorni metodologiji (Gabrovec in Bole 2006) je sicer ob nedeljah zahtevano manjše število voženj, zato rezultati analiz niso neposredno primerljivi.

Ustrezna frekvenca praviloma omogoča dostop z javnim prevozom na delo, v šolo in do drugih osnovnih storitev in zagotavlja 23 parov voženj (kar pomeni okvirno enourni interval, ob konicah pa polurnega). Zadovoljiva frekvenca ob predpostavljeni ustrezni razporeditvi voženj čez dan zagotavlja zadostno število voženj, da je JPP lahko uporaben tudi zunaj konic.

Slika 6: Postopek združevanja postajališč različnih vrst JPP.



Število prebivalcev z dostopom do postajališč v posameznem razredu dostopnosti smo merili v kilometrski razdalji 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. Maksimalen čas hoje do postajališča JPP pa je še nekoliko višji (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).

Razdaljo med hišnimi naslovi in postajališči JPP smo merili na dva načina. Zaradi primerljivosti s starejšimi študijami (Gabrovec in Bole 2006; Gabrovec s sodelavci 2019; Tiran s sodelavci 2022) smo naredili analizo z upoštevanjem zračne razdalje. Nato smo analizo ponovili še z upoštevanjem prometnega omrežja. V tem primeru postajališč nismo predhodno združevali, temveč smo za vsak hišni naslov prešteli vožnje na vseh postajališčih v kilometrski razdalji po omrežju pešpoti, s tem, da smo posamezno vožnjo upoštevali le enkrat. Preostali del analize je bil opravljen na enak način kot pri upoštevanju zračne razdalje.

4.2.2 Ponudba JPP po delih dneva

Poleg prostorskih analiz smo izdelali še časovno analizo JPP za različne datume, ter različne dele dneva. Analizo smo izdelali v programskem paketu PostgreSQL na podlagi predhodno urejenih voznih redov. Prikazi po delih dneva so narejeni po 15-minutnih intervalih.

4.2.3 Dostopnost do centralnih naselij

Kot nadgradnjo kazalnika dostopnosti JPP smo pripravili analizo dostopnosti centralnih naselij z JPP. V analizo smo vključili 56 središč do vključno 4. stopnje centralnosti po Strategiji prostorskega razvoja 2050 (ReSPR50 2023). Za ta nivo naselij smo se odločili zato, ker zagotavljajo zadostno število storitev splošnega in splošnega gospodarskega pomena (Nared s sodelavci 2016), poleg tega pa zagotavljajo 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 (ReSPR50 2023).

Analizo dostopnosti centralnih naselij smo izdelali s programskim paketom r5r (Pereira s sodelavci 2021). Uporabili smo podatke voznih redov v formatu GTFS (glej poglavje 4.1.1) ter podatke o prometnem omrežju OpenStreetMap (glej poglavje 4.1.2). Analizo smo naredili posebej za dostop z osebnim avtomobilom in JPP. Analizo dostopnosti z JPP smo razdelili na ločene segmente. Ločeno smo modelirali dostop med hišnimi naslovi in postajališči ter potovalni čas z JPP 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, ter potovanja, pri katerih bi bilo ob prestopanju treba prehoditi predlogo razdaljo. Analizo potovalnega časa z JPP smo ponovili za različne datume in ure dneva, pri čemer smo za vsak enourni interval izračunali najhitrejši potovalni čas. Potovalni čas z JPP (od prvega vstopa do zadnjega izstopa vključno z morebitnim časom, potrebnim za prestop) smo omejili na 75 minut. Hojo od hišnih naslovov do postaj JPP smo omejili na največ 15 minut. Pri analizi potovalnega časa za hojo med hišnimi naslovi in postajališči smo upoštevali tudi vpliv reliefa na hitrost hoje.

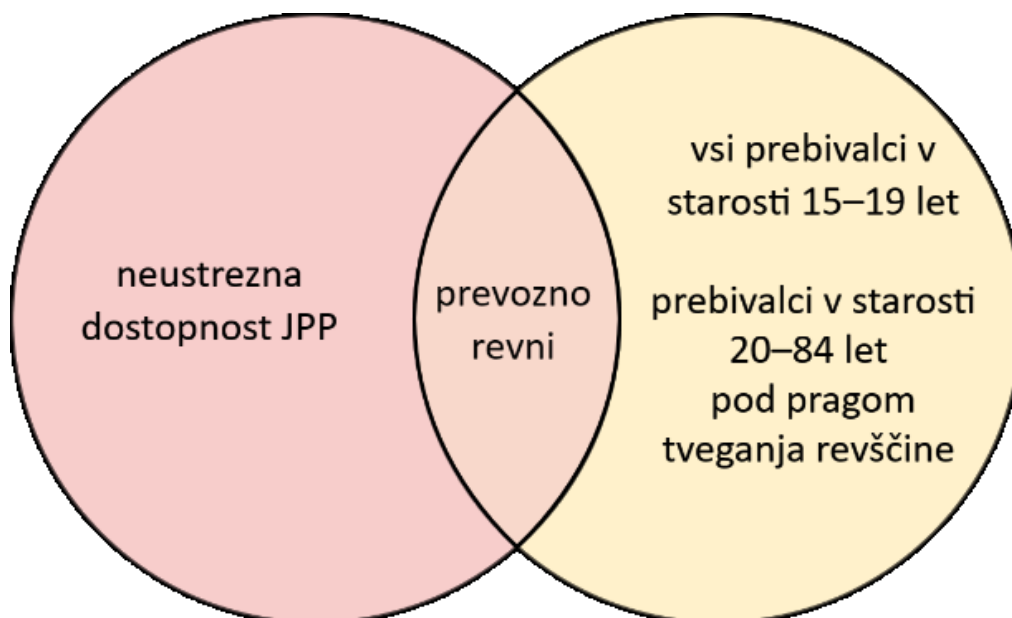
Rezultate analize smo uvozili v relacijsko bazo PostgreSQL, kjer smo jih združili s podatkom o številu prebivalcev po hišnih naslovih. Skladno s kazalnikom iz Strategije prostorskega razvoja 2050 (ReSPR50 2023) smo rezultat prikazali le do 45-minutne dostopnosti, kljub temu, da smo osnovne izračune naredili tudi za daljše potovalne čase.

4.2.4 Ocena števila prevozno revnih

Pri izračunu prevozno revnih smo izhajali iz projektne definicije prevozne revščine. Ker pa z razpoložljivimi podatki ne moremo meriti prevozne revščine na ravni posameznikov, smo pri izračunu uporabili določene predpostavke (slika 7). V izračunu smo za prevozno revne identificirali tiste prebivalce, ki v kraju bivanja nimajo ustrezne dostopnosti JPP, poleg tega pa ne morejo uporabljati osebnega avtomobila, oziroma si ga težko privoščijo. To jim posledično lahko otežuje ali onemogoča dostop do ključnih storitev ali dejavnosti.

Neustrezna dostopnost JPP pomeni manj kot 8 parov voženj v razdalji enega kilometra zračne razdalje od lokacije bivanja. Kot prebivalce, ki ne morejo uporabljati osebnega avtomobila, oziroma si njegovo uporabo težko privoščijo, smo smatrali vse prebivalce v starostni skupini 15–19 let, ter prebivalce v starostni skupini 20–84, za katere smatramo, da si težko privoščijo uporabo osebnega avtomobila. V starostni skupini 15–19 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 20–84 let, ki živijo pod pragom tveganja revščine. Ta podatek SURS objavlja kot odstotek oseb, ki živijo v gospodinjstvih z ekvivalentnim (neto) razpoložljivim dohodkom, nižjim od praga tveganja revščine. Izražen je v odstotku oseb v statistični regiji, ki živijo pod pragom tveganja revščine (Statistični ... 2023a).

Slika 7: Kombinacija dostopnosti JPP in dohodkovne ravni, ki privede do prevozne revščine.



Kazalnik odraža 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 ustrezni razdalji ali pa šolski prevoz. Enak izbor starostne skupine je bil uporabljen tudi pri raziskavi dnevne mobilnosti potnikov, ki jo je izvajal SURS v letih 2017 in 2021.

Dostop do JPP smo merili za tri značilne dneve s šolskim poukom: sreda, sobota in nedelja (8., 11. in 12. marec 2023). Izračun smo opravili na ravni hišnih naslovov, ki smo jih združili s podatki o številu prebivalcev iz Centralnega registra prebivalstva.

V prvem koraku smo za vsak hišni naslov prešteli število voženj JPP na postajališčih v polmeru 1 km zračne razdalje. Kot potencialno prevozno revne smo obravnavali živeče na vseh hišnih naslovih, kjer ni bilo na voljo vsaj osem parov voženj. Za te naslove smo izračunali število prebivalcev po starostnih skupinah. V starostni skupini 15–19 let smo kot prevozno revne obravnavali vse. V starostni skupini med 20 in 84 let smo kot prevozno revne obravnavali le prebivalce, ki živijo pod pragom revščine v izbrani statistični regiji, saj so to najpodrobnejši javno objavljeni podatki (Statistični ... 2023a).

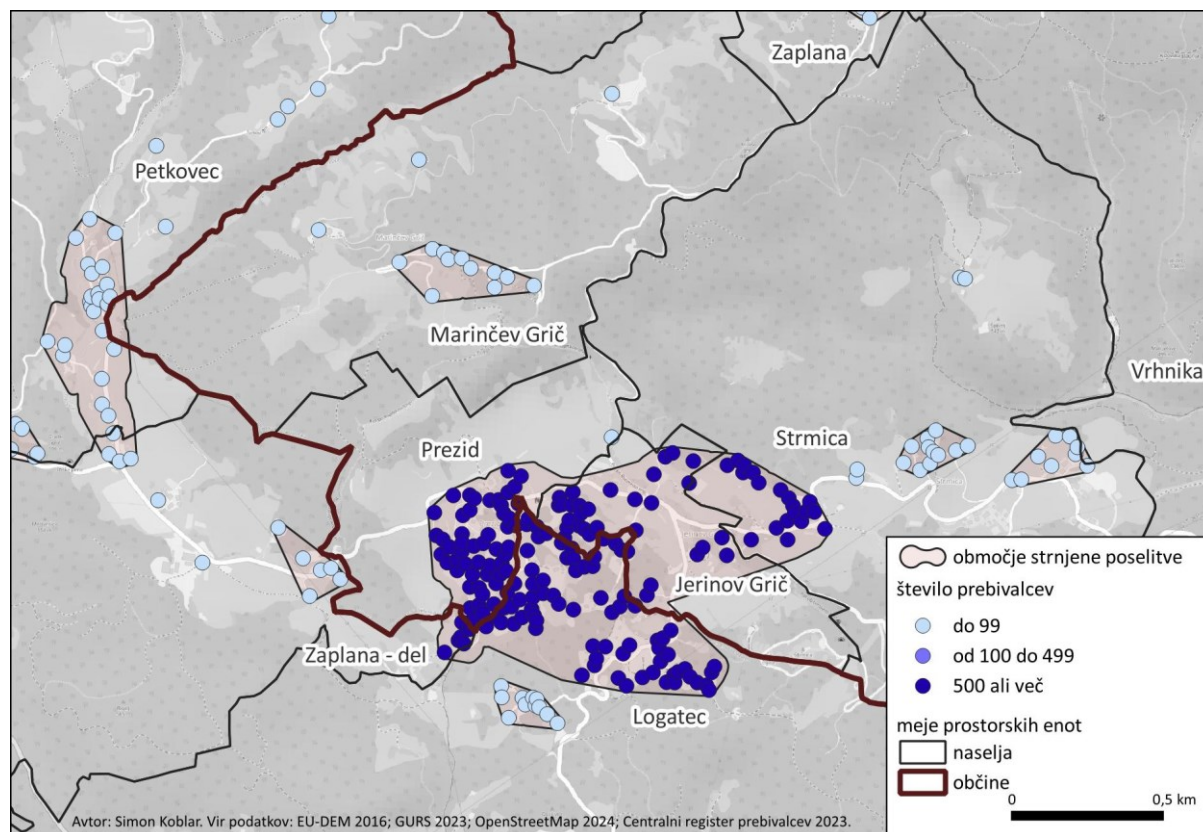
V izračunu števila prevozno revnih zaradi pomanjkanja ustreznih podatkov ne upoštevamo nekaterih dejavnikov, za katere sicer vemo, da tudi vplivajo na pojav prevozne revščine. Ker nimamo podatka o dnevni poti prebivalcev, smo zanemarili vpliv dostopnosti na ciljnih potovanj, kar je še posebej problematično pri nekaterih novejših poslovnih in obrtno trgovskih conah, ki so brez ponudbe JPP. Poleg tega ne upoštevamo deleža oseb v odrasli populaciji brez voziškega dovoljenja in deleža invalidnih oseb, ki ne morejo uporabljati JPP. 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.

4.2.5 Analiza vrzeli v ponudbi JPP in predlogi izboljšav za zmanjšanje prevozne revščine

Z ustrezno dostopnostjo JPP lahko prebivalcem ne glede na njihov socialni status ali zmožnost uporabe osebnega avtomobila zagotovimo ustrezen dostop do ključnih storitev in dejavnosti. Zato smo analizirali vrzeli v obstoječi ponudbi JPP, ter pripravili predlog izboljšav JPP, s katerimi bi zmanjšali prevozno revščino.

Najprej smo identificirali območja, kjer obstoječi standard dostopnosti ni dosežen. Standard dostopnosti 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 vse hišne naslove, ki so med seboj oddaljeni do 150 m zračne razdalje. Prednost takega pristopa je, da ni omejen na administrativne meje, temveč odraža morfološko zgradbo naselij. Primer območja strnjene poselitve, ki je razdeljeno med dve občini – Vrhniko in Logatec in na pet administrativnih naselij, smo prikazali na sliki 8. V tem primeru skupno na območju strnjene poselitve živi 500 prebivalcev, vendar nima JPP.

Slika 8: Primer območja strnjene poselitve, ki je razdeljeno med dve občini (Vrhnika in Logatec) in pet administrativnih naselij.



Pri združevanju smo upoštevali le hišne naslove, kjer je trenutno na voljo manj kot osem parov voženj. Ostala postajališča imajo na voljo vsaj zadovoljivo pogostnost voženj. Hišne naslove smo združili s programsko opremo PostGIS s funkcijo ST_ClusterDBSCAN. Kot največjo razdaljo med točkami smo določili 150 m, ki smo jo določili na podlagi testiranja in preveritve rezultatov. S tem smo hišne naslove razvrstili v skupine glede na medsebojno bližino. Za vsako skupino hišnih naslovov smo nato sešteli število prebivalcev. Glede na skupno število prebivalcev smo predlagali ukrepe, ki so predstavljeni v preglednici 13.

4.3 Rezultati

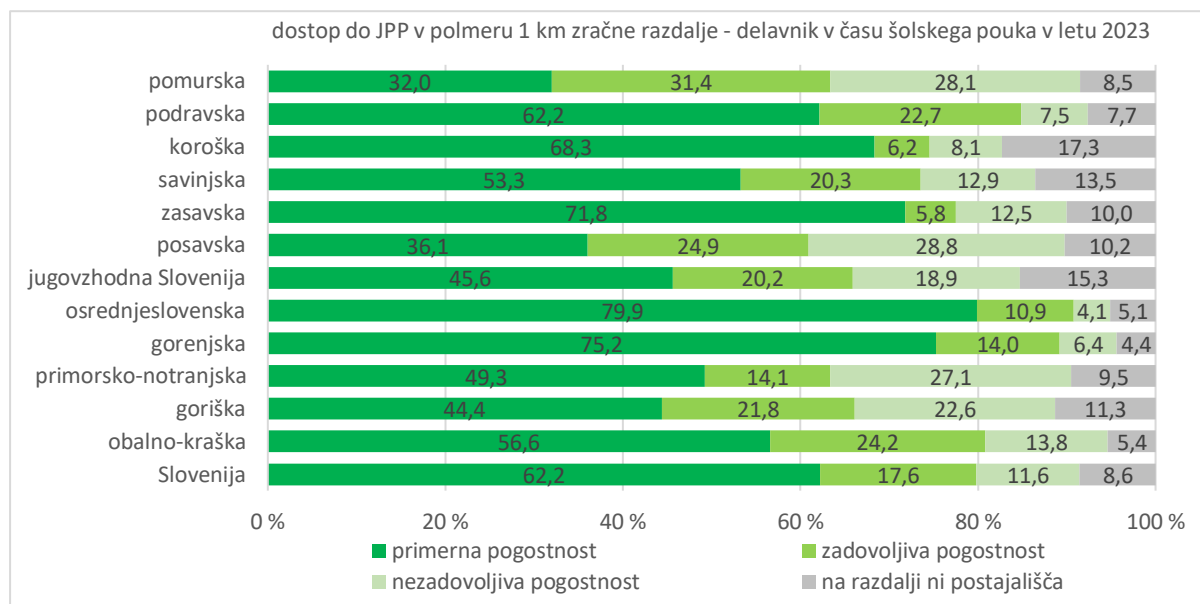
V tem poglavju so poleg ostalih analiz predstavljenih v metodološkem poglavju predstavljeni tudi nekateri rezultati izračuna kazalnikov iz 3. poglavja. V poglavju 4.3.1 je prikazan delež prebivalcev ki ne prebiva v polmeru 1 km od postajališča JPP z zadovoljivo in primerno frekvenco. V poglavju **Napaka! Vira sklicevanja ni bilo mogoče najti.** je izračunan delež prebivalcev s slabšim dostopom do dejavnosti z javnim prevozom. Ocena števila prevoznih prebivalcev v poglavju 4.3.3 temelji na ugotovitvah poglavja **Napaka! Vira sklicevanja ni bilo mogoče najti.** in kazalnika deleža prebivalcev, ki ne prebiva v polmeru 1 km od postajališča JPP z zadovoljivo in primerno frekvenco.

4.3.1 Dostopnost JPP

4.3.1.1 Dostopnost JPP – merjeno v zračni razdalji

Na sliki 9 so prikazani deleži prebivalcev po statističnih regijah in na državni ravni, ki so imeli leta 2023 v radiju 1 km zračne razdalje dostop do JPP. Podatki so prikazani glede na razrede dostopnosti. Podrobnejši podatki po statističnih regijah so prikazani v preglednici 7.

Slika 9: Delež prebivalcev po statističnih regijah in na državni ravni, ki so leta 2023 živeli v radiju 1 km zračne razdalje od postajališč JPP glede na pogostost voženj ob delavnikih s šolskim poukom.



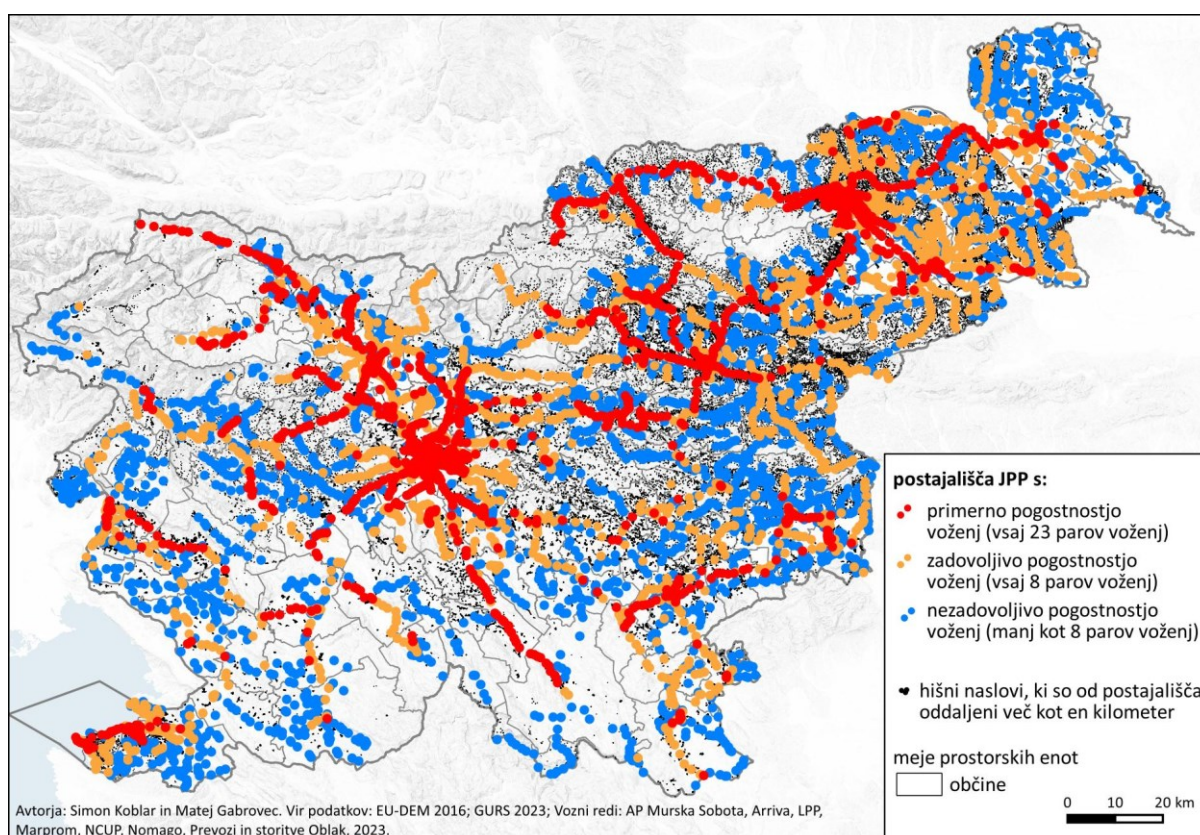
Preglednica 7: Delež prebivalcev po statističnih regijah in na državni ravni (v %), ki so leta 2023 živeli v radiju 1 km zračne razdalje od postajališč JPP glede na pogostnost voženj ob delavnikih v času šolskega pouka.

statistična regija	primerna pogostnost voženj	vsaj zadovoljiva pogostnost voženj	vsaj ena vožnja
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

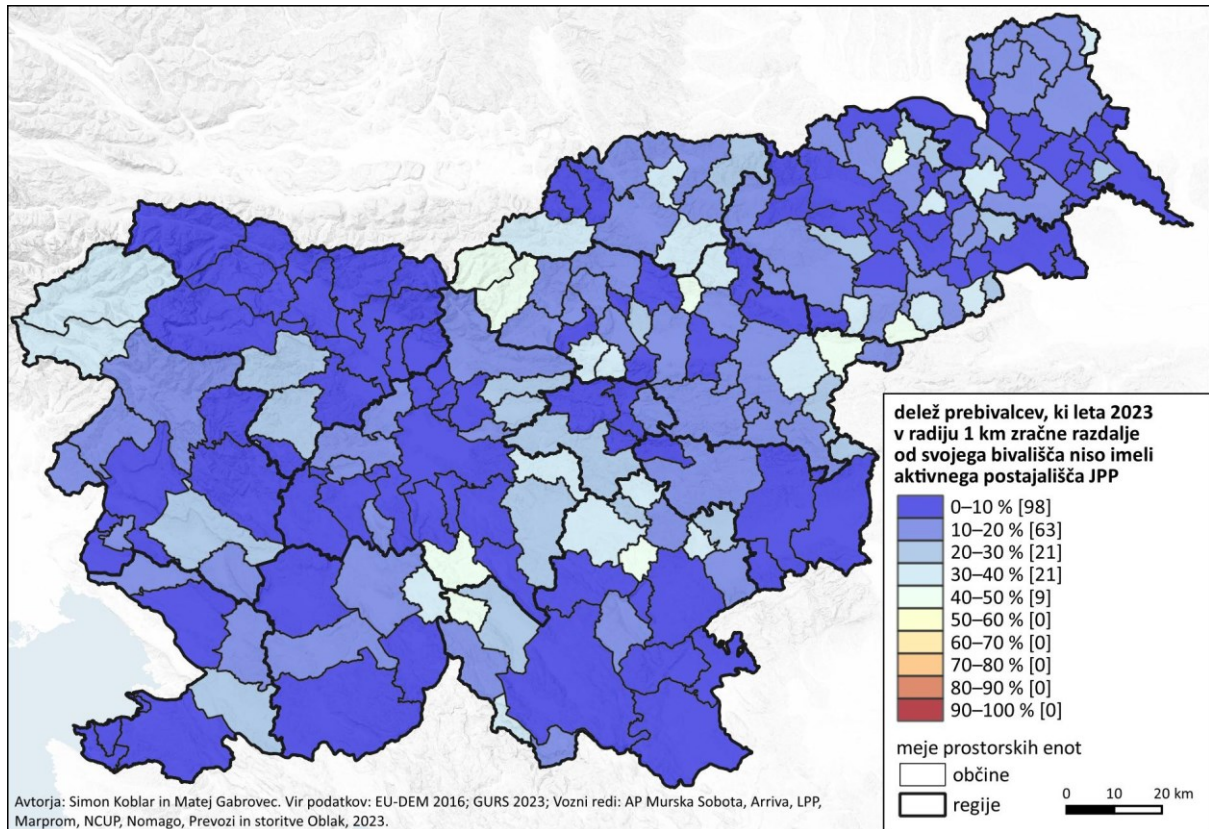
Na sliki 10 so prikazana postajališča JPP z vplivnim območjem 1 km zračne razdalje, ki je na sliki prikazan v pravilnem merilu. S črno so označene lokacije hišnih naslovov, ki so od postajališč JPP oddaljene več kot 1 km.

Slika 10: Vplivno območje postajališč JPP v razdalji 1 km zračne razdalje glede na število voženj ob delavnikih v času šolskega pouka v letu 2023.



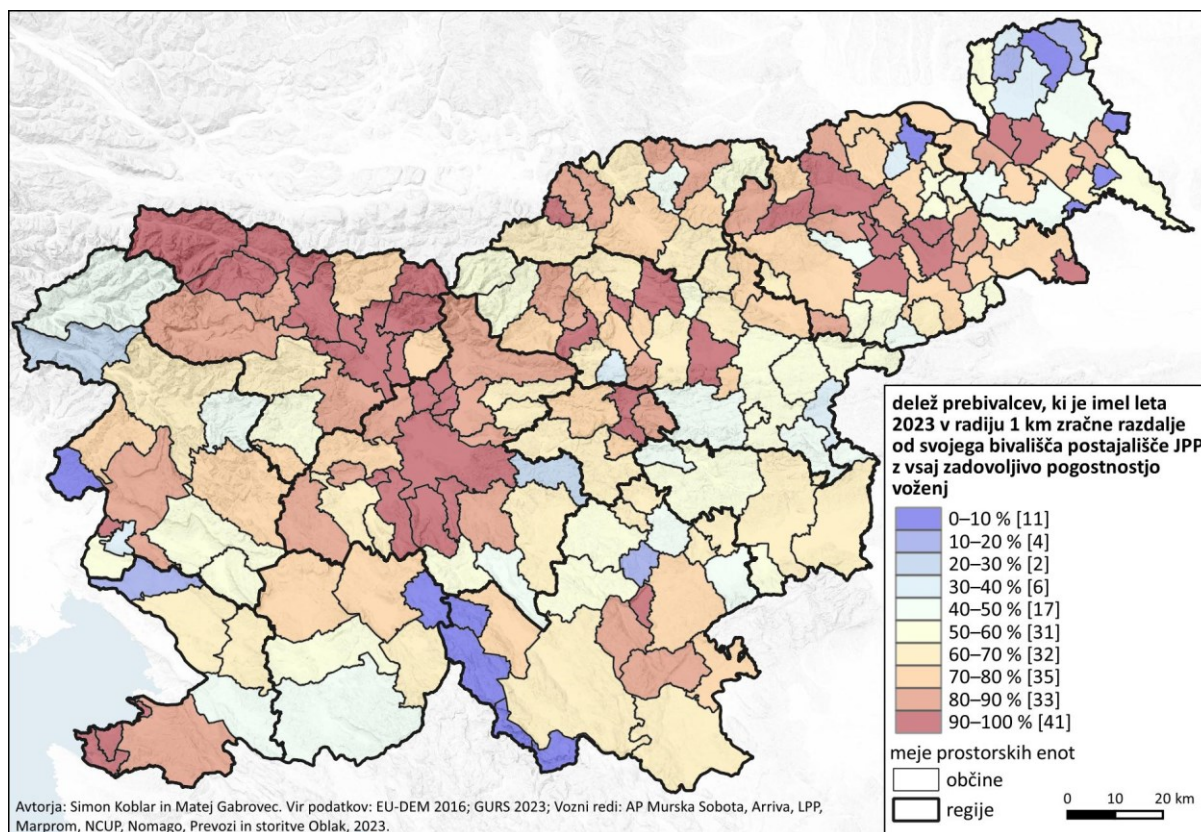
Na sliki 11 je na ravni občin prikazan delež prebivalcev, ki v radiju 1 km zračne razdalje od hišnega naslova nima postajališča JPP. Številke v oglatih oklepajih pri legendi prikazujejo število občin v posameznem razredu. Nižje vrednosti (temno modra) pomenijo, da je manjši delež prebivalcev brez dostopa do JPP, kar pomeni boljšo dostopnost. 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 JPP.

Slika 11: Delež prebivalcev, ki leta 2023 v radiju 1 km zračne razdalje od svojega bivališča niso imeli aktivnega postajališča JPP.



Na sliki 12 je prikazan delež prebivalcev z vsaj zadovoljivo pogostnostjo voženj (8 parov voženj ali več). Višje vrednosti (rdeči odtenki) pomenijo boljšo dostopnost JPP. Najnižji deleži so v nekaterih obmejnih občinah z manjšim številom prebivalcev.

Slika 12: Delež prebivalcev, ki je imel leta 2023 v radiju 1 km zračne razdalje od svojega bivališča postajališče JPP z vsaj zadovoljivo pogostnostjo voženj.



4.3.1.2 Dostopnost JPP – razdalja, merjena po prometnem omrežju

V preglednici 8 so prikazani deleži prebivalcev, ki so imeli leta 2023 v razdalji 1 km, merjeni po prometnem omrežju, postajališče JPP z zadovoljivo ali primerno frekvenco voženj. V primerjavi z analizo po zračni razdalji so ti deleži nekoliko nižji. Do razlike pride na območjih, ki so znotraj radija 1 km, vendar so, ko potujejo po prometnem omrežju, od postajališč oddaljeni več kot kilometer.

Preglednica 8: Deleži prebivalcev, ki so imeli leta 2023 v razdalji 1 km, merjeno po prometnem omrežju, postajališče JPP z zadovoljivo ali primerno frekvenco voženj.

statistična regija	marec (šolski pouk)			julij (poletne počitnice)		
	sreda	sobota	nedelja	sreda	sobota	nedelja
pomurska	51 %	20 %	13 %	36 %	20 %	11 %
podravska	72 %	40 %	36 %	63 %	40 %	36 %
koroška	62 %	33 %	42 %	57 %	33 %	39 %
savinjska	58 %	31 %	12 %	53 %	31 %	14 %
zasavska	69 %	54 %	43 %	68 %	54 %	43 %
posavska	48 %	23 %	10 %	33 %	23 %	10 %

jugovzhodna Slovenija	54 %	16 %	17 %	48 %	17 %	16 %
osrednjeslovenska	85 %	73 %	70 %	83 %	72 %	69 %
gorenjska	81 %	55 %	42 %	76 %	55 %	43 %
primorsko-notranjska	57 %	25 %	22 %	42 %	25 %	22 %
goriška	56 %	31 %	35 %	51 %	33 %	29 %
obalno-kraška	73 %	49 %	50 %	64 %	53 %	53 %
Slovenija	70 %	46 %	40 %	64 %	46 %	39 %

Ob primerjavi dostopnosti na dneve s šolskim poukom in med poletnimi šolskimi počitnicami opazimo, da je razlika opazna predvsem ob delavnikih. Na ravni Slovenije je delež prebivalcev, ki ima v razdalji 1 km od hišnega naslova postajališče z zadovoljivo ali primerno pogostnostjo voženj, med poletnimi šolskimi počitnicami nižji za 6 odstotnih točk. Ob sobotah in nedeljah ni bistvene razlike, le ob sobotah je med poletnimi šolskimi počitnicami na ravni Slovenije za eno odstotno točko manj prebivalcev z zadovoljivo ali primerno frekvenco voženj. Analiza značilnih dni v marcu nam tako da dovolj dobro sliko dostopnosti JPP, zato ostalih analiz nismo ponavljali še za značilne dneve med poletnimi šolskimi počitnicami.

4.3.1.3 Ponudba JPP po delih dneva

Poleg sezonskih razlik nas je zanimalo tudi, kakšne so razlike v ponudbi JPP v različnih delih dneva. Z vidika prevozne revščine je časovna razporeditev ponudbe JPP pomembna predvsem za osebe, ki rabijo prevoz zunaj konic. Analize so pripravljene za sredo, soboto in nedeljo v obdobju šolskega pouka. Na grafikonih je prikazano število postankov in število aktivnih postajališč v 15-minutnih intervalih. Podatki so prikazani ločeno za mestni in medkrajevni JPP, ter skupno za celoten JPP. Z vidika prevozne revščine so bolj pomembni podatki medkrajevnega JPP, ki poleg mest oskrbuje tudi podeželska območja.

Osnovne značilnosti ponudbe JPP na dneve s šolskim poukom so prikazane v preglednici 9. Zaradi večje pogostnosti voženj in gostejših postankov, mestni sistemi ob sredah prispevajo 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 v mestnem JPP. Z vidika prostorske dostopnosti JPP sta relevantna predvsem število aktivnih postajališč ter število aktivnih linij. Ta dva podatka kažeta na razvejenost omrežja javnega potniškega prometa. Iz podatkov je razvidno, da je ob sobotah in nedeljah aktivna le okrog tretjina vseh postajališč.

Preglednica 9: Izbrane značilnosti JPP leta 2023 po različnih dnevih v tednu s šolskim poukom.

vrsta JPP	dan v tednu	število postankov ¹¹	število aktivnih postajališč ¹²	število aktivnih voženj ¹³	število aktivnih linij ¹⁴
IJPP – medkrajevni in železniški	sreda	156.530	10.047	9.162	2.580
	sobota	28.842	3.340	1.425	498
	nedelja	21.541	2.903	1.011	460
mestni ¹⁵	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

Ponudba JPP se ne spreminja le glede na dan v tednu, temveč tudi tekom dneva. Značilnosti ponudbe JPP tekom dneva so prikazane na slikah v poglavjih 4.3.1.4, 4.3.1.5 in 4.3.1.6. Na njih so prikazani število postankov, število aktivnih postajališč in število aktivnih voženj po 15-minutnih intervalih, iz česar se vidi razporeditev voženj čez dan.

4.3.1.4 Ponudba JPP ob sredah

Ob sredah je ponudba JPP močno povečana med jutranjo in popoldansko konico, s tem da je popoldanska konica bolj razpotegnjena. Do 17. ure se ponudba JPP 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.

¹¹ število registriranih postankov na postajališčih v 15-minutnem intervalu. Avtobusi se v primeru, da na postajališču ni čakajočih potnikov ter noben potnik ne vstopa, na postajališču ne ustavijo.

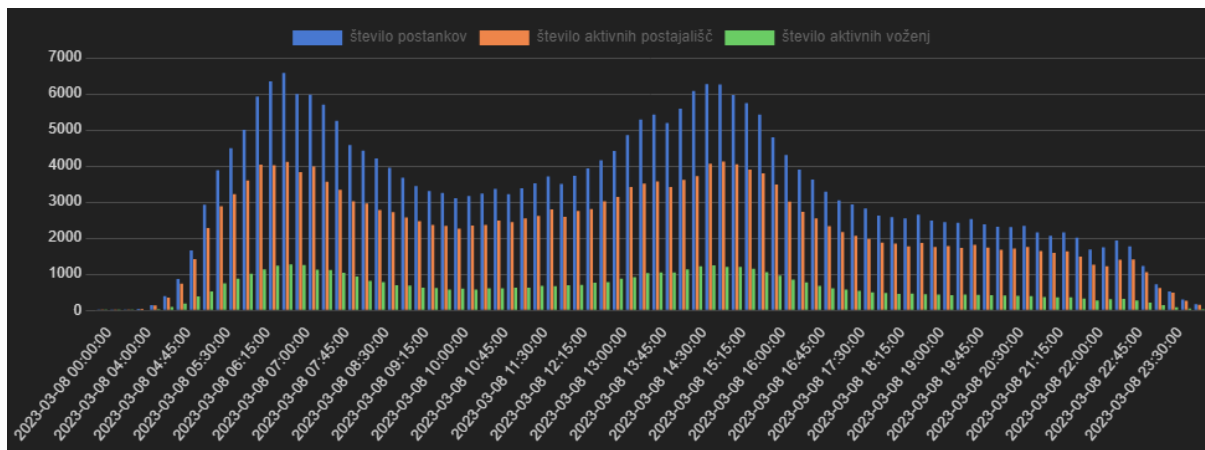
¹² število postajališč, ki imajo v 15-minutnem intervalu registriran postanek. Upoštevane so posamezne postajne točke, v nekaterih primerih je ista postajna točka šteta dvakrat – na primer postajališča na Celovski cesti, kjer ustavljajo mestne linije LPP in medkrajevne avtobusne linije. V vozniških redih so namreč za iste postajne točke uporabljeni različni šifre.

¹³ vse vožnje, ki so aktivne v 15-minutnem intervalu. V praksi to pomeni število vozil, ki v tem intervalu opravljajo vožnje.

¹⁴ število aktivnih linij (na eni liniji je lahko več voženj v enem dnevu).

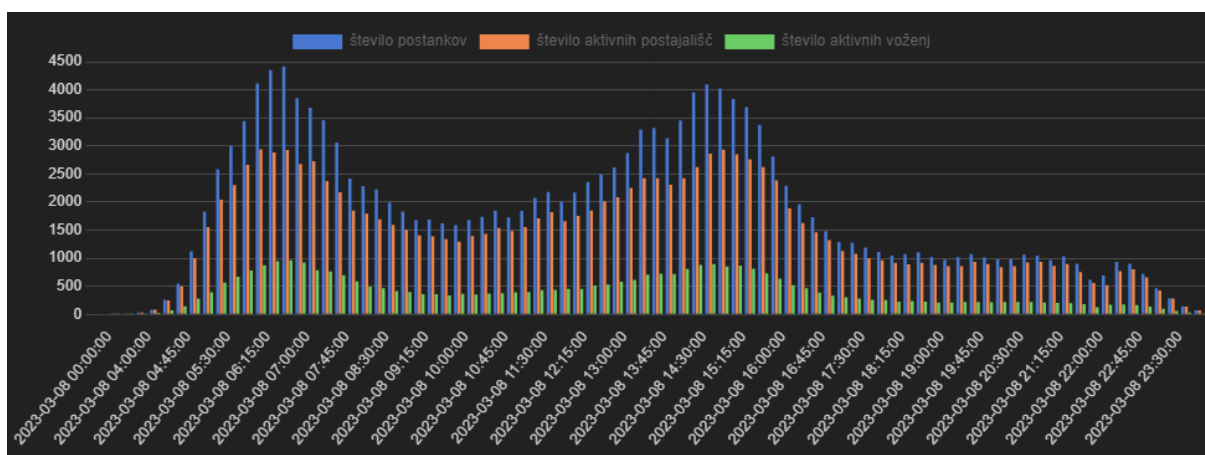
¹⁵ med mestne se šteje tudi integrirane šolske linije, ki jih izvaja občina Logatec. Skupno gre le za 47 postajališč, od tega jih je okrog polovica dejansko uporabljena tudi pri mestni liniji.

Slika 13: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v sredo, 8. 3. 2023, z upoštevanjem celotnega sistema JPP.



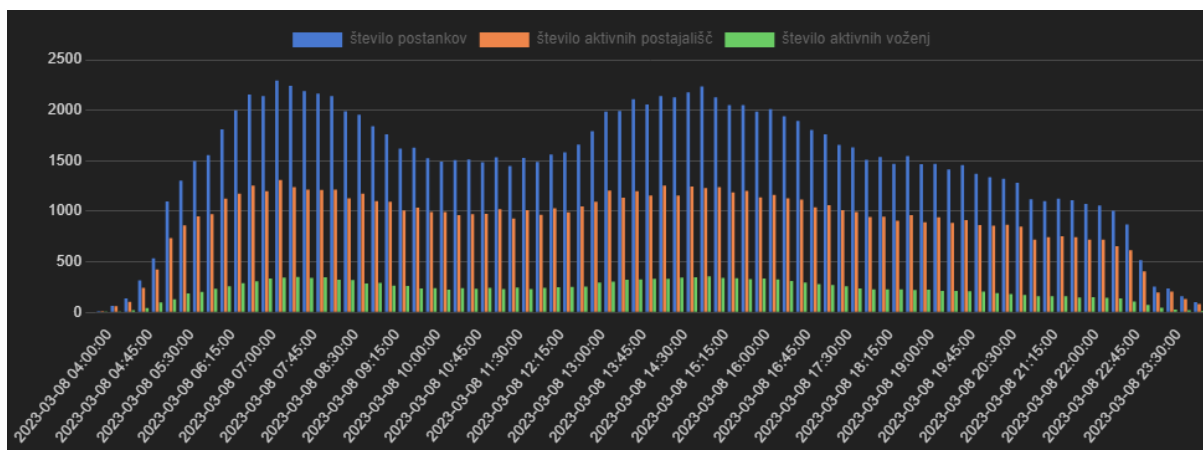
Še bolj izrazite so konice pri medkrajevem avtobusnem in železniškem prometu. Zanimivo je manjše število postankov v intervalu do 22. ure, saj v tem času vozila čakajo na konec popoldanske izmene ob 22. uri.

Slika 14: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v sredo, 8. 3. 2023, z upoštevanjem medkrajevnega avtobusnega in železniškega prometa.



V mestnem prometu so konice bistveno manj izrazite. Za skoraj polovico je tudi manjše število postankov v koničnem intervalu, vendar je zaradi bolj enakomerne razporeditve čez dan dnevno število postankov manjše le za približno petino (glej preglednico 9).

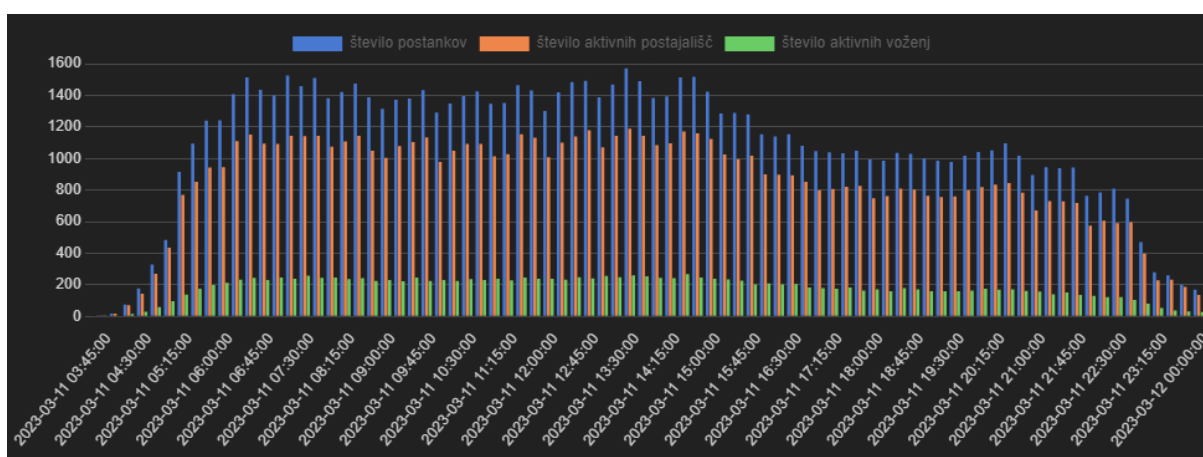
Slika 15: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v sredo, 8. 3. 2023, z upoštevanjem vseh mestnih prometov.



4.3.1.5 Ponudba JPP ob sobotah

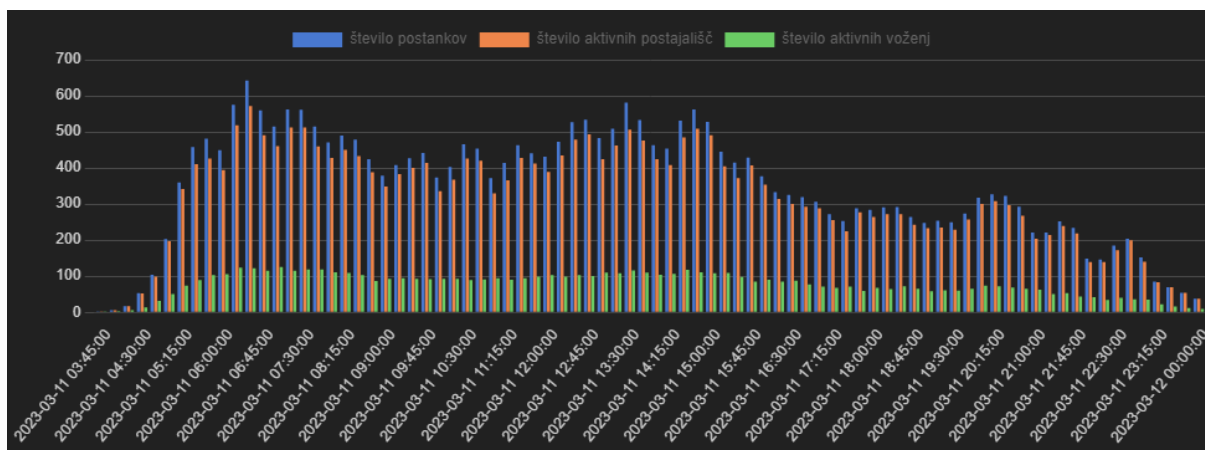
Ponudba JPP je ob sobotah bistveno manjša kot ob delavnikih. Zaradi manjšega povpraševanja tudi ni tako izrazitih konic, saj ni potrebe po dodatni kapaciteti med konicami.

Slika 16: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v soboto, 11. 3. 2023, z upoštevanjem celotnega sistema JPP.



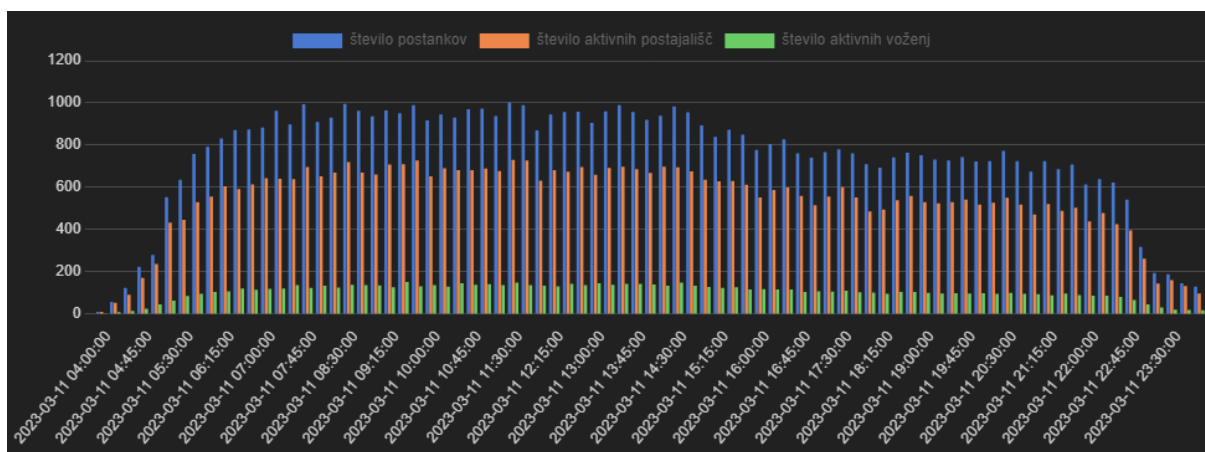
Konice pri medkrajevem avtobusnem in železniškem prometu so ob sobotah veliko manj izrazite kot ob sredah. Kljub temu po 17. uri ponudba dodatno upade. Konice so deloma posledica prilagoditvam koncu nočne izmene ter delu v dopoldanski izmeni. Večerna ponudba je zelo slaba, kar je problematično za delavce, ki delajo v popoldanskih izmenah – del proizvodnje, trgovine in zdravstvo.

Slika 17: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v soboto, 11. 3. 2023, z upoštevanjem medkrajevnega avtobusnega in železniškega prometa.



Ponudba mestnega JPP je ob sobotah višja do 16. ure, po kateri upade za okrog 20 %. Ponudba ob sobotah dopoldne je primerljiva večerni ponudbi ob sredah.

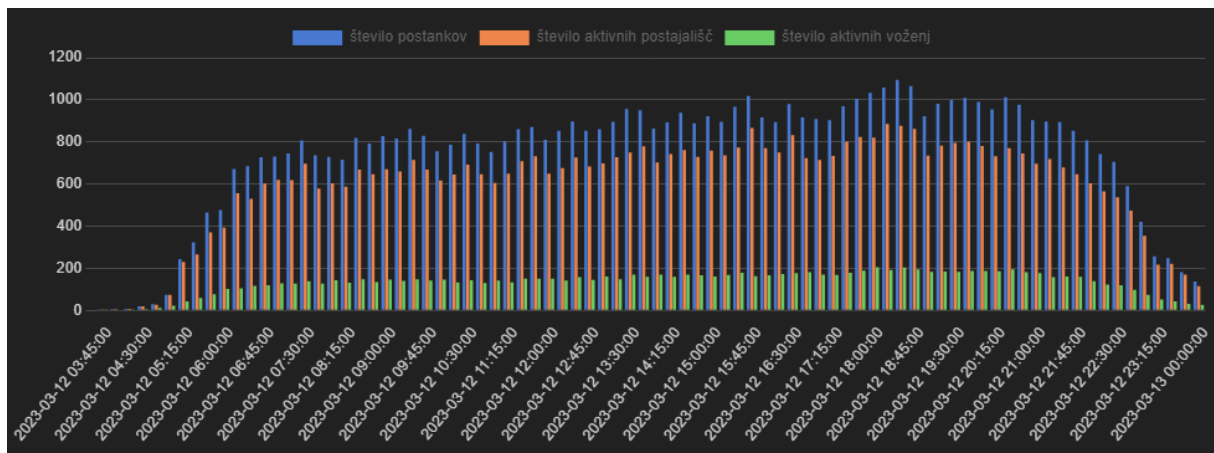
Slika 18: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v sredo, 8. 3. 2023, z upoštevanjem vseh mestnih prometov.



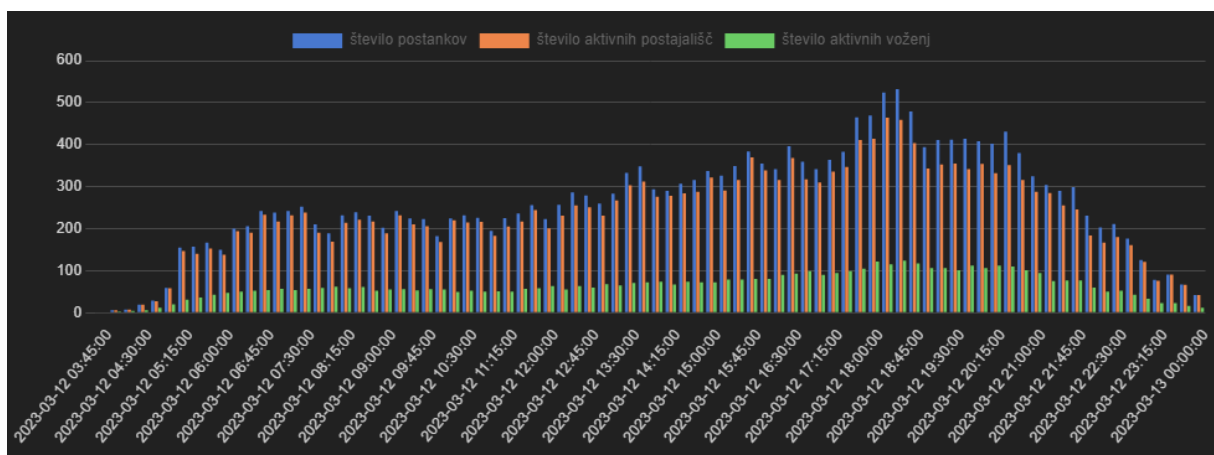
4.3.1.6 Ponudba JPP ob nedeljah

Nedeljski vozni redi na železnici in medkrajevnih avtobusnih linijah so prilagojeni tedenskim migracijam v izobraževalna središča, zato je ponudba najboljša okrog 18. ure, vendar je ponudba JPP takrat vseeno slabša kot večji del sobote. Konična ponudba je za okrog devetkrat manjša kot v jutranji konici ob sredah. Na nekaterih linijah sicer prevozniki zagotovijo dodatne avtobuse za isti odhod po voznem redu, česar pa se z analizo voznih redov ne da zajeti, zato te dodatne vožnje v analizi niso zajete.

Slika 19: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v nedeljo, 12. 3. 2023, z upoštevanjem celotnega sistema JPP.

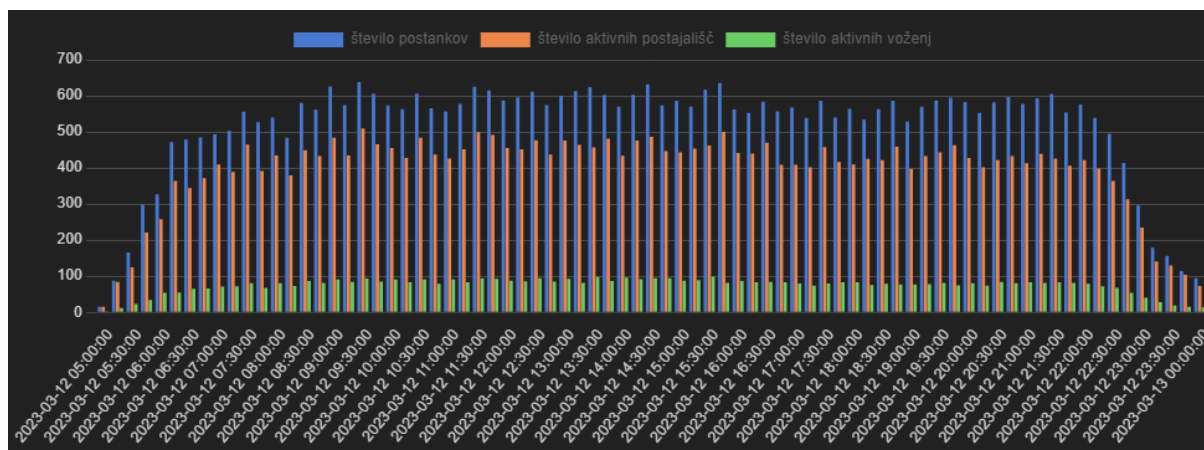


Slika 20: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v nedeljo, 12. 3. 2023, z upoštevanjem medkrajevnega avtobusnega in železniškega prometa.



Ponudba mestnega JPP je ob nedeljah čez dan bolj ali manj enakomerna, vendar je na nekoliko nižji ravni kot ob sobotah.

Slika 21: Ponudba JPP v 15-minutnih intervalih v nedeljo, 12. 3. 2023, z upoštevanjem vseh mestnih prometov.

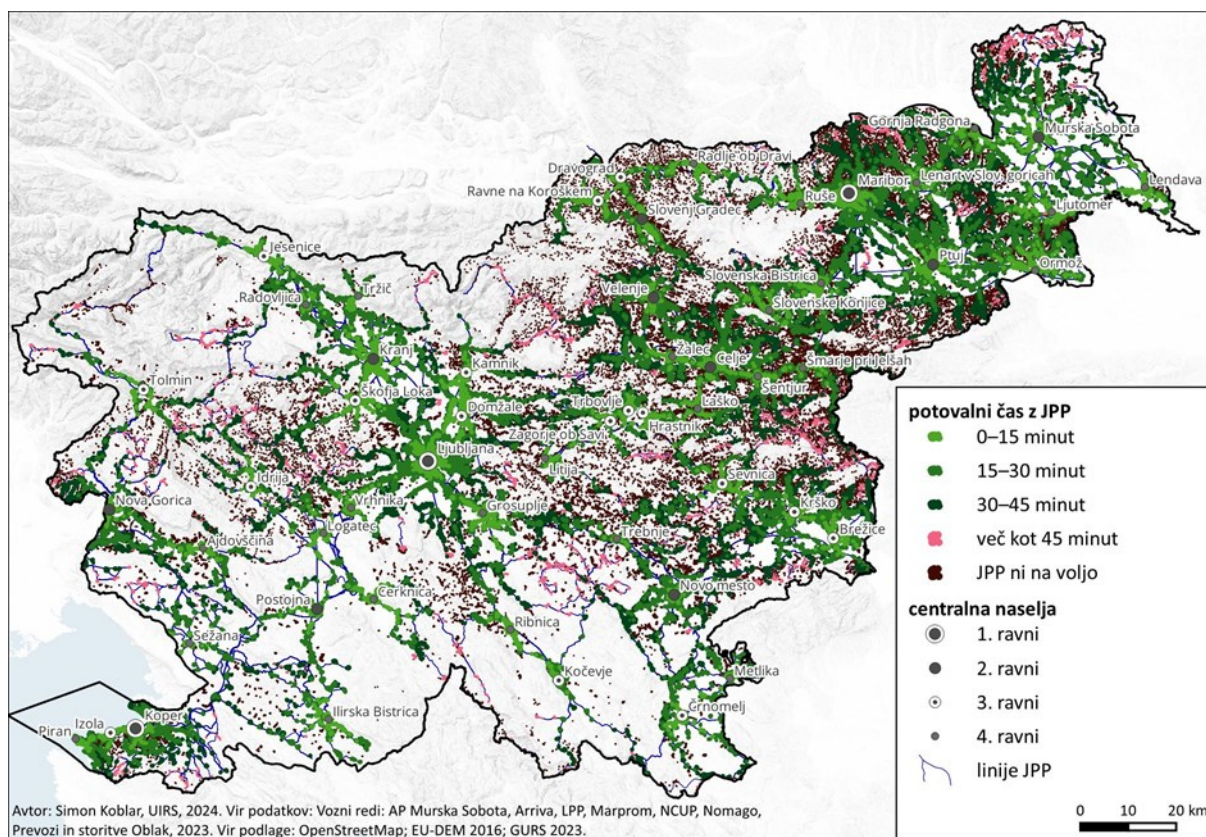


4.3.2 Dostopnost centralnih naselij

Ker potovanje z JPP pogosto traja dlje časa, kot potovanje z osebnim avtomobilom, smo izračunali potovalni čas do centralnih naselij z JPP in z avtomobilom. Potovalni čas z JPP prikazuje najhitrejšo povezavo v dnevu, s tem, da so za cilje potovanj izbrane lokacije v bližini postajališč JPP. V praksi se potovalni čas za različne lokacije v istem centralnem naselju lahko bistveno razlikujejo. Preglednica 10 prikazuje število in delež prebivalcev, ki imajo od bivališča do najbližjega središča najmanj četrte stopnje centralnosti do 45 minut. Ločeno so prikazani rezultati za dostop z JPP – 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 20 je prikazan potovalni čas do najbližjega centralnega naselja za delavnik v obdobju s šolskim poukom. Razporeditev centralnih naselij in omrežje JPP za večji del prebivalcev zagotavljata 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.

Slika 22: Dostop z JPP do najbližjega centralnega naselja najmanj 4. stopnje v največ 45 minutah potovalnega časa (delavnik s šolskim poukom z upoštevanjem hoje do postajališča in najhitrejše vožnje).



Preglednica 10: Število in delež prebivalcev Slovenije z dostopom do centralnih naselij v 45 minutah z JPP in osebnim avtomobilom leta 2023.

raven centralnosti	JPP						avtomobil	
	sreda		sobota		nedelja			
	prebivalci	delež	prebivalci	delež	prebivalci	delež	prebivalci	delež
1	740.390	34 %	644.140	30 %	630.568	29 %	1.212.309	56 %
2	1.350.766	63 %	1.097.107	51 %	1.052.617	49 %	1.872.812	87 %
3	1.614.312	75 %	1.320.333	61 %	1.275.281	59 %	2.073.758	96 %
4	1.775.316	82 %	1.428.931	66 %	1.389.353	64 %	2.138.107	99 %

Delež prebivalcev, ki leta 2023 z JPP niso imeli dostopa do centralnih naselij vsaj 4. stopnje, se razlikuje glede na regijo, kar je prikazano v preglednici 11. Pomembni so tako absolutna števila prebivalcev kot tudi relativni deleži. V regijah, kjer večji del prebivalcev prebiva v večjih naseljih, je lahko kljub nizkemu deležu ljudi s slabšim dostopom do centralnih naselij njihovo absolutno število veliko. Osrednjeslovenska statistična regija se tako po deležu uvršča med

regije z najmanjšim deležem prebivalcev s slabšim dostopom do centralnih naselij, po številu prebivalcev pa je skoraj v vrhu.

Preglednica 11: Število in delež prebivalcev po statističnih regijah, ki leta 2023 na značilne dneve s šolskim poukom z JPP v 45 minutah niso mogli dostopati do centralnih naselij.

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 %

4.3.3 Število prevozno revnih prebivalcev

V preglednici 12 je prikazana ocena števila in deleža prevozno revnih prebivalcev po regijah ter na ravni Slovenije 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 po vseh regijah. V nekaterih regijah je namreč ponudba JPP ob sobotah in nedeljah bistveno slabša kot med tednom (na primer podravska statistična regija).

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

statistična regija	sreda		sobota		nedelja	
	število	delež	število	delež	število	delež
pomurska	7.267	7,5 %	14.539	15,0 %	16.219	16,7 %

podravska	8.358	3,0 %	28.707	10,1 %	30.926	10,9 %
koroška	2.594	4,4 %	5.896	10,0 %	4.709	8,0 %
savinjska	10.545	4,8 %	24.966	11,4 %	30.996	14,1 %
zasavska	1.578	3,3 %	2.296	4,8 %	2.962	6,2 %
posavska	4.082	6,4 %	7.157	11,2 %	8.541	13,4 %
jugovzhodna Slovenija	5.580	4,6 %	13.271	11,0 %	13.081	10,9 %
osrednjeslovenska	6.785	1,4 %	16.003	3,4 %	17.261	3,7 %
gorenjska	2.893	1,7 %	9.000	5,2 %	11.540	6,6 %
primorsko-notranjska	2.745	6,2 %	5.337	12,0 %	5.682	12,8 %
goriška	3.709	3,8 %	7.247	7,4 %	6.742	6,9 %
obalno-kraška	5.398	5,3 %	13.372	13,1 %	13.167	12,9 %
Slovenija	61.534	3,5 %	147.791	8,3 %	161.826	9,1 %

4.3.4 Vrzeli v ponudbi JPP s predlogi izboljšav

Glede na identificirane vrzeli v ponudbi smo predlagali ukrepe za izboljšavo ponudbe JPP. Predlogi izboljšav so okvirni in služijo oceni potenciala izboljšanja ponudbe JPP za zmanjšanje prevozne revščine. Omejili smo se na območja, kjer v strnjeni poselitvi prebiva vsaj 100 prebivalcev, saj bi za redkeje poseljena območja težko zagotovili vsaj osem parov voženj. Do območij, ki imajo zadostno število prebivalcev, vendar trenutno nimajo na voljo JPP, se uvede nove linije, praviloma do najbližjega občinskega središča, oziroma do vozlišča JPP. S tem se zagotovi prevoz tudi prebivalcem, ki prebivajo ob novem koridorju. Podrobnejši predlog ukrepov glede na število prebivalcev je podan v preglednici 13.

Preglednica 13: Predlogi ukrepov za območja brez JPP ali pa ima ta nezadovoljivo pogostnost.

število prebivalcev	razred navezanosti	cilj	ukrep DUJPP	ukrep lokalna samouprava
1000–2000	D (10 parov)	10 parov	zagotovi dodatne vožnje, da je skupno na voljo 10 parov voženj	/
500–1000	E (5 parov)	8 parov	zagotovi vsaj 5 parov voženj; v primeru, da trenutno ni na voljo linije JPP, jo uvede	sofinancira dodatne 3 pare voženj JPP ali uvede alternativne oblike JPP
100–500	ni v standardu dostopnosti	8 parov	/	sofinancira redne linije JPP ali uvede alternativne oblike JPP

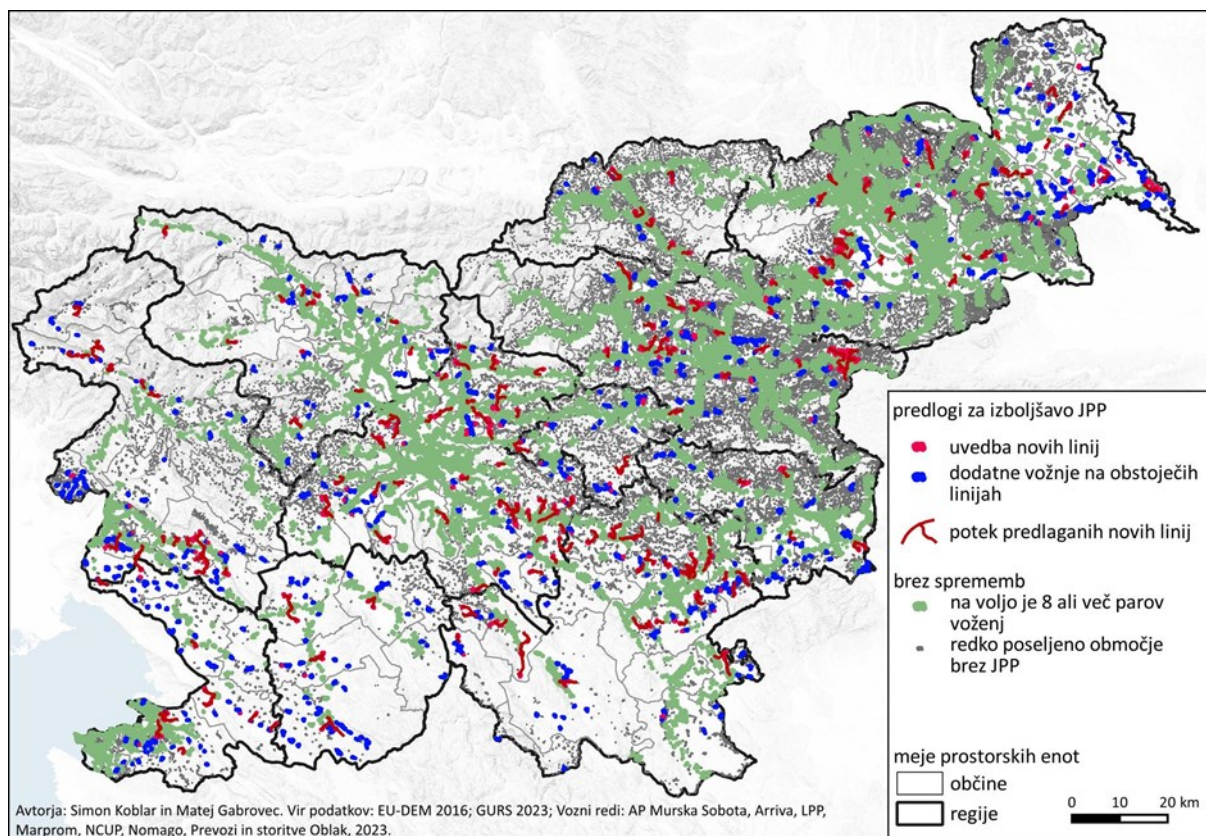
Do 100	ni v standardu dostopnosti	/	/	integracija šolskih prevozov
---------------	----------------------------	---	---	------------------------------

V predlogu ukrepov smo do območij, kjer prebiva več kot 100 prebivalcev ter trenutno v 1 km zračne razdalje nimajo na voljo nobene povezave JPP, zasnovali okviren potek 186 linij v skupni dolžini 672 km. Ob zagotavljanju osmih parov voženj bi bilo na dan prevoženih slabih 11.000 km. Ker pa bi bila večina linij organiziranih kot prevoz na klic, bi bilo skupno število prevoženih kilometrov nižje. Od tega je bilo nekaj območij z več kot 500 prebivalci, kar pomeni, da bi po veljavnem standardu dostopnosti ta naselja morala imeti organizirano redno linijo JPP.

Poleg tega smo pripravili okviren nabor linij, na katerih bi bila potrebna organizacija dodatnih voženj, saj oskrbujejo območja z več kot 100 prebivalci. V našem naboru je teh linij 1800, v skupni dolžini 43.000 km. Vendar pa bi se lahko dolžina linij bistveno zmanjšala, če bi jih preuredili tako, da bi z dodatnimi vožnjami oskrbovale le območja, kjer ni na voljo zadovoljivega števila voženj. Ker je število manjkajočih voženj po linijah različno, tudi nismo računali števila dnevno prevoženih kilometrov. Poleg tega bi nekatere dodatne vožnje lahko bile organizirane kot prevoz na klic, kar bi dodatno vplivalo na število prevoženih kilometrov. Vseeno lahko ocenimo, da bi bilo na dnevni ravni prevoženih vsaj 100.000 dodatnih kilometrov.

Pri izračunu učinkov izboljšav JPP smo upoštevali tudi izboljšano dostopnost za prebivalce, ki živijo ob predlaganih novih linijah JPP. Prav tako smo upoštevali izboljšano pogostnost voženj na postajališčih ob linijah, na katerih smo predvideli dodatne vožnje.

Slika 23: Predlog izboljšav JPP za zmanjševanje prevozne revščine glede na prepoznane vrzeli v ponudbi.



V preglednici 14 so po statističnih regijah prikazani deleži in število prevozno revnih glede na obstoječo ponudbo JPP ter ob upoštevanju predlaganih izboljšav JPP. Na ravni Slovenije se število prevozno revnih ob upoštevanju predlaganih izboljšav zmanjša za 57 %. Največje izboljšanje je v primorsko-notranjski regiji, kjer je trenutno na večini linij na voljo manj kot osem parov voženj. Najmanjše izboljšanje je mogoče doseči v koroški regiji, kar je posledica večjega števila prebivalcev na redkeje poseljenih hribovskih območjih.

Preglednica 14: Ocena števila in deleža prevozno revnih prebivalcev leta 2023, ob delavnikih s šolskim poukom pred in po izvedbi predlaganih izboljšav JPP.

statistična regija	sreda		sreda – izboljššan JPP		zmanjšanje prevozno revnih
	število	delež	število	delež	
pomurska	7.267	7,5 %	2.281	2,4 %	68,6 %
podravska	8.358	3,0 %	4.875	1,7 %	41,7 %
koroška	2.594	4,4 %	1.733	2,9 %	33,2 %
savinjska	10.545	4,8 %	5.798	2,6 %	45,0 %
zasavska	1.578	3,3 %	875	1,8 %	44,6 %
posavska	4.082	6,4 %	2.230	3,5 %	45,4 %

jugovzhodna Slovenija	5.580	4,6 %	1.980	1,6 %	64,5 %
osrednjeslovenska	6.785	1,4 %	2.439	0,5 %	64,1 %
gorenjska	2.893	1,7 %	1.053	0,6 %	63,6 %
primorsko-notranjska	2.745	6,2 %	427	1,0 %	84,4 %
goriška	3.709	3,8 %	1.171	1,2 %	68,4 %
obalno-kraška	5.398	5,3 %	1.595	1,6 %	70,5 %
Slovenija	61.534	3,5 %	26.457	1,5 %	57,0 %

Izboljšave JPP lahko bistveno pripomorejo k zmanjšanju prevozne revščine. Vendar je večji del izboljšav odvisen od financiranja občin, ki bi zagotavljale nadstandard. Pred izvedbo ukrepov bo treba izdelati analize dostopnosti na ravni občin, pri čemer se lahko upošteva vse lokalne posebnosti, ki jih v analizi za celotno državo nismo mogli zajeti.

4.4 Scenariji ob rasti cen pogonskih goriv

Na ravni EU so sprejeti številni dokumenti, ki nagovarjajo države članice k prehodu na nizkoemisjsko in brezemisjsko mobilnost. Ena zadnjih vodilnih pobud EU na področju trajnosti je nastala z Evropskim zelenim dogovorom. Ta strategija določa cilje za preoblikovanje EU v bolj trajnostno družbo, v kateri do leta 2050 ne bo neto emisij toplogrednih plinov in kjer pogoj za gospodarsko rast ni raba energetskega virov. Posledično je za pričakovati rast cene pogonskih goriv.

Rast cene pogonskih goriv bo najbolj prizadela prebivalce, ki za dostop do ključnih storitev in dejavnosti nimajo druge možnosti kot uporabo osebnega avtomobila oziroma bodo ne glede na druge možnosti še naprej uporabljali osebni avtomobil. Iz podatkov analize dostopnosti lahko ugotovimo, da ima več kot 90 % prebivalcev v razdalji enega kilometra na voljo postajališče JPP. Ob upoštevanju dodatnih kriterijev – pogostnost voženj, vožnje ob sobotah in nedeljah, delavniki med poletnimi šolskimi počitnicami in ustrezen potovalni čas – se delež začne zniževati. Kot približek deleža prevoznih oseb smo pri izračunu števila prevoznih oseb vzeli območja, kjer ob delavnikih s šolskim poukom ni na voljo vsaj osem parov voženj. Na ravni Slovenije je 20 % prebivalcev v starosti med 15 in 84 let, ki nima na voljo vsaj osem parov voženj. Ta delež se ob uvedbi predlaganih izboljšav JPP zmanjša na 9 %. Od teh prebivalcev ima sicer večina dovolj visoke dohodke za nakup goriva. Vseeno pa bi lahko ob občutni podražitvi pogonskih goriv to imelo vpliv tudi na prebivalce, ki so trenutno nekoliko nad pragom tveganja revščine.

Vpliv podražitve pogonskih goriv na prevozno revščino je odvisen tudi od prevožene razdalje z avtomobilom. V povprečju prebivalec Slovenije na vsakodnevni poti v avtomobilu prevozi 5.700 km (Statistični ... 2021b). Gre za povprečno razdaljo, vendar lahko sklepamo, da premožnejši prevozi večje razdalje, predvsem na račun priložnostnih poti. Kot zgornjo oceno lahko vzamemo povprečno prepotovano razdaljo z osebnim avtomobilom 5.700 km na leto na osebo. Ob povprečni porabi goriva 6 l/100 prevoženih kilometrov to pomeni 342 l goriva. Pri ceni goriva 1,5 €/l to znese 513 €, 684 € ob ceni 2 €/l ter 855 € ob ceni 2,5 €/l. Za povprečno prevoženo razdaljo torej strošek goriva za osebe nad pragom revščine ni prevelik.

Pri analizi vpliva cene pogonskih goriv je treba upoštevati, da zaposleni prejemajo nadomestilo stroškov prevoza na delo. V javnem sektorju je nadomestilo vezano na ceno pogonskih goriv, kar pomeni, da podražitve nimajo vpliva na pojav prevozne revščine. V zasebnem sektorju so izplačila sicer lahko različna – bodisi vezana na ceno JPP bodisi glede na razdaljo. Vseeno ima večina zaposlenih povrnjene vsaj variabilne stroške poti na delo (Gabrovec s sodelavci 2021).

Ker pa poti na delo obsegajo le 35,5 % razdalje vseh poti, stroški preostalih poti iz naslova nadomestila stroškov prevoza na delo niso pokriti. Po drugi strani je pri ostalih poteh, predvsem pri prostočasnih aktivnostih in nakupovanju mogoče prilagoditi bodisi cilj, bodisi način potovanja.

Ob trenutnih potovalnih navadah bi podražitev pogonskih goriv negativno vplivala na velik del prebivalcev Slovenije, kar pa še ne pomeni, da bodo zaradi podražitev vsi postali prevozno revni. Ob podražitvi pogonskih goriv se pojav prevozne revščine lahko poveča pri prebivalcih z nižjimi prihodki, ki nimajo na voljo ustrezne dostopnosti JPP. Na ravni Slovenije ima ob sredah s šolskim poukom 70 % prebivalcev v razdalji enega kilometra po omrežju poti na voljo vsaj zadovoljivo pogostnost voženj. Posledično bi lahko večina prebivalcev prilagodila svoje potovalne navade in s tem zmanjšala odvisnost od uporabe osebnega avtomobila ter s tem tudi zmanjšala tveganje za pojav prevozne revščine.

5 Analiza ranljivih skupin

Na podlagi pregleda literature ter ekonomskih, socialnih in prostorskih kazalnikov smo identificirali deležnike in potencialne ranljive skupine z vidika prevozne revščine. Prvenstveno smo identificirati skupine prebivalcev, ki jih prevozna revščina zadeva ter za vsako od skupin poskušali opredeliti njihovo ranljivost, ki jih postavlja v neenakopraven položaj. Najbolj ranljive skupine prebivalcev, ki jih opredeljuje že projektna razpisna dokumentacija, so otroci in mladostniki, starejši, ženske, invalidi, prebivalci podeželskih območij, brezposelni, ljudje z nizkim dohodkom, migranti in begunci. Ker razpoložljiva sredstva ne omogočajo obsežne raziskave (na primer z anketnimi vprašalniki) med predstavniki teh ranljivih skupin, smo se za razumevanje njihovih potreb in omejitev osredotočili na organizacije, ki z ranljivimi skupinami 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 s katerimi smo sodelovali že pri obravnavi energetske revščine; to so: nevladne organizacije – društva upokojencev, invalidske, prostovoljske in humanitarne organizacije, pa tudi Centre za socialno delo, zdravstvene domove in druge organizacije, katerih uporabniki in ciljne skupine so potencialno podvrženi prevozni revščini. Na socialne partnerje smo naslovili vprašanja glede prevozne revščine in jih kot pomembne deležnike gostili na prvi delavnici, ki je potekala v Ljubljani, 24. maja 2023. 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 ter s petimi posamezniki, ki jih prevozna revščina zadeva. Z intervjuji smo pridobili kakovosten vpogled v problematiko na ravni gospodinjstev, da bi izboljšali razumevanje mehanizmov, ki sprožajo prevožno revščino. Na drugi delavnici z relevantnimi deležniki iz prometne in socialne stroke, nevladnega, privatnega in javnega sektorja, ki je potekala 5. decembra 2023 v Ljubljani in katere namen je bil pripraviti usklajena izhodišča za ukrepe omilitve prevozne revščine, smo ugotovili nujnost povezovanja vseh deležnikov ter spodbudili mreženje med akterji različnih področij in pogledov na prevožno revščino.

5.1 Prevozna revščina in ranljive skupine prebivalstva v literaturi

Družbene skupine, ki so socialno in mobilnostno prikrajšane, nosijo večje breme, da dosegajo osnovne potrebe in dostojno družbeno življenje (Kuttler in Moraglio 2020a). Ženske imajo drugačne vzorce potovanja; imajo kompleksnejša potovanja, kar pomeni več opravkov hkrati, manj uporabljajo avto kot moški in več kolesarijo, hodijo in uporabljajo JPP. Na splošno se pri prevozu na delo ženske soočajo z večjimi časovno-prostorskimi omejitvami kot moški. Ker imajo na splošno nižje dohodke, v večji meri skrbijo za družine in gospodinjstva, je cenovna dostopnost prevoza zanje še posebej pomembna, omejene mobilnostne možnosti lahko poslabšajo revščino na podlagi spola, ki jo lahko kombinacija z drugimi parametri (ženska na podeželju, ženska migrantka, ženska z nizkimi dohodki) še poslabša (Borgato s sodelavci 2020b). Materialna revščina je močno povezana z (ne)zaposlenostjo. Na mobilnostno revščino ne vpliva le materialna revščina. Tveganje socialne izključenosti je še posebej veliko, kadar materialno prikrajšani posamezniki doživljajo drugo vrsto socialne prikrajšanosti, povezano na primer s starostjo, spolom, fizičnim stanjem ali statusom migranta (Borgato, Maffii in Bosetti 2020a). 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 aktivni na drugih področjih, kar pomeni, da bodo čedalje bolj mobilni. A staranje vpliva na slabšanje psihofizičnih zmogljivosti,

kar je lahko povezano z odvzemom voznškega dovoljenja in nezmožnostjo uporabe javnega prometa. Velika heterogenost v skupini starejših, od zelo aktivnih in digitalno pismenih do odvisnih od pomoči, vpliva na raznolike vzorce premikanja in povpraševanja po mobilnosti. Zato zahteva različno obravnavo različnih podskupin starejših. Dostopen in starejšim prilagojen JPP je gotovo ena izmed rešitev (Reis in Freitas 2020a). Trenutne študije kažejo, da je potovalne navade starejših mogoče bolje razložiti z upoštevanjem dejavnikov, kot so nameni potovanja, zdravje in družbena omrežja, ne le zgolj starosti (Rozynek in Lanzendorf 2023). Na primer, številni ljudje, ki v starosti živijo sami, zlasti če so ovdovele, imajo večje potrebe po prostočasnih dejavnostih in socialnih stikih zunaj doma kot ljudje, ki živijo s svojimi partnerji (Nordbakke in Schwanen 2015). Poleg tega je manj verjetno, da bodo starejši ljudje, ki čutijo pripadnost svoji soseski in se ukvarjajo s prostovoljnimi delom, občutili osamljenost in socialno izključenost (Urbanik s sodelavci 2021). Osebe z oviranostmi (gibalnimi, senzornimi, intelektualnimi, težavami z duševnim zdravjem, težavami z okoljem – na primer z alergijami) imajo specifične težave z mobilnostjo, odvisno od njihove oviranosti in so zelo heterogena skupina. Dostopnost do mobilnosti in njen vpliv na kakovost življenja in neodvisnost teh oseb so pomembna vprašanja pri načrtovanju prometne infrastrukture. Družine z osebami z ovirami so večkrat primorane v lastništvo avtomobila kot družine z neodvisnimi člani. Za manjšo odvisnost teh oseb od družin in prijateljev je vlaganje v dostopen in učinkovit JPP zelo pomemben. Hkrati izboljšave, potrebne za sodelovanje v vsakodnevnih aktivnostih oseb z ovirami, koristijo tudi tistim, ki nimajo ovir, na primer starejšim, mladim družinam in drugim. (Reis in Freitas 2020b). Poleg dejavnikov, ki povečujejo tveganje za prevozno revščino zgoraj omenjenih ranljivih skupin (nizki prihodki, slaba dostopnost, visoke cene prevozov), se migranti, begunci in etnične manjšine soočajo še z jezikovnimi barijerami, rasno in versko diskriminacijo. Tu bi izpostavili še potrebe po potovanju otrok in mladostnikov, tudi tiste, ki niso povezane z izobraževanjem (na primer rekreacija in družabno življenje) in kako narediti prometni sistem prijazen in varen ter zmanjšati njihovo odvisnost od staršev oziroma skrbnikov. Kadar se otroci soočajo še z drugimi ranljivostmi (družine z nizkimi dohodki, bivanje na podeželju, migranti), imajo več težav z mobilnostjo in tako manj priložnosti za svetlo prihodnost (Borgato, Maffii in Bosetti 2020c).

5.2 Mreža (socialnih) deležnikov

Na podlagi pregleda literature ter ekonomskih, socialnih in prostorskih kazalnikov smo identificirali deležnike na področju prevozne revščine. To so vladne službe in ministrstva, ki delujejo na področju socialnega varstva, raziskovalci revščine in ranljivih skupin, nevladne organizacije na področju sociale, izvajalci socialnih ukrepov na terenu. Pripravili smo seznam (priloga 01), ki smo ga v teku projekta ves čas dopolnjevali.

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 uporabi JPP, ki naj bi bil pod enakimi pogoji dostopen vsem uporabnicam in uporabnikom. S povečevanjem deleža nekaterih ranljivih skupin, na primer starejših, je treba v načrtovanje javnih prevozov in celotnega prometnega sistema vključevati predstavnike ranljivih skupin, ki lahko pravočasno, pred izvedbo, opozorijo na pomanjkljivosti ukrepov.

Nadalje smo ugotovili, da se vladne institucije in ministrstva, pristojna za socialne zadeve, ne vključujejo v razpravo o prevozni revščini. To bo, zaradi prej omenjene slabe komunikacije

med prometnimi načrtovalci in socialnimi partnerji, v prihodnosti nujno, da bo zadovoljevanje potreb ranljivih skupin smiselno. Pri vzpostavitvi delovne skupine za načrtovanje porabe sredstev iz Socialnega sklada za podnebje bo treba vključiti čim širši krog deležnikov, vključno s socialnimi partnerji.

Pri obravnavi ranljivih skupin na področju prevozne revščine moramo biti pozorni še naslednje vidike:

- **Skriti dejavniki prevozne revščine:** odločitev za potovanje je velikokrat zelo subjektivne narave in je poleg tega, ali so zadoščeni osnovni pogoji za potovanje (finančna, časovna in prostorska dostopnost prevozov), odvisna tudi od psiholoških vidikov posameznika; prioritiziranja potovanj, navad, življenjskih sprememb, načinu razmišljanja, subjektivnih ovir in podobno.
- **Večplastna ranljivost posameznikov** (hkratna pripadnost več ranljivim skupinam): Že ena oviranost je dovolj za številne težave z mobilnostjo, več ranljivosti pa težave le sešteva in včasih posameznika potisnejo v socialno izključenost, veliko jih ima občutek brezizhodnosti iz situacije. Primer ekonomske, starostne in spolne ranljivosti je skupina starejših žensk z nizkimi dohodki, ki živijo na ruralnih območjih. S staranjem prebivalstva se njihovo število povečuje.
- **Socialna izključenost in nepovratna ujetost v razmerah revščine:** slaba mobilnost posameznika pomeni slabši dostop do dela, izobraževanja, zdravstva in drugih storitev, čemur sledi manj priložnosti za karierni in osebni razvoj, posledično to vodi v začaran krog nizkih dohodkov in izoliranosti oziroma izločenosti iz družbenih krogov. Vse to pa ima na koncu še negativne zdravstvene učinke in znižuje kakovost bivanja posameznika ali gospodinjstva.
- **Digitalna izključenost** v povezavi s staranjem prebivalstva in dostopom do prometnih storitev: delež digitalno usposobljenega prebivalstva je odvisna od dveh dejavnikov – zadostne infrastrukture, ki omogoča povezanost prek spletnih aplikacij (bele lise brez ustrezne internetne povezave, dostop do ustrezne naprave) ter zmožnosti posameznika, da uporablja naprave in programe, s katerimi izboljša svojo mobilnost (spletni nakup vozovnic, uporaba spletnih portalov – na primer e-davki, zaradi česar jim ni treba fizično obiskati upravne enote). Prebivalci ruralnih območij se soočajo s slabo dostopnostjo do interneta, revni pa do ustreznih naprav. Starost in psihološki dejavniki pa večkrat omejujeta uporabo naprav.
- **Odpor do zelenih evropskih politik:** obstaja upravičena bojazen upora do izvajanja politik zelena prehoda, kot si jih je v preteklih letih zadala EU, tudi na področju prometa. Nov sistem trgovanja z emisijami tudi na področju prometa in stavb (Evropska komisija 2024) bo verjetno povzročil dvig cen fosilnega goriva in povzročil negativne družbene vplive. Pripadniki ranljivih skupin ne vidijo koristi zelenega prehoda zase oziroma so jim te slabo komunicirane. Potrebna bo večja vključenost najranljivejših v načrtovanje porabe Socialnega sklada za podnebje in bolj jase prikaz koristi trajnostnih oblik potovanj.
- Obstoječi ukrepi in **skrb glede podvajanja rabe javnih sredstev** pri reševanju problematike ranljivih skupin: posamezne ranljive skupine so že vključene v socialne ukrepe na nacionalni in lokalni ravni, financiranih iz različnih virov, znotraj katerih so tudi ukrepi izboljšanja mobilnosti ranljivih uporabnikov. Primer: prevozi invalidov s strani lokalnih invalidskih društev na aktivnosti društev, s strani občin financirani

prevozi starejših, brezplačni medkrajevni JPP za upokoјence, vojne veterane ter športnike in podobno.

5.3 Delavnice z deležniki s področja sociale in prometa

Prva delavnica, katere namen je bil zbrati in slišati predstavnike socialnih skupin, se je odvila 24. 5. 2023 na UIRS v Ljubljani. Po uvodnih predstavitvah s strani partnerjev projekta je sledila predstavitev udeležencev, njihovo videnje problematike in njihove izkušnje oziroma povezave njihovega dela in prevozne revščine. Na delavnici je bilo prisotnih 20 udeležencev iz različnih nevladnih organizacij, ministrstev in vladnih služb, fakultet in raziskovalnih inštitutov. Sledilo je delo v štirih skupinah, kjer smo odgovarjali 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?

Poročilo delavnice je na voljo v prilogi 02. Delavnica je bila koristna z vidika uvida v socialne izzive, s katerimi se soočajo najbolj ranljivi. Med glavnimi ugotovitvami so, da si želijo najbolj ranljivi večjo samostojnost na področju mobilnosti, zato je pomembno, da imajo dobro razvito mrežo javnih prevozov, ki so dostopni vsem. Pomembno je, da pravic najbolj ranljivih do cenovno ugodnih prevozov ne drobimo, saj je to veliko administrativno breme, temveč vse ranljive skupine obravnavamo enakopravno. Ker načrtovalci prometa teh stisk ne poznajo dovolj, je pomembno, da jih spoznajo pri načrtovanju ukrepov. Izvajalci projekta smo upoštevali vse informacije, ki smo jih od udeležencev prejeli na posvetu. Temu bo namenjena druga delavnica. Opravili smo tudi dodatne intervjuje s predstavniki ranljivih skupin, ki se dogodka niso mogli udeležiti.

Druga delavnica je potekala 5. 12. 2024 v Slovenskem etnografskem muzeju v Ljubljani. Tam so bile predstavljene dotedanje ugotovitve partnerjev projekta, prikazani so bili primeri prevozov na klic, predstavljeni izzivi invalidov v prometu ter načrtovane aktivnosti ministrstva, pristojnega za načrtovanje porabe sredstev iz Socialnega sklada za podnebje (priloga 03). Po uspešni debati smo nadaljevali z delavničnim delom, kjer smo zbirali predloge ukrepov na 4 področjih:

- dostopnost infrastrukture (JPP, peš, kolesarske),
- kakovost JPP,
- neposredne spodbude za prebivalce (za ranljive skupine) ter
- 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 socialnih organizacij. Predlogi ukrepov so navedeni v nadaljevanju in smo jih uporabili kot podlago za delavnico o ukrepih 20. marca 2024.

5.4 Intervjuji s predstavniki ranljivih skupin

Na podlagi vprašalnika v prilogi 04 smo izvedli intervjuje s strokovnjaki, zaposlenimi v organizacijah, katerih uporabniki so prizadeti zaradi prevozne revščine oziroma se vsakodnevno soočajo z izzivi prevozov na ključne dejavnosti. Intervju smo izvedli v naslednjih organizacijah: Rdeči križ Slovenije, Nacionalni svet invalidskih organizacij Slovenije, Zveza

društev upokojencev Slovenije, Zavod za zdravstveno zavarovanje Slovenije (Območna enota Ljubljana), Center za socialno delo Pomurje, Center Janeza Levca Ljubljana, Zveza prijateljev mladine Ljubljana Moste-Polje, Urad vlade za oskrbo in integracijo migrantov, Društvo za razvoj prostovoljnega dela Novo mesto, Zdravstveni dom Kočevje (zdravstvena postaja Kostel in Osilnica) Na podlagi pol strukturiranega vprašalnika (priloga 05) smo izvedli tudi nekaj intervjujev s člani ranljivih gospodinjstev, ki so pristali na pogovor.

Intervjuji s člani prizadetih gospodinjstev: s pomočjo socialnih deležnikov smo dobili kontakte oseb, ki so bile pripravljene opraviti intervju in opisati svojo situacijo na področju mobilnosti. Odziv je bil pričakovano nizek, saj je revščina zelo osebna tema, zaupanje do institucij, s katerimi bi delili svoje informacije in problematiko, pa nizko.

Preglednica 15: Kraj bivanja in ranljivost intervjuvanih posameznikov, prizadetih zaradi prevozne revščine.

občina	ranljivost
Ljubljana	Starš otrok s posebnimi potrebami
Ljubljana	Starš otrok s posebnimi potrebami
Ljutomer (Bučkovci)	Slepota, materialna revščina, podeželje
Dutovlje (Tomaj)	Starejši, podeželje
Sežana	Starejša ženska, zdravstvene težave

5.5 Analiza intervjujev po sklopih ranljivih skupin

Glede na pregled literature, javno dostopne podatke in ugotovitve iz intervjujev smo identificirali nekaj najpomembnejših lastnosti posameznih ranljivih skupin glede njihove mobilnosti, njihovega odnosa do JPP ter zbrali predloge ukrepov na področju prometa, ki bi prizadetim skupinam najbolj koristili.

5.5.1 Ženske

1. januarja 2024 je v Sloveniji prebivalo 1.055.520 žensk. Delež žensk med državljani Slovenije je bil 51,1 % (ta delež se sicer zelo počasi večinoma zmanjšuje že več let), med tujimi državljani pa 36,8 % (Statistični ... 2024b).

Uspešna integracija po spolu pomeni upoštevanje potreb, ki jih ima posamezen spol, a žal je pri občutljivosti za spol v prometnem načrtovanju dosežen majhen napredek in se še velikokrat upošteva stereotipne vloge. 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 težavo pri dostopanju do ključnih dejavnosti, kot so delo, izobraževanje, oskrba, skrb za otroke in druženje s prijatelji. Vloga žensk se je v družbi močno spremenila. Sploh v državah, kot je Slovenija, kjer je močna podpora za zaposlovanje žensk, je večina, tudi mater, zaposlenih, še vedno pa nosijo večji del bremena gospodinjstevskih opravil (tako imenovana dvojna obremenjenost žensk). Nezagotavljanje ustreznih prometnih storitev lahko vodi do neželene

socialne izključenosti in poveča razlike med moškimi in ženskami. Dejstvo, da je nekdo ženskega spola, ima pogosto pomemben vpliv na mobilnost in potovalne navade.

Kot smo ugotovili pri pregledu literature in obstoječih raziskav, so potovanja žensk na delo krajša, bolj pogosto opravijo tako imenovana verižna potovanja, več časa porabijo za poti kot so nakupovanje, spremljanje otrok po dejavnostih in upravljanje gospodinjstva, manj se vozijo v konicah, več uporabljajo JPP kot moški in več hodijo. Da to drži tudi pri nas, dokazujejo tudi rezultati ankete Dnevna mobilnost potnikov (Statistični ... 2023b), ki kažejo na veliko razliko pri številu poti, dnevno opravljenih z avtobusom (54 % ženske, 46 % moški). Prav tako so peš ženske opravile 58 % poti. Za odtenek so opravile nekoliko več poti tudi z vlakom (51 %). So pa manj poti prekolesarile (40 %) in jih prevozile kot voznice osebne avtomobila (44 %). Ženske so manj pogosto lastnice osebnih avtomobilov (38,9 %). Ženske v Sloveniji kupujejo v povprečju novejše, manj močne in lažje avtomobile (Kovač 2023). Številne raziskave prikazujejo okoljsko bolj sprejemljive navade žensk, tudi na področju prometa, ker so v povprečju okoljsko bolj ozaveščene, so bolj naklonjene omejitvam hitrosti, zaprtjem mest za motorni promet ali mestnim cestninam (Evropska investicijska banka 2022).

Z intervjuji nismo zajeli organizacij, ki zastopajo ženske. Intervjuvali smo 3 posameznice, katerih gospodinjstva so potencialno prevozno revna. Večino ugotovitev smo črpali iz literature, aspekt spola je namreč vse bolj obravnavan v raznih raziskavah, ki kažejo na pomembnost vloge žensk pri dekarbonizaciji prometa. V spodnji preglednici 16 so zapisane ključne ugotovitve glede stanja mobilnosti žensk ter predlogi ukrepov, ki smo jih povzeli po literaturi ali smo jih izluščili iz intervjujev in na dveh zgoraj omenjenih delavnicah.

Preglednica 16: Mobilnost žensk s predlogi ukrepov.

ranljiva skupina: ženske	težave z mobilnostjo, prevozi	dostop do JPP	predlogi ukrepov
<ul style="list-style-type: none"> • ženske v enostarševskih družinah • ženske na podeželju • starejše ženske • ženske priseljenke, tujke, pripadnice manjšin in etničnih skupnosti • ženske invalidke 	<ul style="list-style-type: none"> • težje dostopanje do ključnih dejavnosti (delo, izobraževanje, oskrba, skrb za otroke, druženje s prijatelji) • neustrezne mobilnostne storitve lahko vodijo v socialno izključenost in povečevanje razlik med spoloma • krajša potovanja na delo, pogostejša verižna potovanja, več časa za nakupovanje, spremljanje otrok po dejavnostih in 	<ul style="list-style-type: none"> • pogosteje uporabljajo JPP kot moški • večje potrebe po JPP zunaj prometnih konic • velike izgube časa med prestopanjem, več opravkov težko opravijo z JPP v primernem času • pomembna varnost na sredstvih JPP 	<ul style="list-style-type: none"> • učinkovit, dostopnejši in bolj pogost JPP, prilagojen potrebam žensk (zunaj konic, za multimodalna potovanja, prevozi otrok...) • večja pogostnost JPP v počitniškem času • urejena infrastruktura za peške in kolesarke, več zelenih površin • subvencija koles, pomoč pri nakupu otroške kolesarske opreme (prikolice,

	upravljanje gospodinjstva <ul style="list-style-type: none"> • manj se vozijo v konicah, pogostejša hoja in kolesarjenje, večja okoljska ozaveščenost • pogosteje spoštujejo omejitve hitrosti, se soočajo z zaprtji mest za motorni promet ali mestnimi cestninami 		otroški sedeži za kolo, otroška kolesa) <ul style="list-style-type: none"> • bolj dostopni prevozi na klic, dosegljivi za vse, ne le za starejše: več vozil in voznikov, najavljanje le en dan ali nekaj ur prej, ne en teden vnaprej, • izboljšana varnost v prometu • opolnomočenje žensk, ozaveščanje o prevoznih možnostih (vpliv na ostale člane družine, otroke) • osebno mobilnostno svetovanje
--	---	--	--

5.5.2 Starejši

V Sloveniji je bilo 2023 starejših od 65 let 453.708, to je več kot 21 % prebivalcev in je podobno povprečju EU. Delež starejših narašča tako v Sloveniji kot v EU (Statistični ... 2023c). Starejši so najbolj heterogena ranljiva skupina. So različno fizično mobilni, različno kognitivno sposobni, različno digitalno pismeni. Naravni proces staranja spremlja postopno poslabšanje fizičnih in psiholoških lastnosti. Zato je ta skupina manj mobilna, bolj osamljena in bolj izključena iz družbe (Demšar Mitrovič s sodelavci 2019). Znano je, da hiter tempo tehnološkega razvoja izključuje tehnično manj veščice, kar so običajno prav starejši, kar jasno vodi v digitalno izključenost, ki je v tej skupini prebivalstva največja (Eurostat 2023). Demografske spremembe so znaten izziv za načrtovalce prometa, organizatorje JPP, še posebej velik izziv je z mobilnostjo starejših v podeželskih območjih. V Sloveniji imajo od 1. julija 2020 upokojenci, imetniki invalidske evropske izkaznice, vojni veterani in vsi, starejši od 65 let brezplačne medkrajevne javne prevoze in skoraj povsod tudi brezplačen javni mestni promet (Vlada ... 2024). Ta ukrep koristi tistim, ki imajo dobro dostopnost do postajališč in tam na voljo dovolj pogost prevoz. Brezplačno vozovnico koristijo mlajši upokojenci (65–75) in tisti, ki imajo blizu postajališča (mesta). V Sloveniji jo ima približno 230.000 upravičencev, uporablja pa jo okrog 100.000 posameznikov (število upokojencev je približno 530.000) (Pušnik 2023).

Za namene projekta smo opravili intervju s podpredsednikom Zveze društev upokojencev Slovenije ter pol-strukturirane intervjuje s starejšimi iz podeželskih območij, ki nimajo ustreznih povezav z javnim prevozom.

Preglednica 17: Mobilnost starejših s predlogi ukrepov.

ranljiva skupina: starejši	težave s prevozi, mobilnostjo	dostop do JPP	predlogi ukrepov
<ul style="list-style-type: none"> • heterogena skupina • več zdravstvenih težav • dodatne ranljivosti (podeželje, ženske) • staranje prebivalstva, • velik delež ekonomsko revnih (16 % upokojencev pod pragom revščine) 	<ul style="list-style-type: none"> • ukinjanje storitev na podeželju • pogostejše bolezni in druge oviranosti: manj vozijo avtomobile, težje dostopajo do JPP • omejene motorične sposobnosti (kolesarjenje, pešačenje) • digitalna izključenost (sistemi za organizacijo prevozov, informiranje) • potreba po druženju, stikih • krčenje storitve JPP • manj selitev • občutek bremena za sorodnike in znance zaradi prevozov • oteženo podaljševanje veljavnosti vozniškega dovoljenja (specialistični pregled, stroški) 	<ul style="list-style-type: none"> • težave z uporabo digitalne storitve ponudnikov prevozov • multimodalnost je lahko stresna, treba je zelo dobro načrtovati in predvideti zaplete • taksiji na podeželju so predragi, v večini primerih pa jih sploh ni tudi za premožne za stalno rabo • kjer obstaja ta storitev, veliko koristijo prevoze na klic, ki jih organizirajo občine, prostovoljske organizacije, na primer društvo upokojencev (socialni, skupnostni ukrep) 	<ul style="list-style-type: none"> • učinkovit, dostopnejši in bolj pogost JPP • večja pogostnost JPP v počitniškem času • prevozi na klic s prilagojenimi vozili v vseh občinah • enostavnejše in cenejše podaljševanje veljavnosti vozniškega dovoljenja po 70. letu je drago, ceneje, če dobijo potrdilo od osebnega zdravnika kot specialista • integracija JPP s šolskimi prevozi, vožnje tudi popoldan • večja dostopnost storitev • ustanavljanje vaških domov za starejše, oskrba na domu

5.5.3 Otroci, mladostniki

V letu 2023 je bilo po podatkih SURS (2024) 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 glede na podatke o živorojenih med letoma 2005 in 2008 okrog 78.000. Skupaj tako skupina otrok in mladostnikov, starih med 0 in 18 let, obsega 18,7 % prebivalstva.

Medtem ko je poskrbljeno za prevoze osnovnošolskih otrok (šolski prevozi, varne poti v šolo), pa ni vedno tako v primeru neobveznega izobraževanja - prevozov otrok v vrtce in mladostnikov v srednje šole. Prav tako ni poskrbljeno za prevoze v popoldanskem času na prostočasne dejavnosti, ki so prav tako pomembne z vidika pridobivanja kompetenc in socialne vključenosti. Mobilnost mladoletnih je odvisna od lokacije bivanja in šolanja, njihovih interesov, hobijev oziroma lokacije, kjer opravljajo obšolske dejavnosti, njihovega zdravstvenega stanja, družinske situacije in njihove samostojnosti v prometu. V primeru slabe dostopnosti JPP ali premajhne starosti za samostojno udeležbo v prometu, so odvisni predvsem od volje in ekonomske situiranosti staršev. Čeprav so že dovolj stari, pa starši zaradi varnostnih razlogov ne dovolijo uporabe JPP, kar lahko pomeni manjšo mobilnost ali večje breme za starše, ki jih na različne dejavnosti vozijo z osebnim avtomobilom. Ko otroci in mladi niso mobilni, zaostajajo pri socializaciji, ki je za to obdobje življenja nadvse pomembna, vse to pomeni slabše karijerne možnosti, so manj kompetentni v primerjavi z vrstniki, kar lahko vodi v socialno izključenost, iz katere se težko rešijo.

Otroci z oviranostmi so dodatno zaznamovani, saj njihove telesne ali duševne omejitve zmanjšajo njihovo samostojnost v prometu in povečujejo odvisnost od pomoči. Slabo urejen JPP tako onemogoča njegovo uporabo in s tem zmanjšuje njihovo odvisnost od skrbnikov.

Opravili smo intervjuje s starši otrok s posebnimi potrebami, ki jim je bil ukinjen posebni prevoz do izobraževalne ustanove ter z zaposleno na Zvezi prijateljev mladine Slovenija, kjer rešujejo problematiko ekonomsko revnih družin. S strani invalidskih organizacij smo dobili informacije o mladostnikih z oviranostmi, ki zaradi neustreznega prevoza ne morejo obiskovati želene srednje šole.

Preglednica 18: Mobilnost otrok in mladostnikov s predlogi ukrepov.

ranljiva skupina: otroci in mladostniki	težave z mobilnostjo, prevozi	dostop do JPP	predlogi ukrepov
<ul style="list-style-type: none"> • otroci na podeželju • otroci priseljencev, tujcev, migrantov, beguncev • otroci iz materialno revnih družin • romski otroci • otroci invalidi 	<ul style="list-style-type: none"> • dostop do vrtcev in srednjih šol na območjih s slabšim JPP odvisen od staršev ali skrbnikov • nesamostojnost pri uporabi sredstev JPP (zaradi duševne motnje, gibalne oviranosti ali prepovedi) • nedostopnost in nizke frekvence JPP • infrastruktura za hojo in kolesarjenje ni vedno varna 	<ul style="list-style-type: none"> • nevarna peš ali kolesarska infrastruktura, ki vodi do postajališča JPP • nesamostojnost za uporabo JPP 	<ul style="list-style-type: none"> • učinkovit, dostopnejši in bolj pogost JPP • prevozi na klic za mladoletne • urejena infrastruktura za pešce in kolesarje • večja pogostnost JPP v počitniškem času

	<ul style="list-style-type: none"> dostop do popoldanskih dejavnosti je odvisen od lokacije, vendar manj možnosti z JPP 		
--	--	--	--

5.5.4 Invalidi

Med prebivalci Evropske unije je več kot 15 % invalidov, med prebivalci Slovenije pa jih je od 12 do 13 %, torej ne bistveno manj kot (po oceni) v celotni EU. Uradnih podatkov o številu invalidov v Sloveniji ni, je pa to število ocenjeno, in sicer na podlagi vpisov v registrov posameznih kategorij invalidnosti. Predvideva se, da je v Sloveniji od 160.000 do 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. Naraščanje števila invalidov je v glavnem posledica staranja prebivalstva (vedno večji je delež starejših invalidov in čedalje daljša je življenjska doba starajočih se invalidov) in pogostejšega pojavljanja kroničnih bolezni, kot so sladkorna bolezen, srčno-žilne bolezni, rakava obolenja in duševne motnje (Statistični ... 2014).

Od tega ima približno 8 % prebivalcev odločbo o invalidnosti glede na različne zakone, preostalih 5 % (po ocenah invalidskih organizacij oziroma članstva v njih) pa so osebe z večjo telesno okvaro. Delovno aktivnih je med vsemi invalidi manj kot tri desetine, vsi drugi so ali invalidsko upokojeni ali veljajo za nezaposljive osebe ali so nezmožni za samostojno življenje in delo. Še vedno pa ni konsenza niti jasnega razumevanja mobilnostnih navad te skupine ljudi (Statistični ... 2014). Osebe z oviranostmi so skupina s različnimi tipi prizadetosti, ki zmanjšujejo njihove potovalne možnosti in posledično vplivajo na 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 pri nas med invalide uvrščajo prebivalce z različnimi oviranostmi - invalide uporabnike na invalidskih vozičkih, po poškodbi 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 gastro težavami, delovne invalide, amputirance, vojne in civilno vojne invalide, osebe z motnjami v duševnem razvoju in druge.

Izvedli smo intervju s predstavnikom krovne invalidske organizacije NSIOS.

Preglednica 19: Mobilnost invalidov s predlogi ukrepov.

ranljiva skupina: invalidi	težave z mobilnostjo, prevozi	dostop do JPP	predlogi ukrepov
<ul style="list-style-type: none"> različne oblike invalidnosti želijo si enakopravne 	<ul style="list-style-type: none"> neustrezna infrastruktura, dostopnost postajališč in storitev 	<ul style="list-style-type: none"> slabo projektirani dostopi do postajališč, tudi po prenovah 	<ul style="list-style-type: none"> lažje dostopna javna prevozna sredstva za opravljanje vsakodnevnih poti

<p>obravnave tudi na področju prevozov</p> <ul style="list-style-type: none"> • zelo zaznamovani z oviranostjo • socialna izključenost zaradi nedostopnosti JPP 	<p>JPP (primernost postajališč, visokopodna vozila, slabe označbe ...)</p> <ul style="list-style-type: none"> • vozila v okviru prevozov na klic niso prilagojena za invalide • omejen dostop do prostočasnih aktivnosti • invalidska društva organizirajo prevoze le za svoje dejavnosti v dopoldanskem času • šoferji zaposleni prek javnih del in se menjajo vsako leto (ko se navadijo na delo) • invalidi srednješolci in osnovnošolci so za prevoze v šolo odvisni od skrbnikov, če želijo obiskovati redne programe • prilagoditve osebnih vozil so lahko zelo drage (voziček je dodatna oseba v vozilu) • omejenost posebnih prevozov (invalidi v vzgojne zavode) 	<ul style="list-style-type: none"> • visokopodni avtobusi, vlaki onemogočajo vstop in izstop • potrebna večja vozila (voziček je še en potnik) • neenakopraven položaj pri koriščenju JPP 	<ul style="list-style-type: none"> • večja pogostnost JPP v počitniškem času • enakopravnost dostopnosti do znanja, služb • ustrezna ureditev dostopov do izobraževalnih institucij • dolgotrajnejše zaposlitve šoferjev v lokalnih invalidskih društvih • dostopnejša invalidom prilagojena kolesa • vključevanje invalidov v proces načrtovanja, prenove in investicij v objekte • lokalna društva bi lahko postali koncesionarji (njihova vozila so veliko časa neuporabljena) – pilotni projekt • subvencija za vozila na klic, ki so primerna tudi za invalide • občine za otroke s PP uredijo kombi prevoz, ki vsako jutro pobere otroke na lokacijah bivanja in jih popoldne razvozi iz šole
---	--	--	--

5.5.5 Pacienti

Pri obravnavi pacientov smo se poglobili v pravice glede prevozov v zdravstvene ustanove. Pogovarjali smo se s predstavnikom Zavoda za zdravstveno zavarovanje Slovenije Območne enote 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.

Pravice do prevozov zavarovancev so opredeljene v Zakonu o zdravstvenem varstvu in zdravstvenem zavarovanju (Zakon o zdravstvenem ... 2023) ki je bil spremenjen v letu 2023. Zavod za zdravstveno zavarovanje Slovenije je takrat na pripravljavce 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.

Z obveznim zavarovanjem so zavarovanim osebam zagotovljeni reševalni prevozi, patronažni obiski, nega in zdravljenje na domu; največ do 60 % vrednosti za reševalne prevoze, ki niso nujni, prevoze zavarovanih oseb, ki so nepokretne (problem definicije) ali rabijo 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 rabijo spremstvo zdravstvenega delavca.

Povračilo prevoznih stroškov pripada zavarovanim osebam za najkrajšo razdaljo do najbližjega zdravstvenega zavoda oziroma zdravnika po ceni JPP. Zavod določi znesek, do katerega se ti stroški ne povrnejo.

Če ni JPP ali ko drugačen prevoz zahteva zdravstveno stanje zavarovane osebe, se odobri ustrezen prevoz ali se povrnejo stroški v višini, ki jo določi Zavod za zdravstveno zavarovanje Slovenije.

Preglednica 20: Mobilnost pacientov s predlogi ukrepov.

ranljiva skupina: pacienti	težave z mobilnostjo, prevozi	dostop do JPP	predlogi ukrepov
<ul style="list-style-type: none"> • slaba dostopnost do zdravstvenih ustanov pacientov s podeželja • slaba dostopnost do zdravil na podeželju • nekritje stroškov prevozov do ne najbližje zdravstvene ustanove 	<ul style="list-style-type: none"> • izbira prevoza je odvisna od bolezni, včasih JPP 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 z resnimi bolezenskimi 	<ul style="list-style-type: none"> • JPP največkrat ni prva izbira • nevarna in neprimerna infrastruktura, ki vodi do postajališč, neprimerni vozni redi, nizke frekvence, neprilagojena vozila za prevoz bolnikov • prevozi na klic so uporabni za prevoz pacientov (ne vseh!) na podeželju 	<ul style="list-style-type: none"> • za manj bolne bi bil primeren urejen JPP, s poudarkom na sistemsko urejenih prevozih na klic • večje kapacitete prevozov na klic na podeželju s krajšimi obdobji najave (trenutno skoraj teden prej) • zdravstveni delavci so preobremenjeni, da bi poleg zdravljenja organizirali še prevoze pacientov • upravičenci do povrnitve stroškov prevoza bi morali biti pacienti ne glede na to, v kateri zdravstveni zavod se odpravijo (zdaj se stroški povrnjeni le do

	stanji (razlika mesto – podeželje) <ul style="list-style-type: none"> • mobilnost največkrat odvisna od sorodnikov • nemobilnost vodi v osamljenost, kar škoduje zdravljenju • obiski specialistov v drugih regijah so težavni 		najbližjega), čakalne dobe so različne
--	---	--	--

5.5.6 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 ureja Zakon o romski skupnosti in Nacionalni program ukrepov Vlade Republike Slovenije za Rome za obdobje 2021 do 2030. Upoštevajoč posebni položaj romske skupnosti v Sloveniji, zlasti pa tudi slabši družbeno-ekonomski položaj njenih pripadnikov, se za področja 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 »anticiganizmu« in diskriminaciji ter z namenom krepitve izvajanja ukrepov v okoljih, kjer Romi živijo, sprejmejo potrebni posebni ukrepi. Cilji Nacionalnega programa tako predvidevajo boljšo vključenost Romov v družbene dejavnosti, izboljšanje izobrazbene strukture, bivanjskih razmer, izboljšanje dostopnosti do dobri in zmanjšanje getoizacije. Boljša vsakdanja mobilnost Romov je predpogoj za doseganje nacionalnih ciljev in manjšo socialno izključenost pripadnikov romske skupnosti (Vlada ... 2023).

Poglobili smo se v romsko skupnost na Dolenjskem in Beli krajini. Izvedli smo intervju s predstavnico Društva za razvoj prostovoljnega dela Novo mesto, ki so dnevno vpeti v življenje Romske skupnosti na Dolenjskem.

Preglednica 21: Mobilnost Romov s predlogi ukrepov.

ranljiva skupina: Romi Dolenjske in Bele krajine	težave z mobilnostjo, prevozi	dostop do JPP	predlogi ukrepov
<ul style="list-style-type: none"> • kulturne in ekonomske razlike med Romi v različnih regijah 	<ul style="list-style-type: none"> • neurejena prometna infrastruktura do (nelegalno postavljenih) bivališč • šolski prevozi le za osnovnošolce (koristili 	<ul style="list-style-type: none"> • JPP uporabljajo redko ali nikoli, bolj so vezani na avtomobile 	<ul style="list-style-type: none"> • učinkovit, dostopnejši in bolj pogost JPP, ki vodi mimo romskih naselij,

<ul style="list-style-type: none"> • otroci in ženske dodatno ranljivi • slaba finančna pismenost, negospodarno ravnanje z denarjem • bivališča odmaknjena od centrov, kjer so storitve in delovna mesta 	<ul style="list-style-type: none"> • bi jih tudi srednješolci, ženske) • težave pri opravljanju izpita za vozniško dovoljenje (jezik, kulturne razlike), za kar nimajo več systemske pomoči, zelo drago • delež žensk z opravljenim vozniškim dovoljenjem je primerljiv z moškimi • vozijo starejša vozila, ki so vprašljiva z vidika varnosti • strah pred potovanji na daljše razdalje, zelo malo potujejo v prostem času • mikromobilnost (e-skiroji) je dobra rešitev za tiste, ki nimajo/si ne morejo privoščiti izpita za avto ali avtomobila • slabe prevozne možnosti za pot na delo, med šolskimi počitnicami 	<ul style="list-style-type: none"> • slabša dostopnost JPP do romskih naselij • diskriminacija na sredstvih JPP 	<ul style="list-style-type: none"> • tudi med šolskimi počitnicami • osebno mobilnostno svetovanje (tudi finančni nasveti za razpolaganje z denarjem, ki ga namenijo za prevoze)
---	---	---	--

5.5.7 Prosilci za azil, begunci, drugi tujci

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 tujcih 2011; Zakon o mednarodni ... 2016). Leta 2022 je oddalo prošnjo za azil 6.787 upravičencev.

Po intervjuju s predstavnikom smo prejeli nekaj informacij glede stanja mobilnosti tujcev pri nas. Pravice glede na status, tudi s strani koriščenja brezplačnih javnih prevozov, niso izenačene. Prosilci za mednarodno zaščito nimajo pravice do brezplačnega prevoza, a nimajo delovnih dovoljenj in službe, zato z žepnino (18 €) ne morejo kriti stroška vozovnice. V primeru, da vseeno uporabljajo JPP, so v prekršku in so kriminalizirani. Dobra mobilnost tujcev pomeni boljšo integracijo, zato jim je pomembno zagotoviti premikanje in prevoze do različnih storitev. Tako se bodo hitreje in bolje vključili v družbo, naučili slovenskega jezika in poiskali delo. Razseljevanje prosilcev za azil v druge občine, ven iz Ljubljane, je problematično z vidika slabše urejenega (in za njihove prihodke predragega) JPP, kar jim onemogoča obisk tečaja slovenščine in drugih aktivnosti, pomembnih za njihovo integracijo, zaradi tujega okolja so te osebe v hudih (duševnih) stiskah in z urejenimi prevozi bi lahko rešili številne probleme.

Begunci so nekoliko na boljšem, saj lahko zaprosijo za denarno socialno pomoč, v primeru beguncev iz Ukrajine jim je bil priznan tudi brezplačni JPP, kar je primer dobre prakse.

V Evropi je zelo malo raziskav preučevalo mobilnostne potrebe in potovalne vzorce migrantov ali upoštevalo etnični vidik. Da je ta tema zanemarjena v statistiki in raziskovanju, se strinjajo tudi Egmond, Kuttler in Wirz (2020). Poleg tega, da imajo migranti slabši dostop do avtomobilov, obstajajo tudi ovire pri dostopu do JPP. Te vključujejo jezikovne ovire, težave z razpoložljivostjo in dostopnostjo, strošek JPP ter ne smemo pozabiti na še vedno prisotno rasno in versko diskriminacijo. Prva leta bivanja v tuji državi, se poslužujejo starih vzorcev, ki so jih prakticirali v svoji domovini in več uporabljajo JPP (ker nimajo dostopa do osebnega avtomobila). Poleg jezikovnih ovir je prevoz velik strošek, težko dostopen, podvrženi so diskriminaciji na javnih prevozi (v tujini napadi na temnopolte šoferje, na ženske z naglavnimi rutami in podobno). Tudi pri nas je že moč opaziti drugačen odnos do tujcev in njihovo diskriminacijo na JPP.

Nekaj informacij glede situacije mobilnosti tujcev z različnimi statusi v Sloveniji smo pridobili pri zaposlenih na Uradu Vlade Republike Slovenije za oskrbo in integracijo migrantov ter s strani nevladnih organizacij, ki se ukvarjajo s to ranljivo skupino.

Preglednica 22: Mobilnost prosilcev za azil, beguncev, tujcev in migrantov.

ranljiva skupina: prosilci za azil, begunci, tujci, migranti	težave z mobilnostjo, prevozi	dostop do JPP	predlogi ukrepov
<ul style="list-style-type: none"> • različni statusi, različne pravice pri prevozi • ekonomska revščina 	<ul style="list-style-type: none"> • nimajo svojih avtomobilov, odvisni so od (predragega in slabo dostopnega) JPP • slabša mobilnost (in posledično integracija) tistih, ki se morajo zaradi visokih stroškov preseliti v manj centralna naselja • problemi s pridobivanjem in obnavljanjem vozniških dovoljenj v Sloveniji (zaseg dovoljenja do ureditve statusa begunca) 	<ul style="list-style-type: none"> • finančno nedostopen za prosilce za azil • v Ljubljani dokaj dobra dostopnost, ob morebitni selitvi v druge kraje pa se dostopnost JPP močno zmanjša 	<ul style="list-style-type: none"> • pravica do brezplačnih vozovnic JPP za vse skupine priseljencev (nepotrebno birokratsko zahtevno ločevanje) • učinkovit, dostopnejši in bolj pogost JPP • 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

	<ul style="list-style-type: none"> • zaposleni so močno vezani na JPP za prevoz na delo • navade in kulturni vzorci se ohranjajo • slaba dostopnost do tečajev slovenskega jezika (predpogoj za druga dovoljenja, začaran krog) • želja je, da bi bili tujci razpršeni, da ne bi bili samo v Ljubljani, a ker nimajo lastnega avtomobila, si takšno selitev ob trenutni shemi JPP zelo težko privoščijo • ženske tujke, ki niso zaposlene, so zelo slabo mobilne (strah pred uporabo JPP, ne poznajo) 		
--	--	--	--

5.5.8 Revni zaposleni in brezposelni

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

Zavod za zaposlovanje Republike Slovenije nudi pomoč pri iskanju zaposlitve osebam, ki se vpišejo v evidenco iskalcev zaposlitve. 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 vas je napotil zavod ali koncesionar,
- udeležbe na zaposlitvenih razgovorih za ustrezno oziroma primerno zaposlitev na vabilo delodajalca ali zavoda,
- zaradi drugih aktivnosti, povezanih z iskanjem zaposlitve, ki so bile predhodno dogovorjene v zaposlitvenem načrtu.

Brezposelni na območju Ljubljane naj bi imeli 50-odstotni popust pri nakupu mesečne vozovnice Urbana za uporabo mestnega prometa (Vlada ... 2022; E-uprava RS, 2024).

S predstavniki revnih zaposlenih in brezposelnih nismo opravili intervjuja zaradi neodzivnosti predstavnikov teh skupin. Z vidika prevozov gre za dve različni skupini. 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 vprašanj je pogosto uporabljan koncept povprečnega ekvivalentnega dohodka gospodinjstva in izdatka gospodinjstva za mobilnost, kot so prevozne storitve, gorivo, vzdrževanje vozil, nakup vozil itd. Primerjalno z drugimi kvartilnimi 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 JPP bodisi omejujejo prevoze, zato se njihovi izdatki za prevoz ne povečajo toliko kot same cene goriva. Medtem pa rast cen avtomobilov evidentno močnejše prizadene bolj revno prebivalstvo, ki nima alternative za obliko prevoza (Dominko s sodelavci 2023).

5.6 Glavne ugotovitve

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

- **Ranljivost zaradi fizičnih in psihičnih omejitev, starosti, spola, etnične pripadnosti se močno poveča v povezavi z nizkim dohodkom in lokacijo bivanja s slabo dostopnostjo do ustreznega prevoza.** Prebivalci ruralnih območij se po navadi soočajo z izredno slabimi prevoznimi možnostmi z JPP, tisti z ovirami in materialnim pomanjkanjem pa največkrat nimajo dostopa do osebnega vozila, ki je v takih primerih edina sprejemljiva in možna opcija. V nadaljevanju bi bilo smotno opraviti analizo dostopnosti JPP z vidika ranljivosti prebivalstva, če so takšni prostorski podatki na voljo. Ljudje z nizkimi dohodki brez dostopa do storitve JPP nosijo visoko breme osebne mobilnosti ali niso mobilni.
- **Nalaganje ranljivosti:** v primeru, da je oseba podvržena več ranljivostim (na primer ženska migrantka iz ruralnega območja, romski srednješolec iz ruralnega območja, invalidna starejša ženska iz ruralnega območja, revna samohranilka) je njihova dostopnost do ustreznih prevozov slabša. S tem se poveča socialna izključenost, ki ima številne negativne družbene posledice.
- **Enake možnosti:** pripadniki ranljivih skupin si želijo (z zakonodajo že obvezujoče) enakopravne obravnave tudi v primeru dostopnosti do javno organiziranih prevozov (prilagojena vozila v javnem prometu, prilagojeni načini nakupa vozovnic, prilagojena infrastruktura – ceste, peš in kolesarske površine, postajališča). Izrazili so skrb glede njihovega ne vključevanja pri načrtovanju infrastrukture in storitev (na primer ne vključevanje invalidov pri projektiranju postajališč JPP).
- **Pogled na svet, nazoni in vrednote in ekonomski položaj:** posamezniki in skupnosti, ki imajo urejeno življenje in po navadi niso materialno revni, imajo pozitiven pogled na svet in so na splošno bolj optimistični, znajo dobro načrtovati vsakdanje življenje in hitro poiščejo ustrezne rešitve za boljšo mobilnost. Kljub slabi povezanosti, poiščejo možnosti prevozov prek različnih kanalov, ustrezno načrtujejo potovanje vnaprej in se preselijo v bolj centralno naselje in manjše stanovanje, da imajo storitve

v peš dosegu. Bremena svoje mobilnosti ne želijo prelagati na sorodnike in prijatelje. Ljudje, ki so bolj pesimistični, dvomijo v institucionalno pomoč, po navadi 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 situacije, se počutijo spregledane, pozabljene. Iz tega začaranega kroga, ki povečuje njihovo socialno izključenost, se sami ne morejo rešiti.

- **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 danes 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 tistih družabnih dogodkov, ki so organizirani lokalno, blizu.
- **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 brezplačnosti. Ta ne bi smela biti stvar politične odločitve o prioritetah, katera skupina je bolj zaslužna za ukrep brezplačnega prevoza, saj to povečuje neenakost in občutek krivice. Predalčkanje pravic po posameznih upravičencih in dokazovanje upravičenosti je tudi 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 Zavod sopotniki/Prostofer/Toyota GO (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 so oblikovani na temelju analize prostorskih in družbeno-ekonomskih razsežnosti prevozne revščine v Sloveniji, kot je opisano v predhodnih poglavjih. Vsi ukrepi, navedeni v preglednici 23, so prilagojeni slovenskemu prostorskemu kontekstu. Pri oblikovanju ukrepov izhajamo iz osnovnih izzivov, prepoznanih v analizi, kot so razpršena poselitve in s tem povezan problem ustreznega prostorsko-časovnega pokrivanja ozemlja z JPP. Opozarjamo tudi na specifične težave ranljivih skupin (osebe z oviranostmi, starejši, bolni itd.) in tistih z nižjimi dohodki, ki bodo v prihodnje najbolj prizadeti zaradi višanja cen prevoznih storitev. Posebej izpostavljamo posameznike ali gospodinjstva, ki že zdaj doživljajo prisilno lastništvo avtomobila in bodo zaradi višjih cen goriv v prihodnosti še bolj ekonomsko ogroženi.

Preglednica 23: Ukrepi za preprečevanje in blaženje prevozne revščine

1. ukrep	Izboljšanje prostorsko-časovne dostopnosti JPP
2. ukrep	Integracija in prilagoditev šolskih prevozov v sistem JPP
3. ukrep	Prevozi na klic 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/prevozno svetovanje
9. ukrep	Finančne subvencije prevozno revnim
10. ukrep	Spodbujanje lokalnega sopotništva

Metodologija za oblikovanje ukrepov je zasnovana participativno. Na prvih dveh delavnicah maja in decembra 2023 v Ljubljani smo zbrali ključne deležnike – predstavnike ranljivih skupin, prevoznike, predstavnike občin, regionalne razvojne agencije, nevladne organizacije, predstavnike relevantnih ministrstev in strokovnjake. Predstavili smo jim izzive iz 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. V marcu 2024 smo na zadnji, tretji delavnici v Laškem v okviru osme Nacionalne konference o celostnem prometnem načrtovanju 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, načrtovanja in socialnega dela. Tako je nastal končni nabor ukrepov, ki jih bomo opisali v tem poglavju.

Oblikovanje ukrepov upošteva več načel: prvič, da se viri za aktivnosti lahko črpajo tudi iz Socialnega sklada za podnebje, ki bo zagotavljal sredstva za blaženje energetske in prevozne revščine; drugič, da bodo ukrepi ciljno usmerjeni tako na ranljive posameznike kot specifične

prostore; tretjič, da bodo v največji možni meri vključevali lokalne oblasti, socialne ustanove in ranljive skupine; in četrto, da bodo ukrepi systemske narave in bodo nudili celovite rešitve ter prevozne storitve, ki so izvedljive v slovenskem prostoru glede na njegove institucionalne in organizacijske zmogljivosti. Ključno vodilo pa je, da morata premagovanje in blaženje prevozne revščine temeljiti na javnemu prevozu, ki je cenovno dostopen in ustrezno prilagojen prostorsko-časovnim zahtevam. 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 JPP ni vedno možen ali smiseln 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. Ta razpršenost poselitve onemogoča vzpostavitev JPP, ki bi bil časovno in cenovno konkurenčen na celotnem območju.

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

- **območja z več kot 500 prebivalci** v območju strnjene poselitve, ne glede na administrativne meje naselij (glej poglavje 4.2.5), 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 (glej poglavje 4.2.5), kjer se spodbujata organizacija prevozov na klic (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 – glej poglavje 4.2.5), 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. ukrep, 6. ukrep, 7. ukrep, 8. ukrep). V preglednici 24 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 najredkejše poselitve. Pri tem je treba zagotoviti racionalnost in pravičnost usmerjanja javnih sredstev, tako iz Socialnega sklada za podnebje kot iz drugih 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.

Hkrati pa naš koncept zahteva, da upravljavec JPP v Sloveniji najprej izvede **predhodno analizo dostopnosti JPP in prevozne revščine, oziroma da opredeli območja glede na gostoto poselitve**. V tem projektu smo to nalogo opravili z namenom snovanja ciljnih ukrepov glede na gostoto poselitve, a bi bilo treba ta korak ponoviti, ko se podelijo nove koncesije za izvajanje gospodarske javne službe JPP. Tovrstna analiza je dokaj enostavna in ima ustaljeno metodologijo, ki omogoča ponovljivost v določenih časovnih razdobjih.

Omenjeni ukrepi so primerni za blaženje prevozne revščine v slovenskem kontekstu. A hkrati opozarjamo, da so tudi posledica mnogih dejavnikov, med njimi tudi neustrezne prostorske, regionalne in druge politike, ki jo je treba spremeniti na sistemski ravni. Velik vpliv ima zlasti prostorsko načrtovanje, saj je razpršena poselitev slovenska značilnost, suburbanizirana naselja pa se oblikujejo tudi v zaledju najmanjših centralnih krajev. Zgoščevanje poselitve ob koridorjih javnega potniškega prometa 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 JPP. Treba je prilagoditi tudi ostale politike in mehanizme, ki pripomorejo k razmahu osebnega prometa, na primer sistem povračila stroškov na delo. Seveda pa je izjemno pomembna politika razvoja javnega potniškega prometa, zlasti njegove nadaljnje integracije in organizacije. Tudi socialna politika, ki bi izboljšala življenjske pogoje, zaposlovanje oseb in njihov gmotni položaj, je podoben sistemski ukrep. Tako ne bomo zgolj blažili prevozne revščine, ampak dolgoročno preprečevali vzroke za njen nastanek.

Preglednica 24: 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	Integracija in prilagoditev šolskih prevozov v sistem JPP			
3. ukrep	Prevozi na klic 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/prevozno svetovanje			
9. ukrep	Finančne subvencije prevozno revnim			
10. ukrep	Spodbujanje lokalnega sopotništva			

6.2 Strukturiranje ukrepov

Vsak ukrep je sestavljen tako, da najprej poda osnovne informacije, nato pa podrobneje razčleni vsebino. V delu z osnovnimi informacijami najprej izpostavimo 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, 7). Nadaljujemo z identifikacijo ustanove, ki je odgovorna za izvedbo ukrepa, in vključenih deležnikov. 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. Indikativno je določen tudi časovni okvir za izvedbo posameznih nalog, ob predpostavki, da bo dokument o ukrepih proti prevozni revščini sprejet še leta 2024. Nadalje naštejemo možne vire financiranja teh ukrepov, pri čemer poskušamo oceniti možnosti sofinanciranja iz Socialnega sklada za podnebje ali identificirati morebitne dodatne ali alternativne vire financiranja. Vendar je financiranje odvisno od odločevalca in morebitnih dodatnih pogojev sofinanciranja s strani evropskih institucij. Prav tako določimo časovno obdobje, v katerem bi moral biti ukrep dokončno izveden. V zadnjem delu zaradi večje operativnosti navajamo potencialne nevarnosti, ki bi lahko ogrozile izvajanje ukrepa, in podajamo informacije za blažitev morebitnih tveganj.

6.3 Vsebina ukrepov zoper prevozno revščino

1. ukrep	Izboljšanje prostorsko-časovne dostopnosti JPP
Osnovne informacije	
<p>Problem, ki ga ukrep rešuje (prostor/ranljiva skupina)</p>	<p>V Sloveniji približno petina prebivalcev nima na razpolago zadovoljivega JPP, kar pomeni, da v razdalji enega kilometra ni 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.</p> <p>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 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 (priloga 2) predpisuje minimalno 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. V Sloveniji živi 1,7 % prebivalcev v strnjenih območjih poselitve z več kot 500 prebivalci in nezadovoljivim JPP, seveda pa niso vsi prevozno revni.</p> <p>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.</p>
Nosilec ukrepa	DUJPP
Vključeni deležniki	Občine, regijski centri mobilnosti

Učinki ukrepa	Na podlagi prostorske analize bodo opredeljena območja, kjer gostota prebivalstva omogoča organizacijo klasičnega JPP. Na teh območjih bo izboljšana ponudba (frekvenca) voženj na obstoječem omrežju, v primeru gostejše 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 pa bodo imeli na voljo prevoze na klic z zadovoljivo ponudbo (ukrep 3).
Vsebina ukrepa	
Vsebina in naloge (cilj/vključeni deležniki in njihove naloge/zaporedje ali čas izvedbe)	<p><u><i>Naloga 1: Identifikacija naselij, kjer ponudba JPP ne ustreza predpisanemu standardu po Uredbi</i></u></p> <p>Na podlagi rezultatov predhodne analize DUJPP identificira območja, ki ne ustrezajo standardu Uredbe o načinu izvajanja GJS JLPP in opredeli območja, kjer so možne in potrebne izboljšave prostorskega in časovnega standarda dostopnosti z JPP. Analizo je treba ponoviti, saj se bodo koncesijske pogodbe začele izvajati po zaključku tega projekta, s čimer se bo spremenila tudi dostopnost do JPP. Dokument se predstavi in pošlje občinam.</p> <p>Vključeni deležniki: DUJPP</p> <p>Čas izvedbe: 2024</p> <hr/> <p><u><i>Naloga 2: Izboljšanje frekvenca JPP in morebitna uvedba novih itinerarjev</i></u></p> <p>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. Treba jo je dvigniti na vsaj 8 parov voženj. V tem primeru (ker gre po Uredbi ... za "nadstandard") morajo lokalne skupnosti v skladu s Pravilnikom o metodologiji sofinanciranja linij za izvajanje javnega medkrajevnega linijskega avtobusnega prevoza potnikov (UL82/2023) sofinancirati dodatno ponudbo in pripraviti mobilnostno analizo.</p> <p>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.</p> <p>Odgovorna ustanova: DUJPP (izvajalec), občine (pobudnice)</p> <p>Vključeni deležniki: Regijski centri mobilnosti, lokalne skupnosti</p>

	Čas izvedbe: 2025 (priprava ukrepa), 2027 (izvedba ukrepa)
Sredstva in viri	Socialni sklad za podnebje (delno sofinanciranje dodatne ponudbe glede na mobilnostno analizo, sofinanciranje mobilnostnih analiz), lokalna skupnost (mobilnostna analiza, sofinanciranje dodatne ponudbe), DUJPP (morebitno sofinanciranje nadstandardne ponudbe)
Rok izvedbe	2027
Potencialne nevarnosti/tveganja	Del lokalnih skupnosti ne bo pripravljen sofinancirati dodatne ponudbe.

2. ukrep	Integracija in prilagoditev šolskih prevozov v sistem JPP
Osnovne informacije	
Problem, ki ga ukrep rešuje (prostor/ranljiva skupina)	<p>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 JPP praviloma nima zadovoljive frekventnosti voženj, ima neustrezno razporeditev voženj čez dan in prek leta, ali pa JPP 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.</p> <p>Šolski prevozi so namenjeni osnovnošolcem. Praviloma so organizirani tako, da se učenci lahko udeležijo tudi nekaterih občolskih dejavnosti in s tem blažijo njihovo potencialno socialno izključenost. Zaradi splošne slabše dostopnosti je na redkeje poseljenih ali težje dostopnih podeželskih območjih poleg osnovnošolcev, družbenih skupin, ranljivih zaradi potencialne prevozne revščine in posledične socialne izključenosti več. To so lahko tudi drugi mladoletni otroci (srednješolci), brezposelni, invalidi, osebe brez vozniškega 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.</p>

	<p>Možni sta dve obliki integracije šolskih prevozov v sistem JPP:</p> <p>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. zakonski člen (ZPCP-2). Slabost te 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 kake posebne dejavnosti.</p> <p>2. Občina da pobudo za integracijo šolskih prevozov v javni linijski prevoz. V tem primeru je linija vnešena v voznoredne iskalnike, prevoznik pa jo mora izvajati vsak šolski dan po objavljenem voznem redu. Slaba plat takšne rešitve je, da šolam ne omogoča spreminjanja šolskih prevozov (na primer na športni dan).</p>
Nosilec ukrepa	DUJPP (podeljevalec koncesije za opravljanje avtobusnih prevozov) in občine (odgovorne za organizacijo šolskih prevozov).
Vključeni deležniki	Osnovne šole, občine, prevozniki, MVI, MJU in DUJPP
Učinki ukrepa	<p>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, upokojeanci, brezposelni in drugi, ki zaradi finančnih ali drugih ovir nimajo možnosti lastnega prevoza in s tem dostopa do osnovnih storitev.</p> <p>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 povezljivost podeželja in mest.</p>
Vsebina ukrepa	
	<i>Naloga 1: Analiza možnosti integracije šolskih prevozov</i>

<p>Vsebina in naloge (cilj/vključeni deležniki in njihove naloge/zaporedje ali čas izvedbe)</p>	<p>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.</p> <p>Odgovorna ustanova: občine</p> <p>Vključeni deležniki: DUJPP, prevozniki, ustrezno usposobljene institucije na področju trajnostne mobilnosti ali JPP (na primer raziskovalne institucije, regijski centri mobilnosti)</p> <p>Čas izvedbe: 2024/2025</p> <hr/> <p><u><i>Naloga 2: Dogovor med DUJPP in občino glede integracije in optimizacije šolskega prevoza v sistem JPP</i></u></p> <p>Zainteresirane občine in drugi relevantni deležniki (Naloga 1), se dogovorijo z DUJPP glede možnosti in oblike integracije šolskih prevozov v sistem JPP. Lokalna skupnost mora v tem primeru sofinancirati integrirano linijo in za šolarje kupiti vozovnice skladno z veljavno tarifo.</p> <p>Ob sklenitvi dogovora o obliki integracije, sledi tudi preveritev možnosti podaljšanja linije in uskladitve voznega reda integriranega šolskega 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 voznoredno uskladiti z drugimi linijami. Ukrep je smiselno povezati s 1. ukrepom (izboljšava dostopnosti JPP) ali ukrepom 3 (prevozi na klic) glede na prostorsko analizo.</p> <p>Odgovorna ustanova: občine</p> <p>Vključeni deležniki: DUJPP, prevoznik, osnovna šola</p> <p>Čas izvedbe: 2024/2025</p>
<p>Sredstva in viri</p>	<p>druga sredstva</p>
<p>Rok izvedbe</p>	<p>2025</p>

Potencialne nevarnosti/tveganja	<p>Nezanesljivost; obstaja nevarnost, da zmanjka prostora za šolarje zaradi drugih potnikov oziroma obratno, da zaradi prevelikega števila šolarjev zmanjka prostora za druge potnike;</p> <p>integracija šolskega prevoza v sistem JPP po varianti 1 pomeni, da prevoz nima statusa redne linije in je linija lahko za uporabnike nezanesljiva,</p> <p>integracija šolskega prevoza v sistem JPP po varianti 2 lahko za osnovno šolo pomeni manjšo prilagodljivost glede organizacije šolskih aktivnosti, kot so na primer športni dnevi.</p>
---------------------------------	--

3. ukrep		Prevozi na klic in njihova integracija v JPP	
Osnovne informacije			
Problem, ki ga ukrep rešuje (prostor/ranljiva skupina)	<p>Na redkeje poseljenih območjih, kjer ni na voljo ustreznega javnega potniškega prevoza oziroma njegova organizacija ni smotna, je predvidena organizacija prevozov na klic. Prevozi na klic so oblika prevoza, ki omogoča uporabnikom, da po potrebi rezervirajo prevoz, običajno z uporabo telefonskega klica ali prek spletnih platform in aplikacij. Trenutno dobrih 8 % prebivalcev v kilometrski razdalji nima na voljo postajališča JPP. Poleg teh je še slabih 12 % takih, ki imajo na delovni dan na voljo manj kot 8 parov. Ob praznikih in koncih tedna je ponudba JPP še slabša, kar je težavo predvsem za tiste, ki delajo tudi ob sobotah, nedeljah in praznikih (zdravstvo, trgovine ob sobotah). Ta ukrep torej potencialno odpravlja prevozno revščino 18,5 % prebivalcev, ki živijo v strnjenih območjih poselitve z manj kot 500 ljudi in slabim ali neobstoječim JPP.</p> <p>Glede na prioritete se najprej izvede ukrepa 1 in 2. Nato pa se identificira območja, kjer se uvede prevoz na klic, bodisi kot edino obliko JPP, bodisi kot dopolnitev obstoječega sistema JPP.</p>		
Nosilec ukrepa	Občine		
Vključeni deležniki	DUJPP, regijski centri mobilnosti		
Učinki ukrepa	Z integracijo prevozov na klic se bo povečal delež prebivalcev z dostopom do JPP. Poleg tega se bo na območjih, kjer je že zdaj na voljo JPP zunaj konic, uvedlo dodatne vožnje na klic. Posledično se bo zmanjšalo število prebivalcev, ki so brez dostopa do JPP oziroma imajo na voljo zadovoljivo število voženj. To je pomemben ukrep zlasti za območja, kjer je redkejša		

	<p>poselitev, predvidoma kjer je v zgoščenem jedru poselitve manj kot 500 prebivalcev oziroma kjer trenutni JPP ne dosega časovnega standarda.</p>
<p>Vsebina ukrepa</p>	
<p>Vsebina in naloge (cilj/vključeni deležniki in njihove naloge/zaporedje ali čas izvedbe)</p>	<p><u><i>Naloga 1: Organizacija prevozov na klic</i></u></p> <p>Občine, ki imajo poselitvena območja kjer se lahko izvajajo prevozi na klic, določijo linije teh prevozov in tudi postajališča. Postajališča so praviloma na kilometrski oddaljenosti in ob glavnih prometnicah. Priporočilo je tudi, da občine določijo vsaj osem terminov voženj na klic in tako zagotavljajo vsaj primerno stopnjo povezanosti z občinskim središčem oziroma glavnim postajališčem JPP v občini. Več manjših občin lahko tudi organizira prevoze na klic skupaj. Prevozi na klic naj bodo organizirani tako, da so usklajeni s časom prihodov in odhodov JPP iz občinskega središča. S tem se prebivalcem sočasno omogoči dostop do občinskega središča ter možnost nadaljevanja potovanja z JPP. Časovna uskladitev bi zagotavljala ustrezen potovalni čas. Vzpostavi se lahko tudi klicni center za posameznike, ki nimajo dostopa do aplikacij in ki lahko deluje na regijski ravni.</p> <p>Občine so odgovorne poleg organizacije tudi za izvedbo: nakup avtomobila ali kombija, zaposlitev voznikov ali opcijsko tudi plačilo celotne storitve prevoznikom, ki bi to storitev opravljali po njihovem naročilu. Prevoze na klic 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 klic se lahko sofinancira iz Socialnega sklada za podnebje.</p> <p>Odgovorna ustanova: Občine</p> <p>Vključeni deležniki: DUJPP, regijski centri mobilnosti (svetovanje občinam)</p> <p>Čas izvedbe: 2025–2026</p> <p><u><i>Naloga 2: Razvoj aplikacije za rezervacijo in vzpostavitev klicnih centrov</i></u></p> <p>Za prevoze na klic sicer organizacijsko in finančno odgovarjajo lokalne oblasti, a na državni ravni je potrebna enotna platforma za rezervacijo teh prevozov, ki nadalje omogoča izvajalcem storitve</p>

	<p>načrtovanje voženj. Zato mora na državni ravni zaživeti enotna aplikacija za rezervacijo, ki bi bila lahko kasneje 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 neposredno s telefonskim klicem rezervirali prevoz.</p> <p>Poleg aplikacije za rezervacijo je treba poskrbeti, da bo informacija o prevozih na klic na voljo v načrtovalcih poti – še posebej v nacionalnem načrtovalcu poti ter na Google zemljevidih. Zato je treba izdelati okvirne vozne rede po standardu GTFS-FLEX. Vozne rede se nato posreduje Nacionalnemu centru za upravljanje prometa, ki poskrbi za njihovo distribucijo.</p> <p>Odgovorna ustanova: DUJPP</p> <p>Vključeni deležniki: Občine, regionalni centri mobilnosti</p> <p>Čas izvedbe: 2026</p>
	<p><u><i>Naloga 3: Tarifna integracija prevozov na klic</i></u></p> <p>Ob uvedbi prevozov na klic morajo biti ti integrirani v sistem JPP. Tako prostorsko in časovno - usklajenost z odhodi in prihodi železnice oziroma medkrajevnega avtobusnega JPP. Poleg tega pa je potrebna še tarifna integracija, s čimer se zagotovi ugodnejše prestopanje. Tudi za uporabo linij prevoza na klic naj velja enaka tarifa, kot za IJPP produkte.</p> <p>Odgovorna ustanova: DUJPP</p> <p>Vključeni deležniki: občine, pristojno ministrstvo</p> <p>Čas izvedbe: 2026</p>
Sredstva in viri	Socialni sklad za podnebje (deloma), občinska sredstva, proračun iz sredstev za JPP
Rok izvedbe	2026
Potencialne nevarnosti/tveganja	<p>Nezainteresiranost občin za organizacijo prevozov na klic.</p> <p>Prelaganje odgovornosti za organizacijo rednih linij iz DUJPP na občine. Ukinitvev nekaterih rednih linij. Slaba uporaba prevozov na klic - zaradi dodatne nevspečnosti rezervacije prevoza.</p>

	<p>Neučinkovita organizacija linij, kar bi posledično pomenilo predolge potovalne čase.</p> <p>Kadrovski problem (vozniki) in tudi problem večjih občin, kjer bi bilo več linij, kjer je treba istočasno pripeljati do občinskega JPP vozlišča (več vozil in več voznikov).</p>
--	---

4. ukrep	Ureditev infrastrukture in integracija storitev mobilnosti v prvem/zadnjem kilometru
Osnovne informacije	
Problem, ki ga ukrep rešuje (prostor/ranljiva skupina)	<p>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 bili ustrežnejši, bi ljudje manj uporabljali avtomobil in več uporabljali JPP ali bili multimodalni. S tega vidika so prevozno ranljivi zlasti tisti, ki avtomobil uporabljajo "pod prisilo" in 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.</p> <p>Predhodno je treba opredeliti pomembnejša/prednostna postajališča oziroma vozlišča JPP, ki so infrastrukturno najbolj podhranjena ter imajo največji potencial za spremembo potovalnih navad in omilitev prevozne revščine.</p>
Nosilec ukrepa	MOPE
Vključeni deležniki	DUJPP, MZI, DRSI, SŽ, občine, ponudniki storitev mobilnosti, upravljavec MaaS
Učinki ukrepa	Ukrep bo postopoma izboljšal ponudbo storitev mobilnosti ter možnosti za njihovo uporabo v bližini pomembnejših postajališč JPP. Ukrep bo 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	

<p>Vsebina in naloge (cilj/vključeni deležniki in njihove naloge/zaporedje ali čas izvedbe)</p>	<p><u><i>Naloga 1: Prostorska ureditev »prijetnih območij postaj«</i></u></p> <p>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 odhodih 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 ZDPSI (2023).</p> <p>Odgovorna ustanova: MOPE</p> <p>Vključeni deležniki: občine, SŽ infrastruktura, MZI, DRSI, DUJPP, regionalni mobilnostni centri, kolesarske nevladne organizacije</p> <p>Čas izvedbe: 2027</p>
	<p><u><i>Naloga 2: Integracija storitev mobilnosti</i></u></p> <p>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 klic in uskladitev voznih redov lokalnih JPP z državnim.</p> <p>Odgovorna ustanova: upravljavec MaaS (SŽ/DUJPP)</p> <p>Vključeni deležniki: ponudniki mobilnostnih storitev, občine, regionalni mobilnostni centri</p> <p>Čas izvedbe: 2026</p>
<p>Sredstva in viri</p>	<p>druga sredstva (kohezijska sredstva/Evropski sklad za regionalni razvoj/lokalna sredstva)</p>
<p>Rok izvedbe</p>	<p>2027</p>

Potencialne nevarnosti/tveganja	<p>Zelo kompleksen, časovno potraten in organizacijsko zahteven ukrep s številnimi vpletenimi. Nevarnost nejasne razmejitve odgovornosti in opredelitve pristojnosti. Zato je nujno tesno sodelovanje med akterji, zlasti med državnimi institucijami in občinami.</p> <p>Nevarnost dvojnega financiranja, če se za določene investicije uporabi tudi Socialni sklad za podnebje.</p>
---------------------------------	---

5. ukrep	Cenovna dostopnost do JPP za prevozno ranljive skupine
Osnovne informacije	
Problem, ki ga ukrep rešuje (prostor/ranljiva skupina)	<p>Brezplačni dostop do JPP je sistemsko urejen zgolj za upokojence (starejše od 65 let, ki niso zaposleni), imetnike invalidske izkaznice in vojne veterane. A obstajajo ranljive skupine, ki si prevoza ne morejo privoščiti, čeprav ga rabijo. Med njimi so prosilci za azil in begunci. Parcialne ureditve, zahtevni birokratski postopki in nepotrebno ločevanje glede upravičenosti brezplačnega dostopa so ovira za njihovo prostorsko 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 brez vozovnice uporabljajo sredstva JPP, so v prekršku in se jih kriminalizira. Begunci so nekoliko na boljšem, saj lahko zaprosijo za denarno socialno pomoč, v primeru beguncev iz Ukrajine jim je bil v preteklosti priznan tudi brezplačni JPP, kar je primer dobre prakse.</p> <p>Revni brezposelni prav tako rabijo dostop do JPP za iskanje služb, reševanje upravnih zadev in podobno. Ukrep je torej namenjen območjem, kjer je JPP primeren in ciljnim skupinam, ki si ta prevoz težje finančno privoščijo, čeprav ga rabijo za zadovoljevanje osnovnih družbeno-kulturnih in ekonomskih potreb. Ocenjujemo, da ukrep zadeva dobrih 50.000 oseb (45.000 registriranih brezposelnih in povprečno okoli 6000 prosilcev za mednarodno zaščito na leto) ali okoli 2,4 % prebivalcev Slovenije.</p>
Nosilec ukrepa	DUJPP
Vključeni deležniki	MOPE, občine, ZZSZ, Urad vlade Republike Slovenije za oskrbo in integracijo migrantov

Učinki ukrepa	S tem ukrepom bo najbolj ranljivim družbenim skupinam omogočeno, da si lahko privoščijo JPP za osnovne potrebe, ne da bi bili zaradi tega pahnjeni v revščino. V osnovi se ukrep približa dvema skupinama: revnim brezposelnim, ki jim omogoči potovanja z JPP, ki so cenovno zelo ugodna in jim tako olajša iskanje nove službe in druge pomembne opravke ter tako nudi vsaj minimalno stopnjo socialne vključenosti. Druga skupina so prosilci za mednarodno zaščito in begunci/migranti, ki imajo trenutno različne pravice glede na status. Mobilnost teh oseb je ključna za uspešno integracijo v družbo in njihovo družbeno udejstvovanje (tečajji slovenskega jezika, iskanje zaposlitve, upravne zadeve, obisk kulturnih dogodkov). Cenovno ugoden JPP jim lahko omogoči večjo integracijo v družbo in večje opolnomočenje zlasti žensk in otrok v tej skupini prebivalcev, ki so še pogosteje marginalizirani in izločeni iz družbe.
Vsebina ukrepa	
Vsebina in naloge (cilj/vključeni deležniki in njihove naloge/zaporedje ali čas izvedbe)	<p><u><i>Naloga 1: Določitev močno znižanih tarif za brezposelne osebe</i></u></p> <p>Brezposelne osebe, ki imajo status brezposelne osebe, so avtomatsko upravičene do močne znižane mesečne vozovnice tako za mestni kot za medkrajevni JPP. Ob vpisu v evidenco brezposelnih te osebe pridobijo pravico do mesečne IJPP vozovnice (vozovnica Slovenija), ki je močno znižana. Znižanje je odvisno od javnofinančnega stanja in politične odločitve odgovornih oseb. Lahko se uveljavlja popust (na primer podobno kot za šolsko vozovnico) ali celo določi fiksno ceno po vzoru Nemčije (9 € v pilotni izvedbi, 49 € v končni). Nakup znižanih vozovnic krije socialni sklad za podnebje (lahko v obliki vavčerjev ali kako drugače). Ko se oseba izbriše iz evidence brezposelnih, se izniči tudi pravico do znižane tarife.</p> <p>Odgovorna ustanova: DUJPP</p> <p>Vključeni deležniki: MOPE, občine, ki financirajo mestni promet, prevozniki, Zavod Republike Slovenije za zaposlovanje</p> <p>Čas izvedbe: 2025</p> <p><u><i>Naloga 2: Določitev pravic in brezplačnega JPP za osebe, ki prosijo za azil in begunce (osebe z mednarodno zaščito)</i></u></p>

	<p>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. Ukrep se je v nekaterih evropskih regijah že implementiral, na primer na S. Irskem (vozovnica ima omejen rok veljavnosti šestih mesecev, vir). 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 nadomestilo za brezposelnost ali denarna socialna pomoč), ko se pravice teh oseb izenačijo s pravicami ostalih državljanov. Ceno prevoza krije Socialni sklad.</p> <p>Odgovorna ustanova: DUJPP</p> <p>Vključeni deležniki: MOPE, Urad vlade Republike Slovenije za oskrbo in integracijo migrantov, prevozniki</p> <p>Čas izvedbe: 2025</p>
Sredstva in viri	Socialni sklad za podnebje
Rok izvedbe	2025
Potencialne nevarnosti/tveganja	<p>Negotova višina financiranja za obe skupini, saj je odvisna tudi od uporabe. V povprečju je v Sloveniji okrog 45.000 oseb, ki so registrirano brezposelni, okrog 6000 prosilcev za mednarodno zaščito in nekaj deset oseb, ki že imajo mednarodno zaščito.</p> <p>Nevarnost pretirane birokratizacije postopkov, zaradi česar se predlaga avtomatična dodelitev pravic na podlagi obstoječih registrov, uporabniki pa se sami določijo ali to koristijo ali ne.</p> <p>Nevarnost zlorabe ugodnosti, zato se priporoča, da imajo ti ukrepi tudi določeno časovno omejitev in vezavo na obstoječe registre.</p>

6. ukrep	Prilagoditev JPP osebam z oviranostmi
Osnovne informacije	

<p>Problem, ki ga ukrep rešuje (prostor/ranljiva skupina)</p>	<p>Medtem ko je v primeru mestnih avtobusov opazen napredek glede dostopa za invalidne osebe na prevoznih sredstvih, pa je pri vozilih v medkrajevnem avtobusnem prevozu in v železniškem prometu dostopnost vozil za osebe z oviranostmi v veliko primerih neprimerna. Osebe z oviranostmi so tako odvisne od pomoči spremljevalca ali osebja pri izvajalcu prevoza, zato se redkeje odločijo za JPP. Informacije o prilagojenih vozilih niso vedno dostopne in tako težko načrtujejo pot. Število teh oseb ni znano, je pa v registre posameznih kategorij invalidnosti v Sloveniji je vpisanih okoli 160.000 do 170.000 oseb, kar je okoli 12 do 13 % celotnega prebivalstva (Ministrstvo za delo ... 2014).</p> <p>Pri načrtovanju infrastrukture z vidika oseb na vozičku je treba upoštevati naslednje dejavnike: širina vozička (vsaj 90 cm), možnost obračanja vozička, višina robnika (do 2 cm), naklon poti (ne večji od 3 %), vrata morajo biti enostavna za odpiranje, podlaga pa nedrsljiva, brez lukenj. Ovire 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 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 do proizvodov in storitev za invalide (ZDPSI). Izvajalci železniškega potniškega prometa pa morajo upoštevati Navodilo za uporabo tehničnih specifikacij za interoperabilnost v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema Unije za invalide in funkcionalno ovirane osebe (vir).</p>
<p>Nosilec ukrepa</p>	<p>DUJPP (predpiše pravila)</p>
<p>Vključeni deležniki</p>	<p>Izvajalci JPP (prevozniki, upravljalci postajališč), invalidske organizacije</p>
<p>Učinki ukrepa</p>	<p>Prilagoditev vozil mestnega, medkrajevnega avtobusnega, taksi prometa, prevozov na klic, železniškega prometa ter vozil za gibalno in senzorno ovirane ljudi. Nizkopodna vozila bodo pripomogla k enostavnemu vstopanju in izstopanju v vozila JPP. Večja bo socialna vključenost skupin ljudi z oviranostmi, ki imajo težave z vključevanjem v družbeno življenje. Ukrep bo tudi</p>

	preprečil morebitne tožbe zaradi nedostopnosti vozil za osebe z oviranostmi in njihovo enakovredno obravnavo.
Vsebina ukrepa	
Vsebina in naloge (cilj/vključeni deležniki in njihove naloge/zaporedje ali čas izvedbe)	<p><u><i>Naloga 1: Pregled stanja</i></u></p> <p>Odgovorna ustanova naredi analizo stanja dostopa do vozil, infrastrukture in dostopa do informacij (ali je vozilo prilagojeno v kombinaciji z voznim redom) za osebe z oviranostmi. Poveže se z invalidskimi organizacijami in pripravi poročilo.</p> <p>Odgovorna ustanova: DUJPP</p> <p>Vključeni deležniki: izvajalci prevozov, invalidske organizacije</p> <p>Čas izvedbe: 2025</p>
	<p><u><i>Naloga 2: Načrt zamenjave vozil za vozila, prilagojena gibalno in senzorno oviranim</i></u></p> <p>Na podlagi analize stanja vozil je treba pripraviti načrt zamenjave vozil. Predvideti je treba, kolikšen delež vozil na leto bi lahko zamenjali s pomočjo Socialnega sklada za podnebje in iz drugih virov in kje - 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).</p> <p>Odgovorna ustanova: DUJPP</p> <p>Vključeni deležniki: prevozniki, invalidske organizacije, občine, upravljalec MaaS</p> <p>Čas izvedbe: 2025</p>
	<p><u><i>Naloga 3: Vpis pogojev za izvajalce javnih prevozov v koncesijske pogodbe</i></u></p> <p>V pripravo nove koncesijske pogodbe se natančno vpiše pogoje, ki jih morajo izvajalci javnih prevozov izpolnjevati z vidika vozil za gibalne ovirane kot nudenja informacij za načrtovalce poti.</p>

	<p>Odgovorna ustanova: DUJPP</p> <p>Vključeni deležniki: prevozniki</p> <p>Čas izvedbe: 2029</p>
Sredstva in viri	Socialni sklad za podnebje, druga sredstva
Rok izvedbe	2029
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, kjer 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/ranljiva skupina)	<p>Številni posamezniki ne morejo uporabljati JPP zaradi osebnih okoliščin – na primer gibalne oviranosti ali zmanjšanih kognitivnih sposobnosti zaradi zdravstvenega stanja ali starosti. Njihovo število zaradi pomanjkljivosti registrov ni znano, naša groba ocena pa se giblje okoli 10 % celotne populacije glede na starostno sestavo prebivalstva. Ukrep velja le za del iz te starostne skupine, torej za tiste, ki izpolnjujejo hkrati dva pogoja: 1) niso več sposobni samostojno uporabljati javni prevoz 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 potrebujejo spremstvo ali pa ne zmorejo opraviti poti med domom in postajališčem ter postajališčem in ciljem potovanja. Danes 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.</p>

Nosilec ukrepa	MOPE (navodila za ukrep) in občine (izvajalci ukrepa).
Vključeni deležniki	Zavod sopotniki, Prostofer, drugi podobni zavodi, prostovoljne in humanitarne organizacije, Zveza društev upokojencev.
Učinki ukrepa	<p>Večja mobilnost ranljivih ali gibalno oviranih posameznikov, ki zaradi osebnih okoliščin ne morejo uporabljati JPP.</p> <p>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 urejajo. 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 bomo 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).</p>
Vsebina ukrepa	
Vsebina in naloge (cilj/vključeni deležniki in njihove naloge/zaporedje ali čas izvedbe)	<p><u><i>Naloga 1: Sistemsko spodbujanje prevozov za osebe, ki JPP ne morejo uporabiti</i></u></p> <p>Natančni pregled in organizacija tovrstnih iniciativ v Sloveniji, ki pokaže na možnosti in tudi izzive tovrstnega prevoza oseb. Odgovorna ustanova ustanovi in koordinira formalno mrežo/skupino, kjer so vključene vse prostovoljske organizacije in prevozniki, ki organizirajo in vodijo tovrstne prevoze z namenom izmenjavanja 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 promovira ta sistem prostovoljcem in prostovoljskim organizacijam.</p> <p>Odgovorna ustanova: MOPE</p> <p>Vključeni deležniki: Občine, zavodi in organizacije, ki izvajajo ta prevoz, organizacije za prostovoljstvo (Rdeči križ in podobni), društva upokojencev</p> <p>Čas izvedbe: 2025</p> <p><u><i>Naloga 2: Pomoč občinam pri organizaciji prevozov "od vrat do vrat"</i></u></p>

	<p>Tudi na podlagi izkušenj iz 1. naloge, odgovorna ustanova izda 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 prilagojenim vozilom, kjer je delež sofinanciranja odvisen od razpoložljivih sredstev; b) sofinanciranje logističnih in drugih spremljajočih storitev izvajalcev prevozov (telefonski center, vzdrževanje vozil, gorivo ...); c) sofinanciranje stroškov spremljevalcev za tiste osebe (bolniki in starejši), ki to nujno rabijo; d) sofinanciranje ostalih materialnih stroškov, ki jih ima občina pri implementaciji prevozov "od vrat do vrat". Tovrstni razpisi se lahko financirajo iz Socialnega sklada za podnebje.</p> <p>Odgovorna ustanova: MOPE</p> <p>Vključeni deležniki: Občine</p> <p>Čas izvedbe: 2026</p>
Sredstva in viri	Socialni sklad za podnebje, druga sredstva
Rok izvedbe	2026
Potencialne nevarnosti/tveganja	<p>Raznovrstnost raznih rešitev in organizacij zahteva bolj fleksibilno strukturo in ravnanje odgovorne osebe.</p> <p>Potrebna je dobra koordinacija z izvajalci teh storitev (zavodi, nevladne organizacije, dobrotelne organizacije ...), občinami, ki so naročniki storitev ter državnim organom, ki mora koordinirati.</p> <p>Potencialno pomanjkanje prostovoljcev oziroma njihove angažiranosti.</p>

8. ukrep	Mobilnostno/prevozno svetovanje
Osnovne informacije	

Problem, ki ga ukrep rešuje (prostor/ranljiva skupina)	Pomanjkanje informacij je eden od dejavnikov prevozne revščine, ki po eni strani vpliva na izbiro manj trajnostnih oblik potovanj, po drugi pa močno omejuje mobilnost prevoznih. Digitalna nepismenost, nepoznavanje prevoznih opcij, ki so na voljo (JPP, multimodalnost, sheme izposoje, druge oblike) ter pomanjkanje izkušnje so razlogi, da se ljudje oklepajo obstoječih, dragih in netrajnostnih vzorcev potovanj in posledično vsakodnevne poti opravijo na manj optimalen način, ali jih zaradi strahu pred neznanim sploh ne opravijo. Ranljivi z vidika pomanjkanja informacij so praviloma starejši, prebivalci ruralnih območij, nižje izobraženi, ljudje s slabšo digitalno, finančno, medijsko in funkcionalno pismenostjo, ljudje s slabo dostopnostjo do spleta, tujci s pomanjkanjem znanja slovenščine ter ljudje s skromno socialno mrežo.
Nosilec ukrepa	Regijski centri mobilnosti (centri mobilnosti, upravne enote)
Vključeni deležniki	Občine, MOPE, regionalne razvojne agencije
Učinki ukrepa	Cilj ukrepa so ozaveščeni, informirani in izkušeni uporabniki trajnostnih načinov potovanj, 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 glede storitve JPP, prevozov na klic, prestopanj med različnimi oblikami prevozov, 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 pokažejo v praksi, kako ustrezno ravnati med potovanjem in s tem zmanjšajo strah pred prvo uporabo JPP (ali drugih oblik prevoza).
Vsebina ukrepa	

<p>Vsebina in naloge (cilj/vključeni deležniki in njihove naloge/zaporedje ali čas izvedbe)</p>	<p><u><i>Naloga 1: Vzpostavitev točke za mobilnostno svetovanje</i></u></p> <p>V okviru ustanovljenega regijskega centra mobilnosti ali druge, lokalno umeščene institucije (na primer občinska uprava, upravna enota, regijski centri, lokalni energetske 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 prevozih. Točke za mobilnostno svetovanje so lahko tudi mobilne, da dosežejo tudi bolj oddaljena območja, prav tako se lahko vzpostavi klicni center.</p> <p>Odgovorna ustanova: Regijski centri mobilnosti ali druge institucije</p> <p>Vključeni deležniki: svetovalci z ustreznim znanjem o ponudbi trajnostne mobilnosti, izvajalci prevozov JPP, ponudniki shem deljenja (car-sharing, bike-sharing), predstavniki občin, MOPE</p> <p>Čas izvedbe: 2026</p> <hr/> <p><u><i>Naloga 2: Določitev nalog in pristojnosti mobilnostnih svetovalnic, testno izvajanje svetovanja</i></u></p> <p>NALOGA: prva obravnava uporabnika (osebno) 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, destinacij ključnih poti, omejitev uporabnika, drugih želja.</p> <p>Druga obravnava (osebno) obsega predstavitev personaliziranega paketa informacij, ki jih je pripravil svetovalec glede na prvo obravnavo, ki mu sledi pogovor o vseh opcijah prevozov glede na potrebe, podaja informacij o voznih redih in o načinu branja voznih redov, spodbuda za nakup</p>
---	--

terminske vozovnice JPP, pri svetovalcu je možno kupiti tudi vozovnice in urediti naročnine na sheme deljenja vozil.

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

PRISTOJNOSTI: Izdelava personaliziranega paketa informacij, svetovanje in informiranje o voznih redih, prestopanju, glede potovanj in podobno; prodaja vozovnic JPP in naročnin na mobilnostne storitve.

Odgovorna ustanova: Regijski centri mobilnosti ali druge institucije

Vključeni deležniki: svetovalci z ustreznim znanjem o ponudbi trajnostne mobilnosti, izvajalci prevozov JPP, ponudniki shem deljenja (car-sharing, bike-sharing), predstavniki občin

Čas izvedbe: 2027–2028

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

Po testnem obdobju (vsaj dve leti) se opravi evalvacija delovanja mobilnostnega svetovanja. Evalvacija zajema statistične podatke o uporabnikih (N, po starosti, spolu, stopnji urbaniziranosti kraja bivanja, ekonomski status in dostop do mobilnostnih storitev), izmerjeno spremembo potovalnih navad pred in po svetovanju, zadovoljstvo in predloge uporabnikov, splošno oceno mobilnostnih svetovalcev. Evalvacija zajema tudi druge rešitve, ki se izkažejo kot smiselne na terenu in so morda uporabne tudi v drugih regijah (združevanje različnih svetovanj ali služb).

Odgovorna ustanova: Regijski centri mobilnosti ali druge institucije

Vključeni deležniki: svetovalci z ustreznim znanjem o ponudbi trajnostne mobilnosti, izvajalci prevozov JPP, ponudniki shem deljenja (car-sharing, bike-sharing), predstavniki občin

	Čas izvedbe: 2029
Sredstva in viri	Socialni sklad za podnebje, druga sredstva
Rok izvedbe	2029
Potencialne nevarnosti/tveganja	<p>Nevarnost slabe promocije ukrepa za ciljne uporabnike, zaradi česar je nujno povezovanje z različnimi deležniki, ki se ukvarjajo z ranljivimi skupinami (društva upokoencev, centri za socialno delo, zdravstveni domovi in drugi) in že imajo zgrajeno zaupanje.</p> <p>Nezaupanje s strani uporabnikov, zato je treba vzpostaviti zaupanje med procesom svetovanja in med razgovori.</p> <p>Kadrovske težave (pridobivanje svetovalcev).</p>

9. ukrep	Finančne subvencije prevozno revnim
Osnovne informacije	
Problem, ki ga ukrep rešuje (prostor/ranljiva skupina)	<p>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 klic. 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 avtomobila ali nimajo osebnega avtomobila in se morajo običajno zanašati (izključno) na medsosedsko pomoč pri zadovoljevanju osnovnih prevoznih potreb. Ciljna skupina tega ukrepa so prevozno ranljivi posamezniki in gospodinjstva.</p>

	<p>Hkrati obstajajo tudi bolj poseljena območja, kjer je na voljo vsaj zadovoljiv JPP, ampak zaradi osebnih okoliščin posameznika le ta ne omogoča zadovoljevanje osnovnih prevoznih potreb. Gre za redkejša primera, 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 JPP (klasičen in prevoze na klic), ampak nimajo zadovoljive frekvence voženj ali sploh nimajo javnega prevoza v sprejemljivi oddaljenosti.</p>
Nosilec ukrepa	DUJPP
Vključeni deležniki	FURS, 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 JPP 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 ali čas izvedbe)	<p><i>Naloga 1: <u>Določitev institucionalnega okvirja za finančne subvencije</u></i></p> <p>Postaviti je treba celoten 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.</p> <p>Odgovorna ustanova: MOPE</p>

	<p>Vključeni deležniki: DUJPP, Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti, FURS, zunanji ali notranji izvajalci za prostorske analize</p> <p>Čas izvedbe: 2025</p>
	<p><i>Naloga 2: <u>Dobropisi za uporabo taksija ali kratkoročnega najema avtomobila</u></i></p> <p>Prevozno revni in ranljivi na območjih, kjer je organizirana osnovna taksi služba, lahko dobijo mesečni dobropis (vavčer) za uporabo 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 upokojeanci, osebe z omejeno mobilnostjo, nosečnice, bolni oziroma tisti, ki rabijo redne zdravstvene terapije; vir). 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.</p> <p>Odgovorna ustanova: MOPE</p> <p>Vključeni deležniki: MOPE, Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti, taksi združenja/sindikati, FURS</p> <p>Čas izvedbe: 2026</p>
	<p><i>Naloga 3: <u>Progresivne subvencije za nakup ali lizing/najem trajnostnega prevoznega sredstva.</u></i></p> <p>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.</p> <p>Odgovorna ustanova: Eko sklad/Borzen</p>

	<p>Vključeni deležniki: Eko sklad/Borzen, MOPE, FURS</p> <p>Čas izvedbe: 2026</p> <hr/> <p><i>Naloga 4: <u>Socialni zakupi/lizingi za električna vozila</u></i></p> <p>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, vir). 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, upokojeanci ...). Ukrep ima sicer precej pomanjkljivosti, zato se ga izvede opsijsko ali pilotno le na določenih območjih oziroma za specifične ranljive skupine.</p> <p>Odgovorna ustanova: Eko sklad/Borzen</p> <p>Vključeni deležniki: Eko sklad/Borzen, MOPE, proizvajalci e-avtomobilov, banke in javne finančne ustanove</p> <p>Čas izvedbe: 2027</p>
Sredstva in viri	Socialni sklad za podnebje
Rok izvedbe	2027
Potencialne nevarnosti/tveganja	<p>Potrebna je natančna prostorska določitev območij, kjer se izvaja ukrep, kar zahteva analize JPP in njihovo stalno spremljanje. Podobno velja za določitev dohodkovnih pragov gospodinjstev.</p> <p>Socialni zakup in tudi drugi ukrepi (subvencioniranje e-vozil) povečujejo povpraševanje po e-avtomobilih in zvišujejo njihovo ceno, prav tako izkušnje iz tujine (Francije) kažejo, da gre za težko izvedljiv ukrep.</p> <p>Dobropisi so težje organizacijsko izvedljivi, prav tako obstaja možnost zlorab (podobno kot pri tako imenovanih turističnih bonih).</p>

10. ukrep	Spodbujanje lokalnega sopotništva
Osnovne informacije	
Problem, ki ga ukrep rešuje (prostor/ranljiva skupina)	Redkeje poseljena podeželska območja ter tudi določena obmestja lahko izkoristijo dejstvo, da že obstajajo vsakodnevne relacije, kjer prebivalci bodisi potujejo na delo bodisi opravljajo redne druge poti v bližnja središča. Sopotništvo (ang. <i>carpooling</i>) 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 (prevozi.org). Ta pristop zmanjšuje število vozil na cestah in lahko blaži prevozno revščino tam, kjer JPP ali druge oblike prevoza niso na voljo, so nezadostne ali ne ustrezajo specifičnim potrebam posameznika. Ciljna skupina so zlasti zaposleni, dijaki in tudi upokojeanci. Kot primer dobre prakse navajamo danski Nabogo, kjer obstaja tudi možnost integracije sopotništva z obstoječim JPP, zlasti za reševanje problema prvega/zadnjega kilometra (vir).
Nosilec ukrepa	MOPE
Vključeni deležniki	Občine, regionalni 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 so 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 upokojeance.
Vsebina ukrepa	
Vsebina in naloge (cilj/vključeni deležniki in njihove naloge/zaporedje ali čas izvedbe)	<p><u>Naloga 1: Ustanovitev enotne spletne platforme za lokalno sopotništvo z vključitvijo v MaaS aplikacijo</u></p> <p>Ustvarjanje enotne spletne platforme za lokalno sopotništvo zahteva skrbno načrtovanje, razvoj in upravljanje. Takšna platforma mora biti uporabniku prijazna, varna in učinkovita pri</p>

povezovanju voznikov s potniki. Tovrstna platforma bo lokalno implementirana in bo omogočala ponudnikom (voznikom) vnos informacij o prevozu ter uporabnikom 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.

Odgovorna ustanova: MOPE

Vključeni deležniki: občine, Prevozi.org in podobni ponudniki, MaaS upravljalac, DUJPP, Regijski centri mobilnosti

Čas izvedbe: 2025

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.

Odgovorna ustanova: občine

Vključeni deležniki: MOPE, Regijski centri mobilnosti

Čas izvedbe: stalno, od 2025 naprej

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.

Odgovorna ustanova: Eko sklad/Borzen

	Vključeni deležniki: MOPE, občine Čas izvedbe: 2027
Sredstva in viri	Socialni sklad za podnebje (zlasti naloga 3) in druga sredstva (lokalna – naloga 2, državna – naloga 1)
Rok izvedbe	2025
Potencialne nevarnosti/tveganja	<p>Problem zavarovanja potnikov – morda se ob registraciji uporabnikov v aplikacijo zahteva tudi potrdilo o zavarovanju potnikov v vozilu, veljavnem prometnem in vozniškem dovoljenju, kar zmanjša odgovornost naročnika aplikacije.</p> <p>Nezaupanje potencialnih potnikov in tudi voznikov, kar lahko okni ponudbo sopotništva.</p> <p>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.</p>

7 Sklep

Prevozna revščina je kontekstualen, 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 privošči. Te ključne storitve in dejavnosti so predvsem delo, nakupovanje, izobraževanje, zdravstvena oskrba in rekreacija. Soroden pojem mobilnostne revščine je nekoliko širši in ne postavlja v ospredje teh 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 proučevanje 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: prostorski in časovni, finančni in družbeno-kulturni, ter podatkovne zbirke institucij kritično ovrednotili.

S prostorskega vidika smo prevožno 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 analizi smo upoštevali tako dostopnost do postajališč kot pogostnost voženj. 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 prevozne revnih. Teh je na ravni države največ ob nedeljah (160.000 oziroma 9,1 %, ko je ponudba javnega prevoza najslabša), največji pa je v pomurski statistični regiji. Glede na identificirane vrzeli v ponudbi smo predlagali tudi ukrepe za izboljšavo ponudbe JPP ter naredili okvirni izračun, kako bi na prevožno revščino vplivala podražitev pogonskih goriv. Ugotovili smo, da bi jo povečala zlasti pri prebivalcih z nižjimi dohodki, ki nimajo na voljo ustreznega javnega prevoza.

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 prevožno 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.

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. 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 bo v veljavo stopil nov vozni red JPP in bodo 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).

AP Murska Sobota 2023: Vozni redi mestnega prometa.

Arriva 2023: Vozni redi mestnih prometov.

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. 2020c: Children and young people. Re-thinking Mobility Poverty. London.

Borgato, S., Maffii, S., Chiffi, C. 2020d: The rural arena. Re-thinking Mobility Poverty. London.

Borgato, S., Maffii, S., Malgieri, P., Chiffi, C. 2020b: Women and gender-related aspects. Re-thinking Mobility Poverty. London.

Churchill, S. A., 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>

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. 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-politichnih-in-ekonomskih-razmer-na-prevozno-revscino.pdf> (24. 4. 2024).

Egmond, P., Kuttler, T., Wirtz, J. 2020: Migrants, ethnic minorities and mobility poverty. Re-thinking Mobility Poverty. London.

E-uprava. Pogosta vprašanja in odgovori. Medmrežje: <https://e-uprava.gov.si/si/podrocja/delo-upokojitev/brezposelnost-iskanje-dela/pravice-brezposelne-osebe/katere-stroske-mi-lahko-povrne-zavod.html%20sem> (27. 5. 2024)

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 2023: Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi Socialnega sklada za podnebje. Predlog. Medmrežje: <https://eur>

lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e77b047-e4f0-11eb-a1a5-01aa75ed71a1.0005.02/DOC_3&format=PDF (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 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., Bole, D. 2006: Dostopnost do avtobusnih postajališč. *Geografski vestnik* 78.

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).

Gabrovec, M., Bole, D., Hrvatin, M., Razpotnik Visković, N., Tiran, J., 2021: Predlog novega modela povračila stroškov prevoza na delo. Ljubljana. Medmrežje: https://www.care4climate.si/_files/1367/C4C-povracilo-prevoznih-stroskov-na-delo-final_v2.pdf (23. 5. 2024).

Giezendanner, R. 2020: ÖV-Güteklassen. Berechnungsmethodik ARE. Medmrežje: <https://www.aren.admin.ch/dam/aren/de/dokumente/verkehr/oev-gueteklassen-berechnungsmethodikare.pdf.download.pdf/oev-gueteklassen-berechnungsmethodikare.pdf> (23. 5. 2024).

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>

GURS 2023: Javni geodetski podatki. Medmrežje: <https://ipi.eprostor.gov.si/jgp/data> (3. 1. 2024).

Hočevar, M. 2017: Konceptualni okvir sonaravne mobilnostne strukturacije v razmerah nadnacionalnega povezovanja. *Teorija in praksa* 54-5.

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

- Kobljar, 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 statistiko Medmrežje: <https://omp.zrc-sazu.si/zalozba/catalog/view/2075/8525/2155> (15. 5. 2024).
- 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.
- Kuzma, I. 2023: STAGE – statistično varovanje podatkov. Osebni vir. (19. 5. 2023).
- Ljubljanski potniški promet (LPP) 2023: Vozni redi mestnega prometa.
- 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>
- Marprom 2023: Vozni redi mestnega prometa.
- 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>

Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires 2015: Indicateurs de la stratégie du développement durable. Medmrežje: <http://www.donnees.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/lesessentiels/indicateurs/e36.html> (12. 12. 2022).

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).

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).

Nacionalni center za upravljanje prometa (NCUP) 2023: Nacionalni vozni red. Medmrežje: https://www.nap.si/sl/datasets_details?id=8db7cc40-3770-d834-5e15-81a0a7763f58 (13. 3. 2023).

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-x>

Odprti podatki Slovenije 2013: Register voznikov – presek stanja. Medmrežje: <https://podatki.gov.si/dataset/register-voznikov-presek-stanja> (23. 4. 2023).

Pajk Koblar, V. 2021: Uporaba podatkovne baze OpenStreetMap za proučevanje dostopnosti. Ljubljana. Medmrežje: <https://repozitorij.uni-lj.si/lzpisGradiva.php?lang=slv&id=132334> (23. 5. 2024).

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>

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>

Prevozi in storitve Oblak 2023: Vozni redi mestnega prometa. Medmrežje: <http://www.prevozioblak.si/logaski-lokalni-prevoz-vozni-red> (13. 3. 2023).

Pušnik, M. 2023: Brezplačne vozovnice za upokojenece ostajajo. Medmrežje: <https://www.delo.si/novice/slovenija/brezplacne-vozovnice-za-upokojenece-ostajajo/> (15. 5. 2024).

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) 2023. Medmrežje: https://www.gov.si/assets/ministrstva/MNVP/fotografije/dogodki/2023/06_Junij/Tiskovna-konferenca-SPRS2050/Resolucija-o-Strategiji-prostorskega-razvoja.pdf (27. 7. 2023).

Rozynek, C., Lanzendorf, M. 2023: How does low income affect older people's travel practices? Findings of a qualitative case study on the links between financial poverty, mobility and social participation. *Travel Behaviour and Society* 30. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2022.10.003>

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 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 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).

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).

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>

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>

Urbaniak, A., Wanka, A., Walsh, K., Oswald, F. 2021: The relationship between place and life. Course transitions in old-age social exclusion: A cross-country analysis. Social Exclusion in Later Life: Interdisciplinary and Policy Perspectives. Cham. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-51406-8_16

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. Dostopno na: <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 delovnih razmerjih. Uradni list Republike Slovenije 42/2002. 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 tujcih. Uradni list Republike Slovenije 91/2021. Ljubljana.

Zakon o zdravstvenem varstvu in zdravstvenem zavarovanju. Uradni list Republike Slovenije 9/1992. Ljubljana.

9 Priloge

Priloga 1: Seznam vključenih deležnikov in institucij

Javne institucije in raziskovalci
Ministrstva
MOPE (Direktorat za prometne politike, Direktorat za energijo, Urad za zeleni prehod)
MNVP (Direktorat za prostor in graditev)
MDDSZ (Direktorat za socialne zadeve)
MSP (dolgotrajna oskrba, stanovanjska politika)
MZ (Ministrstvo za zdravje)
Javni uradi in službe
EKO SKLAD
Statistični urad RS
CSD (zveza in regijski)
Socialna zbornica Slovenije
Socialna inšpekcija
Inštitut za socialno varstvo
Urad vlade za oskrbo in integracijo migrantov
Zavod za zaposlovanje
Nacionalni inštitut za javno zdravje
ZZZS, zdravstveni domovi
Varuh človekovih pravic
Zagovornik načela enakosti
Zavod za zaposlovanje
Raziskovalci
Urbanistični inštitut RS
Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU
Inštitut Jožefa Štefana
Prometno načrtovalski zavod
Inštitut za ekonomske raziskave
UL Ekonomska fakulteta
Fakulteta za socialno delo
Občine
Skupnost občin Slovenije, Zveza mestnih občine Slovenije, Zveza občin Slovenije
Regionalne razvojne agencije
Nevladne organizacije

Dobrodelne
ZPM Slovenije
ZPM Ljubljana Moste - Polje
Karitas
Rdeči Križ
Humanitarček
Adra
Krog
HOC, Sloga
Razvojne
Forum za enakopraven razvoj - FER
Slovenska filantropija
Humanitas
Mirovni inštitut
Okolje, promet
Focus
Cipra Slovenija
Inštitut za zdravje in okolje
Zveza potrošnikov Slovenije
Inštitut za politike prostora
Kolesarske mreže
Lokalne pobude
Zavod sopotniki
Prostofer - Zlata Mreža
Toyota GO
Invalidske, pacienti
Nacionalni svet invalidskih organizacij Slovenije (NSIOS)
Lokalna društva invalidov
Zveza organizacij pacientov
Migranti
Delavska svetovalnica
Slovenska filantropija - migracije
KD Gmajna
Starostniki
Zveza društev upokojencev Slovenije

Lokalna društva upokojencev
Podeželje
Zveza slovenske podeželske mladine
Romi
Društvo za razvijanje prostovoljnega dela Novo mesto
Revni delavci
Delavska svetovalnica
Sindikati

Priloga 2: Socialni vidiki prevozne revščine – poročilo delavnice

Sejna soba Urbanističnega inštituta Republike Slovenije, 24. maj 2023

Lidija Živčič, moderatorka, je izpostavila, kaj je namen delavnice. Z njo želijo izvajalci projekta pridobiti čim več informacij o ranljivih skupinah v Sloveniji, s kakšnimi problemi se te skupine soočajo pri svoji vsakodnevni mobilnosti. V nadaljevanju projekta se bodo izvedli intervjuji s predstavniki ranljivih skupin in tudi z ranljivimi gospodinjstvi in posamezniki. Želijo si nadaljnjega sodelovanja z vsemi udeleženci.

Uvodoma so problematiko prevozne revščine orisali Jernej Tiran, Maruša Goluža (oba iz Geografskega inštituta Antona Melika ZRC SAZU), Simon Koblar (Urbanistični inštitut) in Marjeta Benčina (Focus). Predstavili so definicije prevozne oziroma mobilnostne revščine, kazalnike, ki jih je smiselno uporabiti za merjenje prevozne revščine, prostorsko razporeditev tega fenomena in dostopnosti do javnega potniškega prevoza ter mobilnostne navade nekaterih ranljivih skupin. Na koncu so predstavili tudi Socialni sklad za podnebje, ki ga je EU uvedla za blaženje negativnih družbenih učinkov podnebno energetskih politik (konkretno novega sistema trgovanja z emisijami CO₂, ki se bo razširil na stavbe in promet).

Njihove predstavitve so zbrane [tukaj](#).

Sledila je predstavitev udeležencev, njihovo videnje problematike in njihove izkušnje oziroma povezave njihovega dela in prevozne revščine

Zveza potrošnikov Slovenije

Pravica potrošnikov je učinkovit javni potniški prevoz, ne mobilnost kot taka. Na ZPS so pripravili poročilo (Klemen Košič) [Javni prevoz med mesti v Sloveniji](#), kjer so preverjali konkurenčnost JPP z avtomobilom. Delajo tudi na ozaveščanju prebivalstva o stroških prevozov, promovirali so [Focusov kalkulator stroškov avtomobila](#), zavedati se je treba, da imajo ljudje več opravkov hkrati. Pomembne so izbire, ki jih imaš v Ljubljani več kot na podeželju. 50 let se ni vlagalo v JPP v Sloveniji in to se pozna.

Slovenska filantropija

Priseljenci v Sloveniji imajo različne statuse. Izpostavila je zgodbo delavca, ki se je na delu hudo poškodoval, zdaj živi sam, brez socialnih stikov na Gorenjskem, kjer ima slabe povezave JPP. Kljub prošnjam, mu na občini niso omogočili uporabe prevozov na klic (Prostofer), socialne mreže nima in je osamljen. Drug primer problema, ki so ga zaznali: prostovoljci Slovenske filantropije nudijo učno pomoč otrokom in mladostnikom priseljencem, ti pa ne morejo dostopati do te pomoči, ker njihovi skrbniki ne morejo pokriti stroškov prevoza. Veliko migrantov nima sredstev za opravljanje vozniškega izpita. Če niso imeli prej veljavnega vozniškega dovoljenja, je zelo težko, znanje slovenščine je velik problem za opravljanje teoretičnega preizkusa CPP. Tretjič, tudi pri prevzemu humanitarne pomoči, na primer na Rdečem križu, se zatakne, ker prosilci včasih nimajo lastnih vozil in zato prosijo tudi njih za pomoč pri prevozu paketov pomoči. Tečaji slovenskega jezika niso enostavno dostopni. V začetku so priseljenci brez socialnega kroga in nimajo dostopa do družbenih dogodkov, so izolirani, slabe prevozne možnosti pa še poslabšujejo integracijo. Razlike so tudi med spoloma. Problem so visoke cene najemnin v mestih (kjer je dokaj urejen JPP), ki migrante selijo v selitev na obrobje in podeželje, kjer so cene stanovanj bolj sprejemljive. To pa za sabo potegne menjavo šol, slabša dostopnost do obšolskih dejavnosti, kar spet otežkoča integracijo. Na ministrstvo pristojno za promet so že večkrat naslovili apel, da bi tako kot so uredili za begunce iz Ukrajine (brezplačni JPP) – to razširili na osebe z ostalimi statusi.

KD Gmajna

KD Gmajna je manjša organizacija, delajo z ljudmi, ki so na poti, prosilci za azil, tistimi z mednarodno zaščito, migranti. Imamo različne statute tujcev. Pri vprašanju pravice in dostopa do prevozov za različne ranljive skupine, je že v štartu tvegan pristop. Čeprav so tujci manjšinski, jih delimo na več skupin, tudi v Zakonu o tujcih se to predalčkanje nadaljuje. Potreben je bolj globalen, sistemski nivo razmišljanja: JPP bi moral biti finančno dostopen vsem, brez da bi izvzeli ranljivo skupino. Še najbolje bi bilo, da je brezplačen za vse in da ne delamo nepotrebnih administrativnih postopkov z razvrščanjem v skupine. Omenila je še slabo kakovost JPP – če v Ljubljani z mestnim prevozom lahko zadostiš minimalnim potrebam, pa je stanje v medkrajevnem prevozu zelo slabo, potovanje po Sloveniji je dokaj omejeno. Katja je dopolnila Aigul: Azilanti, migranti, begunci so izključeni iz možnosti premikanja. Zaradi napačnih urbanističnih odločitev, da migrante namestijo na obrobje (Cesta v Gorice, Logatec), se zaradi slabih prevoznih možnosti njihova izključenost še povečuje. To poskušajo v KD reševati s kolesi, nakupi Urban. Obrnili so se tudi na MOL, a ni bilo odgovora. Zdi se, da gre za politično odločitev in da nočemo, da ti ljudje uporabljajo JPP, zato se regulira njihov dostop do teh storitev. Ni sistemskih rešitev, sem in tja kaj je kaj brezplačno. Zelo bi pomagalo, da bi vsi lahko imeli brezplačen JPP.

MOPE

Prevozi na klic naj bi bili del JPP, obstaja veliko modelov, ki jih je treba prilagoditi na območje, niso pa ti prevozi mišljeni kot taksi služba. Strinja se, da bi morale biti subvencije za nakup vozovnic JPP bolj sistematično in poenostavljeno urejene. Primer domišljene vozovnice je dijaška in študentska vozovnica. Poleg ukrepov na podeželju (izvor prometa), so potrebni tudi ukrepi pri ponorih prometa (ciljnih destinacijah): ustrezna parkirna politika, zapiranje mest za avtomobile, nizko-emisijske ali brez-emisijske cone, območja prijaznega prometa. To so za voznike avtomobilov nevšečni ukrepi, ampak edini, ki bodo dolgoročno prinesli spremembe. Omenila je Zakon o celostnem prometnem načrtovanju, ki za občine predvideva takšne ukrepe. Sredstva za ukrepe so na voljo tudi iz Podnebnega sklada. Uporabniki JPP in ranljive skupine niso dovolj slišani, prometni načrtovalci slišijo predvsem »glasne« in agresivne avtomobiliste, ki zahtevajo nove cestne obvoznice in več parkirišč.

Inštitut Republike Slovenije za socialno varstvo

Na inštitutu opravljajo monitoring socialnovarstvenih programov, povezavo vidi tudi z ranljivimi skupinami, kot so zasvojeni, brezdomci, invalidi, starejši, žrtve nasilja, Romi, osebe s težavami v duševnem zdravju, otroci in mladostniki...ki težko dostopajo do teh programov. Izvajalci določenih programov bi potrebovali podporo pri nakupu vozil za storitve, da bi na tako lažje dostopali do lokalnih okolij, kjer so potrebe (širijo program delovanja) in/ali da bi s tem vozilom lahko uporabnike vozili v oddaljen program in potem nazaj domov; ali da uporabnika spremljajo v oddaljen kraj, kjer je zdravstveni dom, center za socialno delo, uporabnik mora urediti drugo dokumentacijo in podobno. Predlaga povezavo s CNVOS, ki kot krovna organizacija komunicira z manjšimi organizacijami na področju socialnega varstva. Tudi: posamični CSD, ŠENT, Ozara, Altra, Unicef, Slovenska filantropija, Novi paradoks, Zavod Karitas Samarijan, Kralji ulice ...

Socialnovarstvena storitev, kjer se kažejo potrebe po službenem vozilu, je tudi pomoč na domu. Ta je sicer v organizaciji občin, ki z izvajalcem storitve sklenejo pogodbo in v povprečju storitev 70 % tudi financirajo. Nekateri izvajalci izpostavljajo težave glede prevoza socialnih oskrbovalk k uporabnikom na dom. Verjetno bi službeno vozilo olajšalo izvajanje storitve.

Predlagam povezavo s Carmen Rajer, vodjo Sekcije za dolgotrajno oskrbo na domu v Sloveniji.

Storitev dnevno varstvo za starejše – zdaj je prevoz na svojcih, vsakodnevno jih vozijo v dom za starejše in potem nazaj. Če že drobimo na vse te ranljive skupine, bi bilo treba verjetno **organizirati prevoze za vse skupnostne oblike storitev**, da bodo uporabniki imeli dostop – teh pa je precej.

Ekosklad

Tesa se je dotaknila problematike mladih zaposlenih, ki nimajo subvencij za JPP, s selitvijo na podeželje pa je njihova mobilnost omejena. Izpostavila je opravljanje vozniškega izpita, ki je za marsikoga velik finančni zalogaj. Za večino pa je nujno, da ga opravijo. Sabina je omenila evropski kohezijski program Zero 500, ko so energetske revnim prebivalcem obnavljali stavbe. Ob tem so razmišljali tudi o prevoznih revščini. Storitev EnSvet je v številnih pisarnah po Sloveniji namenjen vsem občanom. Energetski svetovalci opravljajo obiske pri gospodinjstvih, prizadetih zaradi energetske revščine in opažajo, da je prevozna revščina tudi prisotna. Se povezuje z vsemi vidiki revščine. Zaradi prevozne revščine mnogi ne morejo legalizirati svojih bivalnih objektov. Zaradi svoje nemobilnosti namreč ne morejo dostopati do uradov, kjer bi pridobili ustrezne papirje in dovoljenja potrebne za legalizacijo svojih bivalnih objektov.

Zavod Sopotniki – brezplačni prevozi za starejše

Njihova storitev je bolj socialna kot mobilnostna rešitev. Izvajajo jo na ruralnih območjih, kjer so stiske starejših velike. Pomanjkanje prevozov je le ena od težav, zato izvajajo tudi številne druge programe, na primer povezujejo lokalne ponudnike storitev, organizirajo filmske matineeje, skrbijo za kulturno udejstvovanje starejših. Želijo ponuditi več kot zgolj prevoz. Svoj model so prenesli tudi na »podeželski uber« - Toyota GO, prevozi na zahtevo, pilotno so jo izvedli v občini Kočevje. Starši in otroci bili navdušeni, v praksi pa je težko spreminjati mobilnostne navade ljudi, ki že imajo neke navade, zato je bil interes dokaj nizek. Omenil je letošnjo novost - uporabniki lahko prevoze na zahtevo uporabljajo na celotnem območju LAS Krasa in Brkinov – občin Divača, Komen, Hrpelje-Kozina in Sežana. Digitalna pismenost – njihove storitve so na voljo brez pametnega telefona brez kreditne kartice.

Raziskovalec EF UL

Omenil je še en raziskovalni projekt, Reorganizacija sistema socialnih transferjev, ki ga izvajajo skupaj z Medicinsko fakulteto UL in Fakulteto za socialno delo UL. Vanj bi vključili tudi aspekt prevozne revščine. EF je tudi vodilni partner v projektu o socialnih inovacijah za aktivno staranje – izvaja se akcijski načrt za Slovenijo – ruralna območja – dostop do javnih storitev. Krški partnerji imajo simulator, laboratorij za pregled sposobnosti za podaljševanje vozniškega dovoljenja.

Zveza prijateljev mladine Slovenije

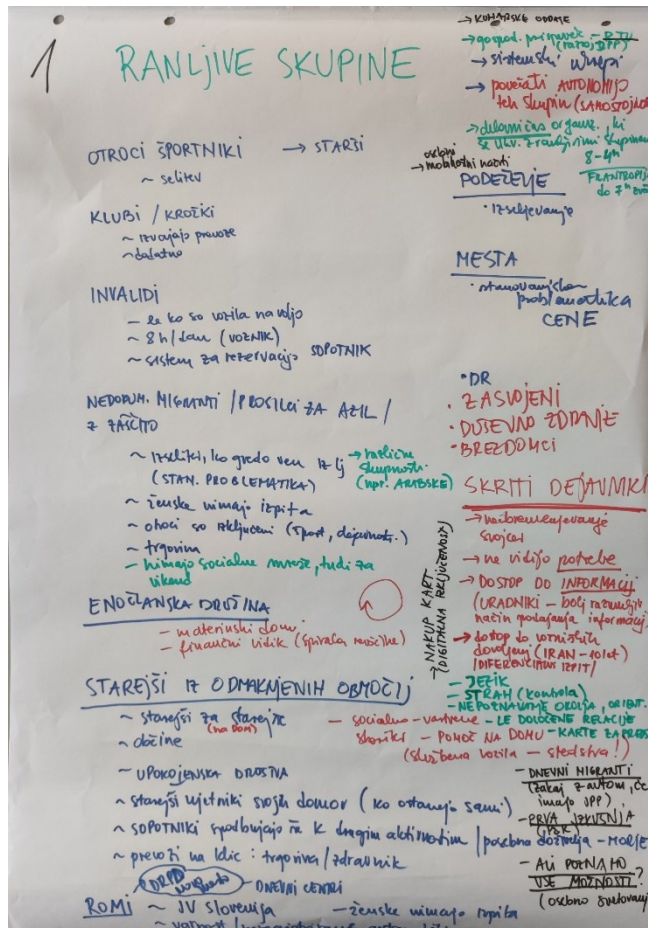
Predstavila je nekaj značilnih primerov prevozne revščine. Družine, ki živijo na obrobjih, si ne morejo privoščiti avta, ne dobijo služb, ali jih sploh več ne iščejo, več izmensko delo in aktivnosti otrok jim pri pomanjkanju opcij še bolj oteži mobilnost. Začaran krog, otroci so zaradi tega socialno izključeni, saj se ne morejo udeležiti različnih dejavnosti. Kot druge pa je omenila družine, ko si starši lahko privoščijo avto, vendar imajo ogromno poti do zdravstvenih institucij, ker imajo bolne otroke s specifičnimi potrebami. Morajo na specialistične preglede, imajo visoke potne stroške in stroške z avtom. Vse zapravijo za prevoze. Nekoč so dobili donacijo

10.000 € za podporo mladim za opravljanje voznških izpitov: želeli so plačati opravljanje izpita za osebni avto 10 mladim, vendar ni bilo dovolj, saj je strošek izpita vsaj 1600 na osebo.

Po odmoru smo izvedli delo v skupinah.

1. KDO so ranljive skupine, kako jih identificirati, skriti dejavniki?

- Ali na terenu zaznate prevozno revščino pri ljudeh, s katerimi delate?
- Koga najbolj prizadene?
- Ali so poleg dostopnosti do JPP, do osebnega avtomobila in cene prevozov, še kakšni drugi omejevalni dejavniki (psihološki, socialni...)?



1. Katere so (še) ranljive skupine in kako jih identificirati?

Iskati je treba sistemske rešitve za vse, ne samo za določeno skupino (na primer brezplačen JPP za vse). Poskrbeti moramo za čim večjo samostojnost teh skupin, želijo si večjo avtonomijo, ne pa stalne podpore nevladnih organizacij. Močno povezano s stanovanjsko problematiko – kjer je JPP učinkovit, so nepremičnine predrage za ranljive skupine. Odselitev na podeželje in obrobje pa povečuje socialno izključenost teh skupin, saj so se ravno zaradi slabih povezav JPP primorani odreči marsikateri dejavnosti.

- **Otroci** trenirajo nek šport, dokler je to nekje v bližini in starši lahko vozijo, ko pa se to premakne kam dlje, potem to ne gre več – vprašanje kakovosti življenja – prek staršev in klubov bi lahko prišli do njih. Klubi včasih organizirajo prevoze, čeprav to ni njihova dejavnost.
- **Invalidi** imajo prevoz, dokler so na voljo osebe, ki jih vozijo, to pa je 8 ur na dan, potem pa ne; ostali čas je vozilo parkirano, lahko bi bil sistem souporabe teh vozil; infrastruktura problem; do Zavoda sopotniki je prišla pobuda, da bi

pomagali vzpostaviti sistem deljenja teh vozil. Pri invalidih morajo biti različne oblike invalidnosti. Problem pri invalidih je tudi, da pogosto rabijo pomoč po delovnem času (ne samo 8-16).

- Zakon o dolgotrajni oskrbi je popolnoma izpustil problem mobilnosti, če bodo izbrani koncesionariji, ki ne ponujajo prevozov.
- **Nedokumentirani migranti; Prosilci za azil; Osebe z mednarodno zaščito.** Problem je zelo povezan s **stanovanjsko problematiko** – ko gredo tujci z azilnega doma si morajo na trgu najti stanovanje, v LJ je to več težav, ne morejo v šolo ali službo, voznški izpit je drag, rabijo tudi prevajalca za izpit, kar je težko; ne morejo iti na center za socialno delo, ker nimajo prevoza (začaran krog). Nimajo podpore – nimajo sorodnikov in prijateljev, ki bi lahko pomagali. **Problematika voznških dovoljenj** in veljavnosti dovoljenj, ki so jih pridobili v svojih državah (kot begunci ne morejo na svoje ambasade, ponavadi jim ne priznajo izpita in ga morajo opraviti od začetka, v slovenskem jeziku). Ker ne obvladajo slovenščine, težko opravijo CPP. Tujci bi za boljšo integracijo potrebovali vodene aktivnosti in druženje tudi popoldan, zvečer, med vikendi, kar jim nevladne organizacije zaradi

omejenih kapacitet ne morejo nuditi. Se pa družijo med sabo (na primer afriška, arabska skupnost).

- **Starejši iz odmaknjenih območij** – so kako organizirani? Občina nudi brezplačne prevoze, tudi program Starejši za starejše; Simbioza dela na digitalizaciji, ne na mobilnosti; upokojenska društva so najbolj organizirana in imajo dostop do ljudi; nekateri se ne želijo včlaniti, pa ostanejo osamljeni. Zavod Sopotnik po navadi pokličejo za nekaj nujnega, na primer za k zdravniku, ne gredo pa na koncert; zato oni sami spodbujajo, da peljejo ljudi še na družabne dogodke. Ko take prevoze organizirajo občine, so po navadi za nujne zadeve, ne za na primer kulturne dogodke, čeprav je tudi ta vidik pomemben.
- **Romi** – sploh v bližini Novega mesta je problematično, ker je veliko naselij, tudi Črnomelj, Kočevje; varnost v prometu je še posebej problematična točka (pasovi, stari ali neregistrirani avti...); ženske nimajo dostopa do izpita.
- **Žrtve nasilja** – na primer če mora ženska z otroki v materinski dom, jih mora nekdo peljati v šolo, ki je morda daleč.
- **Zasvojeni, brezdomci, invalidi, osebe s težavami v duševnem zdravju** – lažji dostop do socialnovarstvenih programov, opravljanje terapij, svetovanj, opravljanje nujnih zadev na pristojnih institucijah (na primer urejanje dokumentacije, zdravstveni dom, CSD...).
- **Zaposleni revni**

Skriti dejavniki prevozne revščine:

- Starejši imajo oziroma so navajeni na življenjski stil, ne poznajo vseh možnosti, kaj vse bi lahko počeli, zato velikokrat ostanejo doma. Uvajanje novosti (spremembe) v njihova življenja je zelo težko.
- Dostop do informacij je velik problem – jezikovne ovire, digitalna nepismenost tudi, uradniki nimajo vedno dobrih načinov podajanja informacij, nerazumljivo za tujce. Nimajo informacij, ne znajo, nerodno pa jim je vprašati. Ali poznamo sploh vse možnosti prevozov, ki obstajajo, smo dovolj informirani?
- Strah – tujcev je strah kontrole na avtobusih JPP, gredo raje peš zaradi slabih izkušenj.
- Nepoznavanje okolja je lahko dejavnik nemobilnosti – na primer skupnost iz Albanije – ženske poznajo pot do šole in pošte, ostalega pa ne, samo določene relacije poznajo, ne pa vsega; ne hodijo v kulturne ustanove, vsaj po navadi ne (razen če te izlete organizirajo nevladne organizacije).
- Sram zaradi oviranosti: na primer nerodno jim je nositi slušni aparat, pa se raje ne udeležujejo druženja.
- Digitalna izključenost: digitalizacija mora biti prilagojena različnim starostim – vedno imamo raje, če je nekdo, ki ga lahko vprašamo (na primer vozovnica iz prodajnega avtomata ali na prodajnem okencu pri prodajalcu).
- Nočejo obremenjevati svojcev
- Zakaj pri dnevnih poteh tisti, ki uporabljajo avto, ostajajo vezani na avto, čeprav imajo druge alternative?
- Prva izkušnja je zelo težka, nekaj moraš narediti zunaj cone udobja, pri večkratni ponovitvi, postane rutina.
- Rabili bi sistemsko urejeno osebno mobilnostno svetovanje, sploh ob življenjskih dogodkih (selitev, šolanje...). V Avstriji imajo tako službo na občinski ravni, v Švici to vlogo prevzemajo podjetja.

2. KAKO preučevati/meriti prevozno revščino pri posameznih skupinah, pomoč pri izvajanju intervjujev.

- Ali so ljudje pripravljeni govoriti o slabši mobilnosti zaradi nedostopnosti prevoznih sredstev?
- Kako se približati ranljivim, za izvedbo intervjuja? Kako jih motivirati za sodelovanje? Ali nam lahko pomagata organizirati intervjuje?
- Imate kak predlog kazalca za merjenje prevozne revščine?

PRAVNI
STATUS

INTERVJUJI
NA AVTOBUSU?

POSREDNIKI
+
RANLJIVE SKUPINE

MOTIVACIJA
- TUDI FINANČNA
KOMPENZACIJA

VZPOSTAVITI
VAREN STIK,
OKOLJE

SODELUJEJO ENI
IN ISTI, SO ŽE
IZČRPANI - KAKO
JIH MOTIVIRATI?

JEZIK -
-PREVAJALKE
-ANGLEŠČINA

SPOL:
ŽENSKA NAJ
INTERVJUJA
ŽENSKO

1. skupina

- za splošno populacijo to niti ni pomembna tema.
- na podeželju: stopiti v stik z ljudmi na kakšnem vaškem dogodku, pomoč lokalnih društev
- prek osnovnih in srednjih šol
- dijaški domovi – praviloma dijaki iz bolj oddaljenih krajev
- upokojenci – imajo čas, so hvaležni sogovorniki
- mladinske organizacije – slabe izkušnje (podmladki strank)
- sindikat Mladi plus?
- obisk odročne vasi, kjer ljudje uporabljajo avtobus; intervjuji z ljudmi na avtobusu?

2. skupina

- socialno šibki s tem nimajo težav, povejo, kaj rabijo, kaj jim manjka
- problem je motivacijske narave – ranljive skupine (na primer migranti) vedo, da so to projekti EU, ki se bodo nekoč končali in jim zato niso naklonjeni; do njih je tako mogoče priti zgolj prek dolgoletnega dela z njimi ali pa prek posrednika (Slovenska filantropija, Ambasada Rog, Društvo Gmajna, Mozaik)
- Velika težava za priseljence je pridobitev vozniškega dovoljenja – bodisi prepis njihovega, bodisi pridobitev vozniškega dovoljenja v Sloveniji – težava je lahko že slabo znanje slovenskega jezika.

3. skupina

- problem zna biti motivacija, potrebna je finančna kompenzacija

- sogovorniki morajo biti odprti, med ranljivimi skupinami so zelo različne osebnosti ...
- jezik je lahko težava; angleščina je pri večini sicer zadovoljiva, sicer je potrebna pomoč tolmača, kar pomeni manj osebni stik in dodatno oviro
- veliko vedo strokovni vodje raznih programov (za brezdomce, odvisnike ...); na Inštitutu za socialno varstvo analizirajo poročila teh [programov](#)
- nujno je, da se vzpostavi človeški stik, varno okolje
- do ljudi je najlažje priti prek nevladnih organizacij, veliko težje prek centrov za socialno delo
- smiselno intervjuvati tudi strokovnjake_inje – Vesna Leskošek, Martina Trbanc.
- pri migrantih je treba zelo paziti na različne pravne statuse, saj jim tako pripadajo različne pravice (prošilec za azil, status begunca, pridružen član begunca, Ukrajinci, dovoljenje za začasno ali stalno prebivanje ...), to je z vidika mobilnosti zelo pomembno

4. skupina

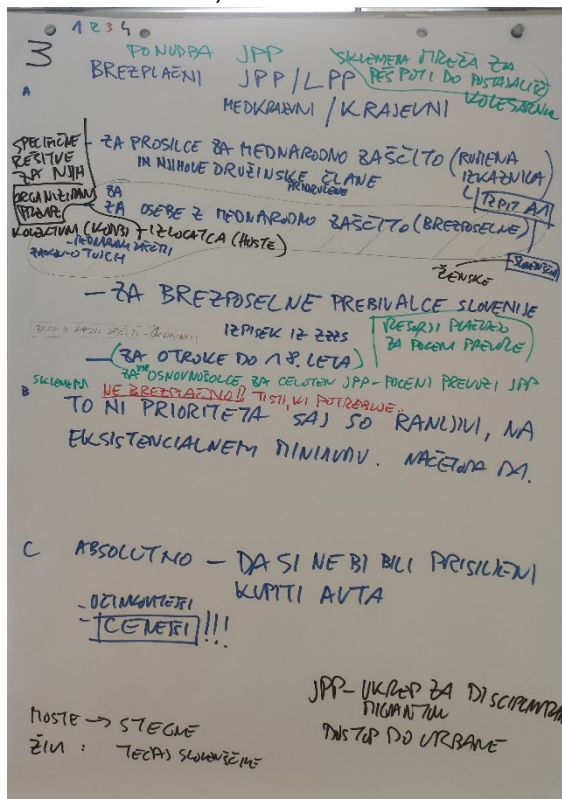
- nekateri radi sodelujejo, vendar ker ni učinkov, so že izčrpani, naveličani, vedno težje jih je motivirati; sicer radi pomagajo, a pričakujejo tudi kaj v zameno – konkreten predlog – vavčer za trgovino za 50 EUR ali kar gotovino.
- z ženskami morajo govoriti ženske
- izpostavljena je težava socialne varnosti – dostopnost stanovanj na območjih z ustrezno dostopnostjo.

3. KATERE ukrepe pričakujejo prizadete skupine?

- Na kak način bi tem ljudem lahko pomagali, da bi bili bolj mobilni?
- Ali so prizadete skupine prebivalcev dovzetne za okoljsko usmerjene ukrepe in so jih pripravljene sprejeti? Na primer raba JPP namesto avtomobila, če je JPP učinkovitejši?

Kateri so tisti ukrepi, ki jih ne bi še bolj zaznamovali kot reveže/diskriminirane skupine, ampak povečali njihovo enakopravnost?

1. Dobra ponudba JPP na vseh ravneh + spremljajoča infrastruktura.
2. Opremljenost postajališč (kolesarnice...), varnost in dobra peš / kolo dostopnost do njih.
3. Prosilci za mednarodno zaščito in (pridruženi) družinski člani (rumena izkaznica) bi morali imeti brezplačen JPP.
4. Vsi brezposelni z urejenim statusom (ne glede na državljanstvo) bi morali imeti brezplačen JPP.
5. Posamezni sektorji v državni upravi, bi morali financirati zgoraj omenjene ukrepe (notranje zadeve? sociala?).



6. Osnovnošolci bi morali imeti podobno kot srednješolci možnost subvencionirane terminske vozovnice, ki bi jih lahko uporabljali tudi za občolske dejavnosti.
7. Informiranje in ozaveščanje najšibkejših skupin glede njihovih pravic in ugodnosti je skoraj bolj pomembno od cenovne politike.
8. Spodbuja se sopotništvo, deljenje prevoza (prevoz.org in podobno) tudi zunaj glavnih koridorjev, tam kjer ni JPP.
9. Nadaljnja digitalizacija in informacije o JPP in tudi drugih oblikah mobilnosti (mikromobilnost, skiroji, car sharing ...)
10. Organizacija posebnih prevozov za najbolj ranljive ljudi (migrante na posebnih lokacijah na primer Logatec) v Ljubljano v rednih intervalih (na primer nekajkrat tedensko).

Ostale informacije:

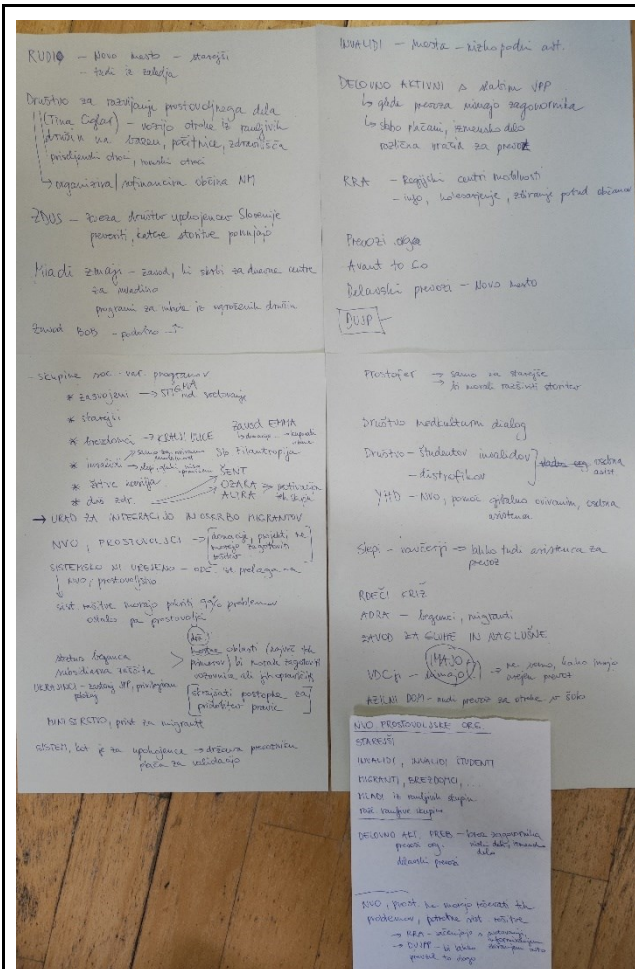
- nekateri udeleženci se ne strinjajo z brezplačnostjo JPP, zgolj s subvencioniranjem,
- z vidika priseljske problematike, je treba urediti predvsem administrativne ovire, ki posredno

vplivajo tudi na mobilnost (pridobivanje statusa itd). Prosilci za mednarodno zaščito (rumena izkaznica) po enem letu izgubijo ta status, če ne opravijo izpita za slovenski jezik - *Izpit na vstopni ravni (A1)*. Sploh so tu prizadete ženske, ki so pogosto doma in nemobilne. Brez možnosti mobilnosti ne morejo obiskovati tečaja slovenščine, da bi naredili izpit. Brez tega statusa pa izgubijo pravico do subvencioniranega oziroma brezplačnega JPP,

- z vidika invalidnih oseb, bi bilo smiselno v naslednjem razpisu za koncesije razmisliti o pogoju nizkopodnih prilagojenih avtobusov tudi na krajših primestnih razdaljah in ne zgolj v mestnem prometu,
- ranljive skupine so zelo dovzetne za JPP, ker imajo ostale eksistenčne probleme in nimajo razpoložljivih dohodkov za nakup avtomobilov.

4. Kateri so še akterji, ki lahko pomagajo razumeti, reševati prevozno revščino?

- Ali obstajajo kakšne neformalne mreže ali projekti, ki že rešujejo to problematiko ali ki bi bili primerni deležniki.
- Kakšna je naloga teh deležnikov?
- Prisotne so humanitarne in socialne organizacije, potrošniške, ponudniki prevozov, tiste, ki bodo financirale ukrepe - še kdo?



V Novem mestu imajo brezplačne prevoze **RUDI**, ki pobirajo starejše ljudi iz mesta in zaledja. Imajo tudi dobro organizirane **delavske prevoze (Revoz)**. **Društvo za razvijanje prostovoljnega dela Novo mesto** (Tina Ciglar) vozijo otroke iz ranljivih družin na bazen, počitnice, zdravilišča, priseljence, romske otroke. Organizira in sofinancira jih Mestna občina Novo mesto.

Zveza društev upokojencev Slovenije **ZDUS** – pri njih preveriti, katere storitve ponujajo.

Zavod **Mladi zmaji** skrbi za dnevne centre za mladino, imajo programe za mlade iz ogroženih družin. Podobno **Zavod Bob**.

Na regionalnih razvojnih agencijah vzpostavljajo **Regijske centre za mobilnost**, kjer bo možno dobiti informacije o kolesarjenju, JPP, zbirali bodo pobude občanov. (op.a. regionalni mobilnostni centri prioriteta celostnega prometnega načrtovanja v regijah).

Prevoz.org, Avant2GO (izposoja električnih vozil) – jih uporabljajo tudi ranljive skupine.

Veliko je tudi obetov glede Družbe za upravljanje JPP, ki naj bi poenotila sisteme

JPP in morda uvedla tudi sistemske rešitve za ranljive skupine. (želja je, da bi tako bilo, se pa ne ve, kakšno funkcijo bo imel DUJPP, trenutno ima samo enega zaposlenega, nima jasno opredeljene vloge in odgovornosti glede tega).

Prostofer nudi storitev samo za starejše, želja je, da se storitev razširi tudi na druge ranljive skupine.

Društvo medkulturni dialog.

Skupine z različnimi oviranostmi:

- Organizacije, ki se ukvarjajo z **invalidi** – nizkopodni avtobusi so pomemben ukrep za to skupino.
- **Društvo študentov invalidov, Društvo distrofikov, YHD** – gibalno ovirani, osebna asistenca.
- Slepi – vavčerji, lahko tudi asistenca za prevoz.
- Zavod za gluhe in naglušne.
- Ne vemo, kako imajo urejen prevoz varovancev v **VDC-jih**.

Rdeči križ Slovenije, Karitas – humanitarne organizacije.

Tujci, migranti:

- **ADRA** – begunci, migranti. Slovenska filantropija. KD Gmajna.
- **AZILNI dom** – nudi prevoz za otroke v šolo.
- Urad za integracijo in oskrbo migrantov
- druge nevladne organizacije in prostovoljci - z donacijami in projekti ne morejo zagotoviti rešitev, pomembno je, da se zadeve sistemske uredijo (sistemske rešitve morajo pokriti 99 % problemov, ostalo pa prostovoljci in nevladne organizacije)
- to je majhna skupina, a imajo veliko statusov, primer dobre ureditve so begunci iz Ukrajine, ki so imeli brezplačen JPP, prosilci za azil pa nimajo teh ugodnosti in so na najslabšem – za vse bi morale biti enako urejeno (država in mesta bi morala vsem zagotoviti brezplačen JPP)

Skupine soc.-varstvenih programov:

- Zasvojeni (**STIGMA**)
- Starejši
- Brezdomci (**Kralji ulice**)
- Invalidi (ugodnosti samo za gibalno ovirane, na primer slepi in slabovidni ter gluhi in naglušni niso upravičenci za ??)
- Žrtve nasilja (materinski domovi, varne hiše, večina v organizaciji CSD)
- Duševno zdravje (ŠENT, OZARA, ALTRA – motivacija teh skupin prebivalcev)
- Slovenska filantropija – veliko področij, veliko ranljivih skupin)

Mladi iz različnih ranljivih skupin.

Delovno aktivno prebivalstvo na minimalnih plačah/ z nizkimi dohodki – so brez zagovornika (prevoz.org, delavski prevoz). premalo namenjamo pozornosti tej skupini prebivalstva, ki je sicer zaposlen, a slabo plačan, včasih z delom komaj pokrijejo prevozne stroške. Pogosto delajo izmenska dela, kjer so še dodatno prikrajšani glede JPP, lahko se pojavi tudi vprašanje varnosti ponoči, predvsem za ženske (v Sloveniji do zdaj na tem področju ni bilo raziskav, niti se o tej problematiki ne govori, kar ne pomeni, da problem ne obstaja).

Zaključek

Izvajalci projekta Mobilnostna revščina v Republiki Sloveniji bodo upoštevali vse informacije, ki so jih od udeležencev prejeli na posvetu. Opravili bodo še dodatne intervjuje s predstavniki ranljivih skupin, ki se dogodka niso mogli udeležiti. Z udeleženci bi želeli sodelovati tudi v prihodnje, ko bodo izvajali intervjuje z ranljivimi posamezniki in gospodinjstvi ter ko bodo oblikovali priporočila za odločevalce. V jeseni bo izvedena še en posvet s socialnimi partnerji.

Priloga 3: Delavnica o prevoznih revščini – poročilo

Ljubljana, Slovenski etnografski muzej, 5. 12. 2023

Delavnice se je udeležilo štirideset deležnikov iz javnih, nevladnih in zasebnih organizacij na področju prometa in sociale ter ostala zainteresirana javnost.



Za uvod so partnerji ciljnega raziskovalnega projekta Mobilnostna revščina v Republiki Sloveniji predstavili fenomen prevozne revščine (PPT), kako jo definiramo in merimo, kakšna je dostopnost do JPP ter katere so ključne ranljive skupine, ki jih prevozna revščina prizadene.

Sledila je predstavitev predstavnikov Majde Odar iz Triglavskega narodnega parka ter Mira Kristana iz

Posoškega razvojnega centra: Pilotni primer prevozov na klic z e-vozilom za večjo mobilnost občanov (PPT). Predstavila sta nam, kako so se Triglavski narodni park in občine v Julijskih Alpah uspešno dogovorile za sistem prevozov, ki služi tudi lokalnemu prebivalstvu zunaj turistične sezone in tistim, ki bivajo v odročnih, težko dostopnih krajih zahodnega dela Julijskih Alp. [PPT]

Kot predstavnik ranljive skupine – invalidov – je bil z nami Primož Jeralič, strokovni sodelavec Nacionalnega sveta invalidskih organizacij, ki je opisal nezavidljiv položaj invalidov z različnimi oviranostmi, ko gre za njihovo vsakodnevno mobilnost, (ne)zmožnost uporabe javnih prevozov, opisal je delovanje lokalnih invalidskih društev in njihovih prevozov, opozoril na dostopnost postajališč in neustrezna vozila v javnem prevozu. Vse to marsikaterega invalida

pahne v izolacijo in socialno izključenost, ob že tako velikem bremenu invalidnosti.



Mag. Polona Demšar Mitrovič iz Direktorata za prometno politiko (MOPE) je predstavila aktivnosti in načrte ministrstva na področju prevozne revščine, predvsem pri pripravi načrtov za porabo sredstev iz Socialnega sklada za podnebje (PPT).

Sledila je **razprava** z vsemi govorci:

Zaradi podelitve koncesij v 2023 za avtobusne medkrajevne prevoze smo zamudili veliko priložnost, da v te prevoze dodamo pogoje, da so vozila ustrezna za invalide. To se je zgodilo tudi zaradi nepoznavanja situacije invalidov, saj se je pričakovalo, da so prevozi zanje urejeni prek društvenih vozil. Vendar nam je predstavnik NSIOS pojasnil, da temu ni tako, FIHO priskrbi vozila za dejavnosti društev, to ni JPP, ki ga lahko samovoljno uporabljaš, kadar ga rabiš. MOPE in Geodetski inštitut v sodelovanju z invalidi pripravljajo pilotni projekt prevozov invalidov (zdaj je v fazi poslovnega načrta). Vzpostavljen bo klicni center in aplikacija. Sama društva nimajo denarja za takšno storitev. Želeli bi integrirati prevoze za invalide, ki imajo ustrezna vozila, s prevozi za druge skupine prebivalcev, da se napolnijo sedeži. Stanje z uporabo JPP za invalide v drugih državah je različno, JPP je rak rana pri reševanju mobilnosti invalidov. Na primer Bruselj je za invalide slabo dostopen.

Na vprašanje, koliko voznikov rabijo v Triglavskem narodnem parku in če je problem z zaposlovanjem le-teh, je predstavnica Majda Odar odgovorila, da občine in Triglavski narodni park primerno plačujejo voznike in zagotavljajo nadstandardne aktivnosti za domačine nasploh, Triglavski narodni park je obravnavan kot območje, ki prejema za namene izboljšanja kakovosti bivanja domačinov precej sredstev. Potrebni je veliko prevozov, šolski, turistični ... in primanjkuje voznikov.

Na vprašanje o drobljenju pravic (do na primer brezplačnih prevozov) so si prisotni enotni, da je administrativno nesmiselno drobiti pravice glede na različne statuse prevoznih revnih (prosilci za azil, begunci, begunci iz Ukrajine...), saj je to administrativno breme za tiste, ki podeljujejo te pravice, hkrati pa upravičence postavlja v neenak položaj. Poenostaviti je treba brezplačne vozovnice. Z brezplačnimi vozovnicami za starejše od 65 diskriminiramo tiste, ki jim JPP ni dostopen. Ne smemo mešati različnih socialnih kategorij. Hkrati pa se zavedati, da je JPP velikokrat neustrezen in neprimeren za uporabo za na primer invalide. Zato od njih ne smemo pričakovati, da bodo plačevali polno ceno, če storitev zanje ni enaka (na primer ustrezen le vsak peti vlak). Ob tem je bilo omenjeno tudi opozorilo, da včasih z dobronamernih ukrepom, ustvarimo problem drugje (na primer brezplačne vozovnice za JPP za upokojene) in lahko naredimo več škode kot koristi, če so ukrepi politični in slabo premišljeni.



Udeleženci so opozorili na asimetričnost učinkov zelenega prehoda, čemur morajo slediti tudi kazalniki za merjenje prevozne revščine. Le-te ne smemo preučevati le kvalitativno, temveč tudi kvantitativno, da zajamemo vse skupine.



Predstavnik Toyote, ki je odgovoren za mobilnost, je izpostavil njihovo storitev na področju družbene odgovornosti podjetja - Toyota Go, ki jo (pilotno) uvajajo na ruralnih območjih. Na terenu opažajo, da je treba še veliko truda vložiti v spremembo navad ljudi, popularizirat JPP. Omenil je šoferje, ki so večji stroškovni del prevozov in ki jih v ruralnem okolju manjka. Z integracijo, recimo z šolskimi prevozi, bi lahko ta manko

nadomestili. Pri prevozi na klic posebna koordinacija ni nujna, saj ima dobro aplikacijo, ki so jo pridobili od Zavoda sopotniki.

Predstavnica MOPE je izpostavila še lokalne in regijske CPS, ki morajo celovito zaobjeti vse probleme, identificirati tudi prevozno revščino. Primer, kako so jo uspešno obravnavali, je avstrijsko mesto Bischofshofen, ki so s prevozi na klic uspešno rešili mobilnost prebivalcev iz zaledja do železniške postaje. Pri nas in drugod obstaja že ogromno primerov dobrih praks, od katerih se lahko naučimo veliko. Eden od udeležencev je omenil potrebo po raziskovanju obmejnih območij, kjer ljudje gravitirajo še v sosednje države in kako so urejeni njihovi prevozi čez mejo po vsakdanjih opravkih (primer Koroške). To sicer ni tema pričujočega raziskovalnega projekta.

Sogovorniki so poudarili, da je poleg dostopnosti postajališč pomembna še pot, relacija potovanja in časovna konkurenčnost potovanja. Okrepiti je treba prevoze na klic.

Delo v štirih skupinah:

1. skupina: Dostopnost infrastrukture (JPP, peš, kolesarske)

V skupini je bilo pet udeležencev in moderator. Iskali smo rešitve na področju dostopnosti storitev in JPP z različnimi potovalnimi načini. S kakovostjo JPP se nismo ukvarjali. Potencialne ukrepe smo razdelili v 3 sklope:

1. Opremljenost postaj in postajališč JPP
 - Kolesarnice na postajah
 - Stojala za kolesa na postajališčih
 - P + R na postajah - čim bližje izvorom potovanj - ne na robu mest
 - Univerzalna opremljenost prilagojena vsem skupinam uporabnikov - vključno z invalidi
 - Informacije o opremljenosti postaj in postajališč - tudi informacije relevantne za invalide
 - Razvoj multimodalnih vozlišč - JPP + deljenje avtomobilov (prostor + uvedba storitve na območjih, kjer še ni na voljo), storitve
2. Infrastruktura za hojo in kolesarjenje
 - Vsi pomembni cilji potovanj bi morali biti dostopni za pešce in kolesarje po varni infrastrukturi, bodisi neposredno, bodisi z vmesno uporabo JPP. V slednjem primeru je treba zagotoviti dostopnost postaj in postajališč JPP.
 - Posebej na podeželju ob državnih cestah je problematičen dostop do postajališč JPP. V veliko primerih ni na voljo pločnika in prehoda za pešce.

3. Prevozi na klic - ureditev postajališč, oziroma zakonodajna ureditev da bodo lahko legalno ustavljali

Vso prometno infrastrukturo bi bilo treba urediti tako, da bi zadovoljila tudi potrebe ranljivih skupin (otroci, starostniki, invalidi).

Dodali bi dodatnega mnenjedajalca na PGD, ki bi celovito pregledal kakovost rešitve (ne le iz vidika prometno-tehnične ureditve).

Ločeno smo izpostavili še težavo prekomerne infrastrukturne opremljenosti na primeru parkirišč v soseskah stanovanjskega sklada RS, kjer ob najemu stanovanja avtomatsko najameš še pripadajoče parkirne površine - pogosto v gražah. Za ta parkirna mesta se posredno plačuje najemnino (vključeno v najemnino stanovanja) in tekoče stroške upravljanja in vzdrževanja. Rešitev bi bila, da se parkirna mesta oddaja ločeno od stanovanj in lahko vsak najemnik najame toliko parkirnih mest, kot jih rabi.

1. Skupina: Dostopnost infrastrukture (JPP, peš, kolesarske)

Ime ukrepa	Do kdaj?	Kdo je nosilec?	Vpliv na prevozno revščino Za koga je ukrep pozitiven?
1. Ukrepi za izboljšanje dostopnosti postajališč (povečanje širine, odstranitev ovir, izboljšanje osvetlitve)		Genaralno in prometni strokovnjaki	Ukrepi za izboljšanje dostopnosti postajališč
2. Ukrepi za izboljšanje dostopnosti postajališč (povečanje širine, odstranitev ovir, izboljšanje osvetlitve)		Genaralno in prometni strokovnjaki	Ukrepi za izboljšanje dostopnosti postajališč
3. Ukrepi za izboljšanje dostopnosti postajališč (povečanje širine, odstranitev ovir, izboljšanje osvetlitve)		Genaralno in prometni strokovnjaki	Ukrepi za izboljšanje dostopnosti postajališč
4. Ukrepi za izboljšanje dostopnosti postajališč (povečanje širine, odstranitev ovir, izboljšanje osvetlitve)		Genaralno in prometni strokovnjaki	Ukrepi za izboljšanje dostopnosti postajališč
5. Ukrepi za izboljšanje dostopnosti postajališč (povečanje širine, odstranitev ovir, izboljšanje osvetlitve)		Genaralno in prometni strokovnjaki	Ukrepi za izboljšanje dostopnosti postajališč
6. Ukrepi za izboljšanje dostopnosti postajališč (povečanje širine, odstranitev ovir, izboljšanje osvetlitve)		Genaralno in prometni strokovnjaki	Ukrepi za izboljšanje dostopnosti postajališč
10. Ukrepi za izboljšanje dostopnosti postajališč (povečanje širine, odstranitev ovir, izboljšanje osvetlitve)		Genaralno in prometni strokovnjaki	Ukrepi za izboljšanje dostopnosti postajališč

2. skupina: Kakovost JPP

Iskali smo rešitve za blažjenje prevozne revščine na področju kakovosti JPP. Kakovost smo obravnavali v širšem smislu (časovna konkurenčnost, pogostnost voženj, informacije in vozovnice, preglednost, učinkovitost, fleksibilnost). V skupini nas je bilo skupno osem udeležencev – šest iz različnih institucij ter moderator in njegov pomočnik.

Skupno je bilo podanih deset ukrepov, ki jih lahko uvrstimo v tri skupine:

1. Integracija:

- boljša usklajenost vozniških redov med železniškim in avtobusnim prometom
- vzpostavitev regionalnih prometnih centrov/vozišč
- integracija šolskih prevozov v sistem IJPP
- ukrepi za reševanje problema zadnjega kilometra
- uvedba sistema mobilnosti kot storitve.

2. Izboljšanje uporabniške izkušnje:

- izhajanje iz potreb ljudi,
- uvedba sistema rezervacij,
- identifikacija potrebne ravni kakovosti.

3. infrastrukturne izboljšave in prilagoditve:

- reorganizacija linij in njihova delitev na hrbtnične in napajalne (tako v medkrajevnem avtobusnem prevozu kot v ljubljanskem mestnem potniškem prometu kot največjem v državi)

- infrastrukturne prilagoditve in upravljanje prometa za točnost in pretočnost JPP (na primer širitev ločenih pasov).

2. Skupina: **Kakovost javnega prevoza**

Ime ukrepa	Do kdaj?	Kdo je nosilec?	Vpliv na prevozno revščino Za koga je ukrep pozitiven?
<ul style="list-style-type: none"> REORGANIZACIJA LINIJ JPP = UVEDBO HESTRUCIJSKIH IN PARALELNIH LINIJ • SŽ - nosilec • VPLIV NA JPP 		DUJPP	
<ul style="list-style-type: none"> INTEGRACIJA ŽEL., HITRIH AVTOBOSKIH IN OSTALIH LINIJ JTP (NA VOZLIŠČI) 		GRIRAN	
<ul style="list-style-type: none"> Trilagoditev vozni redov, da bodo boljše upotevali potrebe ljudi → reševanje problematike zadržanja KM 			
<ul style="list-style-type: none"> NADZOR NAJDI TOČNOSTI JPP - "GARANCIJA" POTOVALNEGA ČASA OL. ZMANJŠANJE NEGOTOVOSTI 		DUJPP	
<ul style="list-style-type: none"> UVEDBA SISTEMA REZERVACIJ 			
<ul style="list-style-type: none"> INFRASTRUKTURNE PRILAGODITVE ZA PRETOČNOST JPP 			
<ul style="list-style-type: none"> UPRAVLJANJE PROMETA ZA TOČNOST JPP 		DARS	DARS
<ul style="list-style-type: none"> IZBRŠTEV SIŠTINA JPP SIŠTINA JPP (DOLGI PRAVO) • 1 DAN LEHNI • DUJPP • VPLIV NA ČAS PROMETA 			
<ul style="list-style-type: none"> Uvedba sistema za reševanje problematike zadržanja KM 			

Udeleženci ukrepov večinoma niso časovno opredelili, smo pa bili enotni, da jih je treba uvesti čim prej. Integracija šolskih prevozov naj bi bila izvedljiva v dveh letih, reorganizacija linij pa v treh. Kot nosilec je bil za večino predvidena

novoustanovljena Družba za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) v tesnem sodelovanju z drugimi institucijami (SŽ, DRSI, občine, ponudniki prevozov, DARS). Vpliv na prevozno revščino je bil v večini primerov prepoznana kot bolj posreden, vendar izkušnje iz drugih okolij kažejo, da je izboljšanje JPP učinkovit in univerzalen ukrep za blaženje prevozne revščine.

3. skupina: Neposredne spodbude za prebivalce (za ranljive skupine)

Iskali smo ukrepe, ki bi bili potencialno ustrezni za neposredno pomoč gospodinjstvom ali posameznikom, ki se uvrščajo v ranljive skupine z vidika prevozne revščine. Kot neposredno spodbude smo razumeli vse finančne in materialne

V skupini nas je bilo skupno šest udeležencev – štirje iz različnih javnih in privatnih institucij ter moderatorka in pomočnik.

Podanih je bilo več ukrepov, ki imajo za predpogoj učinkovit JPP in usklajene politike (prometne, socialne, prostorske) ter jih lahko uvrstimo v pet skupin:

- brezplačna uporaba sistemov trajnostne mobilnosti
 - brezplačen JPP za prevozno revne (ob predpogoju, da je ustrezen in dostopen za večino)
 - brezplačna izposoja navadnih in električnih koles v mestnih shemah izposoje
 - brezplačni prevozni na zahtevo (v primeru, da JPP ni na voljo)
- vavčerji (dobropisi) za uporabo sistemov trajnostne mobilnosti
 - brezplačna vozovnica za JPP (na primer celoletna IJPP vozovnica za celo družino, brezplačno za otroke za obšolske dejavnosti)
 - dobroimetje za izposajo vozil v delitvenih shemah (car-sharing)
 - dobroimetje za izposajo koles, skirojev
- poceni krediti ali subvencije za trajnostna vozila (ne le avtomobile)

- ugodni krediti za odplačevanje e-avtomobilov in (Eko sklad, progresivne subvencije za e-vozila – tisti z nižjimi dohodki, prejmejo več, tisti z visokimi dohodki ne rabijo subvencije za drugi, tretji ali celo četrti avto)
- sheme podpore za nakup koles (ne le električnih) za prebivalce in manjših e-mopedov
- socialni zakup električnih avtomobilov za revne (angl. social leasing), [primer iz Francije](#)
- ugoden (brezplačen) nakup otroških prikolic, skirojev, čelad, otroških sedežev za bolj trajnostne prihode v vrte in šole (+ vzpostavitev trga z rabljeno opremo, saj jih družine uporabljajo le, ko so otroci majhni)

4. druge spodbude za tiste, ki so trajnostno mobilni

- spodbude za zaposlene s strani delodajalca: ustrezne sanitarije s tuši za kolesarje,

3. Skupina: Neposredne spodbude za prebivalce (ranljive skupine)

Ime ukrepa	Do kdaj?	Kdo je nosilec?	Vpliv na prevozno revščino (Za koga je ukrep pozitiven?)
1. BREZPLAČEN JPP			
2. DOKONČNE EN BRUČE OBLIKE JPP			
3. UGODNI KREDITI			
4. PROGRESIVNA ELEVIRKA ZA (UMNO)SIPOLE VOZILA			
5. SKUPINE - PRAVILNA ZABAVA (NARAVNA, VARNOSTNA, DOKONČNE ZA STARIŠE, SPOSOBNE VSAJ (JPP, JPP))			
6. NAGR. ZA PRAVILNE ZI (SPOSOBNE) POKRITJE (SPOSOBNE) POKRITJE			
7. SPOSOBNI VARNOSTNI POKRITJE (SPOSOBNE) POKRITJE			
8. SPOSOBNI VARNOSTNI POKRITJE (SPOSOBNE) POKRITJE			
9. SPOSOBNI VARNOSTNI POKRITJE (SPOSOBNE) POKRITJE			
10. SPOSOBNI VARNOSTNI POKRITJE (SPOSOBNE) POKRITJE			

nagrade za kolesarje (kolesa, vavčer za popravilo kolesa, čelade, pelerine, lučke, tovorne vreče), denarne nagrade, davčne olajšave, nematerialne nagrade (dodatni dopust), službena kolesa, električne polnilnice in podobno.

- predpogoj je spodbuda delodajalcem, da se odločijo za takšne ukrepe, na primer z različnimi davčnimi olajšavami

5. osebno mobilnostno svetovanje – osebni načrti (podobno kot ima Ekosklad energetske svetovalce, se usposobi še mobilnostne svetovalce, ki bi delovali na primer v okviru Mobilnostnih centrov)

4. skupina: Vloga in aktivnosti občin in regijskih centrov mobilnosti pri blaženju prevozne revščine

1. Vzpostavitev regijskih centrov mobilnosti

- Usklajevanje voznih redov na regionalni ravni in sodelovanje tudi pri medregionalnih povezavah (zlasti usklajevanje JPP iz podeželja na vozlišča ob železnici)
- Identifikacija dejanskih mobilnostnih potreb (ankete, kvalitativni podatki), merjenje pokritosti in učinkovitosti JPP na regionalni ravni
- Sistemska ureditev prevozov na klic glede na specifične posamezne regije
- Integracija šolskih prevozov in optimizacija s sistemom JPP

2. Ozaveščanje, spodbujanje in informiranje o JPP na regionalni/lokalni ravni

- Izboljševanje uporabniške izkušnje, regijski klicni centri in svetovanje glede mobilnosti, izdelave mobilnostnih načrtov na ravni regije
- Strokovna podpora reg. Centrov mobilnosti posameznim občinam, ki so majhne in rabijo povezovanje med seboj
- Sprejemanje in evalvacija pobud prebivalcev/občin pri urejanju mobilnosti na regionalni ravni

3. Integracija zasebne iniciative in prevozov za ranljive skupine (prevozi na klic)

- Financiranje ali subvencioniranje zasebnih prevozov (po vzoru Uber), ki lahko izvajajo prevoze na klic za ranljive skupine
- Izkoriščanje zasebnega potenciala in že obstoječih kapacitet na podeželju s sredstvi za blaženje mobilnostne revščine
- Zakonodajni okvir nudi država, izvajajo pa lokalne skupnosti same

4. Prostorski in ostali ukrepi

- Vzpostavljanje co-working centrov na lokalni ravni (na primer Sedeži UE za delavce v javni upravi), da se zmanjšujejo potrebe po vsakodnevni mobilnosti
- Car-sharing, car-pooling na lokalni ravni (vas, naselje)

4. Skupina: Vloga in aktivnosti občin in regijskih centrov mobilnosti pri blaženju prevozne revščine

Ime ukrepa	Do kdaj?	Kdo je nosilec?	Vpliv na prevozno revščino Za koga je ukrep pozitiven?
<p>PREBLOG SPREMEMBE XP AVANTOSI (VARNOSTNA URAZUJKA)</p>		<p>USKLAJEN KOPAKH REDAV POVEZAV NA PROSTORNI, DOKUMENTI OPTIMIZACIJA STREŽEV INTEGRACIJA ŠOLSkih AVTOSKOLNIB DOPUNJEVANJE KUP ZA VOZE</p>	<p>PREBIVALCI / ČEŽMEJNI DELA VCI</p>
<p>PREVOZI NA KLIC SST. UREDETE NITREB FINANCI</p>		<p>IDENTIFIKACIJA ČEŽMEJNEGA JPP</p>	
<p>SUBVENCIJE ZA PREVOZE PO SISTEMU UBER Izdatke objaviti za vsaj 10000</p>		<p>ČAS. OKVIR: ZAKON. POSTOPEK MINISTRSTVA, OBČINE, ZASEBNICI</p>	
<p>ČAS. OKVIR: ZAKON. POSTOPEK MINISTRSTVA, OBČINE, ZASEBNICI</p>		<p>IDENTIFIKACIJA POTREB + INFRASTRUKTURA (DOPUNJEVANJE)</p>	
<p>PROTOČNA OZNAČENJE (VARNOSTNIKI) VDOBRE POVEZANE DUPP, KCH</p>		<p>VOZLIŠČA +RAH. OBLIKE - mobilna aplikacija (locus)</p>	
<p>PROCESI (PREZIKUŠNI) - JPP - ČEŽMEJNI - KONCEPTI</p>		<p>STABILIZACIJA CO-WORKING CENTROM NAKUPU MOBILNOSTI NA RAZNOJNO MIR. NA VARNOSTI ZA JAVNO UPRAVO</p>	<p>MJU +OBČINE</p>
<p>uporabniška isključitev (celovita)</p>		<p>STABILIZACIJA CO-WORKING CENTROM NAKUPU MOBILNOSTI NA RAZNOJNO MIR. NA VARNOSTI ZA JAVNO UPRAVO</p>	<p>PODJETJA, Javna upr. - lahko najhitreje uvede</p>

- decentralizacija delovnih mest kjer je to mogoče (javna uprava)

Priloga 4: Vprašalnik za predstavnike ranljivih skupin (sproti prilagojen intervjuvancu)

1. Kdo so vaši uporabniki? Na kak način so vaši uporabniki ranljivi z vidika prevozov?
2. Kakšne probleme z mobilnostjo imajo?
3. Kako je urejena zakonodaja na vašem področju glede prevozov vaših uporabnikov?
4. Kakšne so ovire, da se ljudje ne odpravijo na pot?
5. Katere poti so nujne, da jih opravijo?
6. Ali so vaši uporabniki prisiljeni v nakup avtomobila - oziroma več avtomobilov, čeprav si ga težko privoščijo?
7. Kakšna je razlika med mestom in podeželjem v vaši regiji glede prevozov?
8. Katerih sistemskih ukrepov za boljšo mobilnost so že deležni vaši uporabniki? Jih izkoristijo dovolj?
9. Katere sistemske ukrepe pogrešate in bi močno olajšali življenje vašim uporabnikom?

Priloga 5: Vprašalnik za oceno stanja prevozno revnih gospodinjstev

Ciljni intervjuvanci: ranljive skupine (ekonomsko revni, ženske, priseljenci, manjšine, migranti, prebivalci oddaljenih krajev), podeželsko/mestno/suburbano

Glede na kazalnike določiti značilnosti intervjujancev.

Socialne in demografske informacije

Razmere v gospodinjstvu (število članov gospodinjstva, njihova starost in spol, zaposlitveni status, dohodek gospodinjstva, lastništvo nepremičnin, ekonomske razmere):

Lokacija bivanja - občina (podeželsko / mestno / primestno):

Vozila v lasti

- a. Avtomobili (letnik vozila, pogon):
- b. Kolesa, skiroji...:
- c. Drugo:

Ranljivi člani gospodinjstva (invalidna oseba, otroci in mladostniki, starejši od 65, bolni....) - nevedite ranljivost in število članov gospodinjstva, ki so ranljivi:

Izkušnja s potovanji in rabo prevoznih sredstev

Katere so vaše najpogostejše poti in na kak način jih opravite?

Služba:

Obisk upravne enote, CSD...:

Izobraževanje:

Zdravstvene storitve:

Nakupovanje:

Rekreacija:

Prevoz otrok:

Drugo:

Ali imate pri potovanjih pomanjkanje izbire? Kdaj? Kako?

Kako dostopen je za vas javni potniški promet (avtobus, vlak)? Kako oddaljeno je postajališče in kako pogosti so odhodi/prihodi vlakov/avtobusov? Ali vas peljejo na želeno lokacijo?

Ali varčujete pri potovanjih/se odpravite na kakšno pot manj, ker je predrago? Kdaj, kak primer?

Če imate avtomobil, kakšne stroške imate z njim v enem letu? Lahko si pomagata s kalkulatorjem: <https://zakonodaja.com/zakon/zprcp/65-clen-ustavitev-in-parkiranje>

Kakšno je stanje mobilnosti v vašem gospodinjstvu? Imate dovolj možnosti za opravljanje vseh potreb vseh članov?

Menite da porabite preveč denarja za mobilnost? Za kaj porabite največ oziroma s čim imate največje probleme?

Imate težave s plačevanjem goriva, vozovnic JPP, nakup in vzdrževanje vozil? Vam je kdaj zmanjkalo denarja?

Alli se zgodi, da se zaradi pomanjkanja sredstev ne odpravite na pot?

Ali je vaša lokacija bivanja ustrezna z vidika dostopnosti prevoznih sredstev? Kaj bi spremenili, če bi lahko?

Kako še varčujete pri potovanjih? Imate še kakšne težave?

Obvladovanje:

Kako ste se spoprijeli s situacijo?

Ali ste se morali kdaj odreči nečemu, da bi si lahko privoščili potovanje? Če da, čemu ste se odrekli? Kako dolgo/kako močno?

Ste se kdaj obrnili po pomoč? Na koga? Kakšne so bile vaše izkušnje?

Zaupanje:

- Se vam zdi institucija, ki vam je pomagala, vredna zaupanja? Zakaj jim zaupate (ali ne)? Ali obstajajo druge skupine, za katere verjamete, da so koristne?
- Komu od sledečih institucij na splošno zaupate ali ne zaupate: Center za socialno delo, občina, Ekosklad, Spotniki ali Prostofer, zdravstveni dom, društvo upokojencev, Rdeči križ, Karitas, časopis, televizija in radio (lahko tudi podvprašanje: zakaj komu zaupa oziroma ne zaupa?)

Potrebe:

Kakšna pomoč bi vam prišla najbolj prav? Kakšni ukrepi za trajnostno mobilnost? Ali bi jih lahko sami sofinancirali do določene mere?

Bi raje imeli denarno pomoč – za subvencioniranje stroškov za prevoz, ali pomoč v obliki sistemskega ukrepa (na primer urejen JPP). Zakaj?

Kje dobivate ali bi iskali informacije o prevozih z JPP, prevozih na klic...?

Priloga 6: Delavnica o prevozni revščini – poročilo

Laško, 8. Nacionalna konferenca o celostnem prometnem načrtovanju, 20. 3. 2024

Delavnica z naslovom »Ukrepi zoper prevozno revščino« je ponudila širok nabor idej o raznoraznih ukrepih, ki bi jih lahko v naslednjih letih izvedli tako na državni kot na lokalni ravni. Delavnica je bila zasnovana na način, da so udeleženci na petih omizjih razpravljali o možnem naboru ukrepov z različnih vidikov, kot so na primer: kateri ukrepi so najbolj primerni za podeželska območja, za mestna območja, kateri so najlažje izvedljivi, kateri najbolje rešujejo težave ranljivih skupin in kateri so najbolj učinkoviti. Vsako omizje se je na začetku opredelilo do možnega nabora ukrepov in predlagalo dopolnitve. Izkazalo se je, da je povsem splošen ukrep izboljševanja prostorsko-časovne dostopnosti do javnega potniškega prometa (JPP) najbolj učinkovit ukrep za blaženje prevozne revščine. Tudi nekateri drugi ukrepi, na primer integracija šolskih prevozov v sistem JPP, mobilnostno svetovanje ter integracija prevozov na klic, so bili med bolj prepoznanimi ukrepi.

Hkrati so udeleženci seznam ukrepov tudi dopolnjevali na podlagi lastnih izkušenj s prevozno revščino. Zlasti za manj dostopna in redkeje poseljena območja so predlagali sheme souporabe avtomobila na ravni gospodinjestev (car sharing), brezplačen JPP za vse

prebivalce, urejanje peš in kolesarske infrastrukture ter prilagoditev postajališč osebam z oviranostmi. Splošna ugotovitev je, da morajo ukrepi krepiti dostopnost in kakovost sistema JPP za vse, a hkrati omogočiti tudi prilagodljivo infrastrukturo ter relevantne informacije prevozno ranljivim skupinam. Prepoznali so veliko vlogo lokalnih skupnosti, pa tudi odgovornost države pri usmerjanju teh ukrepov.

V zadnjem delu delavnice so udeleženci tudi podrobneje razdelali posamične ukrepe zoper prevozno revščino. Določili so ciljne skupine, najbolj pogosto gospodinjstva s podpovprečnimi dogodki, osebe z oviranostmi, starejše in digitalno izključene. Podrobneje so dodelali vsebino ukrepov oziroma postavili cilje, identificirali vse ključne deležnike in odgovorne ustanove. Določili so tudi vire financiranja, kjer so udeleženci povečini poudarjali, da je potrebno zagotoviti trajne vire financiranja, ki bodo trajali tudi preko obdobja veljave Socialnega sklada za podnebje. Predlagali so stalno financiranje JPP iz t. i. bencinskega evra oziroma drugih dajatev iz porabe fosilnih goriv. Hkrati so udeleženci pokazali veliko znanja glede potencialnih tveganj, ki bi spremljali tovrstne ukrepe, od pomanjkanja ustreznih kadrov za izvajanje ukrepov (voznikov) do trenj med različnimi ustanovami oziroma njihovimi pristojnostmi.

Poročilo omizja na temo ranljivih skupin, moderatorka: Marjeta Benčina.



1. krog:

Dodali smo 2 ukrepa:

- Bencinski €: namenska poraba denarja iz davkov na fosilna goriva za ukrepe za omilitev prevozne revščine.
- Ureditev infrastrukture za peš dostop do postajališč, primerno za invalide.

Največ glasov je prejel ukrep: **Mobilnostno svetovanje**

Ciljne skupine:

- vsi, še posebej starejši (digitalna izključenost).

Vsebina ukrepa:

- ukrep ima velik potencial, udeležencem je bila ideja nova, a zelo smiselna,
- pisarna na lokalni ravni (občina, upravna enota ali mobilna enota) z možnostjo osebnega, telefonskega in spletnega svetovanja,
- svetovanje glede vsakdanjih poti – paket ukrepov za ravnanje, izdelan po meri posameznikov/gospodinjestev,
- informacije o voznih redih, cenah vozovnic, izposoji koles, avtomobilov, deljenju avtomobilov,
- vzpostavljena lokalna "platforma" za povezovanje med ljudmi, ki lahko omogočijo prevoz in tistimi, ki ga potrebujejo,
- praktični prikaz: zaradi strahov pri uporabi npr. JPP bi svetovalec prvič spremljal osebo na poti in ji pokazal, kako ravnati.

Nosilec ukrepa:

- občina, lokalne skupnosti,
- morda združevanje z že obstoječimi službami (npr. Log–Dragomer ima “Pisarno za starejše”).

Vključeni deležniki in njihova vloga:

- zaposleni na občini, lokalni odločevalci,
- povezovanje s TIC,
- morda svetovalci prostovoljci,
- lokalna društva (npr. DU).

Viri financiranja:

- SSP in PS,
- sofinanciranje s strani občin (če le-te zaznajo korist za občane),
- kot mehki ukrep v okviru različnih programov, projektov (kasneje, če učinkovit ukrep, sistemsko financiranje s strani občine - npr. Ob postavki za financiranje JPP),
- v okviru Evropskega odbora regij.

Tveganja:

- učinek ne bo viden takoj, daljše testno obdobje,
- pomanjkanje ustreznih kadrov za svetovanje,
- kaj točno bi bila vsebina svetovanj – potrebno jasno definirati,
- kako zagotoviti dolgoročno financiranje,
- strah uporabnikov za koriščenje storitve.

2. krog:

Dodali smo 1 ukrep:

- Spodbujanje aktivne mobilnosti pri starejših v okviru Svetov za preventivo in vzgojo (SPV).

Največ glasov je prejel ukrep: **izboljšanje prostorsko-časovne dostopnosti JPP** kot univerzalen ukrep in predpogoj za zeleni prehod.

Ciljne skupine:

- vsi, še posebej starejši in otroci.

Vsebina ukrepa:

- analiza potreb prebivalcev (intervjuji voznikov avtomobilov o vzrokih neuporabe JPP),
- fleksibilnost voznih redov na krajše časovno obdobje,
- bolj pogosti prevozi med počitnicami in vikendi (mladi, starejši, zaposleni, ženske),
- nove linije, višje frekvence, taktni vozni red,
- nizkopodni medkrajevni avtobusi (bolj poenostavljeno javljanje prihodov oseb z ovirami),
- ustrezno klimatizirana vozila.

Nosilec ukrepa:

- MOPE
- DUJPP

Vključeni deležniki in njihova vloga:

- občine in njihova javna podjetja v primeru mestnega potniškega prometa,
- prevozniki (ustrezne koncesijske pogodbe).

Viri financiranja:

- sistemska državna sredstva, občinska sredstva v primeru mestnega JPP,
- ustrezno zapisani pogoji v koncesijskih pogodbah, ki bi spodbudili prevozniška podjetja k vlaganju v ustreznejša vozila.

Tveganja:

- premajhna fleksibilnost na ravni države,
- obvladovanje tehnologij,
- zastarela infrastruktura (npr. železniška s časa Marije Terezije).

Poročilo omizja na temo podeželja, moderator: dr. Janez Nared.



Dopolnjevanje in rangiranje ukrepov:

UKREP	1. krog	2. krog
1. Izboljšanje prostorsko-časovne dostopnosti JPP	2	6
2. Integracija šolskih prevozov v sistem JPP + časovna prilagoditev prevozov (npr. dijaki)	3	2
3. Prilagoditev JPP osebam z oviranostmi	0	0
4. Cenovna dostopnost do JPP za prevozno ranljive	0	0
5. Sopotništvo/prevozi na klic za tiste, ki JPP ne morejo uporabiti + aplikacija za koordinacijo prevozov	2	1
6. Mobilnostno svetovanje	0	0
7. Prevozi na klic in njihova integracija v JPP	1	
8. Finančne subvencije prevozno revnim	0	
9. Carsharing na ravni nekaj gospodinjstev (npr. skupno lastništvo drugega avtomobila)	2	
10. Vključitev obstoječih rednih prevozov v ponudbo prevoznih storitev (npr. pošta, dostavne službe, komunala)	2	
11. Ureditev kolesarske infrastrukture s (so)financiranjem koles		3
12. Celostno načrtovanje (prostorsko in prometno) ter integracija sistemov (šolski in turistični prevozi).		4

Opis ukrepa, 1. krog:

IME UKREPA: 1. Izboljšanje prostorsko-časovne dostopnosti JPP

Ciljne skupine (koga ukrep zadeva?)	<i>Uporabniki/ zaposleni, srednješolci, študenti, upokojeanci</i>
Vsebina ukrepa (cilji)	<ul style="list-style-type: none">- <i>Povečanje frekvence voženj.</i>- <i>Analiza časovnih in prostorskih potreb (kdaj naj vozijo/kje naj ustavijo).</i>- <i>Ureditev dodatnih postajališč (vozlišče - urejeno postajališče + kolesarnica + P+R).</i>- <i>Preučitev/optimizacija linij (itinerarij).</i>- <i>Promocija.</i>
Nosilec ukrepa	<i>Občine, država, DUJP, RRAji</i>
Vključeni deležniki in njihova vloga	<p><i>Država: koncesije in financiranje (zlasti ob državnih cestah).</i></p> <p><i>Občine: analiza potreb na ravni občine, spremembe OPN, predlogi postajališč, postavitve postajališč (v pristojnosti občin), promocija.</i></p> <p><i>RRAji - analize na ravni regije, promocija na ravni regije.</i></p> <p><i>Prevozniki: optimizacija storitev, analitika.</i></p> <p><i>Uporabniki: sodelovanje v participativnem procesu.</i></p>
Viri financiranja	<i>Koncesije, podnebni sklad, zaposlovalci namesto nadomestila stroškov vožnje na delo. Zagotoviti je treba trajne vire financiranja.</i>
Tveganja / nevarnosti	<ul style="list-style-type: none">- <i>Trajnost finančnih virov,</i>- <i>Prenašanje odgovornosti med odgovornimi institucijami,</i>- <i>Komercialni vidik prevozov/rentabilnost,</i>- <i>Potreben čas, da ukrep zaživi,</i>- <i>Časovno-finančni stroški/tveganja,</i>- <i>Kakovost analiz.</i>

Opis ukrepa 2:

IME UKREPA: 2. Integracija šolskih prevozov v sistem JPP

Ciljne skupine (koga ukrep zadeva?)	<i>Osnovnošolci, srednješolci, starejši</i>
Vsebina ukrepa (cilji)	<ul style="list-style-type: none">- Podaljšanje linij do pomembnih točk - SŠ, zdravstveni dom, UE,- informiranje.
Nosilec ukrepa	<i>Občine in država.</i>
Vključeni deležniki in njihova vloga	<i>Brez odgovora</i>
Viri financiranja	<i>Občine in država</i>
Tveganja / nevarnosti	<ul style="list-style-type: none">- omejene zmogljivosti trenutnega sistema šolskih prevozov.

Poročila omizja na temo mestnega in primestnega okolja, moderater: dr. Jernej Tiran.



Dopolnjevanje in rangiranje ukrepov:

UKREP	1. krog	2. krog
1. Izboljšanje prostorsko-časovne dostopnosti JPP	7	5
2. Integracija šolskih prevozov v sistem JPP	2	0
3. Prilagoditev JPP osebam z oviranostmi	1	1
4. Cenovna dostopnost do JPP za prevozno ranljive	1	0
5. Sopotništvo/prevozi na klic za tiste, ki JPP ne morejo uporabiti	0	1
6. Mobilnostno svetovanje	0	0
7. Prevozi na klic in njihova integracija v JPP	0	0
8. Finančne subvencije prevozno revnim	0	2
9. Ureditev kolesarske infrastrukture	1	
10. Boljše informacije o možnostih prevoza	1	
11. Delo na daljavo	2	
12. Souporaba avtomobilov	1	
13. Integracija ponudbe (zlasti za reševanje problema zadnjega km)		3
14. Izboljševanje imidža JPP		3

Opis ukrepa, 1. in 2. krog:

IME UKREPA: 1. JPP **Izboljšanje prostorsko-časovne dostopnosti**

Ciljne skupine (koga ukrep zadeva?)	<i>Našteti ciljne skupine: splošno / ranljive skupine</i>	
	<ul style="list-style-type: none"> - vsi - ljudje brez avtomobila - tisti z nizkimi dohodki - starejši - otroci in dijaki 	<ul style="list-style-type: none"> - vsi - dnevni migranti - šolarji - ranljive skupine (tudi samohranilke_ci)
Vsebina ukrepa (cilji)	<i>Kako si predstavljate ukrep, kaj bi dosegel in kako bi izgledal? Lahko po točkah, časovnem zaporedju!</i>	
	<ul style="list-style-type: none"> - dovolj pogoste in redne hitre linije - dostopna postajališča in pripadajoča infrastruktura - optimizacija lokacij postajališč - prilagojen vozni park - usklajeni vozni redi, integracija <p>V mestnih/primestnih okoljih je to lahko rešitev za 2. družinski avto.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - večja frekvenca čez ves dan - boljša dostopnost postajališč - optimizacija linij (tudi nove - npr. krožne) - 3. avtocestni pas, namenjen JPP, rumeni pasovi na vpadnicah - integracija fleksibilnejših oblik v sistem
Nosilec ukrepa	<i>Kdo bi nosil odgovornost za izvedbo ukrepa?</i>	
	<ul style="list-style-type: none"> - država (DUJPP + MOPE) - občine (slednje tudi dajejo pobude državi) 	<ul style="list-style-type: none"> - država (DUJPP + MOPE) - občine
Vključeni deležniki in njihova vloga	<i>Kdo bi moral biti še vključen? Kaj bi bila njihova vloga?</i>	
	<ul style="list-style-type: none"> - prevozniki - svet uporabnikov JPP (imajo lahko velik vpliv) - SPV-ji (dodatne naloge, da ne skrbijo zgolj za prometno varnost) 	<ul style="list-style-type: none"> - prevozniki - predstavniki ranljivih skupin - predstavniki regij (npr. v okviru RRA-jev) - stroka (zlasti prostorsko načrtovanje)
Viri financiranja	<i>Vsaj na grobo oceniti ali se financira iz Soc. sklada za podnebje ali drugih sredstev (katerih?)</i>	
	<ul style="list-style-type: none"> - lokalne skupnosti - MOPE - parkirna taksa (dohodki iz parkirin) 	<ul style="list-style-type: none"> - kohezijska sredstva - podnebni sklad - cestnine - Socialni sklad za podnebje (npr. prevozi za bolne)
Tveganja / nevarnosti	<i>Oceniti potencialne nevarnosti (zakonodajne ovire, organizacijski problemi, finančne ali druge)</i>	

	<ul style="list-style-type: none">- kompleksnost področja- omejena finančna sredstva	<ul style="list-style-type: none">- omejena finančna sredstva- ni politične volje in realizacije strategij- slaba kultura sodelovanja- kadrovska podhranjenost
--	---	---

Poročilo omizja na temo učinkovitosti ukrepov, moderator: dr. Matej Gabrovec.



Dopolnjevanje in rangiranje ukrepov:

UKREP	1. krog	2. krog
1. Izboljšanje prostorsko-časovne dostopnosti JPP	4	
2. Integracija šolskih prevozov v sistem JPP		3
3. Prilagoditev JPP osebam z oviranostmi		
4. Cenovna dostopnost do JPP za prevozno ranljive	2	
5. Sopotništvo/prevozi na klic za tiste, ki JPP ne morejo uporabiti		
6. Mobilnostno svetovanje		
7. Prevozi na klic in njihova integracija v JPP	2	
8. Finančne subvencije prevozno revnim		1
9. Spodbujanje kulturnih sprememb (potovalnih navad)	2	
10. Integracija JPP z mikromobilnostjo in hojo (MaaS)		1
11. Dostopnost informacij	3	
12. Lokalni Carpooling do 30 km (lokalni Prevozi.org)		5

Opis ukrepa, 1. krog:

IME UKREPA: Izboljšanje prostorsko-časovne dostopnosti JPP

Ciljne skupine (koga ukrep zadeva?)	<i>Našteti ciljne skupine: splošno / ranljive skupine</i> <ul style="list-style-type: none">- Vsi.- Ruralna območja.
Vsebina ukrepa (cilji)	<i>Kako si predstavljate ukrep, kaj bi dosegel in kako bi izgledal? Lahko po točkah, časovnem zaporedju!</i> <ul style="list-style-type: none">- Prilagoditev voznih redov tudi dostop do večernih kulturnih dogodkov.- Tudi za turistična potovanja.- Prilagoditev kapacitet vozil (lahko manjša).- Integracija vseh storitev (MaaS, tudi Car pooling).- Nova postajališča.- Izboljšanje železniške infrastrukture.
Nosilec ukrepa	<i>Kdo bi nosil odgovornost za izvedbo ukrepa?</i> DUJPP, občine
Vključeni deležniki in njihova vloga	<i>Kdo bi moral biti še vključen? Kaj bi bila njihova vloga?</i> <ul style="list-style-type: none">- Država z organizacijo oz. pomočjo občinam Vsi prebivalci. Organizatorji car pooling platforme.
Viri financiranja	<i>Vsaj na grobo oceniti ali se financira iz Soc. sklada za podnebje ali drugih sredstev (katerih?)</i> Navzkrižno financiranje (parkiranje, takse za vstop osebnih vozil na določeno območje ipd.).
Tveganja / nevarnosti	<i>Oceniti potencialne nevarnosti (zakonodajne ovire, organizacijski problemi, finančne ali druge)</i>

Opis ukrepa, 2. krog:

1. IME UKREPA: Lokalni Car pooling do 30 km

Ciljne skupine (koga ukrep zadeva?)	<i>Našteti ciljne skupine: splošno / ranljive skupine</i> <i>Osnovnošolci, srednješolci, starejši</i> Starejši, zaposleni, dijaki.
---	--

Vsebina ukrepa (cilji)	<p><i>Kako si predstavljate ukrep, kaj bi dosegel in kako bi izgledal? Lahko po točkah, časovnem zaporedju!</i></p> <p>Krajevna skupnost ozavešča krajane in jih spodbuja h komunikaciji za dogovarjanje o deljenih prevozih. Priprava spletne platforme. Vključitev v (nacionalno) MaaS aplikacijo. Obveščanje na krajevno običajen način. Določitev Car pooling postajališč. Integracija car pooling-a in JPP.</p>
Nosilec ukrepa	<p><i>Kdo bi nosil odgovornost za izvedbo ukrepa?</i></p> <p>Občina in krajevna skupnost</p>
Vključeni deležniki in njihova vloga	<p><i>Kdo bi moral biti še vključen? Kaj bi bila njihova vloga?</i></p> <p>Regijski mobilnostni centri (ReMobil)</p>
Viri financiranja	<p><i>Vsaj na grobo oceniti ali se financira iz Soc. sklada za podnebje ali drugih sredstev (katerih?)</i></p> <p>Skladi (podnebni...) DUJPP (koordinacija z JPP).</p>
Tveganja / nevarnosti	<p><i>Oceniti potencialne nevarnosti (zakonodajne ovire, organizacijski problemi, finančne ali druge)</i></p> <p>Nezaupanje. Zavarovanje.</p>

Poročilo omizja o izvedljivosti ukrepov, moderator: Simon Koblar.



Dopolnjevanje in rangiranje ukrepov:

UKREP	1. krog	2. krog
1. Izboljšanje prostorsko-časovne dostopnosti JPP	2	
2. Integracija šolskih prevozov v sistem JPP	6	2
3. Prilagoditev JPP osebam z oviranostmi	1	
4. Cenovna dostopnost do JPP za prevozno ranljive		
5. Sopotništvo/prevozi na klic za tiste, ki JPP ne morejo uporabiti	7	2
6. Mobilnostno svetovanje	1	3
7. Prevozi na klic in njihova integracija v JPP		1
8. Finančne subvencije prevozno revnim	1	
9. Prevoz oseb z oviranostmi		
10. Delavski avtobusi		
11. Brezplačen JPP za vse		2

Opis ukrepa, 1. krog:

IME UKREPA: 5. Sopotništvo/prevozi na klic za tiste, ki JPP ne morejo uporabiti

Ciljne skupine (koga ukrep zadeva?)	<i>Našteti ciljne skupine: splošno / ranljive skupine</i> <i>Osnovnošolci, srednješolci, starejši:</i> <ul style="list-style-type: none">- Prebivalci na območju kjer ni na voljo JPP-ja.- Prebivalci, ki ne morejo uporabljati osebnega avtomobila.- Osebe z blažjimi oviranostmi, ki ne morejo uporabljati JPP-ja
Vsebina ukrepa (cilji)	<i>Kako si predstavljate ukrep, kaj bi dosegel in kako bi izgledal?</i> <i>Lahko po točkah, časovnem zaporedju!</i> <ul style="list-style-type: none">- Ukrep bi potekal podobno kot sedaj potekajo prevozi na klic. Vendar bi bil na voljo tudi ob koncih tedna in v popoldanskih/večernih urah.- Zlata mreža bi organizirala klicni center (tako kot je že sedaj).
Nosilec ukrepa	<i>Kdo bi nosil odgovornost za izvedbo ukrepa?</i> <ul style="list-style-type: none">- Občine.
Vključeni deležniki in njihova vloga	<i>Kdo bi moral biti še vključen? Kaj bi bila njihova vloga?</i> <ul style="list-style-type: none">- Država z organizacijo oz. pomočjo občinam.- Zlata mreža.
Viri financiranja	<i>Vsaj na grobo oceniti ali se financira iz Soc. sklada za podnebje ali drugih sredstev (katerih?)</i> <ul style="list-style-type: none">- Sedaj v celoti strošek krijejo občine. Smiselna bi bila finančna podpora bodisi iz strani države, bodisi iz socialnega sklada za podnebje.- Strošek je cca. 1500 € na mesec na vozilo.
Tveganja / nevarnosti	<i>Oceniti potencialne nevarnosti (zakonodajne ovire, organizacijski problemi, finančne ali druge)</i> <ul style="list-style-type: none">- Ne doseže najranljivejših skupin prebivalcev, ker ti potrebujejo dodatno spremstvo - npr. slepi in slabovidni.

Opis ukrepa, 2. krog:

2. IME UKREPA: 6. Mobilnostno svetovanje

Ciljne skupine (koga ukrep zadeva?)	<i>Našteti ciljne skupine: splošno / ranljive skupine</i> <i>Osnovnošolci, srednješolci, starejši:</i> <ul style="list-style-type: none">- Ljudje iz podeželja, ki se ne znajdejo v mestu- Novo zaposleni- Študenti- Osebe, ki menjajo kraj bivanja
--	---

Vsebina ukrepa (cilji)	<p><i>Kako si predstavljate ukrep, kaj bi dosegel in kako bi izgledal? Lahko po točkah, časovnem zaporedju!</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Izvedba na različne načine: <ul style="list-style-type: none"> o Telefonsko o Na domu o Spletno orodje/aplikacija, ki bi jo uporabljali tudi mobilnostni svetovalci o Študentski domovi ob vselitvi o Univerza/fakultete - informativni dan, začetek študijskega leta o Podjetja - kadrovska služba o Turistično-informacijski centri
Nosilec ukrepa	<p><i>Kdo bi nosil odgovornost za izvedbo ukrepa?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Študentski domovi ob vselitvi - Univerza/fakultete - informativni dan, začetek študijskega leta - Podjetja - kadrovska služba - Turistično-informacijski centri
Vključeni deležniki in njihova vloga	<p><i>Kdo bi moral biti še vključen? Kaj bi bila njihova vloga?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Zagotavljanje podatkov: <ul style="list-style-type: none"> o Prevozniki JPP o Izposoja koles o DUJPP - Zdravstvo - Prostovoljci - Študentski domovi ob vselitvi - Univerza/fakultete - informativni dan, začetek študijskega leta - Podjetja - kadrovska služba - Turistično-informacijski centri
Viri financiranja	<p><i>Vsaj na grobo oceniti ali se financira iz Soc. sklada za podnebje ali drugih sredstev (katerih?)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Podjetja iz prihranka pri CO₂ kuponih - ker bi zaposleni potovali bolj trajnostno - Google - kot ponudnik storitve google maps, za katero bi jim zagotavljali vhodne podatke.
Tveganja / nevarnosti	<p><i>Oceniti potencialne nevarnosti (zakonodajne ovire, organizacijski problemi, finančne ali druge)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - ponudniki prevoznih storitev ne bi zagotovili ustreznih podatkov, oz. bi bili ti neažurni - nezadovoljstvo uporabnikov - bodisi jim svetovalac ne bi mogel pomagati, saj ne bi bilo na voljo ustreznih alternativ, bodisi bi na podlagi svetovanja opravili potovanje, ki pa ne bi potekalo v skladu s pričakovanji (npr. zamude, polni avtobusi, ipd.)